

دور الشراكة بين القطاعين العام و الخاص في تطوير البنية التحتية للنقل البحري الدولي للبضائع في الجزائر

The role of public-private partnerships in developing the infrastructure for international maritime freight transport in Algeria

بلغنو سومية

موسوس مغنية¹

جامعة حسيبة بن بوعلي بالشلف - الجزائر

جامعة حسيبة بن بوعلي بالشلف - الجزائر

s.belghenou@univ-chlef.dz

m.moussous@univ-chlf.dz

تاريخ النشر: 2025/06/11

تاريخ القبول: 2025/04/21

تاريخ الارسال: 2025/03/25

ملخص:

تهدف من خلال هذه الورقة البحثية الى تبيان الدور الذي سيلعبه تفعيل الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مشروعات البنية التحتية في النهوض بقطاع النقل البحري للبضائع بصفة عامة، و في الجزائر بصفة خاصة، نظرا لاعتباره احد ركائز التنمية الاقتصادية والتطور لأي بلد، و ذلك من خلال التعريف بالشراكة بين القطاعين العام و الخاص في مشاريع البنية التحتية، خصائصها و أهدافها، ثم تحليل واقع البنية التحتية للنقل البحري الدولي في الجزائر، و في الاخير تسليط الضوء على اهمية تفعيل الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتطوير البنية التحتية للنقل البحري و اهم التحديات التي تواجهها الجزائر في ذلك. و قد خلصت الدراسة الى ان الشراكة بين القطاعين العام والخاص أداة فعالة لتطوير البنية التحتية للنقل البحري للبضائع في الجزائر، خاصة و انها تتمتع بموقع جغرافي متميز، لذلك على الحكومة القيام بالإصلاحات اللازمة والالتزام الحكومي بدعم هذه الشراكات ومواجهة التحديات المتعلقة بالإدارة والتمويل والإطار القانوني، لدعم قدراتها التنافسية في مجال النقل البحري الدولي وتحقيق النمو الاقتصادي المستدام.

الكلمات المفتاحية: البنية التحتية، الشراكة، القطاعين العام والخاص، النقل البحري للبضائع.

Abstract:

Our research paper aims to clarify the role that activating the partnership between the public and private sectors in infrastructure projects will play in advancing the maritime freight transport sector in general, and specifically in Algeria. This is due to its importance as a pillar of economic development and progress for any country. The paper begins by introducing the public-private partnership in infrastructure projects, its characteristics, and its objectives, followed by an analysis of the current state of international maritime transport infrastructure in Algeria. Finally, it highlights the importance of enabling public-private partnerships to develop maritime transport infrastructure and addresses the main challenges Algeria faces in this area.

The study concludes that public-private partnership is an effective tool for developing maritime freight transport infrastructure in Algeria, especially due to its unique geographical location. Therefore, the government should undertake necessary reforms, commit to supporting these partnerships, and address challenges related to management, funding, and the legal framework. This approach will support Algeria's competitive capabilities in international maritime transport and achieve sustainable economic growth.

Keywords: Infrastructure, partnership, public sector, private sector, maritime freight transport

1 _ المؤلف المراسل: موسوس مغنية ، البريد: m.moussous@uni-chlef.dz

مقدمة:

للبنية التحتية أهمية كبيرة في الحياة المعاصرة كونها احد الاركان الاساسية للتنمية الاقتصادية و الاجتماعية، لأنها تربط بين الموارد الاقتصادية و الهياكل الانتاجية من ناحية، و بين مواقع الانتاج و الاسواق الداخلية و الخارجية من ناحية أخرى، مما يؤدي الى تعزيز الانشطة الاقتصادية و اتساع افاقها و تنوعها.

و يتطلب انجاز مشاريع البنية التحتية توفير رؤوس اموال كبيرة نظرا لضخامة هذه المشاريع، و قد كانت معظم الدول في الماضي و منها الجزائر تعتمد على التمويل التقليدي العمومي، وذلك بالاعتماد على الضرائب و الاقتراض الخارجي الذي يؤدي دائما الى زيادة العبء على ميزانية الدولة، اما في العصر الحديث فقد ظهر التمويل الحديث لمشاريع البنية التحتية الذي يعتمد على الشراكة بين القطاعين العام و الخاص، التي تعتبر آلية مهمة في انشاء و تطوير البنية التحتية خاصة في قطاع النقل البحري، من خلال تعبئة الموارد المالية والخبرات اللازمة لذلك، و الادارة الفعالة للمخاطر، و الجزائر كغيرها من الدول، تواجه تحديات كبيرة في تطوير بنيتها التحتية للنقل البحري، التي تعتبر عاملا حيويا في تسهيل حركة التجارة .

وعليه حاولنا الاجابة على الاشكالية التالية: **كيف تساهم الشراكة بين القطاعين العام و الخاص في تطوير البنية التحتية لقطاع النقل البحري الدولي للبضائع في الجزائر ؟**

و للإحاطة أكثر بجوانب الموضوع، نطرح الأسئلة الفرعية التالية:

- كيف تتم الشراكة بين القطاعين العام و الخاص في مشاريع البنية التحتية لقطاع النقل البحري؟
- ما اهم الشراكات التي وقعت الجزائر مؤخرا في مجال البنية التحتية لقطاع النقل البحري؟
- فيم تكمن أهمية الشراكة بين القطاعين العام و الخاص في مشاريع البنية التحتية للنقل البحري الدولي في الجزائر؟
- ما هي اهم التحديات التي تواجه الشراكة بين القطاعين في مشاريع البنية التحتية لقطاع النقل البحري الجزائري؟

و للإجابة عن الإشكالية والأسئلة الفرعية، نطرح الفرضيات التالية:

- تتم الشراكة بين القطاعين العام و الخاص في مشاريع البنية التحتية لقطاع النقل البحري بعدة اساليب اهمها اسلوب الميناء الخدمي.
- وقعت الجزائر مؤخرا شراكة مع القطاع الخاص الاجنبي الصيني و الفرنسي في مجال البنية التحتية لقطاع النقل البحري .
- تتمثل أهمية الشراكة بين القطاعين العام و الخاص في مشاريع البنية التحتية للنقل البحري الدولي في الجزائر في تقليص الوقت و التكاليف والادارة الجيدة للمخاطر .
- اهم التحديات التي تواجهها الشراكة بين القطاعين في مشاريع البنية التحتية لقطاع النقل البحري الجزائري هي الفساد الاداري و نقص الأطر القانونية و التشريعية الداعمة لهذه الشراكة.

و تهدف هذه الدراسة إلى:

- توضيح اساليب الشراكة بين القطاعين العام و الخاص في انشاء و تطوير البنية التحتية لقطاع النقل البحري الدولي للبضائع.

- الاطلاع على واقع الشراكة بين القطاعين العام و الخاص في انشاء و تطوير البنية التحتية لقطاع النقل البحري الدولي للبضائع في الجزائر و اهم معوقاته.
 - معرفة اهم المزايا و الفوائد الناتجة عن الشراكة بين القطاعين العام و الخاص في مشاريع البنية التحتية لقطاع النقل البحري الدولي للبضائع.
 - الاطلاع على اهم التحديات التي تواجه الجزائر في استقطاب الاستثمار الخاص المحلي و الاجنبي في انجاز مشاريع البنية التحتية في قطاع النقل البحري للبضائع.
- نلتمس أهمية هذه الدراسة من خلال أهمية الموضوع نفسه، فنتيجة المزايا التي توفرها الشراكة مع القطاع الخاص في انجاز مشاريع البنية التحتية لقطاع النقل البحري، اصبح من الضروري على الحكومة اعتماد هذا الاسلوب للتقليل النفقات و المخاطر وتلبية متطلبات المجتمع و الاقتصاد.
- وللتوصل إلى نتائج أكثر دقة ومصادقية، تم الاعتماد على المنهج الوصفي و التحليلي، حيث أُعتمد المنهج الوصفي في التعريف بالبنية التحتية و الشراكة فيها بين القطاعين العام و الخاص، و اساليب هذه الشراكة، أما الجانب التحليلي فأستخدم في تحليل واقع البنية التحتية لقطاع النقل البحري للبضائع في الجزائر، و اهم الشراكات التي انجزتها الجزائر مع القطاع الخاص في ذلك، و استنتاج التحديات التي تواجه هذه الشراكات و تقديم توصيات لدعمها.

و قد تم تقسيم هذه الورقة البحثية إلى ثلاث نقاط رئيسية هي:

- المحور الاول: مفهوم الشراكة بين القطاعين العام و الخاص في مشاريع البنية التحتية.
- المحور الثاني: واقع البنية التحتية للنقل البحري الدولي في الجزائر.
- المحور الثالث: اهمية تفعيل الشراكة بين القطاعين العام و الخاص لتطوير البنية التحتية للنقل البحري الدولي في الجزائر.

المحور الأول: مفهوم الشراكة بين القطاعين العام و الخاص في مشاريع البنية التحتية

حظي مفهوم الشراكة بين القطاعين العام و الخاص و بالأخص في مشاريع البنية التحتية باهتمام كبير من طرف الدول والمنظمات والمؤسسات الدولية مست جوانبه النظرية و العملية.

اولا: تعريف و اهمية البنية التحتية

مشاريع البنية التحتية تمس مختلف مجالات المرافق العامة، و تشمل متطلبات البنية التحتية الجوانب المادية و البشرية، التي يتم تمويلها من قبل الدولة، و خاصة الدول النامية التي تفتقر الى ثقافة مشاركة القطاع الخاص في تمويل مثل هذه المشاريع.

1- تعريف البنية التحتية

البنية التحتية (Infrastructure) هي مجموعة من الأنظمة والمنشآت والموارد التقنية والمادية التي تدعم وتمكّن عملية التشغيل والوظائف المختلفة لمنظومة معينة أو للمجتمع بشكل عام، وتشمل البنية التحتية جملة من العناصر التي تحتاجها المؤسسات والمجتمعات لدعم عملياتهم، و قد عرفها مكتب الأمم المتحدة للحد من مخاطر الكوارث على انها "مجموعة الهياكل المادية والمرافق والشبكات وسائر الأصول التي تقدم خدمات ضرورية لسير الحياة الاجتماعية والاقتصادية لبيئة أو مجتمع"¹

و بذلك فالبنية التحتية تعني كل ما يتعلق بالمقومات الأساسية للبناء الاقتصادي، وهي تنقسم الى نوعين هما البنية التحتية الاقتصادية مثل خدمات النقل بمختلف أنماطها القطارات، الطائرات، الطرق، ممرات المشاة وغيرها من طرق النقل، خدمات تزويد المياه ومعالجتها، خدمات الطاقة من كهرباء وغاز (إنتاجا وتوزيعا)، خدمات الاتصالات من إنترنت و اتصالات هاتفية...، و البنية التحتية الاجتماعية مثل مراكز التعليم، المراكز الصحية، التكوين، الترفيه، المتنزهات والمنتجعات السياحية وغيرها من الأمثلة على هذا النوع من الخدمات. تؤثر البنية التحتية على اقتصاديات الدول بشكل كبير، فهي تساهم في دعم كافة القطاعات الاقتصادية و الاجتماعية عن طريق تزويدها بالعديد من المشاريع التنفيذية، والتشغيلية، وتشجيع المشاريع الاستثمارية على النهوض بالمجتمع، و تعتبر أحد المحركات الرئيسية للنمو الاقتصادي التي يجب الاهتمام بها و تطويرها باستمرار.

2- أهمية البنية التحتية

تساهم البنية التحتية في تعزيز الاستقرار والرفاهية وتحسين الحياة اليومية وتعزيز التواصل بين الأفراد والمجتمعات، ومن الأهمية الرئيسية لها في العديد من المجالات، ما يلي:²

– **تمكين الاقتصاد:** تعتبر البنية التحتية عنصرا أساسيا للتنمية الاقتصادية، حيث تدعم الحياة على كافة المستويات التجارية والاستثمارية و تسهل عمليات الإنتاج والتوزيع وزيادة الإنتاجية والاستثمارات، و توفير الخدمات الاجتماعية والتفاعل البشري، و تطويرها يعد القوة الدافعة للنمو الاقتصادي.

– **تحسين جودة الحياة:** تؤثر البنية التحتية المناسبة بشكل مباشر على جودة الحياة للأفراد والمجتمعات، وتوفر الوصول إلى الخدمات الأساسية مثل الماء الصالح للشرب والصرف الصحي والكهرباء والنقل العام والرعاية الصحية والتعليم، بالإضافة إلى تحسين البيئة الحضرية والتنمية المستدامة.

– **تعزيز التواصل:** تساهم البنية التحتية للاتصالات وتكنولوجيا المعلومات في تعزيز التواصل وتبادل المعلومات بين الأفراد والمؤسسات. من خلال الشبكات والإنترنت ووسائل الاتصال الأخرى، كما يمكن للأفراد التواصل بسهولة والوصول إلى المعلومات والخدمات على مستوى عالمي.

– **تعزيز الأمان والاستقرار:** تساهم البنية التحتية الجيدة في تعزيز الأمان والاستقرار، حيث توفر البنية التحتية الأمنية وأنظمة المراقبة اللازمة لحماية البيانات والأصول، كما تساهم الطرق والجسور الآمنة في توفير النقل السلس والمريح و الموثوق.

– **دعم التنمية المستدامة:** تلعب البنية التحتية دورا حيويا في تحقيق التنمية المستدامة، لأنها تتضمن الحفاظ على الموارد الطبيعية، وتوفير الطاقة المتجددة، وتحسين كفاءة النقل، وتطوير المرافق العامة لتقليل التأثير البيئي.

و يتطلب تطوير البنية التحتية استثمارات كبيرة و تخصيص أغلفة مالية ضخمة لتلبية الطلب المتزايد باستمرار من السكان، و هذا ما تعجز عنه الدول في اغلب الاحيان خاصة الدول النامية، لضعف مواردها المالية، لذلك وجب اتباع مناهج جديدة لبناء وتشغيل مرافق البنية التحتية، مع مراعاة العوامل الاجتماعية والبيئية، إلى جانب الكفاءة الاقتصادية، وتمثل الشراكات متعددة الأطراف بين المؤسسات الدولية والقطاعين الحكومي والخاص السبيل الوحيد لتجهيز البنية التحتية المستدامة.

ثانيا: مفهوم الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مشاريع البنية التحتية

أصبح مفهوم الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مشاريع البنية التحتية أحد المفاهيم المتداولة بشكل كبير على المستوى المحلي والدولي، نظرا لأهميتها في تحقيق الاهداف الاقتصادية والاجتماعية.

1- تعريف الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مشاريع البنية التحتية

يعتبر مفهوم الشراكة بين القطاعين العام والخاص من المفاهيم ذات المدلولات المتعددة، وإن كان يعد ترجمة للمصطلح الإنجليزي "Private-Public Partnership" أو اختصارا (PPP)، ومن جملة التعريفات التي عرفت بها ما يلي:

الشراكة بين القطاعين العام والخاص (Public-Private Partnership - PPP): هي نموذج تعاوني يشرك القطاع الخاص في تقديم مشاريع أو خدمات عادة ما تكون من مسؤولية الحكومة، في هذا النموذج يتقاسم الطرفان المخاطر والعائدات والتكاليف وفقا لاتفاقيات محددة.³

عرفها مختبر معلومات الشراكة (PPP Knowledge Lab) التابع للبنك الدولي على أنها: "عقد طويل الأجل بين طرف خاص وكيان حكومي، لتنفيذ مشروعات أو تقديم خدمات عامة، حيث بموجب هذا التعاقد يتحمل الطرف الخاص مخاطر كبيرة ومسؤولية إدارية ويرتبط الأجر بالأداء".⁴

و عرفها صندوق النقد الدولي: "هي الترتيبات التي تسمح للقطاع الخاص بتقديم خدمات و أصول البنية التحتية و التي كانت تقدم تقليد من خلال الحكومة، وتدخل الشراكة في عدة مجالات للبنية التحتية الاقتصادية والاجتماعية، وغالبا ما تتركز في بناء وتشغيل المستشفيات والمدارس والسجون والطرق والأنفاق وشبكات إنارة الطرق والمطارات والموانئ ومحطات المياه والكهرباء".⁵

اما هيئة الأمم المتحدة فعرفتها بأنها: "التعاون والأنشطة المشتركة بين القطاعين العام والخاص بغرض تنفيذ المشاريع الكبرى، حيث تكون الموارد والإمكانيات لكلا القطاعين، مستخدمة معا بالطريقة التي تؤدي إلى اقتسام المسؤوليات والمخاطر بطريقة رشيدة لتحقيق التوازن الأمثل لكل شريك"⁶

في حين عرفتها منظمة التعاون الاقتصادي و التنمية (OCDE) بأنها التعاون بين الحكومة و واحدا أو أكثر من الشركاء الخواص، يقوم بموجبه بتقديم الخدمة بطريقة تتماشى فيها أهداف الحكومة مع أهداف الربح للشركاء من القطاع الخاص.

كما عرفت المفوضية الأوروبية (التابعة للاتحاد الأوروبي) الشراكة بين القطاعين العام والخاص بأنها: "شكل من أشكال التعاون بين السلطات العامة و عالم الشركات والتي تهدف إلى تحقيق تمويل، انشاء، تجديد، إدارة وصيانة بنية أساسية، أو تأثيث مرفق".⁷

مما سبق نستنتج ان الشراكة بين القطاعين الخاص و العام هي قيام القطاع الخاص بإنجاز مشاريع و اسداء خدمات في مجال البنية التحتية و المشاريع الكبرى، التي جرت العادة ان يستثمر فيها او ينجزها القطاع العمومي بصفة احادية، بطريقة تتماشى فيها أهداف الحكومة مع الأهداف الربحية للشركاء الخواص.

2- خصائص الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مشاريع البنية التحتية

الشراكة بين القطاعين العام و الخاص في مشاريع البنية التحتية هي آلية من آليات التصرف الحديث في المرافق العمومية و انجاز مشاريع البنية التحتية الضخمة، و تتميز بجملة من الخصائص اهمها:

- الشراكة هي احد اشكال التعاون التنموي بين القطاعين العام و الخاص.
- تكون هذه الشراكة في غالب الاحيان على المدى الطويل حتى يتمكن القطاع الخاص من تحقيق الربح الذي يريده.
- توزيع المخاطر الناجمة عن الاستثمار في هذه المشاريع بين أكثر من طرف.
- الجمع بين موارد وخبرات القطاعين العام والخاص مما يحقق المنفعة لكليهما.

- تقديم الخدمات في الموعد المناسب، وبتكلفة معقولة، فضلا عن المكاسب المحققة من تحسين الكفاءة والابتكار في تصميم المشاريع، وإدماج الخبرات العالمية، والوصول إلى مصادر جديدة لرأس المال.
- يتوقف شكل التعاقد بين القطاعين العام والخاص على المهام التي يتولاها القطاع الخاص، وحجم المشاركة بين القطاعين في أطر عدة تشمل: تصميم المشروع، وتمويله، وتشغيله، وصيانته.

3- اهداف الشراكة بين القطاعين العام و الخاص في مشاريع البنية التحتية

تسعى الدولة في شراكاتها مع القطاع الخاص في مشاريع البنية التحتية الى تحقيق جملة من الاهداف اهمها:

- خدمة الدولة وأجندتها الوطنية الرامية إلى تحقيق اقتصاد مستدام، يستند على المعرفة، والتنافسية والخبرة، والتنوع، وبالتالي تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية.
- تحقيق نتائج ومخرجات أفضل مما يستطيع أن يحققه كل فريق بمفرده، عن طريق التفاوض، وتبادل الخبرات، والتوصل إلى معايير أفضل، وتوسيع الموارد المالية المتاحة نتيجة تعاون الأطراف.
- تلبية الطلب المتنامي والمستمر على هياكل البنية التحتية وإيجاد الحلول للمشاكل الاقتصادية والاجتماعية، لعدم قدرتها على ذلك بمفردها في ظل القيود المتزايدة على الموازنة العامة ونقص الخبرات.
- تعزيز النمو الاقتصادي في الدولة، وتوفير فرص عمل جديدة و تخفيض وطأة الإنفاق و التمويل الحكومي، و تخفيض قروض القطاع العام ومديونيته.
- نقل المخاطر التي يمكن إدارتها أفضل بواسطة القطاع الخاص (التصميم، الإنشاء، التمويل والصيانة) بعيدا عن الموارد المالية المحدودة للحكومة.
- تنفيذ المشروعات الاستثمارية في الوقت المحدد وبالميزانية المحددة، هذا مع إدخال الإدارة والكفاءات التي لدى القطاع الخاص إلى مجال الخدمات العامة وإشراكه في تحمل المخاطر.⁸
- زيادة مشاركة القطاع الخاص تدريجيا في توفير الخدمات الحكومية بشكل مسؤول، و تشجيع المنافسة والابتكار.

المحور الثاني: واقع البنية التحتية لقطاع النقل البحري الدولي للبضائع في الجزائر

يعد النقل البحري من أهم أنواع النقل بصفة عامة، والنقل الدولي بصفة خاصة إذ يعتبر الوسيلة الرئيسية لنقل البضائع الدولية، حيث ينقل حوالي 90% من حجم التجارة العالمية عبر البحار والمحيطات، مقارنة بالنقل الجوي أو البري، يتميز النقل البحري بانخفاض تكلفته مقارنة بوسائل النقل الدولي الأخرى من خلال قدرته على نقل كميات كبيرة من البضائع بأقل تكلفة، و تعتمد الاقتصادات العالمية على هذا النوع من النقل لمدى مساهمته في تفعيل حركة التبادل التجاري الدولي، فهو يمثل قوة دافعة لنمو القطاعات الاقتصادية المختلفة.

اولا: مفهوم النقل البحري الدولي للبضائع

العالم يعتمد على قطاع الشحن البحري الدولي المأمون والكفاء، الذي يعد عنصرا أساسيا لأي برنامج يهدف إلى النمو الاقتصادي المستدام. وتعتبر عملية شحن البضائع إحدى أهم عمليات النقل البحري.

1-تعريف النقل البحري: النقل البحري هو وسيلة من أكثر وسائل النقل المفضلة شيوعا في البلدان ذات الخط الساحل، وهو خدمة تستخدم بشكل عام لنقل البضائع، أي نقل البضائع والشحن من دولة إلى أخرى أو بين المدن بالطرق البحرية مستخدمة سفن الشحن، فيتحقق نقل البضائع عالي السعة و الجودة والنقل الآمن في وقت واحد.

اما النقل البحري الدولي فهو النقل بين ميناءين (ميناء تحميل البضائع / الركاب وميناء تفريغ البضائع / إنزال الركاب) يقعان في بلدين مختلفين⁹، و يتميز النقل البحري بخصائص عديدة، منها:

- النقل البحري أرخص بكثير من النقل البري أو السكك الحديدية.
- يمكن نقل المزيد من البضائع بمركبة واحدة مما يوفر الوقت.
- عالي السرعة و توفير التكلفة لأن هذه الطريقة توفر نقل حمولات سريعة وعالية الأطنان.
- نقل البضائع و إرسال البضائع إلى جميع أنحاء العالم.
- نقل البضائع الحساسة دون أي ضرر.
- تظل البضائع المحملة على السفن من أحد الموانئ معبأة دون أي اتصال حتى يتم تسليم هذه البضائع إلى الميناء الآخر.

2- مكونات البنية التحتية للنقل البحري

ترتكز البنية التحتية للنقل البحري الداخلي او الدولي للبضائع اساسا في الموانئ و الاسطول البحري التجاري:

-الموانئ: تعد الموانئ الحلقات الأساسية في عملية النقل البحري، حيث تعتبر نقاط الربط بين البحر والبر، وتلعب دورا رئيسيا في تنظيم حركة البضائع، و تعتمد كفاءة النقل البحري بشكل كبير على مستوى تطوير البنية التحتية للموانئ وقدرتها على التعامل مع كميات ضخمة من البضائع، بالإضافة إلى الخدمات اللوجستية المتاحة يتكون الميناء من قسمين متكاملين هما:

- المرفأ: أو المكان الذي يقع فيه الميناء، والمرفأ مرتبط في عمومياته وتفصيلاته بالظروف الجغرافية الطبيعية ارتباطا تاما.

- الميناء الذي ترسو فيه السفن، وهو الجزء الذي تنتهي إليه حركة السفينة أو تبدأ منه، و يرتبط ارتباطا وثيقا بشكل المرفأ،

وما يقوم به الناس من عمل لجعله صالحا لرسو السفن وحركة التجارة والنقل؛ أي إنه يتكون غالبا من الإنشاءات الهندسية مثل الأرصفة والروافع والمخازن وغير ذلك من وسائل التسهيلات الأرضية.

- الاسطول البحري التجاري: يتمثل في عدد السفن و المراكب التي تعمل في المجال التجاري أي نقل البضائع داخليا او دوليا، و المسجلة في تاريخ معين في بلد ما مسموح لها بالملاحة في البحر.

ثانيا- واقع النقل البحري الدولي للبضائع في الجزائر

يعد النقل البحري أحد الركائز الأساسية في حركة التجارة العالمية، نظرا لدوره الكبير في نقل البضائع بين الدول بتكلفة أقل مقارنة بوسائل النقل الأخرى، في الجزائر، يمثل النقل البحري وسيلة حيوية لنقل معظم الواردات والصادرات نظرا لموقعها الاستراتيجي على البحر الأبيض المتوسط.

تتمتع الجزائر بشريط ساحلي بطول يفوق 1200 كلم، و تمتلك 13 ميناء تجاريا على طول ساحلها الممتد على البحر الأبيض المتوسط، منها ثلاث موانئ نفطية (ميناء أرزيو، ميناء سكيكدة و ميناء بجاية) وثلاث موانئ رئيسية متعددة الوظائف (ميناء الجزائر العاصمة، ميناء وهران، و ميناء عنابة، ميناء جيجل)، اثنان متوسطان الحجم (ميناء مستغانم، ميناء جن جن)، وثلاث موانئ صغيرة (ميناء الغزوات، ميناء تنس و ميناء دلس)، حيث يعتبر ميناء الجزائر الأكبر والأكثر أهمية من حيث حجم الشحنات المنقولة، ورغم هذا العدد الكبير من الموانئ، تواجه الجزائر تحديات كبيرة في تطوير بنيتها التحتية البحرية لتلبية الطلب المتزايد على التجارة الخارجية، فغالبية هذه الموانئ بحاجة إلى تحديث من حيث المعدات والتقنيات المستخدمة.

و وفقا للإحصاءات الرسمية، تنقل أكثر من 95% من الواردات والصادرات الجزائرية عبر البحر، و في سنة 2023، بلغ حجم البضائع المنقولة عبر الموانئ الجزائرية حوالي 140 مليون طن، يهيمن عليها قطاع الطاقة (النفط والغاز)، و مع ذلك يواجه القطاع تحديات في ما

يتعلق بالقدرة التنافسية مقارنة بموانئ دول الجوار مثل تونس والمغرب، والتي شهدت تحسينات كبيرة في السنوات الأخيرة، في حين مساهمة الأسطول الوطني المتكون من شركات خاضعة للقانون العام و الخاص ضئيلة، و الجدول التالي يوضح قدرة النقل لأنواع السفن الموجودة في الجزائر خلال الفترة من 2010 إلى 2020.

الجدول رقم (01): قدرة النقل حسب انواع السفن في الجزائر خلال الفترة من 2010 إلى 2020 (الاف الاطنان)

السنوات	2010	2012	2014	2016	2018	2020
مجموع الاسطول	764,563	801,5	748,73	763,37	742,63	673,4
ناقلات النفط	25,105	17,156	12,157	22,15	22,55	62,1
سفن البضائع العادية	204,253	204,28	149,59	149,594	84,896	105,7
سفن الحاويات	/	/	/	/	/	36,5
سفن أخرى	470,16	500,446	521,175	511,852	531,157	415,7

المصدر: شريفي فتيحة، مخفي امين، اللوجستيك و رفع اداء قطاع خدمات النقل البحري الدولي للبضائع حالة الجزائر للفترة 2010-2020، مجلة الاقتصاد و البيئة، المجلد 5، العدد 2، اكتوبر 2022، ص 494.

يضم الاسطول البحري التجاري الجزائري حوالي 47 سفينة بحرية، منها 17 ناقلة للنفط، نقلت حوالي 25.105 الف طن سنة 2010، لتتنقل اكثر من 62 الف طن سنة 2020، أي تجاوزت نسبة الزيادة الضعف، و 13 ناقلة للغاز السائل، 11 للمواد الكيميائية و البترولية، و 6 لنقل المسافرين و البضائع.

و ما نلاحظه من الجدول ان قدرة النقل لمجموع الاسطول البحري قد تناقصت منذ 2012، من اكثر من 650 الف طن حتى وصلت الى ادنى قيمة لها في سنة 2020 قدرت بحوالي 673 الف طن، و بقية السفن فقد تذبذبت قدرة نقلها بين الارتفاع و الانخفاض لكن بصورة بسيطة. اما حجم البضائع المنقولة عبر اهم الموانئ الجزائرية فكانت حسب الجدول التالي:

الجدول (02): حجم البضائع المنقولة عبر الموانئ الجزائرية (بالمليون طن)

السنة	ميناء عنابة	ميناء سكيكدة	ميناء وهران	ميناء الجزائر	إجمالي الموانئ
2019	20	30	25	40	115
2020	21	32	27	42	122
2021	22	33	28	45	128
2022	23	35	29	48	135
2023	24	36	30	50	140

المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات (ONS)، إحصائيات التجارة الخارجية والنقل، 2023.

يوضح الجدول رقم (02) زيادة تدريجية لحجم البضائع المنقولة، عبر الموانئ المهمة في الجزائر، فقد انتقل مجموع حجم البضائع المنقولة من ميناء الجزائر و ميناء وهران و ميناء سكيكدة و ميناء عنابة من 115 مليون طن سنة 2019 إلى 140 مليون طن سنة 2023، و هذا ما يعكس النمو التدريجي في القدرات اللوجستية في الموانئ الجزائرية. و قد كان توزيع التجارة الخارجية عبر النقل البحري في الجزائر في سنة 2023 كما في الجدول التالي.

الجدول (03): توزيع الصادرات والواردات عبر النقل البحري في الجزائر (2023)

نوع البضائع	الصادرات (مليون طن)	الواردات (مليون طن)
المحروقات	60	25
المنتجات الصناعية	5	10
المنتجات الغذائية	3	5
المواد الخام	2	3
أخرى	1	2

المصدر: وزارة النقل الجزائرية، التقرير السنوي للنقل الدولي للبضائع في الجزائر، (2023).

يوضح الجدول رقم (03) أن صادرات المحروقات لسنة 2023 تشكل النسبة الأكبر من صادرات الجزائر بقيمة 60 مليون طن، أي بنسبة تفوق 85% من مجموع الصادرات الجزائرية، أما بقية الصادرات (الصناعية و الغذائية و المواد الخام بالإضافة الى الصادرات الاخرى) لم تتجاوز في مجموعها 11 مليون طن، و نفس الكلام بالنسب للواردات، فالواردات النفطية قدرت في 2023 بـ 25 مليون طن في حين كل الواردات الاخرى لم تتجاوز 20 مليون طن، وهذا ما يعكس الاعتماد الكبير للجزائر على قطاع المحروقات.

الجدول رقم (04): حجم النقل البحري للبضائع في الجزائر و الدول المجاورة (2023)

الدولة	النسبة الإقليمية (%)	حجم النقل البحري (مليون طن)
الجزائر	25	140
المغرب	29	160
تونس	16	90
مصر	40	220

المصدر: تحليل أداء موانئ شمال إفريقيا، تقارير الموانئ الدولية، (2023).

من خلال الجدول رقم (04) يتضح أن الجزائر تحتل مركزا متوسطا في حجم النقل البحري للبضائع مقارنة بالدول المجاورة بقيمة 140 مليون طن تفوق حجم النقل البحري التونسي الذي يقدر بـ 90 مليون طن، في حين تفوقها مصر بقيمة 220 مليون طن و المغرب بـ 160 مليون طن، مع إمكانيات كبيرة للتوسع خاصة مع تطوير البنية التحتية لقطاع النقل البحري.

ثالثا: معوقات الموانئ الجزائرية في حركة النقل الدولي

تعتبر الموانئ الجزائرية مثل ميناء الجزائر، ميناء وهران، ميناء سكيكدة، بوابة رئيسية للتجارة الدولية، ولكنها تعاني من جملة من المعوقات التي تحد من فعاليتها وتضعف مردوديتها، منها:

- نقص في الاستثمارات العامة و الخاصة و المشتركة سواء في الموانئ او في الاسطول التجاري.
- ضعف البنية التحتية حيث أن معظم الموانئ الجزائرية تعتمد على تقنيات قديمة لا تواكب التطور التكنولوجي الحاصل في موانئ العالم.
- البيروقراطية التي تؤثر على سرعة العمليات اللوجستية، حيث تعتبر أغلب الاجراءات المعقدة و البطيئة مثل (الاجراءات الجمركية ، التأخير في عمليات الشحن والتفريغ ، عدم التكامل بين مختلف وسائل النقل)، من أبرز العوامل التي تؤثر سلبا على كفاءة القطاع.
- نقص الكفاءة البشرية حيث يفتقر القطاع إلى الكفاءات المدربة والمؤهلة لإدارة الموانئ وتسيير العمليات اللوجستية بكفاءة.

المحور الثالث: اهمية تفعيل الشراكة بين القطاعين العام و الخاص لتطوير البنية التحتية للنقل البحري الدولي في الجزائر

تعتمد كفاءة النقل البحري بشكل كبير على مستوى تطوير البنية التحتية للموانئ وقدرتها على التعامل مع كميات ضخمة من البضائع، بالإضافة إلى الخدمات اللوجستية المتاحة، حيث تحتاج البضائع إلى وسيلة لتسهيل الوصول إلى السفن أو مغادرتها، وهذه التسهيلات هي التي تقدمها الموانئ، وكذلك تحتاج السفن إلى كل ما يؤهلها للقيام برحلتها، وهذه الاحتياجات من مياه عذبة ووقود وإصلاحات وغير ذلك تحصل عليها من الموانئ أيضا.

اولا: احتياجات الميناء الجيد

تعتبر الموانئ الحلقات الأساسية في عملية النقل البحري، فهي نقاط الربط بين البحر والبر، وتلعب دورا رئيسيا في تنظيم حركة البضائع. وتتلخص احتياجات الميناء الجيد في النقاط التالية:¹⁰

- **مياه عميقة:** وهذه ترتبط بالمرافأ الطبيعي في أساسه، وقد تكون المياه العميقة دائمة كما هو في الخليجان الواسعة، أو مؤقتة كما هو في الخليجان الضيقة المرتبطة بحركة المد والجزر اليومية، وفي هذه الحالة يمكن المحافظة على عمق المياه بإقامة أهوسة تقفل المياه العالية داخل الأحواض وحول الأرصفة إلى أن تأتي موجة المد التالية، وهناك موانئ تتمتع بحركة مد وجزر تحدث أربع مرات في اليوم مثل "سوئهامبتون" في جنوب بريطانيا، مما يجعلها ميناء جيدا.

- **الأمان:** وقد يكون هذا الأمان الذي يقدم للسفن ناجما عن طبيعة المرفأ الذي يتكون من خليج طبيعي، أو الذي يقع على مصب نهر واسع، و لكن في كثير من الموانئ المفتوحة مثل الإسكندرية أو بيروت، يحتاج الأمر إلى بناء حواجز أمواج خارجية لكي تعطي السفن الراسية الأمان المطلوب ضد الأمواج العالية التي قد تصيب السفينة بأضرار نتيجة اصطدامها المتكرر بالرصيف الذي ترسو عليه.

- **قناة ملاحية أو ممر ملاحي واضح و واسع:** داخل الميناء تتحرك فيه السفن من الخارج إلى الأرصفة أو بالعكس، ويمكن أن تقام هذه القناة أو القنوات داخل الميناء بواسطة نسف صخور القاع أو استخدام الكراكات بصفة مستمرة مع تحديد مسار القناة بالعلامات البحرية المعروفة، وبالأضواء، لتحديد للسفن الممر الذي يجب أن تجتازه السفينة، وتسعى سلطات الموانئ دائما إلى تطهير هذه الممرات ونقل حطام المراكب التي قد تغرق داخلها، ونظرا لأن قيادة السفن داخل الموانئ عملية صعبة فإن القبطان يترك قيادة السفينة داخل الميناء للمرشد البحري الذي يصعد إلى السفينة بمجرد ظهورها خارج الميناء، ذلك لأن المرشد وحده هو الذي يعرف الكثير عن طبوغرافية الميناء وقاعه، والممرات التي يجب أن تسلكها السفينة لكي تصل إلى الرصيف.

- **تسهيلات التموين:** يحتاج الميناء الجيد إلى توفير عدد من التسهيلات الضرورية للسفن الراسية قبل أن تغادر الميناء، ومن أهم هذه التسهيلات الحصول على المياه العذبة وعلى الوقود وعلى الغذاء، وتوفير أو شحن بطاريات الكهرباء، أو الحصول على تيار كهربائي من الميناء خلال رسو السفينة على الرصيف.

- **الأرصفة والروافع:** يحتاج الميناء الجيد أيضا إلى أرصفة كافية، وإلا اضطرت السفن إلى الانتظار فترة طويلة خارج الميناء قبل أن تفرغ أو تشحن حمولتها، ويترتب على ذلك غرامات تدفعها هيئة الميناء إلى أصحاب السفن نتيجة لتعطيلها، كذلك تحتاج عملية الشحن والتفريغ إلى وجود عدد كاف من الروافع المثبتة على الأرصفة، وعدد آخر من الروافع العائمة لتسهيل هذه العملية بعيدا عن الرصيف، وعدد كاف من الصنادل البحرية التي يمكن أن تفرغ فيها شحنات السفينة لكي تتجه بها إلى الأماكن المناسبة لإعادة الشحن على الأرصفة التي قد لا تستطيع أن تصل إليها السفن.

- **مواصلات جيدة:** لكي تتم شروط الميناء الجيد يجب أن يكون متمتعاً بوسائل مواصلات جيدة بالداخل، أنهار وقنوات أو طرق حديدية وبرية لكي تجلب البضائع المراد شحنها، أو تنقل البضائع التي تم تفريغها إلى داخل الدولة.

- **إدارة الميناء:** لكل ميناء إدارة خاصة حكومية أو شبه حكومية، أو شركة مساهمة تتولى إدارته بمشكلاته المعقدة واحتياجاته المستمرة للتحسين والإصلاح، ومراقبة العمل ومشكلات العمالة والعمال وغير ذلك، وإلى جانب ذلك فإنه توجد مكاتب حكومية في الموانئ، أهمها مكاتب الجمارك، وإدارة الجوازات والهجرة والأمن الداخلي للميناء، وإدارة الحجر الصحي على الأشخاص والسلع الزراعية، ومكاتب المواصفات السلعية عامة، وكل هذه المكاتب والإدارات الحكومية قد لا تخضع لإدارة الميناء خضوعاً مباشراً، ومن ثم يجب التنسيق المستمر كي لا تكون هناك تسهيلات من ناحية وتعطيل لسير العمل من ناحية أخرى.

- **المخازن:** يحتاج الميناء الجيد أيضا إلى أبنية متعددة لتخزين البضائع التي تفرغ أو التي تشحن من الميناء، وقد تعددت أشكال هذه المخازن في الوقت الحاضر تعددا كبيرا، مما يؤدي بالموانئ إلى استمرار التوسع كي تصبح صالحة للعمل، ومن بين هذه الأبنية المخازن العامة التي تصلح لكثير من أنواع السلع، ومخازن الحبوب الضخمة "Grain elevators" والمخازن المبردة، وأبنية تجهيز السلع بالحزم والإعداد للشحن... إلخ.

- **الأرصفة الجافة أو الأحواض الجافة:** وهي تمكنه من زيادة العمالة ودخل الميناء، وذلك بالقيام بعمليات الإصلاح والصيانة والطلاء وغير ذلك مما يلزم السفن.

وإلى جانب كل هذا تحتاج الموانئ الجيدة إلى قوة عاملة كافية من عمال الشحن والتفريغ المدربين، كي لا يطول زمن بقاء السفينة في الماء أكثر مما يجب.

ثانيا: أساليب الشراكة في الاستثمارات المينائية البحرية و واقعها في الجزائر

تعتبر الشراكة بين القطاعين العام و الخاص في الموانئ حديثة الظهور ولم يتم اللجوء إليها إلا بعد أن أثبت القطاع الخاص كفاءته في الإدارة و التسيير وخلق القيم المضافة، هذا و تتحدد درجة المخاطرة و مستويات المسؤولية بين القطاع العام والخاص في بنود عقد الشراكة بناء على طبيعة الميناء.

1- أساليب الشراكة بين القطاعين العام و الخاص في الاستثمارات المينائية البحرية و واقعها في الجزائر

نميز أربعة (04) نماذج رئيسية توطر عقد الشراكة بين القطاعين العام و الخاص في الاستثمارات المينائية البحرية تتمثل فيما يلي¹¹:

-نموذج الميناء الخدمي: في هذا النموذج تكون لسلطة الميناء (وهي إدارة تابعة للدولة) الحق في القيام بجميع الخدمات المتعلقة بالنشاط المينائي وتمتلك جميع البنى التحتية والمعدات والمرافق، وتتعامل مع جميع الاستثمارات ولها كامل السلطة في اتخاذ القرارات، في حين يسند للقطاع الخاص التعامل مع بعض الأنشطة والخدمات الثانوية، وبموجب هذا النموذج تكون درجة المخاطرة مرتفعة بالنسبة للقطاع العام ومنخفضة بالنسبة للقطاع الخاص.

-نموذج ميناء الأدوات: في هذا النموذج تمتلك سلطة الميناء البنى التحتية و الفوقية كالروافع، وتسند مهمة إدارة جميع الاستثمارات فيه إلى الدولة، أما الشركات الخاصة فتقوم بمناولة البضائع و تنظيم الموانئ دون امتلاك فعلي لمرافق الميناء، وهذا النموذج مشابه إلى حد ما لميناء الخدمة، وعادة ما يستخدم نموذج ميناء الأدوات كخطوة انتقال من ميناء الخدمة العامة إلى ميناء المالك.

-نموذج ميناء المالك: وفق هذا النموذج تقوم السلطة المينائية بتأجير الميناء أو جزء منه عن طريق منح امتياز لشركات خاصة مع احتفاظ سلطة الميناء بملكية الأرض، وبموجبه تقوم الشركة أو الشركات الخاصة بتوظيف مؤهلاتها (عينية، نقدية، خبرة موظفيها ... الخ) للقيام بمختلف الأنشطة المينائية و ينتج عن هذا الإجراء ارتفاع حجم المخاطر بالنسبة للقطاع الخاص وانخفاضها في القطاع العام، و يعتبر هذا النموذج الأكثر شيوعا في العالم و يوفر عدد من المزايا يمكن تلخيصها فيما يلي:

- ضخامة المبالغ المستثمرة والتي يمكن أن تتجاوز الأرقام المخطط لها من قبل السلطة المينائية؛
- الاستفادة من العمالة المتوفرة لدى السلطة المينائية؛
- الاستفادة من القطاع الخاص في إدارة و تطوير الخدمات المينائية تحت رقابة السلطة المينائية، وفق شروط محددة تتوافق مع الخطة الشاملة للحكومة؛
- القدرة على تحديد عوائد الاستثمار والتي تتمثل في أجور التشغيل التي تدفعها شركات التشغيل للسلطات المينائية مقابل منحها حقوق الاستثمار.

-نموذج الميناء الخدمي الخاص: وفق هذا النموذج يكون الميناء مملوكا بالكامل من قبل القطاع الخاص، مع احتفاظ القطاع العام بحق ممارسة الرقابة القانونية، وتندرج تحت غطاء هذا النموذج عدد قليل من الموانئ، وما حد من انتشاره عدم قدرة الدولة على استخدامه كأداة اقتصادية فعالة، بالإضافة إلى كونه يعتبر آلية في يد القطاع الخاص من أجل ممارسة السلوكيات الاحتكارية.

2- واقع الشراكة في الاستثمارات المينائية البحرية في الجزائر

في السنوات الأخيرة، قامت الجزائر بتشجيع الشراكة مع القطاع الخاص لتطوير العديد من القطاعات الاقتصادية، بما في ذلك النقل البحري، اذ تساهم الشراكات بين القطاعين في تمويل مشاريع تطوير الموانئ، تحديث المعدات والخدمات اللوجستية، وتحسين كفاءة العمليات، ومن أبرز الأمثلة على مشاريع الشراكة في الجزائر هو تطوير ميناء "وسط" بالشراكة مع الصين، حيث تم استثمار عدة مليارات من الدولارات في بناء الميناء الذي سيصبح محورا تجاريا إقليميا، و أيضا التعاون مع مستثمرين دوليين لتطوير الخدمات اللوجستية¹²، و الجدول التالي يوضح ذلك.

الجدول رقم(05): مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تطوير الموانئ (2020-2023)

المرحلة الحالية	القيمة الاستثمارية (مليون دولار)	الشركاء (القطاع الخاص)	السنة	المشروع
قيد الإنشاء	1,500	شركة صينية	2020	تطوير ميناء "وسط"
تم التنفيذ	800	كونسورتيوم دولي	2021	تحديث ميناء الجزائر
التخطيط	400	شركة تركية	2022	إنشاء منطقة لوجستية في ميناء وهران
قيد الدراسة	600	شركة فرنسية	2023	توسعة ميناء سكيكدة

المصدر: مؤسسة التمويل الدولية (IFC)، الشراكة بين القطاعين العام والخاص في البنية التحتية، 2022.

من الجدول رقم(05) نستشف صورة واضحة لمشاريع الشراكة الجارية بين القطاع العام الجزائري و القطاع الخاص و بالذات الاجنبي، في انشاء و تطوير و تحديث بعض الموانئ الجزائرية لدعم النقل البحري خاصة للبضائع، بتحقيق تطويرات البنية التحتية في هذا المجال، و هذا يدل على ان الجزائر انتهجت اسلوب الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تطوير و انشاء البنية التحتية للقطاع البحري مؤخرًا، و ذلك بهدف الارتقاء بهذا القطاع، و قد قدرت قيمة الاستثمارات في قطاع النقل البحري في الفترة من 2020 الى 2023 كما في الجدول التالي:

الجدول رقم (06): الاستثمارات في قطاع النقل البحري (2020-2023)

السنة	الاستثمارات الخاصة (مليون دولار)	الاستثمارات العامة (مليون دولار)	نسبة الشراكة بين القطاعين (%)
2020	250	500	33%
2021	300	550	35%
2022	400	600	40%
2023	450	700	45%

المصدر: وزارة النقل الجزائرية، التقرير السنوي لقطاع النقل البحري، 2023.

من الجدول اعلاه نلاحظ نسبة الشراكة بين القطاعين العام والخاص في القطاع البحري قد انتقلت من 33% سنة 2020 الى 35% في 2021، لتنتقل الى 40% في سنة 2022 ثم الى 45% في سنة 2023، مع زيادة تدريجية في قيمة مشاركة القطاع الخاص في استثمارات البنية التحتية، حيث انتقلت من 250 مليون دولار عام 2020 الى 450 مليون دولار سنة 2023، أي زيادة بمقدار 200 مليون دولار، و هذا يدل على ان تصاعد استثمارات البنية التحتية في القطاع البحري رافقه تصاعد في حصة القطاع الخاص.

ثانيا- أهمية الشراكة بين القطاعين العام والخاص في البنية التحتية للنقل البحري

يعتبر تطوير قطاع النقل البحري للبضائع في الجزائر فرصة استثمارية كبيرة، خاصة في ظل الموقع الجغرافي المتميز للبلاد الذي يتيح لها الوصول إلى أسواق أوروبا وإفريقيا، يمكن أن تسهم الاستثمارات في تحسين البنية التحتية وتحديث الموانئ من خلال الشراكات بين القطاعين العام والخاص، وكذلك جذب الاستثمارات الأجنبية حيث أن الشراكة بين القطاعين العام والخاص تساعد في تحقيق العديد من المزايا، من بينها¹³:

- تتيح الشراكة إمكانية تمويل المشاريع والاستفادة من التكنولوجيا والابتكارات الحديثة لدى القطاع الخاص وتقديم خدمات حكومية أفضل من خلال تعزيز الكفاءة.
- تعزز الشراكة القدرة على التحكم بالموارد المالية المتاحة من خلال تحديد التكاليف الحالية والمستقبلية للمشاريع.

- توفر الشراكة للقطاع الخاص المحلي فرصة المشاركة في تنفيذ مشاريع مشتركة مع الشركات الدولية وإبرام عقود فرعية لمختلف الوظائف المساندة مما يساهم في تطوير قدراتها.
 - تعتبر الشراكة وسيلة لزيادة مشاركة القطاع الخاص تدريجياً في توفير الخدمات الحكومية بشكل مسؤول، مما يساهم في تحسين مستوى الخدمات والمرافق.
 - تساهم الشراكة في استغلال الامثل للموارد العامة المحدودة و تحسين القدرة التنافسية من خلال التكنولوجيات الحديثة التي يجلبها القطاع الخاص.
 - بما أن العديد من المشاريع تعتمد على إنفاق رأسمالي مباشر من القطاع الخاص فهي يمكن استغلالها في الأوقات التي يتوقف أو يتعرض فيها رأس المال العام لقيود (إما بسبب سقف الإنفاق العام، أو دورة الموازنة).
 - إن تولي القطاع الخاص مهام ومسؤولية التصميم والإنشاء حافظ له لإنجاز المشاريع وتسليمها خلال فترة زمنية قصيرة.
 - يتم تحميل المخاطر للطرف الأكثر قدرة على إدارتها بأقل التكاليف.
 - يستطيع القطاع الخاص أحياناً تأمين إيرادات إضافية للمشروع من جهات أخرى لتغطية التكلفة المترتبة على القطاع العام لتنفيذ المشروع. مما يساهم في تخفيف العبء المالي على الحكومات، خاصة في الدول النامية.
 - يتمكن المسؤولون في القطاع العام من التركيز أكثر على جوانب التخطيط ومراقبة الأداء بدلاً من إدارة الخدمات بشكل يومي، مما يعزز قدرة القطاع على إعداد الخطط والموازنات على المدى الطويل بفعالية أكبر. مما يساهم في تعزيز الكفاءة التشغيلية باستخدام خبرات القطاع الخاص.
 - يمكن للحكومة أن تضمن العقد شروط كفيلة بتوفير الحماية الاجتماعية من خلال تحديد معايير جودة مثل أوقات توفر الخدمة للمواطنين أو معايير السلامة المطلوبة، كما يمكن للحكومة أن تطلب تصميم المشاريع بما يتلاءم مع احتياجات المجتمعات المحلية المختلفة.
- ثالثاً: التحديات والفرص للشراكة بين القطاعين العام والخاص في البنية التحتية لقطاع النقل البحري في الجزائر**
- تعتبر الشراكة بين القطاعين العام والخاص في البنية التحتية لقطاع النقل البحري إحدى الطرق التي يمكن من خلالها إنشاء وتطوير البنية التحتية لقطاع النقل البحري في الجزائر، لكنها تواجه مجموعة من التحديات التي يجب على الجزائر مواجهتها.
- 1- التحديات التي تواجه الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مشاريع البنية التحتية في قطاع النقل البحري في الجزائر**
- رغم الفوائد المحتملة وبالرغم من الجهود المبذولة، إلا أن هناك عدة تحديات تواجه تفعيل الشراكة بين القطاعين العام والخاص في الجزائر، ومن أهمها¹⁴:

• البيروقراطية و الفساد الإداري.

• نقص الأطر القانونية و التشريعية الداعمة للشراكات.

• محدودية الكفاءات البشرية المؤهلة لإدارة هذه المشاريع.

• صعوبة الوصول إلى التمويل.

2- الفرص المتاحة لتفعيل الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مشاريع البنية التحتية في قطاع النقل البحري في الجزائر

بفضل موقع الجزائر الجغرافي على البحر الأبيض المتوسط، تمتلك البلاد إمكانات كبيرة لتطوير قطاع النقل البحري، و السيطرة على خطوط التجارة الدولية في هذه المنطقة، و من بين الفرص المتاحة¹⁵:

- الاستثمارات الأجنبية في قطاع الموانئ والمناطق الحرة من خلال التعاون مع دول أجنبية خاصة الارومتوسطية لتطوير الموانئ الجزائرية.
- استقطاب استثمارات و تمويلات خارجية لتحسين البنية التحتية مثل طريق الحرير الصيني.
- التوجه نحو استخدام تقنيات حديثة لتعزيز الكفاءة وتحقيق الاستدامة في هذا القطاع.
- وضع و تحديث الاطر القانونية و التشريعية لتسهيل مشاركة القطاع الخاص الداخلي و الخارجي في تطوير البنية التحتية للاقتصاد الوطني بصفة عامة و في القطاع البحري بصفة خاصة.
- القضاء على مظاهر الفساد الاداري من بيروقراطية ، التعقيدات الادارية ، المماطلة و تضيق الوقت، في مناقصات مشاريع البنية التحتية لتعزيز الشفافية و الحوكمة الرشيدة.

خاتمة:

في ظل التطورات الاقتصادية العالمية وزيادة متطلبات التجارة الدولية، يعتبر تحديث البنية التحتية للنقل البحري أحد المحاور الأساسية لتعزيز القدرة التنافسية للبلدان. و يعد النقل البحري للبضائع في الجزائر قطاعا حيويا لاقتصاد البلاد، لكنه يواجه معوقات و تحديات كبيرة تتطلب جهودا مستمرة لتحسينه، من خلال تطوير البنية التحتية للموانئ، تحسين الكفاءة الإدارية، والاستثمار في التكنولوجيا والكفاءات البشرية، يمكن للجزائر أن تعزز دورها كمركز نقل بحري إقليمي يسهم في نمو اقتصادها وتوسيع علاقاتها التجارية مع العالم الخارجي. تشكل الشراكة بين القطاعين العام والخاص أداة فعالة لتطوير البنية التحتية للنقل البحري للبضائع في الجزائر، ومع الإصلاحات اللازمة والالتزام الحكومي بدعم هذه الشراكات، يمكن للجزائر تعزيز قدراتها التنافسية في مجال النقل البحري وتحقيق النمو الاقتصادي المستدام، إلا أن نجاح هذه الشراكات يتطلب معالجة التحديات المتعلقة بالإدارة والتمويل والإطار القانوني، بالإضافة إلى تعزيز التعاون مع المستثمرين الدوليين والقطاع الخاص المحلي.

وعليه يمكننا طرح جملة من التوصيات تتمثل فيما يلي:

-يجب على الحكومة الجزائرية اتباع مجموعة من الإصلاحات الضرورية لتحسين كفاءة النقل البحري من خلال:

- تحديث البنية التحتية للموانئ باستخدام تقنيات حديثة في الشحن والتفريغ، وتوسيع الموانئ لزيادة قدرتها الاستيعابية.
- تبسيط الإجراءات الإدارية وذلك بتسهيل الإجراءات الجمركية وتقليل البيروقراطية التي تعيق عمليات الاستيراد والتصدير
- تطوير الكفاءات البشرية من خلال برامج تدريبية و برامج تعليمية متخصصة في إدارة الموانئ واللوجستيات.

-يجب على الحكومة الجزائرية أن تلعب دورا محوريا في تهيئة البيئة المناسبة للشراكة من خلال:

- تعزيز التشريعات المتعلقة بالشراكة.
- تسهيل الوصول إلى التمويل من المؤسسات المالية المحلية و الدولية.
- وضع سياسات اقتصادية مشجعة للاستثمار في قطاع النقل البحري.

-يجب على الحكومة الجزائرية أن تتبنى عدة استراتيجيات لتعزيز الشراكة بين القطاعين، مثل:

- تعزيز التعاون مع الشركات الأجنبية المتخصصة في إدارة الموانئ.
- اعتماد نماذج تمويل مبتكرة تشارك القطاع الخاص في المخاطر و العائدات.
- تطوير المهارات والكفاءات البشرية المحلية لتشغيل المشاريع المشتركة.

- تحديث القوانين المتعلقة بالاستثمار الأجنبي والشراكة.
- تقليص البيروقراطية وتبسيط الإجراءات.
- تعزيز الشفافية و الحوكمة الرشيدة.

الهوامش:

- ¹ مكتب الأمم المتحدة للحد من مخاطر الكوارث، البنية التحتية الحيوية، من الموقع: <https://www.undrr.org/ar/terminology/albnyt-althtyt-alyhywyt> # ، تاريخ الاطلاع: 2024/10/11.
- ² لأكثر تفصيل انظر: البنية التحتية وأنواعها ومشاكلها وكيفية حلها، من الموقع: <https://bakkah.com/ar/knowledge-center/%D8%A7%D9%>
- ³ البنك الدولي، تحليل الشراكات بين القطاعين العام والخاص في الجزائر، 2022.
- ⁴ World Bank ,What is a PPP: Defining "Public-Private Partnership", From the site : <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/what-ppp-defining-public-private-partnership>
- ⁵ شايب باشا كريمة، مسكر سهام، أساليب الشراكة بين القطاعين العام والخاص في إطار إنجاز المشاريع العمومية، مجلة الأستاذ الباحث للدارسات القانونية والسياسية - المجلد 04 - العدد 02 - السنة 2019، ص 1624.
- ⁶ محمد صلاح، قلايطي الاخضر، عقود الشراكة بين القطاع العام و الخاص في مجال البنية التحتية المفهوم و الترتيبات المؤسسية و التطبيق العملي، مجلة الحقوق و العلوم الانسانية- دراسات اقتصادية-29(2)، ص 350.
- ⁷ نفس المرجع، ص 1624.
- ⁸ هشام مصطفى محمد سالم الجمل، الشراكة بين القطاعين العام والخاص كأداة لتحقيق التنمية المستدامة، مجلة كلية الشريعة و القانون بطنطا، العدد الحادي والثلاثون ، الجزء الرابع، ص 1710.
- ⁹ الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية لأوروبا ، معجم مصطلحات إحصاءات النقل، الطبعة الثانية، يوروستات، ص 151.
- ¹⁰ لأكثر تفصيل راجع في ذلك: محمد رياض، جغرافية النقل، مؤسسة هنداي، 2018، ص 127 إلى 129.
- ¹¹ سعيبة ولد لغواطي، سماعين سنوسي، أسماء مخلوف، الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مشروعات النقل بين الحتمية الاقتصادية و الخيار الاستراتيجي، مجلة دراسات و ابحاث اقتصادية في الطاقات المتجددة، مجلد 10، العدد 1، 2023، ص 240-241 .
- ¹² البنك الدولي، تحليل الشراكات بين القطاعين العام والخاص في الجزائر، 2022.
- ¹³ لأكثر تفصيل انظر: مؤسسة التمويل الدولية، الشراكة بين القطاع العام و الخاص في البنية التحتية، 2021.
- ¹⁴ مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD)، تحليل حركة النقل البحري، (2022) .
- ¹³ نفس المرجع.