

مجلة الجمعية العربية للملاحة

مجلة علمية نصف سنوية

عدد ٤٨ - يوليو ٢٠٢٤

pISSN (2090-8202) - eISSN (2974-4768)

<https://doi.org/10.59660/48072>

Volume 48 (Issue 2) Jul 2024

INDEXED IN (EBSCO)

المحتويات

كلمة التحرير

الأبحاث باللغة العربية



تحليل العلاقة بين ولاء العميل وربحية محطات تداول الحاويات بميناء بنغازي البحري
وسام حسن بوزيد الكوافي



محددات دعم وتعزيز ولاء الخطوط الملاحية بمحطات تداول الحاويات المصرية
(بالتطبيق على محطة دمياط لتداول الحاويات والبضائع)
محمد عبد الله عسل، مصطفى عبد الحافظ، أمير السمان



التكدس البحري وأضراره على الموانئ البحرية (دراسة حالة ميناء الإسكندرية)
محمد إبراهيم محمد قره، هشام محمود هلال، إيمان حداد



تأثير التحديات المحلية والأقليمية التي تواجه قطاع النقل البحري الليبي على تحقيق
أهداف التنمية المستدامة

نورية فرج بشير الصناعاني، علاء عبد الواحد عبد اليارى، علاء محمود مرسى
أثر تطبيق متطلبات التحول الرقمي في إدارة وتطوير الموانئ البحرية وتعزيز
تنافسيتها



دراسة حالة على محطة عدن للحاويات - الجمهورية اليمنية
نبيل عبد الله بن عيفان، محمود السيد البواب



العوامل المسببة لمشكلة تكدس الموانئ البحرية (دراسة مقارنة بين ميناء الاسكندرية
ولوس انجلوس)

محمد إبراهيم محمد قره، هشام محمود هلال، إيمان حداد



عقد الـ BOT وأثره على إحداث التنمية المستدامة " دراسة تطبيقية على اليمن "

أحمد هادي أحمد ديك



أثر إعادة الهيكلة التكنولوجية على القدرة التنافسية للموانئ السعودية (دراسة حالة:
ميناء الملك عبد العزيز بالدمام)

سعود بن هذال الصهبي، محمد علي إبراهيم، هشام هلال



أثر حكم التحكيم بالنسبة للغير
فالح بن عبدالرحمن بن محمد الفالح، هشام محمود هلال، فهيمة احمد القماري

البحث متاح اون لاين فقط

الأبحاث باللغة الانجليزية



التصادم بين سفن الامداد والتموين والمنصات البترول البحرية اثناء عملية نقل
البضائع والافراد

خالد ابو بكر، هشام هلال، سيد عبد القادر



مستقبل سلامة الملاحة بالساحل المصري: تحسين درجة الثقة للخرائط الإلكترونية
سامي اسماعيل، محمد شندى



تداعيات بيئة عمل البترول والغاز البحرية على الصحة النفسية والأداء للعاملين
حسام الدين جاد الله، هشام هلال، احمد سعد نوفل



دراسة تأثير مشغلي المحطات العالمية على أداء محطات الحاويات من خلال
استراتيجيات الخصخصة في القطاع البحري

محمد شندى



مراجعة الجهود التجريبية والنظرية والنتائج الرئيسية بخصوص هندسة المحمل العائم
الهيدروديناميكي

نادر شكري



التطورات والاتجاهات البحثية لمنع التصادم اثناء الملاحة المختلطة، مراجعة منهجية
للأدبيات مع التحليل البيبليومتري

محمود بصل، علاء عمار



هيئة التحرير

رئيس هيئة التحرير

د.ر. هشام هلال

رئيس مجلس إدارة الجمعية العربية للملاحة

أعضاء هيئة التحرير

الاستاذ الدكتور/ كريزيستوف كزابلوسكى

رئيس الجمعية البولندية للملاحة

الاستاذ الدكتور/ يسرى الجمل

وزير التربية والتعليم الأسبق

أ.د. أحمد الرباني

رئيس قسم الدراسات العليا - جامعة

ريبرسون، كندا

أ.د. محمد مرسى الجوهري

أستاذ الهندسة البحرية - رئيس جامعة برج
العرب

أ.د. عادل توفيق

أستاذ الهندسة البحرية - جامعة بورسعيد

الربان. محمد يوسف طه

الجمعية العربية للملاحة

د.ر. رفعت رشاد

الجمعية العربية للملاحة

د.ر. محمد عبد السلام داوود

مستشار رئيس الأكاديمية للشئون البحرية -

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل

البحري

أ. إسراء رجب شعبان

منسق المجلة

Arab Institute of Navigation

Cross Road of Sebaei Street & 45 St.,

Miami, Alexandria, Egypt

Tel: (+203) 5509824

Cell: (+2) 01001610185

Fax: (+203) 5509686

E-mail: ain@aast.edu

Website: www.ainegypt.org

العوامل المسببة لمشكلة تكديس الموانئ البحرية (دراسة مقارنة بين ميناء الاسكندرية ولوس انجلوس)

إعداد

محمد إبراهيم محمد قره، هشام محمود هلال، ايمان حداد
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري - مصر

DOI NO. <https://doi.org/10.59660/48714>

Received 15/11/2023, Revised 22/01/2024, Acceptance 18/03/2024, Available online and Published 01/07/2024

Abstract

The research paper reviews the phenomenon of marine congestion and its impact on the efficiency of ports due to its serious damage both on the global trade movement and on the economy of the Port country affected by congestion. The research aims to study the phenomenon of overcrowding of seaports by studying the significant differences between the average number of outgoing and incoming containers between the port of study and the port of Alexandria and the port of Los Angeles. Based on this, the inductive method was used, which relied on observation, experiment, measurement, generalization and finding patterns in the circulating data of the port of Alexandria and the port of Los Angeles and by analyzing the data using T-Test analysis to compare the averages of both exports and imports.

المستخلص

تستعرض الورقة البحثية ظاهرة التكدس البحري واثار ذلك على كفاءه الموانئ لما لها من أضرار جسيمة سواء علي حركه التجارة العالمية أو على اقتصاد دوله الميناء المتضررة من التكدس. يهدف البحث إلى دراسة ظاهرة تكديس الموانئ البحرية من خلال دراسه الفروق المعنويه بين متوسط اعداد الحاويات الصادر والوارد بين ميناء الدراسه والمقصود بها ميناء الاسكندريه وميناء لوس انجلوس. وبناء علي ذلك تم استخدام المنهج الاستقرائي الذي اعتمد علي الملاحظة والتجربة والقياس والتعميم وإيجاد أنماط في البيانات المتداوله لميناء الإسكندرية وميناء لوس انجلوس وبتحليل البيانات باستخدام تحليل (T-Test) للمقارنة بين متوسطات كلا من الصادرات والواردات.

١- المقدمة

النقل البحري هو وسيله نقل امنه ومجزيه واكل تكلفه بالنسبة لوسائل النقل المختلفة لذا فغالبية الدول المتقدمة والتي يقوم اقتصادها علي التجارة الخارجية تعتمد علي تطوير موانئها بشكل مستمر من اجل مواكبه التطورات المستمرة في صناعه النقل البحري وقد يشمل هذا التطوير صناعه السفن وما يترتب عليها من زيادة أعداد الحاويات المنقولة بحرا، ويرجع الأمر إلي أن حركة البضائع في الفترة الأخيرة شهدت تطورا سريعا بسبب زيادة الطلب علي السلع والخدمات، ومع التطورات الملحوظة في أحجام السفن، وبالتبعية زيادة عدد الحاويات المنقولة بحرا (Aminatou et al., 2018).

لذا فالموانئ البحرية أمر في غاية الأهمية، ومن أجل تحقيق المزايا التنافسية التي يسعى لها أصحاب المصالح مثل: خطوط الشحن والعملاء فإن ازدحام الموانئ هو أخطر أداء قد يؤثر على كفاءة الميناء، علاوة على أن عامل الوقت هو الأكثر أهمية، ويجب مراعاته عند قياس أداء الميناء.

وجدير بالذكر أن ما تعرض له العالم في نهاية ٢٠١٨ حيث ارتفعت إنتاجية أكبر محطة الحاويات على مستوى العالم والتي وصلت الي ٣٤٧,٨ مليون حاوية مكافئة، وهو ما يعادل ٤٣,٨ في المئة من إجمالي الإنتاجية العالمية، بالإضافة إلي أن العالم شهد تقلصات ظهرت بشكل كبير في موانئ دبي وهونغ كونغ والصين وهامبورغ، وتراوحت مكاسب الموانئ الفردية من ٠,٤ % إلى ٨,٧ %، يضاف إلى ذلك أن شنغهاي حافظت على مكانتها العالمية في نسبة تداول الحاويات، حيث زادت الأحجام بنسبة ٤,٤ % وأضيفت أكثر من ٢ مليون حاوية مكافئة إلى حركة موانئ الحاويات في عام ٢٠١٨ فقط، وأن موانئ أنتويرب وهامبورغ ولوس أنجلوس ولونج بيتش وروتردام وهي من بين أهم ٢٠ ميناء للحاويات تعرضت للتكدس، ويعتقد بعض الباحثين في آسيا أن التحديات التي تشكلها السفن العملاقة وتداعياتها على مناولة البضائع في ميناء الحاويات قد تجاوزت ذروتها، وهذا يعني ازدحام الموانئ (UNCTAD,2019).

لذا يعرف ازدحام الميناء بالتأخيرات والانتظار، والرحلات الإضافية، وإطالة وقت مكوث البضائع في الميناء، وكل ذلك قد يكن له آثار سلبية على العملية اللوجستية وسلاسل التوريد، ولكن هناك مشكلة كبيرة في الموانئ البحرية وهو الوقت الذي تقضيه الحاويات داخل الساحات لحين نقلها خارج الميناء. مما يخلق عقبة كبيرة أمام الاندماج الناجح في شبكات التجارة العالمية (Safira et al., 2020).

٢- أهمية البحث

تكمن أهمية البحث بشكل عام في مناقشة ظاهرة ازدحام ساحات الموانئ كأحد أنواع المخاطر المحتملة التي تواجه ساحات الحاويات في المستقبل وبالتبعية يضعف من مكانتها بين الموانئ المنافسة بخلاف الأضرار الناجمة على الضغط المتزايد على المعدات والروافع والأسباب والفروض المحتملة لحدوث مثل هذه الظاهرة، والمقصود بها التكدس، ويمكن القول أن أعداد الحاويات الصادرة والواردة قد تكون أسبابًا جوهرية في حدوث هذه الأزمة.

٣- الهدف

يهدف البحث إلى دراسة ظاهرة تكدس الموانئ البحرية من خلال دراسة الفروق المعنوية بين متوسط اعداد الحاويات الصادر والواردة بين ميناء الإسكندرية وميناء لوس انجلوس.

٤- مشكلة البحث

المشكلة الرئيسية للبحث تتمثل في أن مكوث الحاويات المخزنة لمدة طويلة داخل محطة الحاويات لحين إنهاء الإجراءات سواء لإتمام عمليات الشحن والتفريغ أو نقلها إلى وجهتها النهائية باستخدام النقل البري أو بالسكك الحديدية أمر في غاية الأهمية والخطورة حيث يمثل مؤشرًا هام وحيوي، لأنه كلما طالت مدة الانتظار، كان له أثر سلبي على الميناء، والعكس صحيح.

٥- حدود الدراسة**١-٥ حدود زمنية**

يعتمد البحث على دراسة البيانات للفترة الزمنية ٢٠١٥ الي ٢٠٢٢.

٢-٥ حدود مكانيه

وقبل إجراء التحليل الإحصائية بين ميناء الإسكندرية وميناء لوس أنجلوس يجب الوقوف على أوجه التشابه بين كلا المينائين لمعرفة أسباب اختيار ميناء الإسكندرية وميناء لوس أنجلوس.

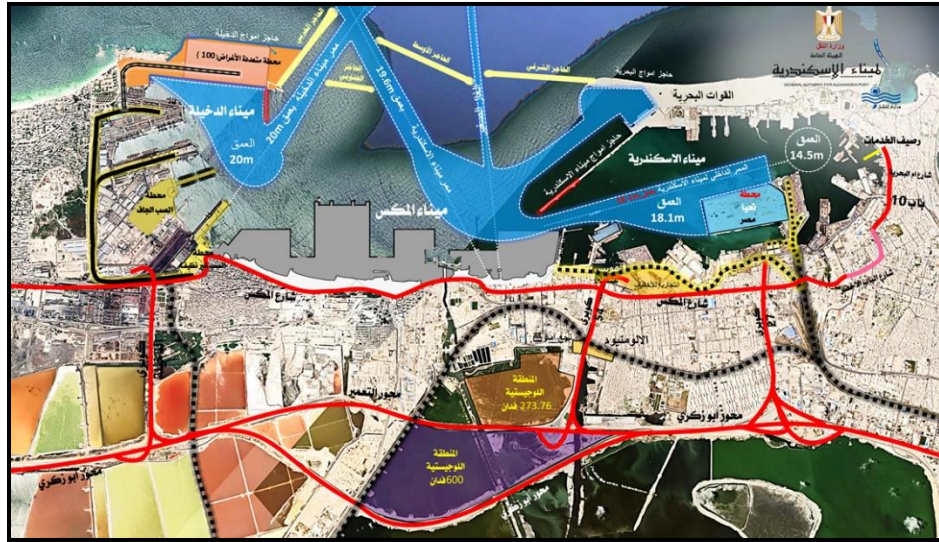
١-٢-٥ ميناء الإسكندرية

ميناء الإسكندرية أقدم موانئ العالم حيث تم إنشاؤه كأول مرفق بحري منذ عام ١٩٠٠ قبل الميلاد، حيث يقع الميناء في الطرف الغربي من دلتا النيل، بين البحر المتوسط وبحيرة مريوط، وتمثل الإسكندرية ثاني أكبر مدينة لجمهورية مصر العربية ومينائها هو الميناء الرئيسي ويرجع الي أن ثلاثة أرباع حجم البضائع المنقولة بحرا تمر من خلاله.

وقد يبلغ متوسط عمق الميناء ٥٧,٧ قدم في محطات متعددة الأغراض وأطوال الرصيف تتراوح ١١٧٢ قدم في محطات متعددة الأغراض (قطاع النقل البحري المصري، ٢٠٢٣).

تدار محطه الحاويات بواسطة الشركة الوطنية (إسكندرية لتداول الحاويات) وتمتلك الشركة محطه في ميناء الإسكندرية وتبلغ مساحتها ١٦٣٠٠٠ متر مربع بسعة تخزينيه ١٥٥٠٠ حاويه مكافئه وطول الرصيف تبلغ مساحته ٥٣١ متر وعمق غاطس الخاص بالرصيف ١٢ متر، أما المحطة الثانية في ميناء الدخيلة وتبلغ مساحتها ٤٠٦٠٠٠ متر مربع بسعة تخزينيه ٢٧٠٠٠ حاويه مكافئه وطول الرصيف تبلغ مساحته ١٠٤٠ متر وعمق غاطس الخاص بالرصيف من ١٢ - ١٦ متر (قطاع النقل البحري المصري، ٢٠٢٣).

ومن ضمن توجهات الدولة المصرية في الفترة الأخيرة تطوير ميناء الإسكندرية ليتضمن ميناء الدخيلة وميناء المكس كما هو موضح بالشكل رقم (١).



شكل (١): تصميم ميناء الإسكندرية والدخيلة والمكس

المصدر: (قطاع النقل البحري المصري، ٢٠٢٣)

٢-٢-٥ ميناء لوس أنجلوس

ميناء لوس أنجلوس هو ميناء بحري يقع في الولايات المتحدة الأمريكية تم أنشاؤه منذ ١١٥ عام وهو أكثر الموانئ البحرية ازدحامًا في نصف الكرة الغربي، يقع الميناء في خليج سان بيدرو، على بعد ٤٠,٢٣٣٧ كيلو أي ما يقارب من ٢٥ ميل جنوب وسط مدينة لوس أنجلوس كما حافظ على مكانته في الصدارة لأكثر من عقدين، للحاويات المكافئة Twenty Equivalent Unit (TEUs)، ويمتد على الميناء على مساحة ٧٥٠٠ فدان من البر ومساحة ٢٧٥٤٠ فدان من ناحيه البحر أي ما يقارب من ٤٣ ميلاً من الواجهة البحرية في ميناء لوس أنجلوس (Marine Link, 2019)

في عام ٢٠٢٠، تعامل الميناء مع ٩,٢ مليون (حاوية مكافئة)، وفي منتصف عام ٢٠٢١ وبالأخص في يونيو ٢٠٢١ استطاع الميناء التعامل مع ١٠ ملايين مكافئه خلال ١٢ شهرًا ليصبح أول ميناء في النصف الغربي للكرة الأرضية في التعامل مع هذا الكم الهائل من الحاويات ليختتم العام المالي ٢٠٢٠/٢٠٢١ بما يقرب من ١٠,٧ مليون حاوية مكافئة، وهي السنة الأكثر ازدحامًا في تاريخ الميناء.

وعلى غرار ذلك ميناء لوس أنجلوس يجاور ميناء لونج بيتش وهو ميناء مخصص للحاويات كما هو موضح بالشكل رقم (٢) يتضح أوجه التشابه الجغرافي بين ميناء لوس أنجلوس ولونج بيتش في الولايات المتحدة الأمريكية وميناء الإسكندرية والدخيلة في جمهورية مصر العربية.



شكل (٢): تصميم ميناء لوس أنجلوس ولونج بيتش
المصدر: (Fawcett, 2020)

٦- الدراسات السابقة

وبناء علي ما سبق، فالبحت يركز على العلاقة بين الميناء ومشكلة التكديس من أكثر من منظور، يعتمد نهج مراجعة الأدبيات على الأخذ في الاعتبار الحجج النظرية للطرق والنماذج المختلفة المستخدمة في تقييم مشكلة التكديس كظاهرة استحدثت علي الموانئ البحرية بسبب زيادة الطلب علي الشحن بالحاويات وتطور بناء السفن العملاقة الأمر الذي تطلب توسيع نطاق التخزين لاستيعاب الأعداد الضخمة من الحاويات، لذا فقد اهتم كثير من الباحثين خلال السنوات الأخيرة بدراسة ظاهره التكديس من اجل الوقوف على الأسباب الجوهرية المسببة لمشكلة التكديس.

فقد تناولت كثير من الدراسات العوامل التي تؤثر على تكديس السفن بالميناء وهذه العوامل تتمثل في التخليص الجمركي، الإجراءات المستندية، وقت المكوث، إنتاجية المحطة. حيث قامت العديد من الدراسات السابقة بدراسة المتغيرات التي تؤثر على التكدس بالميناء وتم استخدام هذه العوامل بناء على بعض الدراسات السابقة مثل (Veloqui, 2014; Chinedum, 2018; Nur et al., 2019; Maneno, 2019; Bolat et al., 2020; Lin et al., 2022; Zhang et al., 2023) حيث قامت هذه الدراسات باستخراج بعض المؤشرات والمتغيرات التي بدورها تقوم بالتأثير على التكدس بالميناء. وهذه المتغيرات منها التخليص الجمركي، والإجراءات المستندية، ووقت المكوث، وإنتاجية المحطة.

ولكي يتم تحديد السبب الجوهري المسبب لمشكلة التكدس كان يجب الوقوف عند نقطه في غايه الاهميه وهي الدراسات المتعلقة بشكل مباشر او غير مباشر باعداد الحاويات المتداوله، فقد استعرض (Mala & Manapa, 2020) ظاهره التكدس حين درسوا تحليل Dwell Time والمقصود به وقت مكوث الحاوية داخل ساحات الميناء في ميناء الدراسه لمحطة حاويات (ماكاسار) في إندونيسيا وقد يشير هذا الي ان مشكله التكدس قد تواجه موانئ العالم بشكل عام، وليس الموانئ الأفريقية او مواني الدول الناميه فقط فقد كان متوسط وقت المكوث في ميناء (ماكاسار) ٤,٩ يوم مما يكون لذلك تأثير سلبي علي محطه الحاويات لذلك أوصي ضرورة تقليل الوقت إلى ٣,٥ يوم لتفادي مواجهه مشكلة التكدس في الميناء، من خلال فرض رسوم اضافيه للحاويات المخزنه حتى لا يترك المستوردون حاوياتهم في الميناء لفترة طويلة من الزمن.

ولأن عامل الوقت عنصر في غاية الأهمية فقد اهتم Hassan & Gurning, (2020) بدراسة عامل الوقت، ومدى تأثيرها علي الميناء حيث إن ذلك يمثل عنصراً مهماً وراء مشكلة التكدس حيث اعتمد في دراسته علي تحليل الوقت المستغرق لعملية الشحن والتفريغ، ومدى تأثير ذلك علي الميناء بشكل عام، وعلي ساحات الحاويات بشكل خاص، وتبين أنه كلما انخفض عدد أيام مكوث الحاوية في الميناء زادت كفاءتها والعكس صحيح , حيث لوحظ أن الوقت الأمثل لمكوث الحاوية في الميناء يجب ألا يتجاوز ثلاثة أيام.

واستنادا لما سبق فقد تطرق (Aili, 2015) لعنصر الوقت ومدى تأثيره علي الميناء واثره علي مشكله التكدس من هذا السياق فقد قام بتقسيم عامل الوقت داخل الميناء الي ثلاث مستويات المستوي الأول هو وقت المكوث التشغيلي والذي يبدأ بمجرد وصول السفينة علي رصيف الميناء، وبدء إجراءات التفريغ ونقل الحاويات بالشاحنات إلى الساحات، لبدء وقت مكوث المعاملات وهي الخطوه التي تقتصر علي منطقه الساحات والمقصود بها مرحله التسنيف والتخزين للبدء في الإجراءات المستنديه ودفع الرسوم المستحقه، لتصل للمرحله الاخيره وهي وقت المكوث التقديري والمقصود بها الوقت الذي تقضيه الحاويه في الساحات بعد انهاء كافه الإجراءات الماليه والرقابيه لحين السماح لها بالافراج الجمركي والخروج خارج اسوار الميناء.

وقد تناول (Aminatou et al., 2018) مشكله التكدس حين قسمها إلى عاملين: عامل داخلي وهو ذو علاقته بالميناء، والمقصود بها مرحله تخزين الحاويات داخل الساحات، وقد يمثل ذلك عبأً كبيراً علي الميناء بشكل خاص، وعلي سلسلة التوريد بشكل عام، لما لها من زيادة في التكاليف علاوة علي الأضرار الاقتصادية، أما العامل الخارجي، فهو متعلق بالعوامل الخارجية التي تساهم في تفشي مشكلة التكدس، واستنادا للبحث السابق في الجزء الخاص بالعنصر الخارجي، والمقصود به استغلال المستوردين طول فترة مكوث الحاويات داخل الميناء، وبالتحليل الدقيق الأكثر شمولية تبين أن وكلاء الشحن ومكاتب التخليص والاستراتيجيات المتبعة

لشركات الشحن سبب رئيس في طول مكوث الحاويات في الميناء، وسبب أساسي في مشكلة التكدس ومن هذا المنطلق تم تقسيم أوقات المكوث إلى قسمين: القسم الأول منحصر في الإجراءات المادية والتخليص الجمركي والتخزين، أما عن القسم الثاني فقد يقتصر بالخطوات التنفيذية، أي بمجرد وصول السفينة إلى الرصيف والبدء في إجراءات التفريغ، وإنهاء إجراءات التفتيش، والتخليص، وتقديم المستندات للسماح بخروج الحاويات خارج أسوار الميناء.

وكما أشارت مصلحه الجمارك المصريه في التقرير الصادر في ٢٠٢١ والمونوط بالوقت المستغرق لوقت مكوث الحاويات في الميناء فقد تم حصرها في ست مراحل ابتداء من تخزين الحاويات حتى خارجها خارج اسوار الميناء، حيث تظل البضائع في الميناء منذ التحضير، والبدء في التفريغ، وتقديم المستندات أحد عشر يوماً ونصف اليوم. لتأتي المرحلة الثانية، وتستغرق نصف يوم في مراجعة المستندات في المراكز اللوجستية ثم تبدأ المرحلة الثالثة، وهي مرحلة التخطيط والتفتيش، وتستغرق نصف يوم آخر تقريبا، لتبدأ المرحلة الرابعة، وهي خاصة بسحب العينات بعد إنهاء عملية التفتيش، وقد تستغرق هذه الخطوة يوما كاملا، تجهيزاً للمرحلة ما قبل الأخيرة، وهي خاصة بدفع الرسوم التي تستغرق يوم ونصف، للبدء في استخراج الإفراج الجمركي وخروج الحاويات خارج أسوار الميناء وتستغرق يوماً ونصف اليوم، أي أن إجمالي عدد الأيام التي تقضيه الحاوية في الميناء متوسط ١٦,٥ (سنة عشر يوماً ونصف).

واستناداً إلى ما سبق فقد استعرض (Minh & Noi, (2023) أن الازدحام داخل الميناء أحد أهم العناصر المسببة لمشكلة التكدس، وذلك من خلال عرضها للنقطة الأكثر أهمية، وهي إدارة تسجيل مواعيد دخول الشاحنات وخروجها داخل الميناء، وذلك خلال تواجدها عند البوابات، أو خلال تواجدها داخل الساحات حيث أكدت الدراسة أن تواجد الشاحنات داخل الساحات وبدون تسجيل المسبق قد ينتج عنه زيادة طول الطوابير الخاصة بالشاحنات، علاوة على طول مدة مكوث الشاحنات خارج أسوار الميناء قد يكون سبباً جوهرياً في حدوث أزمة التكدس.

هذا بخلاف بعض الدراسات التي تناولت تكدس الموانئ من خلال شق خاص بوابات الميناء والساحات والسعة التخزينية وكفاءة الميناء كأحد المتغيرات التي قد تؤثر على الميناء وبالتبعية قد تؤثر على مشكله البحث والمقصود بها ظاهره التكدس ومن امثله هذه الدراسات دراسة كل من (Lange et al., (2017) ; Guan, (2022) ; هوارى (٢٠١٦) ; Ashraf & Lusiani, (2022) ; الحيايلى وقبع (٢٠١٩) ; على (٢٠١٨).

٧- الفجوة البحثية

من خلال ما سبق يتضح أن جميع الدراسات السابقة تناولت ظاهرة التكدس من أكثر من منظور؛ ولكن لم يتطرق أحد الي دراسة الفروق المعنوية بين أعداد الحاويات المتداولة بين ميناء عالمي وميناء في جمهوريه مصر العربية.

ومن هذا السياق سيتم استخدام تحليل (T-Test) للمقارنة بين متوسطات كل من الصادرات والواردات بين ميناء لوس أنجلوس وميناء الإسكندرية ومعرفة إذا كان هناك فروق ذات دلالة إحصائية أم لا لمعرفة هل هناك مشكلة يجب العمل على حلها ومعرفة أسباب التفاوت بين هذه الفروقات.

٨- منهجية البحث:

تم استخدام المنهج الاستقرائي الذي استند على وصف المشكلة تكديس الحاويات داخل الميناء، وما لها من أضرار شديدة الخطورة على حركة التجارة العالمية بشكل عام، وعلى دول الميناء بشكل خاص، علاوة على الفلسفة الكلاسيكية التي اعتمدت على التحليل الكمي الإحصائي في الحصول على النتائج من خلال البيانات التي تم جمعها من عينه الدراسة، والمقصود به ميناء الإسكندرية وميناء لوس أنجلوس خلال الأعوام الثمانية السابقة ابتداء من عام ٢٠١٥ الي عام ٢٠٢٢، ومقارنتها بالأعداد المتداولة بميناء الإسكندرية.

٩- الفرضيات:

١. هناك فرق معنوي ذوي دلالة إحصائية بين أعداد الحاويات الصادرة لميناء لوس أنجلوس وميناء الإسكندرية.
٢. هناك فرق معنوي ذوي دلالة إحصائية بين أعداد الحاويات الواردة لميناء لوس أنجلوس وميناء الإسكندرية.

١٠- تحليل البيانات:

في هذا القسم الخاص بتحليل البيانات بالمقارنة المتوسطات الخاصة بين كلا من الواردات والصادرات الخاصة بميناء الإسكندرية وميناء لوس أنجلوس وذلك عن طريق استخدام تحليل (T-test) للفحص والتقييم الإحصائي للفرق بين كلا من الواردات والصادرات، وكما هو موضح في الجدول رقم (١) أعداد الحاويات المتداولة بميناء الإسكندرية وميناء لوس أنجلوس للفترة الزمنية ٢٠١٥ الي ٢٠٢٢، حيث يعد اختبار T اختبار إحصائي يُستخدم لمقارنة المتوسطات بين مجموعتين أو أكثر. وهو أحد أكثر الاختبارات الإحصائية شيوعاً في البحث العلمي. اعتمد هذا الاختبار على تحليل البيانات التي تم جمعها من ميناء لوس أنجلوس وميناء الإسكندرية ابتداء من عام ٢٠١٥ الي عام ٢٠٢٢ والمشار لها في الجدول رقم (٢) لنفس الحقبة الزمنية المشار لها في أعداد الحاويات المتداولة لميناء الإسكندرية ولوس أنجلوس.

جدول رقم (١) بيان أعداد الحاويات المتداولة خلال الأعوام (٢٠١٥ حتى ٢٠٢٢) لميناء الإسكندرية وميناء لوس أنجلوس

ميناء لوس أنجلوس TEU	ميناء الإسكندرية TEU	العام
٨١٩١٣٥٩١٠	١٠١٠٨٢٢	٢٠١٥
٨٣٩٠٥١٢٨٠	٩٦٦٣٢٤	٢٠١٦
٩٢٠٥٧٥٥٤٠	٨٧٢٣٥٠	٢٠١٧
٩١٦٩٧٩٩٧٥	٨٥٨٤٠٧	٢٠١٨
٩٦٨٨٢٥١٧٥	٩٦٢٥٩٤	٢٠١٩
٨٥٦٠٨٢٢٣٥	٩١١٤٥٩	٢٠٢٠
١٠٨٧٩٣٨٢٨٥	٨٣٧٤٦٣	٢٠٢١
١٠٦٣٣٦٣٦٩٠	٨٣٠١٠٧	٢٠٢٢

تصميم الباحث

بتحليل البيانات باستخدام T-test، كما هو مشار له في الجدول رقم (٢) لتحليل الفروق بين الواردات والصادرات بين ميناء لوس أنجلوس وميناء الإسكندرية قد تبين أن قيمة مستوى الدلالة بالنسبة للواردات بالمقارنة بين الميناءين قد بلغت ٠,٠٠٧، وهذا يعني انه هناك فرق ذو دلالة معنوية بين المتوسطين، وتبلغ قيمة المتوسط لميناء لوس أنجلوس ٤٨٩٤٣٨٥,٢٥، في حين تبلغ قيمة المتوسط لميناء الإسكندرية ٤٦٣٩٣٨,٢٥. أمل بالنسبة للصادرات، تبلغ قيمة مستوى الدلالة ٠,٠٠٦، وهذا يشير أيضا إلى انه هناك فرق ذو دلالة معنوية بين المتوسطين، وتبلغ قيمة المتوسط لميناء لوس أنجلوس ٤٤٤٩٣١٠,١٣، في حين تبلغ قيمة المتوسط لميناء الإسكندرية ٤٠٣٧٥٨,١٣.

جدول (٢): تحليل اختبار T للفروق بين الواردات والصادرات بين ميناء لوس أنجلوس وميناء الإسكندرية

	Country	N	Mean	P-value
وارد	Los Angeles	8	4,894,385.25	0.007
	Alexandria	8	463,938.25	
صادر	Los Angeles	8	4,449,310.13	0.006
	Alexandria	8	403,758.13	

تصميم الباحث

١١- النتائج

تظهر النتائج وجود فروق إحصائية معنوية في كميات الواردات والصادرات بين الميناءين. من الجدير بالذكر أن الفروق المعنوية يمكن أن تكون نتيجة لعوامل متعددة قد تشمل التفاوت في التجارة بين المناطق والسياسات التجارية والعوامل الاقتصادية. لمعالجة هذه الفروقات، يمكن اتخاذ إجراءات متعددة. يُفضل تحليل السياق والعوامل المؤثرة في هذه الفروقات، بما في ذلك التغييرات في السياسات التجارية، وتحليل التجارة بين البلدين، ومعرفة العوامل الاقتصادية المؤثرة. يمكن أيضاً النظر في تطبيق استراتيجيات لتعزيز التجارة بين الميناءين وتعزيز تبادل المعلومات والخبرات بينهما.

بناء على هذه النتائج فيمكن استنتاج أن النتائج الخاصة بميناء لوس أنجلوس تعكس عدم وجود مشكلات في الميناء بالمقارنة بالنتائج الخاصة بميناء الإسكندرية لكن هذه النتائج في ميناء لوس أنجلوس تدلنا على وجود مشكلات في ميناء الإسكندرية من الضروري العمل على استكشافها وحلها.

١٢- الخلاصة

من خلال ما تم سرده فقد تتمثل مشكلة التكس في طول مدة الانتظار ونظرا الي ان عامل الوقت أمر في غاية الأهمية حيث إن طول وقت المكوث يؤثر بالسلب علي الميناء أو من خلال تأثيرها علي الاقتصاد القومي لبلد الميناء، فمن خلال البيانات المقدمة، يمكننا استنتاج أن جميع فروض الدراسة تم قبولها. وهذا يشير الي أن هناك فرق ذو دلالة معنوية بين أعداد الحاويات المتداولة بين ميناء الإسكندرية وميناء لوس أنجلوس وهذا يدل على احتماليه حدوث ازمه تكس لميناء الإسكندرية.

١٣- المراجع

- الحيايلى، محمد هاشم قبع، آلاء حكمت (٢٠١٩). الكفاءة الانتاجية للموانئ البحرية في العراق /قياس كمي. مجلة كلية التربية الاساسية، ٢٥(١٠٣)، ٥٩٣-٥٥٣.
- على، شريهان محمد (٢٠١٨). دور تكنولوجيا المعلومات في تحسين أداء الموانئ البحرية المصرية من منظور الإدارة اللوجستية: دراسة تطبيقية على ميناء شرق بورسعيد الجديد. مجلة البحوث المالية والتجارية، ١٩(٤)، ١٧٥-١٩٧.
- قطاع النقل البحري المصري (٢٠٢٣). ميناء الإسكندرية. متاح على: <https://www.mts.gov.eg/ar/port/%d9%85%d9%8a%d9%86%d8%a7%d8%a1-%d8%a7%d9%84%d8%a3%d8%b3%d9%83%d9%86%d8%af%d8%b1%d9%8a%d8%a9>
- هوارى، بلغيث (٢٠١٦). النقل البحري وإشكالية تسيير طوابير الانتظار: دراسة ميدانية لميناء مستغانم EPM. رسالة ماجستير في العلوم التجارية. كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة عبد الحميد بن باديس.
- مصلحة الجمارك المصرية (٢٠٢١). تقرير دراسة زمن الإفراج الجمركي (ميناء الإسكندرية). جمهورية مصر العربية.
- Aminatou, M., Jaqi, Y., & Okyere, S. (2018). Evaluating the impact of long cargo dwell time on port performance: An evaluation model of Douala International Terminal in Cameroon. Archives of Transport, 46(2), 7-20.
- Alli, I. (2015). Dwell Time for Import Transit Containers at Dar es Salaam Port: An Analysis of the Role of Free Storage time. Doctoral dissertation, The Open University of Tanzania
- Ashraf, M. S., & Lusiani, M. (2022). Risk Analysis of Loading/Unloading Activities with Job Hazard Analysis (JHA) (Study Case: PT Crieta Logistics). In: Isnarti. R., Puspitawati, E. & Kusumawardhana, I. (eds). ICONIC-RS 2022: Proceedings of the 1st International Conference on Contemporary Risk Studies, South Jakarta, Indonesia: European Alliance for Innovation, p. 81-92.
- Bolat, P., Kayışoğlu, G., Gunes, E., Kizilay, F., & Ozsogut, S. (2020). Weighting key factors for port congestion by AHP method. Journal of ETA Maritime Science, 8(4), 252-273.
- Chinedum, O., 2018. Port congestion determinants and impacts on logistics and supply chain network of five African ports. Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics, 3(1 (4)), pp.70-82.
- Guan Lin, H., Zeng, W., Luo, J., & Nan, G. (2022). An analysis of port congestion alleviation strategy based on system dynamics. Ocean & coastal management, 229, 106336.
- Safira, A., Buchari, E., & Kadarsah, E. (2020). Pre-Clearance Analysis on Dwelling Time for Imported Container (Case Study: Boom Baru Port). International Journal of Innovative Science and Technology, 5, 595-600.
- Hassan, R., & Gurning, R. O. S. (2020). Analysis of the container dwell time at container terminal by using simulation modelling. International Journal of Marine Engineering Innovation and Research, 5(1), 34-43.

- Marine Link (2019). Port of Los Angeles Reports Record July TEUs. Maritime Activity Reports, Inc. Available from: <https://www.marinelink.com/news/port-los-angeles-reports-record-july-teus-469436>
- Mala, G. R. & Manapa, E. S. (2020). An Analysis of the Factory Dwelling Time Causes at the Makassar Container Terminals. IOSR Journal of Mechanical and Civil Engineering, 17(3), 30-34.
- Minh, C. C., & Noi, N. V. (2023). Optimising truck arrival management and number of service gates at container terminals. Maritime Business Review, 8(1), 18-31.
- Maneno, F. H. (2019). Assessment of factors causing port congestion: a case of the port Dar es Salaam. Master of Science, World Maritime University.
- Lange, A. K., Schwientek, A., & Jahn, C. (2017). Reducing truck congestion at ports—classification and trends. In Proceedings of the hamburg international conference of logistics (HICL) (pp. 37-58). Hamburg: Epubli.
- Nur, H., Permana, C., Achmadi, T., Ardhi, E. and Mustakim, A., 2019, April. Study of container dwelling time in Indonesia: Current condition & challenge. In Proceedings of the 1st International Conference on Science and Technology for an Internet of Things, 20 October 2018, Yogyakarta, Indonesia.
- Veloqui, M., Turias, I., Cerbán, M.M., González, M.J., Buiza, G. and Beltrán, J., 2014. Simulating the landside congestion in a container terminal. The experience of the port of Naples (Italy). Procedia-Social and Behavioral Sciences, 160, pp.615-624
- United Nations Conference on Trade and Development [UNCTAD]. (2019). Review of Maritime Transport 2019. Geneva: UNCTAD.

عقد البوت (BOT) وأثره على إحداث التنمية المستدامة "دراسة تطبيقية على اليمن"

إعداد

أحمد هادي أحمد ديك

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري - مصر

DOI NO. <https://doi.org/10.59660/48715>

Received 30/11/2023, Revised 12/02/2024, Acceptance 29/04/2024, Available online and Published 01/07/2024

Abstract

Many parties are interested in the B.O.T contract and bot system because it achieves the greatest amount of economic benefit for the parties to the system, whether (people, countries) and its positive repercussions on sustainable development, which requires examining the research problem resulting from studying the B.O.T system and its impact in bringing about sustainable development according to the following questions: What does B.O.T contracting mean? Is it a means of financing the establishment and operation of infrastructure projects, or a way to move towards private sector control over them? Or in other words, how effective is the B.O.T system in achieving sustainable development, especially since the foreign companies based on its implementation enjoy economic power and special legal protection?

Which led the research to discuss the state's need for the private sector to contribute to establishing infrastructure projects with the aim of achieving sustainable development, and the business sector's need to find sufficient areas of work to operate its potential, as most countries, both developing and developed, realized the importance of the B.O.T system and the economic and developmental impact which prompted those countries to accelerate To adopt this type of system, given its role in developing and modernizing its public facilities and the positive repercussions it can achieve in moving the wheel of sustainable development.

As the nature of the research requires following the descriptive analytical approach, with the aim of shedding more light on the ideas presented within this research, and clarifying them from their various aspects in order to determine the optimal opinion of their positive and negative aspects and benefit from the ideas and multiplicity of opinions of the researchers, each according to his specialty, and the nature of the research required conducting A type of analysis of some of the points and data included in this research to conclude the positive or negative effects they reflect on the economic and development environment of the state and society.

Also, the BOT system has an advantage that it makes limited-income countries that do not have the financial capacity, including Yemen, especially in this period after the war, as the assets of the projects implemented in this method are transferred to the ownership of the state, and therefore the use of the BOT system leaves the state with a choice: either It will continue to manage its projects with this type of contracting or move towards complete privatization. Relying on the BOT system

can contribute effectively to achieving sustainable development by reducing the financial burden on the state budget for implementing infrastructure projects. The Yemeni government must exploit this type of contract. To achieve the financial gap that hinders the advancement of development that the state is unable to fill, especially in light of this crisis that the country is suffering from. It is also necessary to enact legislation that regulates the contract (building - construction - transfer of ownership) in Yemen by setting clear texts that regulate all stages the contract is from the beginning of the contract until the project is delivered.

المستخلص

يهتم الكثير من الاطراف بعقد ونظام البوت B.O.T لما يحققه من أكبر قدر من الفائدة الاقتصادية لأطراف النظام سواء كان (اشخاص، دول) وانعكاساته الايجابية على التنمية المستدامة مما يستوجب الوقوف على المشكلة البحثية الناتجة عن دراسة نظام B.O.T وأثره في إحداث التنمية المستدامة وفقاً للتساؤلات التالية: ماذا يعني التعاقد بنظام الـ B.O.T؟ وهل هو وسيلة لتمويل إقامة وتشغيل مشاريع البنية الأساسية، ام سبيلاً للتوجه نحو سيطرة القطاع الخاص عليها؟ او بتعبير آخر ما مدى فعالية نظام B.O.T في تحقيق التنمية المستدامة، خاصة وأن الشركات الأجنبية القائمة على التنفيذ، تتمتع بقوة اقتصادية وبحمائية قانونية خاصة.

الامر الذي جعل البحث يناقش حاجة الدولة لمساهمة القطاع الخاص في إقامة مشاريع البنية التحتية بهدف تحقيق التنمية المستدامة، وحاجة قطاع الأعمال لإيجاد مجالات عمل تكفي لتشغيل طاقاتها الكامنة، حيث ادرك أغلب البلدان النامية منها والمتقدمة، لأهمية نظام B.O.T والاثر الاقتصادي والتنموي الذي دفع تلك الدول للمسارعة إلى تبني هذا النوع من النظام، نظراً لدورها في تطوير وتحديث مرافقها العامة والانعكاسات الايجابية التي من الممكن ان يحققها في تحريك عجلة التنمية المستدامة.

حيث أنه تقتضي طبيعة البحث اتباع المنهج التحليلي الوصفي، بهدف تسليط مزيد من الضوء على الافكار المطروحة ضمن هذا البحث، واستيضاحها من جوانبها المختلفة للوقوف على الرأي الأمثل لجوانبها الإيجابية والسلبية والاستفادة من الافكار وتعدد الآراء لدى الباحثين كلاً بحسب اختصاصه، كما أن طبيعة البحث تطلبت إجراء نوع من التحليل لبعض من النقاط والبيانات الواردة في هذا البحث لاستنتاج الآثار الإيجابية او السلبية التي تعكسها على المحيط الاقتصادي والتنموي للدولة والمجتمع.

كما أن نظام الـ BOT ينفر بميزة يجعل من الدول محدودة الدخل التي لا تمتلك القدرة المالية منها اليمن لا سيما في هذه الفترة بعد الحرب، أن أصول المشاريع المنفذة بهذا الأسلوب تؤول الى ملكية الدولة، وبالتالي فإن استخدام نظام الـ BOT يجعل الدولة في خيار اما أن تستمر في ادارة مشاريعها بهذا النمط من التعاقدات أو أن تتجه نحو الخصخصة الكاملة. الاعتماد على نظام الـ BOT يمكن أن يساهم بشكل فعال في إحداث التنمية المستدامة من خلال تخفيف الاعباء المالية على موازنة الدولة لتنفيذ مشاريع البنية التحتية. يتوجب على الحكومة اليمنية استغلال هذا النوع من العقود لتحقيق الفجوة المالية التي تعيق دفع عجلة التنمية التي تعجز عن سدها الدولة وخصوصاً في ظل هذه الأزمة التي يعاني منها الوطن. كما انه من الضرورة سن تشريع ينظم عقد البوت (البناء – التشييد- نقل الملكية) في اليمنية من خلال وضع نصوص واضحة تنظم كافة مراحل العقد من بداية التعاقد إلى حين تسليم المشروع .

الكلمات المفتاحية: عقد B.O.T - التنمية المستدامة - عقد الشراكة - التطوير - التنمية الاقتصادية

١ - مقدمة

ضمن المتغيرات والتطورات الاقتصادية التي يشهدها العالم في عصر العولمة، ولاسيما الحد من دور الحكومات في المجالات الاقتصادية، حيث أصبحت هذه الحكومات تُعنى بالدرجة الأولى بالأعمال الرقابية لهذا المجتمع إلى جانب وضع الضوابط، وسن التشريعات والقوانين المناسبة لحماية المصالح الاقتصادية للمجتمع، في ضوء ذلك جاء الاهتمام بنظام البناء- التشغيل-التحويل- والمعير عنها بالبوت واشكاله المختلفة. ولقد أدت مشاريع البوت إلى اقبال واسع وكبير من قبل الدول المتقدمة والنامية التي تسعى الى تطوير بنيتها التحتية وتحديث مرافقها العامة، حيث وجدت هذه الدول في مشروعات البوت خير سبيل في تحقيق هذا الغرض رغم أن هذه النظام كانت معروفة في الأعوام السابقة تحت مسميات أخرى كنظام الامتياز إلا أن الواقع الاقتصادي الحالي لكثير من الدول أسهم في اعتماده في القرن الحالي بشكل كبير (قديد، 2019).

ويتوقع استمرار هذا الاتجاه في تمويل مشروعات البنية الأساسية وزيادته وربما مضاعفته مع بدايات هذا القرن، ويرجع السبب في ذلك الى انهيار المنظومة الاشتراكية بالإضافة الى امكانية الاستفادة من امكانيات وخبرات الشركات العملاقة المتخصصة في مختلف المجالات (دراسة البنك الدولي، 2023).

ويعد تمويل مشاريع البنية التحتية في أوقات الأزمات المالية أحد التحديات التي تواجه الحكومات في جميع الدول دون استثناء، وقد يكون التحدي أكبر للدول النامية، ولذلك تلجأ بعض الحكومات في مثل هذه الظروف إلى ترشيد الإنفاق، وإيقاف تنفيذ بعض المشروعات، وتأجيل البعض الآخر لحين تحسن الأوضاع المالية، ثم تعيد إحياءها من جديد، أو تقوم بالاقتراض من الدول أو البنوك الأجنبية، أو إصدار سندات طويلة المدى، كلتا السياستين تكون الحكومة فيها المالك والممول للمشروع، ويبقى دور القطاع الخاص منفذاً فقط، دون أن يكون شريكاً في التنمية بالمعنى الصحيح لمفهوم الشراكة (الصعفاني، 2022).

هذه الحلول لها تكلفتها المالية والاقتصادية على المدى الطويل، ولا يمكن الاعتماد عليها في حال استمرار الأزمات الاقتصادية، وتراجع العوائد المالية لفترة طويلة؛ وبالتالي فإن اللجوء لخيارات التمويل الأخرى قد يكون أفضل السبل لتمويل بناء المشاريع المنتجة أو ذات العوائد المالية، فمثل هذه المشاريع لا يتوقف تمويلها على التمويل الحكومي المباشر، بل يمكن تمويلها عن طريق نظام البناء وإعادة الملكية والتشغيل (التهامي، 2018).

فإن الحكومات اليمينية التي ستتولى زمام البلاد عقب انتهاء الحرب تجد نفسها ملزمة ببذل جهود كبيرة للخروج بالبلاد من ازماتها الاقتصادية وإعادة بناء الثقة في الاقتصاد والوطن وتهيئة الاجواء المناسبة لتشجيع الاستثمار واللاحق بركب وهو أحد مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص، بحيث تتعاقد الدولة مع إحدى شركات ومؤسسات القطاع الخاص لبناء أو تطوير مشروع معين، على أن يتولى القطاع الخاص كل تكاليف تصميم وتنفيذ المشروع، وإدارته وتشغيله واستثماره لمدة زمنية معينة (عادة تتراوح بين ٢٠ إلى ٣٠ سنة) مقابل رسوم أو نسبة متفق عليها تدفع للحكومة، لتنتقل بعد هذه المدة ملكية المشروع بالكامل للحكومة. وهناك كثير من المشاريع العالمية التي نفذت بهذه الطريقة أبرزها مشروع نفق المانش بين إنجلترا وفرنسا (EURO TUNNEL) نفق المانش.

وبهذه الحالة تستفيد الحكومة بطريقتين الأولى: أنها ستحصل على عوائد مالية (إيراد سنوي) خلال فترة الامتياز الممنوحة للشركة المنفذة للمشروع، دون أن تتحمل مقابل هذا العائد أي عبء مادي، إضافة إلى أنه بعد

انتهاء مدة الامتياز سنتسليم مشروعاً مكتفياً بإيراداته، ودون الحاجة لأي دعم مباشر من قبل الدولة، وقد يحقق فوائض مالية ويكون أحد مصادر الدخل في المستقبل (قانون الاستثمار المصري، 2017).

ونظراً للواقع الذي تشهده اليمن في ظل الصراع المسلح منذ سنوات والذي أدى الى تدمير ممنهج لمجمل البنى التحتية للدولة وتوقف عجلة الاقتصاد والتنمية كنتيجة طبيعية لهذا الدمار، والخراب الذي حلّ بالبلاد خلال سنوات الحرب الدامية. فإن الحكومة اليمنية التي ستتولى زمام البلاد عقب انتهاء الحرب ستجد نفسها ملزمة ببذل جهود كبيرة للخروج بالبلاد من أزماتها الاقتصادية وإعادة بناء الثقة في الاقتصاد والوطن وتهيئة الأجواء المناسبة لتشجيع الاستثمار والحقاق بركب الحضارة والتقدم، ولاشك أن نظام الـ BOT يعد أهم الأدوات الاستثمارية للتنمية الاقتصادية، نظراً الى تنوع مجالات استخدامه ومدى تأثيره على جذب الاستثمار وتحقيق التنمية المستدامة إلى البلدان التي تسعى إلى التنمية والتطوير من خلال جذب رؤوس الأموال إليها لإصلاح البنية التحتية كاليمن وغيرها من الدول النامية.

٢- متطلبات الدراسة

قام الباحث - في ضوء أهداف الدراسة - بصياغة المطالب التالية و تقسيم الدراسة الى ثلاثة مطالب:

- المطلب الأول: البيئة الاستثمارية في اليمن.
- المطلب الثاني: أثار الاستثمار الأجنبي المباشر الايجابية والسلبية.
- المطلب الثالث: الفرص الاستثمارية في اليمن وفقاً لنظام BOT .

٣- متغيرات الدراسة

المتغير المستقل: عقد B.O.T
المتغير التابع: التنمية المستدامة

٤- منهجية البحث:

تقتضي طبيعة البحث اتباع المنهج التحليلي الوصفي، بهدف تسليط مزيد من الضوء على الافكار المطروحة ضمن هذا البحث، واستيضاحها من جوانبها المختلفة للوقوف على الرأي الأمثل لجوانبها الإيجابية والسلبية والاستفادة من تواتر الافكار وتعدد الآراء لدى الباحثين كلاً بحسب اختصاصه.

كما أن طبيعة البحث تطلبت إجراء نوع من التحليل لبعض من النقاط والبيانات الواردة في هذا البحث لاستنتاج الآثار الإيجابية او السلبية التي تعكسها على المحيط الاقتصادي والتنموي للدولة والمجتمع.

٥- تقييم امكانية تطبيق نظام BOT في اليمن

تحرص الدولة على الارتقاء باقتصادها وتعزيز من استثماراتها من خلال جذب الاستثمارات الاجنبية اليها، كما ان الدولة تعمل على رسم سياستها العامة وتحديد اهداف خطتها الوطنية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، وذلك عن طريق وضع التشريعات المنظمة لأنشطة الاستثمارات الاجنبية على اراضيها، والتي يتصدرها تحديد مجالات الاستثمار التي يجوز ان تمارس نشاطها فيها، بما يشجعها ويفتح امامها امكانية تحقيق اكبر قدر من الربح الذي تطمح اليه، وفي نفس الوقت توفير الحماية اللازمة لها من المخاطر غير التجارية التي يمكن ان تتعرض لها، ولكن في مقابل ذلك لا يجوز ان تكون المنفعة المتحصلة غير متكافئة مع التكلفة، فمن حق الدولة

المضيفة فرض رقابتها على تلك الاستثمارات، واشترط ما يحقق لها مصالحها التي ترقو تحقيقها من وراء ذلك ويحفظ لها سيادتها الكاملة على ثرواتها وشؤونها الداخلية من ان تمس او تنتقص.

ونظرا للظروف الاقتصادية السيئة التي تمر بها اليمن بسبب ما عانته وتعانيه من حروب كثيرة خلال العقود الماضية والمستمرة حتى اللحظة والتي ساهمت في ابتعادها عن عجلة التطور لان مواردها المالية المحدودة كانت مسيرة باتجاهات تتنافى مع المصلحة الوطنية، برغم من ان اليمن تتميز بموقعها الجغرافي الذي يشرف على المجرى الملاحي الدولي الذي يربط بين حركة نقل التجارة من البحر الاحمر وبحر العرب والمحيط الهندي، وطول سواحلها البحري وقربها من الدول الغنية الممثلة بدول مجلس التعاون الخليجي ودول القرن الأفريقي، وامتلاكها الذهب الاسود (النفط) والغاز، الا ان كل هذه الموارد والفرص الاستثمارية لم تستغل استغلال جيد، وخلاف ما تتطلبه عملية التنمية المستدامة في اليمن مما يحتم على الدولة تطبيق كل ما من شأنه المساهمة في إعادة إعمار وبناء اليمن للسير بعجلة التقدم نحو الامام، قام الباحث بتقييم امكانية تطبيق نظام BOT في اليمن بصياغة المطالب التالية :

- المطالب الأول: البيئة الاستثمارية في اليمن.
- المطالب الثاني: أثار الاستثمار الأجنبي المباشر الايجابية والسلبية.
- المطالب الثالث: الفرص الاستثمارية في اليمن وفقاً نظام BOT .

١-٥ البيئة الاستثمارية في اليمن

تعد المزايا والتسهيلات والحوافز المتعددة التي تمنحها الدولة المضيفة للمستثمرين الاجانب وما تقدمه من ضمانات استثمارية متنوعة والتي تشكل في مجملها مناخها الاستثماري، والاعتماد على احدى الضمانات الاستثمارية دون غيرها من العوامل، لا يمكن أن تؤدي الى جذب الاستثمارات الاجنبية او زيادة حجمها، بحيث تحدث حالة من التناغم والانسجام بين مختلف العناصر التي ينبغي توافرها وتهيئتها بحيث تشكل في مجملها بيئة استثمارية، وهذا ما سيتم الحديث عنه على النحو الاتي:

الفرع الاول: مناخ الاستثمار وسمات الوضع الاقتصادي في اليمن

يفتقر الاستثمار بكل انواعه سواء كان محلي او اجنبي الى وجود مناخ ملائم يسمح بخلق حالة من الامان الاستثماري اضافة الى تمتع الوضع الاقتصادي في بلد ما بمناخ وسمات تساعد على تشجيع وجذب الاستثمار.

اولاً: مناخ الاستثمار:

يعتمد نجاح اي دولة في استقطاب الاستثمار الاجنبي على عدة عوامل، تمثل في مجملها مناخ الاستثمار، وهذا المناخ يتميز بتناسق وانسجام وتكامل مكوناته لخدمة سياسة الدولة تجاه الاستثمار، ويمكن تعريف مناخ الاستثمار، بشكل عام بانه مجمل الاوضاع والظروف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والقانونية والامنية التي يمكن ان تؤثر على فرص نجاح الاستثمار في دولة ما (عوض الله، 2017).

وعليه فان التحديد الدقيق لمناخ الاستثمار في بلادنا يشكل مدخلا مهما لدراسة المعاملة القانونية التي يحظى بها الاستثمار الاجنبي فيها، ومن ثم الوقوف على معالم سياستها الاستثمارية ومدى نجاحها في تشجيع وجذب الاستثمارات الاجنبية في اطار السياسة العامة للدولة واهداف اولويات الخطط الوطنية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، كما انه يصعب على اي باحث في السياسات التشريعية للاستثمار الاستغناء عن التعرف على

بعض اوجه السياسات الاقتصادية للتدليل على مدى نجاحها او اخفاقها، فالقانون مؤثر في الاقتصاد ومتأثر به، والمصلحة التي تؤدي الى ابرام العلاقات التعاقدية غالبا ما تكون مصلحة اقتصادية، كما ان النظامين القانوني والاقتصادي نظامان متكاملان ولا يمكن لاحدهما ان يستغني عن الآخر، بل ان اداء الاقتصاد الوطني يعتبر احد الشروط الاساسية لجذب الاستثمار الاجنبي المباشر (علي، 2011).

ثانيا: سمات الوضع الاقتصادي في اليمن:

على الرغم من الجهود التي بذلتها الحكومة اليمنية لإنعاش السياسة الاقتصادية من خلال تنفيذ برنامج الاصلاح الاقتصادي والمالي والاداري منذ عام ١٩٩٥، يرى بعض المختصين ان برنامج الاصلاح الاقتصادي قد حقق نجاحا محدودا في منع تدهور الوضع الاقتصادي، وتجلى ذلك من خلال تحسين المؤشرات الاقتصادية، خاصة في المرحلة الاولى مقارنة بما كانت عليه المؤشرات قبل تنفيذ البرنامج، الا ان الحكومة اخفقت في تحقيق اي من الاهداف المرسومة لبرنامج الاصلاحات، وذلك لسببين هما (علي، 2011):

السبب الاول: ان المتغيرات التي طرأت على الصعيد الاقتصادي والمؤسسي والتشريعي في مجرى العمل ببرنامج الاصلاحات لم تكن بالقدر الذي يلبي متطلبات الاصلاحات الاقتصادية عموما، ومتطلبات اصلاح نظام الاستثمار وتطويره على وجه الخصوص.

السبب الثاني: تركيز السياسات المتبعة في سياق الاصلاح على هدف التحكم بالطلب الكلي واهمال استهداف العرض الكلي، كونها اعتمدت وركزت على السياسات المالية والنقدية الانكماشية والاصلاحات السعرية على حساب اصلاح وتطوير البنية الهيكلية لفروع الاقتصاد الوطني.

وهذا ما عبر عنه خبراء الاقتصاد بقولهم ان رؤية الحكومة للإصلاحات انحصرت في زيادة اسعار الخدمات ورفع الدعم عن السلع الاساسية التي تقدمها للمواطن، اي انها نظرت اليها بمنظور جمع الاموال وليس بمنظور زيادة فعالية تلك الاموال، و دللوا على ذلك بتضاعف موارد الدولة للفترة (١٩٩٠ - ٢٠١٠) حيث ارتفعت الموازنة العامة للدولة من ٤٦,٣ مليار ريال في عام ١٩٩٠م الى اكثر من ٢ تريليون ريال عام ٢٠١٠، وفي مقابل ذلك زادت معدلات الفقر والبطالة وكثرت الاختلالات والاضطرابات الاقتصادية، ولم تتحقق اي نتائج ملموسة لبرنامج الاصلاح الاقتصادي، ويؤكد البعض الآخر ان الدولة تعاملت وبشكل مركز مع السياسات المالية والسعرية، بينما كان نصيب الاصلاحات الاخرى ضعيفا، بل ويكاد يكون الاصلاح الاداري مفقودا (هيئة الاستثمار اليمنية، ٢٠٢١).

وترتب على الآلية التي نفذت بها الحكومة برنامج الاصلاح آثارا سلبية القت بظلالها القاتم على مجمل الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية نتيجة استفحال الاختلالات الاقتصادية والهيكلية التي يعاني منها الاقتصاد الوطني والناجمة اساسا عن عدم التوازن بين جانبي العرض والطلب، وضعف الهياكل الانتاجية وعدم مرونتها، وسيطرة القطاع العام على النشاط الانتاجي، الامر الذي ادى الى حدوث عجز متزايد في الميزانية العامة للدولة والميزان التجاري، وزيادة معدل التضخم، وانخفاض معدل نمو الناتج المحلي، وزيادة المديونية الخارجية وهي اختلالات اقتصادية.

الفرع الثاني: معوقات الاستثمار في اليمن وفقا لعقد B.O.T:

تختلف معوقات الاستثمار من بلد الى آخر وفقا للحالة السياسية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية ومدى سيادة القانون في الدولة، إلا انه يمكن إجمال هذه المعوقات في النقاط التالية:

أ- غياب التنظيم القانوني لعقد BOT:

سبقت الإشارة الى ان البيئة القانونية تلعب دورا مهما في تهيئة الظروف الملائمة لجذب الاستثمار وبالتالي فإنه يفترض على الدولة المضيفة سن التشريعات اللازمة لتحقيق التنمية المستدامة.

من هنا حرصت العديد من الدول النامية والمتقدمة على اقرار تشريعات تنظم الاستثمار بشكل عام وعقد BOT بشكل خاص، وغياب التنظيم القانوني لعقد BOT من قبل المشرع اليمني يشكل عائق امام تشجيع المستثمرين ويعطل عملية التنمية التي يفترض بالحكومات اليمنية السعي لتحقيقها.

ب- تدهور الحالة الأمنية في اليمن:

من المبادئ الهامة التي استقر عليها اهل الاقتصاد ان راس المال جبان وبالتالي فان توفير جو من الامن والامان في ربوع اليمن كان يمكن ان يساهم بشكل كبير في احداث تنمية حقيقية في البلاد.

لكن بالنظر إلى الواقع الامني الذي تشهده اليمن منذ العقدين الاخيرين وحتى يومنا هذا يعكس حالة من الفوضى الامنية في ربوع اليمن وبروز العديد من الظواهر المخلة بالأمن منها الارهاب وجرائم الاختطاف والتفجيرات، التي اثرت الى حد كبير على استقطاب المستثمرين الاجانب لتحريك عجلة التنمية مما جعل اليمن من الدول التي تعاني من تدني كبير في مستوى التقدم مقارنة بالدول المجاورة لها (الامم المتحدة، 2017).

وتسعى حكومات الدول النامية الى اعادة ترتيب الاجهزة الامنية وتأهيل الكادر الامني وفقا للمعايير التي تضمن جودة عمل المؤسسات الامنية بعيدا عن اجواء المحسوبية والرشوة والمنطقية للوصول للوظيفة الامنية.

ج- ضعف المؤسسة القضائية في اليمن:

ان حالة الضعف التي يعاني منها النظام القضائي اليمني بفعل عوامل مختلفة لا يسع المجال لذكرها اسهمت بشكل كبير في ابتعاد عن الاستثمار في اليمن على الرغم من المغريات التي حاولت الحكومة تقديمها للمستثمرين.

فالقضاء في اليمن يفتقر إلى الكفاءة في كوادره وغياب فكرة التخصص القضائي وانعدام الشعور العام بتحقيق العدالة وحالة العجز المستمر للسلطة القضائية في اليمن عن إحداث تغييرات جذرية يمكن ان تساهم في معالجة الوضع القضائي في اليمن.

ومن أجل ذلك كان اصلاح المنظومة القضائية أحد أبرز العوامل في جذب الاستثمار، ومن ثم فان أطراف نظام B.O.T سيجدون أنفسهم مضطرين الى الاعتماد على نظام التحكيم الدولي لفض المنازعات التي قد تنشأ بينهم.

د- توسع ظاهرة الفساد المالي والإداري:

إذا كانت اثار الفساد تختلف وفقا لطبيعته ودرجته، فان اولى الآثار السلبية للفساد هو صرف انتباه القائمين عالية بعيدا عن الاهداف الحقيقية للجهاز الاداري الذي يعملون بها وبالتالي الاخفاق في تحقيق الاهداف التي انشئ من اجلها هذا الجهاز، وفي تلبية احتياجات المواطنين مما يخلق نوعا من التذمر والسخط وعدم الثقة.

ان اثار الفساد تلقي بأوزارها على كاهل الخزانة العامة بسبب هدر المال العام، وفي ظل هذا المناخ الإداري والمالي الفاسد تصبح المبادئ والاخلاقيات الوظيفية دون الاحترام والالتزام المطلوب. وبالإضافة الى دور الفساد في اضعاف التنمية الاقتصادية وانعكاساتها على المستوى الاجتماعي والسياسي، مما يؤثر سلباً على منظومة الأخلاق والقيم في المجتمع.

ان الفساد يلعب دوراً كبيراً في حرمان الدولة من الكفاءات المهنية المؤهلة التي ستضطر إلى العزوف عن الخدمة العامة، وقد تضطرهم الظروف احياناً الى الهجرة للخارج.

وبالتالي فان عملية الاستثمار وفقاً لنظام BOT ستتأثر سلباً بوجود هذه الظاهرة وانتشارها في النظام الإداري اليمني، فالبيروقراطية الإدارية وغياب الشفافية والرقابة كلها عوامل ساعدت على هروب المستثمر وتوجهه بعيداً عن الاستثمار في اليمن.

٥-٢ أثار الاستثمار الاجنبي المباشر الايجابية والسلبية

على الرغم من ان هناك اراء قد أيدت على طول الخط الاستثمارات الاجنبية المباشرة مستندة على مالها من آثار ايجابية، فهناك اراء اخرى عارضت وجود هذا النوع من الاستثمارات تخوفاً من آثارها السلبية، ولعل هذا الاختلاف في الرأي يرجع الى اساس عقائدي، فالمؤيدون للاستثمارات الأجنبية المباشرة هم في أغلب الأحوال أنصار الفكر الرأسمالي، بينما المعارضون يمثلون الفكر الماركسي (عباس، 2015).

ويرى الفريق المؤيد للاستثمارات الأجنبية المباشرة، ان فائدة ومنافع الاستثمارات الأجنبية المباشرة للدول النامية، انها تتمثل فيما يترتب على هذه الاستثمارات من تراكم رأسمالي وتقدم تكنولوجي وتطور في الهياكل الإنتاجية واصلاح لأوجه الخلل في ميزان المدفوعات والموازنة العامة (صلاح، 2016).

وانطلاقاً من ذلك يمكن تصور الآثار الإيجابية والسلبية على التنمية المستدامة في اليمن وفقاً لما يلي:

الفرع الاول : الآثار الإيجابية لتدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر على التنمية في اليمن

يمكن إجمال الآثار الإيجابية في الفقرات الآتية:

● سد الاستثمار الأجنبي المباشر في اليمن أربع فجوات رئيسية (علي، 2011):

- الفجوة الادخارية : تعاني اليمن من ضعف المدخرات الوطنية وعجزها عن الوفاء باحتياجات الاستثمار الكلي، وان الاستثمارات الأجنبية المباشرة تمثل اضافة التراكم الرأسمالي، ويرجع ذلك الى ما ينتج عن هذه الاستثمارات من زيادة في الدخل المحلي، يمكن ان يدخر جانب منها، ويتحول الى استثمارات ترفع معدل التراكم الرأسمالي.

- فجوة النقد الأجنبي: تسعى الحكومة في اليمن الى جذب المزيد من الاستثمارات الأجنبية المباشرة، لزيادة مواردها من النقد الاجنبي الى جانب توفير النقص في المدخرات.

- الفجوة بين الايرادات العامة والنفقات العامة: تستفيد الحكومة اليمنية من تحصيل الضرائب من هذه الشركات الأجنبية سواء كانت في صورة ضرائب على الارباح او في صورة ضرائب جمركية، يمكن ان تساهم بشكل مباشر في سد فجوة الايرادات اللازمة لتمويل الانفاق العام، وتمويل مشروعات التنمية.

- الفجوة التكنولوجية: استفادت الدولة من ذلك النوع من الاستثمارات، قد يكون وسيلة هامة لنقل التكنولوجيا، من خلال التقدم التكنولوجي الذي سوف تتمتع به تلك الشركات الأجنبية مما قد ينعكس بشكل

ايجابي على دولة، حيث إن تلك الاستثمارات الاجنبية قد تكون من قبل شركات متعددة الجنسيات اي تحظى بتكنولوجيا متقدمة تواكب العصر الحالي مع ظهور ظاهرة العولمة.

• الاستثمارات الاجنبية في اليمن وزيادة معدل التكوين الرأسمالي:

وتعد هذه الفائدة من اهم الفوائد التي تذكر للاستثمارات الاجنبية، حيث ان معظم اليمن تعاني من نقص في رؤوس الاموال اللازمة لتحقيق التنمية الاقتصادية، بسبب انخفاض دخلها القومي وصعوبة الادخار فيها مما تضطر لتعويض هذا النقص اما باللجوء الى القروض الاجنبية ذات التكاليف والفوائد الثقيلة والمضرة على المدى القصير والمتوسط بالاقتصاد الوطني، واما تلجا الى الاستثمارات الاجنبية المباشرة والتي تأتي معظمها من جانب الشركات الاجنبية التي تستثمر اموالها في قطاعات اقتصادية متطورة يصعب على الشركات الوطنية الدخول فيها، وذلك لقدرة الشركات الاجنبية على تحمل مخاطر في ميادين قد تحمل الدولة تكاليف باهظة (عوض الله، 2017).

• الاستثمارات الاجنبية وخلق فرص العمل داخل الدولة:

لا شك ان البطالة هي من اهم المشاكل والصعاب التي تسعى الحكومة اليمنية الى معالجتها، كما انها تمثل أحد اهم الدوافع والاسباب التي تجعل الدولة تعمل على تسخير جميع قدراتها وتقديم جميع التسهيلات من اجل جذب الاستثمارات الاجنبية التي ترى انها تمثل قارب النجاة الذي يمكن ان يساعدها اما في التخلص من البطالة او الحد من تفاقمها.

كما ان معظم دول العالم تعاني من مشكلة البطالة، سواء كانت تلك الدول متقدمة او دول نامية، لذا فأنها تسعى جاهدة من اجل القضاء على تلك المشكلة او الحد منها ولبلوغ هذا الهدف فقد فتحت الباب امام الاستثمارات الاجنبية، على امل خلق فرص جديدة ومتزايدة للعمل وبالتالي تتضح اهمية الاستثمارات الاجنبية، وذلك من خلال مساهمتها في خلق فرص للعمل في الدول المضيفة لها، وبالتالي تساهم في حل مشكلة البطالة في هذه الدول، لذا فهي موضع ترحيب من جانب الدول المتقدمة والدول النامية على حد سواء (عباس، 2015).

• الاستثمارات الاجنبية وتحسين ميزان المدفوعات للدولة:

ان ميزان مدفوعات الدولة هو عبارة عن سجل لكافة المعاملات الاقتصادية الخارجية التي تتم بين المقيمين في دولة معينة والمقيمين في الخارج خلال فترة معينة عادة ما تكون سنة، او هو بيان يسجل الحقوق الدولية التي للدولة، والديون الدولية التي عليها خلال مدة معينة تكون في العادة سنة واحدة.

ولاشك ان ميزان المدفوعات يعد من اهم المؤشرات الاقتصادية التي تساعد واضعي السياسة الاقتصادية داخل اليمن الى توجيه وادارة الاقتصاد القومي، نظرا لانه في كثير من الأحيان ترتبط الاجراءات الاقتصادية المالية والنقدية التي تتخذ الحكومة اليمنية تحتاج الى البيانات والاحصاءات التي يتضمنها ميزان المدفوعات، كما ان ميزان المدفوعات يعتبر اداة تساعد الحكومة في تفسير وتقييم العديد من الظواهر الاقتصادية تؤدي الى تغيير مضمون ومحتوى وادوات سياستها الاقتصادية، نظرا لان هذه الاستثمارات تؤدي الى توفير رؤوس الاموال والتكنولوجيا والخبرات، الأمر الذي يؤدي الى زيادة طاقة الانتاج بما يحقق فائضا للتصدير، ومن جهة اخرى فإن المشروعات الاستثمارية المقامة برؤوس اموال اجنبية تنتج سلعا قابلة للتصدير، ويتوقع ان تكون هذه السلع في نفس مستوى السلع المتداولة في اسواق الدول المتقدمة أو قريبة من مستوها، ولاشك ان امتلاك اي دولة

لسلع تصديرية بهذه المواصفات التسويقية العالمية، يجعلها اكثر قدرة على تعريف سلعها الاخرى وحصولها على السعر الملائم مما يساهم في تحسين ميزان المدفوعات (عوض الله، 2017).

• الاستثمارات الاجنبية ونقل التكنولوجيا:

تلعب التكنولوجيا دورا بارزا في استراتيجية التنمية التي تضعها الحكومة اليمنية في وقتنا المعاصر، حيث صارت التكنولوجيا من ضمن العناصر الهامة التي تحدد نجاح او فشل خطط التنمية، ورغبة من الدولة في تحقيق تنميتها الاقتصادية والاجتماعية، وسياستها للنهوض بركب التقدم التكنولوجي، مما جعل الحكومة اليمنية تتجه نحو تشجيع الاستثمارات الاجنبية وجذب الشركات متعددة الجنسيات لبلوغ هذا الهدف المشار اليه.

وذلك لأن الاستثمارات الاجنبية المباشرة تعد مصدراً جيداً وفعالاً لنقل التكنولوجيا الحديثة الى البلدان النامية المضيفة، فالاستثمار الأجنبي المباشر يتضمن نقل التكنولوجيا وفي نفس الوقت يساهم في تنمية أنشطة البحوث والتطوير في الدول المضيفة، وهذا ما حدث في الصين، حيث تعتبر علاقتها بالشركات الكبرى خير تأكيد لهذه الميزة، وبالتالي يساهم في رفع كفاءة العمال في الدول المضيفة حيث تتميز الآلات والمعدات التي يستخدمها المستثمر الاجنبي بدرجة عالية من التكنولوجيا، ويقوم المستثمر الاجنبي بتدريب العمال على استخدام هذه الآلات والمعدات مما يزيد من مستوى مهاراتهم وكفاءتهم وينعكس ذلك بشكل ايجابي على معدل انتاجياتهم (التهامي 2018).

• الاستثمارات الاجنبية وتحقيق التنمية الاقتصادية في اليمن:

يعد مفهوم التنمية الاقتصادية من المفاهيم العالمية في القرن العشرين، حيث اطلق على عملية تأسيس نظم اقتصادية وسياسية متماسكة اذ كان ينظر للتنمية خلال فترة الاربعينات والخمسينات من القرن الماضي على انها ارتفاع مستوى دخل الافراد، بحيث كان مرادفا لمفهوم النمو الاقتصادي، وقد شق على الاقتصاديين خلال العقدين التاليين للحرب العالمية الثانية، الوصول الى تفرقة واضحة بين النمو والتنمية، الى الحد الذي دفع مؤسسة عالمية كالأمم المتحدة لتحديد اهداف التنمية بتحقيق زيادة سنوية في الناتج الوطني الاجمالي بالنسب المئوية المتصاعدة، وجعل الرئيس الامريكي جون كيندي يتقدم باقتراح الى الدورة السادسة عشر للأمم المتحدة باعتبار عقد الستينات من القرن الماضي (العقد الأول للتنمية) وانه على كل الدول النامية ان تضع لنفسها مهمة زيادة الناتج الوطني الاجمالي بنسبة تصل الى ٥٪ (إبراهيم، 2018).

وقد اكدت الامم المتحدة على الحق في التنمية في قرارها ٤١/١٢٨ في ١٩٨٦/١٢/٤، والذي نصت المادة الاولى منه على ان الحق في التنمية حق من حقوق الانسان، غير قابل للتصرف، يحق له المشاركة فيه والتمتع به، بينما اكدت المادة الرابعة منه على مسؤولية الدولة في تهيئة الاوضاع المواتية لإعمال الحق في التنمية (الامم المتحدة، 2017).

وعند الحديث عن التنمية الاقتصادية في اليمن، تثار قضية التفرقة بين التنمية الاقتصادية والنمو الاقتصادي فكلاهما يعني زيادة الطاقة الانتاجية للاقتصاد، اي زيادة الاستثمار المنتج في تنمية الامكانيات المادية والبشرية لا نتاج الدخل الحقيقي للمجتمع اليمني، ويميل البعض الى المساواة بين التنمية الاقتصادية والنمو الاقتصادي، وذلك نظرا لصعوبة وضع تعريف للتنمية يكون محل اتفاق الجميع، وتبرز اهمية الاستثمارات الاجنبية داخل اليمن في انها تساهم في زيادة معدل التكوين الرأسمالي، وبالتالي سد الفجوة الادخارية لتمويل الاستثمارات

اللازمة لعملية التنمية الاقتصادية، والعمل على زيادة الانتاج وتحسينه، وبالتالي زيادة صادرات اليمن يساهم في تحقيق تنميتها الاقتصادية للدولة، ويفيد الواقع العملي ان الدول التي استعانت بالاستثمار الاجنبي المباشر قد حققت معدلات نمو اقتصادي مرتفعة للغاية ومن امثلة تلك الدول تايوان، وهونج كونج، وسنغافورة، وكوريا الجنوبية.

الفرع الثاني: الآثار السلبية لتدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر على التنمية في اليمن

على الرغم من الدور الهام الذي يقوم به الاستثمار الأجنبي المباشر في تحفيز النمو الاقتصادي في الدول المضيفة من خلال استفادة تلك الدول من مزايا متعددة إلا ان هناك العديد من الانتقادات، والتي تتمثل في التالي:

- غالباً ما يترتب على تدفق المزيد من الاستثمار الأجنبي المباشر الى اليمن قيام المستثمرين باستيراد متطلبات الاستثمار من الخارج خاصة في ظل عدم توافرها في السوق المحلي او انها ذات جدوى اقل مقارنة بمثلاتها من الخارج. ويترتب على ذلك زيادة الواردات وينعكس ذلك سلباً على الميزان التجاري اليمني خاصة إذا كانت الزيادة في الواردات تفوق ما يضيفه الاستثمار الاجنبي إلى الصادرات، ويزداد الأمر سوءاً في حالة قدرة المستثمرين الأجانب على تحويل أموالهم إلى الخارج الأمر الذي يؤثر سلباً على ميزان المدفوعات ككل (الشرعبي، 2014).

- قد يؤدي الاستثمار الأجنبي المباشر في اليمن إلى تناقص الاستثمار المحلي أو مزاحمتهم في داخل اليمن، بدلاً من أن يشجع على مزيد من الاستثمارات المحلية وتحدث المزاحمة بسبب تمويل جزء من متطلبات الاستثمار الأجنبي المباشر من السوق المحلي. وبسبب المنافسة بين شركات الاستثمار الأجنبي المباشر والشركات المحلية اليمنية، بحيث يترتب على الحالة الأولى نقص المدخرات في السوق المحلي والتي تتجه إلى الاستثمارات المحلية ويترتب على الحالة الثانية خروج بعض الشركات المحلية غير القادرة على الصمود أمام المنافسة الأجنبية.

- يتوقف الدور الإيجابي للاستثمار الأجنبي المباشر في اليمن من خلال نقل التكنولوجيا المصاحبة له على مدى الظروف والإمكانيات المتوافرة في اليمن مثل توافر البنية الأساسية القوية التي تساعد على تطبيق التكنولوجيا الحديثة والناجمة عن زيادة الإنفاق على البحوث والتطوير كذلك نوعية الموارد المستخدمة في العملية الإنتاجية مثل مدى توافر عمالة ماهرة ناجمة عن زيادة الإنفاق على رأس المال البشري ومن الملاحظ أن اليمن باعتبارها احدى الدول النامية تفتقر إلى تلك المقومات الأمر الذي يجعل تأثير الاستثمار الأجنبي المباشر فيها محدوداً (الشرعبي، 2014).

- القلق من تركيز الاستثمارات الأجنبية المباشرة في بعض الصناعات الملوثة للبيئة في اليمن وهي الصناعات التي يتطلب إقامتها في الدول المتقدمة (الدولة الأم) إنفاق تكاليف عالية للمحافظة على البيئة مقارنة بالدول النامية ومنها اليمن مثل صناعات الكيماويات، البترول، والمنسوجات، والصلب، والاسمنت، والسيراميك.

- قد لا توجه الشركات الأجنبية استثماراتها إلى القطاعات الاقتصادية بشكل يساهم في علاج الخلل الهيكلي للاقتصاد اليمني، مستخدمة في ذلك التكنولوجيا الحديثة مما يؤدي إلى قيام اقتصاد مزدوج داخل الدولة يتكون من قطاعين أحدهما متقدم تكنولوجياً تمثله الشركات الأجنبية، والآخر متخلف تكنولوجياً تمثله الشركات الوطنية كما أن هذه الاستثمارات قد تتوجه نحو الصناعات الاستخراجية من أجل استغلال

الموارد الطبيعية التي تمتلكها اليمن دون تصنيعها، وبالتالي تكون مساهمتها في تطوير الصناعة التحويلية محدوداً.

٣-٥ الفرص الاستثمارية في اليمن وفقاً لنظام الـ BOT

تتوافر في اليمن العديد من المقومات الأساسية تجعلها محط جذب وتدفق للاستثمارات بأنواعها المختلفة ومن أبرز هذه المقومات ما يلي:

- الموقع الممتاز: تتمتع اليمن بموقع استراتيجي يطل مباشرة على خطوط الملاحة البحرية الدولية بين أوروبا و اسيا (تبعد مسافة ساعات وليست أيام من خط الملاحة الدولية) ويعتبر المدخل الرئيسي إلى شرق القارة الأفريقية.
- الأيدي العاملة: تتوافر في اليمن الأيدي العاملة المهنية المدربة والمتميزة بتدني كلفتها وقدرتها التنافسية ومهارتها العالية.
- الشريط الساحلي: يمتد الشريط الساحلي في اليمن بمسافة أكثر من ٢٥٠٠ كم بمحاذاة سواحل البحر الأحمر وخليج عدن والبحر العربي، وتزخر المياه الإقليمية اليمنية بثروة سمكية هائلة تستقطب الكثير من الاهتمام العالمي. كما تحتوي المياه الإقليمية لليمن على الكثير من الجزر منها ما يزيد عن ١٨٣ جزيرة يمنية موزعة على البحر الأحمر وخليج عدن والبحر العربي والمحيط الهندي.
- مؤهلة للاستثمارات السياحية العربية والدولية تم تقسيمها إلى عدة قطاعات كما تم تحديد جزيرة من كل قطاع كنقطة ارتكاز لجذب واستقطاب الاستثمارات.

وانطلاقاً من ذلك يرى الباحث في هذا الجزء من البحث بان الفرص والمشاريع الاقتصادية القابلة للاستثمار وفقاً لعقد B.O.T في اليمن، والتي هي من اختصاص الهيئة العامة للاستثمار التي انشأت في العام ١٩٩٢، وهي هيئة وطنية لترويج وتسهيل الاستثمارات في اليمن. قامت الهيئة منذ إنشائها بمساعدة الكثير من المستثمرين وتسجيل أكثر من ٧٠٠٠ مشروع وتسهيل استثمارات محلية وأجنبية تساوي أكثر من ١٠ مليار دولار، وقد خلقت الهيئة بهذا العمل ما يقارب مائتي ألف فرصة عمل في أغلب القطاعات الاقتصادية. وتوظف الهيئة مزايا اليمن الفريدة الفرص الاستثمارية المتاحة في اليمن، إضافة الى تقديم الكثير من الدعم والخدمات للمستثمرين، سواء كانوا يريدون البدء في مشروع أو توسيع مشاريعهم.

ومن المزايا التي تنفرد بها اليمن هو قربها الجغرافي من الأسواق الإقليمية والدولية، وسوقها المحلي الكبير الذي يخدم ٢٥ مليون نسمة بالإضافة إلى القوة العاملة المتوفرة. وتعتبر اليمن محطة جاذبة للاستثمار نظراً لوجود مزايا تنافسية وفرص استثمارية واحدة ومربحة بالإضافة إلى وجود مناطق حرة والعدد الكبير من اتفاقيات الاستثمار والحماية الدولية التي بادرت بالتوقيع عليه وقربها من الدول الغنية الممثلة بمجلس التعاون الخليجي (هيئة الاستثمار، ٢٠٢٠).

وفيما يلي توضح اهم المشاريع او المجالات التي يمكن تنفيذها في اليمن وفقاً لعقد B.O.T:

- ١- الاستثمار في مجال الموانئ البحرية.
- ٢- الاستثمار في مجال الموانئ الجوية.
- ٣- الاستثمار في مجال سكك الحديد.

٤- الاستثمار في مجال الكهرباء.

٥- الاستثمار في مجال المياه.

٦- الخاتمة

ازاء التطورات المذهلة التي يشهدها العالم في مناحي الحياة المختلفة لا يوجد امام الدول السائرة في درب النمو ومنها اليمن سوى مواكبة هذه التطورات وتقبلها بذهنية مفتوحة. فالتطورات السياسية والاقتصادية التي قادت العالم من الاقتصاد الحر الى الاقتصاد الموجه في بداية القرن العشرين قد نسخت بتطورات سياسية واقتصادية جديدة أعادت دول العالم الى مربع الرأسمالية واقتصاد السوق الحر، واتباع آليات السوق بدايات القرن الحادي والعشرين وبداية الألفية الثالثة، حيث أن نهاية التاريخ تبقى في علم الغيب، فإنه لا يمكن الجزم بأن هذا هو النمط الاقتصادي الذي سيسود.

وعليه لا يجب على الدول النامية والدول العربية منها اليمن تحديداً الانجراف اقتصادياً بصورة كاملة امام رياح التغيير، وينبغي عليها مراعاة خصوصياتها والعمل على توظيف مقدراتها وإمكانياتها المشتركة لخلق بنية اقتصادية وطنية وإقليمية متينة يمكنها أن تفرض شروطها على الغير وتسهم في التغيير ايجابياً على مستوى العالم.

٧- النتائج:

- ١- ينفرد نظام B.O.T بميزة، أن أصول المشاريع المنفذة بهذا الأسلوب تؤول الى ملكية الدولة، وبالتالي فإن استخدام نظام B.O.T يجعل الدولة في خيار اما أن تستمر في ادارة مشاريعها بهذا النمط من التعاقدات أو أن تتجه نحو الخصخصة الكاملة.
- ٢- الاعتماد على نظام B.O.T يمكن أن يساهم بشكل فعال في إحداث التنمية المستدامة من خلال تخفيف الاعباء المالية على موازنة الدولة لتنفيذ مشاريع البنى التحتية.
- ٣- عدم وجود تشريع مختص ينظم نظام البوت (البناء- التشغيل- نقل الملكية) في اليمن حيث لا يوجد نصوص تنظم كافة مراحل نظام من بدايته إلى حين يتم تسليم المشروع.
- ٤- فقد المستثمر للثقة في المنظومة القضائية اليمنية نظراً لغياب التخصص القضائي لفض المنازعات المتعلقة بالاستثمارات وتفشي الفساد المالي والاداري في المؤسسة القضائية.
- ٥- التطبيقات العملية للعديد من المشاريع في مختلف دول العالم اثبتت نجاح نظام B.O.T في خلق تلك المشاريع وتطويرها.
- ٦- الارتباط الوثيق بين الحالة الأمنية وعملية الاستثمار، فلا مجال لجذب الاستثمارات في بلاد لا يسودها الأمن والأمان.
- ٧- عدم قدرة أي دولة في تحقيق أهدافها التنموية التي يحققها نظام B.O.T أو غيره من العقود إلا من خلال النظر الى مصلحة الوطن والعمل على معالجة عقول المسؤولين وتعزيز اليقين الصادق بداخلهم واحياء ضمائرهم لما فيه المصلحة العامة.

٨- التوصيات:

- ١- ضرورة التمييز بين نظام البوت والعقود الشبيهة به والمشتقة منه نظراً لخصوصية نظام B.O.T ومدى الامتيازات التي يحققها لطرفي العقد، مما يستوجب على الحكومة اليمنية استغلال هذا النوع من العقود

- لتحقيق الفجوة المالية التي تعيق دفع عجلة التنمية التي تعجز عن سدها الدولة وخصوصاً في ظل هذه الأزمة التي يعاني منها الوطن.
- ٢- ضرورة سن تشريع ينظم عقد B.O.T (البناء – التشييد- نقل الملكية) في اليمن من خلال وضع نصوص واضحة تنظم كافة مراحل العقد من بداية التعاقد إلى حين تسليم المشروع.
 - ٣- قيام الأجهزة المعنية في الدولة بإجراء عملية اصلاح قضائي شامل وفعال للمساعدة على تهيئة البيئة الملائمة للاستثمار وتدعيم ثقة المستثمر في النظام القضائي اليمني.
 - ٤- بدل الحكومات مزيد من الجهد لترسيخ دعائم الامن والاستقرار، الأمر الذي سينعكس ايجابياً على تشجيع الاستثمار وتحريك عجلة التنمية المستدامة.
 - ٥- قيام وسائل الاعلام بدورها الايجابي في التعريف مجالات الاستثمار المتاحة في اليمن وغيرها من الدول النامية وفق نظام B.O.T، وابرار المنافع الاقتصادية التي يمكن ان تعود على الاطراف المتعاقدة.
 - ٦- ضرورة مشاركة القطاع الخاص بفاعلية في تحقيق التنمية المستدامة عبر الدخول في شراكة حقيقية مع الدولة والمساهمة في رفع المستوى الاقتصادي الوطني.

٩- قائمة المراجع

- إبراهيم، التهامي (2018). "سياسات النقل وأثرها على التنمية الاقتصادية دراسة حالة (مديرية النقل لولاية ادرا)" ، رسالة ماجستير، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم ، الجزائر.
- اسماعيل الصعفاني(2022)، "مشاركة القطاع الخاص واثرة في تطوير اداء الموانئ البحرية اليمنية (دراسة تطبيقية على ميناء الحديد)" جامعة المستقبل ، صنعاء، اليمن.
- حبيب الرحمن علي (2011). درجة الدكتوراة "النظام القانوني للاستثمار الاجنبي في اليمن"، كلية حقوق، جامعة القاهرة، ٢٠١١، ص٣٥.
- دراسة البنك الدولي (2023). "النمو الاقتصادي في الجمهورية اليمنية: المصادر، العوائق، والإمكانيات".
- قانون الاستثمار المصري رقم (٧٢) لسنة ٢٠١٧.
- قديد، محمود (2019). "أهمية قطاع النقل ودوره في التخطيط القومي والتنمية الشاملة- دور النقل الحضري في التنمية الاقتصادية"، الطبعة ١١.
- صلاح عباس (2015). "العولمة وأثرها في الفكر المالي والنقدي"، مؤسسة شباب، الاسكندرية.
- صفوت عوض الله (2017)، "اصالح الاقتصاد واثرة على مناخ الاستثمار في مصر"، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ص٣٢.
- محمد صلاح السباعي (2016). رسالة دكتوراه "إثر استثمار الشركات متعددة الجنسيات على اقتصاديات الدول النامية"، الاكاديمية العربية، الاسكندرية، ص٤٨.
- نبيل الشرعبي (2014)، صحيفة أخبار الساعة ، اليمن، ص١.
- (تقرير الامم المتحدة، 2017- <https://www.hrw.org/ar/world-2017> rs/298316، 12، 29، 2023)
- هيئة الاستثمار اليمنية (<https://www.google.com.eg/search?biw>) 15، 13، 1، 2024