

الآثار الاقتصادية لتنمية وتحديث الموانئ، دراسة تحليلية استشرافية لحالة ميناء الجزائر
للفترة 2000 – 2023.

**The impact of the development and modernization of ports on
their economic profitability, a forward-looking analysis study of
the state of the port of Algeria for the period 2000–2023**

وهيبة الوهاب¹، الحاج العمري²
ouahiba Louahab¹, el hadje lamri².

¹ مخبر السياسات التنموية والدراسات الاستراتيجية، جامعة البويرة (الجزائر)، o.louahab@univ-bouira
² مخبر السياسات التنموية والدراسات الاستراتيجية، جامعة البويرة (الجزائر)، h.lamri@univ-bouira.dz

تاريخ الاستلام: 2024/03/01 تاريخ القبول: 2024/06/07 تاريخ النشر: 2024/07/01

ملخص:

تطرقنا في مقالنا هذا إلى دراسة أهم التحديثات التي شهدتها ميناء الجزائر، بدءاً من سنة 1994م، تاريخ تطبيق سياسة التعديل الهيكلي المدعومة من البنك الدولي، والتي استهدفت تحديث البنية التحتية للميناء لإستيعاب ناقلات المحروقات وسفن الشحن الكبيرة، ناهيك عن التحديثات التي شهدتها في مختلف برامج سياسة الانعاش الاقتصادي للفترة 2000 – 2023م، والتي كانت مردوديتها الاقتصادية في الميناء واضحة.

وقد توصلنا إلى نتيجة أساسية وهي أن تحديثات ميناء الجزائر على صعيد البنية التحتية وتحديث المرفأ، وجميع الأرصفة، والتي تم تدعيمها بإعادة هيكلة لمؤسسة ميناء الجزائر، ودعمها بنقل التكنولوجيا من خلال الشريك الأجنبي المتمثل في شركة موانئ دبي العالمية، إلا أن المردودية الاقتصادية تبقى دون المستوى المطلوب لمؤسسة ميناء الجزائر، خاصة وأن الكفاءات المشغلة للميناء تبقى بعيدة عن مستوى التكنولوجيا التي يستخدمها الشريك الأجنبي.

الكلمات المفتاحية: تحديث، تطوير، الدعم الوجستي، ميناء الجزائر.

¹ المؤلف المرسل: وهيبة الوهاب، البريد: o.louahab@univ-bouira

abstract:

In this article, we discussed the study of the most important updates witnessed by the port of Algeria, starting from 1994, the history of the implementation of the structural adjustment policy supported by the World Bank, which aimed at modernizing the port infrastructure to accommodate fuel tankers and large cargo ships, not to mention the updates witnessed in various economic recovery policy programs for the period 2000-2023, which had obvious economic benefits in the port.

We have reached the main conclusion that the modernization of the port of Algiers in terms of infrastructure and modernization of the port, and all the docks, which were supported by restructuring of the port of Algiers institution, and supported by the transfer of technology through the foreign partner represented by DP World, but the economic profitability remains below the required level of the port of Algiers institution, especially since the efficiencies operating the port remain far from the level of technology used by the foreign partner.

Keywords: modernization, development, logistics support, port of Algiers.

JEL Classification Codes:

Classification JEL : R0, R04, R1

مقدمة:

شكلت التجارة الخارجية بين الدول أحد ركائز النمو الإقتصادي الحديث، بل وصارت تقود قاطرة النمو الاقتصادي كلها، فلا نجد أي اقتصاد منغلق على ذاته يحقق اكتفاء ذاتيا في كل المجالات، وعليه فهو بحاجة للتبادل التجاري ولو على نطاق ضيق حتى تلك البلدان التي تعتمد سياسات حماية منتوجها الوطني من المنافسة الأجنبية، هذا كله يفرض وجود بنية تحتية داخلية تشمل مؤسسات إمداد ودعم لوجستي من جهة، ومن جهة أخرى فإنها تعتمد بشكل رئيسي على الموانئ، تلك المؤسسات التي تعد عصب التجارة الخارجية في أي إقتصاد.

وعليه فإن النمو الاقتصادي الذي بات مصدره التجارة الخارجية في جانبها الاستيراد والتصدير خاصة، لا يمكن أن يكون ذلك إلا من خلال وجود موانئ ذات مواصفات خاصة، تشتت تحديثها باستمرار وعلى كافة الجوانب، من الادارية وفلسفة التسيير، إلى إستخدام التقنية والأنظمة التكنولوجية في

النقل والشحن والتسيير والجمركة، وسلاسل الامداد والتوريد، كل هذا كفيل بدفع التجارة الخارجية للنمو والتطور، الأمر الذي يكون له انعكاس على تطوير القطاعات الاقتصادية الأخرى في شقيها القطاع التبادلي (القطاع الفلاحي، والقطاع الصناعي)، والقطاع غير التبادلي من خلال الدعم المباشر وغير المباشر للتجارة الخارجية وقطاع السياحة وغيرها.

ومن هنا فإن إنشاء وتحديث الموانئ لما لها من أهمية اقتصادية ولوجستية وحتى سياسية وعسكرية، بات لها قواعد محددة وسياسات ذات أسس علمية تقوم على تمحيص وتدقيق أي تحديث أو إنشاء لموانئ جديدة، بداية من إختيار المنطقة والهدف من الميناء ولأي غرض يتم إنشاؤه، مروراً بالجدوى الاقتصادية، والآثار السياسية والعسكرية وغيرها من الاعتبارات التي تؤخذ قبل الشروع في التنفيذ، أما من جانب التحديث فهي الأخرى تأخذ معيار المنافسة الدولية، وتعمل على مواكبة أحدث النظم العالمية في مجال تسيير الموانئ وتحديثها على صعيد التسيير والجمركة وقبل ذلك أتمتة أنظمة الشحن والجمركة وما إلى ذلك، هاته التحديثات التي تكون ذات بعد تنموي للمؤسسة بالدرجة الأولى لرفع أدائها ومردودها الاقتصادي والمالي كمؤسسة إقتصادية تهدف للربحية بالدرجة الأولى، ثم أثر ذلك على التنمية سواء على القطاعات المباشرة أو غير المباشرة، ومدى إنعكاس ذلك كله على النمو الاقتصادي.

إشكالية الدراسة: من خلال ماسبق نطرح إشكالية دراستنا على النحو الآتي:

ما هي أهم الآثار الاقتصادية والتنموية الناتجة عن سياسة تحديث وتطوير الموانئ في

الجزائر، بالاسقاط على ميناء الجزائر كنموذج؟

أهداف الدراسة: نهدف من خلال هذه الدراسة إلى ما يأتي:

- ❖ معرفة الأسس النظرية للتنمية الاقتصادية للموانئ تاريخياً.
- ❖ تحليل الأهمية الاقتصادية من خلال دراسة الجدوى والمردودية الاقتصادية للموانئ وسياسة تحديثها كمحرك للنمو الاقتصادي ومدى إنعكاس هاته التحديثات على مردوديتها الاقتصادية، وذلك من خلال التطرق إلى تحليل أثر تنمية وتحديث الموانئ على مردوديتها الاقتصادية.
- ❖ من خلال دراسة تحليلية سيتم تتبع تأثير وآثار تحديث ميناء الجزائر على مردوديته الاقتصادية.

حدود الدراسة:

تمثل حدود الدراسة في تتبُّع سياسة تنمية وتحديث ميناء الجزائر وأثر ذلك في تحقيق مردود إقتصادي ومالي من هاته التحديثات في مختلف المراحل، وإنعكاساتها السلبية والإيجابية على التجارة الخارجية في الجزائر التي تمر عبره، إضافة إلى دور السياسات الدولية وعلى رأسها سياسة الحزام والطريق الصينية التي تنخرط فيها الجزائر، والتي تهدف إلى تحديث البنية التحتية في الجزائر، والتي جعلت الموانئ أحد روافدها من خلال إنشاء موانئ جديدة وتحديث القديم منها، ومدى إستفادة ميناء الجزائر من هاته السياسة في تحديثه من حيث البنية التحتية أو الإدارة، وعليه فإن حدود دراستنا ستكون على النحو الآتي:

1. **الحدود الزمانية:** تمتد دراستنا على مدى 26 سنة، بداية من سنة 1999م، تاريخ انتهاء برنامج التعديل الهيكلي المدعوم من البنك الدولي وصندوق النقد الدولي التي شكلت سياسة خصوصية وتحديث الميناء بتمويل من البنك الدولي، إلى غاية سنة 2022.

2. **الحدود المكانية:** تهتم دراستنا بأثر تحديث ميناء الجزائر في مختلف محطات التحديث التي شهدتها الميناء، لفترة الدراسة وأثر ذلك على المردودية الإقتصادية فيه نتيجة إتساع وزيادة قدرته الاستيعابية للتجارة الخارجية بمختلف قطاعاتها بما فيها قطاع النقل البحري للمسافرين.

3. المنهج المتبع:

بناء على ماسبق ذكره، فإننا سنقوم بإتباع **المنهج الاستنباطي** وأداته **الوصف** من أجل تحديد مختلف المفاهيم والعلاقات التي يتناولها هذا الموضوع، كما أننا نستخدم **أداة التحليل والترتيب** من خلال دراسة تحليلية لأثر تحديث ميناء الجزائر على مردوده الاقتصادي الناتج عن إتساع وزيادة قدرته الاستيعابية، من أجل تحليل وتوضيح ومقارنة أهم المعطيات والبيانات التي يمكننا جمعها من الميناء في جانب الدراسة الميدانية.

أقسام الدراسة: تنقسم دراستنا إلى ثلاثة محاور هي على النحو الآتي:

المحور الأول: التأسيس النظري للميناء وأهميتها.

المحور الثاني: أثر تحديث ميناء الجزائر على المردودية الاقتصادية له لفترة الدراسة

المحور الثالث: خلاصة ونتائج.

المحور الأول: التأصيل النظري للميناء وأهميتها.

تعد التجارة الخارجية عصب حياة الدول في عصرنا الحالي، فلا يمكن لأي دولة مهما بلغت قوتها الاقتصادية أن تكون بمعزل عن التجارة مع دول العالم، هاته التجارة تتم في 80% منها بالنقل البحري، ما يجعل الموانئ ذات أهمية قصوى من الناحية الاقتصادية، فهي عصب الاقتصاد العالمي والركيزة الأساسية للتجارة العالمية، والتجارة الخارجية وحجم وعدد وتطور الموانئ في علاقة طردية مع التجارة الخارجية فزيادة أي منهما يستلزم زيادة في الآخر، في هذا المحور نتطرق لتعريف الميناء وخلفيته التاريخية، وأهميته الاقتصادية وغيرها من النقاط الأساسية، وذلك على النحو الآتي:

1. تاريخ نشأة الموانئ:

ترجع الموانئ إلى عهد قدم جدا في التاريخ الانساني، حيث لعبت دورا ذا أهمية كبرى خاصة لدى شعوب الشرق الأوسط في حضارات سومر وبابل ومصر القديمة، ثم بعد ذلك لدى الفينيقيين واليونان والقرطاجيين والرومان وبقية الحضارات المتعاقبة في التاريخ الانساني، أما من حيث نشأة الموانئ التاريخية تم التأريخ له فيعود أقدم ميناء أنشئ إلى سنة 4500 قبل الميلاد، في منطقة وادي الجرف على ساحل البحر الأحمر جنوب منطقة السويس في مصر الفرعونية، يليه بعد ذلك ميناء جبيل في لبنان حاليا، إذا تقدر المصادر التاريخية نشأته إلى حوالي 3000 سنة (العربي، 2023)، يعد أقدم ميناء للشحن التجاري في التاريخ، اشتهر لدى الفينيقيين بشحن الأخشاب وحجارة البناء التي استخدمت لبناء الأهرامات وقصور الفراعنة القدماء، من جهة أخرى فإن ميناء يافا بفلسطين من أقدم الموانئ تاريخيا، حيث يُعد أحد أقدم موانئ العالم، والذي تم ذكره في عدة نصوص تاريخية قديمة أهمها العهد القديم في التوراة وذكر أيضا عند الفراعنة باعتباره مركز تبادل تجاري.

من جهة أخرى فإن مصر القديمة شهدت كلا النوعين من الموانئ البحرية منها والتي تقع على شاطئ البحر، والموانئ النهرية التي شيدت على ضفاف نهر النيل، الذي يبلغ طوله 6700 كم، شكلت

هاته الأخيرة نقاط إستراحة لسفن مصر القديمة ما بين افريقيا ومصر من جهة، كما شكلت حلقة وصل بين مصر القديمة ودول ساحل البحر الأبيض المتوسط ودول البحر الأحمر، يعود تاريخ إنشاء هاته الموانئ إلى حدود سنوات 1504 قبل الميلاد (بلعباس، 2021) ، مشكلة النواة الأولى لموانئ البحار قبل ذلك، كما أنها شكلت ما يمكن تسميته بالموانئ الجافة الداخلية على ضفاف النيل آنذاك، مشكلة أسطولا تجاريا وعسكريا على البحر وعلى ضفاف النيل، ثم توالى بعد ذلك الحضارات المختلفة والمتعاقبة على تطوير الموانئ، الفارق فقط في حجم الموانئ ونوعية الخدمات فيها، وحتى تنظيمها، خاصة لدى الرومان، ومن بعدهم في الحضارة الاسلامية سواء في بغداد أو في قرطبة خاصة في القرن 10 و 11 ميلادي، لتتطور بعدها الموانئ في كل الدول والأمم، من حيث سعة الموانئ للسفن العملاقة اليوم، أو من حيث التكنولوجيا المستخدمة في تفريغ السفن وشحنها، أو حتى في نمط تسيير الموانئ التي تحولت إلى مؤسسات ربحية قائمة بذاتها.

2. تعريف الميناء: نقوم بتعريف الميناء على النحو الآتي:

الميناء لغة: يمكننا تعريف الميناء في اللغة العربية على النحو الآتي:

ميناء: إسم، ويأتي الجمع : مَوَانٍ ، مَوَانِي (الاصبهازي، 2003).

وهو مَرَفَأُ السُّفْنِ ، مَرَسَى السُّفْنِ على شاطئ البحر.

تعريف الميناء اصطلاحا: يمكننا تعريف الميناء من الناحية الاقتصادية وهي موضوع بحثنا على النحو الآتي:

التعريف الأول: يعرف الميناء على أنه " المكان المخصص لشحن وتفريغ السفن والبضائع ومراكب المسافرين، يقع على شواطئ البحر أو ضفة النهر" (باسل، 2015).

يركز الكاتب في تعريفه للميناء على موقع الميناء على شاطئ البحر أو النهر أو البحيرات التي يكون عمقها يسمح برسو الزوارق والسفن بأحجام مختلفة، وتكون مهمته كمكان شحن وتفريغ لسفن البضائع حسب قدرة الميناء وبنيتة التحتية وحجم السفينة، إضافة إلى نقل المسافرين بحرا، إلا أن التعريف

يقتصر فقط على الموانئ التي تكون ساحلية على الماء فقط، ويهمل المفهوم الحديث للميناء الداخلي في المناطق غير الساحلية، التي تكون مهمته تخزين السفن، ويشكل مركز عبور للتجارة الخارجية والحاويات. التعريف الثاني: كما يمكننا تعريف الميناء على أنه "مكان تم تهيئته مسبقاً لشحن وتفريغ البضائع المحمولة في السفن، وقد تم تجهيزه بالآليات والمعدات المتخصصة لذلك، من أجل شحن وتفريغ السفن مهما كان حجمها" (باسل، 2015).

يركز الكاتب في تعريفه للميناء على البنية التحتية التي تكون مهيأة لاستقبال السفن للشحن بمعدات وآليات خاصة، بغض النظر عن حجم السفن أو نوعية الحمولة فيها، كما أنه لا يفصل نوعية المعدات والأدوات التي تستلزم توفرها فيه.

التعريف الثالث: وهناك من يعرف الميناء على أنه "مكان محدد تخصصه السلطات في الدولة لعمليات التجارة البحرية بصفة عامة، يكون تنظيمه وإدارته من طرف إدارة تابعة للسلطات المختصة مسؤولة عنه" (حسين، 2015).

يركز الكاتب في تعريفه للميناء على أنه مكان على الساحل، يتبع السلطات الإدارية في البلد ويكون تحت إشرافها وسلطتها الإدارية والعملية والتنظيمية، مخصص لعمليات البحرية بصفة عامة، وللتجارة الخارجية والشحن سواء للبضائع أو الأفراد بصفة خاصة، ناهيك عن وجود إدارة خاصة به كمؤسسة مسؤولة عن عملياته مهما كانت طبيعتها وخصوصيتها، وتنظيمه وتسييره من حيث تسيير الموارد البشرية فيه، وتسيير المعدات والوسائل وغيرها من العمليات الضرورية في إدارته وتسييره.

التعريف الرابع: يعرف الميناء على أنه "منشأة ساحلية على شاطئ البحر أو النهر، قد تكون له مرافئ جزئية، وأرصفت رئيسية وثانوية، وظيفته تفريغ وشحن البضائع والمسافرين في البواخر، يحتوي على المعدات المحددة لتشغيله، إضافة إلى مخازن وأرصفت التخزين" (ممدوح، 2017).

في هذا التعريف يضيف الكاتب فقط نوعية المعدات التي تكون ظاهرة وتعطي صورة ذهنية عن طبيعة عمليات الميناء وهي الشحن والتفريغ للسفن بالرافعات، إضافة إلى الأرصفة المهيأة لذلك، ناهيك عن المخازن أو أرصفة التخزين والتسيير للحاويات في الميناء كمنشأة لوجستية متكاملة فيه.

من خلال ما سبق يمكننا تعريف الميناء على أنه " هو مؤسسة ساحلية على شاطئ البحر، أو ضفاف الأنهار والبحيرات، أو على البر بما بات يعرف بالموانئ الجافة للتخزين والدعم اللوجستي، مؤسسة ربحية ذات استقلالية مالية وشخصية معنوية كباقي المؤسسات، له مرافئ جزئية فيه، يتم فيها عمليات تفريغ و شحن السفن بالبضائع والأفراد المسافرين، تخصصه السلطات أو الشركات الخاصة للعمليات التجارية والبحرية بصفة عامة، وتكون له إدارة مسؤولة عن عملياته وتنظيمه وتسييره".

3. أهمية الميناء:

يعد النقل البحري أرخص طرق النقل للتجارة الخارجية مقارنة بطرق النقل الأخرى، كالتنقل البري والنقل الجوي، كما أن قدرة الميناء الكبيرة التي تستقبل السفن العملاقة ذات الحجم الكبير جدا، يوفر التكاليف للنقل، ما يجعل أسعار المنتجات تنافسية أكثر بانخفاض تكاليفها ومن ثمة أسعارها، ناهيك عن ووفورات الحجم التي توفرها النقل بالسفن العملاقة ذات السعة الكبيرة في الحمولة.

الاستثمار في البنى التحتية للموانئ هي استثمارات ذات جدوى إقتصادية كبيرة جدا، فتكاليفه تظهر فقط عن الانشاء أو التطوير والتحديث لاستقبال السفن ذات الحجم الأكبر، أو من حيث عدد السفن، أو من حيث الأرصفة المتخصصة في استقبال السفن ذات الحمولة المختلفة من حيث طبيعة الحمولة، كما لا يحتاج إلى تكاليف صيانة دورية كبيرة إلا نادرا، وعليه فمردودية الاستثمار فيه كبيرة جدا.

إمكانيات كبيرة للشحن والتفريغ وتوفيرها الدائم في مكان العمل، نظرا لطبيعتها المتخصصة على عكس طرق النقل الأخرى، فالرافعات البحرية لا يمكن استعمالها في غير الشحن البحري، ما يوفر تكاليف إضافية من جهة، ومن جهة أخرى تخصصها يؤدي إلى زيادة الفعالية الانتاجية لها في الشحن والتفريغ.

وجود الموانئ خاصة الكبيرة منها، ذات المرافئ المتعددة والمتخصصة، التي يكون تحديثها دوريا ومستمرًا، تستلزم منشآت دعم لوجستي أخرى إلى جانب الميناء، منها موانئ إنشاء السفن، وموانئ إصلاحها وتحديثها، ناهيك عن موانئ جافة ومرافئ وأرصفة للتخزين وغيرها من المنشآت الضرورية لعمل الميناء، كل هذه المنشآت هي شركات ربحية مستقلة عن الميناء، توفر فرص عمل لليد العاملة في البلد الذي يعتمد

سياسة إنشاء وتطوير وتحديث الموانئ، وهو ما يؤدي إلى امتصاص البطالة وما ينتج عنها من تبعات وآثار اجتماعية، ناهيك عن زيادة الدخل ورفع مستوى المعيشة للسكان.

كهد يعد الميناء مؤسسات ربحية، لها انعكاسات إيجابية كبيرة جدا على المدن التي يقع في الميناء، فأغلب المدن التاريخية مثل البندقية وجنوة والاسكندرية والبصرة وغيرها من المدن، هي مدن نتاج عمل وازدهار أعمال الموانئ فيها، وعليه فالميناء يؤدي إلى ازدهار المدن التي يقع فيها (مهدي، 2014).

كهد الميناء هو أحد ركائز التجارة الخارجية العالمية في كل دول العالم دون منازع، فبدون موانئ للنقل البحري تكون منتجات البلد أقل تنافسية بفعل ارتفاع تكاليف الشحن لطرق النقل الأخرى، وبالتالي يكون النمو الاقتصادي فيها ضعيفا، والتجارة الخارجية فيها أكثر ضعفا، والدليل على ذلك الدول الحبيسة، التي ليس بها موانئ، وتلجأ لاستئجار الموانئ لدعم تجارتها وتقليل تكاليف منتجاتها لزيادة مردوديتها الاقتصادية.

كهد بما أن الميناء هو عصب التجارة الخارجية، وميزان المدفوعات لأي دولة يكون ميزان التجارة الخارجية من فرق الصادرات والواردات فيه هو أهم بند فيه، فيكون الميناء هو آلية الجر الخلفي لنمو قيمة رصيد الميزان التجاري أو تدهوره، ومن ثمة ميزان المدفوعات للبلد ككل؛

كهد العلاقة ما بين التجارة الخارجية والموانئ وحجمها وتخصصها ومدى تحديثها وتطويرها، ناهيك عن إنشاء دوري للموانئ من أجل الاستغلال الأمثل للساحل البحري خاصة، وللنقل النهري في الدول ذات الأنهار والبحيرات الكبرى، هي علاقة طردية، وذات تأثير متبادل، كل منها يشكل متغيرا مستقلا للآخر، ويشكل آلية جر خلفي مباشرة وغير مباشرة للآخر، فتطور الموانئ يؤدي بشكل آلي إلى تطور التجارة الخارجية، بفعل زيادة التخصص في الميناء وعدد السفن التي يكون قادرا على استقبالها وتفريغها، ناهيك عن أن وجود مرافق متعددة متخصصة في الميناء الواحد يؤدي إلى تنوع التجارة الخارجية منه، مثل نقل البضائع الدولية، والمسافرين، والمحروقات... الخ (Niavis, 2016).

المحور الثاني: انعكاسات تحديث وتطوير ميناء الجزائر على نمو التجارة الخارجية في الجزائر.

نأتي الآن للدراسة التطبيقية بالاسقاط على حالة ميناء الجزائر، بحيث نتطرق لأهم التحديثات التي شهدتها ميناء الجزائر، وماهي انعكاساتها على قدرته الاستيعابية، سواء من حيث عدد الحاويات، أو عدد المسافرين او المواد التجارية الأخرى مثل القمح، وذلك على النحو الآتي:

أولاً: تقديم ميناء الجزائر وخلفيته التاريخية: نتطرق في هذا الفرع إلى تقدم ميناء الجزائر من حيث الموقع الجغرافي ومساحته والمؤسسات التي تقوم بتسييره، ثم نبرز خلفيته التاريخية التي تأسس خلالها إلى أن وصل إلى ما هو عليه الآن، وذلك على النحو الآتي:

1. تقديم ميناء الجزائر: يعد ميناء الجزائر من بين أقدم الموانئ في العالم، وهو أحد أهم موانئ الجزائر الحديثة الاستراتيجية على البحر المتوسط، تبلغ مساحته الاجمالية الحالية 126 هكتاراً، وبخط طول لأرصفة رسو السفن بمختلف الاحجام والاعراض بـ 8609.3 متر، يقع على مرفأ طبيعي وفر حماية طبيعية من الطقس والعواصف للسفن القادمة إليه، ويقع بالجزء الشمالي الغربي لخليج الجزائر، ويمتد حالياً من بلدية الجزائر الوسطى إلى بلدية بلوزداد، يقوم على تشغيل وإدارة واستغلال ميناء الجزائر ثلاث مؤسسات رئيسية هي:

1. شركة (Enterprise Portuaire ALGER) (EPAL): وهي شركة الادارة في ميناء الجزائر إلى جانب إدارتها لموانئ أخرى في الجزائر.

2. المؤسسة الوطنية للنقل البحري: تقوم بإدارة رصيف الميناء الذي يختص بحركة المسافرين الأشخاص على متن الخطوط البحرية، وهي تعمل على عدة خطوط دولية، أهمها المتوجهة إلى فرنسا، إيطاليا، إسبانيا وغيرها من البلدان الأوروبية، ذات الكثافة في حركة الأشخاص من وإلى هاته الدول بالإضافة إلى عدة خطوط بحرية أخرى أقل كثافة مثل الشرق الأوسط وتركيا.

3. الشركة الجزائرية للملاحة: وهي شركة تقوم بادارة المرفأ ككل، وظيفتها توجيه ومتابعة وإدارة دخول السفن إلى المرفأ، حسب الرصيف الذي تقصده السفينة بناءً على نوعية الحمولة فيها (مسافرين، بضائع دولية، نפט ومشتقاته... الخ)، التي تدخل وتخرج من الميناء.

ثانياً: الخلفية التاريخية لميناء الجزائر: يعود ميناء الجزائر على غير العادة في الموانئ الأخرى إلى أنه ميناء تجاري ضارب في القدم دون أن تكون حوله مدينة كبيرة، فقد شهد تعاقب الحضارات الفينيقية في القرن 09 قبل الميلاد، للتوالى عليه الحضارات البونية والنوميديّة والرومانية والوندالية والبيزنطية والاسلامية بجميع تنوعاتها العرقية والثقافية، ليكون التأسيس الحقيقي لمدينة الجزائر بمحاذاة الميناء سنة 935م، من طرف بولوغين بن زيري مستفيدة من الميناء الذي أنشأ خلال أكثر 16 قرناً متعاقبة، إلا أن البناء الأول الحقيقي

لميناء الجزائر كان سنة 1529م، بغرض حماية السفن من المناخ المتقلب والعواصف لمدينة الجزائر، وبني خلال 3 سنوات بـ 30000 ألف رجل.

خلال بداية الاحتلال الفرنسي للجزائر فقد شهد الميناء نظراً لأهميته الجغرافية في عاصمة الآيالة العثمانية التي تم احتلالها، وبالضبط في سنة 1830م تم توسعة الميناء بمساحة 03 هكتارات، مع توسعة الممر البحري الملاحي بـ 130 متراً جنوباً، استهدفت هاته التوسعة إنشاء حوض الميناء القديم، وقد شمل الحوض بعد الانتهاء من الأشغال فيه كل من الرصيف الشمالي، الرصيف الكبير الحالي (خير الدين)، الرصيف الجنوبي (المعروف بالبحر)؛ ليتم بعدها الانتهاء من أشغال تهيئة المنحدرات التي تربط الأرصفة بالمدينة وكانت على مراحل، ليشهد الميناء بعد ذلك برنامجين للتجديد واحد للتوسعة في الميناء وتهيئة وصيانة الأرصفة الموجودة وواحد لتوصيل سكة الحديد بالميناء وكان ذلك سنة 1865م، أما عن إنشاء أحواض جديدة فكان حوض الأغا الذي تم انشاؤه سنة 1914م، ليشهد انشاء حوض آخر سنة 1940م والذي عرف بحوض (المصطفى) والذي يبعد عن حوض الأغا بـ 100 متر يفصله بذلك حاجز بولوغين بين الحوضين (أصداء، 2023).

وعموماً فإنه في الفترة الاستعمارية 1830 – 1962م، عرف الميناء مراحل كبرى من حيث الإنشاء للأحواض والأرصفة والممرات الملاحية... الخ إضافة إلى التحديثات على البنية التحتية والمعدات والأجهزة وغيرها، الأمر الذي أدى مع مرور الوقت إلى تطوره ليصبح ميناءً تجارياً حقيقياً مخصصاً للتصدير والاستيراد في المرحلة الاستعمارية، حيث تم بناء حوض الميناء القديم الذي يشمل الحاجز الواقعي الشمالي، تحديث الحاجز الواقعي الداوي خير الدين، والواقعي الجنوبي، وتهيئة وتحديث الطرق التي تربط الأرصفة بالمدينة التي تعود إلى العهد العثماني، ناهيك عن بناء اثنين من الأحواض الجافة لتتدعم حضيرة الميناء ببناء المحطة البحرية سنة 1953م (أصداء، 2023).

لم يشهد ميناء الجزائر خلال الفترة 1962 إلى غاية 1998م برامج تحديث بذلك القدر الذي يزيد من حجم أعماله التجارية، ما عدى برامج الصيانة وشراء معدات الشحن والتفريغ ومعدات القطر، أي أن التحديثات في هاته المرحلة توجهت بالدرجة الأولى إلى التركيز على الصيانة والمعدات بهدف رفع الانتاجية ولم تتوجه نحو التوسعة والانشاءات الجديدة في بنيته التحتية مثل الأرصفة والأحواض والممرات الملاحية، ما عدى كاسرات الأمواج لتدعيم الحماية للسفن الراسية على الميناء، إلى غاية سنة 1998م، تاريخ إعادة برامج التحديث والتطوير وحركية نشطة للسفن بجميع الأحجام والأغراض.

ثالثاً: خصائص ميناء الجزائر:

- يتميز ميناء الجزائر بالعديد من الخصائص، جعلته على مر تاريخه ذو أهمية في التجارة الخارجية، وذو استراتيجية في جانب السياسة الدفاعية العسكرية، من هاته الخصائص نذكر التالي:
- ❖ يمتد الميناء من بلدية الجزائر الوسطى إلى غاية بلدية بلوزداد، على مسافة تبلغ 16 كم، وهو يمتد على طول مرفأ الجزائر، الذي يوفره خليج الجزائر العاصمة، ما يجعله يتمتع بحماية طبيعية من التقلبات الجوية التي تضر بالسفن الراسية في أرصفته.
 - ❖ من أهم شروط إستقبال السفن الكبيرة في الحجم هو وجود عمق كافي قادر على احتواء وزنها الهائل، خاصة السفن التجارية العملاقة كحاملات النفط والحبوب والحاويات، وميناء الجزائر يتوفر على هذا الشرط، بوجود قناة مائية تبلغ في متوسط عمقها 30 متراً وفي أدنى حد لها 22.9 متر، ما يجعله مثاليا لاستقبال مثل هاته السفن العملاقة.
 - ❖ ميناء الجزائر هو ميناء تجاري بامتياز، يعد أحد أهم بوابات الجزائر التجاري على العالم، يبلغ طول ارصفة الشحن فيه متوسط 76 متر.
 - ❖ التوسعات التي شهدها ميناء الجزائر في مختلف مراحلها، جعلته يتربع على محطة تخزين مساحة 282 ألف متر مربع، وهي المحطة الرئيسية فيه، إضافة إلى محطات ثانوية أخرى، تبلغ مساحتها التخزينية والاستيعابية 120 ألف طن متري من البضائع المختلفة.
 - ❖ يتمتع ميناء الجزائر بمنشآت وهايكل بنية تحتية مرافقة للمحطة الرئيسية، نذكر منها:
 - ☞ يمتلك الميناء مركز تجريد بمساحة 4800 متر مربع.
 - ☞ ورشة صيانة وإصلاح السفن والمعدات والتجهيزات الخاصة بالميناء بمساحة 2000 متر مربع.
 - ☞ رصيف خاص بتخزين المعدات والأدوات التي يتم العمل بها في الميناء والتي تعرف بـ (حديقة الماكينات)، تبلغ مساحتها 1000 متر مربع.
 - ☞ تبلغ مساحة الأرصفة البحرية والمنشآت الفنية لإرساء وشحن وتفريغ الحاويات الضخمة وبعدهد كبير جدا، بمساحة تبلغ 1000 متر مربع، ناهيك عن منشآت إرساء خاصة بالنفط والمشتقات البترولية على طول 610 متر، دون أن ننسى منشآت إرساء مراكب الصيد البحري بطول 577 متر.
 - ☞ في جانب الحماية للسفن الراسية، وإضافة إلى أنه يقع على مرفأ طبيعي لخليج الجزائر، يمتلك ميناء الجزائر حواجز كاسرات الأمواج، تم انشاؤها على مراحل مختلفة من تاريخه، تبلغ حاليا 2.6 كم، ناهيك عن

امتلاكه خمسة سدود إصطناعية بطول 6 كم، بهدف حماية السفن والبضائع من الأعاصير البحرية، في حالات السفن العملاقة التي تستغرق وقتا لتفريغها.

رابعا: أهم التحديثات التي شهدها ميناء الجزائر، وأثرها على المردودية الاقتصادية والتشغيلية للميناء.

شهد ميناء الجزائر عدة محطات للتحديث منذ الاستقلال، إلا أن الدفعة الحقيقية التي شهدها الميناء في جانب التحديثات، كانت مع بداية تطبيق سياسة الانعاش الاقتصادي للفترة 2000 – 2019، بكل برامجها الحماسية المتعاقبة، والتي كانت أكثر تنوعا ما بين التحديث في بنيته التحتية من جهة، ومن جهة أخرى تحديث جانب التسيير والتفريغ والشحن وجوانب أخرى.

1. أهم التحديثات في فترة سياسة الانعاش الاقتصادي للفترة 2000 – 2019 وآثارها على

مردودية الميناء:

من جهة أخرى شهد برنامج دعم النمو الاقتصادي للفترة 2005 – 2009 برنامجا تكميليا لفائدة تحديث البنية التحتية للميناء، بحيث تم استثمار مبلغ 114 مليون دولار، موجه بالدرجة الأولى لتحديث وتوسيع الهياكل القاعدية لميناء الجزائر، على إعتبار تطور حجم السفن العملاقة خاصة مع دخول إتفاقية الشراكة مع الاتحاد الأوروبي حيز التطبيق، وتوسع التعاملات التجارية مع الصين وتدفق السلع رخيصة الثمن، شملت هاته الاستثمارات جانبين هما:

تحديث المنشآت والتجهيزات لميناء الجزائر، والتي تراجعت مردوديتها الاقتصادية والتشغيلية مع نهاية برنامج التعديل الهيكلي، الذي كان ميناء الجزائر أهم محاوره.

إدخال أنظمة الرقمنة في مجال الادارة ورقمنة الشحن، ودخول وخروج السفن وغير ذلك، بتعاون مع شركة موانئ دبي العالمية، التي إستلمت تشغيل الميناء رسميا يوم 10 نوفمبر 2008م (شكري، 2024)، والتي كان لها دفع قوي لمؤسسة ميناء الجزائر للاستفادة من خبراتها.

شكلت هاته الاستثمارات التي تم ضخها في ميناء الجزائر نقلة نوعية في القدرة الاستيعابية للميناء، بحيث انتقلت من 250 ألف حاوية سنة 2000م، إلى 756 ألف حاوية سنة 2009م، في رصيف الشحن للبضائع الدولية والسلع الأخرى (قلبازة، 2015).

كما أن هذا التحديث قد أدى إلى تطور كبير في مدة انتظار السفينة في الرصيف من 12 يوم سنة 2000م، إلى 08 أيام سنة 2009م، وقد وصلت إلى 01 يوم في سنة 2019م للسفن الصغيرة والمتوسطة، ومع التركيز على رقمنة كل عمليات ميناء الجزائر، والاستفادة من نقل التكنولوجيا، خاصة الصينية منها في إطار مشروع الشركة "طريق الحرير"، فقد تم تخفيض مدة إنتظار السفينة في الرصيف لفترة الدراسة الناتجة عن التحديثات في سياسة الانعاش الاقتصادي على النحو الآتي:

الجدول رقم 01: أثر التحديثات لميناء الجزائر على مدة بقاء السفينة في الرصيف للفترة 2018 - 2021

2021	2020	2019	2018	
1.05	1.00	0.97	0.97	جميع السفن
0.98	0.97	0.93	0.94	ناقلات السوائل
1.03	1.04	1.01	1.02	ناقلات غاز البترول المسال
1.13	1.12	1.11	1.11	ناقلات الغاز الطبيعي المسال
2.11	2.07	2.01	2.05	ناقلات البضائع الأخرى
1.17	1.15	1.10	1.11	سفن الشحن العامة
0.80	0.71	0.69	0.70	سفن الحاويات

source : (UNCTAD) :

<https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=227701>

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن هاته التحديثات المتتالية التي شهدها ميناء الجزائر قد ترتبت

عنها النتائج التالية:

1. أن هاته التحديثات المتتالية في ميناء الجزائر، هدفت بالدرجة الأولى إلى تقليل الزمن الذي تستغرقه السفن العملاقة بشكل خاص حتى يتم تفريغها، ولأن الميناء لم يكن ذا قدرة كبيرة على استقبال وتفريغ وشحن السفن في توقيت قياسي نتيجة قدم المعدات وطريقة التسيير وضعف الادارة وغيرها من المشاكل اللوجستية، كل هذا كان يؤدي إلى استغراق وقت أطول في التفريغ والشحن، ناهيك عن تلك السفن التي تبقى رابطة في المرفأ بعيدا عن رصيف الميناء لمدة قد تتجاوز 04 إلى 06 أيام دون القدرة على وصولها للتفريغ، وهو ما يكلف مبالغ طائلة تتحملها شركة ميناء الجزائر من جهة، ومن جهة أخرى تعمل على رفع تكلفة المنتجات المستوردة وتلك المصدرة الناتجة عن رسوم الانتظار، وفي هذا الصدد فقد جاءت تحديثات ميناء الجزائر بمردود اقتصادي ناتج عن تقليل مدة انتظار السفن في المرفأ على اختلاف نوعية نشاطها من ناقلات المحروقات التي انخفضت مدة إنتظارها الى 1.1 يوم من سنة 2008 إلى 1.01 سنة

2021 مع تراجع طفيف ناتج عن اشكالات طارئة، أما اقل مدة فهي التي شهدها رصيف سفن البضائع التي تفرغ الحاويات والتي وصلت مدة إنتظارها 0.7 يوم، وهو رقم قياسي مقارنة بالمرودية سنوات ما قبل 2000م، أما عن سفن الحاويات فقد انخفضت مدة الانتظار من 0.88 يوم في 2022 إلى 0.58 يوم في 2023، وهي تراجع ملحوظ ناتج عن جهود التطوير والتحديث للميناء. من جهة أخرى فقد كانت قدرة ميناء الجزائر نهاية تطبيق برنامج سياسة الانعاش الاقتصادي لسنة 2012 وفق ما يبينه الجدول التالي:

الجدول رقم 02: حجم البضائع المستقبلية في ميناء الجزائر مقارنة بالموانئ الأخرى لسنة 2012

النسبة	الحركة خارج المحروقات			النسبة %	الحركة الاجمالية			الميناء
	المجموع	الصادرات	الواردات		المجموع	الصادرات	الواردات	
13.26	5113948	493718	4620230	8.72	10289199	1718482	8570717	الجزائر
28.26	11040061	760491	10279570	17.18	20276459	8852173	11424286	بجاية
9.84	3797104	29998	3767106	3.27	3865509	29998	3835511	جن جن
1.75	676673	135015	541658	36.21	42742901	40257369	2485532	أرزويو

Source : entreprise portuaire d'alger

ما نلاحظه هنا هو أن مؤسسة ميناء الجزائر وضعت هدفا محددًا للحركة الاجمالية للبضائع ب 2.2 مليون طن للثلاثي الأول من سنة 2023، بعدما كانت 1.8 مليون طن لنفس الفترة من سنة 2022م، إلا أنه تراجع إلى أقل من ذلك مسجلا نسبة انخفاض ب 5.37% للثلاثي الثاني من سنة 2023 مقارنة بنفس الفترة من سنة 2022، هاته الاحصائيات تعتبر المحدد الرئيسي للتطور الذي شهدته الميناء الناتج عن برامج التطوير والتحديث المتواصلة، والتي كانت سنة 2019م آخر سنة في هاته البرامج المثمينة في سياسة الانعاش الاقتصادي.

مع دخول المرحلة الثانية من برنامج التحول الاقتصادي من سنة 2019 إلى سنة 2024م، خاصة مع جائحة كورونا، وسياسة تقييد الاستيراد لصالح تشجيع المنتج الوطني، ما أدى إلى إرتفاع ملحوظ في نشاط التصدير في ميناء الجزائر بلغ معدل تطور ب 28% خلال الثلاثي الأول من سنة 2023 مقارنة بنفس الفترة من 2019 - 2022م، ناتج عن تسهيلات وإجراءات مخففة للمصدرين خارج قطاع المحروقات، ما جعل معدل الحاويات الموجهة للتصدير يرتفع إلى 95% سنة 2023م، بعدما سجل إرتفاعا ب 92% سنة 2022م مقارنة بسنة 2019م (فوزية، 2014)، وعليه فقد تم تسجيل

وهيبة الوهاب، الحاج العمري

إستقبال 55955 حاوية من مقاس 10 أمتار خلال الثلاثي الأول من سنة 2023، بعدما تم تحديد هدف بلوغ 64380 حاوية، أي تحقيق الهدف بنسبة 85% تقريبا. من جهة أخرى فإن رصيف المسافرين شهد بدوره إعادة تأهيل للرصيف فقط، مع تحديث في التسيير وليس على المستوى الهيكلي، هذا التحديث استهدف بلوغ عدد 62000 مسافر، مع 36600 سيارة ومركبة من مختلف الاحجام في الاتجاهين من وإلى ميناء الجزائر خلال سنة 2023م، فقد تم تحقيق هذا الهدف بـ 58.56% سنة 2023م، وهذا راجع إلى التذبذب وعدم التحكم أو بدرجة أكثر عدم القدرة على مواكبة التطورات الحاصلة في مجال النقل البحري للمسافرين، مع تسجيل ذهنية غير قادرة على التطوير لهذا المجال.

الجدول رقم 03: مؤشر الجاهزية للتكنولوجيا المتقدمة في الجزائر 2008 – 2021.

2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2008 – 2013	
0.13	0.14	0.15	0.17	0.010	0.09	0.02	0.11	0.3	المؤشر العام
0.27	0.28	0.27	0.27	0.30	0.26	0.26	0.24	0.1	ICT
0.41	0.40	0.41	0.41	0.40	0.46	0.45	0.47	0.5	الكفاءات
0.25	0.25	0.28	0.27	0.25	0.26	0.17	0.15	0.2	البحث والتطوير
0.30	0.30	0.31	0.30	0.30	0.31	0.27	0.27	0.3	النشاط الصناعي
0.47	0.47	0.48	0.47	0.45	0.41	0.37	0.37	0.5	الحصول على التمويل

source : (UNCTAD) :

<https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=227701>

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن هاته التحديثات المتتالية التي شهدها ميناء الجزائر قد ترتبت

عنها النتائج التالية:

1. ارتفاع في مؤشر الجاهزية في قطاع النشاط الصناعي الذي يضم إستقبال السفن ذات الحجم الكبير من جهة، ومدى توفير الخدمات لهاته السفن خاصة تلك التي يتطلب تفرغها وقتا أطول، بحيث 0.27 سنة 2014، مع ثبات على طول مدة الدراسة لتشهد أقصى إرتفاع بـ 0.31 سنة 2019م .
2. شكلت تحديثات ميناء الجزائر ومع تزايد مردوديتها مؤشرا لصالح مؤسسة ميناء الجزائر في جانب القدرة على الوصول إلى التمويل، بحيث إرتفع المؤشر من 0.37 سنة 2014، مع إرتفاع متواصل بـ 0.48 سنة 2019، مع تراجع طفيف سنة 2021م، وهنا لأن القدرة على اللجوء للتمويل له خلفية تاريخية من سنة 1994م، تاريخ بداية تطبيق إصلاحات التعديل الهيكلي، والتي كان ميناء الجزائر أحد محاورها، والتي

كانت مدعومة من البنك الدولي، من خلال تمويل تطوير وتحديث الميناء خاصة رصيف تصدير المحروقات، ورصيف تفريغ السفن العملاقة الذي بات قادرا على إستقبالها.

مع ملاحظة أن مؤسسة ميناء الجزائر لها أهمية خاصة في الاقتصاد الوطني، فهي ذات أهمية اقتصادية كبيرة في الاقتصاد الجزائري، مع أهمية دعم لوجستي في الاقتصاد ككل، وعليه فإن مؤشر القدرة على اللجوء إلى التمويل لا يعود في جانب كبير منه إلى المردودية الاقتصادية لمؤسسة ميناء الجزائر، بل إلى الدعم الذي تلقاه من الدولة كدعم متميز، ومع دخول الشراكة مع الاتحاد الأوروبي حيز التنفيذ من بداية سنة 2003م أدى إلى قدرة الميناء على الحصول على التمويل في إطار الشراكة التي تستلزم تحديث الميناء لاستقبال السفن العملاقة في أرصفتها في مختلف النشاطات، ناهيك عن دخول برنامج الشراكة لمشروع طريق الحرير الصيني الذي نالت الجزائر منه حصة إستثمارية ودعم كبير من الشريك الصيني، كان ميناء الجزائر أحد فروعها.

3. أما عن **مؤشر الكفاءات**، فقد شهد ميناء الجزائر تصاعدا في المؤشر، وهو ذو دلالة نسبية عن القدرات التنظيمية والتسييرية لدى الإطارات المسيرة للميناء، فقد شهد بدوره وضعاً جيداً، فهو لا يخرج عن مجال [0.41 – 0.47] للفترة من 2008 إلى 2021م، والسبب في هذا يعود إلى:

كـ برنامج التحديث الذي شهدته الميناء بدءاً من سنة 1994 في إطار برنامج التعديل الهيكلي الممول من البنك الدولي، الذي استوجب تطوير الكفاءات المسيرة للميناء، على إعتبار التغيير الجذري في مفاهيم الإدارة ونمطها بالتحول من النظام المخطط إلى إستقلالية الميناء كمؤسسة اقتصادية ذات طابع صناعي وتجاري Epic ثم تحولها نهائياً إلى شركة عمومية ذات طابع إقتصادي EPE.

كـ دخول الشريك الأجنبي المتمثل في شركة موانئ دبي العالمية، ذات القدرات الهائلة في مجال تطوير وأتمتت تسيير الميناء من جهة، وعمليات التفريغ والشحن وتسيير الأرصفة في الميناء، وهذا ما أدى إلى إرتفاع في مردودية الميناء بشكل كبير، على الرغم من العديد من المشاكل التي شهدتها الميناء ناتجة عن صراع بين الشريك الاجنبي والشريك الوطني حسب مصلحة كل طرف.

خلاصة ونتائج.

شهد ميناء الجزائر باعتباره البوابة الاقتصادية الرئيسية عدة تحديات وتطوير على بنيتها التحتية مثل توسعة المرفأ التي بدأت مع دخول سياسة التعديل الهيكلي الممولة من البنك الدولي سنة 1994م، إضافة إلى ذلك التحديث والتطوير على بنيتها التحتية في جانب تطوير وإعادة تأهيل الأرصفة وبناء أرصفة

جديدة خلال فترة سياسة الانعاش الاقتصادي، التي كانت موجهة للبنية التحتية من أشغال عمومية كان قطاع الموانئ وسياسة تطويرها أحد أهم مركزاتها كمرحلة أولى لتطوير التجارة الخارجية في الجزائر، دون أن ننسى تلك التحديثات والتطوير في جانب التسيير من خلال تأهيل وتوظيف وإستقطاب كوادر بشرية قادرة على التسيير بعد التحول إلى اقتصاد السوق، واستقلالية الميناء كشركة ذات طابع اقتصادي، ناهيك عن تلك التحديثات التي شهدتها الميناء على مستوى نقل التكنولوجيا إليه في مجال اتمتت التفرغ والشحن والبرمجة للسفن دخول وخروج إلى المرفأ ومن ثمة إلى الرصيف المخصصة لها، ما قلل من زمن الانتظار لها في المرفأ، إضافة إلى نتائج أخرى نذكرها على النحو الآتي:

1. التطوير والتحديث المتتالي في برامج مختلفة ولسنوات طويلة أدى إلى تقليل التكلفة من خلال تخفيض مدة انتظار السفن في المرفأ إلى أقل من يوم واحد لتفريغها أو شحنها، ما يكون له عائد اقتصادي لدى مؤسسة ميناء الجزائر أولاً، وانعكاس هاته التكلفة على الاقتصاد فيما بعد.
2. دخول الشريك الاجنبي خاصة الصيني في مجال الأشغال العمومية والأرصفة الجافة للموانئ، أو في مجال التسيير مثل شركة موانئ دبي العالمية، أدى إلى نقل التكنولوجيا للجزائر، إلا أن حجم الاستفادة منها ليس بالقدر الذي يحقق نقلة نوعية للميناء.
3. ميناء الجزائر لديه إشكالية كثافة في اليد العاملة فائضة عن حاجته، ووجب إعادة تشغيلها من خلال توسعة الميناء خارج الجزائر العاصمة بميناء جاف لتخزين الحاويات، ما يشكل استغلال أمثل لليد العاملة من جهة، ويسمح بزيادة انتاجياتها عن طريق التحول إلى كثافة التكنولوجيا في الخدمات اللوجستية والمينائية.
4. أن ميناء الجزائر له إشكالية كبيرة تتمثل في موقعه الجغرافي داخل مدينة الجزائر العاصمة، وهي الاختناق المروري، الأمر الذي يؤثر على مردودية الميناء الاقتصادية، ما يستوجب إيجاد حلول سريعة تتمثل في إيجاد آلية للنقل بالسكك الحديدية في الأنفاق، تكون بديلا عن حركة النقل الحالية.
5. الميناء تم بناؤه في حقب تاريخية مختلفة، وعليه فقد أهل جانب التوسعة في البنية التحتية، خاصة مساحة التخزين، ما يستوجب تدعيمه بميناء جاف خارج الجزائر العاصمة، يكون قاعدة خلفية للدعم اللوجستي، ويضمن مردودية اقتصادية أكبر، مع تنمية محلية في المنطقة التي يتم بناؤه فيها.

6. وجود ممر آمن لسفن الحاويات الكبيرة والعملاقة الناتجة عن تحديث عمق القناة الملاحية، وخدمات الصيانة من الأولويات الرئيسية في تحديث الميناء، إلا أنها غير كافية لتقديم خدمات نوعية، تكون قادرة على إستقطاب زبائن كمحطات ترانزيت للتزود بالخدمات للسفن دون أن تكون وجهتها الجزائر، ما يرفع مردودية الميناء الاقتصادية.

قائمة المراجع:

1. Niavis, p. (2016). *Revealing the potential of maritime transport for 'BlueEconomy' in the Adriatic-Ionian Region*. USA: Contents lists available at Science Direct.
2. أصداء، م. (2023). إحياء الذكرى 61 لاعتداء منظمة OAS ضد عمال ميناء الجزائر. مجلة أصداء مكيناء الجزائر 10 ,
3. الاصبهاني، ا. ب. (2003). معجم المعاني الجامع. بيروت، لبنان: دار الكتب العلمية.
4. العربي، م. ا. (2023). موقع الروشن العربي. Récupéré sur <https://www.eroshen.com/ejabat/?qa=39031>
5. باسل، ا. ب. (2015). أثر البنية التحتية والتنظيمية على كفاءة موانئ ومحطات الحاويات "دراسة تطبيقية على موانئ ومحطات حاويات البحر الأبيض المتوسط. سوريا، سوريا: جامعة تشرين - سوريا.
6. بلعباس، م. (2021). الموانئ في مصر القديمة، الدولة الحديثة أمودجا 1085 - 1580 ق.م. "مجلة العلوم النسانية والحضارة. 44. p ,
7. حسين، أ. م. (2015). دراسة استكشافية لتكاليف الخدمات المينائية لبعض الموانئ. مجلة العلوم الاقتصادية .
8. شكري، ب. (2024). موانئ دبي العالمية تتولى تشغيل ميناء الجزائر العاصمة 01 Consulté le 15, 2024, sur africanmanager: <https://ar.africanmanager.com>
9. فوزية، ر. (2014). الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها. مجلة اقتصاديات شمال افريقيا. 173 ,
10. قلبازة، أ. (2015). لوجستيك النقل البحري "حالة الجزائر". مجلة دفاتر بوادكس. 186 ,
11. ممدوح، ز. (2017). النقل البحري مشكلات وقضايا. القاهرة: بيت الياسمين للنشر والتوزيع.
12. مهدي، د. ج. (2014). أهمية النقل البحري والتجارة الخارجية. جريدة الزمان .