

الموانئ المغربية بين خصوصيات الموقع الاستراتيجي

ورهان التنمية الترابية في المجالات الهشة

Moroccan ports among the peculiarities of the strategic location

And the bet of territorial development in velunurables areas

د. بدرالدين الرواص¹. جامعة عبد المالك السعدي. المغرب

ROUASS BADREDDINE

badrerouass@gmail.com

تاريخ النشر: 2022-03-31

تاريخ القبول: 2022-03-26

تاريخ الاستلام: 2022-01-24

الملخص:

تساهم التنمية المجالية في المغرب في التخفيف من الفوارق الاقتصادية والاختلالات المجالية، من خلال إعادة الاهتمام بالمجالات الساحلية المغربية باعتبارها من أكثر المجالات الجغرافية تميزا لاستقطاب الأنشطة الاقتصادية والتركز السكاني، لكنها مازالت تعاني من سوء التدبير والهشاشة وضعف التجهيزات والبنية التحتية خاصة المنطقة الساحلية الشمالية. وتعتبر الاستراتيجية المينائية التي أعدت سنة 2013 في أفق سنة 2030 من المشاريع الاستراتيجية في قطاع النقل التي استهدفت تنمية المجالات الساحلية، وخلق أقطاب مينائية جديدة للرفع من التنافسية للاقتصاد المغربي.

تهدف الدراسة إلى تتبع تفعيل آليات وأهداف الاستراتيجية المينائية بالمغرب التي تراهن على الاستفادة من الموقع الاستراتيجي البحري لتهيئة القطاع المينائي بالمغرب، وإنجاز موانئ ضخمة متخصصة وتنمية المجالات الهشة.

الكلمات المفتاحية: التنمية المحلية - الموقع الاستراتيجي - التهيئة المينائية - الاستراتيجية المينائية

P46 : JEL ؛M31 ؛D11

abstract:

Behind the fragile economic and spatial legacies of colonialism, particularly in the northern coastal regions, the state has attempted to mitigate the effects of spatial variation and regional economic disparities through economic and functional approaches and then expanded regional, and contribute to the development of space in the mitigation of economic disparities and the management of imbalances, by the re-interest in the coastal areas of Morocco as one of the most geographical regions of excellence at the site level, and l importance of resources, and the ability to attract economic activities, and the concentration of population. But IT still suffers from poor management,

This study aims to study the evolution of northern Moroccan coastal areas, in particular those undergoing spatial variations and imbalances and the economic impact of strategic projects in creating a harmonious local development with the challenges of the branch. of regional development and the role of the strategic location that bet the regional reconsideration of the northern and coastal regions of special provision of its strategic location to fulfill the Programs of local development and reduction of marginalization and exclusion and rehabilitation at the level of the maritime transport

JEL Classification Codes: D11 ؛M31 ؛ P46 : JEL

مقدمة:

نهجت الدولة سياسة التخطيط الاستراتيجي لتدبير الاقتصاد الوطني، وجعلته مقياسا لحجم تدخلها*. وتطلب الأمر الانتقال الى مفهوم التدبير الاستراتيجي الذي يركز على المقاربة التنموية للمجال وإشراك كل الفاعلين الترابيين، لإعادة النظر في أشكال تدخل الدولة وأدوات توظيف المجال والملاحظ أن العالم عرف في بداية الثمانينات ظهور موانئ من الجيل الثالث أطلق عليها الموانئ اللوجستية والتي تتميز بسياسة واستراتيجية واتجاه نحو تطوير الميناء والرفع من جودة أدائه المينائي، وموقعها الاستراتيجي كحلقة في شبكات الإنتاج والتوزيع الدولية المعقدة، كما تتميز بالتخصص والتنوع والتكامل، وصارت ترتقي في أدوارها إلى توثيق العلاقات بينها وبين جميع الجهات الفاعلة والمتعاملة بوصفه مجتمع الميناء (النحراوي، أيمن، 2009، ص: 33).

أ - إشكالية البحث: عرف القطاع المينائي في المغرب تطورا بفضل الإصلاحات الهيكلية التي نهجها المغرب عبر تحسين أداء الانفتاح البحري في اتجاه التجارة العالمية. ذلك أن تحسن العرض المينائي مع ظهور موانئ حديثة تستجيب لمعايير الجودة العالمية وتلبي الحاجيات المتزايدة للشركات البحرية متعددة الجنسيات. وقد راهن المغرب من خلال الإصلاح المينائي على الاستفادة من الموقع الاستراتيجي المتميز، وتطوير العرض المينائي، وخلق تنمية ترابية في المجالات الهشة. من هنا نطرح سؤالاً محورياً: "ماهي مميزات الموانئ المغربية؟ وهل ساهمت في خلق تنمية ترابية في المجالات الهشة؟ وتتفرع الإشكالية إلى عدة أسئلة فرعية:

- ماهي خصائص الموانئ المغربية وتطورها التاريخي؟
 - هل ساهمت الموانئ المغربية في خلق تنمية ترابية في المجالات الهشة؟
 - ماهي آثار الإصلاح المينائي على قطاع النقل وموقع المغرب البحري؟
- ب - منهجية البحث: اعتمدنا في الدراسة على المنهج التحليلي لإبراز تطور الموانئ بالمغرب ودورها في التنمية الترابية. كما اعتمدنا على المنهج الاحصائي من خلال تحليل جداول ومبيانات. إضافة إلى المنهج الكارطوغرافي من خلال إنجاز خرائط.
- ج- وسائل البحث: اعتمدنا في هذه الدراسة على عدة وسائل مثل برنامج Excel لإنجاز لجداول والمبيانات لإبراز تطور نشاط الموانئ المغربية. إلى جانب نظام SIG لإنجاز الخرائط.

1- الموانئ المغربية بين متطلبات التهيئة المينائية والتنمية الترابية

تعتبر الموانئ المغربية مجالات اقتصادية للتنمية، باعتبارها رافعة مهمة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية ومحركا للتنافسية الاقتصاد المحلي، والحلقة الرئيسية ضمن السلاسل اللوجستية للمبادلات الخارجية، وتأمين 98% من حركة المبادلات التجارية المغربية الخارجية. ومن المعلوم أن الموانئ المغربية عرفت تطورا في سياقها التاريخي من مراسي وهي منشآت مينائية تقليدية، إلى أقطاب مينائية يمتد إشعاعها التنموي على المستوى المحلي والجهوي.

1-1 الموانئ المغربية وسياقها التاريخي

التنمية هي عملية نمو مادي للثروة المادية تقضي إلى تحول نوعي للمجتمع وتؤدي إلى الاستدامة والاستقلال والتوازن، ضمن مجموعة من الركائز والمقومات. فمنذ نهاية الحرب العالمية الثانية ركزت أغلب الدول على تطوير مراكز محددة قصد تحقيق إقلاع اقتصادي، الأمر الذي خلق تفاوتات مجالية كبيرة داخل البلد الواحد؛ لهذا بدأ الحديث منذ سنوات السبعينات والثمانينيات عن مفهوم التنمية المحلية كمدخل أساسي للقضاء على التفاوتات المجالية وتحقيق التنمية المجالية. والملاحظ أن هذا المفهوم عرف تطورا مع تطور نظرية الأقطاب الحضرية ومع انتشار مفاهيم جديدة للتجارة الدولية ظهر مفهوم الأقطاب المينائية الموازية للأقطاب الاقتصادية الجهوية، وصارت هذه المفاهيم ذات بعد مجالي على أساس التضامن بين مكوناته (El Alami, Driss, 2012, p: 37).

لقد ظل النقل البحري في إطار التحولات التقنية، يرتكز على التقنيات التنظيمية. وكان تعميم النقل بواسطة الحاويات عاملا في تطور قطاع النقل البحري، وخلق "ثورة مجال الصناعة المينائية وترشيد المحاور التجارية البحرية" (Benoit, noel, 2003, p: 93). وعنصرا من العناصر الحاسمة في إعادة تنظيم التجارة، حيث تمكن هذا القطاع من تجاوز دوره التقليدي كعنصر هام في نقل البضائع المتدفقة إلى إعادة تنظيم المجالات الترابية، ولهذا فقد اقتضت "تقوية وتعزيز أو تهيئة المجالات البرية يجب أن تأخذ بعين الاعتبار التحول الحاصل على مستوى النقل" (Ducret, césar, 2004, p: 06). ويجب الإشارة إلى أن الموانئ في المغرب في حدود القرن 20 كان يطلق عليها اسم المراسي "les rades foraines". (Ayé, ah, 1909, p: 01).

ويرى بعض الباحثين أن مفهوم المرسى يمكن أن يكون في البداية عبارة عن مكان لرسو السفن، ثم يتطور إلى أن يصبح ميناءا ثم مدينة مثل مدينة "بجانة" الأندلسية، وقد يكون عبارة عن رباط يجتمع فيها الصالحون للعبادة والجهاد، ويألفونه السكان، فيتطور تدريجيا فيصبح مرسى (القُدوري، الطاهر، 2010، ص: 265).

ومنذ القرن 15 م تعرضت الموانئ المغربية لهجمات مستمرة أسفرت عن احتلالها ابتداء من مرسى سبتة ومليلية وطنجة وأصيلة ثم الموانئ الأطلسية خاصة آفا ومازا كان وأكاير والصويرة، مما جعل

المغرب يفقد موقعه البحري على مضيق جبل طارق، ولم يعد يستفيد من الحركة التجارية بالمضيق، ومن عائدات رسو السفن، بل ظلت إسبانيا تسيطر على حصة الأسد خاصة بعد حرب تطاوين سنة 1860. لقد عرف المغرب في القرن العشرين بعد معاهدة الحماية سنة 1912 خضوع السواحل المغربية للاستعمار الإسباني والفرنسي، ماعدا مدينة طنجة التي ظلت خاضعة للنظام الدولي، والتي ساهمت في حدوث تغييرات هامة، فقد اضطر الاستعمار الإسباني الى وضع مخططات مجالية للمنطقة الشمالية منها المخطط الخماسي (بولريج، علي، 2000، مرجع سابق، ص: 134) بين 1946 و 1950 الذي استهدف دراسة مخططات النقل والموانئ، وربط مراسي الناظور وملييلية بخط حديدي لنقل الفحم تحت إشراف مؤسسة استغلال مناجم الريف (بولريج، علي، 2000، ص: 134)، وهذا ماساهم في ظهور مفهوم جديد لتهيئة وإعداد المجال بالمنطقة الشمالية وخاصة في المراسي المتوسطة كمرسى ملييلية والناظور، في حين اهتمت فرنسا ببناء موانئ عصرية كميناء الدار البيضاء لتسهيل عملية تصدير المواد الفلاحية نحو فرنسا خاصة بعد الحربين العالميتين.

وبعد الاستقلال، كرس المغرب نفس سياسة المستعمر على مستوى البنية التحتية المينائية، مما ساهم في تزايد أهمية قطبية ميناء الدار البيضاء، إلى أن بدأت تظهر في السبعينيات معالم سياسة جهوية جديدة تهدف إلى خلق أقطاب للتطور والتوازن، تقوم على إنشاء ميناء بكل جهة ساحلية، يشكل رافعة لتنميتها وتطويره، كما يساهم في تخفيف الضغط على ميناء الدار البيضاء. لكن سياسة الدولة في تدبير القطاع المينائي نتج عنه تراكم اختلالات عديدة أضعفت مردوديته وجودته وتنافسية خدماته.

ومن المعلوم أن النواة الأولى للأسطول البحري الوطني تشكلت مع الاستعمار الفرنسي، الذي عرف تطورا متزايدا بعد الاستقلال، وازدهر بعد سن ظهور 1962 (الجريدة الرسمية. عدد 3775 بتاريخ 06 مارس سنة 1985. ص: 312) الذي منحه امتيازات حمائية، وقانون الاستثمارات البحرية سنة 1973 الذي سمح بضخ استثمارات مهمة لتعزيز وحداته، لكنه سيعرف تراجعا في التسعينيات، تزامنا مع أزمة الأسطول الدولي، وسوء تدبير القطاع.

وهكذا أصبح الأسطول الوطني في بداية التسعينيات يعاني من اختلالات عديدة، منها تقادم السفن وتراجع عدد وحداته، وتأزم الوضع المالي والتسييري للشركة المغربية للملاحة comanav رائدة الملاحة التجارية الوطنية البحرية، فبدأ مسلسل تراجع الشركات البحرية الوطنية وغدت تعيش أزمة حقيقية وإعلان إفلاس معظم الشركات الملاحية، ليصل الحال إلى فقدان المغرب لكامل أسطوله سنة 2015. مما استوجب إصلاحا هيكليا لقطاع النقل البحري، يقتضي الاستقادة من الموقع الاستراتيجي، وإنشاء موانئ ضخمة متخصصة، والرفع من قدراتها التنافسية الدولية، قادرة على مواكبة التحولات العالمية في قطاع النقل، وآلية اقتصادية للتنمية الترابية.

ويجب التذكير بأن موانئ المغرب سجلت في الآونة الأخيرة تطورا مهما في إجمالي الرواج المينائي، حيث انتقل من 153,1 مليون طن سنة 2019 إلى 172,1 مليون طن سنة 2020 أي بارتفاع بلغ 12,4%، وتمكنت من الحفاظ على دورها المحوري في دعم الاقتصاد ومواجهة الأزمة الصحية

المرتبطة بوباء " كوفيد 19 " بمرونة جيدة وذلك بفضل المجهودات المبذولة من طرف المجتمع المينائي والبحري لضمان استمرارية استغلال الموانئ من أجل الحفاظ على السلاسل اللوجستية الاستراتيجية. ويعزى هذا الأداء من جهة، إلى ارتفاع مستوى عمليات الاستغلال بميناء طنجة المتوسط 2، وهذا ما ساهم في ارتفاع حجم الرواج التجاري في المركب المينائي طنجة المتوسط، الذي سجل رقما قياسيا جديدا بلغ حوالي 59,8 مليون طن، إلى جانب انطلاق الاستغلال بالميناء الجديد لأسفي، ومن جهة أخرى، إلى تطور الأنشطة المرتبطة بالفوسفات.

(<http://www.equipement.gov.ma/AR/ports>. Consulté le : 22-2-2022)

2-1 أهمية الموقع الاستراتيجي للموانئ المغربية:

تتميز الموانئ المغربية بموقع استراتيجي متميز، بفضل إشراف المغرب على واجهتين بحريتين: واجهة متوسطية يبلغ طولها 500 كلم، وأطلسية تتجاوز 2000 كلم. وقد ظل المغرب منذ القديم جزءا لا يتجزأ من حوض البحر الابيض المتوسط الذي يعتبر أقدم محور بحري، وصار الآن ثاني أكبر محور تجاري بحري في العالم، حيث يظل أكثر أهمية بالنسبة لأوروبا والشرق الأوسط نظرا لدوره في نقل المحروقات ناهيك عن دوره في نقل المنتجات الأسيوية عبر قناة السويس.

كما يطل المغرب على مضيق جبل طارق الذي يعتبر من أهم محاور التجارة البحرية الدولية الرابطة بين الشمال والجنوب (أوروبا وإفريقيا) والشرق والغرب (أمريكا وآسيا)، إذ تعبره ما يقارب 100.000 سفينة سنويا، منها سفن الشحن والمحروقات ومواد خطيرة و2000 سفينة كيماويات، 5000 ناقلات بترول و1300 سفينة نقل غازات، إضافة إلى الملاحة الساحلية المتمثلة في بواخر الصيد الساحلي وسفن الإنقاذ.

صورة جوية رقم 01: موقع المغرب في مضيق جبل طارق بحوض البحر الأبيض المتوسط



المصدر: صور فضائية من موقع Google Earth

يمكن القول إن الموقع الجغرافي المهم للمغرب في مضيق جبل طارق وفي حوض البحر الأبيض المتوسط، جعله كجزيرة ذات ممتلكات تسمح بالاندماج الإيجابي في الاقتصاد الدولي ومجال المبادلات الدولية، فالتكامل والاندماج والتعاون والشراكة من الخصائص الرئيسية للعلاقات الدولية في زمن العولمة، وفق رؤية تنموية مستقبلية، شريطة إنجاح برامج الإصلاح، التي من شأنها تطوير العرض المينائي، وتقوية التنافسية الاقتصادية عبر تأهيل النظام المينائي.

1-3 الإصلاح المينائي رغبة ملحة لمواكبة التطور في الميدان البحري:

لقد ظل المغرب طيلة القرن 20 م يرافق قطاع نقل يتسم بتواضعه التقني واللوجستيكي، وعاجز عن مواكبة حركة المرور المتزايدة. لكن التحولات الاقتصادية العالمية وحدث طفرة ديموغرافية، اضطر معها المغرب إلى الاهتمام بتطوير قطاع الموانئ؛ ليصبح رافعة أساسية للدفع بالاقتصاد الوطني نحو الانخراط في النسيج الاقتصادي العالمي، والرفع من مستوى التنافسية الاقتصادية، وذلك بتغيير أنماط الخدمات المينائية، والبحث عن موقع متميز ونقطة ارتكاز دولية لنقل السلع من قارة لأخرى، وهذا لن يتأتى إلا بتطوير القطاع الذي يؤثر مباشرة في الأنشطة الاقتصادية للموانئ الوطنية.

لقد منح موقع المغرب قيمة استراتيجية يمكن الاستفادة منها على مستوى المبادلات التجارية الدولية ومنافسة الجارة الإسبانية، حيث أن التجارة الخارجية المغربية تمر عبر هذه الموانئ، لكنه لم يستفد قبلا من هذا المعطى خاصة تجارة الحاويات² التي تنمو بشكل سريع، حيث توجد علاقة مباشرة بين تطور التجارة العالمية ونمو تجارة الحاويات.

وفي إطار تقوية التنافسية الاقتصادية، وخلق قيم مضافة، والتخفيف من التفاوتات المجالية، ظهر في البداية التصميم الوطني لإعداد التراب، الذي ارتكز على رؤية بنوية مستقبلية لموانئ المغرب، إذ راهن على الانفتاح على أوروبا والتموقع في مضيق جبل طارق من خلال تنشيط موانئ جهة طنجة تطوان الحسيمة باعتبارها أهم وجهة مغربية بحرية نحو أوروبا، وفتح ميناء الدار البيضاء أمام المحاور التجارية بالمحيط الأطلسي، مقابل ذلك جعل من الموانئ الجنوبية خاصة ميناء العيون والداخله رهانا للانفتاح على إفريقيا (consulté le:22-02-2017) <http://www.tlte.paris-sorbonne.fr/wp-content/uploads/2012/07>.

ويقوم التصميم على أسس ومعايير تضمنتها في تصميم ثلاثي الأبعاد: الحوار الوطني لإعداد التراب والميثاق الوطني لإعداد التراب والمخطط الوطني لإعداد التراب. فإذا كان الميثاق الوطني لإعداد التراب قد ركز على ست محاور أساسية : توطيد الوحدة الوطنية و تطوير التنمية المركزة على الإنسان والكفاءة الاقتصادية والتماسك الاجتماعي وخلق الانسجام بين الإنسان والبيئة، وتحقيق التضامن بين مكونات التراب الوطني، فإن التصميم الوطني لإعداد التراب كان رؤية مستقبلية وإطاراً منسجماً يتضمن

² - ولهذا يعتبر ميناء جواو تاورور GIOIA TAURO أهم ميناء بحوض البحر الأبيض المتوسط حيث ارتفع حجم الحاويات به من 1.6 مليون سنة 1995 إلى 2,5 مليون حاوية سنة 2000.

51 مقترحا من أجل تهيئة التراب، و28 مقترحات ذات أولوية في 6 مجالات تهتم الزراعة والعالم الريفي والبيئة والمجالات الهشة والحساسة وإدارة المياه والنمو الحضري والتنمية الاقتصادية وتطوير المؤسسات الفاعلة.

وفي هذا الإطار سارع المغرب إلى وضع استراتيجية وطنية لتنمية الموانئ الرئيسية وارتكزت على تفعيل قرارين مهمين هما:

<http://www.tlte.paris-sorbonne.fr/wp-content/uploads/2012/07.>

consulté le: 22-02-2017

- إنشاء موانئ جديدة وتقوية الأنشطة الاقتصادية والخدماتية المتعددة في بعض الموانئ.
- خلق ميناء جديد بمواصفات دولية متعدد الوظائف يشرف على مضيق جبل طارق وموجه لتنشيط حركة المسافرين وتجارة الحبوب في شمال إفريقيا، والتخفيف من الضغط على ميناء طنجة المدينة.
- وضع استراتيجية جديدة لإصلاح قطاع النقل البحري في أفق سنة 2030 وإنشاء الأقطاب المينائية موازية للأقطاب الجهوية التنموية التي تراهن عليها الجهوية المتقدمة، والتي يشكل تجمعات جيواقتصادية واستراتيجية لموانئ جهة أو منطقة ما حول ميناء واحد أو عدة موانئ رئيسية". إلى جانب وتنظيم العرض المينائي، والمساهمة في ربط التنمية بمنطقة ما وبمحيطها الجغرافي الجهوي (المملكة المغربية: وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك. ص: 23).

2- دور الموانئ في تحقيق التموقع الاقليمي وخلق تنمية ترابية

لقد راهنت الاستراتيجية الوطنية لإصلاح الموانئ على الرفع من العرض المينائي، والزيادة في القدرات التنافسية للموانئ، من أجل تمكين المنظومة المينائية باغتنام الفرص الجيو استراتيجية القائمة؛ إذ يتوفر قطاع الموانئ المغربية على 13 ميناء مفتوحا أمام التجارة الخارجية، منها موانئ ضخمة بمعايير دولية مثل ميناء الدار البيضاء وميناء الناظور شرق المتوسط وميناء طنجة المتوسط وميناء الداخلة الأطلسي.

ومن المتوقع أن يبلغ الرواج التجاري في السنوات المقبلة أكثر من 02 مليون طن. ويحب الإشارة إلى أن الدولة المغربية ضخت ميزانية ضخمة ما يقارب 15 مليار درهم في قطاع الموانئ سنة 2022 بهدف تعزيز صناعة الملاحة البحرية في شمال إفريقيا.

❖ ساهمت الموانئ المغربية الحديثة في تطور الرواج التجاري البحري المغربي: وذلك من خلال الرفع من عدد وحدات النقل البحري الدولي، وتشجيع عملية المسافرين من وإلى المغرب خاصة في مرحلة الذروة الصيفية، وهذا ما يبينه الجدول التالي.

الجدول رقم 1: تطور الرواج التجاري بالموانئ المغربية ما بين سنة 2016 و2020

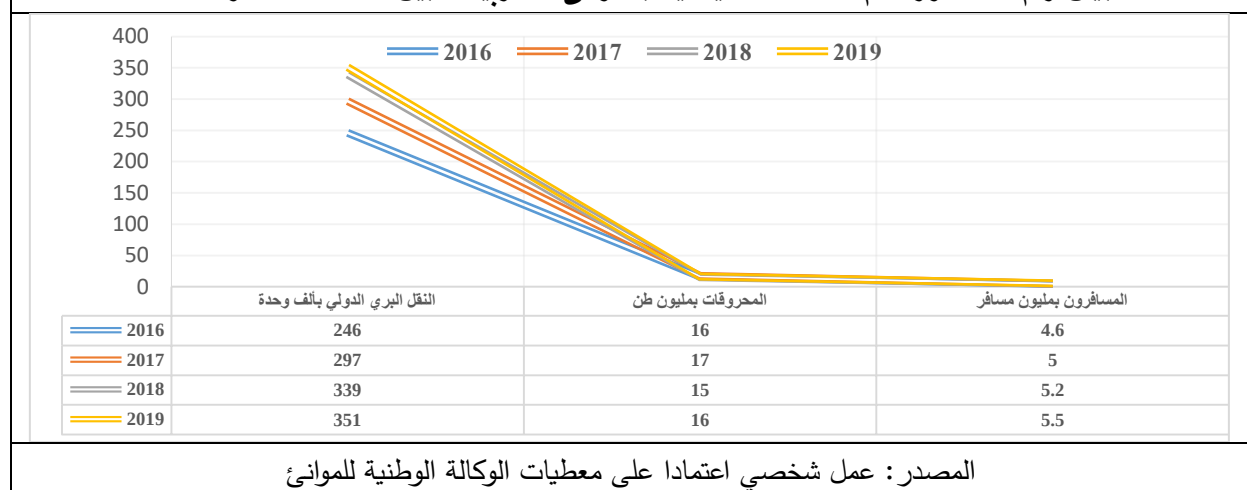
نوع النشاط	2016	2017	2018	2019	2020
الرواج التجاري بمليون طن	132	134.9	137.5	139.5	171

المصدر: الوكالة الوطنية للموانئ

من خلال الجدول نلاحظ أن حجم الرواج التجاري عرف تطورا، إذ ارتفع من 132 مليون طن سنة 2016 ، إلى 171 مليون طن سنة 2020 بنسبة 12,4%. ويعود ذلك إلى ارتفاع نسبة المسافنة إلى 34,7% والصادرات بنسبة 23,8% (وزارة التجهيز والنقل واللوجيستك، 2020، حصيلة أنشطة الموانئ بالمغرب سنة 2020، ص: 01).

ويمكن تفسير ذلك بظهور موانئ حديثة ضخمة متخصصة مثل ميناء الناظور شرق المتوسط المتخصص في المحروقات، وميناء أسفب المتخصص في تصدير المعادن، وميناء الدار البيضاء المتخصص في البضائع الصلبة vrac وميناء طنجة المتوسط المتخصص في المسافنة، التي ساهمت في استقطاب شركات نقل عملاقة، وتنويع أنشطتها المينائية في إطار التخصص والتكامل وفق مرامي الاستراتيجية الوطنية لاصلاح الموانئ.

مبيان رقم 1: تطور أهم الأنشطة المينائية بالموانئ المغربية مابين سنة 2016 و2019.



من خلال المبيان يلاحظ أن الأنشطة المينائية في الموانئ المغربية متنوعة، إذ نجد أهمها نشاط المحروقات ونقل المسافرين الذي تزايد من 4,6 مليون مسافر سنة 2016 إلى 5,5 مليون مسافر سنة 2019 . إلى جانب تنشيط عبور شاحنات النقل البري التي ارتفعت من 246 ألف وحدة سنة 2016 إلى 351 ألف وحدة، والتي تربط بين المغرب والأسواق الأوروبية. ويمكن تفسير ذلك بوجود موانئ ضخمة متخصصة تتوفر على أرصفة شاسعة لاستيعاب المسافرين ووحدات النقل البري. كما تتوفر على أرصفة بها خزانات ضخمة لضمان تموين السفن الراسية والعابرة.

❖ نجحت الموانئ المغربية في خلق تموقع جديد للمغرب في مضيق جبل طارق، واحتكار نسبة من نشاط المسافنة بحوض البحر المتوسط خاصة أروجة الحاويات. حيث تمكن المغرب من خلال المركب المينائي طنجة المتوسط من تجاوز ميناء الجزيرة الخضراء كأول ميناء اسباني وأوروبي لنشاط الحاويات، بمعدل

يفوق 5,771,221 مليون حاوية سنة 2020، بنسبة زيادة بلغت 20%، مقابل 5 ملايين حاوية لميناء الجزيرة الخضراء (الوكالة الخاصة طنجة المتوسط، التقرير السنوي لسنة 2020، ص: 19).

❖ إن الموانئ تشكل آلية لتعزيز ريادة موقع المغرب دوليا وقاريا ، وعاملا إضافيا لتحسين تنافسية المقاولات العالمية، والرفع من حظوظ تنافسية التراب الوطني في استقطاب المقاولات. وفي هذا السياق لعبت الموانئ دورا محوريا في اكتساب المغرب بعدا دوليا متميزا على مستوى الخريطة العالمية للمسافنة transbordement حيث أصبح المغرب يحتل المرتبة الأولى إفريقيا والثاني متوسطيا على مستوى الربط البحري.

الجدول رقم 2: توزيع مدة الإبحار بين الموانئ المغربية والعالم سنة 2020

الوجهة	روتterdam (أوروبا)	الولايات المتحدة	الصين
عدد أيام الإبحار	03	10	20

المصدر: المملكة المغربية، الوكالة الخاصة طنجة المتوسط، تقرير سنوي لسنة 2020، ص: 17.

يلاحظ من خلال الجدول أن الموانئ المغربية ساهمت في خفض مدة الإبحار، إذ انخفضت إلى ثلاث أيام نحو ميناء روتردام بهولندا، وعشرة أيام نحو موانئ الولايات المتحدة، و20 يوم نحو موانئ الصين. وهذا بفضل نشاط المسافنة الذي سهرت موانئ المغرب على تنشيط خاصة ميناء طنجة المتوسط الذي يعتبر أول ميناء إفريقي وعربي للمسافنة. ويمكن تفسير ذلك باستقرار أكبر الشركات العالمية الرائدة في النقل البحري، والتي تسيطر على المحاور التجارية العالمية مثل الشركة النرويجية مايرسك MAERSK والفرنسية CMA CGM والصينية كوسكو COSCO.

❖ احتل المغرب المرتبة 24 مابين 500 ميناء خاص بالحاويات في العالم. وبالتالي تعزيز مكانته على خريطة المراكز العالمية للشحن البحري وتدعيم بنيته التحتية، واجتذاب مزيد من الاستثمارات الأجنبية، أهمها شركة مايرسك الذي تعتبر رائدة في مجال الشحن البحري، ومصنع رونو طنجة لإنتاج السيارات في المنطقة، الذي يشكل خامس وحدة إنتاجية لمجموعة شركات رونو في العالم، ضمن خطة لإنتاج مليون سيارة سنوياً.

❖ صار المغرب بفضل الموانئ الحديثة خاصة ميناء طنجة المتوسط أول مصدر للسيارات في إفريقيا عبر ميناء طنجة المتوسط، ومنصة لوجيستكية لمسافنة السيارات خاصة علامة "رونو" و"داسيا" الفرنسية التي سهر المغرب على إنتاجها في مدينة طنجة، وتسويقها عبر الميناء إلى كل أقطار العالم وعلامة "هيونداي" الكورية التي سهر عبر رصيف السيارات من إعادة شحنها من ميناء طنجة المتوسط إلى ميناء

فيكو الاسباني ويتم توزيعها في الأسواق الأوروبية، وعلامة "جي.إم.سي" الأمريكية التي نشط على إعادة شحنها من ميناء طنجة المتوسط نحو دول الخليج العربي. وبالتالي أصبح المغرب بفضل موانئه الحديثة أول مصدر للسيارات بأفريقيا متقدما على دولة جنوب افريقيا.

❖ لعبت الموانئ المغربية في انتقال النظام البحري المغربي على مستوى مؤشر الربط بخطوط الربط البحري إلى الصف الأول عربيا وأفريقيا، وذلك بعد ارتفاع عدد نقطه من 12 نقطة سنة 2010 إلى 73 نقطة سنة 2020. وهذا ما ساهم في تدويل المقاوله المغربية الكبرى إفريقيا، خاصة بعد توقيع المغرب على اتفاقية التبادل الحر مع الولايات المتحدة التي تراهن من خلالها على تطوير الخطوط البحرية بتفيع مشروع مدّ خطوطها عبر المحيط الأطلسي نحو إفريقيا والتي ستزداد فعالية بعد انطلاق العمل في ميناء الداخلة الأطلسي (بنعتو، محمد، 2019، ص: 363).

❖ تطور موقع المغرب على مستوى خطوط الربط البحري، حيث ارتبط سنة 2020 ب180 ميناء و70 دولة. كما ارتبط ب40 ميناءا وبلدا إفريقيا، بعد كان مرتبطا ب36 ميناءا و22 بلدا إفريقيا سنة 2018. وبالتالي أصبح المغرب سنة 2020 أول منصة لوجيستكية للأنشطة الدولية التجارية والاستثمارية في إفريقيا، وصار يصنف الأول قاريا في نشاط المناولة والشحن البحري (المملكة المغربية، الوكالة الخاصة طنجة المتوسط، التقرير السنوي لسنة 2020، ص: 18).

❖ خفض مدة الرحلات البحرية الخاصة بالمسافنة من 12 إلى ثمانية أيام لبلوغ إلى ميناء هامبورغ، وثلاث أيام لبلوغ إلى ميناء روتردام بهولندا.

❖ ساهمت الموانئ المغربية في الرفع من مستوى البنية التعليمية في المجالات الهشة، إذ نجح الميناء طنجة المتوسط في الرفع من معدل التمدرس في إقليم الفحص أنجرة، والتخفيف من حدة الهدر المدرسي خاصة في صفوف الإناث.

الجدول رقم 3 : تطور الوضعية التربوية في إقليم الفحص أنجرة سنة 2018

النسبة/ الطور	الابتدائي	الاعدادي	الثانوي
نسبة التمدرس	91	77	50
نسبة الهدر المدرسي	1,45	4,32	03

المصدر: المديرية الإقليمية للتربية والتكوين بإقليم الفحص أنجرة

من خلال الجدول يلاحظ أن ميناء طنجة المتوسط ساهم في تطور البنية التعليمية لإقليم الفحص أنجرة باعتباره مجالا جغرافيا يتسم بالهشاشة والفقر وارتفاع الامية. ويتجلى في ارتفاع نسبة التمدرس إلى 91 % في الابتدائي و77 % في الاعدادي و50 % في التعليم التأهيلي. ويمكن تفسير ذلك بمجهودات الوكالة الخاصة طنجة المتوسط وقطبها الاجتماعي اللتان عملتا على دعم النقل المدرسي لتشجيع التلاميذ خاصة

الإثاث المنحدرين من الدواوير البعيدة على المواظبة على الدراسة، وبناء مدارس في العديد من الدواوير، وتمويل برامج وأنشطة تربوية في دور إيواء التلاميذ كحصى الدعم التربوي.

❖ إعادة هيكلة الشبكة الطرقية في المجال المحيط بالموانئ الضخمة، إذ ساهمت الموانئ الحديثة في ربط المجالات الهشة بالشبكة الطرقية البرية والحديدية، وتسهيل الولوج إلى الطرق القروية، وفك العزلة عن المناطق المنعزلة. إلى جانب تقوية البنية التعليمية لمحاربة الهدر المدرسي، وتسهيل ولوج إلى فرص الشغل بمرافق الموانئ الحديثة.

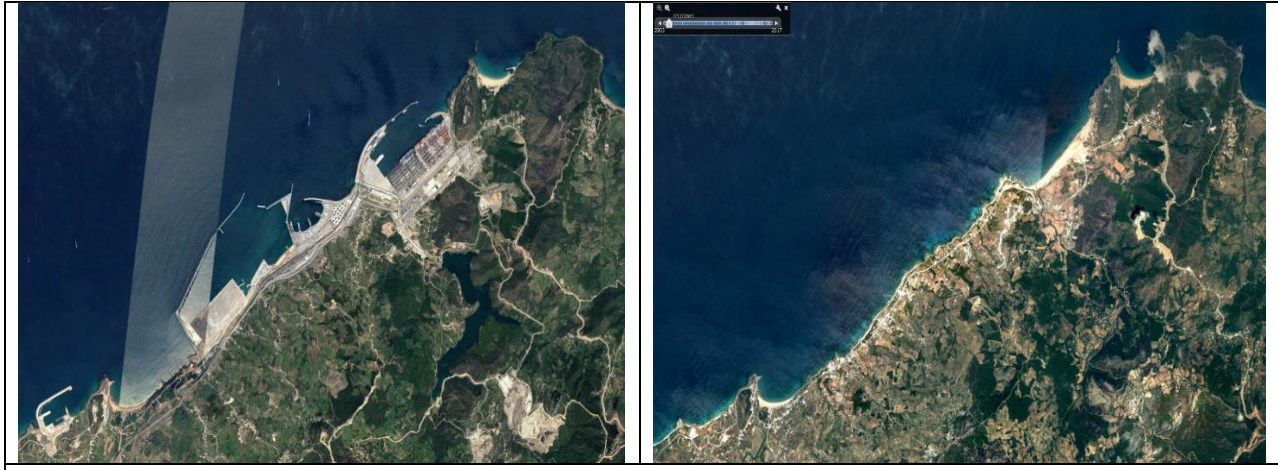
❖ ساهمت الموانئ المغربية خاصة المركب المينائي طنجة المتوسط في بعث نموذج تنموي جهوي، وخلق تنمية بجهة طنجة تطوان الحسيمة من خلال خلق مناطق صناعية ولوجيستكية تساهم في استقطاب الاستثمارات وخلق فرص الشغل، وتوفير القيمة المضافة، وربط المغرب بالعالم عبر شبكة من الخطوط البحرية.

❖ استطاع إقليم الفحص أنجرة بفضل المركب المينائي طنجة المتوسط بأقطابه الأربعة أن يصبح قطبا صناعيا كبيرا على مستوى جهة طنجة تطوان حيث يساهم بأكثر من 8,62 % من الصادرات، 3,48 % من المنتجات من خلال المنطقة الصناعية المندمجة اجوامعة TAC، ومصنع رون طنجة، وتمكن من خلق نسبة 3,21 % من القيمة المضافة و تشغيل 5,7 % من اليد العاملة. ناهيك عن أهميته الطاقية كأهم مجال وطني لإنتاج الطاقة الريحية من خلال حقول الطاقة الريحية في مرتفعات الإقليم منها حقل علد الخالق الطريس وحقل ظهر سعدان.

❖ ساهمت الموانئ الجديدة خاصة ميناء طنجة المتوسط في خلق تحولات مجالية في المجالات الجغرافية الهشة في الساحل المتوسط. وسنحاول من خلال هذه الصور إبراز ذلك.

صورة رقم 04: وضعية ساحل الفحص أنجرة بعد إنشاء المركب المينائي طنجة المتوسط

صورة جوية رقم 03: وضعية ساحل الفحص أنجرة قبل إنجاز المركب المينائي طنجة المتوسط



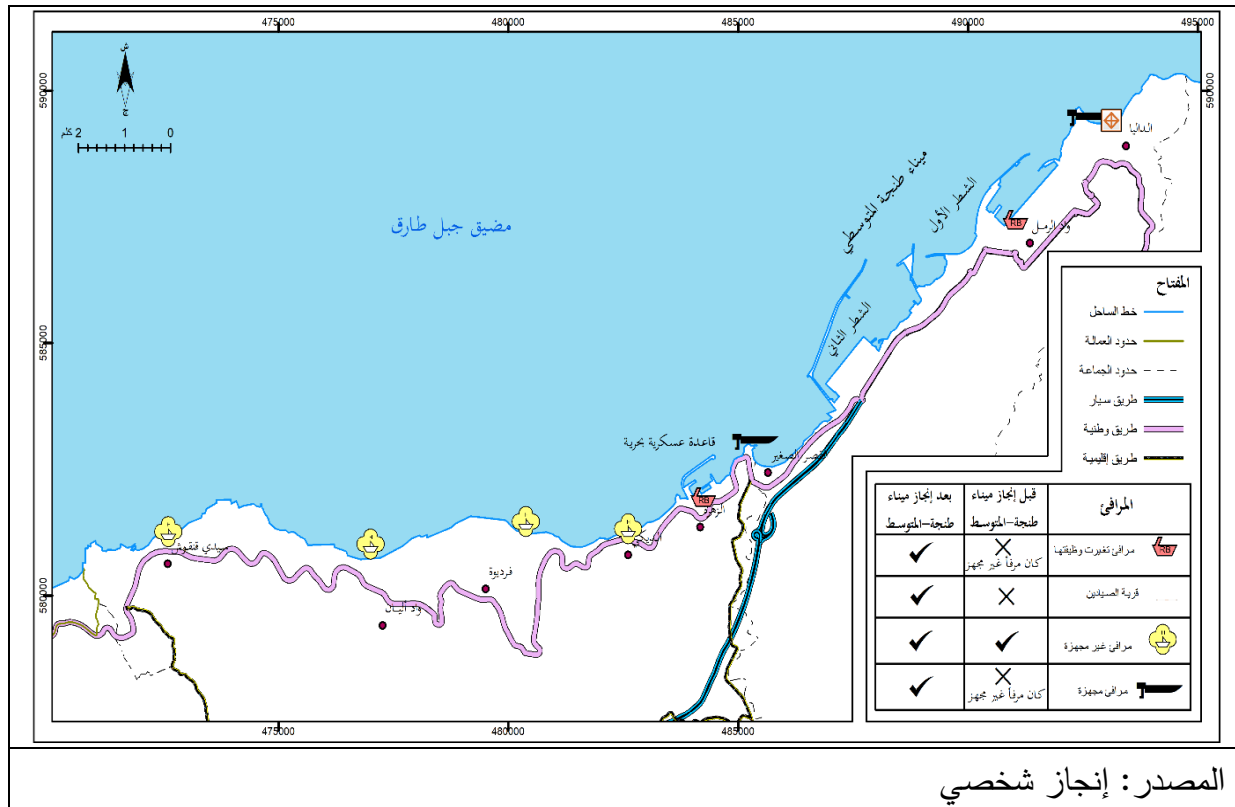
المصدر : صور فضائية من موقع GOOGLE EARTH

من خلال الصورة الفضائية رقم 03 لوحظ أن المجال المدروس قبل إنجاز المركب المينائي طنجة المتوسط، كان يتوفر على شريط ساحلي، يمتد من رأس سيريس قرب شاطئ الدالية بجماعة قصر المجاز، إلى شاطئ سيدي قنقوش بجماعة القصر الصغير، تتخلله شواطئ رملية تمتد من شاطئ الدالية، وواد الرمل، وواد القصر الصغير، والزهارة وواد أليان وسيدي قنقوش. إضافة إلى شواطئ صخرية تتمثل في شاطئ واد أغلالة. كما تم هدم عدد من المنازل التي كانت موجودة بمحاذاة شاطئ واد الرمل، وعلى طول الطريق الوطنية رقم 16 بعد عملية نزع ملكيات أصحابها.

مقابل ذلك لوحظ من خلال الصورة الفضائية رقم 04 أن ساحل المجال المدروس عرف تحولا بعد إنجاز المركب المينائي طنجة المتوسط والتجهيزات المرافقة له، إذ تغيرت ملامح الساحل، حيث اختفت شواطئ مثل شاطئ واد الرمل، الذي أقيم فيه الشطر الأول من ميناء طنجة المتوسط، والجزء الشرقي من شاطئ واد أغلالة، إلى حدود المشروع السياحي، الموجود على الطريق الوطنية رقم 16 عند مدخل مدشر واد أغلالة، حيث أقيم عليه الشطر الثاني من الميناء.

❖ إعادة تأهيل وتهيئة مجالات ساحلية ظلت لعقود في وضعية هشة ومهمشة مثل الساحل المتوسطي الذي يمتد من سبتة إلى رأس مالا باطا عبر تغطيته بوثائق التعمير مثل تصميم تهيئة القطب الحضري القصر الصغير قصر المجاز الذي أنجز لمواكبة التحولات الناجمة عن إنشاء المركب المينائي طنجة المتوسط. إلى جانب مشروع وصال قرب ميناء الدار البيضاء، وذلك لاستقطاب اليد العاملة في ميناء طنجة المتوسطي، وتجهيزات عسكرية (القاعدة البحرية العسكرية) لمحاربة نشاط التهريب الدولي والهجرة السرية.

الخريطة رقم 1: مظاهر التحول المجالي للساحل المتوسطي بعد إنجاز المركب المينائي طنجة المتوسط



❖ إنشاء المدينة الجديدة الشرافات لتلبية الطلب المتزايد على السكن بعد إنجاز المشاريع الاقتصادية المرتبطة بالمركب المينائي طنجة المتوسط، وهي المنطقة الصناعية المندمجة ومصنع رونو طنجة.

الجدول رقم 4 : توزيع عدد الشقق المرتقبة في المدينة الشرافات

نوع السكن	عدد الشقق المرتقبة
السكن الاجتماعي	8000
السكن الاقتصادي	9000
السكن ومحلات تجارية	9000
فيلات اقتصادية	2000
سكن متوسط الجودة	11.000

المصدر: المملكة المغربية، مجموعة العمران

❖ إنشاء عدة بنيات سياحية تستفيد من المؤهلات الطبيعية المحلية مثل المركبات السياحية بساحل جماعة القصر الصغير.

❖ تجهيز مرفئ مهمشة ببنية تحتية عصرية مثل تجهيز ميناء القصر الصغير بإقليم الفحص أنجرة بتجهيزات وبنية تحتية عصرية وفضاءات لتخزين السمك وتجهيزات اجتماعية كبناء قرى الصيادين في مرفئ الدالية بجماعة قصر المجاز بإقليم الفحص أنجرة.

الصورة رقم 4 : تهيئة شاطئ الدالية بقرية الصيادين



الصورة بعدسة الباحث الرواص بدر الدين بتاريخ : 12-07-2014

توضح لنا الصورة تهيئة مرفأ الدالية وهو مرفأ تم تأهيله بعد انجاز المركب المينائي طنجة المتوسط. وقد تم تجهيزه بمدخل معبد يسمح للصيادين والمصطافين بالولوج إلى الشاطئ، إلى جانب قرية خاصة بالصيادين.

خاتمة:

إن التهيئة المينائية آلية ضرورية تلعب دورا مهما في إنشاء موانئ حديثة، التي تجسد البعد المتوسط للمغرب في تمتين العلاقات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والثقافية مع الضفة الأوروبية عبر صيرورة انطلقت من اتفاقية التعاون ثم الشراكة مروراً بسياسة الجوار إلى الوضع المتقدم بين المغرب والاتحاد الأوروبي ورغبة في البحث عن موقع جديد في حوض البحر المتوسط انسجاماً مع السياسة المتوسطية.

- ساهمت الموانئ المغربية في خلق عدة تحولات سوسيو اقتصادية ومجالية في المجالات الساحلية الهشة، وأعدت العلاقات بين المجالات الترابية والحرية خاصة المجالات الحدودية بشمال المغرب.

- إعادة تأهيل القطاع المينائي بالمغرب، وذلك بإنشاء موانئ ضخمة متخصصة بمعايير دولية تتسجم مع التوجهات الكبرى لإعداد التراب الوطني.

- نقل المجالات الجغرافية المهمشة من اقتصاد معيشي يرتكز على التهريب والفلاحة التقليدية إلى نظام معولم مرتبط بالخارج.

- إنشاء أقطاب مينائية جهوية منسجمة مع المشروع التنموي الجهوي، وتتفاعل مع أقطاب التنمية الجهوية للرفع من تنافسية الموانئ المغربية، والرفع من قدرات الاقتصاد الوطني لمواجهة عولمة التجارة الدولية، ومنافسة الموانئ المجاورة لاحتكار حصة من تدفق الرواج التجاري العابر لمضيق جبل طارق.

- ساهمت التهيئة المينائية في إنشاء موانئ حديثة ساهمت في خلق عدة تحولات سوسيو اقتصادية ومجالية في المجالات الساحلية الهشة، وأعدت العلاقات بين المجالات الترابية والحرية خاصة المجالات الحدودية بشمال المغرب.

- إعادة تأهيل القطاع المينائي بالمغرب، وذلك بإنشاء موانئ ضخمة متخصصة بمعايير دولية تتسجم مع التوجهات الكبرى لإعداد التراب الوطني.
 - إعادة هيكلة الشبكة الطرقية في المجال المحيط بالموانئ الضخمة، إذ ساهمت الموانئ الحديثة في ربط المجالات الهشة بالشبكة الطرقية البرية والحديدية، وتسهيل الولوج إلى الطرق القروية، وفك العزلة عن المناطق المنعزلة. إلى جانب تقوية البنية التعليمية لمحاربة الهدر المدرسي، وتسهيل وولوج إلى فرص الشغل بمرافق الموانئ الحديثة.
 - ساهمت الموانئ في نقل المجالات الجغرافية المهمشة من اقتصاد معيشي يرتكز على التهريب والفلاحة التقليدية إلى نظام معولم مرتبط بالخارج؛
 - إنشاء أقطاب مينائية جهوية منسجمة مع المشروع التنموي الجهوي، وتتفاعل مع أقطاب التنمية الجهوية للرفع من تنافسية الموانئ المغربية، والرفع من قدرات الاقتصاد الوطني لمواجهة عولمة التجارة الدولية، ومنافسة الموانئ المجاورة لاحتكار حصة من تدفق الرواج التجاري العابر لمضيق جبل طارق؛
 - لعبت الموانئ المغربية خاصة المركب المينائي طنجة المتوسطي في بعث نموذج تنموي جهوي ذا بعد وطني، وإعادة هيكلة القطاع المينائي بالمغرب، وخلق تنمية بجهة طنجة تطوان الحسيمة من خلال خلق مناطق صناعية ولوجيستكية تساهم في استقطاب الاستثمارات وخلق فرص الشغل، وتوفير القيمة المضافة، وربط المغرب بالعالم عبر شبكة من الخطوط البحرية؛
- توصيات الدراسة:**

- ضرورة وضع تخطيط جيد وذلك بإنشاء أداة مراقبة فعالة لقرارات الاستثمار والتهيئة بالنسبة لكل ميناء في إطار تصور طويل المدى للمنظومة المينائية؛
- ضرورة دمج سياسة الموانئ في المغرب ضمن السياسات القطاعية المهيكلية الكبرى الأخرى؛
- خلق أليات قانونية تسمح بالاستفادة من المداخل المينائية لتنمية المجالات الجغرافية الهشة التي أقيمت فيها الموانئ خاصة إقليم الفحص أنجرة الذي أنجز على ترابه المركب المينائي طنجة المتوسط؛

المراجع المعتمدة العربية

- بنعنتو، محمد، 2019، الرهان الاستراتيجي المغربي بالصحراء الأطلنتية، البعد الافريقي وإمكانية عولمة اقتصاد النقل البحري، مجلة المجال الجغرافي والمجتمع المغربي، عدد مزدوج، 28-29.
- بولريج (علي)(2000): المدن المتوسطية وإشكالية البحث في التنمية في أفق القرن 20. مقتطف من: المدينة المغربية في أفق القرن 21 بين الهوية والبعد المتوسطي. جامعة الحسن الثاني. كلية الآداب والعلوم الإنسانية بالمحمدية. سلسلة ندوات. رقم 12

- الدحاني (عبد الإلاه) 2004: المغرب ومضيق جبل طارق 1815-1864 محاولة لفهم المغرب بمجاليه البحري. أطروحة لنيل الدكتوراه في التاريخ. كلية الآداب والعلوم الإنسانية. جامعة محمد الخامس. الرباط
 - الظهير الشريف رقم 1.61.129. بشأن تنظيم أنواع النقل البحري الصادر في 25 من ربيع الثاني 1382 الجريدة الرسمية. عدد 3775 بتاريخ 06 مارس سنة 1985.
 - الظهير الشريف رقم 1.83.107 بشأن الاستثمارات البحرية الصادر بتاريخ 25 أكتوبر سنة 1984. الجريدة الرسمية. عدد 3775 بتاريخ 06 مارس سنة 1985.
 - القدوري (الطاهر)، (2010)، "الدولة الموحدية وتهيئة المراسي ودور الصناعة قاعدة الأسطول البحري"، مقتطف من كتاب المدن المراسي في المغرب، الأيام الدراسية 27. 28. 29. أكتوبر 2010، الجمعية المغربية للبحث التاريخي، مطبعة الرباط برنت. المغرب
 - المملكة المغربية: وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك (2013): الاستراتيجية الوطنية للموانئ في أفق سنة 2030.
 - المملكة المغربية: وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك. مركز المراقبة الترابية البحرية بمدينة طنجة
 - المملكة المغربية، المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي، 2018، الاقتصاد الأزرق: ركيزة أساسية لبناء نموذج تنموي جديد للمغرب.
 - المملكة المغربية، الوكالة الخاصة طنجة المتوسط، التقرير السنوي لسنة 2020
 - Ayé (a,h)1909:les ports du Maroc ,leur relation avec la France imprimerie Paul brodard.coulonniers.france
 - Nora(marie)(2012) :Le Détroit de Gibraltar dans la mondialisation des transports maritimes. Revue électronique : Echo géo. N : 12919 années 2012
 - Cherfaoui(Najib) (2005) : TANGER MED VERSUS ISOBATHE <https://dokumen.tips/documents/tanger-med-cherfaoui11.html>
 - DUCRET (césar) 2004: les villes ports, laboratoires de la mondialisation . thèse pour obtenir le grande du docteur de l'université du HAVR, France
 - El Alami Driss (2012) : « Gouvernance, développement local et Dynamique des territoires : Approche comparative Publications de la faculté des sciences juridiques, Economiques et Sociales, souissi.rabat. Maroc.
 - <http://www.tlte.paris-sorbonne.fr/wp-content/uploads/2012/07>
 - L'articulation entre le pole portuaire de Tanger et son contexte territoriale. 2012
 - Marie (Nora) (2012) : Le détroit de Gibraltar, porte du monde, frontière de l'Europe : analyse et perspective de territorialité d'un espace de transit Mémoire présenté en vue de l'obtention du grade de Docteur en géographie de l'Université de Nantes
- المواقع الإلكترونية :**
- <http://www.tlte.paris-sorbonne.fr/wp-content/uploads/2012/07>
 - <http://www.equipement.gov.ma>