

دور الاستثمارات الأجنبية المباشرة في تعزيز تنافسية قطاع النقل البحري لدول شمال إفريقيا

د. هشام بوريش
جامعة باجي مختار عنابة، - الجزائر

ملخص:

يهدف هذا المقال إلى إبراز أثر الاستثمار الأجنبي المباشر ودوره في تنمية قطاع النقل البحري في دول شمال إفريقيا، ولتحقيق هدف الدراسة، اعتمد الباحث على المنهج الوصفي التحليلي، حيث يتكون مجتمع الدراسة من البلدان العربية الإفريقية التي تقع جنوب البحر المتوسط، افترضت الدراسة أنه توجد علاقة متينة بين زيادة تدفق الاستثمارات الأجنبية و تحسن أداء قطاع النقل، وبالأخص الموانئ البحرية العربية، وقد توصلت الدراسة إلى عدة نتائج، أهمها هو أن البيئة الاستثمارية لبلدان شمال إفريقيا مازالت بعيدة عن تطلعات التنافسية الدولية في حوض المتوسط، كما أوصت الدراسة بضرورة تحسين تصنيف دول شمال إفريقيا في المؤشرات الدولية من أجل جذب المستثمر الأجنبي.

الكلمات الدالة: الاستثمار الأجنبي المباشر، النقل البحري، الموانئ البحرية، دول شمال إفريقيا

Résumé

Cet article vise à mettre en valeur l'impact de l'investissement direct étranger et de son rôle dans le développement du secteur maritime dans les pays d'Afrique du Nord. Pour effectuer cette étude, le chercheur a adopté l'analyse descriptive, et en prenant comme population les pays arabes africains, qui se situent au sud de la Méditerranée. L'étude suppose qu'il existe une forte corrélation entre l'augmentation du flux des investissements étrangers et l'améliorer de la performance du secteur des transports, et en particulier les ports maritimes arabes. Pour en déduire, L'étude a révélé plusieurs résultats, dont le plus important est que l'environnement d'investissement des pays d'Afrique du Nord est encore loin des attentes de la compétitivité internationale de la Méditerranée, et a également recommandé la nécessité d'améliorer le classement des pays d'Afrique du Nord dans les indicateurs internationaux afin d'attirer les investisseurs étrangers.

Mots clés: l'investissement direct étranger, transport maritime, ports maritimes, pays d'Afrique du Nord.

مقدمة:

تسعى العديد من الدول إلى مزيد من النمو الاقتصادي، وتوسعة القدرات الإنتاجية للبلد، ولا يتأتى ذلك دون تدفق رؤوس أموال محلية وأخرى أجنبية من أجل دهم قاطرة النمو في جميع القطاعات الاقتصادية، حيث يعتبر الاستثمار الأجنبي المباشر وسيلة تمويلية لسد الفجوة بين المتطلبات المالية للاستثمار المحلي والمدخرات، ونتيجة لأهمية هذه الوسيلة تسعى العديد من دول العالم، ومن بينها الدول العربية، في تحسين مناخها الاستثماري، وتحسين مؤشراتها

الاقتصادية والاجتماعية والسياسية، بغية جذب المزيد من هذه الاستثمارات، وقد تعمل بعض الحكومات على إعطاء الأولوية لقطاع اقتصادي دون آخر تلبية لخطط التنمية التي تتبناها.

وفي هذا الإطار يعتبر النقل البحري من أهم فروع قطاع النقل الذي تعتمد عليه الدول الساحلية في نقل مبادلاتها التجارية الدولية، حيث بينت الدراسات على وجود ارتباط إيجابي بين معدلات النمو الاقتصادي ومستويات التجارة الخارجية، خاصة تلك المنقولة عبر الخطوط الملاحية البحرية، وهذا نتيجة الميزات النسبية التي تتمتع بها السفينة مقارنة مع وسائل النقل الأخرى، وتوفر إمكانيات واسعة للاستفادة من مزايا اقتصاديات الحجم، إضافة إلى انخفاض تكاليف بناء وصيانة السفن، وانعدام تكلفة البنية الأساسية طيلة مسار الرحلة، ماعدا تلك المتعلقة ببداية الرحلة، أو نهايتها، ونقصد هنا بالتحديد الموانئ البحرية.

وتزخر الدول العربية بساحل طويل يمتد من السواحل الموريتانية في المحيط الأطلسي، وإلى غاية الخليج العربي شرقا مروراً بكل من البحر المتوسط، البحر الأحمر، المحيط الهندي، وقد خصصنا من خلال هذه الدراسة جانباً مهماً من هذه السواحل تقع جنوب الحوض المتوسطي، وتخص المبادلات التجارية لدول شمال إفريقيا، حيث يعتبر هذا الحوض طريقاً رئيسياً يربط أوروبا ببقية قارات العالم القديم، حيث توجد منافسة شرسة بين موانئ المتوسط من أجل الحصول على حصة من خدمات السلع التي تمر عبره، وخاصة تلك التي تقع على ضفته الشمالية.

وفي هذا الإطار جاءت إشكالية الدراسة للإجابة على التساؤل الرئيسي الآتي: ما هو الدور المنوط بالاستثمار الأجنبي المباشر من أجل رفع معدلات الأداء بالموانئ البحرية لدول شمال إفريقيا، وأسطولها البحري من أجل تعزيز موقعها ضمن محيطها المتوسطي؟ ومن أجل إعطاء بعد تحليلي أدق، تم الاستعانة بالسؤالين الفرعيين الآتين:

فيما تتمثل ملامح ومقومات جذب الاستثمار الأجنبي المباشر إلى دول شمال إفريقيا، وبالأخص إلى قطاع النقل البحري؟

ما موقع الدول محل الدراسة من مؤشرات النقل البحري، وما هي معوقات جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة إلى هذا القطاع؟

أهمية الدراسة:

تكمن الأهمية العلمية للدراسة، في المساهمة الجادة في إضافة لبنة جديدة في إطار التراكم المعرفي في موضوعات الاستثمار الأجنبي المباشر، حيث تم ربط ذلك بقطاع مهم في إطار المبادلات التجارية الدولية، أما من الناحية التطبيقية، فهو يسعى إلى توعية أصحاب القرار

المشتغلين في قطاع النقل البحري والموانئ، بضرورة تحسين المؤشرات العامة للنقل البحري من أجل جذب المزيد من التدفقات الاستثمارية لهذا القطاع.

أهداف الدراسة:

وتتلخص في تقييم مدى ملائمة الاستثمارات الأجنبية المباشرة لاقتصاديات الدول قيد الدراسة، إضافة إلى تسليط الضوء على قطاع النقل البحري، كمحرك رئيسي للمبادلات التجارية الخارجية.

فرضيات الدراسة:

قصد الإجابة على إشكالية الموضوع تم وضع الفرضيتين الآتيتين:

- توجد علاقة متينة بين النمو الاقتصادي للبلدان الساحلية و تطور معدل المبادلات التجارية عبر البحر .

- يؤدي تحسين مؤشرات جودة خدمات النقل البحري والبنية الأساسية للموانئ البحرية لدول شمال إفريقيا إلى جاذبية أكبر من الاستثمارات الأجنبية المباشرة.

الدراسات السابقة:

تم اعتماد العديد من الدراسات ذات العلاقة مع موضوع الدراسة، وذلك من أجل البناء النظري لمختلف العناصر المدروسة، حيث جاءت أهمها كما يلي:

دراسة لوعيل بلال (2008) بعنوان "أثر الاستثمار الأجنبي المباشر على النمو الاقتصادي في الجزائر خلال الفترة (1995-2007)"، وقد هدفت الدراسة إلى متابعة وتحليل تطور الاستثمار الأجنبي المباشر في الجزائر، كما قامت الدراسة بتحليل أثر الاستثمار الأجنبي المباشر على النمو الاقتصادي في الجزائر خلال فترة الدراسة، وقد خلصت إلى أن الاستثمارات الأجنبية المباشرة تتبع معدلات النمو الاقتصادي.

دراسة د. عدنان مناتي صالح (2013) تحمل عنوان "دور الاستثمار الأجنبي المباشر في التنمية الاقتصادية للدول النامية مع إشارة خاصة للتجربة الصينية"، وقد كانت تهدف إلى معرفة دور الاستثمار الأجنبي المباشر في عملية التنمية الاقتصادية للدول النامية في ظل نقص مدخراتها الوطنية، حيث تعتبر التجربة الصينية نموذجا مقبولا للدراسة، ومن بين الاستنتاجات الهامة هو نجاح هذه التجربة في التعامل مع الاستثمارات الأجنبية المباشرة.

دراسة بلقاسم أمحمد (2013) تحت عنوان "نوعية المؤسسات وجاذبية الاستثمار الأجنبي المباشر إلى الجزائر"، وقد حاولت الدراسة التي تمثلت في أطروحة دكتوراه، في الإجابة على إشكالية العلاقة الموجودة بين نوعية المؤسسات وجاذبية الاستثمار الأجنبي المباشر

إلى الجزائر. وعبر دراسة قياسية تم إثبات العلاقة السببية بين مدى تأثير نوعية المؤسسات على جاذبية الاستثمار الأجنبي المباشر إلى الجزائر.

دراسة أ.د. ريمحان الشريف و أ. هوام لمياء (2014) تحت عنوان "تحليل واقع مناخ الاستثمار في الجزائر وتقويمه، وقد هدفت إلى معرفة أهم اتجاهات الاستثمارات الأجنبية في الجزائر على ضوء مقومات المناخ الجذاب للاستثمار، وأهم النتائج المتوصل إليها نجد أن جاذبية الدول تتوقف على مدى كفاءة محددات مناخها الاستثماري، ويبقى مناخ الجزائر غير جذاب للاستثمارات الأجنبية المباشرة والعربية البينية.

تعقيب على الدراسات السابقة:

من خلال الدراسات السابقة يمكن إجمال الملاحظات التالية:

- تشترك الدراسات السابقة في موضوع أهمية الاستثمارات الأجنبية المباشرة في دعم مسيرة التنمية للبلدان محل الدراسة على اختلافها، كما تباينت محاور الاهتمام من النمو الاقتصادي والتنمية، إلى الجاذبية ومناخ الاستثمار.
- أكدت الدراسات السابقة على العلاقة المتينة الموجودة بين الاستثمار الأجنبي المباشر، وبقية المؤشرات الاقتصادية الأخرى، كما أن جاذبية الاستثمار بصفة عامة تعتمد على محددات المناخ الاستثماري للبلد محل الدراسة.
- ومن أجل إعطاء بعد قطاعي في تحليل موضوع الاستثمار الأجنبي المباشر، جاءت هذه الدراسة لخصر مجال الاهتمام على قطاع النقل البحري، وتحديد العلاقات التبادلية التي تربط مختلف مؤشرات مع الاستثمار الأجنبي المباشر.

منهجية الدراسة:

تم الاعتماد بدرجة كبيرة على المنهج الوصفي في إطار الإجابة على إشكالية الموضوع، وذلك من خلال وصف جميع المتغيرات والمؤشرات التي تربط الاستثمار بصفة عامة وقطاع النقل البحري، كما تم الاهتمام بتلك المتغيرات التي تخدم موضوع الدراسة، وإهمال أخرى قد تكون محل دراسات مستقبلية.

حدود الدراسة:

من الناحية الزمنية، فقد تم الاهتمام بتلك الفترة التي أعقبت الأزمة المالية العالمية وإلى غاية 2014، حيث تم تمحيص البيانات واستغلال ما توفر منها، بينما تم الاهتمام من الناحية المكانية بالضفة الجنوبية للحوض المتوسطي، أي البلدان العربية التي تقع شمال إفريقيا.

مجتمع الدراسة:

تكون مجتمع الدراسة من مجموع شركات النقل البحري للدول المعنية ممثلة في أسطولها البحري، بالإضافة إلى أهم الموانئ البحرية ذات التأثير الكبير على حركة المبادلات التجارية للبلدان قيد الدراسة.

1. الإطار النظري للاستثمار الأجنبي المباشر:

مهما كان نوعه أو شكله، فإن الاستثمار الأجنبي المباشر عبارة عن تدفقات لرؤوس أموال أجنبية إلى دول مضيقة تتوفر فيها أسباب الحصول على عائد أعلى وظروف أحسن للنشاط الاقتصادي، مهما كانت طبيعة القطاع الاقتصادي المراد الاستثمار فيه.

1.1 أشكال الاستثمار الأجنبي: يمكن تقسيم الاستثمار الأجنبي المباشر إلى نوعين أساسيين، مهما كان نوع النشاط الاقتصادي، الإنتاجي أو الخدمي.

1.1.1 الاستثمار المشترك: و يسمى كذلك بالاستثمار الثنائي، وهو الأكثر شيوعاً، حيث يشارك المستثمر الخاص أو الحكومي المستثمر الأجنبي في ملكية وإدارة المشاريع في البلد المضيف، حيث يلاحظ هنا نقص المخاطر المرتبطة بالتأميم والمصادرة.⁽¹⁾

و يرى كولد "Kolde" بأن الاستثمار المشترك يكون بين شخصين معنويين من أجل التعاون الدائم في إطار مشروع اقتصادي يقتسمان حصة رأس المال، كما يمكن الاشتراك به على أساس الإدارة أو الخبرة، أو تقديم علامة تجارية أو براءة اختراع.⁽²⁾

كما يرى "تريسترا" TERPESTRA بأن الاستثمار المشترك هو ذلك الاستثمار الذي يقع نشاطه في دولة مضيقة تمارس من خلالها الشركة الدولية عملية الإدارة والإنتاج من دون أن تكون لها سيطرة كاملة على المشروع.⁽³⁾

وما مجمل ما يؤخذ على هذا النوع من الاستثمار هو عدم إقدام العديد من المستثمرين الأجانب على الاستثمار في ظل مشاركة وطنية، حيث يود الكثير منهم السيطرة على المشاريع بالكامل، كما تتمثل عيوبه كذلك في إمكانية تعارض في الأفكار أو صيغ إدارة المشروع بين المستثمر الأجنبي والمحلي.

(1) د. أميرة حسب الله محمد، محددات الاستثمار الأجنبي المباشر وغير المباشر في البيئة الاقتصادية العربية (دراسة مقارنة: تركيا- كوريا الجنوبية- مصر)، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2004 - 2005، ص 19.

(2) د. عبد السلام أبو قحف، الأشكال والسياسات المختلفة للاستثمارات الأجنبية، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 2003، ص 15.

(3) المرجع السابق، ص 16.

2.1.1 الاستثمار المملوك بالكامل للمستثمر الأجنبي: في مثل هذا النوع من الاستثمارات، تقوم الإدارة المركزية بمراقبة عملياتها بالخارج والإشراف عليها، لما تتمتع به من مزايا اقتصاديات الحجم، وتعدد فروعها في العديد من الدول.⁽¹⁾

غير أن ما يعاب عليه هو خشية الدول المضيفة من تبعات الاحتكار والخروج المفاجئ من السوق دون أي إنذار سابق. و بالعكس يرى صاحب هذه الاستثمارات أنه بحاجة إلى أموال ضخمة مما يزيد من مخاطره، خاصة عندما يواجه حالات عدم الاستقرار السياسي والأمني.⁽²⁾

2.1 دوافع الاستثمار المباشر حسب النظريات المفسرة له:⁽³⁾

- يمكن إجمال أهم التفسيرات من خلال عرض بعض النظريات الاقتصادية التالية:
- **النظرية الاقتصادية الكلاسيكية:** تركز هذه النظرية على تلك الفجوة الموجودة بين الادخار والاستثمار، حيث يكون المحدد الأساس في اعتماد نشاط خارج الحدود الأصلية للشركة قائما على الفوارق الموجودة في الإنتاجية الحدية في رأس مال المستثمر، حيث يسعى رأس المال دائما للبحث عن عوائد إضافية لم تكن بالمقدور الحصول عليه في البلد الأم، وأن النمو الاقتصادي إنما يعتمد على عنصر العمل ورأس المال والتقدم التكنولوجي.⁽⁴⁾
- **نظرية السياسة العامة:**⁽⁵⁾ يرى البعض أن قيام بعض الشركات في الاستثمار خارج حدودها السياسية الطبيعية راجع إلى توجهات حكومية بهذا الشأن، حيث أن السياسات الخارجية لبعض الدول، في بعض الفترات، دفعت بها إلى استخدام بعض الشركات كأداة أو سلاح اقتصادي دعما لتوجهاتها التوسعية والسيطرة على القرارات السياسية للكثير من الدول دون اللجوء إلى الغزو الحربي لها.
- **نظريات عدم كمال الأسواق:**⁽⁶⁾ حيث تستند العديد من هذه النظريات على النواقص الموجودة في هياكل الأسواق للبلدان النامية، ومن أهمها نظرية الميزة الاحتكارية حيث تعد

(1) د. أميرة حسب الله، مرجع سابق، ص 20، وكذا: بلقاسم أحمد، نوعية المؤسسات وجاذبية الاستثمار الأجنبي المباشر إلى الجزائر، أطروحة دكتوراه، جامعة وهران، وهران، 2012-2013، ص 104.

(2) د. عبد السلام أبو قحف، مرجع سابق، ص (22 - 24).

(3) د. عبد الرزاق حمد حسين الجبوري، دور الاستثمار الأجنبي المباشر في التنمية الاقتصادية، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، دون تاريخ، ص (49 - 67).

(4) بلقاسم أحمد، مرجع سابق، ص 108.

(5) عبد الرزاق حمد الجبوري، مرجع سابق، ص 52.

(6) المرجع السابق، ص 53.

الشركات المحلية ضعيفة أمام الميزات التي تتصف بها الشركات المتعددة الجنسيات كالعلامة التجارية وانخفاض تكلفة الوحدة الواحدة مما يجعلها في موقف مريح أمام أي منافسة قد تظهر في الأسواق المضيفة. ومن بين النظريات المهمة في هذا الخصوص نجد نظرية الموقع التي تهتم بالميزة التي يقدمها المكان المقترح لجذب الشركة، حيث تتزاوج في ذلك العديد من العوامل المرتبطة بالإنتاج والتسويق في البلد المضيف وعلاقته بالبلدان الأخرى.

- **نموذج دورة حياة المنتج:** تم وضع قواعد هذه النظرية من طرف الاقتصادي فيرنون (1966)، حيث يعتمد تفسيره على مفهوم الفجوة التكنولوجية كدافع لقيام التجارة الدولية، حيث يرى أن دورة المنتج تمر بثلاثة مراحل، وعندما تصبح التكنولوجيا عادية ومعروفة أكثر تنتقل إلى المرحلة الثالثة حيث تعتبر تكليف الإنتاج باليد العاملة الرخيصة في البلدان النامية محمدا هاما في تحديد صاحب التكلفة الأقل. (1)

3.1 محددات الاستثمار:

يقصد بمحددات الاستثمار مجموع العوامل المحفزة على قيام الاستثمار في بلد معين دون بلد آخر، حيث يعتبر تحقيق أكبر عائد هدف كل استثمار خارج الحدود الأصلية، مع توفر ظروف اقتصادية وسياسية وتشريعية ملائمة ومطمئنة للمستثمر الأجنبي، بعيدا عن أي مخاطرة يجبل عقباها.

كما يمكن إجمال محددات الاستثمار في التي تتميز بطابع اقتصادي كتكلفة عناصر الإنتاج، إنتاجية قوة العمل، معدلات النمو الاقتصادي، التضخم، حجم السوق، كما أن تقديم التسهيلات اللازمة، والتحفيز المناسب، وإتباع سياسات تعتمد على أولوية الاستقرار السياسي والأمني، والإجراءات الجمركية الشفافة، قد تكون محمدا فاصلا في اتخاذ قرارا الاستثمار في بلد دون آخر. (2)

2. ملامح الاستثمار المباشر في دول شمال إفريقيا:

تم اتحاد العديد من الإجراءات لجذب الاستثمارات في منطقة شمال إفريقيا، ففي مصر تم إنشاء وزارة الاستثمار (2004)، كما تم تحديث الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة (GAFI). بالنسبة لليبيا والجزائر، فتمثلت هذه الإجراءات بإصدار قانون جديد لتسهيل الاستثمارات، ووضع شروط مشابهة للأجانب والمحليين على السواء. كما دأبت كل من تونس، المغرب،

(1) د. أميرة حسب الله، مرجع سابق، ص ص (27 - 30).

(2) د. عدنان مناتي صالح، مجلة كلية بغداد للعلوم الاقتصادية، العدد الخاص بمؤتمر كلية الجامعة 2013، دور الاستثمار الأجنبي المباشر في التنمية الاقتصادية للدول النامية مع إشارة خاصة للتجربة الصينية، ص 361.

مصر بتحضير مواعيد سنوية مخصصة للاستثمارات الأجنبية المباشرة (مؤتمر قرطاج، مصر للاستثمار).⁽¹⁾

1.2 بعض المشاريع في الجزائر: في الحقيقة يوجد العديد من المستثمرين الأجانب المهتمين بالسوق الجزائري، ويمكن القول أن أهم القطاعات التي عرفت اهتماما من طرف المستثمر الأجنبي خلال سنة 2012، نجد في قطاع الاتصالات، الاهتمام القطري بالوطنية للاتصالات، حيث تم امتلاكها من طرف القطرية للاتصالات، ونفس الشيء يمكن ملاحظته في قطاع النفط، بتحول نشاط شركة "CONOCOPHILIPS" لصالح المتعامل الاندونيسي "PERTAMINA"، وفي المشاريع المهمة التي جلبت الانتباه هو دخول شركة "رونو" الفرنسية إلى قطاع السيارات الجزائري، عبر إنشاء مصنع بالمنطقة الصناعية لـ "واد تليلات" قرب وهران غرب البلاد، وذلك بالشراكة مع هيتين عموميتين هما "FNI" و "SNVI"، حيث يتم تشجيع المناولة كأسلوب لتنشيط الصناعة الميكانيكية في الجزائر.⁽²⁾ بالإضافة إلى المشاريع المتعلقة بالبنية الأساسية من خلال الطرقات البرية، وسكك الحديد. وفي إطار سياسة ترقية الاستثمارات،⁽³⁾ فقد اهتمت الجزائر باتخاذ العديد من الإجراءات المحفزة، بدأتها بإنشاء لجنة خاصة تهتم بتقييم مناخ الاستثمار في الجزائر وكيفية جذب الاستثمار الأجنبي، ودعم نشاط المؤسسات الصغيرة والمتوسطة. والعمل على توسيع دائرة الإعفاءات الضريبية، وخاصة تلك المؤسسات التي يقع نشاطها في شراكة مع القطاع العمومي وتعيد استثمار أرباحها في الجزائر، وفتح نقاش حل قاعدة 49/51، بالإضافة إلى القانون الجديد للمحروقات، والذي يؤكد على ضرورة الشراكة في أي مشروع جديد مع الشركة العمومية "سونطراك" وقد راجع هذا القانون منهجية تحديد معدل الضريبة، حيث يتم ذلك على أساس مردودية المشروع، وليس على أساس رقم الأعمال، كما تم فتح المجال أمام استغلال الموارد غير التقليدية كالغاز الصخري، باستخدام تقنية التكسير الهيدروليكي. وفي سبيل حماية الاستثمارات الأجنبية وتقديم الضمانات لمختلف المتعاملين الأجانب سعت الجزائر إلى عقد العديد من الاتفاقيات الثنائية التي مازال العديد منها قيد السيران، وفي مجملها 45 اتفاقا منها 36

(1) Pierre HENRY ، Bénédicte de Saint-Laurent ، Les investissements étrangers vers la région MEDA ont encore accéléré en 2006 ، MED ، 2007 ، p 239

(2) ANIREFVOICE (Bulletin d'information trimestriel édité par l'Agence Nationale d'Intermédiation et de Régulation Foncière). MARS 2015 n 24 ؛ p9.

(3) Emmanuel NOUTARY ، Manel Tabet ، équipe ANIMA ، Les pays émergents investissent la méditerranée ، étude n 65 ، octobre 2013 ، ANIMA Investment Network ، p 20.

اتفاقا مدته 10 سنوات، 3 اتفاقيات مدتها 15 سنة، بينما تمكنت الجزائر من عقد 6 اتفاقيات مدتها 20 سنة، مع كل من كوريا الجنوبية، الإمارات العربية المتحدة، الولايات المتحدة الأمريكية، فنلندا، الكويت، السويد.⁽¹⁾

2.2 المشاريع الاستثمارية في مصر: عرفت مصر إضرابات في حجم المشاريع المتدفقة بعد التحول السياسي سنة 2010، وقد عرفت سنة 2012 عودة الثقة في مناخ الاستثمار، حيث لوحظ عودة الاستثمار الخليجي وفي القطاعات المفضلة لديهم: القطاع المصرفي، والعقار، من الكويت، السعودية، الإمارات العربية المتحدة، كما تم شراء أصول أهم بنكين فرنسيين: الشركة العامة، و BNP Paribas، في حين أن المستثمرين من أمريكا الشمالية ما زالوا متخوفين من العودة إلى قطاعهم التقليدي المتمثل في المحروقات.⁽²⁾

أما فيما يخص إستراتيجية ترقية الاستثمارات، فقد عرفت تباطؤا خلال سنة 2012 وبداية سنة 2013، حيث كانت الجهود منصبة في الحصول على قروض من صندوق النقد الدولي، في حين تم إسقاط هذه المفاوضات بعد التحول في السلطة في السداسي الثاني من سنة 2013.⁽³⁾

3.2 ليبيا: بعد الاضطرابات التي عرفتها ليبيا، فإن عودة الاستثمارات أصبح بعيدا، حيث لم يسجل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية أية استثمارات بعد الاضطرابات السياسية التي عرفتها البلاد، أما بالنسبة لسنة 2012 فقد عرفت عودة الاستثمارات في القطاع النفطي، وبصفة عامة يمكن القول أن شركة "Pertamina" الاندونيسية تعتبر أكبر مستثمر في ليبيا خلال الفترة (2003 – 2014)، حيث استطاعت من خلال مشروعين أن تستحدث 1494 منصب شغل بإجمالي استثمار وصل إلى حدود 3600 مليون دولار أمريكي، تليها الشركة الأسترالية "Woodside petroleum" بـ 722 مليون دولار، في حين تحصلت الشركة الهولندية "Royal dutch shell plc" على المرتبة الثالثة باستثمارات قدرت بـ 603 مليون دولار.⁽⁴⁾

(1) guide investor en algérie ، edition 2014 ، kpmg.dz ، depot legal:1155-2014 ، p 56

(2) Emmanuel NOUTARY ، op cit ، p 23.

(3) Emmanuel NOUTARY ، op cit ، p 24

(4) مناخ الاستثمار في الدول العربية 2014، المؤسسة العربية لضمان الاستثمار واثمان الصادرات العدد 1، 2014، الكويت، ص 23.

وعن إستراتيجية ترقية الاستثمارات، فتم إصدار قانون أول يعطي للمستثمر الأجنبي إمكانية الحصول على 65٪ من رأس مال المشروع، غير أن هذه النسبة سرعان ما تم التراجع عنها في جويلية 2012 ليتم تسقيف المشاركة إلى 49٪، كما هو موجود عليه في الجزائر.⁽¹⁾

4.2 المغرب: تم ترتيب المغرب بواسطة "FDI INTELLIGENCE" كأحسن ثاني بلد إفريقي في جذب الاستثمارات بعد جنوب إفريقيا، نظرا لطبيعة بنيته الأساسية، الإمكانيات الاقتصادية، مناخ الاستثمار، وفي الحقيقة مازال المغرب يطور نفسه في قطاعات الطيران والسيارات

تمثل فرسا حوالي نصف الاستثمارات الأجنبية الواردة على المغرب، ويعبر هذا عن أهمية العلاقات التي تربط الطرفين، حيث يساعد مناخ الاستثمار بالمغرب على تركيز العديد من الشركات الفرنسية هناك.. حيث تعتبر شركة "Pierre et vacances" و "Accor" من بين أهم الشركات الخالقة لفرص العمل خلال فترة الدراسة،⁽²⁾ بينما تتمثل إستراتيجية ترقية الاستثمارات في تنويع مصادر القطاعات الأساسية، ويظهر ذلك من خلال:⁽³⁾

- إعطاء الأولوية لقطاعات جديدة، بخلاف قطاعي الطيران والسيارات، من أجل تطويرها، وهي: المنتجات الصيدلانية، الكيمياء، المعادن، وصناعة الصلب، مع إعطاء تسهيلات فيما يخص العقار الصناعي.

- إنشاء لجان مختلطة لمتابعة وتقييم الاستثمارات الأجنبية.

- إنشاء بنك للمشاريع، مخصص لاستثمارات الخليج، من أجل تسهيل الدخول في قطاعات مثل الصناعات الغذائية، الصيد، العقار، السياحة والمالية الإسلامية.

ومن بين الاستثمارات الممكن الحديث عليها نجد مجموعة "ACWA" السعودية التي تحصلت على عقد لإنشاء واستغلال مركز حراري شمسي، إضافة إلى الماركة الفرنسية "Danone" التي ساهمت بـ 67٪ في الرقم واحد لمنتجات الحليب والألبان.

5.2 الاستثمار في تونس: بصفة عامة يعتبر الأوروبيون أكثر من استثمر بتونس خلال فترة الدراسة، حيث تم تعويض الاستثمارات بشكلها المباشر عبر أشكال أكثر مرونة بالنسبة للمستثمر الأجنبي كالشراكة، وفتح مكاتب تمثيلية، إضافة إلى اتفاقيات الامتياز.

(1) Emmanuel NOUTARY, op cit, p 40

(2) المناخ الاستثمار في الدول العربية 2014، مرجع سابق، ص 25.

(3) Emmanuel NOUTARY, op cit, p 44

وما يلاحظ على الإستراتيجية المتبعة لترقية الاستثمارات،⁽¹⁾ نجد التحضير لكتاب أبيض يهتم بالمحفزات المباشرة (مساعدات) أكثر من (الإعفاءات الضريبية). ولدعم علاقاتها مع جيرانها فإن تونس انضمت إلى إعلان OCDE حول القرارات الاستثمارية الدولية والمؤسسات المتعددة الجنسيات والقاضي بمنح نفس المزايا القانونية للمستثمر الأجنبي والمستثمر المحلي، وعلى صعيد جهوي قامت تونس بدعم علاقاتها مع الجارة الجزائر من خلال تشكيل لجنة مشتركة بين هيئتي الاستثمار في البلدين، بالإضافة إلى الاهتمام بترقية الطاقات المتجددة وتحفيز المؤسسات المولدة ذاتيا للكهرباء.

3. قطاع النقل البحري لدول شمال إفريقيا ومؤشرات جاذبية الاستثمار:

يتوفر ساحل دول شمال إفريقيا على العديد من الطاقات الكامنة، والقدرات الطبيعية، التي تؤهلها لأن يكون في مصاف التنافسية العالمية في حوض المتوسط، وتتوفر دول شمال إفريقيا على العديد من الموانئ البحرية التي تبقى محل وصف وتحليل لجاذبيتها الاستثمارية من خلال العناصر والمؤشرات اللاحقة في هذا العرض.

1.3 وصف عام لوضعية موانئ شمال إفريقيا:

تمتلك دول شمال إفريقيا العديد من الموانئ البحرية، والتي تتنوع بحسب الغرض من إنشاءها، حيث نجد الموانئ التجارية، موانئ الصيد، الموانئ الترفيهية.

تحتل مصر المرتبة الأولى ضمن المجموعة المدروسة، حيث تتوفر على أطول ساحل يمتد على طول البحرين المتوسط والأحمر، بالإضافة إلى الموقع المتميز لمدينة السويس ومينائها، حيث تمر بالقرب منه معظم حركة السفن القادمة من آسيا عبر قناة السويس، وبالتالي تمتلك مصر مزايا طبيعية تجعلها قادرة على تقديم خدمات مميزة لأحدث وأكبر السفن في العالم.

تتميز الموانئ الجزائرية بعدم التخصص، حيث نجد معظم الوظائف والنشاطات المينائية المعروفة تتم عبر نفس الميناء مهما كان حجمه، أو أهميته، حيث يعتبر ذلك الطابع الذي يميز الموانئ الجزائرية منذ الاستقلال⁽²⁾، وقد أثر ذلك بشكل كبير في درجة تكامل سلسلة النقل البحري من الباب إلى الباب، وما زاد الأمر تعقيدا هو قلة الاستثمارات في القطاع، وخاصة غياب تجهيزات المناولة المتمثلة في الروافع المتحركة، والجسور الضخمة، حيث يمكن التعبير عن

(1). Emmanuel NOUTARY , op cit , p 52.

(2). MOHAMED – CHERIF Fatima – Zohra , L'économie maritime algérienne et euro-méditerranéenne , La revue maritime n 483 , ifmer.org de l'Institut français de la mer , p 59

ذلك بدرجة التحوية التي تعرفها الموانئ الجزائرية والذي لا يتعدى حدود 25٪، في حين نجد تلك النسبة تصل إلى 30٪ في تونس، وترتفع إلى 45٪ في المغرب.

تتمثل إستراتيجية المغرب فيما يخص قطاع الموانئ البحرية في محاولة الاستفادة من الميزات النسبية للموانئ في محيطها المتوسطي، وربطهم في السوق الدولي للتجارة الدولية بين الحوض المتوسطي، أوروبا، الشرق الأوسط، آسيا، وتجدر الإشارة بأن الإستراتيجية المغربية فيما يخص الموانئ البحرية تمتد لأفاق سنة 2030، وذلك بالاعتماد على تنفيذ سبعة محاور أساسية.⁽¹⁾

2.3 مؤشرات النقل البحري في دول شمال إفريقيا:

لا شك أن توافر العناصر الأساسية لتشغيل قطاع النقل البحري، يعد حافزا لقدم المستثمر الأجنبي من أجل تشغيل موانئ بحرية أو أرصفة منه، أو محطات نهائية للحاويات، وسيتم دراسة تلك المؤشرات المرتبطة مباشرة بأداء القطاع مباشرة، من وسيلة النقل، البضاعة المنقولة بجرا، الموانئ والخطوط الملاحية البحرية.

1.2.3 الأسطول البحري:

تصنف هيئة اللويدز (LLOYDS) السفن البحرية إلى نوعين أساسيين هما:

- سفن تجارية (Merchant Ships): مهمتها نقل البضاعة بجرا، حيث نجد ناقلات الصب الجاف والسائل، سفن الحاويات، سفن "رو-رو" ذات المناولة الأفقية.
- سفن الخدمة (Service Ships): هي سفن صغيرة الحجم مقارنة بالسفن التجارية، ويمكن التمييز بين سفن العاملة في خدمة السفن التجارية، وتطهير عمق المياه داخل الميناء، وسفن خاصة تهتم بالأبحاث والتدريب والنزهة.⁽²⁾ ويؤدي استخدام أسطول وطني إلى تحرير المبادلات التجارية الوطنية من شروط مؤتمرات الشحن الدولي، التي عادة لا تكون في صالح الدول النامية، وفيما يلي مكتسبات الدول البحرية لشمال إفريقيا من أسطول تجاري.

(1) MOHAMED – CHERIF Fatima – Zohra، César Ducruet، Les ports et la façade maritime du Maghreb، entre integration régionale et mondial، nappemende 101 (2011 . 1)، [http://nappmonde.mgn.fr/pp\(19-21\)](http://nappmonde.mgn.fr/pp(19-21)).

(2) أ. محمود فتح الله، العلاقة بين الموانئ والجمارك: دور الجمارك في تفعيل عمل الميناء، ورقة عمل مقدمة إلى ندوة المفاهيم الحديثة في إدارة الموانئ والجمارك، وورشة عمل: تجارب ناجحة في إدارة الموانئ، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 10-14 سبتمبر 2006. ص 61. وكذلك: د. حمادة فريد منصور مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 1998، ص 415.

جدول (1): تطور ملكية الأسطول البحري لدول شمال إفريقيا (2011-2014)

الدول	2011	2012	2013	2014
الجزائر	104	111	112	112
مصر	377	383	388	384
ليبيا	93	89	89	89
المغرب	81	82	83	86
تونس	59	57	59	57

المصدر: WWW. CNUCED.org 13/01/2016

قامت الجزائر خلال السنوات الأخيرة بتخريد سفنها عن طريق التنازل عنها بيعها، والاهتمام فقط باقتناء مختلف أنواع ناقلات الغاز والبترو، ومع ذلك حافظت على عدد معتبر من السفن مقارنة ببقية بلدان الدراسة، فيما حافظت مصر على طابعها البحري بامتلاك سفن جديدة على الرغم من أن متوسط عمر الأسطول يتجه نحو الشيخوخة، إلا أن ذلك لا يمنع من أداء هذه السفن لنشاطها، والتزامها بمواعيد رحلاتها، وعقود الشحن البحري. ورغم أن ليبيا تملك عددا أقل من السفن مقارنة بالجزائر والمغرب، غير أن مجموع الحمولة يعد الثاني بعد مصر، ويرجع ذلك إلى كون معظم الأسطول الليبي يتكون من ناقلات النفط، حيث يوضح الجدول (2) معالم تصنيف الأسطول البحري للدول قيد الدراسة.

جدول (2): تطور الأساطيل التجارية لدول شمال إفريقيا حسب النوع خلال الفترة (2011 - 2014)

نوع السفينة	الدول	2011	2012	2013	2014	% من مجموع الأسطول (2014)
سفن بترولية	الجزائر	9	8	8	8	6.55
	مصر	41	39	38	38	9.89
	ليبيا	12	12	12	12	13.48
	المغرب	1	2	1	1	1.16
	تونس					00
ناقلات الصب	الجزائر	6	6	4	4	3.57
	مصر	13	17	17	16	4.16
	ليبيا					00
	المغرب					00
	تونس	1	1	1		00

نوع السفينة	الدول	2011	2012	2013	2014	% من مجموع الأسطول (2014)
سفن الشحن التقليدية	الجزائر	12	12	12	12	10.17
	مصر	35	36	38	36	9.37
	ليبيا	10	6	5	5	5.61
	المغرب	7	6	6	6	6.97
	تونس	13	13	13	13	22.80
ناقلات الحاويات	الجزائر					00
	مصر	3	3	3	3	0.78
	ليبيا					00
	المغرب	6	7	7	7	8.13
	تونس					00

المصدر: إعداد الباحث اعتمادا على: www . CNUCED.org

ما يميز الأسطول الجزائري، الليبي والمصري هو سيطرة ناقلات النفط والناقلات العملاقة على الأسطول البحري لتلك الدول من حيث العدد، وذلك راجع إلى طبيعة المواد المصدرة المتمثلة في الغاز والنفط، كما يلاحظ كذلك غياب سفن الحاويات على اختلاف أجيالها في كل من الجزائر، ليبيا، تونس، في حين خطت المغرب خطوات هامة نحو تحديث أسطولها بأجيال متقدمة من سفن الحاويات استجابة لمتطلبات التجارة المنقولة بحرا، ولخدمة سلسلة النقل متعدد الوسائط من الباب إلى الباب

2.2.3 حجم البضاعة المتداولة:

يعكس حجم البضائع المتداولة في الموانئ البحرية أهمية الأنشطة الاقتصادية للبلدان البحرية، ومن خلال تصنيف هذه الحركة إلى بضائع مختلفة، يمكن تحديد القطاعات الاقتصادية صاحبة الريادة والأولوية في سياسات الدول، وعلى العموم تتجه حركة البضاعة المنقولة بحرا إلى النمطية عن طريق استخدام الحاويات أكثر فأكثر، ورغم الغياب أو النمو المحتشم لأسطول سفن الحاويات بمنطقة الدراسة، إلا أن ذلك لم يمنع نمو هذه الحركة واتساعها داخل موانئها من خلال نقلها عبر سفن غير متخصصة، ويوضح الجدول (3) التالي تطور هذه الحركة خلال السنوات الأخيرة.

جدول (3): تطور حركة الحاويات في موانئ شمال إفريقيا
خلال الفترة (2011 – 2014)

الوحدة: حاوية 20 قدم

2014		2013		2012		2011	الدول
%Δ	العدد	%Δ	العدد	%Δ	العدد	العدد	
5.09	360522	7.9	343028	7.5	317913	295733	الجزائر
6.82	8810990	1.31	8248115	5.21	8140950	7737183	مصر
5.09	456773	17.54	434608	89.50	369739	195106	ليبيا
19.99	3070000	40.10	2558400	(12.33)	1826100	2083000	المغرب
5.10	600986	7.9	571823	7.5	529956	492983	تونس

المصدر: إعداد الباحث اعتمادا على: www.CNUCED.org 13/01/2016

تبقى مصر الدولة الأكثر استخداما للحاويات إقليميا، بفضل قرب موانئها من قناة السويس وضرورة التحول إلى هذا النمط الحديث في نقل البضائع، تليها المغرب، البلد الذي استفاد من تدشين ميناء "طنجة المتوسطي"، وقدرته على تداول أحجام كبيرة من البضاعة المحواة، فيما يبدو أن الجزائر مازالت بعيدة عن مثل هذا النوع من الحركة، رغم تواجد مشغل عالمي للمحطات النهائية للحاويات، "موانئ دبي العالمية"، في كل من ميناء "جن جن" وألعاظمة، في حين تخطت ليبيا الجزائر، في اتجاه نحو التحوية، وهذا في إطار منهج متبع بعد أحداث التغير السياسي التي عرفت البلاد.

3.2.3 البنية الأساسية لموانئ دول شمال إفريقيا:

يهتم المستثمر الأجنبي بالبنية التحتية للميناء سواء أراد الاستثمار في الأسطول البحري، وشركات النقل البحري، أو تشغيل الميناء أو بعض أرصفتها، وفيما يلي وضعية هذا المؤشر ضمن حدوده العالمية.

جدول (4): تطور المؤشر العام للاستخدام الأمثل للبنية الأساسية الخاصة

بمناولة الحاويات خلال الفترة (2011 – 2014)

الدول	2011	2012	2013	2014
الجزائر	24.64	26.49	28.58	30.04
مصر	210.53	221.52	224.43	239.75
ليبيا	7.87	14.92	17.53	18.43
المغرب	103.19	90.46	126.74	152.09
تونس	47.40	50.95	54.98	57.78

المصدر: إعداد الباحث اعتمادا على العديد من المواقع الرسمية لهيئات النقل البحري للدول قيد الدراسة⁽¹⁾

(1). www.anp.org.ma consulté le 11/01/2016

تمتلك مصر جاذبية أكبر للاستثمار في محطات الحاويات، حيث تمتلك قدرات كامنة تتمثل أساسا في طول الساحل الممتد على 2450 كلم، إضافة إلى تواجد العديد من الموانئ التجارية، المستعدة لأي توسعات مستقبلية، إضافة تدفق حركة الحاويات المستمر، والمتزايد من سنة إلى أخرى، وحسب تصورات الباحث، فإن هدف هذا المؤشر هو البحث في الإمكانيات الظاهرة والضمنية لموانئ الدول قيد الدراسة من أجل جذب أي استثمار أجنبي مباشر في المستقبل اعتمادا على الإمكانيات الطبيعية المثلثة في طول الساحل، البنية الأساسية القائمة، والمثلثة في عدد الموانئ التجارية، إضافة إلى حركة الحاويات السنوية.

ويبدو من الجدول أعلاه، أن المغرب حريص على رفع هذا المؤشر من سنة إلى أخرى والاقتراب تدريجيا من مصر، بينما تبقى باقي الدول في غموم محتشم في حركة الحاويات، التي أصبحت تسيطر على أغلبية الخطوط البحرية النظامية في العالم.

4.2.3 موقع موانئ شمال إفريقيا ضمن الخطوط الملاحية العالمية:

يرتبط هذا المؤشر مباشرة بالمؤشر السابق، حيث يعزف الكثير من مشغلي السفن الولوج إلى موانئ لا تتسم بمزايا تنافسية فيما يخص بنيتها الأساسية وعمق مسطحاتها المائية، وبهذا الشكل سيغيب عن قائمة الإبحار لكبريات شركات الملاحة العالمية معظم موانئ شمال إفريقيا ذات الأداء المتواضع، حيث يقتصر استقبالها لسفن أقل حجما، بعد إعادة شحنها من الموانئ المحورية الواقعة في الضفة الشمالية للحوض المتوسطي، وهذا ما يوضحه الجدول (5) التالي:

جدول (5): مؤشر جودة ارتباط الموانئ البحرية لدول شمال إفريقيا بشبكة الخطوط الملاحية النظامية

خلال الفترة (2011 – 2014)

الدول	2011	2012	2013	2014
الجزائر	31.06	7.80	6.91	6.94
مصر	51.15	57.39	57.48	61.76
ليبيا	6.59	7.51	7.29	6.82
المغرب	55.13	55.09	55.53	64.28
تونس	6.33	6.35	5.59	7.52

المصدر: www . CNUCED.org 12/01/2016

بعد المراتب الأولى التي كانت من نصيب مصر خلال السنوات الأولى من بداية حساب هذا المؤشر، والتي كانت سنة 2004، وقد أصبحت المغرب هي الأولى بعد الجهد الكبير المبذول في تعزيز تنافسية موانئها مقابل موانئ جيرانها المتوسطين، إضافة إلى ارتفاع عدد الشركات العالمية العاملة في المغرب بعد ازدياد نشاط الموانئ الأساسية في المغرب، وأهمها تأثير ميناء طنجة المتوسطي، في حين تراجعت مكانة الجزائر على الرغم من توفرها على مقومات طبيعية هامة، وهذا بسبب ضعف حركة الحاويات بموانئها مقارنة بموانئ المجموعة قيد الدراسة.

3.3 الاستثمارات في قطاع النقل البحري لدول شمال إفريقيا

تختلف طبيعة البرامج المخططة بدول شمال إفريقيا باختلاف اقتصاد الدولة المعنية، والأهداف الإستراتيجية المسطرة، حيث تستحوذ الجزائر على أكثر من 15٪ من إجمالي الاستثمارات العربية ضمن خطة طويلة المدى، ويعتبر كل من ميناء "جن جن" والعاصمة الجزائرية، المينائين الوحيدين المشغلين من طرف "موانئ دبي العالمية" في الضفة الجنوبية للمتوسط، حيث تغطي هذه الشركة حوالي 65 محطة بحرية عالمية، تساهم مناولة الحاويات بـ 80٪ من العائد. (1)

ولفك الخناق على ميناء الجزائر، يوجد مشروع ميناء جديد بين مدينتي شرشال تنس يتطلب استثمار 200 مليار دينار جزائري، حيث يتم ذلك عبر ثلاثة مراحل تمتد على 10 سنوات، ويمتد الميناء الجديد على 1000 هكتار، بالإضافة إلى منطقة لوجستية تربع على 300 هكتار.

كما يوجد مخطط لاقتناء 18 باخرة بغلاف مالي بقدر بأكثر من مليار دولار، مما يسمح بتغطية 30٪ من المبادلات التجارية، في حين يبقى الباقي مفتوحا للاستثمار الخاص أما بالنسبة لمصر، فتوجد العديد من المشاريع الخاصة بإنشاء وتوسيع موانئ صغيرة ومتوسطة الحجم، وفيما يخص ميناء الإسكندرية، فيمكن تصنيف المشاريع إلى مشاريع عاجلة كمشروع إنجاز محطة الحاويات برصيف 100، إضافة إلى إنشاء محطة للغلال، وأخرى للصب غير النظيف بمعالجة بيئية عالمية، مع تحويل محطة فحم ميناء الإسكندرية لها.

أما بالنسبة للمشاريع متوسطة الأجل، فيوجد مشروع إنشاء وتشغيل وإدارة محطة متعددة الأغراض (حاويات، بضائع عامة)، أما بالنسبة للمشاريع المستقبلية فتتمثل في إنشاء الميناء

الأوسط بثمانى محطات متخصصة، كما سيتم الاهتمام بإنشاء وتشغيل وإدارة مارينا عالميا للبحوث والمنطقة اللوجستية الخاصة⁽¹⁾.

أما في تونس فإن مشاركة الاستثمار الخاص والأجنبي تتمثل في تطوير وتوسيع ميناء النفيسة بتكلفة تصل إلى 2000 مليون دولار بالتعاون بين مستثمرين من كندا، الكويت، الإمارات المتحدة، إيطاليا، الدنمارك، البرتغال.

خاتمة:

تناولت الدراسة موضوعا هاما يهتم بقطاع اقتصادي حساس، ويهم التجارة الخارجية للبلدان قيد الدراسة بنفس الأهمية التي يؤثر بها على دواليب عجلة الإنتاج، حيث أن ارتفاع تكاليف الإنتاج، والاستهلاك، مرتبط بالتكلفة العامة الموجودة في الموانئ، ولسلة النقل البحري من أماكن الإنتاج، وإلى حد أبواب الاستهلاك، ومن خلال التحليل السابق تبين أنه توجد علاقة متينة بين النمو الاقتصادي وتطور المبادلات التجارية لدول منطقة شمال إفريقيا، بينما لم تؤدي بالضرورة تحسين مؤشر البنية الأساسية للموانئ البحرية إلى جاذبية أكبر إلى الموانئ المعنية، حيث لعبت عوامل ومحددات استثمار أخرى في ترجيح كفة تدفق رؤوس الأموال الأجنبية من دولة إلى أخرى.

النتائج:

وفيما يلي أهم النتائج المستخلصة من التحليل السابق:

- يعتبر الاستقرار السياسي والاجتماعي من أهم محددات جاذبية الاستثمار الأجنبي المباشر إلى دول شمال إفريقيا، حيث أثرت الاضطرابات السياسية في الدول محل الدراسة على تدفق الاستثمارات إليها.
- توجد علاقة سببية قوية بين توفر محددات الاستثمار، وتنافسية موانئ الضفة الجنوبية للمتوسط.
- رغم توفر المقومات الطبيعية، والموقع الممتاز لأهم الموانئ في البلدان محل الدراسة، إلا أن هذا المحدد لجاذبية الاستثمار لم ينفع هذه الدول بالحصول على تدفقات إضافية من الاستثمارات.
- ضعف ارتباط موانئ شمال إفريقيا مع الشبكات العالمية للنقل البحري، ويرجع ذلك إلى محدودية تكنولوجيات الإعلام والاتصال المستخدمة في تشغيل هذه الموانئ.

(1) www.mts.gov.eg ، consulté le 01/12/2015

التوصيات:

- من أجل تحسين مناخ الاستثمار لقطاع النقل البحري والموانئ في شمال إفريقيا، نقدم بعض الاقتراحات والتوصيات المرتبطة بنتائج الدراسة:
- إعداد قوانين للاستثمار تسهل تدفق رؤوس الأموال الأجنبية لقطاع النقل البحري، وخاصة تلك المتعلقة بإدارة وتشغيل الموانئ المتخصصة، والمحطات النهائية للحاويات.
- العمل على تحقيق سلسلة النقل "من الباب إلى الباب"، والاهتمام بمختلف وسائل النقل من أجل دعم ظهور الميناء.
- ربط سياسات تحديد المواقع المثلى للمناطق الصناعية بالموانئ البحرية، بحيث يتم تحديد الموقع صاحب التكلفة الأدنى.
- إشراك الشركات الأجنبية في مشاريع بناء الموانئ البحرية الجديدة، تأخذ بنظر الاعتبار الطابع الحديث في إدارة الموانئ، والمحطات المتخصصة الحديثة.
- تعميم التبادل الإلكتروني للمعلومات، وهذا من شأنه ربط موانئ شمال إفريقيا بشبكة المعلومات الخاصة بالملاحة البحرية، وتحسين أداؤها في سبيل جذب الاستثمارات إليها.
- ضرورة الاهتمام بالاستثمار في الأسطول البحري الوطني، حيث يؤدي الاعتماد على أكثر من 90 ٪ من نقل المبادلات التجارية الدولية بأعلام أساطيل أخرى، وهذا ما يؤدي إلى رفع تكلفة النقل نحو موانئ شمال إفريقيا.

المواشم والإحالات:

1. د. أميرة حسب الله محمد، محددات الاستثمار الأجنبي المباشر وغير المباشر في البيئة الاقتصادية العربية (دراسة مقارنة: تركيا- كوريا الجنوبية- مصر)، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2004 - 2005، ص 19.
2. د. عبد السلام أبو قحف، الأشكال والسياسات المختلفة للاستثمارات الأجنبية، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 2003، ص 15.
3. المرجع السابق، ص 16.
4. د. أميرة حسب الله، مرجع سابق، ص 20، وكذا: بلقاسم أحمد، نوعية المؤسسات وجاذبية الاستثمار الأجنبي المباشر إلى الجزائر، أطروحة دكتوراه، جامعة وهران، وهران، 2012-2013، ص 104.
5. د. عبد السلام أبو قحف، مرجع سابق، ص (22 - 24).
6. د. عبد الرزاق حمد حسين الجبوري، دور الاستثمار الأجنبي المباشر في التنمية الاقتصادية، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، دون تاريخ، ص (49 - 67).
7. بلقاسم أحمد، مرجع سابق، ص 108.
8. عبد الرزاق حمد الجبوري، مرجع سابق، ص 52.
9. المرجع السابق، ص 53.
10. د. أميرة حسب الله، مرجع سابق، ص (27 - 30).

11. د. عدنان مناتي صالح، مجلة كلية بغداد للعلوم الاقتصادية، العدد الخاص بمؤتمر كلية الجامعة 2013، دور الاستثمار الأجنبي المباشر في التنمية الاقتصادية للدول النامية مع إشارة خاصة للتجربة الصينية، ص 361.
12. Pierre HENRY ، Bénédicte de Saint-Laurent ، Les investissements étrangers vers la région MEDA ont encore accéléré en 2006 ، MED ، 2007 ، p 239 .
13. ANIREFVOICE (Bulletin d'information trimestriel édité par l'Agence Nationale d'Intermédiation et de Régulation Foncière). MARS 2015 n 24 ؛ p9.
14. Emmanuel NOUTARY .Manel Tabet ، équipe ANIMA ، Les pays émergents investissent la méditerranée ، étude n 65 ، octobre 2013 ، ANIMA Investment Network ، p 20.
15. guide investor en algérie ، edition 2014 ، kpmg.dz ، depot legal:1155-2014 ، p 56
16. Emmanuel NOUTARY ، op cit ، p 23.
17. Emmanuel NOUTARY ، op cit ، p 24 .
18. مناخ الاستثمار في الدول العربية 2014، المؤسسة العربية لضمان الاستثمار واثتمان الصادرات العدد 1، 2014، الكويت، ص 23.
19. Emmanuel NOUTARY ، op cit ، p 40 .
20. المناخ الاستثمار في الدول العربية 2014، مرجع سابق، ص 25.
21. Emmanuel NOUTARY ، op cit ، p 44 .
22. Emmanuel NOUTARY ، op cit ، p 52.
23. MOHAMED – CHERIF Fatima – Zohra ، L'économie maritime algérienne et euro-méditerranéen ، La revue maritime n 483 ، ifmer.org de l'Institute français de la mer ، p 59.
24. MOHAMED – CHERIF Fatima – Zohra ، César Ducruet ، Les ports et la façade maritime du Maghreb ، entre integration régionale et mondial ، nappemende 101 (2011 . 1) ، http:// nappmonde .mgn.fr ، pp(19-21).
25. أ. محمود فتح الله، العلاقة بين الموانئ والجمارك: دور الجمارك في تفعيل عمل الميناء، ورقة عمل مقدمة إلى ندوة المفاهيم الحديثة في إدارة الموانئ والجمارك ، وورشة عمل: تجارب ناجحة في إدارة الموانئ، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 10-14 سبتمبر 2006. ص 61. وكذلك: د. حمادة فريد منصور مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 1998، ص 415.
26. www.anp.org.ma consulté le 11/01/2016
www.mehat.gov.tn consulté le 11/01/2016
www.emdb.gov.eg consulté le 11/01/2016
- مناخ الاستثمار 2010، مرجع سابق، ص 192
27. www.dpworld.ae ، consulté le 01/12/2015.
28. www.mts.gov.eg ، consulté le 01/12/2015.