

الجغرافية الاقتصادية

تأخذ الجغرافية الاقتصادية اسمها من الجغرافية.

الجغرافية: هي علم يقوم بدراسة الإنسان في علاقته بالمجال، والمجال هو الفضاء الحيوي لمجتمع معين: فهو يشمل، إضافة إلى المحيط الجغرافي، كل الجوانب الاقتصادية والعمرائية والثقافية والعقائدية التي تميز مجتمعا ما عن باقي المجتمعات، والمجال بهذا المفهوم ليس من المعطيات الثابتة المستقرة، بل يمكن التأثير عليه سلبا أو إيجابا.

يعد تكييف المجال وتهيئته من أولى اهتمامات المجتمعات الإنسانية لأن مبتغاها يكمن أساسا في خلق مجال ينسجم مع تطلعاتها الحضارية مهما كانت بسيطة. تطرح الجغرافيا على نفسها سؤالين: أين؟ ولماذا؟ وذلك عند دراسة المظاهر الطبيعية والبشرية،

تنظم الجغرافيا معرفة العالم حول موضوع المجال كما يستعمل التاريخ مفهوم الزمن.

تأخذ الجغرافية الاقتصادية صفتها من الاقتصاد:

الاقتصاد: إن التعريف الأكثر انتشارا هو تعريف Samuelson الحاصل على شهادة نوبل للسلام سنة 1982: "يبحث الاقتصاد في الطريقة التي يقررها الإنسان والمجتمع لاستعمال أو عدم استعمال النقود، وتوجيهه - عبر الزمن- موارد نادرة لإنتاج منافع وخدمات، وتوزيعها بهدف الاستهلاك الحالي والمستقبلي بين مختلف الأشخاص والجماعات المكونة للمجتمع"، وبكلمات أخرى يدرس الاقتصاد الطريقة التي يستعملها الإنسان لإنتاج

وتبادل وتوزيع المنافع والخدمات والثروات، وكذا طريقة استعمال الموارد البشرية والتكنولوجية والمالية خلال هذا المسلسل، ويقسم الاقتصاد إلى عدة مواضيع كالاقتصاد الفلاحي، واقتصاد العمل، والتجارة الخارجية... إلخ، وقد أسهمت بعض المواضيع التي يتناولها هذا العلم في تنمية علاقات ضيقة مع الجغرافية، وعلى رأس هذه المواضيع نذكر:

+ الاقتصاد الحضري والاقتصاد الجهوي، ويتم معالجتهما أحيانا كموضوع واحد وهو: الاقتصاد الحضري والجهوي؛

+ الاقتصاد المجالي؛

باستثناء هذه المواضيع الثلاثة التي تمثل جزءا صغيرا في علم الاقتصاد، فإن التحليل الاقتصادي يهمل كليا الدور الذي يمكن أن يلعبه المجال في التأثير على السلوكيات وعلى نتائج العملية الاقتصادية.

الجغرافية الاقتصادية

1- التعريف:

الجغرافيا الاقتصادية فرع من البحث يعرفه ألكساندير بكونه " يتناول كل أنواع الأنشطة التي يقوم بها الإنسان في العالم، وينتج عن ذلك إنتاج وتبادل واستهلاك سلع ذات قيمة وفائدة، وإن أي شيء يدفع الإنسان ثمنه له أو يسعى للحصول عليه أو يعمل لكي يُنتجَه يُعد سلعة اقتصادية". أما مَكْنُود فيرى أن الجغرافية الاقتصادية هي العلم الذي يبحث في كل موارد الثروة الطبيعية التي ترتبط بإنتاج وتوزيع واستهلاك الموارد الاقتصادية، وهناك طريقة أخرى لتعريف الجغرافية الاقتصادية وهي أنها العلم الذي يهتم بتوزيع الموارد والثروات، وتموضع الإنتاجات بالأقاليم الاقتصادية، وتوجيه المبادلات...، كما يهتم بإنتاج واستهلاك الثروات، ويرى جوتز بأنها علم يهتم بدراسة العلاقة بين عوامل البيئة الطبيعية والظروف الاقتصادية، وبين الحرف الإنتاجية وتوزيع منتجاتها.

نستخلص من هذه التعاريف أن الجغرافية الاقتصادية علم يهتم بدراسة الأنشطة الاقتصادية التي يزاولها الإنسان في علاقتها بالبيئة (الطبيعة والبشرية)، وفي تطورها.

يمكن القول إذن أن الجغرافيا الاقتصادية فرع من العلوم يهتم بدراسة الظواهر الاقتصادية المختلفة على سطح الأرض، وتحليلها لمعرفة خصائصها، والوقوف على توزيعها الجغرافي، وإدراك العلاقات المتبادلة بينها وبين وعناصر البيئتين (الطبيعية والبشرية)، مع ربط كل ذلك ببعض، وقد أدمجت هذه المقاربة البعد الجغرافي بتبني عنصر "المجال" في تحليل حركة وتوزيع الثروات، وذلك بعد أن أهملته الجغرافية الاقتصادية لفترة طويلة.

في الحقيقة، يصعب كثيرا إعطاء تعريف حقيقي ومنطقي لهذا الفرع من العلوم، وذلك لكونه يتناول الجانبين الطبيعي والبشري معا ، وكذا نشاط الإنسان في المجال و.....

تكمُن أهمية الجغرافيا الاقتصادية في:

- ✓ طبيعة المواضيع التي تتناولها: فقد اهتم بها مدبرو الحرب لأنها تقدم معلومات قيمة عن المناطق الجغرافية للموارد الطبيعية والبشرية.
- ✓ كونها دخلت كمنافس للعلوم التي تدرس الموارد مثل الزراعة والتجارة والصناعة، كما أنها تسهم في إيجاد حلول للمشاكل التي ترتبط بالموارد كمشكل الندرة، والصعوبات المتعلقة بالنقل والمواصلات، والأخطار البيئية التي تحدثها بعض الأنشطة الاقتصادية في المدن، كما تعمل على تقييم سياسة الحكومات، وترى هل أداء السلطة السياسية ناجح أم لا.

تستمد الجغرافية الاقتصادية موضوعاتها من عدة علوم طبيعية وبشرية:

- من العلوم الطبيعية تستعين بالجيولوجيا والمناخ والتربة والنبات والحيوان حين تريد فهم وزن المؤهلات الطبيعية في الإنتاج؛
- من العلوم الإنسانية تستعين بالسكان، والتاريخ، وعلم الاجتماع الذي ينيها في الوقوف على بعض مظاهر المقاولات أو الإدارات التي تحتضن نسبة هامة من النشيطين في المجتمعات الصناعية؛
- من علم الاقتصاد والعلوم المتصلة به كالتسويق والتجارة الخارجية (وهي علوم تركز في دراستها على المداخل، وطرق الإنتاج والعوامل الاقتصادية المؤثرة فيه، إضافة إلى دراستها للتجارة الدولية والأسعار)، تستمد المصطلحات، وطرق التفكير، والأسس النظرية حتى تسهم في تفسير العوامل الاقتصادية المؤثرة في إنتاج وتبادل واستهلاك السلع والخدمات، وعلى دارس الاقتصاد أن يدرس الجغرافيا الاقتصادية التي تعالج موارد الثروة الاقتصادية التي تهدف إلى تحقيق غايات الإنسان. ولفهم الفارق في تناول المواضيع بين عالم الاقتصاد والجغرافي الاقتصادي يمكن أن نعرض مثالا، ويتعلق الأمر بدراسة الذرة: فعالم الاقتصاد عند دراسته لمنتوج الذرة مثلا يتناول الموضوع من النواحي التي تتحكم في أسعاره، والعرض والطلب، وتقلبات الأسعار، وتكاليف الإنتاج، وتمويل مشروعات الإنتاج، والخزن والتسويق، دون الربط والوصف والتعليل

الذي يهتم به الجغرافي الاقتصادي، بينما الجغرافي الاقتصادي يعالج الموضوع من حيث طبيعة هذه الغلة، والعوامل المتحركة في إنتاجها، وتوزيعها الجغرافي، ويقوم بتقديم تحليل لهذا التوزيع وحجم الإنتاج.

وللجغرافية الاقتصادية علاقة وطيدة بعلم الإحصاء: فهي تعتمد عليه عند دراسة السلع والخدمات وذلك باستخدامها القياس الرياضي لتقديم معلومات دقيقة، ومعلوم أن رجل الإحصاء يقوم بوضع القوانين الرياضية التي تصلح للاستخدام في مجال الجغرافية الاقتصادية، ولذلك يستوجب على دارس الجغرافية الاقتصادية أن يهتم بالإحصاء.

تدين الجغرافية البشرية العامة جزئياً للجغرافية الاقتصادية، فقد اعتمدت عليها في تحليل التوزيع المجالي للإنتاج والاستهلاك، ولكن أيضاً في دراسة مشاكل المدينة.

بعد أن كانت جزءاً لا يتجزأ من الجغرافية البشرية العامة، استقلت الجغرافية الاقتصادية، وقد تطورت بعد تنامي تأثير الإنسان على البيئة، وتعدد مجالات هذا التأثير إلى الحد الذي استحال على الجغرافيين أن يحصروا كل مظاهر هذا التأثير في البيئة، وظهرت بالتالي فروع مستقلة مثل جغرافية الصناعة، وجغرافية الزراعة، وجغرافية النقل.

أصبحت الجغرافيا الاقتصادية تشكل علماً حيويًا (حقلاً) مستقلاً، منسجماً، جد غني ويبحث دائماً عن التجديد، بحيث يساير كل تغيير يطرأ على حاجات الإنسان وأسلوب كفاحه من أجل البقاء.

إن أول مفتاح للجغرافيا الاقتصادية هو مسألة:

- **الموارد الطبيعية:** فالولوج إلى الماء ضروري بالنسبة للعديد من الأنشطة الاقتصادية (الفلاحة، الإنتاج الصناعي، إنتاج الطاقة و..)، كما أن الصناعة بحاجة ماسة إلى مواد أولية ومصادر الطاقة.

ثاني مفتاح هو:

- السكان: لهم دور حاسم في الديناميكية الاقتصادية: فالنشاط الاقتصادي بحاجة لمستهلكين كثر يستقرون بالخصوص في المدن الكبرى حيث القدرة الشرائية عالية، كما أن النشاط الاقتصادي بحاجة إلى يد عاملة ترتفع كفاءتها في المتربولات الكبرى التي تتوفر على جامعات وأقطاب تكنولوجية ومختبرات للبحث، ونقل في المدن الصغيرة والمتوسطة التي تقدم أنشطة وخدمات عادية.

ثالث مفتاح هو:

- الولوج إلى تكنولوجيا النقل والاتصال، وخاصة التكنولوجيا الجديدة للإعلام والاتصال والبحث والتنمية.

تهدف هذه الدراسة إلى الوقوف على علم (الجغرافيا الاقتصادية) يعتبر من أكثر العلوم ديناميكية، علم يتميز بغنى مادته وتغيير مواضيعه باستمرار مسائرا بذلك كل تحول يطرأ على حاجات الإنسان وأسلوب كفاحه من أجل البقاء أو العيش. وسنحاول في هذه الدراسة تناول الاقتصاد والمجال الجغرافي باعتبار أن خصائص الأماكن والمجال الجغرافي تؤثر على الأنشطة والحركة الاقتصادية، سنرى في هذا الصدد كيف تتدخل الاختلافات المجالية والنقل وشبكات التيارات في الاقتصاد،

1- مضمون الجغرافية الاقتصادية والمراحل التي مرت منها

1- مضمون الجغرافية الاقتصادية

تختص الجغرافيا الاقتصادية بدراسة استغلال الإنسان للموارد الطبيعية للأرض وإنتاج السلع المختلفة، فضلا عن الخدمات المختلفة، وهي تنحصر في ثلاثة مواضيع أساسية:

1-1 الإنتاج

الإنتاج هو عملية تقوم على تحويل الثروة الطبيعية إلى سلع وخدمات موجهة لتلبية الحاجات الفردية والجماعية، بفعل عوامل الإنتاج كالعمل والرأسمال - التي تستعمل بنسب مختلفة- تعمل وحدات الإنتاج على خلق ثروات جديدة في الاقتصاد. هكذا يظهر الإنتاج كنتيجة لعمل يقوم به الإنسان، ومع ذلك لا يؤدي كل عمل إلى إنتاج: فالشخص الذي يزرع حقلا لاستهلاكه الخاص لا يحقق إنتاجا. يحقق الإنتاج عندما يتم تبادل المنتوجات في السوق أو عندما تكون هذه السوق نتيجة عمل مأجور، وبمعنى آخر نتكلم عن الإنتاج عندما يبيع المزارع منتوجه أو جزءا من منتوجه في السوق.

1-2 التبادل أو التوزيع

التبادل هو عملية تساعد على تلبية حاجات الإنسان أينما استقر.

يختلف التبادل بحسب:

- ❖ توفر شبكات النقل والموقع الجغرافي: فالموقع الجغرافي يؤثر على الأسعار، إذ أن قرب الخدمات يشجع على التنقل، وبالتالي يقلل من قيمة السلعة، ويزيد في الرواج الاقتصادي، والعكس صحيح؛
- ❖ ملكية وسائل الإنتاج: فالقطاع الخاص يبحث عن الربح، لهذا يرفع من قيمة المواد التي تخضع للتبادل، بينما الدولة تحافظ على الأسعار، وبالتالي على القدرة الشرائية للمستهلك.

يعرف التبادل في السنين الأخيرة نموا كبيرا نظرا لارتفاع حجم التجارة الدولية وحاجات الإنسان. حاليا تضمن الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي واليابان والصين أكثر من 80% من المبادلات العالمية. تصدر هذه الأقطاب سلعا (مواد مصنعة) وخدمات، ولكن أيضا رؤوس الأموال والمعلومات.

1-3- الاستهلاك

يمثل استهلاك السلع والخدمات المرحلة الأخيرة في المسلسل الاقتصادي، والاستهلاك هو سبب الإنتاج بجميع أشكاله، وهو أيضا هدف اقتصادي: فالاستهلاك هو الذي يولد الطلب على جميع السلع والخدمات الموجودة على الأرض. ويرتبط الاستهلاك بشكل وثيق بالمداخل: فكلما ارتفعت المداخل إلا وارتفع الاستهلاك. وتعتبر الولايات المتحدة الأمريكية الأكثر استهلاكا في العالم (25% من التجارة العالمية)، بسبب ارتفاع المداخل بها (64.674 دولار سنة 2018).¹ والاستهلاك أنواع:

- ❖ استهلاك مباشر: وهو استهلاك منافع وخدمات تُدمّر في هذا المسلسل (أكل المواد الغذائية، وحرق الفحم، واستهلاك البترول ومشتقاته، ..)؛
- ❖ استهلاك غير مباشر: وهو استهلاك منافع يمكن استعمالها عدة مرات لحد إتلافها (استهلاك الأثاث، والأدوات الكهربائية، ..)؛
- ❖ استهلاك لا يقضي على السلع (زيارة الأماكن الأثرية).

¹ - <https://www.ccifrance-international.org>>...

Les Etats- Unis en bref | CCI France International, 16 août 2018.

2- المراحل التي مرت بها الجغرافيا الاقتصادية

أدت التحولات التي طرأت على أحوال المجتمعات إلى ظهور علوم تهتم بدراسة الظواهر الاقتصادية وضمنها الجغرافية الاقتصادية التي تناول مواضيعها عدد كبير من الباحثين لدرجة أنها أصبحت من أكثر العلوم وضوحا ومراجعا، كما أنها أكثرها انتشارا، ويمكن أن نقسم المراحل التي مرت بها الجغرافية الاقتصادية إلى:

2-1- المرحلة القديمة (1882-1930)

ظهرت الجغرافية الاقتصادية في هذه المرحلة، ويعتبر العالم الألماني **جوتز أول** من كتب فيها سنة 1882 ليفصلها عن الجغرافية التجارية التي كانت تركز على دراسة إنتاج السلع الرئيسية وتجاريتها الدولية اعتمادا على الوصف وسرد الأرقام والجداول دون الاهتمام بالعوامل الجغرافية المؤثرة في الإنتاج والتسويق التي تهتم بها الجغرافية الاقتصادية.

لاحظ **جوتز** في سنة 1882 أن العالم ينقسم إلى دول منتجة وأخرى مستهلكة، وبحث في الأسباب التي أدت إلى ظهور الموارد في أماكن وغيابها في أماكن أخرى، وانتهى إلى أن هناك عوامل طبيعية كالترربة، وأخرى بشرية تتمثل في النقل واليد العاملة ورأس المال والسوق، اهتم **جونز** أيضا بدراسة أثر البيئة على إنتاج السلع والعلاقة بينهما: فالإنتاج لا يمكن أن يتم إذا لم تتوفر العوامل الطبيعية أولا. وفي سنة 1890، ظهر أول كتاب في الجغرافية الاقتصادية في الولايات المتحدة الأمريكية على يد **إلين سيمبل**، وزاد الاهتمام بالجغرافية الاقتصادية بعد الحرب العالمية الأولى لتوفير البيانات والمعلومات والخرائط المتعلقة بتوزيع الموارد.

ركزت الجغرافية الاقتصادية في هذه المرحلة على الإحصائيات، كما كانت تستعمل ما تستمده من الاقتصاد للوصف على وجه الخصوص.

2-2- المرحلة الممتدة من 1930 إلى 1970

اهتم الجغرافيون الاقتصاديون في هذه المرحلة بما جاء به كينز حول ضرورة تدخل الدولة في الاقتصاد وتشجيع الاستهلاك، وذلك لَوَعِيهِم بالتحويلات المرتبطة بأزمة 1929 التي أظهرت بأن الموارد والإنتاج لا يكفيان لضمان النجاح الاجتماعي، كما برز تيار في الولايات المتحدة الأمريكية يهتم بواقع الاتصالات عبر تبادل المعلومات.

نهجت الجغرافية الاقتصادية في هذه الفترة أسلوب الدراسة الكمية، كما اهتمت بالعلاقات بين الناس في المجال أكثر من اهتمامها بعلاقة الإنسان بالمجال.

2-3- المرحلة ما بعد سنة 1970

اهتم الجغرافيون الاقتصاديون في هذه المرحلة بدراسة المؤسسات (الدولة، المقاولات، المنظمات و...)، وعملوا على إدماج المجال بشكل أكبر في البحث، وذلك عبر دراسة المسافات، المسافات الزمن، المسافات الكلفة، اهتموا أيضا بشكل كبير بالبيئة وبجميع المستجدات في هذا المجال، وعلى رأسها التنمية المستدامة، والبحث عن حلول جديدة لتدبير المنظومات البيئية، وإلى جانب ذلك شكلت المظاهر الاجتماعية والثقافية مواضيع جديدة بالدراسة لشرح النجاح الاقتصادي المختلف للمجالات. هذا وخصصت الجغرافية الاقتصادية للاتصالات، وللاقتصادات الإقليمية والوطنية، ولتنظيم العالمي الجديد للصناعة تحليلا أكثر، وأعطت للعولمة نصيبا هاما من الدراسة بحيث أصبحت تهتم بإستراتيجية إعادة توطين فروع الشركات المتعددة الجنسيات، وخاصياتها ونتائجها. ويعتبر إنشاء مراكز نُظَم المعلومات الجغرافية- الخاصة بتدريب الطلبة على استخدام هذا التخصص- من أهم ميزات هذه الفترة في الجغرافية الاقتصادية.

عرفت الجغرافية الاقتصادية منذ بضع عشرات تحولات هامة كان أهمها، بدون شك، الرغبة في الأخذ بعين الاعتبار السياق الاجتماعي الذي تجري فيه الأنشطة الاقتصادية، لدرجة أنه يبدو من المناسب الآن الحديث عن الجغرافية السوسيواقتصادية.

المجال والنقل

النقل هو نشاط يقوم على مبادلات المنافع ونقل الأشخاص، وقد عرف تطورا كبيرا منذ أواسط القرن العشرين.

يطرح النقل مشكلا بالنسبة للباحث في الجغرافية الاقتصادية لأنه يهدف إلى تخطي المسافة والتقليل من الفوارق المجالية.

تفترض وسيلة النقل المثالية أن تكون سريعة، مجانية، وبقدرات غير محدودة، إلا أن الأمر غير ذلك. إن تحليل النقل يوضح إكراهات عديدة، وأبعادا خطيرة أحيانا يجب على المخطط أن يأخذها بعين الاعتبار، وبالأخص البعد الاجتماعي والبعد البيئي.

1- تطور كبير لكن إكراهات مجالية وزمنية واجتماعية واقتصادية وبيئية عديدة

1-1- النقل: تطور كبير

عرف النقل تطورا كبيرا: فبعد البحر، والواد، والطريق غير المعبدة التي سادت في فترة ما قبل الصناعة، عملت الثورة الصناعية على تحويل ظروف استعمال هذه الطرق التقليدية وأنتت بظروف استعمال جديدة في النقل البحري، كما تمت تهيئة موانئ كبيرة، كما ظهرت الطرق السيارة، وتطورت وسائل النقل، سواء بالنسبة للبضائع (طائرات شحن) أو للسكان بواخر كبيرة إلى السفن السياحية (des bateaux de croisière)، وتظل السيارة بالخصوص وسيلة النقل الفردية الأساسية على مسافات طويلة،

إذا اعتبرت السكة الحديدية من أهم ميزات النقل خلال الثورة الصناعية، فإنها فقدت أهميتها أمام الطريق منذ الحرب العالمية الثانية، وقد تميزت مرحلة ما بعد 1970 بتنمية الاتصالات السلكية واللاسلكية كركيزة لارتفاع حركات الإعلام مع الالتحام بتكنولوجيا الإعلام، وأصبحنا نتحدث عن الطرق السيارة للإعلام. هذا وأعلنت سنة 1969 عن مرحلة هامة في النقل الدولي مع أول رحلة عمومية لطائرة البوينغ 447 بين نيويورك ولندن، إذ يُمكن هذا الجهاز من نقل حوالي 400 مسافر بكلفة أقل من الأجهزة السابقة، وقد سمح

بولوج النقل الجوي لعامة الناس، إلا أنّ دور الطائرة يظل ضعيفا بالنسبة لنقل البضائع نظرا لارتفاع كلفة النقل. ظهر في هذه المرحلة أيضا القطار السريع le TGV في اليابان (275 كم/ الساعة)، وفي فرنسا (300 كم/ الساعة)، كما برزت إبداعات ترتبط بأزمة البترول، بحيث بدأ البحث عن مصادر طاقة بديلة (الطاقة الريحية والشمسية، والإيتانول الحيوي الذي يضاف إلى البنزين)، وظهرت السيارة الكهربائية.

تعتبر هذه المرحلة مرحلة النقل الفردي بامتياز لدرجة أنه أصبح المسؤول عن 80% من استهلاك البترول في الدول المتقدمة.

1-2-1- إكراهات مجالية وزمنية وأبعاد اجتماعية واقتصادية وبيئية

1-2-1- الإكراهات المجالية والزمنية

تفترض أنظمة النقل:

- الوجود في كل مكان، وأنية الخدمة، وإمكانية نقل مسافر أو بضاعة منعزلة. ينذر كثيرا أن تتوفر جميع هذه الشروط ولكن يبدو أن النقل الطرقي يقترب من ذلك أكثر من أنماط النقل الأخرى، إلا أن له مساوئ نذكر منها الاستهلاك الكبير للمجال (الطرق السيارة)، والأمن القليل، والتكلفة المرتفعة نسبيا.

- إزالة الفوارق المجالية، ولكن عليه أيضا أخذ المجال بعين الاعتبار، وبالأخص المجال الطبيعي.

خلقت التضاريس قنوات للنقل الطبيعي (الأودية، وقد عوضتها الطرق والسكك الحديدية)، كما خلقت عوائق طبوغرافية (جبال)، وأشكالا ملائمة لتنمية شبكات النقل (سهول وهضاب)، ويمكن للمناخ أن يشكل عائقا أمام إنشاء بنية تحتية وصيانتها واستغلالها (ثلوج، صقيع، فيضانات و..)، كما يمكن للغطاء النباتي أن يشكل عائقا (الغابة الاستوائية الكثيفة).

- بالنسبة لمتغيرة الزمن، يرتبط النقل عادة بالمدى الطويل، إذ يلزم في غالب الأحيان أكثر من جيل حتى تُقبل طريقة جديدة للنقل، كما يلزم عدة سنوات لإنجاز

الدراسات، وسنوات أخرى لاتخاذ القرارات وجمع الأموال لإنجاز البرامج، ومن جديد جيل إلى أكثر من جيل لإنجاز هذه البرامج، وهذه البنيات هي موجهة لخدمة عدة أجيال، بل للعمل لعدة قرون في بعض الأحيان.

1-2-2- الأبعاد الاجتماعية والاقتصادية للنقل

إن لبنيات النقل واستعمالاتها أبعادا كثيرة: فعلى المستوى الاجتماعي، يعتبر خطرها كبيرا على الحياة الإنسانية: ففي سنة 2018، تسببت الطريق في قتل 3485 شخص في المغرب حسب المجلس الوطني للوقاية من حوادث السير، وإلى جانب ذلك بلغ عدد الإصابات البالغة 120.000 إصابة، وتكلف حوادث السير حوالي 2,5 % من الناتج الداخلي الإجمالي، أي 17 مليار سنتم سنويا، مما يؤكد أنها معضلة حقيقية². ولا تقل الكوارث الجوية أهمية، وهي تنتج عن عدة أسباب لعل أبرزها حدوث الحرائق أو تحطم الطائرات في الجو على إثر التصادم بين طائرتين أو وقوع خطأ فني جسيم أو عمليات إرهابية أو تصفية حسابات بين الدول أو ... ونذكر من بين أهم الحوادث الجوية التي عرفها العالم تحطم الطائرة من طراز بوينغ 3 D 3C-707 في 22 يناير من سنة 1973 عندما حاولت الهبوط في مطار ملام أمينو الدولي في كانو في نيجيريا، مما تسبب في وفاة 176 راكب في الكارثة التي تعتبر الأسوأ في تاريخ نيجيريا، ويمكننا أيضا أن نذكر كارثة أكادير الجوية في 3 غشت من سنة 1975، حيث اصطدمت طائرة من طراز بوينغ 321C 707 بجبل عندما بدأت بالهبوط التدريجي بالقرب من مطار أكادير، وتسبب الحادث في مقتل جميع ركاب الطائرة وعددهم 188 شخص. وتعد كارثة 3 يناير 2004 من أفظع الكوارث التي عرفها الطيران المصري: فقد كانت تُقل ما يزيد عن 130 شخص من مطار شرم الشيخ إلى مطار شارل دوكول بباريس، وسقطت في البحر الأحمر، مما أدى إلى قتل جميع من كان على متنها والذين يحملون عدة جنسيات على رأسها سياح فرنسيين (139 راكب)، وقد اشتبه بعمل إرهابي، إلا أن محدودية تحطم الطائرة جعلت المختصين يؤيدون فكرة عدم انفجار الطائرة في الجو، وأنه قد حدث خطأ إنساني أو عطل ميكانيكي.

² - حوادث السير تكلف المغرب 17 مليار سنتم سنويا، الأحداث المغربية، المغرب اليومي 21h51 ، 18 Feb 2019.

وتعتبر كارثة لوكيربي أو "قضية لوكيربي" من بين أهم القضايا التي تناولتها الأخبار الدولية سنة 1988، ذلك أن طائرة تابعة لشركة الطيران الأمريكية ومتجهة من مطار لندن إلى مطار كينيدي بنيويورك تعرضت لتفجير مُدَوّ في سماء لوكيربي باسكتلندا شمال إنجلترا ، وذلك في 21 دجنبر 1988، مما أدى إلى قتل 259 مسافر معظمهم أمريكيون، وقد وجهت أصابع الاتهام إلى إيران التي تعرضت طائرة لها لقصف صاروخي أمريكي في 3 يوليوز 1988، وكانت الطائرة متجهة إلى الديار المقدسة عندما سقطت في الخليج العربي، وقد حدث ذلك بسبب توترات بين البلدين، وجهت أصابع الاتهام أيضا إلى المعمر القذافي الذي كان يدعم جميع الحركات الانفصالية في العالم، ومنها الجيش الجمهوري الإيرلندي بالمملكة المتحدة وغيره، ويرى من يدعم هذه الفكرة أن ليبيا لها علاقة بحادث المقهي الليلي ببرلين الذي استهدف جنودا أمريكيين، وأن تفجير لوكيربي جاء كجواب على القصف الأمريكي الذي استهدف طرابلس وبنغازي على إثر حادث برلين، وهناك تأويلا أخرى. وعلى أي فإن هذه القضية ذهب ضحيتها عدد كبير من الأبرياء لن تعوضهم 2,7 مليار دولار التي قدمها القذافي لأفراد عائلاتهم.

1-2-3- الأبعاد البيئية والصحية للنقل

لقطاع النقل أبعاد بيئية وصحية كثيرة، ففي المغرب عرفت حظيرة العربات نموا ملحوظا (ما يناهز 3.440.000 وحدة سنة 2014)،

جدول رقم 1: تطور عدد العربات بالمغرب حسب النوع والصنف

نمط النقل	2010	2011	2012	2013	2014
الدراجات النارية	31.353	33.765	36.141	38.792	41.101
السيارات لسياحية	1.976172	2.083710	2.202743	2.314826	2.423609
المركبات النفعية	783479	836598	885518	932803	973238
المجموع	2.791004	2.954073	3.124402	3.286421	3.437948

Source : Annuaire Statistique du Maroc, 2015

ارتفع هذا العدد - حسب وزارة النقل- إلى 4.060000 عربة سنة 2017³، وقد رافق النمو المستمر لوسائل النقل استعمال متنامي للمحروقات الأحفورية، بحيث تمثل 35% من الاستهلاك الوطني للطاقة، وهي تعتبر مصدرا هاما لانبعاث غازات الاحتباس الحراري، وعلى رأسها ثاني أكسيد الكربون، وغاز الميثان، وأكسيد الأوزون⁴، ويتفاقم الوضع مع تقادم عدد كبير من السيارات، وعدم احترام الضوابط البيئية (ضعف عمليات إصلاح المحركات)، إلى جانب أن 73% من العربات بالمغرب تعمل بالكازوال، وهو أكثر تأثيرا على الغلاف الجوي من البنزين. وعلى الرغم من أن المغرب يقوم بمجهود محمود من أجل تحسين جودة الكازوال المستعمل (PM10 و PM50 والكازوال الجديد)، ورغبته في تشجيع استعمال السيارة الكهربائية، إلا أن التأثير على الغلاف الجوي لا يزال قويا مع ارتفاع حظيرة العربات، وتنمية النقل الجوي. ويظهر أن السيارة الكهربائية لن تشكل حلا

³ - <https://www.medias24.com>plus-d...>

Plus de 4 millions de véhicules circulent officiellement au Maroc. 11 avr.2019

⁴ - يساهم قطاع النقل في المغرب ب 29% في انبعاث غازات الدفيئة حسب القطاعات الاقتصادية، ونشير إلى أن درجة حرارة الأرض ارتفعت خلال القرن الماضي ب 1°C و 0,6°C بين سنتي 1975 و 2000 ، ومن المحتمل أن تتعدى 3°C في نهاية القرن.

لأن الكهرباء يتم إنتاجها انطلاقاً من الطاقات الأحفورية إلا إذا تم الاعتماد على الطاقات البديلة. ويتسبب النقل - إلى جانب هذه التداعيات البيئية- في طرح جسيمات صغيرة تظل عالقة في الجو، إلى جانب المركبات العضوية الطائرة غير الميثانية⁵، ومواد أخرى منها ما يطرح انطلاقاً من عملية البحث عن المواد الأولية ومصادر الطاقة، إلى عملية إنتاج وسيلة النقل، ثم الإيصال إلى نقط البيع، فالاستخدام والصيانة، ثم الحوادث، وكل ما له علاقة بالنقل، يتسبب كل ذلك أو يعمل على تفاقم أمراض خطيرة وعلى رأسها أمراض القلب والأوعية الدموية، وأمراض العيون، ومرض السل، ومرض الربو، وسرطان الرئة، وتضاف إلى ذلك الوفيات المرتبطة بالتلوث الهوائي، خاصة في المدن الكبرى كالدار البيضاء ومراكش وطنجة.

يتسبب النقل البحري للبتروال في مخاطر كبيرة لم يسلم منها الساحل المغربي: ففي سنة 2014، انقلبت ناقلة Le Silver شمال ميناء طانطان، وكانت تحمل 5000 طن من البتروال الخام، ولم يتم استرجاع سوى 1500 طن من مجموع ما كانت تنقله. انطلقت الناقلة من جزر الكناري متجهة إلى محطة حرارية تقع على بعد 300 كم جنوب أكادير عندما ارتطمت بالصخور، وقد تم فعل كل شيء لتجنب كارثة بيئية، ويمكن أيضاً أن نذكر حادثة ناقلة البتروال إيريك، بتاريخ 12 دجنبر 1999، على الساحل الشمالي لفرنسا: كانت الناقلة تحمل 30884 طن من البتروال من ميناء دانكرك -شمال فرنسا- إلى إيطاليا، وقد تسبب الحادث في تلويث الساحل الشمالي لفرنسا على امتداد 400 كم، كما أدى إلى هلاك ما بين 150.000 و300.000 طائر. أما النتائج الصحية فلا تقل خطورة: ذلك أن الفيول الذي تسرب إلى البحر يحتوي على مكونات مسرطنة قدرت بحوالي 10 طن، وقدرت الكلفة البيئية سنة 2006 بـ 371,5 مليون أورو- وهي قليلة مقارنة بالواقع- وقدرت كلفة إزالة التلوث la dépollution ومعالجة النفايات بـ 200 مليون أورو، وكلفة تعويض الضحايا بـ 230 مليون أورو، وقد تمت متابعة كل المسؤولين عن الناقلة. دفعت كارثة إيريك الدول، سيما فرنسا، إلى اتخاذ إجراءات على مستوى الأمن البحري، ومحاربة

⁵- تتضمن المركبات العضوية الطائرة غير الميثانية أحادي أكسيد الكربون CO، والكلور، والفليور، والأزوت، والكبريت، والفوسفور، وعدة معادن.

التلوث البحري) الزيادة في المراقبة واستعمال ناقلات بمواصفات جديدة) للحيلولة دون حدوث هذا النوع من الحوادث الذي يتسبب في نتائج وخيمة على الأحياء داخل الماء، وتنتقل إلى الإنسان عبر الاستهلاك.

2 – النقل: تيارات متنوعة

يتميز سوق النقل بهيمنة الطلب عليه ويفضي ذلك إلى ظهور تيارات، وتهدف هذه الدراسة إلى معرفة الحركية الحالية لمختلف التيارات.

1- تيارات السلع أو المنافع المادية

يحتاج نقل المنافع المادية لمتطلبات خاصة، ويمكن تصنيف هذه المنافع إلى فئتين: المنافع الثقيلة أو ذات الحجم الكبير، والمنافع غير الثقيلة أو ذات الحجم الصغير.

1-1- المنافع الثقيلة أو ذات الحجم الكبير

يتم الاعتماد في نقل المنافع الثقيلة على وسائل نقل جد اقتصادية (القطار- الشاحنات الكبيرة)، خاصة إذا قطعت مسافات طويلة، ونميز ضمن هذا النوع من المنافع المنتوجات ذات القيمة العالية (منتوجات الترف والمنتوجات ذات التكنولوجيا العالية) التي لا تخضع لنفس الإكراهات، ذلك أن كلفة نقلها قليلة مقارنة مع قيمتها.

1-2- المنافع غير الثقيلة أو ذات الحجم الصغير

عندما نخرج من مجال المنتجات الضخمة، فإن لكل منتج متطلبات خاصة لا ترتبط بالكلفة فحسب (وإن عملنا دائما على التقليل من أهميتها)، يخص الأمر مثلا:

✓ السرعة بالنسبة للمنتوجات القابلة للتلف (الورود والمواد الغذائية الطرية على سبيل المثال)؛

✓ الالتزام بالمواعيد بالنسبة للمنتوجات التي يجب إيصالها في وقت معين كالأدوية وقطع الغيار؛

✓ الحفاظ من التلف بالنسبة للبيض مثلا أو القارورات؛

✓ احترام سلسلة البرودة بالنسبة للمنتوجات الجامدة؛

✓ الحفاظ على النظافة والجودة : يخص الأمر بعض المنتوجات كالمسك والحليب واللحوم.

3-1- نقل السلع: خصائصه وأنماطه

يتميز النقل بخصائصه وأنماطه المتعددة.

3-1-1- 1- خصائص النقل

✓ **النقل البحري:** نقل رخيص يضمن بالأساس نقل البضائع الثقيلة على المستوى

البيقاري، ويتم بالخصوص بواسطة سفن متخصصة؛

✓ **النقل الداخلي:** نقل رخيص يستعمل أيضا لنقل البضائع الثقيلة؛

✓ **النقل عبر القنوات:** نقل رخيص يستعمل للمواد السائلة كالبتترول والغاز وبعض

المواد الكيماوية.

3-1-2- أنماط نقل السلع

ينقسم النقل إلى أنماط متعددة:

□ **السكك الحديدية:** كانت وسيلة النقل المعتمدة خلال الثورة الصناعية، ولازال هذا

النمط يحتفظ بمزاياه : فهو يوفر الأمن، كما أن له قدرة كبيرة، ثم إنه جد مقتصد للمجال،

ويستعمل الطاقة بشكل ضعيف، وله مردودية متزايدة تسمح بمواجهة ساعات الذروة،

ولكن له حدود: فهو غير قادر على خدمة كل نقطة في المجال.

تضمن السكة الحديدية نسبة كبيرة من النقل العالمي للبضائع والأشخاص.

□ **الطريق:** أصبحت الطريق مهيمنة بالنسبة للأشخاص والبضائع (باستثناء البضائع

الثقيلة)، وعلى الرغم من كلفتها المرتفعة (تفوق بكثير كلفة السكة الحديدية)، فهي تسمح

ب "دق الأبواب بدون أوقات".

تستهلك الطريق المجال والطاقة بشكل كبير، ولا تضمن أمنا كبيرا، كما أنها تلحق

أضرارا بالبيئة (الضجيج وتلوث الهواء)، ولا تتكيف سوى مع المسافات القصيرة

والمتوسطة.

تضمن الطريق 3/4 النقل العالمي للمسافرين، وحجما أقل بالنسبة للبضائع.

□ **الطائرة:** تظل الطائرة وسيلة نقل مكلفة خاصة بالنسبة للبضائع. يزداد الإقبال على هذه الوسيلة حاليا من طرف المسافرين مع تطبيق شركات النقل أسعارا تفضيلية، خاصة بالنسبة لرجال الأعمال الذين ينتقلون على مسافات متوسطة وطويلة والأشخاص الذين ينتقلون على مسافات طويلة.

أدت التطورات الحديثة على مستوى النقل إلى ظهور الطرق السيارة البحرية
' Le transport multi modal

وتقوم على نقل الشاحنات في سفن كبيرة من ميناء إلى ميناء آخر للتخفيف من الضغط على الطرق.

2- تيارات العمل

تتمو حركية الأشخاص في إطار نظام هجرة دولية تتكون في نفس الوقت من تيارات اليد العاملة من مستوى بسيط، وحركية الكفاءات.

2-1- الهجرات ذات الطابع الاقتصادي: تطور كبير

تعتبر الهجرة الدولية من أجل العمل ظاهرة قديمة، وقد عرفت تطورا كبيرا في العشرينات الأخيرة، بحيث ارتفع عدد الأشخاص المعنيين بهذه الظاهرة إلى 214 مليون شخص، أي تقريبا 3% من مجموع ساكنة الأرض، بعد أن كانوا لا يتجاوزون 75 مليون مهاجر سنة 1960. وبعد أن كانت هذه الهجرة تخص عددا محدودا من الدول، أصبحنا نقف على عولمة التيارات الهجرية مع اتجاهات إقليمية نحو عدة مجالات: هجرة من الجنوب نحو الشمال، وهجرة من الجنوب نحو الجنوب (نحو دول مجلس التعاون الخليجي على سبيل المثال)، أصبحنا أيضا نقف على منع مغادرة التراب الوطني في جزء من دول العالم (الدول الاشتراكية وكوريا الشمالية على سبيل المثال)، وكذا صعوبة الدخول إلى بعض الدول (الاتحاد الأوربي حاليا).

2-1-1- تنقل اليد العاملة

تميزت الوضعية الاقتصادية العالمية ابتداء من الستينات من القرن الماضي بتفاوتات جد مقلقة، إذ وقفنا على ركود اقتصادي ونمو ديمغرافي وفقير من جهة، ونمو اقتصادي

وركود ديمغرافي ورفاهية من جهة أخرى، وقد أفرزت هذه الوضعية تدفقات هجرية هامة عملت جزئيا على الأقل على تعويض النقص في اليد العاملة في دول الاستقبال. ويمكن القول أن هذه الهجرة لم تعد دولية إلا مع تكوين الدولة القومية، وقد اتخذت بعدا كبيرا مع نهاية الأمبراطوريات التركية، والنمساوية - المجرية، والاستعمارية، والتقسيم السياسي للكرة الأرضية، ومضاعفة الحدود الوطنية، إذ مر عدد الدول في العالم من تقريبا 60 دولة في بداية القرن العشرين إلى 197 دولة حاليا، منها 193 دولة تم الاعتراف بها وهي أعضاء في الأمم المتحدة و 4 دول غير أعضاء وهي: الفاتيكان، وفلسطين، وجزيرتين قريبتين من نيوزيلاندا.

تنمو التيارات الهجرية بين دول قريبة جغرافيا وتتميز باختلافات قوية كما هو الحال بالنسبة لأمريكا الوسطى ومنطقة البحر الكاريبي⁶ والولايات المتحدة الأمريكية، وأوروبا الشرقية وأوروبا الغربية، توجد أيضا تفاوتات داخل كل مجموعة من المجموعتين وتفرض هي الأخرى تيارات هامة: هكذا توجد في العالم المتقدم تدفقات هجرية بين أوروبا الغربية وأمريكا الشمالية وأستراليا، وبين كندا والولايات المتحدة الأمريكية. ومن جهة أخرى، أدى النمو الاقتصادي الذي شهدته بعض دول العالم النامي إلى خلق تيارات هجرية من أجل العمل من مجالات مختلفة :

✓ من المغرب العربي إلى دول الخليج البترولية؛

✓ من آسيا وأوروبا إلى هونغ كونغ وماليزيا وسنغفورة.

ويعرف العالم حركات هجرية قليلة من دول الشمال نحو دول الجنوب من أجل دعم

تقني أو ثقافي أو هما معا.

تصنف الدول التي تحتوي على نسب هامة من الأجانب إلى:

✓ دول الهجرة التقليدية ذات الاقتصاد الدينامي وهي: الولايات المتحدة الأمريكية وكندا

وأستراليا؛

⁶ - منطقة البحر الكاريبي: يتم وصفها بالبحر الأبيض المتوسط الجديد، وهي تضم عدة جزر منها جزيرة الدومينيك، كوبا، الجامايك، هايتي، بورتوريكو، الكوادلوب، وغيرها من الجزر .

✓ دول أوروبا الغربية الصناعية: التي احتاجت لفترة طويلة لعمال ذوي كفاءات ضعيفة لأنشطة كثيرة وتعرف حاليا توجهها نحو الهجرة من مستوى عالي، ونذكر على سبيل المثال ألمانيا وفرنسا وإسبانيا وإيطاليا؛

✓ الدول المنتجة للبترول: ونميز ضمنها المملكة العربية السعودية وقطر والبحرين حيث اليد العاملة المحلية غير كافية.

ظلت الهجرة من أجل العمل لفترة طويلة مظهرا انتقائيا بحيث خصت بالأساس العنصر الذكوري من 20 إلى 35 سنة، وقد بدأت تميل إلى التأنيث، وبالتالي إلى التوازن. يعتبر التوزيع الجغرافي لليد العاملة عاملا لتوطن الأنشطة الاقتصادية بشكل عام. وهكذا فإن الأنشطة الاقتصادية المتخصصة التي تستعمل تكنولوجيا عالية والتي يلعب فيها الإبداع والإعلام دورا كبيرا تضطر إلى الاستقرار في المتروبولات الكبرى لأمريكا الشمالية وأوروبا الغربية واليابان حيث تجد اليد العاملة ذات الكفاءة العالية. أما الأنشطة الصناعية التي لا تتطلب آلات متطورة وتستعمل يدا عاملة ذات كفاءة متوسطة فتبحث عموما عن الدول حيث كلفة اليد العاملة ضعيفة، إذ من الصعب تنمية مقولة لتصميم البرمجيات *une entreprise de conception des logiciels* في الغابون أو خلق معامل للنسيج من المستوى البسيط في ألمانيا.

تتحدّد أنواع الأنشطة الاقتصادية بخصائص اليد العاملة المحلية.

يسمح العمل عن بعد *le télé travail* حاليا بتحرير النشاط الاقتصادي من إكراه توطن اليد العاملة، إلا أنه يظل محدودا رغم الآمال التي علقنا عليه منذ السبعينات من القرن الماضي. ويبدو أن جميع الأعمال التي ترتبط بالمعلومات تتعامل عن بعد بما أن جميع المعطيات المعالجة يمكن أن تُنقل بواسطة الهاتف أو "الفاكس" أو الشبكة العنكبوتية، وهي مسألة لا تخص إلا المعالجة البسيطة للمعلومة (الكتابة مثلا)، لكن كلما كانت المعلومة معقدة وحساسة ومعالجتها متطورة للغاية فإن حضور المتحاورين يصبح ضروريا، وهكذا الأمر بالنسبة للتعليم والصحة والنصيحة القانونية إلخ، ويمكن القول أنه لا يمكن للعمل عن بعد لحد الساعة أن يحرر الاقتصاد من توطن اليد العاملة.

يرافق العولمة الاقتصادية تيارات متزايدة من المهاجرين.

إذا ارتبطت الهجرة من أجل العمل من الدول النامية إلى العالم المتقدم بتدفقات كثيفة من مستوى ضعيف، فإننا نقف منذ بضع سنوات على هجرة كفاءات عالية.

2-1-2- حركية الكفاءات أو هجرة النخب أو "هروب الأدمغة"

إذا هيمنت على الهجرات الدولية من أجل العمل تدفقات كثيفة من مستوى ضعيف من الجنوب نحو الشمال ، فإننا نقف منذ سنوات على حركية الكفاءات أو ما يسمى بـ "هروب النخب"، وإن كانت التسمية في الحقيقة غير ملائمة بما أن لا أحد يجبرهم على مغادرة البلد والاستقرار في بلدان أخرى.

تعتبر حركية الكفاءات ظاهرة قديمة، وقد نشطت في أوروبا في اتجاه الولايات المتحدة الأمريكية منذ الأربعينات من القرن الماضي، وهي تتزايد باستمرار، كما أن أشكالها تتطور، وتُحدّدُ الظاهرة بفقدان أصحاب الكفاءات أكثر من اكتسابهم.

أصبحت حركية الكفاءات تمس الدول المتقدمة والنامية على حد سواء، وتعتبر فرنسا حالياً ثاني دولة في العالم بعد الهند على مستوى حركية الكفاءات، وتفقد فرنسا الكفاءات لصالح إنجلترا وسويسرا للهروب من التمييز والضرائب.

على مستوى العالم النامي يمكن القول أن:

● 1, 7 مليون طالب ينتمون للدول النامية لم يرجعوا إلى بلدهم بعد إنهاء دراستهم في الخارج؛

● 38% من الهنود (الذين ينتمون لدولة الهند) المستقرين في الولايات المتحدة الأمريكية لهم مستوى ماستر أو دكتوراه؛

● 1/3 الأفارقة الحاصلين على شهادات عليا يعملون خارج إفريقيا؛

● 25% من الإيرانيين؛ و 17% من الجمايكيين؛ و 10% من الفلبينيين الحاصلين على شهادات يعلمون في دول منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية⁷.

⁷ - منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية L'OCDE: هي منظمة تضم أوروبا الغربية، وأمريكا الشمالية، واليابان، وأستراليا، ونيوزيلاندا، وكوريا، ودولة التشيك، والشيلي، واستونيا، و...

وحسب بعض المصادر، فقد أصبح المغرب يفقد العناصر ذات الكفاءات العليا بشكل كبير، بحيث أن عددا كبيرا من الطلبة يوظفون في الدول الغنية بعد نهاية دراستهم، ويظهر

أن 38.000 طالب مغربي يعيشون في فرنسا، حيث معظمهم لن يرجعوا إلى المغرب⁸، وتشير بعض المصادر إلى أن ما لا يقل عن 8000 شخص حاصل على شهادة التعليم العالي من كل المسالك التي تنتمي إلى التعليم العام والخاص يغادرون المغرب كل سنة، وذلك بعد العمل لفترة وجيزة في المغرب، وضمن هذا العدد نجد 600 مهندس، أي ما يعادل عدد الحاصلين كل سنة على الشهادات من المدارس العليا المغربية التي تسلم شهادات للمهندسين⁹، ويضاف إلى هذه الأطر 1200 من رجال الأعمال، ويظهر أن 7000 طبيب مغربي يوجدون في فرنسا وأن المهندسين يُعدون بالآلاف¹⁰، ويتم هذا الضياع بالنسبة للاقتصاد المغربي لصالح مقاولات أجنبية تستقطب في بعض الأحيان أصحاب الشهادات بطرق ملتوية، وقد تستقطبهم أثناء دراستهم، وأحيانا أخرى ساعة تخرُّجهم وتَسَلَّمهم الشهادات، بل إنه تبين أن ثلاث مقاولات تأتي إلى المغرب كل 15 يوما لاستقطاب على الأقل عشرة مهندسين مغاربة¹¹، وتقترح هذه المقاولات أعمالا وأجورا وظروف عيش جيدة، وإعطاء الجنسية على المدى الطويل، وتأتي فرنسا في مقدمة هذه الدول، وتليها كندا، ثم الإمارات العربية المتحدة، وبنسبة أقل الولايات المتحدة الأمريكية، وتُختار هذه الأطر المغربية لتخصصها في مهن ذات قيمة مضافة عالية¹²، وتتعدد الأسباب التي تدعو

⁸ -Aujourd'hui de Maroc

ESSABBAN Dounia. Fuite des cerveaux : l'élite doit s'atteler à les répertorier.

Aujourd'hui Le MAROC, Septembre 11, 2018.

<http://aujourd'hui.ma/emploi/fuite-de-cerveaux-lelite-doit-satteler-a-les-repertorier>.

⁹ -Actu maroc.com

Où sont les cerveaux marocains. Actu- Maroc- Juillet- 26. 2018.

www.actu.maroc.com/ou-sont-les-cerveaux-marocains/

¹⁰ -Aujourd'hui le Maroc

ESSABBAN Dounia, op. cit.

¹¹ -Leseco.ma

MBAYE Khadim, fuite des cerveaux. 6000 nouveaux informaticiens pour colmater la brèche, 6 mars, 2019. affichage : 1059.

¹² -actu- maroc.com

Où sont les cerveaux marocains ?

خريجي الجامعات والمدارس العليا بالمغرب وخارج المغرب إلى الاستقرار بالخارج،
ونذكر منها:

- ★ ضعف الأجور الموزعة بالمغرب؛
- ★ قلة فرص العمل التي تسمح للمتخرج بصقل مواهبه؛
- ★ الرغبة في توفير ظروف أفضل للعيش للمتخرج وأسرته؛
- ★ قلة أو عدم وجود مقاولات تحتاج لبعض المعارف.

2-1-2-1 - حركية الكفاءات: انعكاسات كثيرة إيجابية وسلبية

أبرزت الدراسات أن لحركية الكفاءات انعكاسات كثيرة، سواء على مستوى دول
المغادرة أو دول الاستقبال.

✦ خسارات دول المغادرة

يؤثر عدم استفادة دول المغادرة من كفاءات أبنائها - الذين يستقرون بالخارج - على
عدة قطاعات وطنية، وهكذا تعاني دول المغادرة من:

✓ عدم استرجاع تكلفة التكوين الأصلي

يتعلق الأمر بضياع في تكلفة التكوين بالنسبة للدولة وللأسرة: فعلى مستوى المغرب،
يتخرج كل سنة تقريبا 1800 مهندس سنويا، وهذا العدد لا يغطي حاجات البلاد (8000
مهندس سنويا)، وترتفع كلفة تكوين مهندس واحد خلال الخمس سنوات من التكوين في
المدرسة الوطنية للبريد والاتصالات إلى حوالي 1 مليون درهم، ويتعلق الأمر بمدفوعات
مالية على مستوى التربية والتعليم (يتعلق الأمر بمدفوعات الموارد البشرية، إذ تشكل
أجورها قسما هاما من المدفوعات العامة في الوظيفة العمومية المغربية).

✓ النقص في اليد العاملة المؤهلة

تفقد دول المغادرة- بسبب هذه الحركية - ألمع العناصر التي تسهم في التنمية الاقتصادية: ففي المغرب على سبيل المثال تمس الظاهرة بشكل كبير قطاع الصحة، وهو مهدد بأن يعاني أكثر، وتشير الدراسات إلى أن المغرب فقد 50% من الصيادلة والممرضين وأطباء الأسنان والأطباء.

يؤهل تكوين هذه الفئات لشغل قطاعات هامة في بلدانها والحصول على أجور مرتفعة من شأنها أن تسهم في تحريك الاقتصاد، ومن جهة أخرى فإن هذه الدول تفقد جزءا من المداخيل التي يمكن أن تخضع للضريبة ويعاد توزيعها، وبالتالي فهي لا تستفيد من الاستثمار في تعليم وتكوين هذه الفئة من أبنائها.

لقد أصبحت الدول المعنية بهجرة الأدمغة تعاني كثيرا من قلة الموارد البشرية المؤهلة، وقد قررت الحكومة المغربية - بدعم من المهنيين- تيسير عملية توظيف المهندسين الأجانب، أوروبيين وأفارقة، بالإضافة إلى تقليص مدة حصولهم على تأشيرة العمل، بحيث مرت من شهر أو أكثر إلى 48 ساعة، وذلك لمواجهة النقص الحاصل في قطاع التكنولوجيا الجديدة، خاصة قطاع الرقمية والإعلاميات ، كما أطلق المغرب عرضا جديدا للتكوين المجاني لفائدة المغاربة أصحاب شهادات باكالوريا + 3 في المسالك العلمية، وسُمِّيَ بشهادة التأهيل المهني، ويمتد هذا التكوين على 9 أشهر، حيث سيخضع الطالب طيلة 6 أشهر لتكوين نظري، و3 أشهر تتم داخل مقولة تنخرط في هذا البرنامج، ويتضمن هذا البرنامج خمس وحدات كالتقنيات، والخدمات، وأنظمة المعلومات، واللغات...، ولا يُلزم هذا التكوين المقولة - التي تتحمل أعباء تدريب المرشح- توظيف المرشح، إذ ستتكلف وكالة إنعاش الشغل والكفاءات بدفع فاتورة هذا التكوين التي ترتفع إلى 24000 درهم/ الشخص، ويظهر أن المغرب له ميزانية لضمان تكوين 4000 معلوماتي، ويرتهن نجاح هذا البرنامج أيضا بمدى انخراط وزارة التربية الوطنية والتكوين المهني، والتعليم العالي والبحث العلمي، ومؤسسات أخرى ستسهم في تمويل هذا البرنامج الذي سيُفتَح مرتين في السنة في جميع جهات المملكة، وسيتم تكوين 6000 مهندس، وستضمن وكالة إنعاش الشغل والكفاءات انتقاء المرشحين، وتتبع اندماج المستفيدين. ومع ذلك، فإن المغرب مطالب بالقيام بمجهود كبير من أجل تشجيع مواهبه الثقافية على العودة إلى الوطن

الذي قدم لهم الكثير، وتجاوز التخوف من عدم الاندماج في وسط نشأوا فيه واحتضنهم. ويمكن الاقتداء بالنموذج الإسباني الذي قام بإحصاء جميع الكفاءات التي تركت البلد للدراسة في الخارج ولم تعد، وقد تم تتبعها، والذهاب لرؤيتها وتشجيعها على العودة إلى إسبانيا.

يرتبط حل إشكالية هجرة النخب بالمغرب جزئيا بالعمل على توظيف الأشخاص حسب استحقاقاتهم، والتوقف عن توظيف أشخاص بأجور ضعيفة أو موصى بهم، وأيضا بدفع الآباء - الذين يستدينون في معظم الأحياء من أجل تكوين أبنائهم- على تشجيع أبنائهم على العودة إلى الوطن.

✦ مكتسبات دول الاستقبال

تسمح هجرة النخب لدول الاستقبال بتحقيق أرباح كثيرة تتمثل في:

← اقتصاد تكاليف التكوين الأولي: فقد حققت الولايات المتحدة الأمريكية اقتصادا بمستوى 17 مليار دولار في التسعينات من القرن الماضي، ولاشك أن هذا الرقم ارتفع بعد هذا التاريخ؛

← الحصول على يد عاملة قليلة المطالب: يتقاضى المهندسون الأجانب في الولايات المتحدة الأمريكية أجرا يقل ب 15 إلى 30% عن أجر الأمريكيين.

2-2-1-2- مسألة أكثر تعقيدا

إن مسألة حركية الكفاءات هي في الحقيقة أكثر تعقيدا مما يظهر، ذلك أن من البلدان من تستفيد من التجارب التي تم اكتسابها عند الرجوع الدائم أو المؤقت لجاليتها بالخارج، كما تستفيد من الأموال التي يتم إرسالها إلى البلد الأصل، وخلال الاجتماع الذي عقده في دلهي في يناير 2003 ألمع المهندسين الذين يعملون خارج البلاد، صرح الوزير الأول الهندي: " نريد تحويل "هجرة الأدمغة" إلى هجرة ربح، ما يهمنا ليس ثروتكم ولكن ثروة تجاربكم". وعلى الرغم مما قيل، فإن تحويلات رؤوس أموال الجاليات الأجنبية المقيمة بالخارج إلى بلدان المغادرة تقدم خدمات كثيرة للدول والمجتمعات.

2-1-3 - الهجرة غير الشرعية: تطور كبير بسبب التوترات والتفاوتات في العالم

أدت التفاوتات الاقتصادية، والتوترات السياسية في العالم، والظروف الاقتصادية الصعبة التي تعرفها الدول النامية، ناهيك عن الاختلافات المجالية والاجتماعية بهذه الدول، والرغبة في تحسين ظروف العيش، إلى غير ذلك من الأسباب إلى ظهور هجرة غير شرعية، وقد تفاقمت منذ بداية الألفية الثالثة، بحيث أصبحنا نقف حالياً على تيارات غير منقطعة للسكان الذين ينتقلون من سوريا، وأفغانستان، والسودان، والمغرب وغيره من الدول الإفريقية نحو أوروبا، محاولين عبور البحر الأبيض المتوسط، ومخاطرين بحياتهم. وحسب المندوبية السامية للاجئين - التي تدلى بواقع الهجرة غير الشرعية في العالم- فقد لقي 2262 مهاجر غير شرعي حتفهم في البحر المتوسط سنة 2018 عند محاولة العبور إلى الضفة الشمالية، بينما وصل 113.482 شخص إلى أوروبا عبر البحر، وإذا أضفنا حوالي 7000 مهاجر سجلوا في سبته ومليلية في نفس السنة، فإن عدد الذين نجحوا في الوصول إلى أوروبا هو 120.205 شخص، وهو رقم يَقلُّ بكثير عن نظيره سنة 2015، حيث سجل رقم قياسي وهو 1.015.000 مهاجر غير شرعي، وقد أصبحت إسبانيا سنة 2017 أول بوابة أوروبية، وذلك بـ 55.756 مهاجر غير شرعي، بعد أن أصبحت إيطاليا تُغلق أبوابها أمام البواخر الإنسانية (23.371 مهاجر)، أما اليونان فاستقبلت 32.497 مهاجر. وتعتبر غينيا أول دولة طاردة للسكان سنة 2018، وذلك بـ 13.068 مهاجر، يليها المغرب بـ 12.745 شخص، ثم مالي بـ 10.347 شخص، وتليها سوريا، وأفغانستان والعراق. وحسب منظمة الأمم المتحدة، يموت في البحر الأبيض المتوسط يوميا على الأقل 12 مهاجراً، وترتبط أسباب الهجرة على العموم بتكديس المهاجرين في قوارب ذات جودة متدنية ولا تتحمل السفر، بالإضافة إلى الظروف المناخية السيئة، كما ترتبط بالطرق الملتوية التي يلجأ إليها المهاجرون لتجنب ضبطهم من طرف السلطات المعنية، وكل ذلك من أجل تحقيق أرباح عالية. وقد ساهم خفر الشواطئ الإيطالية في نجدة 18.000 مهاجر سنة 2016، حيث تم إنقاذ 7000 مهاجر غير شرعي في يوم واحد في نهاية شهر غشت من سنة 2016*. وفي 3 نونبر من سنة 2018، أنقذت البحرية الملكية المغربية 136

* - وفي نفس السياق، أنقذ خفر الشواطئ الإيطالية 8500 شخص يومي 15 و 16 أبريل من سنة 2017.

مهاجر سري في عرض طنجة والحسيمة، وكانوا يوجدون في ثلاثة قوارب هشة وتم إرجاعهم إلى ميناءي الناظور والقصر الصغير، كما قامت البحرية الملكية المغربية في 28 دجنبر من سنة 2018 بإنقاذ 367 مهاجر غير شرعي في السواحل المغربية، معظمهم من إفريقيا جنوب الصحراء ويوجد ضمنهم نساء وأطفال، وإلى جانب ذلك أحبط المغرب 68.000 محاولة هجرة غير شرعية¹³.

يقوم المغرب منذ فترة طويلة بمجهود كبير لمكافحة الهجرة غير الشرعية إلى أوروبا، وقد كثف هذا المجهود بعد أن أصبح مجال استقبال المهاجرين من إفريقيا جنوب الصحراء، وأيضا بعد أن أصبحت الطريق الهجرية البحرية بين المغرب وإسبانيا الأكثر استعمالا حسب المنظمة الدولية للهجرة، وقد وضع - أي المغرب- في بداية نونبر من سنة 2018 قانونا جديدا للدخول إلى البلد بالنسبة للقادمين من أربعة دول إفريقية وهي: مالي، والكامبون، والكونغو برازافيل، وغينيا كوناكري، وذلك على الرغم من إعفائهم من تأشيرة السفر، بحيث أصبح عليهم أن يملؤوا طلب الموافقة على السفر إلكترونيا 96 ساعة على الأقل قبل التاريخ المرتقب لرحلتهم إلى المغرب، وعلى المسافرين أن يحددوا على هذه الوثيقة الهدف المحدد لرحلتهم (عمل، دراسة، سياحة...)، وكل ذلك بهدف تيسير المرور على مستوى الحدود، والحد من التدفقات الهجرية من هذه الدول، ويستثني من هذا القانون جميع الذين يتوفرون على بطاقة إقامة سارية المفعول، والأشخاص المتزوجين بمغربي أو مغربية الذين عليهم أن يحملوا معهم عند وصولهم إلى المغرب وثائق تُثبت حالة الزواج.

لا تقتصر الهجرة السرية على إفريقيا وآسيا، بل هي ظاهرة تخص عدة مجالات في العالم ومنها أمريكا الجنوبية، بحيث من المحتمل أن تنمو الهجرات ذات الطابع الاقتصادي تحت تأثير التفاوتات بين الدول وذلك في دول فقيرة في أمريكا الجنوبية ككولومبيا، والإكواتور، والبيرو، وبوليفيا، والشيلي، وفنزويلا وغيرها من الدول.

¹³ - TELQUEL mobile. telquel.ma

367 migrants secourus par la Marine Royale au large des côtes marocaines.
Migration- Le 28 DECEMBRE 2018 , par AFP

3- التحويلات المالية المرتبطة بالهجرة

قدرت البنك الدولي تحويلات المهاجرين بالخارج إلى البلدان الأصل سنة 2015 بـ 581 مليار دولار، وتتم معظم هذه التحويلات (74,2%) في اتجاه الدول النامية، وتعتبر الهند أول دولة استقبلت التحويلات من الخارج سنة 2015 (69 مليار دولار). أما المغرب فيعتبر ثالث دولة في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا (6,4 مليار دولار أي ما يساوي 62 مليار درهم) بعد مصر (19,7 مليار دولار) ولبنان (7,2 مليار دولار) على مستوى التحويلات المالية من الخارج، حيث ما بين 85 إلى 90% من هذه التحويلات- أي نحو المغرب- تصدر من دول الاتحاد الأوربي، وقد ارتفع حجمها بحيث بلغت 6,88 مليار دولار في 1 يونيو 2017، أي ما يعادل 65,4 مليار درهم، وهو مستوى قياسي منذ سنة 2011، وهذا الرقم هو أضعف من الحقيقة، إذ هناك مدفوعات لا يتم حسابها (هدايا، نقل الأموال بطريقة غير قانونية إلخ).

تخلف تحويلات الجاليات الأجنبية المقيمة بالخارج آثارا إيجابية وسلبية.

3-1- الآثار الإيجابية لتحويلات الجاليات الأجنبية المقيمة بالخارج

تسهم تحويلات أموال الجاليات الأجنبية المقيمة بالخارج في تحسين الوضع الاقتصادي للدول، بالإضافة إلى ظروف عيش الأسر المستقبلية: ففي المغرب، تسهم هذه الأموال في نقل التكنولوجيا، وشراء البذور والمواد الفلاحية، وتوظيف الأجراء، كما تعتبر مصدرا للعملة والمداخيل بالنسبة للدولة والأسر: ففي سنة 2017، مثلت هذه التحويلات ثاني مصدر للعملة الصعبة بعد السياحة (65,4 مليار درهم مقابل 69,7 مليار درهم بالنسبة للسياحة)، وقد سمحت بتغطية 64% من العجز التجاري لسنة 2017، وهي نسبة هامة منذ سنة 2007، سمحت هذه التحويلات أيضا بدفع قسط من الفاتورة الطاقية، وهي إلى جانب ذلك شاهد على التضامن الكبير بين المهاجرين المغاربة وعائلاتهم، إذ أنها تشكل مصدرا هاما ونسبيا مستقرا للدخل بالنسبة لعدد كبير من الأسر، وتستفيد المناطق القروية بنسبة 30 إلى 40% من هذه التحويلات حيث تخصص للتغذية، واللباس، والسكن، والصحة والتعليم. وعلى الرغم من أن نسبة هامة من هذه الأموال تخصص للاستهلاك، فإنه يظهر أن الجالية

المغربية المقيمة بالخارج أصبحت تميل أكثر فأكثر إلى الاستثمار في المغرب مساهمة في خلق ثروات وأعمال، ويمثل العقار القطاع الرئيسي لاستثمار المغاربة المقيمين بالخارج، مما يجسد حجم التعلق بالبلد الأصل. إلا أن هذا النوع من المشاريع، كما هو الحال بالنسبة لبقية المشاريع الأخرى كالتجارة البسيط مثلا، يخلق مناصب شغل وقيمة مضافة ضعيفة، مما يفرض مرافقة هذه الفئة من المستثمرين من أجل استغلال جيد لأموالها.

عمل المغرب على خلق المجلس الوزاري لأعمال المغاربة المقيمين بالخارج لدعم العلاقة والسياسة المغربية اتجاه هذه الفئة من المواطنين، وهو يعتبر - أي المغرب- البلد الوحيد في إفريقيا الشمالية والشرق الأوسط الذي له استراتيجية وطنية حول قضايا الهجرة من أجل تحسين الخدمات الموفرة للمهاجرين المغاربة والإجابة على انتظاراتهم¹⁴.

3-2- الآثار السلبية للتحويلات المالية للجاليات المقيمة بالخارج

يعتبر رجوع المهاجر إلى البلد الأصل بتجهيزات وأموال إشارة على النجاح الاجتماعي بالنسبة للذين لم يغادروا البلد، مما يؤدي إلى إحساسهم بعدم الرضا، ومن جهة أخرى فإن التحويلات المالية تؤدي إلى ظهور حاجات جديدة في الأوساط الأسرية التي تتوصل بها، كما تجعل بعض الأفراد، بل أسرا بالكامل تركز إلى الكسل، وعدم البحث عن العمل أو التخلي عنه.

وعلى مستوى الدول تعمل هذه الظاهرة على تبعية الاقتصاد لهذا المصدر من الأموال الذي يتم الحصول عليه بدون عمل، والسؤال المطروح بالنسبة للمغرب هو: إلى متى ستستمر هذه التدفقات التي تشكل ركيزة أساسية للاقتصاد، خاصة إذا علمنا أن الجيل الثاني والثالث من الجالية المغربية المقيمة بالخارج وما بعدهما غير متشبثين كما هو الحال بالنسبة للجيل الأول بالمغرب؟

¹⁴ -BARDANE M., Transferts MRE : Des retombées macro et microéconomiques, Août 5. 2018.

Aujourd'hui Le Maroc.

dans Economie, spécial, Une

[http:// aujourd'hui.ma /economie/ transferts -mre- des- retombees-macro -et-micro- economiques.](http://aujourd'hui.ma/economie/transferts-mre-des-retombees-macro-et-micro-economiques)

4- الهجرة ومشكل الاندماج في بلدان الاستقبال

يتسبب تعايش سكان يختلفون في اللغة وفي نمط الحياة في توترات متنوعة، وتختلف هذه التوترات كثيرا بحسب المناطق والمجموعات البشرية. ولكن وبشكل عام، تشتد هذه التوترات كلما كانت الاختلافات قوية ومرئية بين السكان المحليين والسكان المهاجرين، ويكون الاندماج سريعا كلما كان المهاجرون أقل اختلافا من ساكنة بلد الاستقبال، وكانت لهم رغبة في الاندماج بسرعة، كما هو الحال بالنسبة للأوروبيين في أمريكا الشمالية، ويظل الاندماج شبه منعدم عندما لا يرغب المهاجرون في الاندماج، وعندما لا تقوم السلطات بمجهود لتسهيله، كما هو الحال في الدول البترولية في الشرق الأوسط. وبين هذين الوضعين الفُصُويَّين توجد مجموعة من الأوضاع المتوسطة، وتعرض أوروبا أمثلة كثيرة عنها.

خاتمة:

الجغرافية الاقتصادية علم يتميز بغنى مادته ومسايرته لمختلف التطورات التي يعرفها العالم، ويعتبر قطاع النقل أحد المواضيع الرئيسية التي تتناولها الجغرافية الاقتصادية، وهو نشاط يستعمل الموارد الطبيعية بشكل كبير، بدءا من التربة - كأرضية لإقامة مختلف البنيات التحتية- إلى إنتاج الموارد الطبيعية ومصادر الطاقة، إلى صناعة وسائل المواصلات، فاستعمالها. ولقطاع النقل إيجابيات، ولكن له سلبيات كثيرة، منها ما هو خطير على البيئة والصحة و... ويتميز قطاع النقل بإحداث تيارات متنوعة، مرئية وغير مرئية، وتعتبر تيارات المعلومات، وكذا تيارات الأشخاص، ومنها هجرة الكفاءات والهجرة السرية، من أهم التيارات في الوقت الحاضر، خاصة على مستوى حوض البحر الأبيض المتوسط، إلا أنها تواجه حاليا إشكالية كورونا فيروس الذي يهدد بإحداث شلل على مستوى قطاع النقل، بل على مستوى جميع حركات السكان.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- BAILLY.A.S : Introduction à la géographie humaine, éd. Armand Colin,2003.
- BATTIAU Michel : L'industrie, Définition et Répartition mondiale, Campus Géographie, éd. SEDES, Paris , 1998.
- BECKOUCHE Pierre : Industrie, un seul monde, Hatier, Paris, 1993.
- CHARVET Jean- Paul & SIVIGNON Michel : Géographie Humaine : Questions et enjeux du monde contemporain, éd. Armand Colin, 2002.
- CLAVAL Paul : Eléments de géographie économique, éd M.-TH-GENIN, Librairies techniques, Paris, 1976.
- CLAVAl Paul : Chronique de géographie économique, Ed L'Harmattan, 2005.
- DERRUAU Max : Géographie humaine, Armand colin, 2003.
- GENEAU de LAMARLIÈRE Isabelle & STARZAK Jean- François : Principes de géographie économique, Premier et second cycles universitaires : Cours, documents, travaux dirigés, éd Bréal, 2000.
- GEORGE Pierre : Précis de géographie économique, PUF, Paris, 1976.
- MERLIN Pierre : Géographie humaine, PUF FONDAMENTAL , Paris, 2000 , (2^{ème} édition) .
- Images Economiques du Monde , Paris, 2007.

المراجع باللغة العربية :

- المدغري محمد والمعطي سهيل: مقدمات لدراسة علم الاقتصاد، دار النشر المغربية، الكتاب الأول والثاني، 1993.
- حسن منمية : جغرافية الموارد والإنتاج، بيروت ، 1984.
- حسيني عبد الله : الجغرافية الاقتصادية، استراتيجيات، الإنتاج والتداول، مطبعة أنفوبرينت، فاس، 1998.