

مساهمة البنية التحتية للنقل في استقطاب الاستثمارات الأجنبية المباشرة " حالة الدول العربية"  
**The contribution of the transportation infrastructure on catching  
 foreign direct investments" Case of Arab countries"**

عائشة عزوز<sup>1</sup>، ليندة بولعسل<sup>2</sup>

**Azzouz Aicha<sup>1</sup>, Boulassel lynda<sup>2</sup>**

<sup>1</sup> جامعة الجزائر 03، azzouz.aicha@univ-alger3.dz

<sup>2</sup> جامعة الجزائر 03، boulassel.lynda@univ-alger3.dz

تاريخ الاستلام: 2020/06/22 تاريخ القبول: 2020/09/07 تاريخ النشر: 2020/11/14

**ملخص:**

تهدف هذه الدراسة إلى إظهار مدى مساهمة البنية التحتية للنقل في استقطاب الاستثمارات الأجنبية المباشرة بالدول العربية وكذا تحليل مؤشر جاذبية المنطقة العربية للمشاريع الاستثمارية الأجنبية المباشرة، وذلك في ظل القصور الذي تشهده هذه الدول في توفير الموارد المالية المحلية وتنويع وتطوير الأنشطة الاقتصادية، ناهيك عن الزيادة المستمرة المسجلة في معدلات البطالة والعجز في خلق مناصب شغل.

وخلصت هذه الدراسة إلى الدور الفعال والايجابي الذي يؤديه قطاع النقل كبنية تحتية في توفير مناخ استثماري ملائم، فضلا عن مساهمته في زيادة التدفقات الاستثمارية الأجنبية المباشرة إلى المنطقة العربية والذي بدوره يساهم بشكل كبير في دفع عجلة التنمية الاقتصادية لهذه الدول.

**كلمات مفتاحية:** النقل، الاستثمار الأجنبي المباشر، التنمية الاقتصادية، البنية التحتية.

تصنيفات JEL: N77، F21، P25، H54

**Abstract:**

This study aims to show the extent of the transportation infrastructure contribution to catch foreign direct investments in the Arab countries as

<sup>1</sup> المؤلف المرسل: عائشة عزوز، الإيميل: azzepsadj2015@gmail.com

well as analyzing the attractiveness index of the Arab region for direct foreign investment projects, under the shortcomings of providing local finance resources, diversifying and developing economic activities in these countries in one hand the continuous increase recorded in unemployment and the inability to create new jobs in the other hand. This study concluded the effective and the positive role that the transportation sector plays as an infrastructure in providing a suitable investment climate as well as its contribution to increasing foreign direct investment flows in the Arab region which contributes significantly to boost economic development in these countries.

**Keywords:** Transportation; direct foreign investment; economic development; infrastructure.

**JEL Classification Codes:** N77, F21, P25, H54

## 1. مقدمة:

تشهد الدول النامية تحديات متعاضمة في سبيل تحقيق التنمية الاقتصادية خاصة في ظل تغير ملامح البيئة الاقتصادية الدولية وما أفرزته من عوامة وانفتاح الأسواق وغيرها، حيث أصبح الاستثمار الأجنبي المباشر من أهم البدائل المتاحة أمام هذه الأخيرة لتنويع الموارد المالية وتوفير التمويل الخارجي نظرا لما يقدمه من زيادة في عمليات الإنتاج، تخفيض التكاليف، توفير مناصب شغل، الحصول على العملة الصعبة، تعظيم الإيرادات، ناهيك عن مساهمته في نقل أحدث المنجزات التكنولوجية إلى الدول المضيفة، هذا ما جعله محل للتنافس والتسابق بين الدول لاستقطاب المزيد منه لا سيما الدول العربية لكونها تتمتع بموقع استراتيجي مميز، من هنا توجه الاهتمام والبحث عن عوامل جديدة لاستقطاب المشاريع الاستثمارية الأجنبية المباشرة ألا وهي البنية التحتية للنقل لما لها من دور بارز في ترقية القطاعات الاقتصادية الأخرى وتنوع الأنشطة الاقتصادية فضلا عن مساهمتها الكبيرة في زيادة التدفقات الاستثمارية الأجنبية المباشرة.

ومن هذا الطرح تتبلور لنا إشكالية الدراسة كما يلي: إلى أي مدى يساهم قطاع النقل في استقطاب

الاستثمارات الأجنبية المباشرة بالمنطقة العربية. ؟

وينبثق من هذا التساؤل الرئيسي الأسئلة الفرعية التالية :

- ما هو الدور التنموي لقطاع النقل.؟
  - ما هو واقع البنية التحتية للنقل في الدول العربية.؟
  - هل تساهم البنية التحتية في جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة. ؟
  - على ضوء الاشكالية المطروحة يمكن صياغة الفرضيات التالية:
  - يلعب قطاع النقل دور مهم في تحقيق التنمية الاقتصادية.
  - تلعب البنية التحتية للقطاع النقل دور مهم في جذب الاستثمارات الأجنبية الى الدول العربية.
- تنبع أهمية الدراسة من الحاجة المتزايدة لتوفير المصادر المالية وتنوع الأنشطة الاقتصادية في سبيل تحقيق التنمية الاقتصادية وكذا مواكبة التطورات الاقتصادية الدولية للاندماج في الاقتصاد العالمي وبالتالي التطرق إلى موضوع مهم يتعلق بتحليل مدى مساهمة البنية التحتية في جذب واستقطاب الاستثمارات الأجنبية المباشرة .

أما عن أهداف الدراسة فيمكن إنجازها في الآتي :

- التعرف على الدور التنموي لقطاع النقل.
  - الوقوف على واقع البنية التحتية للنقل في الدول العربية.
  - إظهار مدى جاذبية المنطقة العربية للاستثمار الأجنبي المباشر .
  - إبراز مدى مساهمة البنية التحتية في جذب الاستثمار الأجنبي المباشر في المنطقة العربية .
- للإجابة على السؤال المطروح والامام بجوانب الموضوع تم استخدام المنهج الوصفي التحليلي لعرض ومناقشة المفاهيم، معتمدين على المعطيات الكمية متى استدعت الضرورة ذلك.

وفي ضوء الإشكالية المطروحة وللإمام أكثر بجوانب الموضوع تم تقسيم هذه الدراسة وفق المحاور الآتية :

- النقل ودوره التنموي.
- الاستثمار الأجنبي المباشر وعوامل استقطابه.
- واقع البنية التحتية للنقل في الدول العربية.
- البنية التحتية للنقل ودورها في جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة للمنطقة العربية.

## 2. النقل ودوره التنموي

### 1.2 مفهوم النقل:

تعددت وتباينت آراء الباحثين والهيئات الرسمية في إعطاء تعريف دقيق للنقل إذ يرى هانز أدلر الخبير في شؤون النقل لدى البنك الدولي للإنشاء والتعمير "BIRD" أن النقل "يعبر عن خدمة أو حدث لإيصال مراكز والمناطق الأهلة بالسكن مع بعضها، أي مع مراكز الاستهلاك" (بوختانة ، زرقون، و بن عمارة ، 2017 ، الصفحات 48-49)، كما يعرف على أنه : "ذلك النشاط المتعلق بحركة السلع والأفراد" (Barzelaghi, Dizajin, & Mahjoub, 2012, p. 155)، ويعرف أيضا أنه: "نشاط للخدمات ينتج منفعة في الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص في مجال المحيط على متن مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة مقبولة" (بوقنة و بوباكور ، 2009 ، صفحة 3)، في حين أن قاموس "oxford" عرف النقل "Transport" على أنه : "أخذ أو حمل الناس أو البضائع من مكان إلى اخر عن طريق السيارة، الطائرة، أو السفينة". (مكي، 2013 ، صفحة 3) وعليه يمكن القول بأن النقل هو ذلك النشاط الإنساني والاقتصادي الذي يهدف إلى تسهيل تدفق السلع والخدمات وانتقال الأفراد من مكان إلى اخر عبر وسائل النقل المختلفة.

### 2.2 أنماط النقل:

تعددت تصنيفات النقل حسب وجهات وأراء الباحثين ولعل من أبرز التصنيفات الشائعة ما يلي:

- **النقل البري:** والذي يتضمن نشاطات النقل داخل المدن وبينها عبر الطرق بالحافلات، السيارات، الشاحنات... الخ أ والقطارات، الميترو(مكي، 2013 ، صفحة 3) وكذا التراموي، وتعد القطارات من وسائل النقل الأكثر اعتمادا نظرا للمرونة والاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجات النقل سواء كان ذلك لنقل الأفراد أو البضائع من خلال الترابط السهل والسريع بين المناطق الجغرافية المتناثرة والتي يصعب في الكثير من الأحيان على الوسائل الأخرى تحقيق عملية الاتصال بنفس المرونة التي تتمتع بها السيارات والحافلات كما تبرز أهمية النقل بالسكك الحديدية من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة وبسرعة واضحة حيث بلغت سرعة بعض القطارات

210كلم/ساعة، كما تلعب دور كبير في توزيع السكان وإيجاد التجمعات الحضرية الكبيرة جراء مرور شبكات السكك فيها.(بوختانة ، زرقون، و بن عمارة ، 2017، صفحة 49)

■ **النقل الجوي:** إن النقل الجوي أصبح في الوقت الحاضر ليس فقط وسيلة النقل بين القارات والبلدان وإنما أيضا بين المدن في البلاد الواحد، وإن أهمية النقل بالطائرة لا تقف عند نقل الأفراد فقط بل نقل البضائع أيضا حيث يعتقد بعض المراقبين بأن حجم البضائع المنقولة بواسطة الطائرة سيقف حجم المسافرين من جهة ويقف البضائع المنقولة بواسطة البواخر والسكك الحديدية من جهة أخرى وهذا ما سيحققه من انعكاسات إيجابية على مجمل الحركة الاقتصادية في العالم.(بوختانة ، زرقون، و بن عمارة ، 2017، صفحة 49)

■ **النقل البحري:** يعتبر وسيلة غير مرنة لأنه يعتمد على مدى توفر المسطحات المائية من البحار والأنهار الكبيرة، ويعتبر ذا كفاءة عالية من حيث حجم العمولة والتي تصل إلى الاف الأطنان بالنسبة للبضائع والاف الأشخاص، كما يعد أرخص وسائل النقل لذا عادة ما يستخدم في نقل البترول والمعدات الثقيلة، وقد تستخدم الزوارق والسفن الصغيرة في عمليات التنقل بين أجزاء المدينة أجزاء الواقعة على ضفاف الأنهار كما هو الحال في مدينة بغداد والبندقية، أو المدن الواقعة على الشاطئ إذ تستخدم الزوارق للتنقل بين المناطق الواقعة على الساحل.(بوزيدي، 2010، صفحة 16)

### 3.2. الدور التنموي للنقل:

يلعب النقل دور تنموي فعال وإيجابي وبارز في تحقيق التنمية على عدة مستويات يمكن إيجازها في الآتي :

■ **التنمية الاقتصادية:** يلعب النقل دور كبير في دفع عجلة التنمية تتجلى في ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك، وتأمين انتقال السلع واليد العاملة وبالتالي توفير فرص العمل بالإضافة إلى تحقيق التوازن في عملية العرض والطب على السلع في مختلف الأسواق المحلية والخارجية وكذا تخفيض تكاليف الإنتاج ما يؤدي إلى تخفيض الأسعار باعتبار النقل من عناصر العملية الإنتاجية فضلا عن زيادة

الإيرادات من العملة الصعبة من خلال نقل الفائض الإنتاجي وإيصاله إلى السوق الدولية. (مكي، 2013، صفحة 5)

ناهيك عن تعزيز النمو الاقتصادي والعمل على رفع مستوى التكامل الاقتصادي والتنوع في الأنشطة الاقتصادية.

■ **التنمية الاجتماعية:** يعتبر النقل ركيزة أساسية لتنشيط الحركة الاجتماعية من خلال ربط المدن الحضرية بالمناطق النائية تسمح بتعزيز التواصل وتقوية الروابط الاجتماعية، وكذا تحقيق العدالة الاجتماعية من خلال ربط المدن الحضرية بالمناطق النائية، تسمح بتعزيز التواصل وتقوية الروابط الاجتماعية كما أنه يسهل حركة الأشخاص من دولة لأخرى، ويساعد على تبادل الثقافات والآراء والممارسات بين الناس في جميع أنحاء العالم، ما يؤدي إلى خلق لغة تفاهم ووعي وحوار بين الناس في مختلف البلدان.

■ **التنمية البيئية:** أشارت جامعة الدول العربية سنة 2016 في مؤتمر بعنوان "ادارة التنمية المستدامة والتعاون الدولي عن دور النقل في تحقيق التنمية البيئية" من خلال دعم التحول للنقل المستدام الذي يعتمد في الأساس على استخدام وسائل النقل العام الصديق للبيئة، ذات الكفاءة العالية في استخدامات الوقود، والمسيرة بالغاز وكذا التحول إلى السيارات الهجينة التي تعمل بالطاقة الكهربائية ذات الأثر السلبي المنخفض على البيئة بالإضافة إلى تطوير عمليات الشحن ونقل البضائع والركاب وجعلها أكثر ملائمة للبيئة خصوصا في الأسواق الناشئة مما ينعكس ايجابا على تحسينات بالبنية التحتية للموانئ حول العالم.

### 3. الاستثمار الأجنبي المباشر وعوامل استقطابه

#### 1.3 مفهوم الاستثمار الأجنبي المباشر:

من أهم التعاريف الشائعة للاستثمار الأجنبي المباشر هو: "تملك 10% أو أكثر من رأس مال الشركة على أن ترتبط هذه الملكية بالتأثير في إرادتها" (مدفوني، عمارة، و سعيدي ، 2018، صفحة 219)، بينما يعرفه صندوق النقد الدولي بأنه: "ذلك النوع من أنواع الاستثمار الدولي الذي يعكس

هدف حصول كيان مقيم في اقتصادها على مصلحة دائمة في مؤسسة مقيمة في اقتصاد آخر، وتنطوي هذه المصلحة على وجود علاقة طويلة الأجل بين المستثمر المباشر والمؤسسة، بالإضافة إلى تمتع المستثمر المباشر بدرجة كبيرة من النفوذ في إدارة المؤسسة " (بوخاري و للوشي، 2014، صفحة 64)، كما تعرفه المنظمة العالمية للتجارة على أنه: " عملية يقوم بها المستثمر المتواجد في بلد ما (البلد الأم) حيث يستعمل أصوله في بلدان أخرى (الدول المضيفة) مع نية تسييرها" (قادري، شيلق، و بن علي، 2018، صفحة 136)، أما الاونكتاد عرفته على أنه: " ذلك الاستثمار طويل الأمد الذي يعكس منفعة وسيطرة دائمتين للمستثمر الأجنبي أو الشركة الأم في فرع أجنبي قائم في دولة مضيضة غير تلك التي ينتميان إلى جنسيتها". (عياش و عباس، 2015، صفحة 161)

### 2.3 أهمية الاستثمار الأجنبي المباشر:

يعتبر الاستثمار الأجنبي المباشر مصدرا مهما من مصادر التمويل في الدول المضيفة من خلال مساهمته في دفع عجلة التنمية الاقتصادية، ويتميز الاستثمار الأجنبي المباشر بالمقارنة بوسائل التمويل الخارجي أمثال المنح والإعانات والقروض بكثير من المزايا، فقد أثبتت الشواهد التطبيقية تميزه بالاستقرار في الأزمات المالية كأزمة المكسيك ودول شرق اسيا، وتمويل غير مكلف فهو لا يولد أقساط أو فوائد كما في حالة القروض، وكذلك يترتب على تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر انتقال للقدرات التكنولوجية والخبرات الإدارية والتسويقية والتي تكون الدول النامية في أمس الحاجة إليها لتحقيق تنميتها الاقتصادية. (طالي، 2014، صفحة 315)

### 3.3 عوامل استقطاب الاستثمار الأجنبي المباشر:

هناك العديد من العوامل التي تساهم في جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة يمكن تصنيفها

كالآتي: (لعلمي و كرومي، 2012، الصفحات 88-91)

■ العوامل الاقتصادية: تتمثل في :

- **حجم السوق واحتمالات نموه:** يعبر حجم السوق عن حجم الطلب، فكلما كبر حجم السوق كلما كان أكثر جذبا للاستثمار الأجنبي المباشر، لأن هذا الأخير يبحث دوما عن الطلب الكافي لتغطية التكاليف مع تحقيق أرباح مقبولة.
- **معدل التضخم:** تعد معدلات التضخم المرتفعة مؤشرا على عدم الاستقرار الاقتصادي الكلي، إذ أنه يؤثر على سياسات التسعير وتكاليف الإنتاج وربحية السوق، ومن ثم تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر، وتوجهه إلى الاستثمارات قصيرة الأجل كالمضاربة في العقارات.
- **سعر الصرف:** إن تقلبات سعر الصرف تؤثر سلبا على تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر، لأن هذه التقلبات تؤدي إلى تخفيض أرباح هذا الاستثمار، كما تؤثر على تكاليف الإنتاج لذلك يجب على الدول المضيفة أن تحافظ على أسعار صرف مستقرة لعملائها حتى تتمكن من جذب هذا الاستثمار.
- **درجة الانفتاح الاقتصادي:** يميل المستثمر الأجنبي إلى الاقتصاديات المفتوحة التي تتميز بعدم وجود أية قيود على حركة التبادل التجاري أو عناصر الإنتاج مما يضمن حسن الكفاءة الاقتصادية في توجيهها، وعدم وجود إختلالات في هذه الأسواق.

#### ■ العوامل الإدارية والقانونية:

تلعب النظم الإدارية دور كبير في جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة، وذلك إذا تميزت بسهولة الإجراءات ووضوحها، وعدم تفشي البيروقراطية والفساد الإداري بشكل عام، كما تعد الأطر القانونية عاملا مشجعا لاستقطاب الاستثمار الأجنبي المباشر من خلال وجود نظام قضائي قادر على حل النزاعات التي قد تنشأ بين المستثمر الأجنبي والدولة المضيفة بكفاءة، وجود قانون موحد للاستثمار يتسم بالوضوح والشفافية وعدم التعارض مع التشريعات الأخرى الخاصة بالاستثمار بالإضافة إلى وجود ضمانات تكفل للمستثمر الأجنبي حرية تحويل رأس المال والأرباح إلى الخارج وكذلك حمايته من كافة المخاطر مثل التأميم وغيرها بالإضافة إلى الحوافز الضريبية المقدمة للمستثمر الأجنبي.

بالإضافة إلى ما سبق أشار(فريجات و داوود، 2015) إلى أن البنية التحتية تعتبر عامل مؤثر في استقطاب الاستثمارات الأجنبية المباشرة، وعلى سبيل المثال ساهم تطور البنية التحتية في دولة الإمارات

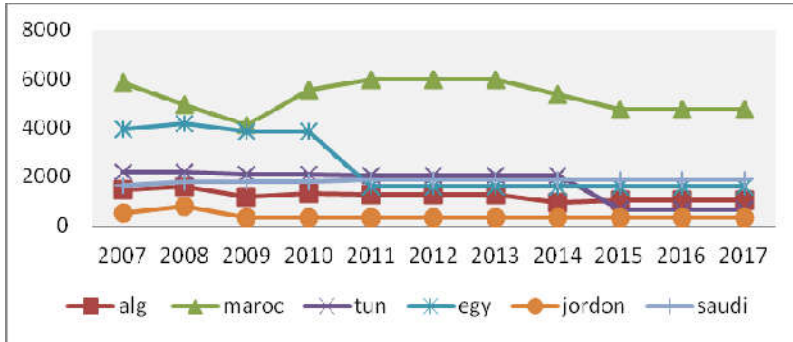


بتسيخ مكانتها في صدارة الجهات الجاذبة للاستثمارات في العالم، كما تعد مطلب أساسي لتحقيق التنمية الاقتصادية من خلال توفير فرص العمل، مشيرين إلى أن البنية التحتية المتطورة هي الخطوة الأولى في مسيرة تطور المجتمعات.

#### 4. واقع البنية التحتية للنقل في الدول العربية

##### 1.4 النقل البري عبر السكك الحديدية:

الشكل 1: تطور وسائل النقل المنقولة عبر السكك الحديدية (الوحدة مليون طن- كم)



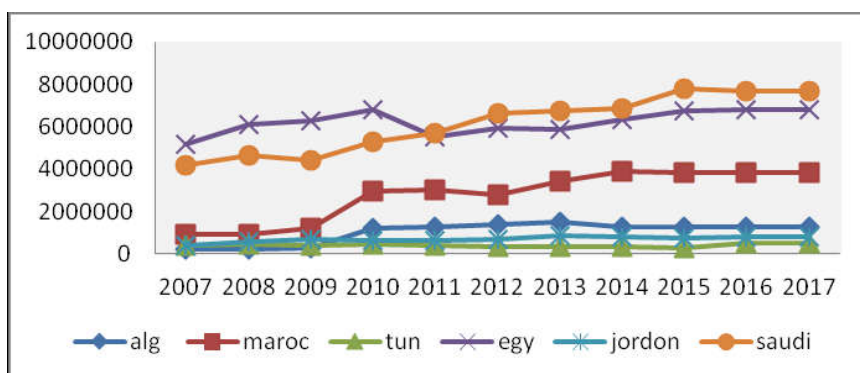
المصدر: بيانات تقرير البنك الدولي 2018

تعتبر دولة المغرب الاحسن من حيث حجم الحمولة المنقولة عبر السكك الحديدية بلغت أقصاها 5976 مليون طن/كلم سنة 2013، وتتميز شبكات الطرق بالمغرب بان اغلبها طرق ساحلية مزدوجة ومنفردة يبلغ طولها 58395 كم، وقد عمل المغرب على إعادة هيكلة وعصرنة قطاع السكك الحديدية، حيث احتل المرتبة 38 عالميا في مؤشر جودة البنية التحتية للسكك الحديدية حسب تقرير التنافسية العالمي 2017-2018، كما شهدت مصر انخفاض في نسبة الحمولة عبر السكك الحديدية بعدما كانت تقارب 3840 مليون طن/كلم خلال السنوات الأخيرة، وذلك نتيجة نقص الاعتماد على هذا النوع من النقل، هذا وتعتبر غالبية شبكات الطرق في مصر ذات خاصية سريعة مزدوجة ومنفردة يصل طولها 137430 كم، حيث تحتل مصر المرتبة 108 من اصل 140 دولة في مؤشر التنافسية العالمي الخاص بمستويات جودة البنية التحتية لسنة 2017 .

-شهدت تونس هي الأخرى انخفاضاً في نسبة الحمولة عبر السكك الحديدية حيث بلغت سنة 2014 ما يقارب 1852 مليون طن/كم، نتيجة نقص الاهتمام والصيانة للنقل عبر السكك الحديدية، حيث احتلت تونس المرتبة 84 من بين 140 دولة ضمن مؤشر التنافسية العالمي 2017. أما بالنسبة للسعودية فكانت تقدر نسبة الحمولة عبر السكك الحديدية 1630 مليون طن/كم سنة 2007 وقد ارتفعت خلال السنوات القليلة الأخيرة الى 1852 مليون طن/كم. (بن عامر و بن ميمون، 2020، صفحة 323)

## 2.4 النقل البحري:

الشكل 2: تطور حركة النقل في موانئ الحاويات ( وحدات تعادل 20 قدماً)



المصدر: بيانات تقرير البنك الدولي 2018

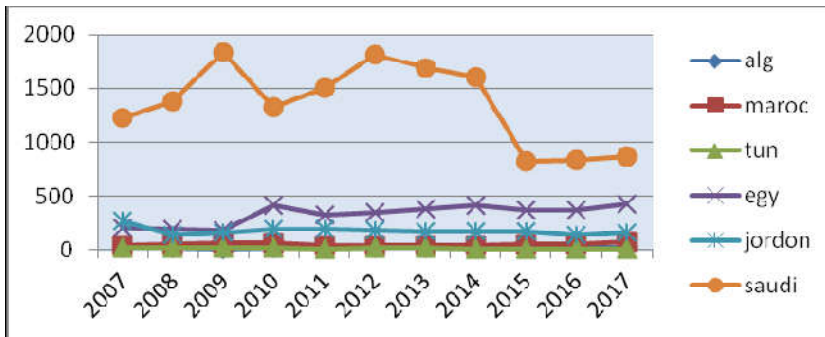
تشهد كل من السعودية ومصر نشاطاً كبيراً فيما يخص حركة النقل في موانئ الحاويات فوفقاً لتقرير التنافسية العالمية تعد السعودية من بين 40 الأفضل عالمياً من حيث جودة الموانئ حيث شهدت الموانئ في السعودية ارتفاعاً ملحوظاً في مؤشرات الأداء والإنتاجية بهدف تعزيز الاقتصاد الوطني وتعزيز مكانة المملكة التجارية، بالإضافة إلى مواكبة التطور في الصناعة الملاحية حيث تعتبر خدمات الموانئ في السعودية واحدة من أكثر الفرص الاستثمارية الجاذبة للشركات العالمية، ومصر هي الأخرى سجلت تطوراً في حركة نقل موانئ الحاويات حيث احتلت المرتبة 41 عالمياً في مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ حسب تقرير التنافسية العالمي 2017-2018، كما تصدر المغرب دول شمال إفريقيا في حركة النقل في موانئ الحاويات وذلك نتيجة ارتفاع عمليات التجارة الدولية، حيث احتلت المغرب المرتبة الرابعة عربياً و32 عالمياً في مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ حسب تقرير التنافسية في العالم العربي لسنة 2018.

وبالجزائر تشهد حركة النقل في موانئ الحاويات انخفاضا مقارنة بدول المغرب، السعودية ومصر، حيث بلغت بالجزائر 225140 سنة 2008 ووصلت 1243300 سنة 2016، ومع ذلك تحتل مراكز متدنية من حيث جودة البنية التحتية للموانئ حيث احتلت المرتبة 96 عالميا حسب تقرير التنافسية العالمي 2017-2018.

في حين شهدت تونس هي الأخرى تراجعاً لحركة النقل في موانئ الحاويات خاصة خلال 2015 اين بلغت 33198 لترتفع بعدها سنة 2016 الى 489600، اما بالنسبة للأردن فقد أشار تقرير التنافسية العالمي للبنية التحتية 2016-2017 الى بلوغ الأردن المرتبة 49 عالميا، بعد ان كان في المرتبة 72 في مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ في تقريره السابق، ويعود هذا التطور الى خطة تطوير الموانئ التي تقوم بها سلطة العقبة الاقتصادية الخاصة وشركة تطوير العقبة والتي ساهمت في تقدم الأردن في هذا المؤشر. (بن عامر و بن ميمون، 2020، صفحة 324)

### 3.4 النقل الجوي:

الشكل 3: تطور حركة النقل الجوي، الشحن (مليون طن-كم)



المصدر: بيانات تقرير البنك الدولي 2018

شهدت السعودية تطورا كبيرا بخصوص عمليات الشحن الجوي بالرغم من انخفاضها خلال السنوات القليلة الأخيرة الا انها تفوق الدول المدروسة، حيث تبلغ عدد المطارات بها 46 مطار مقسمة الى مطارات دولية، إقليمية، داخلية، عسكرية واحتياطية، وبالتالي تحتل السعودية المرتبة 46 عالميا ضمن مؤشر جودة البنية التحتية للنقل الجوي حسب تقرير التنافسية العالمي 2017-2018، كما سجلت جمهورية مصر تحسنا في حركة الشحن الجوي خلال فترة حيث احتلت المرتبة 42 عالميا من حيث جودة البنية

البنية التحتية للنقل الجوي متدائرة بذلك الشلل الذي أصاب حركة النقل الجوي خلال فترة الربيع العربي، أما بالنسبة للأردن فلم تسجل تطورات كبيرة في عمليات الشحن الجوي بالرغم من الجهود المبذولة من قبل الدولة ومن أهمها مشروع تطوير مطار الملكة علياء الدولي والذي يعتبر من أهم مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص، حيث احتلت الأردن المرتبة 33 عالميا حسب تقرير التنافسية العالمي 2017-2018، وفيما يخص المغرب فقد شهد ارتفاعا طفيفا في حركة الشحن الجوي بلغ سنة 2017 ما يقارب 740851 مليون طن/كم، وقد احتلت المغرب المرتبة 54 عالميا ضمن مؤشر جودة البنية التحتية للنقل الجوي حسب تقرير التنافسية العالمي 2017-2018، أما بالنسبة للجزائر وبالرغم من انخفاض حركات الشحن الجوي إلا أنها سجلت تحسنا طفيفا بلغ 24803 مليون طن/كم سنة 2017، حيث تحتل الجزائر مرتبة متدنية ضمن مؤشر جودة البنية التحتية للنقل الجوي وصلت الرتبة 107 عالميا حسب تقرير التنافسية العالمي 2017-2018، وتونس هي الأخرى شهدت تراجعاً في حركات الشحن الجوي بلغت 8096 مليون طن/كم سنة 2016، حيث احتلت المرتبة 98 عالميا من حيث جودة البنية التحتية للنقل الجوي حسب تقرير التنافسية العالمي 2017-2018. (بن عامر و بن ميمون، 2020، صفحة 324)

## 5. البنية التحتية للنقل ومساهمتها في جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة إلى الدول العربية

في هذا المحور سنحاول تحليل مدى جاذبية المنطقة العربية للاستثمارات الأجنبية المباشرة وكذا تحليل

مدى مساهمة البنية التحتية للنقل في جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة.

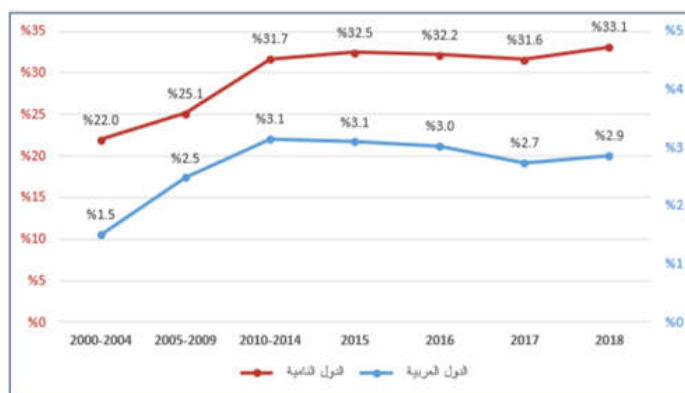
الجدول 1: المشاريع الاستثمارية الأجنبية المباشرة الجديدة الواردة إلى الدول العربية خلال الفترة من 2003 إلى 2018

الدولة المستقبلية	عدد المشاريع	التكلفة بالمليون دولار	عدد الوظائف	عدد الشركات
مصر	1060	235971	285739	738
السعودية	1561	179714	174830	1104
الإمارات	5202	171193	434610	4245
قطر	838	91524	93847	694
الجزائر	439	75400	116911	356
سلطنة عمان	665	75162	108496	470
المغرب	1049	71892	274627	812
العراق	342	64661	50021	261
الأردن	369	48093	69639	289
البحرين	706	36134	89441	566
ليبيا	162	32703	33152	150
سوريا	167	28366	40961	138
تونس	447	28127	108280	364
لبنان	260	15604	39883	229
اليمن	53	13714	14398	49
الكويت	391	13341	43308	308
السودان	73	8921	16839	59
موريتانيا	33	5443	8162	29
جيبوتي	32	5183	5470	30
فلسطين	17	1341	3538	11
الصومال	21	1113	1742	19
جزر القمر	7	161	336	4
الإجمالي	13894	1204061	2014230	10925

المصدر: المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وائتمان الصادرات، 2019، ص 17.

يوضح الجدول أعلاه أن إجمالي المشاريع الاستثمارية الأجنبية المباشرة الواردة إلى الدول العربية بين سنة 2003-2018، بلغت 13894 مشروع بتكلفة استثمارية قدرتها 1204061 مليون دولار حيث وفرت هذه المشاريع 2014230 منصب شغل وقد استحوذت الإمارات ترتيب الدول العربية في عدد المشاريع ب 5202 مشروع تليها السعودية ب 1561 مشروع وفي المرتبة الثالثة نجد مصر ب 1060 مشروع ثم تأتي دولة المغرب ب 1049 مشروع. (المؤسسة العربية لضمان الاستثمار و ائتمان الصادرات ، 2019، صفحة 18)

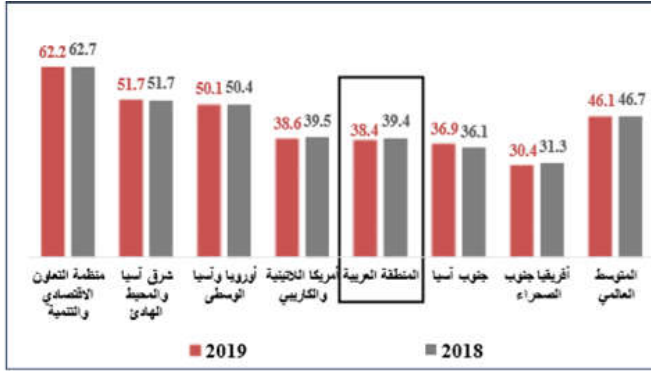
الشكل 4: نصيب الدول العربية والنامية من أرصدة الاستثمار الأجنبي المباشر الوارد إلى العالم (%).



المصدر: المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وائتمان الصادرات، 2019، ص15.

يبين الشكل السابق تزايد التدفقات الاستثمارية الأجنبية المباشرة الواردة إلى الدول العربية بين الفترة 2002-2012، وبداية من 2013 شهدت حصة الدول العربية استقرار حول نسبة 3% إلى غاية 2016 قبل أن تتراجع إلى 2.7% سنة 2017 لترتفع قليلا سنة 2018 بنسبة 0.2%، وقد اتخذت المشاريع الاستثمارية الأجنبية المباشرة الواردة إلى إجمالي الدول النامية تقريبا نفس التطور في المسار. (المؤسسة العربية لضمان الاستثمار و ائتمان الصادرات ، 2019، صفحة 16)

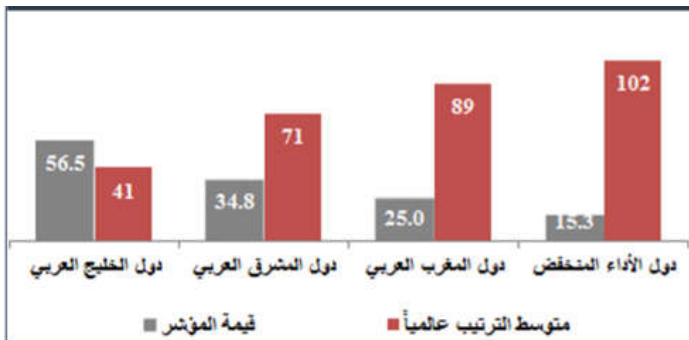
الشكل 5: قيم المؤشر العام للجاذبية مقارنة بالعالم وعدد من المناطق



المصدر: المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وائتمان الصادرات، 2019، ص 27.

من خلال الشكل السابق نلاحظ أن مجموعة الدول العربية حلت في المرتبة الخامسة على مستوى العالم من بين 7 مجموعات جغرافية بقيمة مؤشر بلغ 38.4 نقطة في حين احتلت دولمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية المرتبة الأولى تليها دول شرق اسيا والمحيط الهادئ في المرتبة الثانية بـ 51.7 نقطة، ثم دور أوروبا واسيا الوسطى بـ 50.1 نقطة في المرتبة الثالثة ثم أمريكا اللاتينية والكاريبي في المرتبة الرابعة بـ 38.6 نقطة ثم جنوب اسيا في المرتبة السادسة في بـ 36.9 نقطة في حين حلت افريقيا جنوب الصحراء في المرتبة الأخيرة بـ 30.4 نقطة، وبالمقارنة مع سنة 2018 انخفضت جاذبية الدول العربية للاستثمار الأجنبي المباشر بدرجة طفيفة قدرت بـ 1 نقطة.(المؤسسة العربية لضمان الاستثمار و ائتمان الصادرات ، 2019 ، صفحة 27)

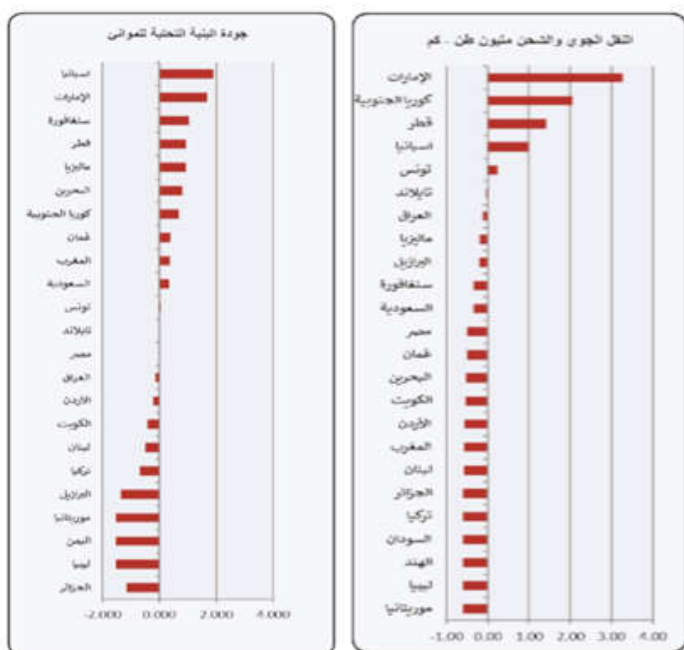
الشكل 6: أداء مجموعات الدول العربية في مؤشر الأداء اللوجستي 2019



المصدر: المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وائتمان الصادرات، 2019، ص 38

من خلال الشكل السابق نلاحظ تصدر دول الخليج مجموعة الدول العربية وكذا متوسط الترتيب العالمي في مؤشر البنية التحتية ومرافق النقل والخدمات اللوجيستية تحتل المرتبة الأولى ب 56.5 نقطة تليها دول المشرق العربي ب 34.8 نقطة ثم تأتي دول المغرب العربي ودول الأداء المنخفض في المرتبتين الأخيرتين ب مؤشر قيمته 25 نقطة و15.3 نقطة على التوالي.(المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وائتمان الصادرات ، 2019، صفحة 38)

الشكل 7: البنية التحتية " القيمة المعيارية لمؤشرات التنافسية"



المصدر: صندوق النقد العربي، " تقرير تنافسية الاقتصاديات العربية"، 2019، ص255.

من خلال الشكلين السابقين نلاحظ أن الإمارات استحوذت على المرتبة الأولى على مستوى الدول العربية في جودة البنية التحتية للموانئ والثانية على مستوى مجموعة الدول ككل بقيمة معيارية بلغت حوالي 2.000 نقطة، تليها قطر والبحرين في المرتبة الثانية والثالثة بقيمة معيارية حوالي 1.000 على التوالي ثم تأتي عمان والمغرب والسعودية بقيم معيارية متقاربة بلغت حوالي 0.250 نقطة، في حين سجلت باقي الدول العربية قيم معيارية سالبة، أما بالنسبة لمؤشر النقل الجوي والشحن، تصدرت الإمارات ترتيب مجموعة الدول ككل بقيمة معيارية أكبر من 3.00 نقطة، فيما حلت قطر في المركز الثالث بقيمة



معيارية 1.3 نقطة، في حين احتلت تونس المركز الرابع بقيمة معيارية بلغت نقطة 0.20، أما باقي الدول العربية فقد سجلت قيم معيارية سالبة تتراوح بين -0.1\_ -0.5 نقطة. (صندوق النقد العربي، 2019، صفحة 256)

## 6. خاتمة:

تعتبر البنية التحتية للنقل شريان الحياة الاقتصادية وركيزة أساسية في النشاط الاقتصادي تساهم بشكل كبير في دفع عجلة التنمية الاقتصادية كما تلعب دور في غاية الأهمية في زيادة جاذبية التدفقات الاستثمارية المباشرة، وهنا تجدر الإشارة إلى أن قطاع النقل سيكون له دور فعال ومساهمة أكبر في استقطاب المشاريع الاستثمارية الأجنبية المباشرة إذا ما تم العمل على أتمتة هذا القطاع واستخدام أحدث التقنيات التكنولوجية ما يضفي جاذبية أكبر لجذب الاستثمار الأجنبي المباشر ومن خلال ما تم تناوله في هذه الدراسة نستنتج ما يلي:

- ساهم الاستثمار الأجنبي المباشر بالدول العربية من تقديم خدمات للتنمية الاقتصادية تمثلت في خلق مناصب شغل معتبرة؛

- تساهم البنية التحتية للنقل في جذب الاستثمار الأجنبي المباشر، حيث تمكنت دولة الإمارات وقطر والبحرين من استقطاب العديد من الاستثمارات الأجنبية المباشرة نتيجة الاهتمام الكبير بجودة تطوير النقل الجوي تطوير جودة موانئها ؛

- تسعى الدول العربية على تشجيع المشاريع الاستثمارية المباشرة الوارد إليها في إطار خارطة التنمية الاقتصادية ؛

من خلال ما جاء في هذه الدراسة وبناء على النتائج المتوصل إليها نقترح ما يلي :

- الاهتمام الفعلي والحقيقي بالبنية التحتية لقطاع النقل بتبني أحدث المنجزات التكنولوجية التي من شأنها أن تطور من منظومة النقل ما يساهم في تعزيز تنافسية الدول العربية والاندماج في الاقتصاد العالمي؛

- الاستفادة من التجارب العالمية الناجحة في مجال تطوير قطاع النقل بهدف تعظيم الاستفادة من هذا القطاع لتنويع الموارد المالية وتنويع الأنشطة الاقتصادية ؛

- تطوير نماذج وأساليب قياسية وتنبؤية لقياس التقدم المحرز في قطاع النقل وأخذ النتائج المسجلة بجدية لتحليل مدى مساهمة هذه الأخيرة في زيادة جاذبية الاستثمار الأجنبي المباشر؛
- ضرورة مراجعة النظم الإدارية والأطر القانونية والتي من شأنها أن تعمل على تشجيع المزيد من الاستثمارات الأجنبية المباشرة بالمنطقة العربية؛
- تشجيع وتحفيز التعاون الدولي بين الحكومات العربية في إطار عملية التنمية الاقتصادية بتهيئة مناخ استثماري ملائم يجلب المشاريع الاستثمارية والتقنيات الحديثة وبالتالي تقدم خدمات للتنمية الاقتصادية من زيادة في الإيرادات وخلق مناصب شغل وغيرها؛
7. قائمة المراجع:

1. Barzelaghi, T. M., Dizajin, M., & Mahjoub, M. (2012). The effect of transportation infrastructure on foreign direct investment attraction in Iran. *International Journal Of economics and finance studies*, 4(2), 155.
2. المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وائتمان الصادرات .؛ (2019). مناخ الاستثمار في الدول العربية -مؤشر ضمان لجاذبية الاستثمار-.
3. زوير عياش، وسمية عباسية. (2015). دور الحوافز الضريبية في جلب الاستثمار الأجنبي المباشر في الجزائر. مجلة الدراسات المالية والمحاسبية والإدارية.
4. سليم بوقنة، وفارس بوباكور . (2009). النقل والتنمية :حالة استثمارات النقل قيد الإنجاز في الجزائر. الجزائر: جامعة باتنة.
5. سمير بوختانة، محمد زرقون، ونوال بن عمارة . (2017). واقع وأفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية. *المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية*، 4(6)، الصفحات 48-49.
6. صبرينة بوخاري، ومحمد للوشي. (2014). أثر الاستثمار الأجنبي المباشر على أداء المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في الجزائر. *مجلة الاقتصاد والتنمية البشرية*، 6(2).
7. صندوق النقد العربي. (2019). *تقرير تنافسية الاقتصادات العربية*.
8. عبد الكريم بن عامر، وإيمان بن ميمون. (جوان، 2020). أهمية البنية التحتية للنقل وأثرها على جذب الاستثمار الأجنبي المباشر - دراسة قياسية لبعض الدول العربية. *دفاتر*.
9. فاطمة لعلمي، وسعيد كرومي. (2012). الاستثمار الاجنبي المباشر بين عوامل الجذب وعوامل الطرد. *مجلة الاستراتيجية والتنمية*، 2(2).

10. محمد الطاهر قادري، رابح شيلقي، وعبد القادر بن عليّة. (2018). واقع الاستثمار الأجنبي المباشر في الجزائر ودوره في ترقية الصادرات خارج المحروقات. مجلة تنوير للدراسات الأدبية والانسانية، 1 (2).
11. محمد طالبي. (2014). أثر الحوافز الضريبية وسبل تفعيلها في جذب الاستثمار الأجنبي المباشر في الجزائر. مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، 5 (6).
12. مسعودة بوزيدي. (2010). سياسة تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة " دراسة حالة مدينة الجزائر". كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، سطيف: جامعة فرحات عباس.
13. ناصر فريجات، وأنور داوود. (2015). خبراء يؤكدون أهمية البنية التحتية لاستقطاب الاستثمارات. تاريخ الاسترداد 05 02, 2020, من <http://www.alkhaleej.ae/economics/page/7cc9401e-c6e1-49d2-a06e-2d009d63722f>
14. هشام مكي. (2013). دور قطاع النقل في تحقيق التنمية المستدامة: الاتحاد الأوروبي كنموذج. ملتقى دولي: استراتيجيات وافاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في اطار التنمية الوطنية. مسيلة.
15. هندة مدفوني، مريم عمارة، وعبد الحليم سعدي. (2018). استراتيجية الاستثمار الأجنبي المباشر بين عوامل الجذب والطرْد\_الفرص والقيود. مجلة الدراسات المالية والمحاسبية والإدارية، 5 (1).