

أثر نوعية خدمات البنية الأساسية في جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة

د/ زايري بلقاسم

كلية العلوم الاقتصادية

وعلوم التسيير والعلوم التجارية

جامعة وهران

الملخص:

Résumé :

Le climat des investissements est défini comme un ensemble de déterminants d'attractivités pour les IDE.

Notre article va analyser un de ses déterminants qui est la qualité des infrastructures et sa conformité avec les normes internationales.

Ainsi on va aborder le rôle de l'état et le secteur privé national et étranger dans le domaine de l'investissement, la gestion et l'améliorations de la qualité de ses infrastructure dans le sphère euro méditerranéen

يعتبر مناخ الاستثمار مجموعة متكاملة من المحددات الأساسية لجاذبية الدولة للاستثمارات الأجنبية المباشرة.

وسيعالج هذا المقال أحد هذه المحددات الأ وهي نوعية الخدمات الأساسية ومدى توافقها مع المعايير الدولية.

كما سيتطرق المقال إلى أهمية الدور الذي تقوم به الدولة والقطاع الخاص الأجنبي والمحلي في مجال الاستثمار وتسيير وتحسين نوعية هذه المنشآت والخدمات على مستوى الفضاء الأورومتوسطي.

مقدمة :

ترتبط خدمات البنية الأساسية أو الهياكل القاعدية بعملية التنمية الاقتصادية إرتباطا وثيقا من حيث أنها عنصر من عناصر البناء الاقتصادي. ولما كانت هذه البنية الأساسية (أو التحتية) تشمل أهم المرافق الاقتصادية، فإن الدول التي ترغب في تحقيق التنمية الاقتصادية ينبغي لها أن توفر ظروفًا جيدة لنشاط أعمالها، وأن تحرز مستوا متقدما من التقدم لمواكبة أفضل المعايير الخدماتية على المستوى العالمي .

وباعتبار أن الاستثمار الأجنبي المباشر يميل إلى أن يتبع النمو لا أن يقوده، فإن الدول التي نجحت في اجتذاب الاستثمارات الأجنبية ركزت على تحسين البنية الأساسية خاصة المواصلات والاتصالات كما تبينه الأرقام العالمية في هذا المجال.

وتظهر مسألة البنية الأساسية أو ما يطلق عليها اسم المنشآت القاعدية وكأنها تحتل صدارة الإشكاليات المعاصرة للتنمية والتوازن الفضائي والجهوي. وتعتبر بلا ريب أساس النمو الاقتصادي والتقدم الاجتماعي. ولقد أظهرت استطلاعات رأي المستثمرين عددا من نقاط الضعف في مناخ وبيئة الأعمال والتجارة في اقتصاديات العديد من الدول، وتحتل البنية الأساسية الترتيب الثالث بين أكبر القيود المعيقة للإستثمارات الأجنبية. كما بين تقرير البنك العالمي لسنة 1994 تحت عنوان " منشآت قاعدية من أجل التنمية " أهمية هذا القطاع الحيوي. وأشار في هذا الموضوع أن " نوعية المنشآت القاعدية تساعد على فهم سبب نجاح بلد معين، أو إخفاق بلد آخر في تنويع إنتاجه وتطوير مبادلاته والتحكم في نموه الديموغرافي وتقليص مستوى الفقر وتطهير المحيط...و المؤكد أن قدرة المنشآت القاعدية والقدرة الاقتصادية يسيران بنفس السرعة، إذ أن ارتفاع رأس مال منشأة قاعدية بنسبة 1 % يعادله ارتفاع الناتج المحلي الداخلي الخام بنسبة 1 % أيضا " (1). وقبل تحليل أهمية هذا القطاع كعامل محدد من عوامل إقطاب الإستثمارات الأجنبية المباشرة، سنقوم بتحليل وضعية هذه الأخيرة وتوزيعها على المستوى العالمي.

ومن هنا سنحاول تحليل أهمية هذه العوامل وخاصة عامل خدمات البنية الأساسية على جذب الإستثمارات الأجنبية من خلال التساؤلات التالية:

*ما هو اثر نوعية خدمات البنية الاساسية على جاذبية الدلة للاستثمارات

الأجنبية؟.

* ما هو دور الدولة والقطاع الخاص والأجنبي في مجال الاستثمار وتحسين نوعية خدمات البنية الأساسية وخاصة في الفضاء الأورو متوسطي؟⁽²⁾

1- الإستثمار في البنية الأساسية :

تؤثر نوعية البنية الأساسية تأثيرا كبيرا على قرار الاستثمار لدى العديد من المستثمرين. وتشمل هذه الخدمات إمدادات الكهرباء المتميزة بالكفاءة وشبكات النقل المصممة تصميمًا جيدًا (الطرق، الموانئ، المطارات والسكك الحديدية)، وشبكات الاتصالات السلكية واللاسلكية وخطوط أنابيب النفط والغاز. وتلعب الدولة دورا هاما في توفير أو تحسين نوعية هذه الخدمات أو زيادة إتساقها مع المعايير والمواصفات الدولية، فمن جهة فإن سوء نوعية الخدمات سيؤثر في تكاليف الإنتاج وقدرة المؤسسات على المنافسة، ومن جهة أخرى فإن التجهيز مكلف جدا وله أهمية إستراتيجية. وهناك العديد من التحاليل التي تربط بين النمو السريع في الناتج المحلي الإجمالي لشرق آسيا، وبين مستويات الإستثمار في البنية الأساسية، فالبلد النامي المتوسط يستثمر حوالي 4 % من الناتج المحلي الإجمالي سنويا في البنية الأساسية. وفي المقابل، فإن إقتصاديات شرق آسيا ذات الأداء المرتفع إستثمرت في هذا المجال ما بين 6 % و 8%. ولقد منحت هذه الدول أولوية كبرى لحركة السلع والأشخاص، تم ذلك من خلال تنمية الطرق والموانئ البحرية والجوية.⁽³⁾

كما تتأثر القدرة التنافسية في العديد من الدول وإلى حد بعيد بالكلفة اللوجستية، التي تشمل العوامل المعيقة للتجارة غير الكفوة وإجراءات التخليص المستهلكة للوقت الطويل والرشوة والفساد والموافقات الجمركية، والتي تؤدي جميعها إلى ارتفاع التكلفة اللوجستية التي تخفض بدرجة كبيرة حجم وقيمة التجارة.⁽⁴⁾ وقد وجدت دراسة حديثة حول لوجستية التجارة أن كلفة اللوجستية يمكن أن تتراوح ما بين 7 في المائة و 55 في المائة من سعر استلام البضائع المصدرة وفقا لقيمة الوحدة في تلك السلع. كما أن هناك دراسة حديثة تبين قوة العلاقة بين الحصة في الصادرات المستمدة من التخصص العامودي وجودة البنية التحتية.⁽⁵⁾

ولقد أظهرت إستطلاعات رأي المستثمرين قام بها البنك العالمي، عددا من نقاط الضعف في بيئة الأعمال والتجارة في العديد من إقتصاديات العالم. ومن بين هذه النقاط تحتل البنية الأساسية الترتيب الثالث بين أكبر القيود المعيقة للإستثمارات.

جدول رقم (1): إستطلاعات البنك العالمي حول بيئة الأعمال

الترتيب	القيود
1	التمويل (التكلفة والتوفر)
2	الضرائب (المستوى والإدارة)
3	ضعف البنية الأساسية
3	عدم كفاية المهارات
4	تعقد اللوائح التنظيمية
4	النظام القانوني

Source: World Bank, 1995.

فالإستثمارات الخاصة الوطنية والأجنبية يمكن أن تساهم في تسيير وتحسين المنشآت والخدمات لما تملكه من تقنيات حديثة وأنظمة عصرية للتسيير والإدارة. فتحسين الهياكل الصناعية يتطلب تحسين مقابل في المنشآت التقنية. مما دفع العديد من الدول إلى اللجوء إلى إقامة العديد من "التجمعات" أو ما يعرف "بالعناقيد" هي تركيز الشركات في صناعة واحدة أو صناعات قليلة، والإستفادة من أوجه التآزر التي تنجم عن شبكة كثيفة من التمنافسين، والمشتريين والموردين. وتتألف التجمعات من مشتريين كثيرين المطالب، وموردين متخصصين، وموارد بشرية رفيعة التطور، والمال ومؤسسات الدعم المتطورة تطورا جيدا. ويمكن أن تجذب هذه الموارد والقدرات المركزة الإستثمارات الأجنبية المباشرة " الباحثة عن الكفاءة ". كما أنها تساعد على جذب الإستثمار الأجنبي المباشر " الباحث عن الاصول " إلى الدول الضيفة الأكثر تقدما وفي بحثها الدؤوب عن الميزات التنافسية الجديدة. وتسعى الشركات متعددة الجنسيات للعثور على " أصول ناشئة " كالتكنولوجيا والعمالة الماهرة في كافة أنحاء العالم. وتتسم تجمعات الأنشطة الابتكارية " كما في وادي السليكون في كاليفورنيا، ووادي السليكون في كمبردج (المملكة المتحدة)

ووادي اللاسلكي في ستوكهولم أو جونغ كوناغن، (وهي ضاحية من ضواحي بيجينغ) بميزة واضحة في اجتذاب الاستثمارات الأجنبية المباشرة العالية القيمة.

ولم يعد من المبالغة القول أن قطاع الاتصالات هو القطاع الأهم في اقتصاديات الدول في عصرنا الحاضر. ولا تتبع أهمية هذا القطاع من حجمه وحجم الاستثمارات التي يستقطبها ومن حجم العمالة الماهرة وحجم الكفاءات التي يستوعبها، بل تتبع كذلك من كونه القطاع الداعم للنشاطات الاقتصادية الأخرى، ومن كونه المعيار الأساسي لأداء تلك النشاطات ولقدرته التنافسية. فبمقدار ما يتطور قطاع الاتصالات كبنية تحتية للتكنولوجيا، وبمقدار ما تتغلغل هذه التكنولوجيا في القطاعات الاقتصادية، تتمكن هذه القطاعات من تحقيق تطور كمي ونوعي سواء كانت إنتاجية أم خدمية، فالتقنية باتت شرطا أساسيا لتحسين الأداء، كما باتت شرطا لأداء مختلف القطاعات، الصناعة، السياحة، الزراعة، الطيران، التعليم، الاستشفاء والنقل... الخ.

ووفقا لدراسة أجرتها Booz Allen و Hamilton للاستثمارات تبين أن جودة البنية الاتصالية والكثافة المتزايدة لإنتشار الهاتف تؤثر ايجابيا وبشكل مباشر على الاستثمارات الخارجية فضلا على أنها تحفز النمو الاقتصادي. (6) ولقد أدرج مؤخرا إتخاذ مستوى تطور قطاع الاتصالات كأحد أهم مقاييس تقييم المناخ الاستثماري في بلد ما، ولا عجب في ذلك فالقطاع المذكور قد شهد ثورة اختصرت المسافات إلى ثوان ليس فقط داخل الدولة الواحدة وإنما في طول الأرض وعرضها، وتحول كوكبنا بفضل تطور وسائل الاتصال إلى قرية عالمية صغيرة بتصرف رجال الأعمال وغيرهم.

وفي الوقت الذي دخلت فيه أسواق الدول المتقدمة تكنولوجيا مرحلة الاشباع في قطاع الاتصالات، يستمر النمو كصفة ملازمة للقطاع في الدول العربية ولا يقتصر النمو في هذه الحالات على نسبة الكثافة والانتشار، إنما يتخطى ذلك إلى نوعية الخدمات. وهنا برزت الخصوصية كتوجه فعلي في معظم الدول العربية ويشمل خاصة كل من شبكتي الهاتف الثابت والنقال. وللعلم أن موجة التحرير الفعلية بدأت عام 1984 في أمريكا وقد قدر تقرير إقتصادي حجم الاستثمارات المتوقعة في قطاع الاتصالات العربية عام 2003 بنحو 15 مليار دولار. (7)

وما زالت خدمات شبكة الأنترنت في بدايتها في الدول العربية، إذ لا تتعدى كثافة الاشتراكات كمعدل وسطي 0.4 لكل 1000 شخص. وكانت بعض الدول العربية قد ترددت في إدخال خدمة الأنترنت نظرا لعدم قدرتها على ممارسة مهام الرقابة السياسية والأخلاقية على الشبكة. كما أثر ضعف خدمات الشبكة الثابتة على انتشار الأنترنت، وبطبيعة الحال أدى هذا الأمر إلى تخلف الدول العربية في هذا المجال الحيوي. كما أن وجود الحواجز المادية أمام تخفيض تكاليف النقل والاتصال والتكاليف اللوجستية، أدى إلى ارتفاع كلفة إنتاج السلع والخدمات وتدني جودة الخدمات المقدمة للمستهلكين في قطبي الأعمال والأسر. وعلى هذا الأساس لابد للتكامل الاقتصادي بين الدول العربية أن يقوم على بنية تحتية وشبكات متكاملة، حيث أنها تعاني من تخلف شبكاتها في مجالات النقل (الجوي والأرضي والسكك الحديدية) والطاقة (النفط والغاز والكهرباء) والمياه والمعلومات وشبكات الاتصالات. ولقد أدى تفاعل صغر حجم السوق المحمية بموجب السياسات الاحلالية مع غياب البنية التحتية الكفؤة وذات الكثافة والجودة العاليتين إلى تقليص مجال التنوع في النشاط الاقتصادي في الدول العربية ومنع تطور التجارة في السلع الوسيطة والمصنعة. وكانت النتيجة الهامة لكل ذلك أن هيكل الإنتاج والتجارة في الدول العربية بقي مركزا في المنتجات ذات الكثافة العمالية العالية والمحتوى المستهلك لقدر كبير من الموارد وقيمة مضافة متدنية مع قدرة محدودة على التخصص العامودي وجاذبية أقل للاستثمارات الأجنبية المباشرة.

الجدول رقم (2) : الاتصالات وحجم الاستثمار في بعض الدول العربية في عام 2003

السعودية	مصر	الامارات	الجزائر	تونس	المغرب
----------	-----	----------	---------	------	--------

			العربية			
40	118	69	281	127	155	مشتركو الهاتف-ألف
244	197	45	736	84	321	مشتركو الهاتف النقال-ألف
33	64	-	275	44	67	عدد مستخدمى الأنترنت-ألف
350	219	200	400	450	1300	عدد أجهزة الكمبيوتر الشخصي-ألف

Source : PNUD, Rapport Mondial sur le Developpement Humain, 2003

2- خدمات البنية الأساسية في الفضاء المتوسطي:

إن قطاع خدمات الاتصالات، الدخول إلى خدمات الأنترنت والخدمات المرتبطة بالكهرباء تعتبر من بين أهم العناصر التي ركزت عليها اتفاقيات الشراكة مع الاتحاد الأوروبي لأنها تساهم في في جاذبية الدولة للاستثمارات الأجنبية، تحسن من تنافسية المؤسسات المحلية. وتعطي فكرة واضحة حول عصرنة الاقتصاد. (8)

إن تحليل النتائج المحصل عليها في هذا المجال تبين ما يلي:

- في بعض القطاعات التكنولوجية (معالجة المياه، البيئة، الاتصالات، شبكات الأنترنت، الموانئ والمطارات... الخ)، فإن الشراكة تمثل حولا جيدة من أجل تحسين نوعيا وكما الهياكل القاعدية المقترحة، ودعم مستوى الاستثمار الضروري لصيانة وتجديد المنشآت المتوفرة.

- ضرورة القيام باستثمارات ضخمة في الدول المتوسطة ليس فقط من أجل تحسين نوعية المنشآت القائمة، تسييرها ولكن أيضا حصول السكان على هذه الخدمات .
- يجب التركيز والاهتمام أكثر على اقتصاديات الحجم والمنافسة من أجل تخفيض تكلفة الدخول والاستعمال.

- يجب تحديد دور كل من القطاع الخاص والعام في هذا المجال.

- مقارنة مع دول أوروبا الوسطى والشرقية، فإن الدول المتوسطة، وفي المتوسط توجد في وضعية شبيهة في قطاع الاتصالات / الأنترنت حيث تسارعت عمليات

الإصلاحات، مما يدل على أنها استدركت التأخر في مجال إعادة الهيكلة / الضبط، كمساهمة القطاع الخاص. كما أنها بالعكس توجد في وضعيات ضعيفة من جهة تطوير القطاع وتسهيلات الدخول.

- أما فيما يخص قطاع الطاقة الكهربائية فإن الإصلاحات المبادر بها من طرف الدول المتوسطة فهي متأخرة بسبب وجود الاحتكار العمومي والمدعم والأسعار المراقبة.

في قطاع الاتصالات:

هناك اختلاف واضح ما بين الدول المتوسطة في هذا المجال:

* هناك دول تتمتع بمستوى مشابه للمتوسطات الأوروبية من ناحية المؤشرات القطاعية لنضوج القطاع كقبرص ومالطا.

* لبنان وتركيا توجد في مستوى وسط.

* أما بقية الدول الأخرى فإنها تعرف مستوى ضعيف للدخول مما يدل على أنها يجب أن تحقق برامج كبيرة من الاستثمارات من أجل تحسين الدخول إلى هذه الخدمات.

ولقد تسارعت وتيرة الإصلاح في هذا القطاع منذ 1999-2000 في ثلاثة اتجاهات:

* إعادة هيكلة القطاع، مما يعني تخصيص النشاطات والمسؤوليات (فصل ما بين وظائف البريد ونشاطات الاتصال، الفصل ما بين القرار السياسي وضبط القطاع مما يعني إعادة النظر في تحديد دور المتعامل التاريخي في القطاع.

* خصصة للمتعامل الوطني التي تمت أو المبرمجة.

* تطوير الشبكات المحمولة والتي أدت إلى منح شهادة استغلال إلى متعاملين خواص مما أدى إلى تطوير التغطية " المحمول " وانخفاض في تكلفة الدخول (مازالت عالية) لخدمات الاتصال.

في قطاع الانترنت :

معدل الدخول إلى الإنترنت في الدول المتوسطة مازال ضعيفا (10000/188 ساكن، مقابل 588 للمتوسط العالمي في 2000). ونشير إلى أن هناك اختلاف في ما يخص الدخول إلى الشبكة:

*هناك دول سجلت معدلات الدخول مشابهة لتلك المعدلات الموجودة في الاتحاد الأوروبي (أكثر من 1700) كقبرص مثلا.

*مالطا ولبنان (1000) هي في مستوى الدول الناشئة الأكثر تقدما.

*تركيا (300) وباقي الدول المنطقة توجد في وضعية أقل من المتوسط الدول النامية. وإذا أردنا تشخيص التطور الحالي في الإنترنت فيمكن الإشارة إلى الخصائص التالية:

- نمو سريع مرتبط خاصة بالانفتاح أسواق الدول المتوسطة على موردي الدخول إلى خدمات شبكة الإنترنت.

-إطار تشريعي للتجارة الإلكترونية مازال في حالة الإعداد . ومنذ 2000 هناك العديد من اللجان أو مجموعات العمل الوطنية تم وضعها من أجل وضع حيز التطبيق إستراتيجية تطوير مجتمع الإعلام .

-تكلفة الدخول مازالت عالية في كل الدول العربية (أجهزة الكمبيوتر، اشتراك مع الموردين، وأسعار الاتصالات) والتي تبقى أهم العراقيل لتطوير الإنترنت في منطقة المتوسط.

-عدد المواقع باللغة العربية ضعيف، هياكل قاعدية تكنولوجية سيئة والمتوفرة عادة عاطلة.

جدول رقم (3): مورودو الدخول إلى خدمات الإنترنت في دول جنوب وشرق المتوسط

توزيع (%) المواقع المتوسطة	عدد الموردين نهائية 2000 (**)	هيكل السوق لموردي الدخول إلى خدمات الإنترنت (*)	
< %1	9	منافسة	الأردن
%1	59	منافسة	المغرب
< %1	28	منافسة	الجزائر
%8	72	منافسة	مصر
< %1	2	احتكار ثنائي	سوريا
%2	10	منافسة	مالطا
< %1	5	منافسة	قبرص
%3	16	منافسة	لبنان
%39	65	منافسة	تركيا
%46	34	منافسة	إسرائيل
< %1	9	منافسة	تونس

Source : * UIT, Base de données de régulation des télécommunication, 2001.

**Projet ESIS, Country Regulatory Development Report, 2001-2.

*** مستعملو الإنترنت كنسبة مئوية من مجموع السكان، 12/2000

أما في قطاع الطاقة الكهربائية :

رغم الاختلاف الموجود ما بين دول المنطقة الا أننا يمكن الاشارة إلى بعض العوامل

المشتركة في هذا المجال:

-مجموع المنطقة خاضعة لنمو متزايد في الطلب والتي تعتبر الأهم عالميا.

-الطاقة الانتاجية المتوفرة غير كافية من أجل مواجهة هذا الطلب مما يبين أن هناك

تجارة بينية كامنة في الطاقة الكهربائية سترتفع في السنوات القادمة.

-وجود عجز حساس في التجهيزات على مستوى العالم الريفي يستلزم برامج خاصة

معتبرة .

-ديمومة تجهيزات التوزيع أقل كفاءة (في مجموع المنطقة فإن معدل الخسائر في المتوسط 20 في المائة ويمكن أن تصل كما هو الحال في لبنان إلى 40 في المائة)، مما يستلزم استثمارات ضخمة لعصرنة وتغيير هذه التجهيزات.

-هيمنة الاحتكارات العمومية التي تجمع كل من وظائف التوليد، النقل والتوزيع الكهرباء مع:

*غياب شبه كلي لسلطة مستقلة للضبط .

*الممارسة المعممة لمراقبة الاسعار و/ او الدعم.

*مساهمة ضعيفة للقطاع الخاص والتي تتمثل في تواجد بعض الموردين المستقلين للكهرباء يستفيدون من شراء الحصص.

وينتج عن هذه الملاحظات أن الدول المتوسطة تسجل في المتوسط وحتى السنوات الاخيرة ، مؤشرات للإصلاح في هذا القطاع من بين الاضعف في العالم النامي، أبعد من دول أمريكا اللاتينية أو دول اوربا الوسطى والشرقية . هذا الوضع بدأ يتغير تدريجيا في 2001 ومع تبني بعض الإصلاحات في العديد من الدول المتوسطة والتي ترمي الى:

*اعادة هيكلة القطاع عن طريق: الفصل ما بين وظائف التوليد والتوزيع والنقل وتحرير تدريجي لنشاطات الانتاج والتوزيع.

-اقامة سلطة مستقلة للضبط وخصوصة تدريجية للمتعامل العمومي .

يعتبر النقل عاملا مؤثرا في تسهيل تنقل الاشخاص والاموال . لذلك يجب ان يتطور دوره باستمرار . وعليه أكد تصريح برشلونة على : " أهمية تطوير وتحسين المنشآت القاعدية بما في ذلك إنشاء نظام نقل فعال ... " وضرورة :

-انشاء خطوط برية تربط الشرق والغرب في ضفتي المتوسط الجنوبية والشرقية.

-ربط شبكات النقل المتوسطة بالشبكة العابرة لاوروبا بكيفية تجعلها عملية فيما بينها " .

سنة الانشاء	هيئة الضبط	طبيعة سوق التوزيع	طبيعة سوق التوليد	وجود موردين مستقلين للكهرباء	الطبيعة القانونية للمتعامل العمومي للنتاج	الدولة
1999	لجنة ضبط قطاع الكهرباء	مختلط	احتكار	نعم	عمومي	الاردن
		مختلط	احتكار	نعم	مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتنافسي	المغرب
		احتكار	احتكار	نعم	مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتنافسي	الجزائر
		احتكار	احتكار	نعم	تجمع المؤسسات العمومية	مصر
		احتكار	احتكار	لا	مؤسسة عمومية	سوريا
2000	الهيئة المالطية للموارد	احتكار	احتكار	لا	مؤسسة عمومية	مالطا
		احتكار	احتكار	لا	مؤسسة عمومية مستقلة	قبرص
	متوقعة في قانون 08/01	تحرير جاري	تحرير جاري	لا	خصوصية جارية	لبنان
2001- 02	متوقعة في قانون 07/01	تحرير جاري	تحرير جاري	نعم	عمومي	تركيا
		احتكار	احتكار	نعم	عمومي	اسرائيل
		احتكار	احتكار	نعم	مؤسسة عمومية	تونس

Source :Muller-Jentsh Dthe Development of Electricity Markets in the Euro-Mediterranean Area, World Bank Technical Paper,n° 491, 2001& E.I.A, Country Analysis Briefs, 2001

ونشير في هذا الخصوص أنه يتم نقل حوالي 150 مليون طن من السلع سنويا بين الاتحاد الاوروبي والبلدان المتوسطية الاثنتي عشرة الشركاء بمعدل 75 بالمائة عن طريق

النقل البحري و17 بالمائة عن طريق الأنابيب. وفي ميدان المحروقات، تتم نسبة 40 بالمائة من عمليات النقل بين الجزائر والاتحاد الأوروبي. وتتميز شبكات النقل في بلدان جنوب البحر الأبيض المتوسط بمسوى تطور داخلي متفاوت نسبيا وغير متماثل، وعلى أية حال فهو لا يكفي لتلبية الطلب واحداث اثار التعاون على المستوى الاقتصادي . وتهدف الخطوط الموجودة الى ربط المراكز الحضرية الكبرى، في حين يبقى تطور الخطوط الداخلية على مستوى المنشآت القاعدية البرية ضعيفا.

وعلى الصعيد الخارجي (الحدودي) يلاحظ ضآلة المبادلات الأفقية من جهة والطابع المنعزل للمنشآت القاعدية، مما يترتب عنه عدم تواصلها على المستوى الفضائي من جهة أخرى. ويبدو أن هذا الشكل مرتبط بعدم وجود أو بضعف فضاء أو مشروع اقتصادي مشترك لبلدان الضفة الجنوبية من حيث الجوهر .

أما فيما يخص المنشآت القاعدية للمواصلات السلكية واللاسلكية، فلا تزال الفوارق كبيرة بين الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي وتلك الدول التي تنتمي إلى جنوب البحر المتوسط وشرقه، سواء تعلق الأمر بتغطية القطر بشبكات مواصلات سلكية ولاسلكية وخدمات، أو بالتكنولوجيات المستعملة في التجهيزات وعمليات التركيب. ويستحوذ خمسة عشر بلدا تابعا للاتحاد الأوروبي على 95 بالمائة من الناتج الداخلي الخام، كما تملك 88 بالمائة من الخطوط الهاتفية.⁽⁹⁾

وتواجه بلدان جنوب البحر الأبيض المتوسط وشرقه ضغوطا تعود إلى:

*توسيع الشبكات الموجودة من أجل تلبية الحاجات المتزايدة للسكان الناجمة عن تطور المنشآت القاعدية الصناعية وتنمية الاقتصاد.

*استبدال التجهيزات القديمة والبالية بتجهيزات أخرى تستخدم تكنولوجيات حديثة . ومن أجل تمويل الإستثمارات في المنشآت القاعدية وتمويلها، تلجأ الإستثمارات في مجال المنشآت القاعدية إلى وسائل تقنية، مالية، بشرية وتسييرية بنسب معتبرة . وتتطلب اقامة أطر تشريعية وتنظيمية ملائمة وأجهزة فعالة من أجل استقطاب الموارد وتوفير الظروف الملائمة لمشاركة القطاع الخاص وطنيا كان أم دوليا. وتشكل المنشآت القاعدية بحكم طبيعتها تجهيزات ثقيلة غالبا ما يتطلب انجازها عدة سنوات. ومن ثمة تعبئة الموارد

اللازمة لتمويلها، إذ تتطلب في غالب الأحيان مصادر مالية، إما من الدول وإما من مؤسسات خاصة تتمتع بقدرات مالية كبيرة وقادرة على منحها لأجل طويلة المدى.

وإذا كان التعاون الأورو-متوسطي مازال ضعيفا في ميدان الاستثمارات كما تمت الإشارة إلى ذلك في العديد من التحاليل مقارنة بما انجزه اليابانيون في دول شرق آسيا والمحيط الهادي وما قامت به الولايات المتحدة الأمريكية في أمريكا اللاتينية وفي المكسيك، يجب التذكير هنا بالدور الفعال الذي يمكن أن يقوم به الاتحاد الأوروبي عن طريق المشاركة في تطوير البلدان غير الاعضاء في هذا الاتحاد وبالمساهمة في إقامة آليات وأدوات لجلب الاستثمارات ودعمها نحو دول جنوب وشرق المتوسط، لاسيما عن طريق تعزيز تدفق الاموال غير المولدة للديون.⁽¹⁰⁾

الخاتمة :

كما رأينا فإن الإستثمارات الأجنبية أكثر حساسية لكل الإختلالات على مستوى الدول المضيفة سواء تعلق ذلك بالمستوى الجزئي أو على المستوى الكلي. ومن خلال تحليل محدد نوعية الخدمات، يتبين لنا أن القيام بالإستثمار في الخارج من طرف الشركات متعددة الجنسيات ليس عملية إرتجالية أو عفوية وإنما يخضع للعديد من العوامل والمحددات الخارجية التي ستؤثر على كفاءة وقرار الإستثمار. فمجرد تحرير الاقتصاد وفتحه لم يعد كافيا الآن. وثمة ضرورة لاجاد تكوينات جذابة من الميزات المتعلقة بالمواقع، وتوفير أحسن لخدمات البنية الأساسية. ومقارنة درجة وإختلاف مدى توافر هذه العوامل ما بين الدول، هو الذي يفسر النزعة الانتقائية لتوطين الإستثمارات. وهنا تظهر أهمية دور الدولة من خلال سياسات وإستراتيجيات ناجعة تهدف إلى توفير الإجراءات والميكانيزمات التي ترمي الى ترقية وتشجيع الإستثمارات الأجنبية. أما بالنسبة للدول المتوسطة، فيمكن الإشارة إلى أن عملية الإستقرار والتحول المتنبأة من طرف أغلبية هذه الدول منذ الثمانينات أن تؤدي تدريجيا إلى تعديل نموذج التراكم، من نموذج قائم على الاستثمار العام والتمويل عن طريق التضخم، إلى نموذج تراكم خاص إنطلاقا من الادخار المسبق واعتمادا على الاستثمارات الأجنبية المباشرة. ويمكن لمنطقة التبادل الحر الأورو-متوسطية أن تعمل على انجاح هذا النموذج. وإعتبارا للدور الذي تقوم به مختلف

المنشآت القاعدية والمستوى العالي للوسائل المالية الضرورية لتطويرها، يبدو من المستعجل إنجاز دراسات وافية ومتكاملة لكل منشأة قاعدية على غرار الرواق المتوسطي (CORRIMED) الخاص بأنواع النقل أو المخطط الأزرق بالنسبة للبيئة. وهذه الدراسات التي تشكل قاعدة مرجعية، ستفرز برامج أخرى، منها برنامج الري في منطقة البحر المتوسط بالنسبة للمياه (HYDROMED) وبرنامج الإتصالات السلكية واللاسلكية (TELECOMED).⁽¹¹⁾ والشبكات عبر المتوسط واوروبا (Trans-Euro-Mediterranean Networks-TEN) ومهمتها تأمين الترابطات الغازية والكهربائية بين الجنوب/الجنوب والجنوب/الشمال في المنطقة، وقد تم تحديدها كاولوية واضحة. وفي هذا الصدد ينبغي التعجيل في برنامج وخطة العمل المنبثقين عن منتدى الطاقة الاوروبي -المتوسطي بغرض:

*خلق حلقة الكهرباء حول البحر المتوسط لربط الدول المعنية بمسيرة يورميد، وسيتم على الحلقة ان تتكامل الى ابعد من ذلك للارتباط بدول الخليج.

*اعطاء الاولوية لانشاء خط يورميد للنفط والغاز لربط الاتحاد الاوروبي بالدول المنتجة للنفط والغاز في شمال افريقيا ومصر والخليج، حيث ان الخطوط المصممة حاليا تتجاوز دول المشرق وتمر عبر تركيا.

*استحداث شبكة يورميد للطرق والسكك الحديدية لكي يتم ربطها بشبكة النقل المتكاملة المصممة للمشرق في اطار نظام النقل المتكامل في المشرق العربي (Intrgrated Transport System in the Arab Mashreq ITSAM). وتتبع اهمية خطوط السكك الحديدية من انها ستربط المشرق العربي باوروبا وبدول الخليج، بما يخفض تكلفة النقل ويحسن التكامل الاجمالي للمنطقة ويسمح بتوفير وسائل كفوة لنقل السلع والاشخاص عبر كافة المنطقة. وهناك مشروع نقل ينبغي اعطاؤهما الأولوية على الصعيدين الثنائي والاقليمي: النقل عبر الطرقات والنقل عبر سكك الحديد. وكذلك وبرنامج منتدى الطاقة الاوروبي-المتوسطي.

كذلك لمعالجة الكلفة اللوجيستية المرتفعة سيتعين على الدول العربية تخصيص استثمارات ضخمة في البنية التحتية والشبكات وجعلها متكاملة مع نظيرتها الرئيسية

الشريكة في التجارة (الاتحاد الأوروبي وآسيا). ومن المرجح أن هذه الاستثمارات ستعمل على تكسير طوق الحواجز وتخفيض الكلفة اللوجستية أن تولد عوائد عالية على الاستثمار. ولا بد من تصور ثلاثة شبكات للبنية التحتية: (أ) الطاقة، الكهرباء، النفط والغاز. (ب) شبكة معلومات واتصالات عربية متكاملة. (ج) شبكة مترابطة لتسهيل ومساندة التجارة والنمو.

الهوامش:

- 1- أشوكا مودي وميشيل والتون : " الإستفادة من ركائز البنية الأساسية لشرق آسيا "، التمويل والتنمية / يونية 1991.
- 2- لمزيد من المعلومات، أنظر :
الأونكتاد : تقرير الإستثمار العالمي، 2006 " الإستثمار الاجنبي المباشر الوارد من الاقتصادات النامية والانتقالية واثاره على التنمية ". بيانات الإستثمار الاجنبي المباشر/الشركات عبر الوطنية www.unctad.org/fdistatistics
- 3- لقد قامت اليابان مثلا ومنذ السبعينات بزيادة طول طرقها المرصوفة بدرجة كبيرة، بحيث أصبح لديها أعلى كثافة طرق في العالم، إذ تبلغ 630 مترا لكل 100 شخص، ونمت كثافة الطرق في كوريا بنسبة 10 % سنويا على مدى ال 25 سنة الماضية. ولقد خصص كلا البلدين إستثمارات ضخمة في القطاع الفرعي للطرق السريعة. كما أن سانغفورة التي تمثل إقتصاد مدينة موجه نحو المعاملات الدولية، تبين بكل وضوح مدى الصلات التي أقامها صناع السياسات في المنطقة بين التجارة وبنيتها الأساسية الداعمة، والميناء البحري لسنغافورة ومينأوها الجوي من أفضل الموانئ، في العالم. لمزيد من المعلومات، أنظر، أشوكا مودي وميشيل والتون: المرجع السابق.
- 4- لمزيد من المعلومات، أنظر :
Delvin J & P.Yee, 2000, Global Links to Regional Networks: Trade Logistics in MENA Countries, Paper presented at the Fourth Annual Mediterranean Development Forum, Amman, Jordan, October 6-9.
- 5- لمزيد من المعلومات، أنظر
2 Nordas, K, 2003, Determinants of Vertical Specialization, WTO Staff Working Paper ERSD, Geneva: World Trade Organisation.
- 6- مجلة الاقتصاد والاعمال - عدد خاص - فبراير 1999، ص 19.
- 7- مجلة الاقتصاد والاعمال - عدد خاص - فبراير 2002، ص 18
- 8- لمزيد من المعلومات انظر :
- 9- تكنوبوليس ميدتيراني - المجتمع الاعلامي في المتوسط - رقم 2 - اكتوبر/نوفمبر 1996 Technopolis Méditerranée
- 10- خلصت ندوة إسطنبول المنعقدة في شهر اكتوبر 1996 (البنك العالمي -الاتحاد الاوربي) حول الشراكة الخاصة والعمومية في قطاع المنشآت القاعدية في الشرق الاوسط وشمال افريقيا الى ضرورة تخصيص تمويل مكثف للمنشآت بقيمة 16 مليار دولار امريكي على مدى فترة تتراوح من 10 الى 15 سنة القادمة . كما قررت اللجنة الاوروبية والبنك العالمي يوم 25 مارس 1997 متابعة البرنامج المشترك بين الاتحاد الاوربي والبنك العالمي حول مساهمة القطاع الخاص في المنشآت القاعدية المتوسطة. وتقدر تكلفة البرنامج ب 10.740.038 وحدة نقدية اوروبية . ويهدف البرنامج المشترك دعم جهود الحكومات المتوسطة من اجل منافسة متزايدة ومساهمة راس المال الخاص في خدمات المنشآت لقاعدية، مثل المواصلات السلكية واللاسلكية والموانئ و انتاج الكهرباء.
- 11- المجلس الوطني الاقتصادي والاجتماعي: " ملخص التقرير التمهيدي حول الاستثمارات في المنشآت القاعدية ودور الأوساط الاجتماعية والاقتصادية في تشييد الفضاء الأورو-متوسطي". القمة الرابعة للمجالس الاقتصادية والاجتماعية - لشبونة - سبتمبر 1998.