

The 'Tanger Med' Project: Origins, Scope, and Developmental Prospects

Dr. Hanane JLLIBAN¹

Faculty of Letters and Humanities,
Abdelmalek Essaâdi University, Tetouan, Morocco

Science Step Journal / SSJ

2024/Volume 2 - Issue 6

doi: <https://doi.org/10.6084/m9.figshare.27569436>

To cite this article: Jlliban, H. (2024). The 'Tanger Med' Project: Origins, Scope, and Developmental Prospects. Science Step Journal II (6), 372-390. ISSN: 3009-500X.

Abstract

This study explores the importance of the "Tanger Med" Project, focusing on its significant role in transforming the Moroccan economy and local communities. Since its inception, this project has not only reshaped investment landscapes but also profoundly impacted the northern region of Morocco, particularly the rural areas between the Tanger Med Port and the city of Tanger, which have become hubs of industrial activity.

By delving into this topic, we aim to uncover the varied effects of large-scale development projects on people and their environments. We consider economic, social, and cultural dimensions at local, regional, and national levels, helping us to identify both the positive and negative outcomes of these investments. Understanding how local leaders and communities interact with these changes is crucial for grasping the full impact of such projects.

Our approach combines descriptive and analytical methods, allowing us to examine multiple facets of the issues at hand. We also incorporate a historical perspective to trace the industrial evolution of Tanger since the early 2000s. Methodologically, we utilized geographic research techniques, including bibliographic research, field observations, surveys, and interviews. We analyzed both quantitative and qualitative data, presenting our findings through various tools like charts and maps to better illustrate the dynamics at play.

Keywords: Tanger Med Project, port, industry, development, Tanger and its surroundings

¹ jllibanhanane@gmail.com

مشروع "طنجة المتوسط": النشأة والحمولة والأفاق التنموية

د. حنان اجليين

كلية الآداب والعلوم الإنسانية،
جامعة عبد الملك السعدي، تطوان، المغرب

ملخص:

نهدف من خلال هذه الدراسة العلمية إلى تسليط الضوء على أهمية مشروع "طنجة المتوسط"، سواء على مستوى حمولته الاستثمارية التي أعادت هيكلة الاقتصاد المغربي عامة والاقتصاديات المحلية خاصة، أم على مستوى الانعكاسات المجالية التي خلفها وما يزال يُخلفها إلى اليوم. علما أن هذا المشروع كان سببا مباشرا في تحول جذري وعميق للجهة الشمالية الغربية من المغرب منذ مطلع القرن الحالي، لاسيما الجماعات القروية الممتدة بين ميناء طنجة المتوسط ومدينة طنجة التي احتضنت هذه المشاريع (ميناء طنجة المتوسط والمناطق الصناعية الحرة والمدينة الجديدة، إلخ).

إن إثارة هذا الموضوع بالذات سيمكننا من فهم وقع المشاريع التنموية الكبيرة على الإنسان والمجال في سياقات متعددة (اقتصاديا واجتماعيا وثقافيا، إلخ)، وعلى مستويات مختلفة (وطنيا وجهويا ومحليا)، وهذا من شأنه أن يحدد الآثار الإيجابية والسلبية لهذه الاستثمارات، وكيفية التفاعل معها من طرف مدبري الشأن المحلي ومن طرف الساكنة المحلية.

نلفت الانتباه أن هذه الدراسة مبنية على منهج وصفي/تحليلي مكثف من الإلمام بمجموعة من الجوانب ذات الصلة بالإشكالية المطروحة، إضافة إلى مقارنة تاريخية سمحت بتتبع صيرورة التطور الصناعي الذي عرفته طنجة منذ مطلع القرن الواحد والعشرين. وفيما يخص الوسائل المنهجية، فقد اعتمدنا على تقنيات البحث الجغرافي المتمثلة في البحث البيبليوغرافي، والعمل الميداني كالملاحظة والاستمارات والمقابلات الشفوية وغيرها، إضافة إلى تحليل ومعالجة المعطيات الكمية والنوعية (عرض وترتيب وتحليل نتائج المعطيات المتوصل إليها باستعمال أدوات البحث الجغرافي كالتفريغ والجدولة والعمل الخرائطي، إلخ).

الكلمات المفتاحية:

دلالات مشروع طنجة المتوسط، الميناء، الصناعة، التنمية، طنجة وضواحيها.

مقدمة

تتميز حاضرة طنجة بخصوصيات مهمة استمدتها من موقعها الجغرافي الاستراتيجي والتاريخي، حيث تتموقع في الجزء الشمالي الغربي من المغرب. تُشرف على مضيق جبل طارق الذي يفصل إفريقيا بالقارة الأوروبية على بعد 14 كلم تقريبا، ما جعلها نقطة التقاء المحيط الأطلسي بالبحر المتوسط عبر نفس المضيق، لتشمل واجهتين بحريتين على مسافة مهمة. كما أن موقعها ضمن سلسلة جبال الريف جعلها تتميز بوسط طبيعي غني و متميز، خاصة في الجزء الأوسط، حيث تتجه الانحدارات نحو الساحل، ما أعطاها تنوعا في مورفولوجية سواحلها.

إن الخصائص المجالية التي ميزت حاضرة طنجة لم تجعل منها قطبا اقتصاديا مستهدفا ووازنا، إلا بعد مراجعة السياسة المتبعة من طرف صناع القرار، فمنذ حصول المغرب على الاستقلال سنة 1956 إلى حدود سنة 1999، ظلت مدينة طنجة مقصية عن القطب الحضري الساحلي الأطلسي الممتد من القنيطرة إلى الجديدة (بينهما العاصمتين الإدارية والاقتصادية الرباط والدار البيضاء). وبعد سنوات من التهميش، أعطيت الأهمية لمحور طنجة-تطوان بانطلاق سياسة الأوراش الكبرى للبنية التحتية والتنمية الاقتصادية بمنطقة طنجة المتوسط: المركب المينائي طنجة المتوسط، والشبكة الطرقية، والمناطق الصناعية الحرة، والمراكز التجارية، والمركبات السياحية، وحقول الطاقة الريحية، والمدن الجديدة، إلخ. وقد تم تفعيل هذه الديناميات التنموية الجديدة عن طريق الاستثمارات الوطنية والأجنبية، التي تظهر تجلياتها على أوجه مختلفة، منها الاهتمام بالقطاعين الثاني والثالث أساسا. وهو ما أسفر عن نمو اقتصادي مهم على المستوى الوطني والجهوي والمحلي، كما أدى إلى تحول في خصائص الاقتصادية والاجتماعية للجماعات القروية الممتدة بين الميناء ومدينة طنجة (الضواحي الجنوبية الشرقية لطنجة).

بناء على ذلك؛ سنحاول من خلال هذه الورقة العلمية الوقوف على منجزات مشروع طنجة المتوسط، وما رافقه من دينامية مجالية ساهمت في تحسين مستوى العيش، انطلاقا من دراسات متعددة لتشخيص المجال، ونتائج أعمال ميدانية تعكس التحول الاقتصادي والاجتماعي لبعض الجماعات في الظهير الخلفي للميناء.

إشكالية الدراسة: لقد تعززت الوظيفة الصناعية في منطقة طنجة المتوسط بعد تشييد الميناء على مضيق جبل طارق، وتنامت المنصات الصناعية الحديثة، ما أسفر عن دينامية مجالية قوية انعكست على مستوى العيش لدى السكان في الظهير الخلفي للميناء، بغض النظر عن السلبيات التي ترافق أي مشروع تراخي ضخم من هذا القبيل. في هذا الصدد؛ نضع بعض التساؤلات التي تُوَطر إشكالية الدراسة:

كيف تبلورت فكرة ميناء طنجة المتوسط على الضفة الجنوبية لمضيق جبل طارق، في ظل التهميش الذي طال الجهة الشمالية الغربية من المملكة، والتنافسية الدولية في حوض البحر المتوسط؟ هل أثر الميناء على القطاعات الاقتصادية المختلفة، أم انحصر الهدف على تقوية الصناعة؟ كيف استفادت الجماعات القروية الممتدة بين الميناء وطنجة من المشاريع التي عقبها بناء الميناء اقتصاديا واجتماعيا؟

فرضية الدراسة: تحاول هذه الدراسة التحقق من فرضيتين أساسيتين وهما:

- توجه السياسة الاقتصادية المغربية نحو القطاع الصناعي، والدخول في تنافسية مع دول حوض البحر المتوسط، من خلال الاستغلال الأمثل للمرتكزات الترابية كالموقع الجغرافي، وخلق أقطاب اقتصادية وازنة وجديدة في المغرب؛
- مشروع طنجة المتوسط قوة اقتصادية واجتماعية حسنت من المردود الاقتصادي الوطني والجهوي، وانعكست على الخصائص المجالية للجماعات القروية القريبة من الميناء وطنجة.

أهداف الدراسة: تتمحور أهم الأهداف فيما يلي:

- تسليط الضوء على مشروع طنجة المتوسط بحمولته الاستثمارية، ومشاريعه التنموية ضمن رقعة جغرافية تعيش تحولا عميقا في مكوناتها المجالية؛
- الكشف عن انعكاسات مشروع ميناء طنجة المتوسط على بعض المؤشرات الاقتصادية والاجتماعية في الجماعات القروية المحاذية له.

أهمية الدراسة: تكتسي هذه الدراسة أهمية بالغة، ليس على مستوى الإشكالية التي تعالجها، بل كذلك لتناولها موضوع اقتصادي بصيغة جغرافية محضة، يتفاعل ضمنها ما هو طبيعي بما هو بشري. ناهيك عن الراهنية التي يتميز بها، إذ يُعد مشروع طنجة المتوسط من أهم المشاريع التي أعادت صياغة بنية الاقتصاد الوطني بعد النتائج الإيجابية التي حققها الميناء وباقي الاستثمارات. كما تكتسب هذه الدراسة أهمية مضافة لاعتمادها على معطيات ميدانية مستقاة من الجماعات الترابية الضاحوية لطنجة الواقعة في الظهير الخلفي للميناء.

التأطير المنهجي للدراسة: نظرا لطبيعة الموضوع، ومن خلال ما تم عرضه في المقدمة والإشكالية، فقد تم استخدام أكثر من منهج لاستقصاء هذه الدراسة، بدأ بالمقاربة التاريخية التي شخصت وضعية المنطقة في فترات زمنية سابقة. ثم المنهج الوصفي/التحليلي للعديد من الظواهر التي نتجت عن إرساء ميناء طنجة المتوسط وغيره من المشاريع. أما فيما يخص الوسائل المنهجية، فقد اعتمدنا على العمل الميداني في بعديه الوصفي للظواهر وتوطينها، وكذا الكمي التحليلي عبر الاستمارات والمقابلات الميدانية والاتصال المباشر بالسكان المحلية (جماعات: قصر المجاز والقصر الصغير وملوسة واجوامعة والبحراويين)، إضافة إلى الاطلاع على كل ما كتب حول موضوع ومجال الدراسة، وهذا ما يمكن اعتباره مبدأ أساسيا في أي دراسة جغرافية للظواهر.

1 ميناء طنجة المتوسط: مشروع استثماري كبير أعاد تشكيل الاقتصاد الوطني

رغم الأهمية التي حظيت بها، وما تزال، مدينة طنجة دوليا، إلا أنها على المستوى الوطني، وللأسف، ظلت إلى حدود سنة 2000 عبارة عن مدينة ذات ميناء مخصص لاستقبال الجالية المغربية القادمة من الخارج، إضافة إلى أنشطة تجارية بحرية محدودة. لكن مع نهاية القرن العشرين كان لا بد من تغيير السياسة الاقتصادية في المغرب، والبحث عن مجالات أخرى للاستثمار، وتطوير القطاعات

الاقتصادية سواء الصناعية أم التجارية أم الفلاحية أم السياحية. إثر ذلك؛ ظهرت مكانة الجهة الشمالية الغربية، وموقعها الجيو-استراتيجي مع فكرة خلق ميناء طنجة المتوسط.

1.1 نشأة ميناء طنجة المتوسط

أعطيت انطلاقة تشييد ميناء طنجة المتوسط في فبراير 2003 بعد إحداث إقليم الفحص أنجرة²، ما جعل المغرب في مصاف الدول الرائدة في مجال لوجستيك النقل البحري الدولي. كما أصبح هذا الميناء أكبر ميناء إفريقي من حيث عدد الحاويات، والأول في البحر المتوسط من حيث الطاقة الاستيعابية. وبالفعل تمكن المغرب، خلال العقد الماضي، من مضاعفة ناتجه الإجمالي من 41.6 مليار دولار عام 1999 إلى 121.4 مليار دولار عام 2019، ليصبح بذلك القوة الاقتصادية الخامسة في إفريقيا (زينند، 2019).

شُيد ميناء طنجة المتوسط عبر عدة مراحل تاريخيا، فهو لم يكن يوجد عند مدخل جبل طارق (موقع الميناء حاليا: 40 كلم شرق المدينة)، بل كان يتمركز في أقصى الشمال الغربي، ويُطلق عليه ميناء طنجة المدينة³. وقد بُني خلال القرن 17، على يد الإنجليز كأول رصيف رئيسي حاجز للأمواج، ليتم خلال القرن 19 صيانة وتوسيع مرافق هذا الميناء الصغير بشكل واسع ومستمر. وبعدها كانت له علاقات تجارية مع أوروبا فقط، انطلق سنة 1914 أول خط بحري منتظم من وهران إلى مارسيليا عبر طنجة وداركاستمر حتى سنة 1960، كما كانت طنجة تُعد مفترق طرق العالم إلى حدود عشرينيات القرن الماضي (Wipfel, 2016).

بعد مرور ما يقارب نصف قرن، وحيث انطلق التفكير بمشروع "طنجة المتوسط"، اقترحت فكرة خلق ميناء جديد غرب مدينة طنجة، أي بالساحل الأطلسي سنة 1997. لكن أعطيت الانطلاقة الفعلية لهذا المشروع سنة 2002 شرق المدينة (Wipfel, 2016, p. 125)، وبالضبط على ساحل مضيق جبل طارق (جماعة قصر المجاز، إقليم الفحص-أنجرة)، وقد أوكلت مهمة بناء وتجهيز وتطوير وإدارة الميناء والمناطق الصناعية التابع له إلى الوكالة الخاصة بطنجة المتوسط (TMSA)⁴.

2.1 مكونات ميناء طنجة المتوسط وتطوره السريع والكبير

جاء ميناء طنجة المتوسط على أساس الاستغلال الأمثل للإمكان الطبيعي المتاح، لكن الفكرة لم تقتصر على مشروع بسيط، بل تعلق الأمر ببناء مركب مينائي كبير مقسم لعدة موانئ ذات تخصصات مختلفة. لهذا الغرض تم وضع بنية تحتية مهمة مخصصة لاستضافة أكبر سفن الرحلات البحرية في العالم من خلال بناء ثلاثة أرصفة، أكبرها بطول 360 مترا. ويهدف المركب المينائي بطنجة المتوسط إلى تطوير منصة مينائية عالية الكفاءة، ودمجها بشكل حقيقي مع مختلف الأنشطة التكميلية، كإعادة نقل البضائع

² تم إحداث هذا الإقليم سنة 2003 ضم تراب أربع جماعات قروية من عمالة الفحص بني مكادة السابقة (العوامة والبحراوين وملوسة والقصر الصغير)، وأربع جماعات من إقليم تطوان (اجوامعة وأنجرة وقصر المجاز وتغرامت).

³ أغلق هذا الميناء بموجب مرسوم وزاري صادر في 15 دجنبر 2010 في وجه السفن التجارية، ليستقبل فقط السفن السياحية والعبارات السريعة المتوجهة نحو طريفة (ميناء جنوب إسبانيا)، كما يأخذ وظيفة سياحية وترفيهية بالدرجة الأولى.

⁴ شركة ذات قانون خاص وصلاحيات من السلطة العليا، فيجانب مهامها المحددة في تخطيط وإنشاء وبناء واستغلال الميناء والمناطق الحرة، نجد دورها كمستثمر في المنطقة الخاصة للتنمية، وذلك بدمج التنمية المستدامة والتنمية السوسيو-اقتصادية.

والاستيراد والتصدير والخدمات اللوجيستكية ذات القيمة المضافة والخدمات البحرية والمينائية، ويمتد هذا المركب على مساحة 1000 هكتار ويشمل:

- ميناء طنجة المتوسط 1: يتكون من محطتين للحاويات، ومحطة للسكة الحديدية، ومحطة للمحروقات، ومحطة للبضائع المختلفة ومحطة للسيارات؛
- ميناء طنجة المتوسط 2: يضم بدوره محطتين للحاويات؛
- ميناء للركاب والشاحنات: يتضمن مناطق الدخول ونقاط المراقبة الحدودية، وأرصفت مخصصة لإركاب المسافرين وصعود شاحنات النقل الدولي، ومناطق الإجراءات؛
- المنطقة الحرة اللوجيستكية، تمتد على مساحة 250 هكتارا، مخصصة للأنشطة اللوجيستكية ذات القيمة المضافة (طنجة المتوسط، 2023).

وقد ارتفعت أحجام التبادلات بسرعة، إذ بلغت سعة الميناء حوالي 42 مليون طن من البضائع سنة 2014، ما جعله يحتل المرتبة الأولى وطنيا، متقدماً على ميناء الدار البيضاء (25 مليون طن). كما بلغت سعته في نفس السنة 3.1 مليون حاوية. محتلا المرتبة 55 بين موانئ العالم على مستوى الحاويات، والثامن في البحر المتوسط، والسادس في العالم العربي، والثالث في إفريقيا (Wippel, 2016). ونظرا للأهمية التجارية لميناء طنجة المتوسط؛ قررت شركة "ميرسك لاين" الرائدة في مجال النقل البحري أن تستبدل الخط البحري T.P7 الرابط بين الصين والولايات المتحدة الأمريكية عبر قناة بنما، بخط A.O.9 الذي يمر عبر قناة السويس ويتوقف بميناء طنجة المتوسط حتى تتم رفع طاقة النقل (Wippel, 2016). وقد أصبح هذا الميناء مع بداية الألفية الثالثة يمثل قطبا لوجيستيا موصولاً بأكثر من 140 ميناء عالمي، وبقدرة استيعابية 9 ملايين حاوية، و7 ملايين راكب، و700000 شاحنة ومليون سيارة (طنجة المتوسط، 2023)، وهذا ما جعله اليوم يحتل المرتبة 19 من بين 500 ميناء للحاويات في العالم، وفقا لآخر تصنيف مرجعي لألفالينر (Alphaliner) الذي نشر في مارس 2024.

وعليه؛ يتضح نجاعة السياسة الجديدة المتبعة، التي تحققت معها الاختيارات الاقتصادية والتنموية لتعزيز موقع المغرب إقليميا، والرفع من تنافسيته ضمن حوض البحر المتوسط، من خلال مضاعفة قدرة الميناء الاستيعابية، وتنمية المنطقة، والتشجيع على الاستثمار الأجنبي (مجلة ميدل إيست، 2019).

2 منطقة طنجة المتوسط: الرائدة وطنيا في المناطق الصناعية الحديثة

إن التطور الذي شهدته طنجة نهاية تسعينيات القرن العشرين وبداية القرن الواحد والعشرين على المستوى الاقتصادي، بعد تبني سياسة اقتصادية تقوم على العولمة، ومع وفرة اليد العاملة الرخيصة؛ زادت الرغبة في بناء منصات صناعية جديدة في مناطق مختلفة خارج المدينة.

- المنطقة الصناعية اجزناية

أحدثت هذه المنطقة في الجماعة الترابية اجزناية، أحد الأقطاب الحضرية الجديدة، التي طُفحت في الجزء الجنوبي الغربي من مدينة طنجة سنة 1999. وهي مخصصة للأنشطة الموجهة نحو التصدير، ما جعلها توفر أكثر من 400 ألف منصب شغل قار إضافة إلى العديد من المناصب غير المباشرة. وتتميز هذه المنطقة بصناعة الصباغات والرخام وآلات البناء، التي تستغل هي الأخرى موقعها لعرض الآلات وتعليق لافتات إعلانية لمنتجاتها. أما باقي المنطقة، فنلاحظ الوجود اللافت لصناعة المعادن، تليها صناعة النسيج والألبسة، ثم الصناعات الغذائية وغيرها.

تتميز المنطقة، على مستوى البنيات التحتية، بشبكة طريقية جيدة، مع وجود بعض المرافق العمومية، إضافة إلى وجود الأراضي المخصصة للسكن مجتمعة في القسم الجنوبي الشرقي من المنطقة الصناعية، وذلك مراعاة لضرورة توفير الهدوء للسكان، خاصة وأن بعض الصناعات كالتعدين والنجارة تصدر ضجيجا عاليا.

- المنطقة الصناعية الحرة بطنجة

لقد تم الكشف عن بناء المنطقة الصناعية الحرة Tanger Free Zone في طنجة فبراير سنة 1993، وذلك في إطار تخصيص 20 مليار درهم لإنعاش الشمال، لتصادق الحكومة على القانون 17/82 في 4 غشت من نفس السنة، والمتعلق بالاستثمارات الصناعية. إلا أن الاهتمام بالمناطق الشمالية سيتخذ طابعا مؤسستيا بإحداث وكالة إنعاش وتنمية المناطق الشمالية في 12 دجنبر 1995 تفاعلا مع دراسة البنك الدولي الصادر في أبريل 1995، والتي أقرت بالوضع المتردي للاقتصاد الوطني (الميموني، 1999/1998). فانطلقت الرؤية الاستراتيجية الجديدة القائمة على العولمة، والكامنة في تبني مشروع اقتصادي متكامل ذو أبعاد متعددة بمنطقة "طنجة المتوسط"، إذ تم العمل وفق مهام حكامة مبتكر من خلال إنشاء كيان خاص سنة 2003 يتمثل في الوكالة الخاصة بطنجة المتوسط "TMSA" (طنجة المتوسط، 2023)، والتي تمثل الدولة وجميع الشركاء في هذا المشروع، فهي المكلفة بتجهيز وتسيير الميناء والمناطق الصناعية التابعة له، وتهيئة المنصات اللوجستية والصناعية وتشديد المباني والترويج والتسويق. ومن أولى المشاريع التي أنجزتها هذه الوكالة المنطقة الصناعية الحرة اجزناية، التي تبعد عن مدينة طنجة بحوالي 12 كلم في الجنوب الغربي، تُحد شمالا بمطار ابن بطوطة الدولي، وشرقا بالمنطقة الصناعية اجزناية، تفصل بينهما الطريق الوطنية رقم 1 التي تربط بين طنجة والرباط العاصمة.

تُعد هذه المنصة أول منطقة حرة في المغرب، والأكبر على الصعيد الوطني، كما تصنف سادس أفضل منطقة صناعية في العالم. وقد انطلقت الأشغال بها سنة 1997، لتدشن سنة 2007 بعدما فتحت أبوابها لاستقبال الاستثمارات الوطنية والأجنبية. وهي تنقسم إلى قسمين: الأول، خاضع للجمارك وبقانون داخلي لا يخضع لقانون الدولة المغربية الجمركي، وتضم الوحدات الصناعية والتجارية والخدماتية. ثم القسم الثاني، يشمل منطقة لوجستية⁵ ذات الخدمات التكميلية للقسم الأول (الفنادق والمقاهي ومحطات الوقود والبنوك ومستشفى وغيرها)، وهي غير خاضعة للقانون الجمركي للمنطقة الحرة. وقد تميزت المنطقة الصناعية الحرة المعنية بسيادة الاستثمارات الخاصة، والتي بلغت أعلى مؤشراتهما بعد انطلاق الأشغال بميناء طنجة المتوسط، حيث تضاعف حجم الاستثمارات بها

ثلاث مرات، ما جعلها تُوفّر أزيد من 60 ألف منصب شغل، 45 ألف منها مباشر (طنجة المتوسط، 2023)، لتضم حاليا أكثر من 450 شركة، بما في ذلك 200 وحدة صناعية خاصة بأجزاء السيارات (Rafass, 2016).

- المنطقة اللوجستكية لميناء طنجة المتوسط

بعد تشييد ميناء طنجة المتوسط، بُنيت منطقة لوجيستكية حرة (130 هكتارا)، مخصصة لأنشطة ما بعد التصنيع كالتوزيع والتخزين، وسيخصص جزء من هذه المنطقة للصناعات التحويلية الخفيفة. ومن المنتظر أن تستفيد من إعفاءات جمركية على مستوى الاستيراد والتصدير، كما من شأنها أن توفر فرص شغل مهمة. وقد أعطيت الانطلاقة لهذه المنصة بعد مرور سنة من افتتاح الميناء، مع تخويل مهمة تدبيرها لشركة ميد-هوب MedHub، وهي منصة مناسبة لإنشاء قواعد لوجيستكية تهدف لتغطية أوروبا والبحر المتوسط وأفريقيا، كما تركز للأنشطة اللوجيستكية ذات القيمة المضافة. وهي بذلك تكون في قلب مراكز الأعمال في المنطقة، ما يخول لها القدرة على التوزيع السريع والفعال نحو سوق به أكثر من مليار مستهلك. بالإضافة إلى أنشطة التوزيع، فإن المنطقة الحرة اللوجيستكية تمثل نقطة تخزين قبل التوزيع نحو مناطق حرة أخرى في المغرب، وكذا تزويد السوق الاستهلاكية في المنطقة المجاورة لها (الوكالة الخاصة بطنجة المتوسط، 2018).

- معمل "رونو" لصناعة السيارات

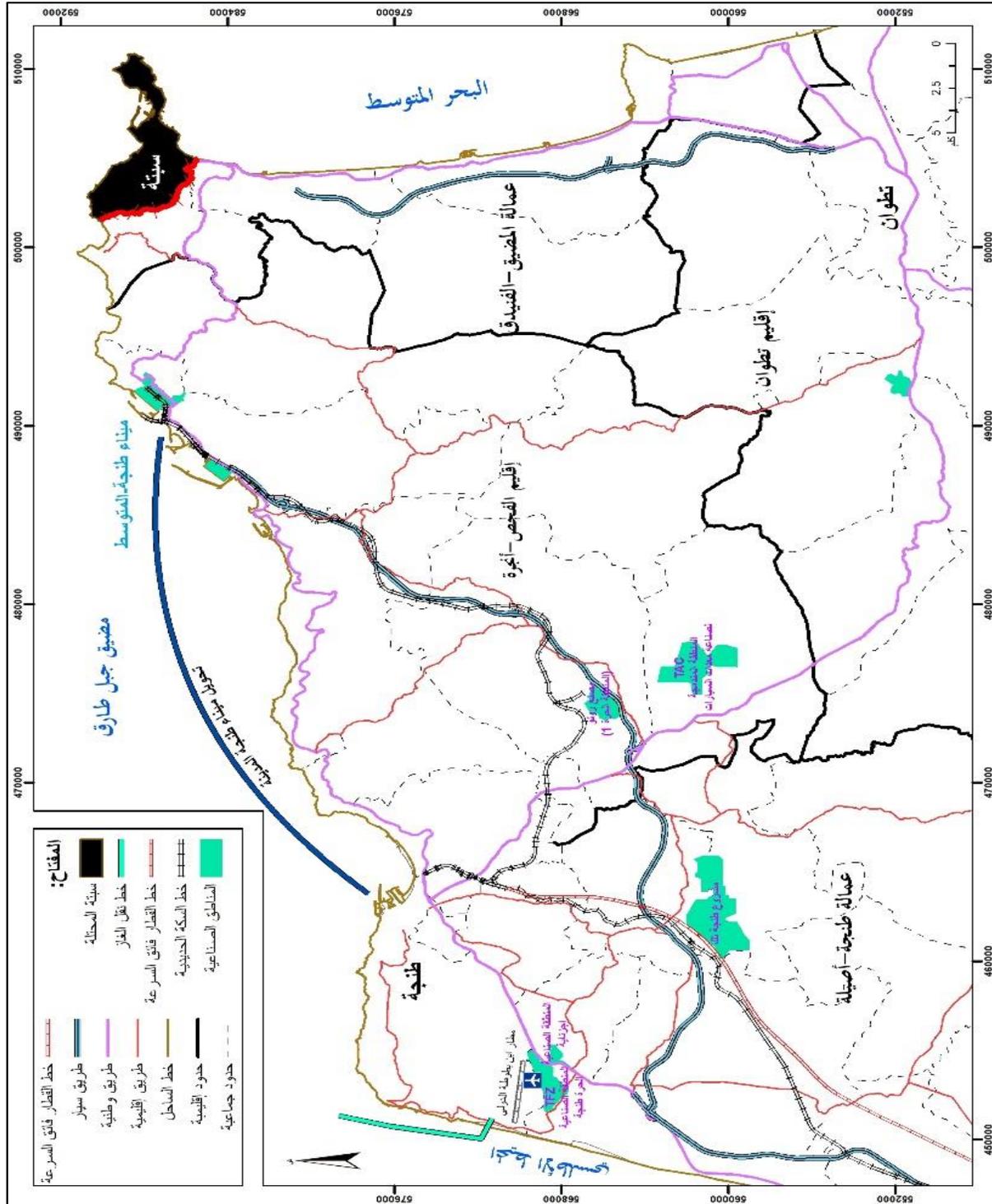
مباشرة بعد انطلاق الأشغال بميناء طنجة المتوسط، تم تشييد المنطقة الصناعية ملوسة 1، وتجهيزها وربطها بشبكة طريقية متنوعة لاستقبال مصنع "رونو". هذا الأخير يعد اليوم أهم مشروع اقتصادي على الصعيد الوطني والإفريقي، وواحد من أهم أرضيات صناعة السيارات بحوض البحر المتوسط. فبفضل الموقع الجغرافي والبنيات التحتية الهائلة واليد العاملة المؤهلة، يشكل هذا المصنع مثالا رائدا للتحكم في سلسلة الإنتاج انطلاقا من التزود بأجزاء السيارات وتركيب العربات، ثم التصدير نحو الأسواق العالمية عبر ميناء طنجة المتوسط وشبكة خطوطه البحرية المتشعبة خاصة وأنه لا يبعد عن المطار والمنطقة الحرة اجزناية، حيث يستقر العديد من المزودين، سوى بحوالي 30 كلم، فيما يبعد عن الميناء بحوالي 25 كلم. كما يستفيد من وجود شبكة نقل متعددة الأنماط بالجوار، فبالإضافة إلى الطريق الوطنية المزدوجة بين طنجة وتطوان، نجد مقطع الطريق السيار والمقطع السككي الرابط بين مدينة طنجة والميناء، وهي شبكة وضعت رهن إشارة المصنع لاستيراد الأجزاء أو تصدير السيارات. ويُعتمد على السكة الحديدية لإيصال السيارات إلى الميناء قبل شحنها إلى الوجهة الأخيرة، إذ يوجد ثلاث قطارات يومية بين المصنع والميناء بسعة تصل إلى 230 سيارة لكل قطار، علما أن المصنع يتوفر على موقف للسيارات الجديدة بسعة 7 آلاف عربة، كما يستفيد من رصيف خاص بالميناء ذو مساحة تخزين تبلغ 13 هكتارا (طنجة المتوسط، 2023).

- المنطقة الصناعية المندمجة "أوتوموتيف سيتي" TAC

سبقت الإشارة إلى التكامل الذي تتميز به المناطق الصناعية في الضاحية الجنوبية الشرقية لطنجة، إذ خصصت لاحتضان وحدات صناعية مكاملة لبعضها البعض. لهذا جاءت فكرة المنطقة الصناعية المندمجة Tanger Automotive City، وهي عبارة عن منصة صناعية ولوجيستكية (309 هكتارات) مقسمة إلى: منطقة حرة (178 هكتارا) تمثل الشطر الأول، تم الشروع في تهيئتها في أبريل

2011، مخصصة لإنتاج كل ما يتعلق بصناعة السيارات، فأغلبية الوحدات الصناعية لها علاقة بمصنع "رونو" الذي لا يبعد عنها إلا بكيلومترين تقريبا، إضافة إلى أن جزء من الإنتاج سيوجه نحو الأسواق الخارجية خاصة أوروبا. أما الشطر الثاني (82 هكتارا)، فهو مخصص لبناء وحدات صناعية ذات تخصصات مختلفة (غذائية وكيمياوية والنسيج، إلخ)، فضلا عن الأنشطة اللوجستية والخدمات (طنجة المتوسط، 2023)، وتضم حاليا المنطقة المندمجة هاته أكثر من 50 شركة لها علاقة بصناعة السيارات أساسا. عموما؛ جاءت هذه المشاريع (انظر الخريطة 1) لخلق دينامية اقتصادية بالجهة وتوفير فرص شغل لشريحة واسعة من الشبان، إضافة إلى المناطق الصناعية التي تطرقنا إليها، نجد أن إقليم تطوان وكذا عمالة المضيق-الفيندق، قد احتضنا بعض المنصات الصناعية (تطوان-بارك، تطوان-شور...) (انظر الخريطة 1)، غير أنها لم تُحرز تطورا ونجاحا بالمستوى المنشود علما أنها ما تزال في المراحل الأولى لنشأتها، مقارنة بالمناطق الصناعية الضاحوية الطنجية، حيث تتوفر اليد العاملة بشكل كبير، خصوصا المؤهلة. ساهمت هذه المشاريع الاستثمارية في إحداث دينامية مجالية كبيرة مع تفاوتات اقتصادية واجتماعية واضحة، وتحولات مجالية جذرية، لاسيما في الجماعات القروية التي احتضنت هذه المشاريع. كما شكلت عاملا قويا في إحداث برامج تنموية سوسيو-اقتصادية لصالح الساكنة المحلية في إطار التوفيق بين مشروع "طنجة المتوسط"، وسياسة منفتحة وطموحة للتنمية المستدامة. الشيء الذي انعكس على بعض المؤشرات الاجتماعية والاقتصادية في المنطقة، لاسيما في الجماعات القروية القريبة من الميناء (قصر المجاز والقصر الصغير وملوسة واجوامعة).

الخريطة 1: توطين ميناء طنجة المتوسط والمناطق الصناعية اللوجيستية الحرة التابعة له



المصدر: بيانات منصة OpenStreetMap سنة 2023، والموقع الإلكتروني للوكالة الخاصة طنجة المتوسط: www.tengarmed.ma/fr/pole-industriel

3 دينامية مجالية رافقت مشروع "طنجة المتوسط" فماذا عن التنمية المحلية؟

سبق وأشرنا إلى أهمية مشروع ميناء طنجة المتوسط، وفق إطاره العام، والذي أعطى أهمية بالغة للأوراش الاقتصادية الكبرى القائمة على تنمية القطاع الصناعي في طنجة، بالاعتماد على الوعاء العقاري الذي توفره ضواحيها الجنوبية والشرقية، والتي تمثل الظهير الخلفي للميناء. وعلمنا أن هذه الضواحي هي عبارة عن جماعات قروية؛ فالأكيد أن استقبالها لمثل هذه المشاريع، قد انعكس على مكوناتها المجالية المختلفة، لاسيما على المستوى الاجتماعي والاقتصادي.

1.3 خلف مشروع "طنجة المتوسط" ارتفاعا محسوسا في سكان طنجة وضواحيها

نظرا لتطور القطاع الصناعي، والذي رافقته رغبة الفئة الشابة في الاستفادة من فرص العمل المتاحة، عرفت طنجة احتدام ظاهرة الهجرة الداخلية، إذ أضحت الوجهة الأولى لعدد مهم من النازحين الراغبين في تحسين مستواهم الاقتصادي والاجتماعي، خاصة الشباب حاملي الشهادات والدبلومات، ما جعل القطاع الخاص يُشغل أكثر من 60% من الفئة النشيطة بعمالة طنجة-أصيلة، وهو يُفسر ارتفاع معدل النمو السنوي بها (الجدول 1).

الجدول 1: توزيع معدل النمو السكاني في العمالات الكبرى بالمغرب					
معدل النمو السنوي (%)		عدد السكان (نسمة)			العمالات الكبرى
2014-2004	2004-1994	2014	2004	1994	
4,19	2,95	1060261	703614	526215	طنجة-أصيلا
1,26	0,83	3343642	2949805	2717125	الدار البيضاء
1,84	2,11	1146088	955188	775198	فاس
4,60	2,23	1323005	843575	676800	مراكش
3,78	2,07	827479	570991	465124	مكناس
-0,92	0,07	572717	627932	623457	الرباط
المصدر: الإحصاءات العامة للسكان والسكنى، 1994 و2004 و2014.					

موازاة مع النمو الديموغرافي المشار إليه، كان هناك اكتساح للمجالات الضاحوية، ما أسفر عن تشكل عدة نوى شبه حضرية تشكل حزاما يحيط بالمدينة الأم طنجة غربا وشرقا وجنوبا. وإذا كانت الضاحية الجنوبية الغربية (جماعة اجزنانية) قد اتخذت شكلا أكثر تنظيما وتخطيطا نسبيا، فإن الأمر يختلف جنوبا وشرقا (جماعات: البجراويين وملوسة واجوامعة والعوامة)، إذ إن التعمير العشوائي هو الغالب، الشيء الذي لم تتمكن الدولة من ضبطه وتدييره. وهو ما أدخلها في مسلسل إعادة الهيكلة المكلف ماديا غير المنتهي، ومشاكل مستمرة مع الساكنة المحلية. وكحل استباقي لمثل هذه الظواهر في المستقبل، شُرِع في خلق مجمعات سكنية كبيرة وبناء المدن الجديدة (ابن بطوطة، الشرافات...)، بالرغم من المشاكل التي يطرحها هذا الأمر على مستوى المضاربات العقارية، واحتكار الأراضي، ناهيك عن توسعها على حساب المجالات الفلاحية.

2.3 تحسن البنية التحتية والتجهيزات الأساسية بالظهير الخلفي للميناء

لقد اهتم مشروع طنجة المتوسط، الذي ينبني على ركيزتين اثنتين وهما حركة ميناء طنجة المتوسط والإنتاج الصناعي، بمختلف العناصر التي من شأنها إنجاح الرؤية الاستراتيجية المتبعة للإقلاع الصناعي في شمال المغرب وإفريقيا عامة. وإضافة إلى بناء المنصات الصناعية بمواصفات حديثة، تم التركيز على البنية التحتية بشكل كبير، إذ انطلقت سلسلة من المشاريع تروم بناء شبكة طريقية متنوعة تربط الميناء بالمناطق الصناعية ومطار ابن بطوطة والمدن الجهوية (طنجة وتطوان والفنيدق والعرراش، وغيرها). هذا ما جعل الجماعات القروية الممتدة بين الميناء وطنجة تستفيد من هذه المشاريع، إذ عرفت تغطية شبه كلية بمختلف أنواع الطرق (طرق وطنية وإقليمية وطريق سيار وسكة حديدية وطرق غير مصنفة، إلخ) (الصورتان 1 و2). ورغم أنها لم تأت بدافع تنمية المنطقة في حد ذاتها، إلا أنها خلقت دينامية مجالية مهمة، انعكست إيجابا على الساكنة المحلية التي ما تزال تطمح للرفق بمستواها الاجتماعي.

الصورتان 1-2: تنوع الطرق المؤدية لميناء طنجة المتوسط بالظهير الخلفي للميناء



لقد لقيت هذه المشاريع دعماً كبيراً من عدة جهات أصبح حضورها بارزاً في مختلف المشاريع التنموية، ونقصد الوكالة الخاصة طنجة المتوسط ومعمل "رونو" ومجموعة العمران، إضافة إلى المكتب الوطني للكهرباء والماء الصالح للشرب الذي كان له دور مهم في فتح وبناء بعض المسالك التي تُؤدي إلى محطتي الطاقة الريحية "ظهر سعدان" و"بني مجمل"، استفادت منها عدة قرى عانت من العزلة لسنوات طويلة بسبب رداءة وضعية الطرق سابقاً.

في هذا السياق؛ نشير إلى أن المسارات الطريقية امتدت بشكل كبير في عدد من الجماعات القروية المحتضنة لهذه المشاريع (الميناء والناطق الصناعية)، لتصل أحيانا إلى بعض القرى الجبلية البعيدة المنعزلة. وهذا ما أدى إلى مزيد من الانفتاح بالنسبة للسكان المحلية، والتي أصبحت تبحث عن فرص لتحسين مستواها المعيشي، والانتقال من ممارسة النشاط الفلاحي إلى أنشطة اقتصادية أخرى بالمنطقة أو بمدينة طنجة. الشيء الذي انعكس على وضعيتها الاجتماعية، خاصة فيما يتعلق بالسكن، والتجهيزات الأساسية كالكهرباء والربط بالماء الشروب وغيرها، إضافة إلى التجهيزات المنزلية التي تغطي عليها العولمة والعصرنة.

وتُظهر معطيات الجدول 2، المتعلقة بخصائص المسكن في الجماعات القروية الممتدة بين الميناء المدروس ومدينة طنجة، أحد أهم أوجه التطور الاقتصادي والاجتماعي الذي تعيشه هذه المنطقة، إذ من الواضح السيادة التامة للمسكن العصري (دار مغربية وفيلا)، مسجلا نسباً تفوق 50% في الجماعات الخمس، بل وصلت إلى 93% في البحراويين، و90% في قصر المجاز، وهو تطور لا نجده بنفس الوتيرة في الوسط الريفي الجهوي والوطني. ويُستشف من ذلك التحسن الملموس للوضع الاقتصادي للسكان المحلية التي تستوطن هذه الجماعات القروية، بعد استفادتها من فرص الشغل التي توفرها المناطق الصناعية المستقرة على تراجها، أو في مدينة طنجة القريبة منها.

الجدول 2: خصائص المسكن في الجماعات الواقعة بالظهير الخلفي لميناء طنجة المتوسط (%)					
الربط بالتجهيزات الأساسية			طبيعة المسكن		الجماعات الترابية
الشبكة العمومية للشبكة العمومية للصرف الصحي	الشبكة العمومية للماء الشروب	الشبكة العمومية للكهرباء	ريفي	عصري	
1,60	18,50	96,30	10,0	90,0	قصر المجاز
8,0	19,6	92,0	27,4	72,6	القصر الصغير
0,4	14,7	93,0	43,2	56,8	ملوسة
0,4	0,3	89,6	47,6	52,4	اجوامعة
27,4	31,1	81,4	6,6	93,4	البحراويين
5,2	17,4	91,9	30,4	69,6	مجموع إقليم الفحص أنجرة
2,1	13,3	89,5	55,3	44,7	مجموع جهة طنجة تطوان الحسيمة (وسط قروي)
2,9	37,8	84,6	64,1	35,9	مجموع المغرب (وسط قروي)

المصدر: الإحصاء العام للسكان والسكنى، 2014.

جدير أن نشير إلى أن مشروع طنجة المتوسط اهتم بالتجهيزات الأساسية في المنطقة كذلك، إذ عمل على مدّ قنوات الماء الصالح للشرب في مركب الميناء وفي المناطق الصناعية التابعة له، الأمر الذي استفادت منه بعض التجمعات السكانية في هذه الجماعات. وهو ما يفسر ارتفاع نسبة ربطها بشبكة الماء الشروب، حيث وصلت على سبيل المثال لا الحصر إلى 31,1% في البحراويين، و19,6% في القصر الصغير، علما أن أعمال الربط ما تزال سارية في جماعتي ملوسة واجوامعة إلى الآن. كل هذا يدخل ضمن مشروع بقيمة استثمارية تقدر بحوالي 159 مليون درهم، يصهر عليه المكتب الوطني للماء الصالح للشرب (عمالة الفحص أنجرة، 2016). كما تشير المعطيات إلى تغطية شبه كاملة بالشبكة العمومية للكهرباء، إذ نلاحظ نسبا تقارب 100%، وهي تزيد عمّا سجل في الوسط القروي الجهوي والوطني. أما عن الصرف الصحي؛ فالواضح أن العملية لم تعرف تطورا موازيا مقارنة بباقي التجهيزات، إذ ما تزال النسب منخفضة، باستثناء جماعة البحراويين (27,4%)، والتي تعرف اكتساحا عمرانيا من طرف مدينة طنجة، بعدما تحولت بعض المداشر إلى أحياء استوجب ربطها بشبكة الصرف الصحي التابعة للمدينة.

هكذا؛ يتأكد فعليا أن مشروع طنجة المتوسط وما رافقه من استثمارات صناعية، خلق دينامية مجالية مهمة استفادت منها الجماعات القروية الواقعة في ظهيره الخلفي، بعدما تعززت ضمنها البنيات التحتية، والتجهيزات الأساسية، مما جعل الساكنة المحلية تعيش في مستوى قريب من المدينة، على الأقل فيما يخص المسكن، الذي يطغى عليه الطابع العصري الحديث في مختلف مكوناته. ولم ينحصر الانعكاس عند هذا الجانب فقط، وإنما استفادت الجماعات المعنية من سلسلة من المشاريع التي تروم النهوض لقطاعات حيوية كالتيك، وذلك بغية الاستفادة الأجيال الصاعدة من هذه المشاريع.

3.3 تحسن ملموس في قطاع التعليم بالجماعات القروية القريبة من الميناء

مما لا شك فيه أن تحسين الأداء الاقتصادي المبني على القوة الصناعية، يتطلب توفر يد عاملة مؤهلة، وهذا يستدعي إعادة النظر في البرامج التعليمية، ونهج سياسة تعليمية دقيقة وتطبيقها بشكل سريع، خصوصا في منطقة طنجة المتوسط، إذ يعد التعليم من القطاعات الحيوية التي تتطلب إجراءات صائبة من أجل إنجاز دوره المركزي في عملية التنمية الترابية، والإقلاع الصناعي لما يتطلبه من يد عاملة مؤهلة.

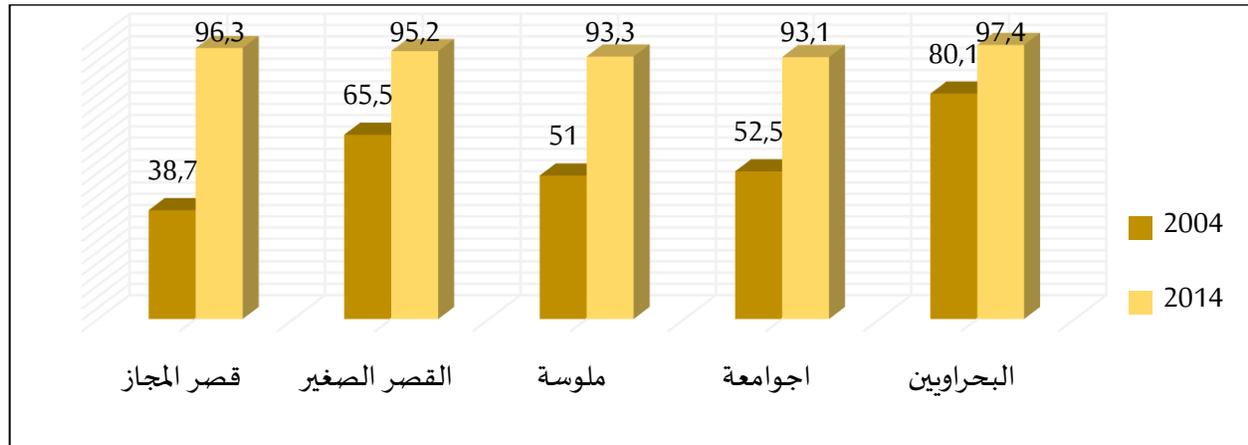
وتعد الأوساط الريفية من أكثر المجالات التي تعاني من تدهور مستمر لقطاع التعليم، نتيجة ارتفاع مؤشرات الأمية والهدر المدرسي، ويرجع ذلك إلى ضعف المؤسسات التعليمية، وبعدها عن جل التجمعات السكنية، ومحدودية التجهيزات بالمؤسسات المنجزة. كما تساهم في ذلك هزالة الطرق، وضعف وسائل النقل المدرسي، ما يؤدي إلى تخلي العديد من التلاميذ عن متابعة الدراسة. هذه الوضعية المتأزمة للتعليم عاشتها الجماعات القروية الممتدة بين طنجة والميناء كذلك؛ فإلى عهد ليس ببعيد كانت نسب الهدر المدرسي مرتفعة في صفوف الإناث والذكور، بالإضافة إلى ارتفاع معدلات الأمية لدى مختلف الفئات العمرية. غير أنه مع مطلع القرن الحالي، وبعد انفتاح المنطقة على المشاريع الاقتصادية السالفة الذكر، تمكنت الوزارة الوصية بشراكة مع المبادرة الوطنية للتنمية البشرية والوكالة الخاصة بطنجة المتوسط وشركة العمران وجمعيات المجتمع المدني وغيرها، من النهوض بالوضعية التعليمية في هذه الجماعات، من خلال سلسلة من البرامج التنموية التي تهدف إلى إصلاح المرافق التعليمية المنجزة، وبناء أخرى وتجهيزها، والرفع من الموارد البشرية الموجهة لخدمة التلاميذ.

في هذا الإطار؛ تحسن المستوى التعليمي للسكان المحلية، وبدأت المؤشرات تعرف تطورا ملحوظا، إذ يظهر من خلال الجدول 3 تراجع نسبة الأفراد بدون مستوى في جميع الجماعات بين سنتي 2004 و2014، مقابل ارتفاع نسبة أصحاب المستوى الثانوي الإعدادي والتأهيلي. كما يعكس الشكل 1 تطور معدل التمدرس عند الأطفال إلى ما يزيد عن 90% سنة 2014 في الجماعات الخمس، بعدما كان لا يتعدى 38,7% في قصر المجاز، و51% في ملوسة، و52,5% في اجوامعة.

الجم. الترابية	بدون		أولي		ابتدائي		ثانوي إعدادي		ثانوي تأهيلي		عالي	
	2014	2004	2014	2004	2014	2004	2014	2004	2014	2004	2014	2004
قصر المجاز	42,9	58,3	13,8	15,2	29,8	20,0	8,3	3,4	3,9	2,0	1,2	1,2
القصر الصغير	41,5	55,2	16,1	16,3	27,4	20,9	8,9	3,9	4,7	2,0	1,4	1,5
ملوسة	47,3	61,0	16,3	14,3	26,3	17,2	6,9	4,1	2,6	1,6	0,5	1,8
اجوامعة	44,6	61,2	16,2	14,6	28,4	16,3	7,2	3,7	3	2,4	0,6	1,8
البحراويين	39,8	48,4	9,7	10,1	31,6	30,5	12,5	7,8	4,8	2,3	1,5	1,0
إقليم فحص أنجرة	44,6	53,7	15,3	14,4	28,1	23,5	7,7	5,1	3,3	2,0	0,9	1,4

المصدر: الإحصاء العام للسكان والسكنى، 2004 و2014.

الشكل 1: تطور معدل التمدرس عند الأطفال بين 7 و12 سنة في الجماعات الواقعة بالظهير الخلفي للميناء (%)



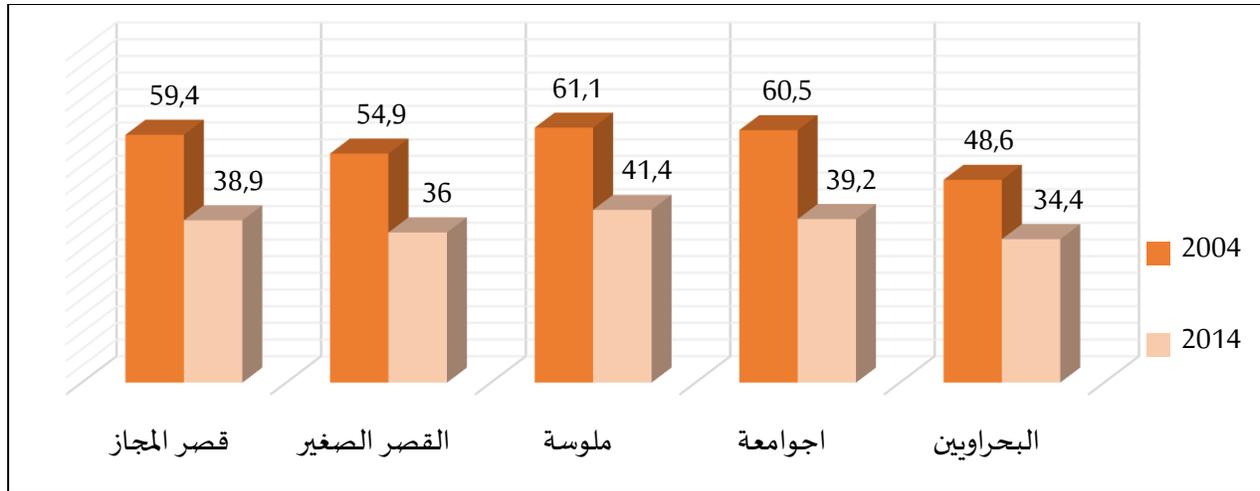
المصدر: الإحصاء العام للسكان والسكنى، 2004 و2014.

يأتي النهوض بقطاع التعليم في الجماعات القريبة من الميناء، والمحتضنة لبعض المشاريع التابعة له بالأساس، في إطار التأهيل المجالي الذي تنهجه الجهات المعنية ضمن هذه المنطقة، من أجل إدماج الساكنة المحلية في الدينامية المجالية التي تعيشها المنطقة ككل، واستفادتها من الأنشطة الاقتصادية الحديثة، بعدما سلبتها أراضيها وتوسعت على حساب استغلالياتها الفلاحية. ذلك أن ضعف

المستوى التعليمي للسكان في هذه الجماعات، وضعف التكوين المهني لدى الشباب، وغياب التجربة المهنية، تشكل عقبة أمام فئة واسعة من النشيطين لاندماجهم في سوق الشغل الذي يوفره القطاع الصناعي، باستثناء أنشطة بسيطة كالحراسة والبناء والنقل والنظافة والطبخ. الشيء الذي جعل الجهات المعنية تعمل على إنزال مشاريعها للنهوض بمرافق التعليمية في المنطقة، وتحسين المستوى التعليمي للسكان.

إثر ذلك؛ انخفضت نسبة الأمية في هذه الجماعات، بعدما تراجعت بأكثر من 20% خلال عقد واحد من الزمن (2004 و2014). ويُعد مؤشر الأمية من أهم مؤشرات التنمية البشرية، التي تسعى الدولة جاهدة لتقليصه في صفوف الساكنة الريفية بالدرجة الأولى، كما تعمل الجهات المعنية في منطقة طنجة المتوسط على نفس الهدف، لتحسين صورة المنطقة على الصعيد الجهوي والوطني. ورغم أن استفادة الساكنة المحلية تظل دون المستوى المطلوب إلى يومنا هذا، إلا أننا نلمس أولى بوادر الانعكاس الإيجابي لمثل هذه الاستثمارات الكبيرة على المنطقة، حيث أضحت المرافق التعليمية في الجماعات الواقعة بالظهير الخلفي لميناء طنجة المتوسط مثالا يحتذى به على مستوى التجهيز والتدبير. كما لعب المجتمع المدني دورا كبيرا في ذلك، من خلال اهتمامه المتزايد بالأنشطة التربوية والترفيهية لفائدة، وتسييره لعدد من الورشات التكوينية لفائدة تلاميذ، وحثها على إتمام الدراسة في تخصصات لها علاقة بصناعة السيارات، بغية الاستفادة مستقبلا من فرص الشغل المتاحة داخل الجماعات التي يعيشون فيها.

المبيان 2: تطور معدل الأمية في الجماعات الواقعة بالظهير الخلفي للميناء (%)



المصدر: الإحصاء العام للسكان والسكنى، 2004 و2014.

إن تحسن المرافق التعليمية في المجال المدرس من شأنه أن يساهم، بشكل فعال، في الرقي بالساكنة المحلية، من خلال اندماجها في الدينامية الاقتصادية التي تشهدها المنطقة ككل، وانتقالها من ممارسة النشاط الفلاحي إلى أنشطة حديثة (صناعية وتجارية وخدمية، إلخ). وهذا ما سينعكس إيجابا على مستوى عيش الساكنة، التي تطمح إلى مساهمة الحياة الحضرية ما أمكن، كما سيؤدي إلى تقلص معدلات الفقر والهشاشة بالمنطقة. لذا؛ تكون الدولة أمام مهمة التوفيق بين مشاريعها الاستثمارية الكبرى، وفي

نفس الوقت مواكبة الساكنة المحلية من خلال مشاريع التنمية المحلية، رغم أن هذه الأخيرة ما تزال تسير بوتيرة أقل من الأولى، وتشكل عقبة نحو بلوغ أهداف التنمية المرجوة.

في سياق آخر؛ لم تأت هذه المشاريع كلها فيما يخص الدخل الفردي الذي ما يزال يضع المغرب ضمن مراتب متأخرة، الشيء الذي يجعلنا نؤكد على أن هذه الاستثمارات، بالإضافة إلى تأخرها وعدم تنزيلها وتنفيذها وفق الإطار الزمني المخصص لها، فهي لا تنعكس بنفس الوتيرة اقتصاديا واجتماعيا على المواطن، فما يزال الشباب يعاني من ارتفاع نسبة البطالة (15,6%)، إقليم الفحص أنجرة؛ 15,1%)، عمالة طنجة-أصيلة) ناهيك عما يقارب 60% تمثلها الفئة غير النشيطة (الإحصاء العام للسكان والسكنى، المغرب، 2014).

إجمالاً؛ رغم أن الساكنة المحلية لم تكن الحلقة الأساس ضمن هذا الورش التنموي الكبير (جماعات: قصر المجاز والقصر الصغير وملوسة واجوامعة)، إلا أنها استطاعت تحقيق مكاسب عدة، من خلال دعم مداخل الجماعات المحلية، وتحسين جودة الخدمات المقدمة لصالح الساكنة، أهمها البنى التحتية والتجهيزات الأساسية والمرافق العمومية، وخلق دينامية اقتصادية استفادت منها الفئات النشيطة بطريقة مباشرة وغير مباشرة، وكل ذلك أدى إلى تحسن مستوى العيش لدى شريحة واسعة من السكان. وعليه؛ نخلص إلى أن الانعكاسات الإيجابية اقتصاديا واجتماعيا لمشروع "طنجة المتوسط"، يخول لها استغلال مثل هذه المناطق رغم هشاشتها، والسير نحو أهدافها ذات البعد الوطني والجهوي، لكن شريطة الاهتمام أكثر بالساكنة المحلية، ومحاولة إدماجها في هذه الدينامية، خاصة الفئات الشابة، ومراعاة مسألة الخصوصيات المحلية واستدامة الموارد.

خاتمة

توصف، غالباً، السياسات التنموية في الدول النامية بكونها عطوئية، إذ إنها لا تصل إلى الأهداف التي خططت لها مسبقاً، ذلك أنها تتسم بالتأخر في تنفيذها، أو تهيمشها للساكنة المحلية، أو الاستغلال المفرط للموارد المحلية دون مراعاة مسألة الاستدامة. لكن مشروع "طنجة المتوسط" وما جاء به من حمولة استثمارية، قد فرض نفسه وحقق أهدافه نسبياً، فتشيد ميناء طنجة المتوسط أظهر نتائج إيجابية منذ سنواته الأولى، ما انعكس على الاقتصاد الوطني، وعزز موقع المغرب ضمن محيطه الإقليمي. كما تم تطوير القطاع الصناعي والانتقال من صناعات النسيج والألبسة إلى صناعات جديدة ذات وزن في الأسواق العالمية المتعددة والمتطلبة (صناعات السيارات والأجهزة الإلكترونية والكهربائية، إلخ). وهذا ما نتج عنه تحول كبير في بنية الاقتصاد الوطني والجهوي (طنجة تطوان الحسيمة)، كما انعكس إيجاباً على الاقتصاد المحلي للجماعات الممتدة بين طنجة الميناء، والتي احتضنت جل المشاريع والاستثمارات السوسيو اقتصادية الوطنية والأجنبية.

هكذا؛ يُمكن القول إن السياسة الجديدة التي يسير وفقها المغرب خاصة في الجزء الشمالي الغربي جيدة وناجحة، لكن ليس في المستوى المطلوب مجالياً وخاصة اجتماعياً، فالمشاريع التي تم خلقها انعكست إيجاباً على الفئات الشابة التي تهاقت على ما قدم لها من فرص شغل، لكن نتج عن ذلك احتدام ظاهرة الهجرة الداخلية، الشيء الذي انعكس سلباً على مدينة طنجة، إذ لم تعد قادرة على استيعاب الكم الهائل من السكان (الأصليين والوافدين)، فتوسعت على حساب مجالاتها الضاحوية. هذه الأخيرة وجدت نفسها أمام

دينامية مجالية سريعة، ألزمتها مواكبتها وفق مكنسباتها البسيطة، ما يشير إلى أن الأوراش الاقتصادية الكبرى التي تسطرها الدولة، لا تضع في الحسبان هشاشة الجماعات القروية المحتضنة لهذه المشاريع، ففي ظل سير مشروع طنجة المتوسط على خطاه الاقتصادية والتنمية السريعة، ما تزال هذه الجماعات تتخبط لمحاربة الفقر والامية والبطالة وغيرها، ولحسن الحظ أنها تحسنت في العقدين الأخيرين بعد تظافر الجهود من عدة أطراف.

إن إثارة موضوع وقع المشاريع التنموية الكبيرة على المجال، لاسيما في الأوساط القروية، كما الحال بالنسبة لمشروع طنجة المتوسط، يطرح عدة إشكالات شائكة، وإذا كنا من خلال هذه الورقة البحثية، قد وقفنا على مكونات هذا المشروع وبعض أوجه انعكاساته الاقتصادية والاجتماعية في شقيه السلبي والإيجابي، فإن مواضيع أخرى تبقى شائكة وتستدعي الدراسة والتقصي، ونخص بالذكر الآثار البيئية واستدامة الموارد الطبيعية والخصائص التقليدية التي تعطي الهوية للمجال.

لائحة المراجع

- اجليبين، حنان. (2024). الأنشطة غير الفلاحية بالضاحية الجنوبية الشرقية لطنجة وانعكاساتها المجالية في جماعتي ملوسة واجوامعة (إقليم الفحص أنجرة). أطروحة دكتوراه في الجغرافيا، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة عبد المالك السعدي. تطوان. المغرب:
- زينند، حسن. (2019). المغرب: مطبات في طريق التحول إلى قوة اقتصادية صاعدة. مجلة سياسة واقتصاد. الموقع الإلكتروني: www.dw.com
- عمالة الفحص-أنجرة. القسم الاقتصادي. (2016). المنوغرافية التقنية لإقليم الفحص-أنجرة. طنجة. المغرب؛
- مجلة ميدل إيست (moe). 2019. ميناء طنجة المتوسط، قاطرة المغرب التنموية نحو العالمية. الموقع الإلكتروني: www.middle-east-online.com
- المندوبية السامية للتخطيط. الإحصاءات العامة للسكان والسكنى 1994 و2004 و2014. الموقع الإلكتروني: www.hcp.ma؛
- الميموني، عبد السلام. (1999/1998). إعداد الموارد الجبلية بمنطقة اغمارة الغربية (الريف الغربي). بحث دبلوم الدراسات الجامعية العليا. شعبة الجغرافيا. كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة محمد الخامس. الرباط. المغرب. 360 صفحة؛
- ميناء طنجة المتوسط. (2023). الموقع الإلكتروني: www.TangerMed.ma؛
- الوكالة الخاصة طنجة المتوسط. (2023). الموقع الإلكتروني: www.tmsa.ma؛
- الوكالة الخاصة طنجة المتوسط. (2017). التقرير السنوي لطنجة المتوسط 2017. طنجة. المغرب؛
- الوكالة الخاصة طنجة المتوسط. (2018). طنجة المتوسط: مشروع منبثق عن رؤية ملكية. طنجة. المغرب.
- Boulerbah Ali. (2016). Tanger Métropole: Le nouveau pôle industriel du pays. in Focus sur Tanger: Là où l’Afrique et l’Europe se rencontrent. Konrad-Adenauer-Stiftung.V, imprimerie Lawne. Rabat. Maroc. (p139-p149);
- Rafass Mohamed, (2016). Tanger: est-elle toujours une «île»? in Focus sur Tanger: Là où l’Afrique et l’Europe se rencontrent. Konrad-Adenauer-Stiftung.V, imprimerie Lawne. Rabat. Maroc. (p113-p123);
- TangerFreeZone. (2023). Lien: www.Tangerfreezone.ma ;
- Wippel Steffen, (2016), La réémergence d’un carrefour interrégional: Tanger et ses infrastructures dans les réseaux transnationaux de commerce et de transport, in Focus sur Tanger: Là où l’Afrique et l’Europe se rencontrent. Konrad-Adenauer-Stiftung.V, imprimerie Lawne. Rabat. Maroc. (p123-137p).