

مضيق جبل طارق بالبحر الأبيض المتوسط

من ممر دولي إلى محطة لخدمة عوامة التجارة البحرية الدولية

بدر الدين الرواص *

كلية الاداب والعلوم الإنسانية. جامعة عبد المالك السعدي. المغرب

badrerouass@gmail.com

تاريخ القبول: 2023/03/13

تاريخ الارسال : 2023/02/08

ملخص:

تعتبر المضائق البحرية مجالات تجارية وممرات بحرية استراتيجية لتنشيط التجارة الدولية. وقد ساهمت العوامة في الرفع من الأهمية الاستراتيجية للمضائق والاهتمام بها لتطوير أنشطة النقل البحري كالحاويات. وفي هذا السياق يعتبر مضيق جبل طارق من المضائق الطبيعية التي عرفت تحولات مهمة بعد فتح قناة السويس، إذ شكل موقعه المتميز بين افريقيا وأوروبا في انتقاله من ممر دولي إلى محطة لوجستية لخدمة التجارة البحرية، وتنشيط المسافنة بين الشمال والجنوب والشرق والغرب، وخلق تكامل مع الطريق الامبراطوري القديم.

وتستهدف الدراسة البحثية إلى دراسة مضيق جبل طارق كممر دولي، وإبراز التطور التي عرفه في سياق التحولات التي عرفها قطاع النقل البحري ليصبح محطة لخدمة عوامة التجارة البحرية خاصة تجارة المسافة. وقد استخلصنا على ضوء النتائج أن مضيق جبل طارق يشكل ثاني أهم ممر تجاري بحري، يربط بين قارتي افريقيا وأوروبا، وبين آسيا وأوروبا. كما ساهمت عوامل الموقع الاستراتيجي لمضيق جبل طارق، والتغيرات الطارئة على النقل البحري، ودور العوامة في حدوث عدة تحولات فيه، ليصبح محطة استراتيجية لخدمة عوامة التجارة الدولية.

الكلمات الافتتاحية: مضيق جبل طارق-العوامة-المسافنة

* المؤلف المرسل: الرواص بدر الدين، الايميل: badrerouass@gmail.com

مقدمة:

إن التطورات التي عرفها العالم في أواخر القرن العشرين، فرضت واقعا جديدا للحكامة الترابية وللعلاقات الدولية، حيث صار المضيق يتطور بسرعة، مع تطور ظاهرة عوامة التجارة البحرية التي تركز على التجارة البحرية. ومن المعلوم أن مجال المضيق لم يكن قط مجالا عازلا، بل مجالا قائما على الامتزاج التلقائي أو الاضطراري منذ عهود¹، ومجالا متميزا للتشارك بين ساكنة ضفتيه، كجسر عبور وليس حاجز انفصال، إذ ساهم في الربط بين افريقيا وشبه الجزيرة الإيبيرية، مشكلا عالما بيقاريا (أميلي، 2011، ص: 21).

أ- إشكالية البحث:

شكّل مضيق جبل طارق مجالا مربعا وخاضعا للمراقبة باستمرار. ولعل تطور نشاطه البحري المستمر من حقبة لأخرى، أعاد الاهتمام بموضوع المضائق وأهميتها الاستراتيجية لدى المختصين في علم الجيوبوليتيك. ويعتبر كتاب "مضيق جبل طارق وحوض البحر الأبيض المتوسط Strait of Gibraltar and the Mediterranea" من ضمن الدراسات التي أنجزها مركز الدراسات البحرية التابع لجامعة ديلوار الأمريكية حول المضائق الدولية سنة 1980، والتي أثارت الباحثين المهتمين بالدراسات الاستراتيجية حول المضائق. من هنا نطرح سؤال جوهريا رئيسيا: "ماهي خصائص مضيق جبل طارق؟ وكيف تحول من ممر بحري دولي إلى ممر معولم لخدمة التجارة الدولية؟

وتتفرع من هذا السؤال الرئيسي الأسئلة الفرعية التالية:

1. ماهي مميزات مضيق جبل طارق الطبيعية والاستراتيجية؟
2. ماهي الأحداث التي عرفها مضيق جبل طارق؟
3. ماهي أدوار المضيق البحرية والمينائية وآثار ظاهرة العوامة على مسار المضيق؟
4. ماهي العوامل التي ساهمت في تحول مضيق جبل طارق من ممر دولي إلى ممر معولم

أهداف البحث:

يهدف البحث إلى تحقيق عدة أهداف أهمها:

- التعرف على الخصوصيات الطبيعية والإستراتيجية لمضيق جبل طارق؛
- إبراز الأحداث والأدوار البحرية والمينائية التي يقوم بها وآثار ظاهرة العوالة على مسار المضيق؛
- استخلاص العوامل التي ساهما في تحول مضيق جبل طارق من ممر دولي إلى ممر معولم؛

أهمية البحث:

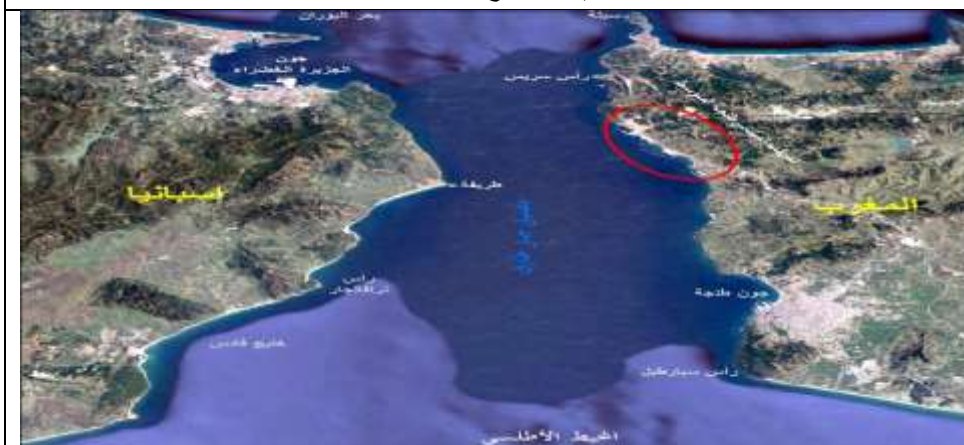
تكمن أهمية البحث في الأهمية الاستراتيجية لمضيق جبل طارق الذي ازدادت بعد إنشاء المركب المينائي طنجة المتوسط. إذ صار المضيق محطة معولة لخدمة التجارة الدولية، ومحورا بحريا حيويا في حوض البحر الأبيض المتوسط.

فرضيات البحث

- يتوفر مضيق جبل طارق على خصوصيات طبيعية واستراتيجية متميزة؛
- عرف المضيق أحداثا تاريخية حاسمة ولعب أدوارا مهمة في حوض البحر الأبيض المتوسط؛
- ساهمت العوالة في تحول المضيق من ممر دولي إلى ممر معولم؛

منهجية البحث

اعتمدنا على عدة مناهج للإجابة عن الإشكالية، أهمها المنهج التحليلي الذي اهتم بإبراز الخصائص العامة والأدوار المينائية والبحرية لمضيق جلا طارق. كما اعتمدنا على المنهج الاستقرائي من المضيق في سياق العوالة كمعبر دولي، إلى دراسة أهمية الضفة الجنوبية للمضيق بعد إنجاز أكبر مشروع مينائي في حوض البحر الأبيض المتوسط. علاوة على المنهج الكارطوغرافي لإنجاز خرائط تبرز الأهمية الاستراتيجية لمضيق جبل طارق. وسائل وأدوات الدراسة البحثية تعددت الوسائل المعتمدة لإنجاز الدراسة البحثية، منها برامج معلوماتية مثل برنامج المعلومات الجغرافية لإنجاز الخرائط SIG. إلى جانب برامج EXCEL لإنجاز الجداول والمبيانات، ومحركات بحثية مثل محرك غوغل آرت لإنجاز صور جوية.



المصدر: عمل شخصي اعتماد على خرائط غوغل ارض

ينقسم المضيق إلى ساحلين: ساحل شمالي وساحل جنوبي، إذ يمتد الساحل الشمالي للمضيق من رأس الطرف الأغر Trafalgar والوادي الكبير غربا، الذي يتميز بوجود حاجز رملي يحمل إسم لاريزا، وقوة التيارات البحرية عند مدخل النهر. ويعتبر النهر شريان المواصلات مع إشبيلية. أما الرأس الأغر فيتكون Trafalgar من كتبان رملية قليلة الارتفاع، يفصلها عن مرتفعات "ميكا" وهي سلسلة جبلية ذات اتجاه شمالي شرقي، كما يمتد من الشرق إلى صخرة جبل طارق، "الذي يأخذ شكل جزيرة، في حين تشكل مرتفعات الرأس، أهم النقاط التي ترشد السفن في المضيق (الدحاني، 2004، ص: 31).

أما "خليج الجزيرة الخضراء"¹ فيمتد من رأس "جبل كارنيرو Carniro" غربا، إلى صخرة جبل طارق شرقا. ويعتبر خليج الجزيرة الخضراء مجالا واسعا وصالحا للرسو. فعندما تهب الرياح من الشرق تكون السفن محمية، لكن هبوب الرياح الجنوبية الغربية" تجعل الرسو صعبا بفعل هيجان البحر مما يهدد السفن بالغرق".

في حين يمتد الساحل الجنوبي للمضيق من مدينة سبتة المحتلة إلى رأس اسبارطيل، الذي يظهر على شكل جزيرة صغيرة تمتد في جنوبه مرتفعات. وتمتد كثبان رملية صغيرة على الساحل. ويعتبر خليج طنجة الذي تصب فيه وديان موسمية تجتمع مياهها عند المصب، من المناطق السهلة للرسم في جنوب المضيق ماعدا "مكان خطير في الخليج توجد فيه نتوءات صخرية سماها الإسبان بوري Bourée". وتعتبر مدينة سبتة من مدن الضفة الجنوبية للمضيق التي لعبت دورا مع مدينة قادس في الضفة الشمالية، دورا مهما في تاريخ المضيق، خاصة في مرحلة الأزمات السياسية بين المغرب وأوروبا (الدحاني، 2004، ص:31).

أولا: مضيق جبل طارق ممر تجاري بحري عالمي

1- مضيق جبل طارق: المفهوم والموقع والسياق التاريخي

1-1 مضيق جبل طارق: الموقع والمميزات الجغرافية

يعتبر مضيق جبل طارق المضيق الدولي الذي تفصل مياهه بين الدول الثلاث، إذ يفصل المضيق بين ثلاث دول: المغرب في الضفة الجنوبية وبريطانيا في الضفة الشمالية الشرقية واسبانيا في الضفة الشمالية الغربية، حيث فُرض عليها الموافقة على تقسيم مياهه ورسم حدود مياهها الإقليمية وفق اتفاقية "مونتيجو باي"³.

وتسمح اتفاقية "مونتيجو باي" للمغرب رسم الحدود استخدام هذه الحدود كنقطة ارتكاز لخط الأساس الخاص به والذي يدمج الجزيرة، وهذا ما يخلق توترا حساسا بين المغرب واسبانيا، إضافة إلى الجدل الدائم بين بريطانيا واسبانيا حول صخرة جبل طارق، وعدم اعتراف اسبانيا بالمياه الإقليمية البريطانية بخليج الجزيرة الخضراء.

1-2 مضيق جبل طارق: المفهوم والسياق التاريخي للممر تجاري دولي:

تتعدد المفاهيم الدالة على مصطلح المضيق: فلفظة "المضيق" مشتقة من فعل "ضاق" يضيق ضيقاً، وتعني "ما ضاق من الأماكن لصغر مساحتها (ابن منظور، 2003، ص: 208). ونجد لفظة "مضيق" في الجغرافيا، "التي تقابلها لفظة "détroit" في اللغة الفرنسية، و "strait" بالإنجليزية (بيير، 1994، ص: 208). ويعتبر مصطلح المضيق من مصطلحات جيومرفولوجية السواحل، ويعني "الممر" الذي يفصل بين بحرين. وله عدة أسماء محلية مثل: "pétruit"، وتعني فتحة في سد لممر السفن في المحاور النهرية. ولفظة صند send في اللغات السكندنافية، وتعني تُسمى كذلك المداخل أو المضائق. أو "البوغاز" وهي كلمة تركية تعني جزء من الماء محصور بين برين موصلا بين بحرين (Dictionnaire Larousse, 1997, p : 514). وكذلك "الجال المائي المغلق بين برين وهي من مصطلحات علم البحار (معلوف، 1906، ص: 44). ومن المعلوم أن الأسماء التي أطلقت على المضيق تعددت حسب العصور والسياق التاريخي. ففي العصر القديم، ذكره المؤرخ الإغريقي هيرودوت وسيكيلاكس وحانون في القرن 05 ق.م تحت اسم "أعمدة هرقل"، حيث تعتبر رحلة حانون في أوائل القرن 05 قبل الميلاد أول وثيقة ملاحية ذات جذور فينيقية تقدم معلومات واضحة حول المضيق. أما بطليموس فقد ذكره في القرن 02 ق.م باسم "مضيق هرقل".

وفي العصر الوسيط، أطلق الجغرافة والمؤرخون المسلمون عليه عدة أسماء مختلفة. إذ نجد اسم بحر الرقاق عند البكري في القرن 11هـ، في حين أطلق الجغرافي الشريف الإدريسي عليه اسم بحر المجاز في القرن 13هـ، ثم اسم بحر القنطرة عند ابن فضل الله العمري في القرن 15هـ، وبوغاز طنجة عند الناصري في القرن 19هـ. وفي منتصف القرن 15 م عرف المضيق تراجعاً مع اكتشاف الطريق البحري الأطلسي، لكن الأهمية الاستراتيجية للمضيق ستعود بعد فتح قناة السويس سنة 1869، إذ صار المحور البحري الإمبراطوري الهندي، ومحاور نقل النفط من الخليج العربي، ترتبط ارتباطاً وثيقاً بقناة السويس.

وهكذا صار مضيق جبل طارق محورا حاسماً لتنشيط المبادلات التجارية، وتأمين العبور بين الشرق والغرب ومجالاً متوسطياً وفضاءاً للتجمعات العسكرية التي ظهرت إبان الاستعمار الفرنسي والإسباني، ومجالاً للتنافس البحري بين القوى الاستعمارية خاصة بعد مؤتمر الجزيرة الخضراء الذي عقد سنة 1906 الذي ساهم في تقسيم سواحل المضيق بين الإمبراطوريات الاستعمارية خاصة الإسبانية والبريطانية. وفي هذا الإطار

فالممرات الدولية مثل قناة السويس ومضيق جبل طارق صارت تشكل حلقة وصل بين المحاور التجارية البحرية القديمة.

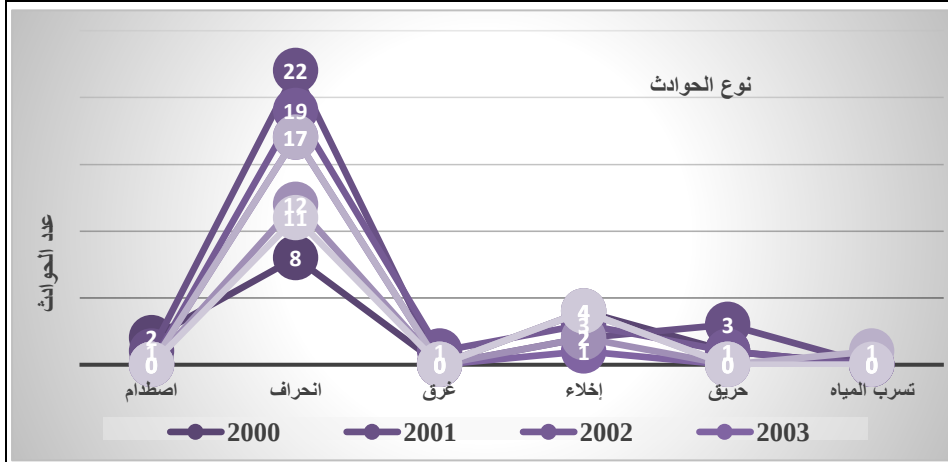
3-1 مضيق جبل طارق: ممر بحري استراتيجي محفوف بالمخاطر

يتميز المضيق بخطورة مدخله الغربي عند القدوم من المحيط الأطلسي نظرا "لوجود رياح قوية ينتج عنها حركة بحرية قوية وتنخفض خطورة الإبحار كلما توجهنا نحو الشرق (Marie, 2009, p : 01) ، ولهذا فإن السفن العابرة للمضيق "تضطر عند بلوغها للجزء الغربي من المضيق، إلى الانتظار داخل بعض المرافئ الآمنة حتى تتحسن الأحوال الجوية (الدحاني، 2004، ص : 29) ، إذ يشكل بداية لمكافحة الأحوال والمخاطر بسبب ما يسود في " منطقة التماس هذه، من كثافة الضباب وقوة التيارات وخطورة العواصف وتغير نظام الرياح (أميلي، 2011، ص : 20).

وتعود خطورة الإبحار في مضيق جبل طارق إلى عدة عوامل أهمها "اختلاف مستويات وعمق ودرجات الملوحة المياه البحرية بين الطبقات العليا والعميقة، وبين الشرق المغلق والغرب المنفتح على المحيط الأطلسي وتياراته الكبيرة (Marie, 2009 p: 01)، وينتج عن هذا التفاوت في المستوى والملوحة والعمق، تيار بحري كثيف وقوي يعيق الملاحة على طول السواحل الشمالية والجنوبية، وتزداد خطورته كلما اتجهنا من الشرق نحو الغرب "مع تزايد حركات المد والجزر وعلو الأمواج وقوة الرياح، خاصة في المنطقة الوسطى للمضيق الذي يجعل خطر الاصطدام محتملا (Marie, 2009 , op, Cite , p: 01).

ولهذا فقد تعددت حوادث السفن في مضيق جبل طارق؛ فمابين سنة 1997 و2012 بلغ عدد السفن المصطدمة نحو 13 سفينة، وعدد السفن التي انخرقت عن مسارها البحري، أو جنحت نحو الشاطئ بفعل قوة التيارات البحرية 240 سفينة، وعدد السفن التي تم إخلاء طاقمها البحري 67 سفينة، وسفينتين غرقت في مياه المضيق، و16 سفينة تعرضت للحرائق، وأربع سفن تسربت مياه البحر إليه، كما تم إنقاذ 28 شخص من الغرق في المضيق. ولعل هذه الانغامات التي تواجه الملاحة بالمضيق، هوما سنحاول تبيانها من خلال المبيان التالي.

الشكل رقم 1: تطور الحوادث بمضيق جبل طارق قبل إنجاز المركب المينائي طنجة المتوسط



المصدر: وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء. مركز مراقبة الترابية البحرية بطنجة. إحصائيات ما بين سنة 2000 و 2006

من خلال المبيان أعلاه عرف مضيق جبل طارق عدة حوادث بلغت ما بين سنتي 2000 و 2006 ما يقارب 137 حادثة. وتعتبر حوادث انحراف السفن من أهم الحوادث التي عرفها المضيق، التي بلغت سنة 2000 ما يقارب 106 حادثة انحراف. ويعود ذلك إلى خطورة الإبحار في المضيق خاصة في قسمه الغربي الذي يشكل نقطة التقاء التيارات البحرية المتوسطية والمحيطية مما يشكل مجالا خطيرا خاصة عند هبوب رياح الشرقي القوية. لكن عدد الحوادث سيعرف تراجعا بعد سنة 2010، وهذا ما سنلاحظه في الجدول التالي.

الجدول رقم 1: تطور عدد الحوادث بمضيق جبل طارق ما بين سنة 2010 و 2015

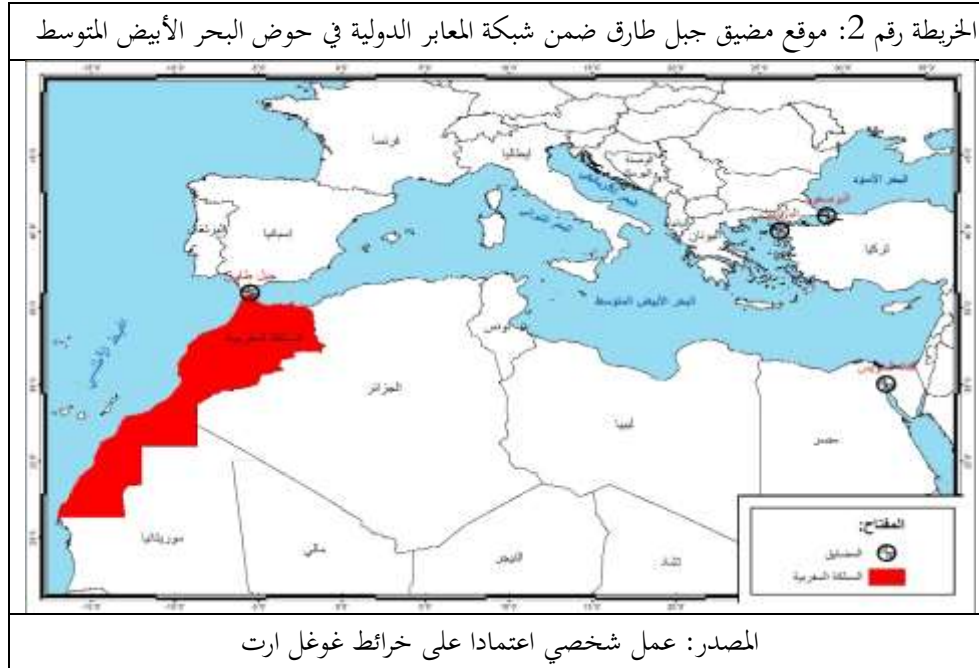
نوع الحوادث	2010	2011	2012	2013	2014	2015
اصطدام	02	00	01	01	01	01
انحراف	23	20	25	20	18	17
غرق	00	01	00	00	00	00
إخلاء	12	12	00	00	00	00
حريق	03	00	00	00	00	00
تسرب المياه	01	00	00	00	00	00
المجموع	41	33	01	21	19	18

المصدر: وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء. تقرير سنوي لأنشطة مركز المراقبة الترابية البحرية بطنجة

ما بين سنة 2010 و 2015

من خلال الجدول أعلاه يلاحظ أن مضيق جبل طارق عرف تزايداً في عدد الحوادث، إذ انخفضت نسبياً عدد الحوادث من 137 حادث ما بين 2000 و 2006 إلى 133 حدث ما بين 2010 و 2015. لكن ما يلاحظ أن حوادث انحراف السفن، ما زالت تعرف ارتفاعاً من 106 ما بين 2000 و 2006 إلى 115 حادث انحراف ما بين 2010 و 2015.

ويعود ذلك إلى ارتفاع عدد السفن العابرة للمضيق بعد إنجاز ميناء طنجة المتوسطي، والتي تتعرض للرياح القوية، والتي تساهم في انحرافها عن مسارها البحري. لكن ما يجب الإشارة إليه أن إنشاء مركز المراقبة بطنجة ساهم في التخفيف من حدة الحوادث، رغم ارتفاع عدد السفن العابرة بالصفة الجنوبية لمضيق جبل طارق عند انطلاق العمل بالمركب المينائي طنجة المتوسطي في شطره الأول، وسيتزايد نشاط العبور عندما سينطلق العمل بالشطر الثاني من المركب المينائي.



ثانيا: مضيق جبل طارق: من ممر دولي إلى محطة لخدمة عولمة التجارة الدولية:

1- مفهوم العولمة وعوامل انتشار العولمة في العالم

ظهرت العولمة كمفهوم يدعو إلى "تجاوز القواعد والمفاهيم القديمة مثل الدولة الوطنية والمجتمع الصناعي الوطني والرأسمالية الوطنية، والدعوة إلى خلق فضاء وإطار عمل جديد عبر تحرير العمل السياسي من الحدود وشكلت في طورها (Frémont , 2005, p:05) نتاج مسلسل انطلق مع حركة المبادلات التجارية القديمة، وتكاثرها وتنوعها وشيوعها عبر "تكثيف تيارات الأفراد والسلع والخدمات والرساميل والتكنولوجيا وانتشارها، مما أدى إلى ظهور كلمة جديدة أطلق عليها العولمة (اليحيوي، 1999 ، ص:19).

ومن المعلوم أن ظاهرة العولمة ارتكزت في بداية نشأتها على "دراسة الموانئ ومواقعها، وتحليل العوامل الجغرافية، وانتعشت مع سياسة الانفتاح التجاري (Frémont , 2005 ,op. cite, p:05). كما أن التغييرات الطارئة على النقل البحري، ساهمت في "إعادة مؤسسة النقل البحري، وعملت على إعداد خطوط بحرية عادية التي تلعب دورا مركزيا في شبكات النقل البحري. مقابل ذلك ساهمت هذه التحولات في إعادة

النظر في المناهج التقليدية، حيث اضطرت العولمة لمواكبة التحولات، عبر الاعتماد على منهج جديد" يركز على دراسة العناصر الفاعلة وآليات اشتغالها ومدى قدرتها على التحكم في النقل البحري دون إغفال المنهج التقليدي، بهدف توحيد تقنيات وأرباب النقل، والعناصر الفاعلة وطرق اشتغالها في منظومة النقل البحري (Frémont, 2005, op. cite, p: 13)

لقد عرف مضيق جبل طارق نموا تجاريا، قبل انتشار ظاهرة العولمة في حوض البحر الأبيض المتوسط. حيث أصرت إسبانيا على تأكيد موقعها التاريخي والتجاري في المضيق منذ القرن 15 م عبر مينائي سبتة المحتلة في الضفة الجنوبية، والجزيرة الخضراء في الضفة الشمالية للمضيق. هذا الميناء الذي عرف تطورا ملحوظا منذ الستينيات. في مقابل ذلك سعت بريطانيا منذ القرن 18م إلى مراقبة المضيق، وضبط حركة العبور فيه وتحسين وجودها البحري والمينائي في المضيق، من خلال ميناء جبل طارق، وذلك بهدف حماية أسطولها الحربي والتجاري، الذي يؤمن المبادلات التجارية بين مستعمراتها في آسيا، خاصة مستعمرة هونغ كونغ، وصخرة جبل طارق وأوروبا. ولهذا دأبت بريطانيا منذ 16م على "القيام بعمليات مطاردة مستمرة، ودورية للسفن الإسبانية في مضيق جبل طارق وخليج طنجة (الدحاني، 2004، مرجع سابق، ص: 27).

وقد شكّل حدث استقرار شركات عملاقة متخصصة في النقل البحري في مضيق جبل طارق في بداية الثمانينات، مثل الشركة الدنماركية العملاقة المتخصصة في نشاط الحاويات مايرسك Maersk "منعطفًا حاسمًا في التاريخ البحري لمضيق جبل طارق ولحوض البحر الأبيض المتوسط من جهة، وعاملا أساسيا في تحول مهام المضيق البحرية، وإعادة هيكلة منطق وتدبير النقل البحري الدولي من جهة أخرى. حيث عمدت الشركة إلى تغيير وجهتها نحو ميناء الجزيرة الخضراء (Marie , 2011, p: 99) .

والملاحظ أن هذا التوجه الجديد نحو التمركز المفاجئ بمضيق جبل طارق في ملتقى المحيط الأطلسي والبحر الأبيض المتوسط وبين أوروبا وإفريقيا، لم يكن بمحض الصدفة، إذ عرفت موانئ خليج الجزيرة الخضراء (الجزيرة الخضراء وجبل طارق) عمليات تقوية للأنشطة البحرية بالمضيق، استجابة لمنطق التنوع والتخصص الذي باتت تعرفه الأنشطة في مجال النقل البحري، وتلبية للحاجيات ومعايير الشركة العملاقة.

2- مظاهر تحول مضيق جبل طارق من ممر دولي إلى محطة بحرية لخدمة عوامة التجارة الدولية

1-2 أثر العوامة على حركة ونشاط مضيق جبل طارق

يعتبر ظهور تجارة الحاويات في نهاية الخمسينات، مرحلة حاسمة في صيرورة تطور النقل البحري الدولي، الذي ظل في البداية متمركزاً في دول آسيا، نظراً لدور الدول الآسيوية في توجيه النقل البحري، وأهمية بضائعها الضخمة، التي ساهمت في نمو التجارة الدولية، وتحريك نشاط الحاويات في العالم.

وأمام هذه التحولات، اضطرت العوامة إلى إعادة النظر في مقارباتها، من الاهتمام بالموانئ إلى التركيز على نشاط الحاويات، الذي صار يشكل العمود الفقري للعوامة على حساب الموانئ، إذ تعرضت هذه الأخيرة لضغوطات قوية من طرف الشركات البحرية العملاقة، لتكييف طاقتها الاستيعابية، وتوفير خدمات فعالة، تحت ضغط المنافسة القوية الناجمة عن عوامة الاقتصاد؛ فكان لزاماً تدخل الدولة⁴ لمواكبة العوامة والتخفيف من حدتها، عبر إعادة هيكلة قطاعها البحري مع إنشاء موانئ حديثة ضخمة متخصصة بمعايير دولية، قادرة على استقبال سفن ضخمة خاصة سفن الحاويات من الجيل الثالث، والاندماج في النسيج الاقتصادي الدولي، وفي عوامة التجارة البحرية الدولية، والاستفادة من المميزات الاستراتيجية لمجالها، للبحث عن تموقع جديد لها، إضافة إلى "توفير شبكة نقل داخلية متكاملة مع محاور النقل في الميناء، وتوفير أنظمة المعلومات المتطورة، والسرعة في أداء الخدمات بتكلفة مقبولة" (النحراوي، 2009، ص: 195).

ساهم التطور التكنولوجي، وتزايد ضخامة الرساميل، وظهور عامل اقتصاديات الحجم المتعدد الوسائط، في تطور النقل البحري، وظهور شركات الناقلين البحريين العملاقة، ومتعهدي النقل متعدد الوسائط، في ظهور اتجاهين في تدبير النقل البحري "الاتجاه الأول ركز على الأنشطة بالمحاور البحرية الرئيسية، ويدعو إلى استحداث نظام الحاويات من الباب إلى الباب، والاتجاه الثاني يدعو إلى استخدام التكنولوجيا المتقدمة في التفريغ والشحن، وتقليل مدة بقاء السفينة في الميناء ومدة إبحارها، والاهتمام بالخدمات التكنولوجية الجديدة كأنظمة المعلومات، والتعرف على حاجيات السوق والناس (النحراوي، 2009، ص: 184).

لقد ساهمت هذه التحولات في تطور آليات الإنتاج كالبحث عن الطرق الجديدة لخفض الإنتاج، والرغبة في توسيع الرقعة الإنتاجية على مساحة جغرافية كبيرة، والمنافسة الضارية بين الإنتاج والخدمات، و"ظهور السلسلة اللوجيستية التي تتكون من نسق تنطلق من الإنتاج إلى التوزيع إلى الاستهلاك (النحراوي،

2009. ص: 185)، وهذا ما ساهم في التمهيد لتحول عظيم في بداية التسعينات مع انتشار ظاهرة عوالة الأسواق.

2-2 تجلت مظاهر تأثير العوالة على مضيق جبل طارق في عدة مظاهر أهمها:

- انتقلت أهمية مضيق جبل طارق من ممر بحري إلى مجال بحري استراتيجي، يتموقع في قلب التغيرات التي أعادت هيكلة قطاع النقل البحري؛
- أصبح مضيق جبل طارق في قلب التغيرات المفاجئة، ومختبرا لإعادة هيكلة الشبكات البحرية؛
- صار المضيق مركزا لعوالة التجارة البحرية الدولية خاصة مع ظهور دينامية في ميناء الجزيرة الخضراء مع تطور الخدمات المينائية به والذي نجح في التمسك بالتدفقات التجارية العابرة بالمضيق، واحتكار جزء منها ومنصة للمسافنة على المستوى الدولي (MAREĬ, 2012, P : 02-03) ..
- شكّل المضيق محطة خدمات العوالة حيث أن أرباب النقل الدوليين الذين اعتادوا تنشيط النقل عبر مينائي جبل طارق والجزيرة الخضراء، ونمو حركة السفن العابرة المتنوعة التي عرفت تزايدا عدديا، وهذا ما سنلاحظه في الجدول التالي.

الجدول رقم 2: توزيع نسبة السفن العابرة للمضيق حسب الصنف مابين سنتي 2015 و2016

السفن العابرة ب%		نوع السفن/ نسبتها
2016	2015	نوع السفن
32,3	31,4	سفن العبور الخاصة بالمسافرين
18,8	19,4	الحاويات
2,9	3,1	ناقلات بترول
8,1	7,9	ناقلات الكيماويات
3,0	3,0	ناقلات الغاز
10,7	11	نقل البضائع غير المعبأة
12,3	14,2	سفن نقل بضائع متنوعة
6,4	4,6	أصناف أخرى
100%	100%	المجموع

المصدر: وزارة التجهيز والنقل واللوجيستيك والماء. مركز المراقبة الترابية البحرية بمدينة طنجة

(إحصائيات سنة 2015 و2016)

من خلال الجدول أعلاه يتبين أن مضيق جبل طارق عرف عبور عدة سفن خاصة سفن العبور التي ارتفعت من % 31,4 إلى % 32,3، وسفن الحاويات التي انخفضت نسبيا من % 19,4 إلى % 18,8 مابين سنة 2015 و2016. ويعود ذلك إلى تزايد عدد السفن والخطوط البحرية التي تسهر على تنشيط عملية العبور بين الضفتين الإسبانية والمغربية، خاصة بعد عقد عدة اتفاقيات بحرية بين ميناء طنجة المتوسط والموانئ الإسبانية مثل موانئ الجزيرة الخضراء.

ثالثا: عرض النتائج:

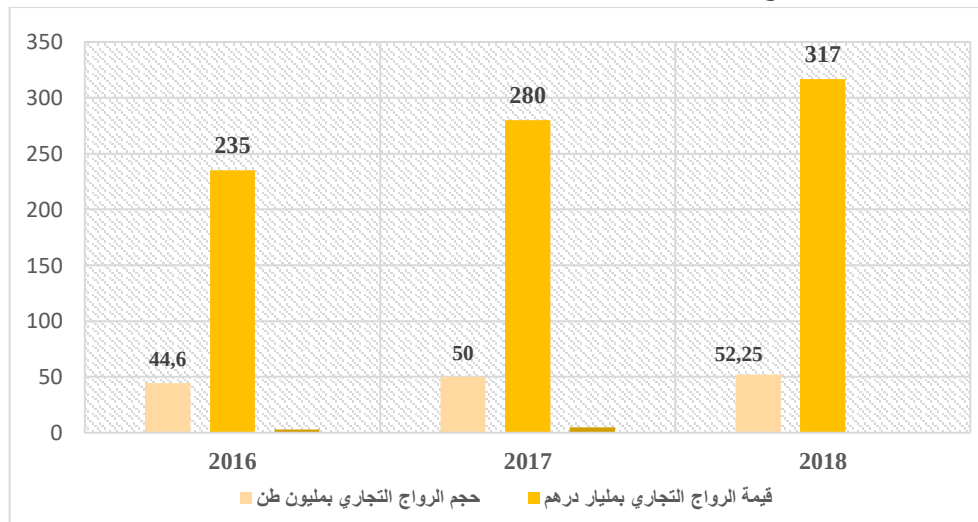
- ساهم تطور مضيق جبل طارق في تحوله من ممر دولي للتجارة البحرية، إلى محطة معولة ومنصة لوجيستكية في حوض البحر الأبيض المتوسط بالضفة الجنوبية من المضيق تربط بين مضيق مالكا بالمحيط الهندي وفتاة السويس على البحر الأحمر؛
- إن تطور الأهمية الاستراتيجية لمضيق جبل طارق في ظهور أكبر مركب مينائي في حوض البحر الأبيض المتوسط، الذي يتمثل في المركب المينائي طنجة المتوسط في الضفة الجنوبية للمضيق، الذي أنشئ سنة 2002 على تراب إقليم الفحص أنجرة بجهة طنجة تطوان الحسيمة، وانطلق العمل سنة 2007. وصار المضيق بفضل هذا المركب محطة معولة لخدمة التجارة الدولية ومنصة لوجيستكية لتموين السفن العابرة، وتنظيم المرور بين ضفتي البحر الأبيض المتوسط.

الصورة رقم 1 : المركب المينائي طنجة المتوسط	الصورة رقم 2: القاعدة البحرية العسكرية
	
المصدر: الوكالة الخاصة طنجة المتوسط	إنجاز الباحث الرواص بدر الدين بتاريخ 22-04-2019
تشير الصورة الأولى الميناء طنجة المتوسط الذي أنشئ بشمال المغرب بجماعة قصر المجاز بإقليم الفحص أنجرة بجهة طنجة تطوان الحسيمة، وساهم في تنشيط الضفة الجنوبية لمضيق جبل طارق، واشعاع المضيق في البحر المتوسط	تشير الصورة الثانية القاعدة البحرية العسكرية التي أنشئت بشمال المغرب بجماعة القصر الصغير بإقليم الفحص أنجرة لجهة طنجة تطوان الحسيمة لمراقبة الحركة البحرية وتجارة غير الشرعية والهجرة السرية بجنوب مضيق جبل طارق

الجدول رقم 3: دور المركب المينائي طنجة المتوسط في تنشيط الاستثمارات جنوب مضيق جبل طارق

النشاط	2018	2019	2020
استثمارات القطاع الخاص	6,3 مليار درهم	5,1 مليار درهم	2,6 مليار درهم
خلق منصب شغل	6217	11.570	7458
الحركة اللوجستية الصناعية	281491	304.224	322631

المصدر: الوكالة الخاصة طنجة المتوسط. التقرير السنوي لأنشطة المركب المينائي (2018-2019-2020)
 يلاحظ من خلال الجدول أن المركب المينائي طنجة المتوسط استقبل استثمارات خاصة ضخمة، وهذا ما ساهم في خلق أكثر من 7458 منصب شغل، مما أهل المركب لتنشيط الضفة الجنوبية لمضيق جبل طارق على مستوى الحركة اللوجستية الصناعية على مستوى المضيق وعلى مستوى حوض البحر المتوسط.
 الشكل رقم 2: تطور الرواج التجاري بميناء طنجة المتوسط ما بين سنة 2016-2018 بمليار درهم والطن



المصدر: الوكالة الوطنية للموانئ. تقرير الأنشطة السنوية للموانئ المغربية (2016-2017-2018)

من خلال المبيان نلاحظ أن الرواج التجاري بميناء طنجة المتوسط، عرف تطورا إذ ارتفع من 44,6 مليون طن سنة 2016 إلى 52,25 مليون طن سنة 2018. ويعود ذلك إلى نمو حجم المبادلات التجارية من استيراد وتصدير، وتطور نشاط المسافنة الذي عرف ارتفاعا من 30 مليون و 523 ألف و 262 طن سنة 2016، إلى أكثر من 31 مليون طن سنة 2018، وهذا ما نتج عنه ارتفاع قيمة الرواج التجاري، الذي

ارتفع من 235 مليار درهم سنة 2016 إلى 317 مليار درهم. إضافة إلى نجاح الميناء في استقطاب الشركات الدولية المتخصصة في النقل البحري، خاصة شركة مايرسك Maersk التي جعلت الميناء المتوسط مركزا استراتيجيا للمسافنة في الضفة الجنوبية لمضيق جبل طارق

الشكل رقم: 3 تطور الرواج التجاري بمينائي طنجة المتوسط والجزيرة الخضراء (2014 و 2018) بمليون طن

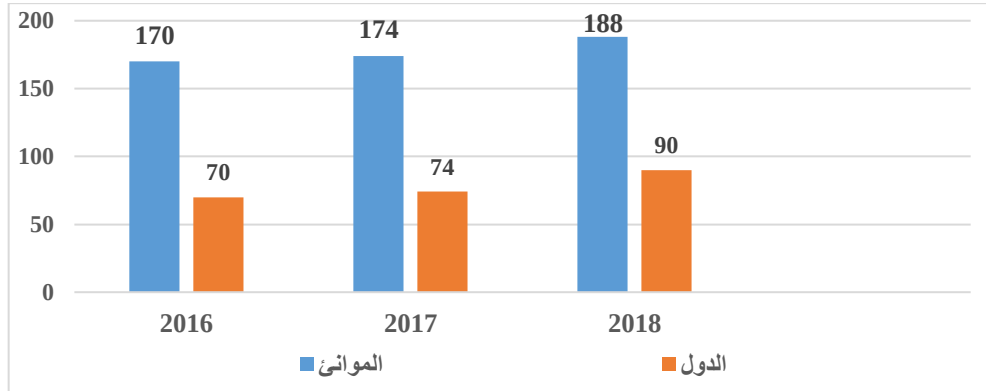


Source : <https://www.apba.es/fr/estatistiques> Consulté le : 23 - 07 - 2019

التقارير السنوية لأنشطة الوكالة الخاصة طنجة المتوسط (2016-2018)

من خلال المبيان يتبين لنا أن الرواج التجاري الإجمالي في ميناء الجزيرة الخضراء قد عرف تطورا، إذ ارتفع من 99,5 مليون طن سنة 2016، إلى 110 مليون طن سنة 2018. بينما ارتفع في ميناء طنجة المتوسط من 77,43 مليون طن سنة 2016، إلى 52 مليون طن سنة 2018. ويعود ذلك على ارتفاع حجم نشاط التصدير والاستيراد.

الشكل رقم 4: تطور شبكات الربط البحري في الضفة الجنوبية من مضيق جبل طارق 2014 و 2018



Source : <https://www.tmpa.ma/connexions-maritimes> consulté le: 22-06- 2019

من خلال المبيان يتبين أن المركب المينائي طنجة المتوسط نجح في ربط الضفة الجنوبية لعدد مهم من الموانئ والدول، حيث ارتفع العدد من 170 ميناء و 70 دولة سنة 2016 إلى 188 ميناء و 90 دولة سنة 2018، مما جعل المضيق يعرف نشاطا في تجارة المسافنة العالمية بين الشرق والغرب.

الاستنتاجات والنتائج والتوصيات:

أولا: الاستنتاجات

من خلال تحليل المعطيات والبيانات الواردة في البحث توصلنا إلى النتائج التالية:

1. يعتبر مضيق جبل طارق من المعابر الطبيعية في حوض البحر الأبيض المتوسط، وثاني أهم ممر تجاري بحري، يربط بين قارتي إفريقيا وأوروبا، وبين آسيا وأوروبا. حيث بينت الصور الفضائية التي التقطت سنة 2005 أن المضيق يعرف حركة مرور بحرية كثيفة، إذ يبلغ عدد السفن العابرة لمضيق جبل طارق أكثر من 100 ألف سفينة منها 20 % من سفن الحاويات. مما يبين أهمية الموقع الاستراتيجي في ملتقى محورين رئيسيين من محاور التجارة البحرية الدولية التي تمر بالقرب من سواحل المغرب الشمالية أهم المحاور الرابطة بين الغرب والشرق.
2. أصبح مضيق جبل طارق ممرا بحريا من أهم الممرات البحرية في العالم، وتشكل الرياح القوية عند جزئه الغربي، أهم الإغرامات الطبيعية التي تُميّزه، والتي تؤثر سلبا على الملاحة في المضيق، والتي تتطلب تجهيزات تكنولوجية تسمح بالتخفيف من آثارها خاصة وسائل الاتصال والتدخل السريع.

3. تعتبر اتفاقية مونتيجو باي الإطار القانوني لتنظيم الحدود وتقسيم المياه بين الدول الثلاث في مضيق جبل طارق لكن هذا التقسيم كان صعب التنفيذ نظرا لوجود جيب سبتة المحتل، وإشكالية جزيرة ليلى، وصخرة جبل طارق.
4. ساهمت عوامل الموقع الاستراتيجي لمضيق جبل طارق، والتغيرات الطارئة على النقل البحري، ودور العوامة في حدوث عدة تحولات في مضيق جبل طارق أهمها:
5. تحول المضيق من ممر دولي بين قارتي إفريقيا وأوروبا، إلى محطة لخدمة عوامة التجارة الدولية، تتقاطع فيه حركة مرور كثيفة، وتغذي المبادلات التجارية بين أوروبا وآسيا، وكشفت كثافة حركة المرور البشرية المتزايدة عن وجود روابط تاريخية تجمع إفريقيا وأوروبا؛
6. أصبح المضيق حاليا "يشكل رقعة شطرنج في إطار الحركة البحرية والمينائية، بواسطة نشاط عدة شركات نقل عالمية مثل: مايرسك Maersk الدنماركية والشركة السويسرية البحرية MSC والشركة العامة البحرية الفرنسية CGM-CMA، التي كانت سببا في تغيير آليات العمل المينائي الدولي على مستوى نقل الحاويات (MAREÏ. (2012.p:01)

ثانيا: النتائج

من خلال تحليل المعطيات تم التوصل إلى النتائج:

1. نجح مضيق جبل طارق في تجاوز العراقيل الطبيعية والانخراط في شبكة الطرق البحرية، بفضل موقعه الاستراتيجي، ووجود شركات نقل عملاقة، وظهور موانئ ضخمة ذات معايير دولية؛
2. أصبح مضيق جبل طارق محطة استراتيجية لخدمة عوامة التجارة الدولية؛ فكل هذه التدفقات المتزايدة للبضائع والخدمات والأشخاص والمهام المتعددة؛
3. ارتقى مضيق جبل طارق إلى مصاف المضائق الاستراتيجية على مستوى النقل البحري الدولي كمضيق كالي بفرنسا؛ والتي سمحت بطبيعتها بإنشاء مجال على شكل مرصد لتقييم مستوى العوامة التجارية بمضيق جبل طارق؛ ومرصد لمراقبة حركات الهجرة بالاضفتين؛
4. شكل المضيق مجالا بحريا للتخزين وإعادة التوزيع الحاويات العالمية، ومجالا لأنشطة التموين؛
5. صار مضيق جبل طارق أول منطقة في حوض البحر الأبيض المتوسط في تموين السفن بالوقود، ومرفقا للصيانة البحرية؛

ثالثا التوصيات:

1. يعتبر مضيق جبل طارق من أهم المضايق البحرية العالمية؛ لكنه يتطلب الاهتمام بتنوعه البيولوجي الذي يتراجع مع تزايد عدد السفن العابرة وحجم المقذوفات التي تخلفها مداخلها؛
2. تأهيل الضفة الجنوبية من مضيق جبل طارق حتى لا يبقى المضيق مسرحا لعمليات الهجرة السرية؛
3. تقوية ودعم مؤسسات الحراسة البحرية في الضفتين من المضيق خاصة الضفة الجنوبية التي تعاني من تسرب الاف المهاجرين من دول جنوب الصحراء؛

Conclusions, results and recommendations

By analyzing the data and data included in the research, we reached the following results:

Conclusions

1. The Strait of Gibraltar is considered one of the natural crossings in the Mediterranean basin and the second-most important maritime trade corridor, linking the continents of Africa and Europe and Asia and Europe. The satellite images taken in 2005 showed that the strait is known for heavy maritime traffic, as the number of ships transiting the Strait of Gibraltar is more than 100,000, of which 20% are container ships. Which shows the importance of the strategic location at the crossroads of two main axes of international maritime trade that pass near the northern coasts
2. The Strait of Gibraltar has become one of the most important sea passages in the world, and the strong winds at its western part constitute the most important natural forces that distinguish it. These forces negatively affect navigation in the strait, which requires technological equipment that allows mitigating its effects, especially means of communication and rapid intervention.
3. The Montego Bay Agreement is the legal framework for regulating borders and dividing waters between the three countries in the Strait of Gibraltar. However, this division was difficult to implement due to the presence of the occupied enclave of Ceuta, the problem of Leila Island, and the Rock of Gibraltar. Morocco is the most important axis linking the West and the East.
4. The factors of the strategic location of the Strait of Gibraltar, the changes in maritime transport, and the role of globalization all contributed to the occurrence of several transformations in the Strait of Gibraltar, the most important of which are:

5. The strait has been transformed from an international corridor between the continents of Africa and Europe into a station serving the globalization of international trade, in which heavy traffic intersects and feeds trade exchanges between Europe and Asia. The increasing density of human traffic revealed the existence of historical ties that unite Africa and Europe;
6. The strait has now "constituted a chessboard in the framework of maritime and port mobility, through the activity of several international transport companies, such as Danish Maersk, the Swiss Maritime Company MSC, and the French Maritime General Company CGM-CMA, which were the cause of changing the mechanisms of international port work at the level of transporting MAREÏ containers (2012.p.01

Results:

1. Gibraltar succeeded in overcoming natural obstacles and joining the network of sea routes, thanks to its strategic location, the presence of giant transport companies, and the emergence of huge ports of international standards.
2. The Strait of Gibraltar has become a strategic station to serve the globalization of international trade.
3. The Strait of Gibraltar has risen in the ranks of strategic straits at the level of international maritime transport, such as the Strait of Calais in France. Which, by its nature, allowed the establishment of a field in the form of an observatory to assess the level of commercial globalization in the Strait of Gibraltar and an observatory to monitor migratory movements on the two banks.
4. The strait constituted a sea area for storage and redistribution of global containers and an area for supply activities.
5. The Strait of Gibraltar became the first area in the Mediterranean basin to supply ships with fuel and a marine maintenance facility.

Recommendations

1. He Strait of Gibraltar is considered one of the most important global maritime hubs. But it requires attention to its biodiversity, which is declining with the increasing number of passing ships and the volume of projectiles left behind by its stacks;
2. Rehabilitation of the southern bank of the Strait of Gibraltar so that the strait does not remain a theater for clandestine migration operations;

3. Strengthening and supporting the maritime guard institutions on both sides of the strait, especially the southern bank, which suffers from the leakage of thousands of immigrants from sub-Saharan countries;

المراجع العربية

1. أميلي (حسن) (2011): المغاربة والمجال البحري في القرنين 17 و18. دار أبي رقرق للطباعة والنشر. الطبعة 1. الرباط.
2. تايلور (بيتر) كولن (فلنت) (2002): الجغرافيا السياسية في عالمنا المعاصر. ترجمة عبد السلام رضوان ود. إسحاق عبيد. سلسلة عالم المعرفة. العدد 283. المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب. الكويت.
3. جورج (بيير) (1994): معجم المصطلحات الجيومورفولوجية. ترجمة حمد الطفيلي. المؤسسة الجامعية للدراسات والتوزيع.
4. الدحاني (عبد الإلاه) (2004): المغرب ومضيق جبل طارق 1815-1864 محاولة لفهم المغرب بمجاله البحري. أطروحة لنيل الدكتوراه في التاريخ. كلية الآداب والعلوم الإنسانية. جامعة محمد الخامس. الرباط.
5. معلوف (لويس) (1906): المنجد في اللغة والإعلام: دار المشرق. طبعة 2010
6. النحراوي (أيمن) (2009): الموانئ البحرية العربية. دار الفكر الجامعي. الإسكندرية. مصر.
7. وزارة التجهيز والنقل واللوجيستيك والماء. مركز المراقبة الترايبية البحرية بمدينة طنجة
8. البحياوي (يحيى) (1999): العولمة. أية عولمة. فريق الشرق. الدار البيضاء. الطبعة الأولى.
- 1- Dictionnaire Larousse de la langue française. Lexis. Ed: Jean Dubois. 1997. Nancy.
- 2- Frémont (A) (2005): Conteneurisation et Mondialisation. Les logiques des armements de lignes régulières. Université Paris I Panthéon-Sorbonne. Unité Française de Recherche de Géographie
- 3- Marei (Nora) (2012) : Le détroit de Gibraltar, porte du monde, frontière de l'Europe : analyse et perspective de territorialité d'un espace de transit Mémoire présenté en vue de l'obtention du grade de Docteur en géographie de l'Université de Nantes.

- 4- Marei (Nora) (2012) : Le Déroit de Gibraltar dans la mondialisation des transports maritimes. Revue électronique : echogeo. N : 12919 années 2012
- 5- Marei (Nora) (2008) : Enjeux maritime et portuaires de déroit de Gibraltar. Note de synthèse n : 105. Institut scientifique des études maritime (isemar) .nante

References

- 1- Amili, Hassan. (2011) *Moroccans and Maritime Field in the 17th and 18th century.1st ed.*, Rabat: Abi Rakraq publishers.
- 2- Dehhani, Abdelilah. (2004)*Morocco and Gibraltar 1815-1864: Trying To Understand Morocco Within Its Maritime Field*.Phd Thesis in History.Rabat: Faculty of Letters and Human Sciences.Mohamed V University.
- 3- Maalouf, Louis. (1906)*Media and Language Dictionary*.Al Mashriq Ed Publishing House.2010.
- 4- Maritime Territorial Control Center, Tanger (Ministere de L'equipement et de L'eau)
- 5- Nahraoui, Ayman. (2009)*The Arab Seaports*.Alexandria, Egypt: University Knowledge House.
- 6- Piere, Goerge. (1994)*Geomorphology Vocabulary Dictionary* (Tofaili, Hamad, Trans.)University Institution of Studies and Distribution.
- 7- Taylor, Peter, Collen, Flint. (2002) *Political Geography in Our Modern World* (A.Redouane&Dr.Is'hak Abid, Trans.)*World Knowledge Collection* No.283.Kuwait: The National Council of Culture and Arts.
- 8- Yahyaoui, Yahya. (1999)*Globalisation: What Globalisation?* Casablanca: Easten Africa.1st Ed.

Foreign references

- 1- Lexis. (1997)*Larousse French Language Dictionary*.Nancy: Jean Dubois, Ed.
- 2- Freemont, A. (2005) *Containerisation and Globalisation: The logics of regular line armament*. Paris I Pantheon-Sorbonne University. French Geography Research Unit.
- 3- Marie, Nora. (2012) *The Strait of Gibraltar «Gate of The World «Border of Europe: Analysis and Perspective of Territoriality of a Space of Transit Memory Presented with a View to Obtaining The Degree of Doctor in Geography*. University of Nantes.

- 4- Marie, Nora. (2012) *the Strait of Gibraltar in the GlobaliSation of Maritime Transport*. Electronic Journal: Echogeo. No.12919. 2012
- 5- Marie, Nora. (2008) Maritime and port issues of the Strait of Gibraltar. Summary No.105.p.01.Nante: Scientific Institute of Maritime Studies (ISEMAR).

الملحق:

- ⁻¹ إلى زمن قريب ظلت النخبة المثقفة تعتقد في التصاق القارتين عند هذه النقطة، وأن الفصل بينهما هو حادث مثل ما نجده عند المؤرخ في شؤون البحار: ابراهيم التادلي في كتابه: زينة النحر في علوم البحر.
- ⁻² من مدن الخليج مدينة سان روكي ومدينة الجزيرة الخضراء.
- ⁻³ اتفاقية مونتيفغو باي اتفاقية دولية منبثقة عن اتفاقيات جنيف 1958 و1968 حول تحديد المجالات البحرية (المياه الداخلية والمياه الإقليمية ومنطقة اقتصادية خالصة وأعالي البحار، والمنطقة الدولية للأعماق البحرية الدولية. عقدت بمدينة مونتيفغو بالجمايكا في 10 دجنبر سنة 1982 وتم تفعيلها سنة 1994 وتنص على رسم الحدود الإقليمية بين المغرب واسبانيا وبريطانيا في مضيق جبل طارق، والسماح للسفن والغواصات والطائرات بعبوره.
- ⁻⁴ بعد التقرير الذي أعده البنك الدولي حول وضعية النظام المينائي المغربي سنة 2006، وتأثير العولمة على التجارة البحرية الدولية التي تساهم بنسبة مهمة في تسويق المنتج الوطني، اضطر المغرب إلى اتخاذ قرار بإصلاح النظام المينائي الذي تطور فيما بعد إلى الاستراتيجية المينائية سنة 2013.

**Strait of Gibraltar in the Mediterranean Sea
From an international corridor to a station to serve the globalization of
international maritime trade**

ROUASS BADREDDINE*

UNIVERSITE ABDELMALEK ASSAADI, MOROCO

badrerouass@gmail.com

Abstract:

Fjords are strategic trading areas and sea-lanes to boost international trade. Globalization has helped to increase the strategic importance of straits and to take care of them for the development of maritime transport activities such as containers. The Strait of Gibraltar is considered one of the natural straits that has undergone significant transformations after the opening of the Suez Canal. Its privileged location between Africa and Europe has shaped its transition from an international corridor to a logistics station to serve maritime trade, enable transshipment between north and south, east and west, and create integration with the road. Imperial.

The research study aims to study the Strait of Gibraltar as an international corridor, and to highlight the development it has undergone as part of the transformations of the maritime transport sector to become a service station of the globalization of maritime exchanges, particularly at a distance.

Keywords: Strait of Gibraltar - globalization - transshipment