



**ÉPREUVE MUTUALISÉE AVEC E3A-POLYTECH**  
**ÉPREUVE COMMUNE - FILIÈRES MP - PC - PSI - TSI - TPC**

---

**LANGUE VIVANTE A**  
**ALLEMAND - ARABE**

**Durée : 3 heures**

---

*N.B. : le candidat attachera la plus grande importance à la clarté, à la précision et à la concision de la rédaction.  
Si un candidat est amené à repérer ce qui peut lui sembler être une erreur d'énoncé, il le signalera sur sa copie  
et devra poursuivre sa composition en expliquant les raisons des initiatives qu'il a été amené à prendre.*

**RAPPEL DES CONSIGNES**

- Utiliser uniquement un stylo noir ou bleu foncé non effaçable pour la rédaction de votre composition ; d'autres couleurs, excepté le vert, peuvent être utilisées pour la mise en évidence des résultats.
  - Ne pas utiliser de correcteur.
  - Écrire le mot *FIN* à la fin de votre composition.
- 

**L'usage de toute machine (calculatrice, traductrice, etc.) est strictement interdit.**

**Index "alphabétique" :**

Allemand : pages 2 à 4  
Arabe : pages 5 à 8

## ARABE

**Rédiger en arabe et en 400 mots une synthèse des documents proposés, qui devra obligatoirement comporter un titre.**

Vous indiquerez impérativement le nombre total de mots utilisés (titre inclus) et vous aurez soin d'en faciliter la vérification en mettant un trait vertical tous les vingt mots.

Des points de pénalité seront soustraits en cas de non-respect du nombre total de mots utilisés avec une tolérance de  $\pm 10 \%$ .

Concernant la présentation du corpus dans l'introduction, vous n'indiquerez **que la source et la date de chaque document**. Vous pourrez ensuite, dans le corps de la synthèse, faire référence à ces documents par « doc.1 », « doc. 2 », etc.

Ce sujet comporte les 4 documents suivants qui sont d'égale importance :

- document 1 :

الموانئ العربية وطريق الحرير الصيني، حسن مصدق، العرب، 2019/12/13 (بتصرف).

- document 2 :

أربعة موانئ عربية من بين أكبر الموانئ الخمسين التي تتداول الحاويات عالمياً، فهد عمران، مباشر، 2019/8/12 (بتصرف).

- document 3 :

مشكلات قطاع النقل التجاري البحري في الوطن العربي، مالك الخضري، مجلة النقل الإلكترونية، العدد الخامس عشر، ماي 2020 (بتصرف).

- document 4 :

المغرب العربي.. الاستثمارات البحرية أولى أدوات مواجهة العجز المالي، عماد عنان، نون بوست، 22 فيفري 2020 (بتصرف).

## Document 1

## الموانئ العربية وطريق الحرير الصيني

شكل الاهتمام بالقطاعات والموانئ البحرية العربية علامة فارقة في تاريخ العلاقات الصينية العربية، فمن ناحية، تعتبر الصين المنطقة بمثابة بوابة لأفريقيا وأوروبا عبر الخليج العربي ومصر والمغرب، ومن ناحية أخرى تعتبر الدول العربية التجربة الصينية نموذجاً فريداً في التنمية الاقتصادية.

وتحاول الصين في صعودها المستمر خلق قواعد تتعلق بتوسيع أسواق صادراتها، وتأمين طرق الملاحة والتجارة التي تصل عبرها صادراتها إلى الأسواق العالمية والحصول على وارداتها من المواد الخام. وصارت بذلك تنافس الولايات المتحدة في واحدة من أهم مناطق نفوذها الاستراتيجي.

وترتكز السياسة الصينية على عدة مداخل من أبرزها العامل الاقتصادي البحري، حيث يمثل أحد أبرز محددات العلاقات في مشروع طريق الحرير الجديد والحزام الذي يمتد من الصين إلى الخليج العربي والبحر المتوسط مروراً بآسيا الوسطى وغربي آسيا، لذلك ارتفعت أسهم الموانئ البحرية العربية في أدبياتها الاستراتيجية إلى مراكز لوجستية حساسة.

ويطرح هذا الأمر أسئلة حول مدى قدرة هذا المشروع على تغيير الديناميكيات التقليدية وصيغة توازنات جديدة في عموم المنطقة، حيث يمنح تعدد الفاعلين الدوليين الدول العربية مساحة أكبر للمناورة في إطار أسس جديدة لنظام عالمي بديل تقترح الصين أن يركز على خمس أولويات: التنسيق السياسي وربط البنى التحتية وفتح القنوات التجارية وتدفق التمويلات، والتواصل بين الشعوب. فهل يسترجع العرب والصينيون هذا الطريق بعد أن اختطفه الأوروبيون لأكثر من ستة قرون؟

الشراكة الاستراتيجية المتنامية والمستقرة بين العرب والصين ليست أمراً مفاجئاً، لكن أهمية دعم جهود التعاون بين الدول العربية لتنمية قطاع النقل البحري وخاصة في ظل المنافسة الشرسة بين الموانئ البحرية العالمية تتطلب تكثيف جهود التعاون العربي المشترك للنهوض بهذا القطاع لمواكبة الطفرة التي يشاهدها في العالم.

وفي ظل ذلك، أصبح تطوير أداء الموانئ العربية ضرورة ملحة لتواكب التطور الحاصل. في المقابل، فإن الصين مطالبة أكثر من أي وقت مضى بتعميق التعاون الاستراتيجي الشامل والتنمية المشتركة والمنفعة المتبادلة والامتناع عن التدخل في شؤون الدول، فالمثل العربي الشهير يقول: "الصدق قبل الطريق" وهو ربما ما يجعل العلاقة أكثر ارتياحاً في التعاون بين العرب والصين.

حسن مصدق، العرب، 2019/12/13 (بتصرف).

## Document 2

## أربعة موانئ عربية من بين أكبر الموانئ الخمسين التي تتداول الحاويات عالمياً

خلال عام 2018، جاءت أربعة موانئ عربية بين أكبر 50 ميناءً على مستوى دول العالم من حيث معدلات التداول.

وتصدر ميناء جبل علي بدولة الإمارات العربية المتحدة الموانئ العربية بالقائمة من حيث معدلات التداول التي تراجعت 2.7 بالمائة نهاية عام 2018 مسجلة 14.95 مليون حاوية مقابل 15.37 مليون حاوية للعام السابق، بحسب موقع "JOC".

وجاء ميناء جبل علي الواقع في إمارة دبي على ساحل الخليج العربي على مسافة 35 كيلومتراً من وسط مدينة دبي والذي يمتد على مساحة 47.1 كم مربعاً، بالمرتبة العاشرة بين أكبر موانئ العالم.

وبعد 39 ميناء معظمها في دول آسيا والعدد الأكبر منها في الصين، جاء ميناء جدة السعودي ليحل محل ميناء الشعيب الواقعة جنوب غرب مكة المكرمة بالمرتبة الثانية عربياً والـ 40 عالمياً.



وأظهرت الإحصائية تراجع معدلات التداول في الميناء خلال عام 2018 بنسبة 0.7 بالمائة، مسجلاً 4.12 مليون حاوية مقابل 4.15 مليوناً للعام السابق. وفي المرتبة الثالثة عربياً والـ 40 عالمياً جاء ميناء طنجة بالمملكة المغربية، والذي شهد خلال عام 2018 زيادة في معدل تداول الحاويات قدرها 4.8 بالمائة بإجمالي 3.47 مليون حاوية مقابل 3.31 مليوناً تداولها خلال 2017. وأخيراً حل ميناء صلالة العُماني بالمرتبة الرابعة عربياً والـ 47 عالمياً، والذي سجل 14.2 بالمائة تراجعاً في معدلات التداول خلال 2018، بعدد 3.39 مليون حاوية، مقابل 3.95 مليون حاوية للعام السابق. وأظهر الموقع 15 ميناء صينيا بقائمة أكبر خمسين ميناءً على مستوى العالم جاءت 7 موانٍ منها بقائمة العشرة الكبيرة بجانب ميناء سنغافورة وكوريا الجنوبية.

فهد عمران، مباشر، 2019/8/12 (بتصرف).

### Document 3

#### مشكلات قطاع النقل التجاري البحري في الوطن العربي

تلعب الموانئ العالمية والأسطول التجاري البحري دوراً رئيسياً في تسهيل حركة البضائع وتخفيض أسعار النقل وفي دفع حركة التطور الاقتصادي والنظام العالمي اللوجستي. ورغم زيادة الاهتمام بهذا النشاط الاقتصادي الكبير، فإنه ما زال يواجه في الآونة الأخيرة تحديات كبيرة في الدول العربية. أولى المشكلات التي تواجهها صناعة النقل البحري العربي، هي حالة أكثر الموانئ البحرية من جهة عدم مطابقتها للمواصفات المطلوبة للتعامل مع السفن الحديثة، وعدم توافر التقنيات المناسبة لتفريغ وتخزين وتحميل السفن بأسرع وقت وبكلفة أقل، وعدم ربط الكثير من الموانئ العربية بشبكات الطرق الدولية البرية أو الحديدية التي تعمل على إعادة توزيع البضائع على الدول المجاورة، أو مشكلة وجود المناطق الحرة التي تسمح بإعادة شحن البضائع على سفن أصغر حجماً للدول المجاورة، والقدرة الضعيفة على المنافسة العالمية في هذا المجال، إضافة إلى أن معظم الحكومات العربية تتعامل مع النقل البحري على أنه قطاع خدمي يعمل كأحد مفردات أجهزة الدولة وليس ككيان اقتصادي مستقل يعمل على زيادة الموارد، ويكون تحت مظلة إدارية أفضل بعيداً عن الروتين والتعقيدات التي تشكل عائقاً أمام تطوير أدوات هذا القطاع الهام. هذه المشكلات خلقت واقعاً سلبياً للنقل البحري في الوطن العربي، الأمر الذي أدى إلى تراجع الحركة الملاحية، والتوقف عن إدخال التطورات المطلوبة منها كي تتناسب مع الزيادة السنوية لحجم التجارة العالمية، وانخفاض معدل الاستثمار في هذه الصناعة المهمة. وتعاني الموانئ البحرية العربية من تفتت ظاهرة البيروقراطية، وتضارب المصالح، وهيمنة أجهزة الدولة عليها الأمر الذي يفقدها الكثير من حرية الحركة نحو الإنجاز السريع المطلوب من تحميل وتفريغ... الخ. إضافة إلى أن معظم هذه الموانئ لم يتم تطويرها باعتبارها أحد الأنشطة الخدمية التي تحتاج إلى الدعم المالي من خزينة الدولة، حيث لا تزال تعاني من القصور الدائم بسبب كونها ليست من الأنشطة الاقتصادية المستقلة ذات القيمة الاقتصادية المضافة للدولة.

مالك الخضري، مجلة النقل الإلكترونية، العدد الخامس عشر، ماي 2020 (بتصرف).

## Document 4

## المغرب العربي.. الاستثمارات البحرية أولى أدوات مواجهة العجز المالي

تعاني معظم دول المغرب العربي من أزمات اقتصادية طاحنة، بعضها جرّاء ندرة الموارد وزيادة نسبة العجز لديها، والأخرى نتيجة الاضطرابات الأمنية والسياسية التي شهدتها البلاد فأحدثت شراً كبيراً في منظومة الاقتصاد بعد أن هددت موارده النفطية التي كانت المرتكز الأساسي لها. وأمام هذه الوضعية الاقتصادية الصعبة بات البحث عن بدائل مسألة إستراتيجية مهمة، وعليه كان التوجّه صوب الاقتصاد الأزرق وتعزيز الاستثمارات البحرية، خطوة محورية في إحداث التوازن وتحسين الأوضاع تدريجياً، خاصة في ظلّ ما تملكه هذه الدول من إمكانات مائية وثروات بحرية تؤهلها للمضي قدماً في هذا المضمار بخطى ثابتة.

فالمغرب على سبيل المثال يعدّ من أبرز الدول المؤهلة للريادة في هذا الاقتصاد الجديد، إذ تصل سواحله البحرية إلى 3500 كيلومتر، وقرابة 1.2 مليون كيلومتر مربع من المنطقة الاقتصادية البحرية، ومن ثمّ تعدّ تجربته التنموية من التجارب الناجحة في هذا المجال، حيث ركّز على مجال تطوير قطاع صناعة الأسماك وتعزيز دوره في الاقتصاد بشكل أكبر، عن طريق وضع رؤية تنموية لهذه الصناعة بحلول سنة 2030. الوضع لا يختلف كثيراً في تونس التي تمتلك شريطاً ساحلياً على مسافة 1300 كيلومتر، فضلاً عن موقع إستراتيجي يمكنها من أن تكون ميناءً بحرياً إفريقيّاً، ولهذا كان احتضان مدينة بنزرت لفعاليات النسخة الأولى من منتدى الاقتصاد الأزرق في أكتوبر 2018 ومن بعدها النسخة الثانية في جوان 2019 أكبر دليل على تقدير العالم لمكانتها في هذا التوجّه الجديد.

وفي ليبيا تطوّرت النظرة الاقتصادية للبحر بصورة كبيرة خلال السنوات الأخيرة، إذ يعتمد اقتصاد الدولة التي يتجاوز طول الشاطئ فيها 1900 كيلومتر، على الاستثمارات المائية بامتياز، حيث تعتمد بشكل كبير على إيرادات النفط الذي يتمّ تصديره عبر مياه البحر المتوسط من الدرجة الأولى. وتأتي الجزائر لتكمل السلسلة المتبقية من الحلقة المغربية ذات الحضور القويّ في الاقتصاد المائي، إذ تمتلك العديد من الموانئ البحرية على الشريط الساحلي بطول إجمالي يقارب 1622 كيلومتراً عبر 14 ولاية على ساحل البحر الأبيض المتوسط، وهو ما يؤهلها لمنافسة جيرانها على حزمة الاستثمارات في هذا المجال.

عماد عنان، نون بوست، 22 فيفري 2020 (بتصرف).

FIN