

لجنة المالية والتجهيزات والتخطيط والتنمية الجهوية بمجلس المستشارين

## مناقشة مشروع الميزانية الفرعية

### لوزارة التجهيز والنقل واللوجستيك

برسم سنة 2014

إن قطاع التجهيز والنقل واللوجستيك بمختلف أنماطه: الطرقي والسككي والجوي والبحري يجسد أهمية البنيات التحتية في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، ويؤكد علاقته وارتباطه بتنمية وتأهيل مختلف القطاعات الاقتصادية الأخرى، ويشكل حافزا قويا لجذب المستثمرين.

ويمثل قطاع النقل لوحده ما يوازي 6% من الناتج الوطني و 9% من القيمة المضافة للقطاع الثلاثي. كما يمتص النقل بمختلف أنماطه 34% من الاستهلاك الوطني للطاقة، ويشغل 10% من السكان النشيطين بالمجال الحضري. ويساهم منتوجه من الرسوم الضريبية في 15% من مداخيل الميزانية العامة للدولة.

وهو قطاع تلتقي فيه المشاريع القطاعية الأخرى. كما أن المشاريع التي توطنها وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك تساهم بشكل كبير في تحقيق العدالة المجالية، وأن حسن تديرها واعتماد الحكامة الجيدة في إدارتها يساهم في فرض ونشر منطق الشفافية في التدير في باقي القطاعات الوزارية الأخرى.

فأهمية القطاع تقتضي أن يحظى بنوع من الالتقائية في البرامج الاستثمارية بمختلف أنواعها، مع الاستمرار في تفعيل الأفضلية للمقاولات الوطنية ودعم المقاولات الصغيرة والمتوسطة.

ولقد أكدت التركيبة الحكومية الأخيرة الأهمية التي توليها الحكومة لهذا القطاع، بإضافة حقيبة وزارية خاصة بقطاع النقل، تنضاف لوزارة التجهيز والنقل واللوجستيك. وبإضافة شعبة اللوجستيك في الهيكلة الوزارية الجديدة. وهذا جانب تنظيمي يعزز مكانة هذا القطاع في الهندسة الحكومية ككل.

ولتنفيذ برنامجها وتحقيق التزاماتها، وضعت وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك استراتيجية ممتدة من 2012 إلى 2016 باستثمار إجمالي قدره 166 مليار درهم يتوزع على:

- قطاع الطرق (26.1 مليار درهم)
- الطرق السيارة (15.8 مليار درهم)
- السكك الحديدية (27.5 مليار درهم)
- الموانئ (28.5 مليار درهم)

- المطارات (5 مليار درهم)

- اللوجستيك (63 مليار درهم).

إن جزءاً من هذه الاستثمارات يمول وفق تركيبة مالية خاصة بكل برنامج من طرف الدولة ضمن الميزانية العامة والمؤسسات والشركات العمومية المعنية عن طريق الموارد الذاتية والاقتراض من المؤسسات المالية الدولية أو السوق المحلي.

ولقد سجلنا خلال السنتين الماضيتين بعض المبادرات الجريئة والجادة، والتي يمكن اعتبارها بمثابة جس النبض وقياس مستوى المقاومة لدى أصحاب الامتيازات. ونورد كمثال نشر لوائح رخص المأذونيات والكشف عن بعض الخبايا المتعلقة باستغلال المقالع ومساطرها، وما يشبه ذلك من إجراءات عرضية والتي لم يترتب عنها أي مفعول واضح، باستثناء إعلان النوايا ونية مراجعة مراكز الربح وتفكيكها.

ولاحظنا كذلك خلال السنتين الماضيتين أن هناك استمرار واجتهاد نحو إحداث ديناميكية التغيير والتطوير في كل القطاعات التابعة للسكنى، ولكن بنفس المنظور الموروث من الحكومة السابقة، في حين أن الأمر يتطلب منظورا جديدا ورؤية استراتيجية جريئة تدرج في إطار ضرورة الاستجابة لتطلعات المغرب المتنامي والمتنافس، والذي يسعى إلى تقوية ذاته بتعزيز الديمقراطية وترسيخ الحكامة الجيدة.

فلقد كان من المأمول والمنتظر أن تعلن وزارة التجهيز والنقل واللوجيستيك عن مخطط وطني للطرق في المغرب ، في انسجام وتناغم بين مختلف الجهات لخلق نظام متكامل لمختلف وسائل النقل الطرقيّة منها والسككية في التقائيّة وفي انسجام كامل مع المخطط الوطني الحضري الذي تنفذه الجماعات الترابيّة.

هذا المخطط الطرقي الذي يسعى في نظرنا إلى تمديد شبكة الطرق السيار إلى كل مراكز الجهات مع تحويل الصلاحيات لهاته المجالس الجهويّة في وضع مخططات جهويّة للطرق أو شبكات سككية بين مدن الجهة ومراكزها الحضريّة.

إن من شأن هذا أن يقوي الشبكة وأن يعطي لمنظور الجهويّة الموسعة ديناميكية تنافسيّة إذا ما استطاعت الدولة تمديدها وتعزيزها بشبكة سككية تشمل كافة جهات البلاد، بجانب الطرق السيارّة.

لأن الحديث عن الجهويّة بدون استحضار التوزيع العادل للبنيات الأساسيّة ، الذي على أساسه تحدد حصّة كل جهة من الموارد الجبائيّة الوطنيّة ، حسب مستوى اندماجها في الشبكات الوطنيّة للنقل.

وحسب التقارير المرافقة للقانون المالي، فإن الحكومة ما زالت مقيدة بتبعات الشبكات المنجزة، سواء في مجال النقل الطرقي أو السككي، بحيث ليس هناك أي مؤشر يوحى بالتوجه نحو توسيع

شبكة الطرق السيارة والسكك الحديدية في اتجاه الجهات التي ما زالت تفتقر لها، وبالخصوص في المناطق الجنوبية.

فإذا كان الحديث عن البرنامج الوطني لطرق العالم القروي في مراحل المتعددة يدخل ضمن سياسة التخفيف من عزلة العالم القروي، ويمكن من الرفع من مستوى التنمية وإدماجه في المشروع التنموي، فإن ذلك لن يغني من وضع مخطط شمولي للنقل البري في أفق 2035 يندرج في تصور لبناء مغرب مكون من جهات متقدمة ومنسجمة بنيويا.

وعلى مستوى النقل الجوي، ولتأمين النقل الجوي، يتوفر المغرب على حوالي 15 مطارا للرحلات الداخلية والدولية، وتؤمن هذه المطارات سنويا نقل ما يناهز 7 ملايين مسافر و حوالي 50 مليون طن من الشحن، ولقد تم توسيع مطار محمد الخامس بالدار البيضاء وكذلك مطارات مراكش، وجدة، أكادير والرباط - سلا.

ولكن، بحكم طبيعة هذه الوسيلة من النقل، وارتباطها أساسا بالقطاع السياحي وبتدفقاته وبمراكز الهجرة نحو الخارج، فإن الجهد المبذول، والذي ما زال يبذل في توسيع المطارات وتأهيلها في المراكز السياحية أمر يجب أن يواصل. ولكنه في نفس الوقت لا بد من التفكير في إنشاء مطارات أو محطات للطائرات في مختلف المدن، مع التحكم في سياسة تدير القطاع بإشكالياته وتعقيده المرتبطة ب"السماة المفتوحة"، وما نتج عنه من احتدام وشراسة المنافسة. الشئ الذي يهدد الشركة الوطنية (الخطوط الملكية المغربية) التي يتعين دعمها وتقوية مركزها والحفاظ عليها

كمكسب وطني قائم، وتهيئتها وتأهيلها وتعزيز مكانتها وتنافسياتها، مع ما يتطلب ذلك من استمرار في سياسة التحكم في الكلفة والأثمان، حتى يتمكن الجميع من الاستفادة من هذا النمط من النقل السريع.

وعلى مستوى الموانئ، فلقد سبق لوزارة التجهيز أن أعلنت عن المخطط الوطني للموانئ في أفق 2030، لكن هذا المخطط في أبعاده وأهدافه يبقى دون الطموح المرتبط بالموقع الاستراتيجي للمغرب وبالنظر للأدوار الاقتصادية والتجارية والاستراتيجية التي تنتظره باعتباره يربط أوروبا بإفريقيا.

وبالرغم من أن المغرب بسواحله البالغ طولها 3500 كلم والممتدة على واجهتين بحريتين، والذي يتوفر 27 حاضرة مينائية و 33 ميناء منها 30 تجارية، 14 للصيد البحري، فما زال طول الشاطئ الأطلنطي على حاله منذ عقود، حيث لا يتوفر على ميناء كبير بمواصفات دولية، إلا إذا استثنينا ميناء الدار البيضاء. أما الموانئ الأخرى فهي عبارة عن مراكز للصيد باستثناء ميناء أكادير الذي يلعب دورا موسميا ونسبيا في نقل البضائع.

مما يجعل المغرب، وهو البلد المحاط ببحرين، لا يتوفر لحد الآن على التجهيزات المينائية الطموحة القادرة على تعزيز مكانته الدولية في المجال الاقتصادي وفي قطاعات التوزيع والتخزين واللوجيستيك، وفي المجال الاستراتيجي العام.

ولقد حقق هذا القطاع إخفاقا كبيرا بسبب الإقدام على خصوصية هذا القطاع وعدم التحكم وحسن التدبير، مما أدى إلى القضاء الشبه النهائي على الأسطول التجاري البحري واختفاء العلم المغربي في هذا القطاع (تجربة كوماناف نموذجا).

هذا، في الوقت الذي توجد فيه إمكانيات هائلة في مختلف الشواطئ المغربية صالحة لأن تكون أماكن للجذب والاستثمار في التجهيزات المينائية منها والترفيهية، فضلا عن كون عذو من الموانئ القديمة بالمدن كأكادير والصويرة محتاجة إلى إعادة تأهيل وظائفها في أفق استراتيجية قوية ومتعددة الأبعاد على شاكلتها تجربة ميناء طنجة المتوسط الذي يعتبر اليوم أحد أكبر موانئ البحر الأبيض المتوسط، وصمم لاستقبال آخر جيل من السفن، ويتوفر على محطة للوجيستيك، وعلى ميناء للمسافرين بمحطة نهائية سير سككيتة، ورصيف بترولي، ويؤمن حركة تجارية بحوالي 70 مليون طن ونقل 4 ملايين مسافر. لأن المغرب بمواصفاته وبموهلاته في حاجة اليوم إلى أكثر من قاطرة تنموية نحو العالمية.

إن وزارة التجهيز والنقل والوجستيك طرف أساسي في معادلتة التكامل والتلاقي، بحكم أن معالجة مشاكل قطاع النقل بجميع أنواعه لا تتوقف على هذه الوزارة والمؤسسات التابعة لها فقط، بل تهم باقي القطاعات الحكومية الأخرى ومختلف الجماعات الترابية، ضمن العملية المندمجة والمتناسقة للعمل الحكومي.

إن الاكتفاء بالحديث عن المشاريع والتصورات والمخططات سيبقى محدودا ما دام لم يتمخض عن ترسانة قانونية جديدة لتطوير قطاع النقل وإدماجه في دواليب العولمة المتسارعة والمتنافسة، خصوصا وأن المغرب بدأ يعرف نمو القطاعات الاقتصادية الكبرى كقطاع الفلاحي والصناعي والطاقي، إضافة إلى تطوير تجربته في التحويل المعدني والطموح إلى مضاعفة نشاطه في التجارة الدولية وتقوية قدراته في التصدير والتبادل المتكافئ.

ورغم ما يحمله مشروع القانون المالي من طموحات في تحسين أداء وزارة التجهيز والنقل، فإن مخططات الميزانية لهذا القطاع تبقى محدودة أمام ضخامة ما ينتظرها من رهانات لتجهيز البلاد وتأهيل بنياتها.

وهو ما يتطلب في نظرنا إعادة النظر في منهجية وضع ميزانية التجهيز والنقل وإخضاع إعدادها بالدرجة الأولى إلى ورش التشارك والاستشارة مع مختلف الجهات المعنية بالنقل، وبالخصوص المجالس الجهوية.

عبد اللطيف أعمو