

## تقرير أممي يصنف المغرب من البلدان المتقدمة في تيسير التجارة والنقل شمال إفريقيا

رغم أن التجارة البينية لشمال إفريقيا تضاغت بين سنتي 2007 و2013، من 4.8 مليارات دولار إلى حوالي 10 مليارات، إلا أن هذا الأداء يظل دون إمكاناتها بكثير. وترجع هذه الوضعية، حسب التقرير، على الخصوص إلى بقاء الحواجز التعريفية وغير التعريفية أمام التجارة، وإلى ارتفاع النفقات ذات الصلة بسبب العجز في اندماج الاقتصادات وإخفاقات الأطر التنظيمية الوطنية. كما أنها مرتبطة بكون البلدان، رغم جهودها في ميدان تسهيل التجارة وتحسين البنى الأساسية للنقل، لم تولي اهتماما خاصا للتعاون في ما بينها لتسهيل التجارة وتعميق سيرورة التكامل، نظرا لبقاء هذه المظاهر غالبا محصورة داخل الحدود الوطنية أو داخل علاقات البلد مع شركاء من خارج الإقليم. وفي هذا الصدد، صنف التقرير المغرب من بين البلدان المتقدمة من حيث تيسير التجارة، لأنه يبدو ممتثلا تماما لأحكام "اتفاق منظمة التجارة العالمية لتيسير التجارة" بنسبة 85 في المائة، متبوعا بتونس بأكثر من 80 في المائة والجزائر بحوالي 75 في المائة، فيما صنف التقرير موريتانيا من بين بلدان شمال إفريقيا ذات الأداء الضعيف نسبيا على وجه العموم من حيث تيسير التجارة. واعتبر أن مصر تمثل حاليا لهذا الاتفاق بنسبة 45 في المائة، أما في ما يتصل بليليا، لاحظ التقرير أن إطار عمل مصالح الجمارك غير مزود اليوم بما يكفي من قدرات تيسير التجارة. بالإضافة إلى ذلك، يصعب الحصول على المعلومات عن هذا البلد بشأن أدائه لتيسير التجارة، سيما بسبب الأحداث التي يشهدها حاليا. وفي السياق ذاته، أشار التقرير إلى أن المغرب يتيح الحصول على المعلومات ويعتمد شفافية المعاملات والإجراءات الجمركية الخاصة بالاستيراد والتصدير والعبور. وتتوفر المعلومات في الأنترنت، وتوجد مراكز معلومات يمكن أن يتوجه إليها التجار للاستفسار عن المعاملات والإجراءات المتعلقة بالمعاملات التجارية. وبالنسبة لقابلية التوقع وتسريع الإفراج الفوري عن البضائع، سجل التقرير أن المغرب يعتمد نظام القرارات الاستباقية للتصنيف التعريفي ومنشأ البضائع. وعندما يحصل التاجر على قرار سلبي من مصالح الجمارك عن البضائع المصرح بها، ينص القانون على حقه في اللجوء إلى الهيئة الإدارية. وبالإضافة إلى ذلك، يتوصل التاجر باستمرار بكل تفاصيل حجز البضائع لإجراء مراقبة مشددة عليها. كما ينص القانون أيضا على إجراء اختبار يسمح بإجراء سلسلة ثانية من الاختبارات على البضائع، ويتم تزويده ببيانات الاتصال بأحد المختبرات. وبالنسبة للإجراءات، سجل التقرير أن سلاسة حركة البضائع تعزز عبر الفصل بين الإفراج الفوري والتحديد النهائي لحقوق الجمارك، والرسوم، والإتاوات والضرائب، وأن الجمارك تجري أيضا المراقبة بعد التخليص الجمركي للتأكد من امتثال التجار للمتطلبات التنظيمية. وتسفر هذه التدابير، يضيف التقرير، عن تسريع حركة البضائع وتقليص احتمال الاكتظاظ عند المراكز الحدودية. وبالإضافة إلى ذلك، أفاد التقرير أن السلطات الوطنية وضعت برنامج اعتماد الفاعلين الاقتصاديين الذي يمكنهم من الاستفادة من تسهيلات إضافية للإفراج الفوري والتخليص الجمركي. وحصلت أكثر من 307 مؤسسات على الاعتماد حتى الآن. وفي الجانب المتعلق بحالة أداء الهياكل الأساسية للنقل والتجارة، سجل التقرير أن حالة الهياكل الأساسية للنقل في بلدان اتحاد المغرب العربي تشكل تنوعا في الأوضاع، سواء تعلق الأمر بالهياكل الأساسية للموانئ أو للسكك الحديدية أو مراكز حدودية برية. ويظل النقل الطرقي، حسب التقرير، الوسيلة الأكثر استعمالا لنقل البضائع بين البلدان المغاربية وعبور منتجات الصناعة الغذائية، مشيرا إلى أن المبادلات التجارية بين تونس وليبيا أو بين المغرب وموريتانيا تتم عبر الطرق البرية بمعدل 99 في المائة. وفي تحليله لوضع الهياكل الأساسية ذات الصلة بالنقل بالمغرب، اعتبرها التقرير ذات مستوى مرض، وبأنها متطورة نسبيا في هذا البلد، وذلك بوجود شبكة نقل طرقي تضمن حوالي 90 في المائة من نقل الأشخاص و75 في المائة من نقل البضائع، باستثناء الفوسفاط. وتساعد هذه الهياكل الأساسية، حسب التقرير، على تنقل قرابة 50 مليون مركبة/كيلومتر في اليوم، بفضل شبكة تمتد على 57 ألف كيلومتر، من بينها 32 ألفا و100 كيلومتر من الطرق المعبدة و800 كيلومتر من الطرق السريعة التي تتضمن 6000 منشأة، 56 في المائة منها جسور و36 في المائة قنوات مجاري. وإلى جانب هذه الشبكة الطرقيّة، أشار التقرير إلى وجود هياكل أساسية للسكك الحديدية تمتد إلى حوالي 2000 كيلومتر، تضمن نقل أكثر من 35 مليون طن من البضائع و25 مليون مسافر سنويا، وأن المكتب الوطني للسكك الحديدية بالمغرب يواصل خطة تحديث واسعة النطاق ترمي إلى الزيادة في الخطوط المخصصة وإنشاء خط القطار فائق السرعة. وبالنسبة للهياكل الأساسية للموانئ، أفاد التقرير أن المغرب يمتلك 27 مدينة مينائية و30 ميناء، تضمن الحركة السنوية لحوالي 60 مليون طن من البضائع ونقل عشرات الملايين من الأشخاص، وأنه جرى تعزيز الهياكل الأساسية للموانئ بالعمل في ميناء طنجة المتوسط عام 2007، الذي يعتبر من أضخم مشاريع التنمية الإقليمية، وأن قدرة محطة الحاويات بهذا الميناء تصل إلى 3.5 ملايين حاوية، ويرتقب أن تبلغ 8 ملايين حاوية في عام 2015. وبالنسبة للنقل الجوي، سجل التقرير، أنه لدى المغرب 15 مطارا وطنيا ودوليا تضمن سنويا نقل 7 ملايين مسافر و51 مليون طن من شحنات البضائع. وتستحوذ ثلاثة مطارات وهي الدار البيضاء ومراكش وأكادير وحدها على أكثر من 90 في المائة من الحركة، سواء بالنسبة للبضائع أو المسافرين. وأكدت اللجنة الاقتصادية لإفريقيا أن إعداد هذا التقرير يهدف إلى المساعدة على تسريع عملية الاندماج الإقليمي، في بعدها المتعلق بـ"تنمية التجارة في ما بين بلدان المنطقة دون الإقليمية"، وتحديدا تشجيع الزيادة في التجارة من خلال إحداث تقليص جوهري في العقبات المرتبطة بالنقل الدولي للسلع، وبالإجراءات التي تحكم المعاملات التجارية بين بلدان المنطقة.