

دور محوري في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للمغرب

كونها تقود الأنشطة ذات الصلة الوثيقة بعوامل النمو وتشارك في التهيئة الترابية وتقليص الفوارق بين الجهات، وخلق بيئة ملائمة للاستثمار والرفع من القدرة التنافسية للنسيج الإنتاجي، فإن وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك تلعب دورا حيويا في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للمغرب. حوار صحفي مع السيد عزيز رباح، وزير التجهيز والنقل واللوجستيك.

1. ما هو مجال عملكم ومهامكم الأساسية؟

تتجلى مهمة وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك في وضع وتنفيذ وتنسيق سياسة الحكومة المرتبطة بقطاع البنيات التحتية (الطرق، الطرق السيارة، الموانئ، السكك الحديدية واللوجستيك)، وبمختلف أنماط النقل (الطريقي، السككي، البحري والجوي). وتقوم الوزارة كذلك بالإشراف المنتدب على المشاريع لحساب قطاعات وزارية أخرى، أو جماعات ترابية، أو مؤسسات عمومية، التي ترغب في ذلك. بالإضافة إلى ذلك، تتدخل الوزارة في وضع السياسة الحكومية المتعلقة بالسلامة الطرقية وفي تنسيق أجزائها.

2. ماهي أبرز المشاريع الكبرى التي تشغل عليها حاليا وزارتك؟

هناك العديد من المشاريع وهي تتعلق بالبنيات التحتية لجميع أنماط النقل. ففيما يخص الطرق السيارة، هناك العديد من المشاريع في طور الإنجاز، وتهم المقطعين الأخيرين للطريق السيار برشيد- بني ملال، والطريق السيار المداري للرباط، والطريق السيار الجديدة-آسفي.

وبالنسبة للقطاع السككي، تتواصل أشغال بناء خط القطار الفائق السرعة الرابط بين الدار البيضاء وطنجة. وتجدر الإشارة إلى أن هذا المشروع يندرج في إطار المخطط المديرى للخطوط فائقة السرعة والذي يرمي إلى بناء 1500 كلم من هذه البنية التحتية في أفق 2035.

وفيما يتعلق بالقطاع المينائي، فإن المشاريع الكبرى التي توجد في طور الإنجاز هي طنجة المتوسطي الثاني والميناء الجديد آسفي. وتجدر الإشارة في هذا السياق، إلى أنه سيتم إطلاق مشروعين كبيرين آخرين قريبا، وهما ميناء القنيطرة وميناء الناظور غرب المتوسط.

كما يعرف القطاع الجوي مشاريع مهمة، تتعلق بالمحطة رقم 1 لمطار محمد الخامس للدار البيضاء والمحطة الجديدة على مستوى مطار فاس سايس.

3. كيف ومع من يتم تنظيم هذه الأوراش؟

تندرج هذه الأوراش في إطار استراتيجية الوزارة المنبثقة من المخطط الحكومي ويتم تدبيرها من طرف المؤسسات المكلفة بالنشاط المرتبط بها.

وعلى سبيل المثال، فإن أوراش الطرق السيارة يتم تتبعها من طرف الشركة الوطنية للطرق السيارة بالمغرب في إطار عقد الامتياز الذي يخول لها إنجاز الدراسات التقنية، البناء، الصيانة والاستغلال لفترة محددة. ومن جهتها، تقوم الوزارة بدورها كمانح للامتياز من خلال مديرية الطرق، كما تلعب دور الوصي على هذه المؤسسة وتقوم بتتبع خطة عملها من خلال المجالس الإدارية.

بالنسبة للمشاريع المينائية، تقوم الوكالة المختصة طنجة المتوسط (TMSA) بإدارة أشغال ميناء طنجة المتوسط، حيث تعتمد على خبرة الوزارة في هذا المجال في إطار اتفاقية المساعدة التقنية. أما بالنسبة لباقي المشاريع المينائية، فيتم تسييرها إما من طرف الوكالة الوطنية للموانئ أو من طرف مديرية الموانئ والملك العمومي البحري.

من جهة أخرى، ومن أجل تحسين تسيير مشاريعها فإن الوزارة في صدد وضع آليات للحكامة الحديثة على غرار مكتب تسيير المشاريع (PMO) من أجل ضمان السير الجيد للمشاريع.

ويبقى من البديهي أن الوزارة تجري بشكل منتظم مباحثات مع الشركاء الخارجيين الآخرين سواء كانوا من القطاع العام أو الخاص كلما استدعت المشاريع ذلك.

4. ما هي الأولويات فيما يخص الاستثمار وما هي الميزانية المخصصة لها؟

تبنت الوزارة للفترة 2012-2016 استراتيجية تركز على الثلاث محاور الأساسية التالية:

- التنافسية والتنمية المستدامة والعدالة،
- الشفافية، الحكامة الجيدة والنجاعة،
- الجودة والسلامة في خدمات النقل.

ومن أجل تنزيل هذه الاستراتيجية الشمولية لمشاريع ملموسة، قامت الوزارة بتحديد استراتيجيات موضوعاتية تشمل كل أنماط النقل والمشاريع المستقبلية في الآفاق البعيدة (2030، 2035).

وقد تم تحديد المشاريع ذات الأولوية بشكل جيد حيث تندرج في إطار الاستراتيجية الشمولية للوزارة. وبالنسبة لتمويلها فيتم تأمينه من خلال ميزانية الدولة، وميزانية استثمار المقاولات والمؤسسات العمومية التابعة للوزارة وقريبا عبر الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

وتجدر الإشارة أنه في هذا الإطار، أعلنت الوزارة والمقاولات والمؤسسات العمومية التابعة لها برامجهم الاستثمارية لسنة 2015 في قطاع البناء والأشغال العمومية، التي ستبلغ إجمالا مبلغ 36 مليار درهم موزعة على القطاعات التالية: الموانئ و النقل البحري، الطرق السيارة والطرق، النقل السككي، النقل الجوي، اللوجستيك، وتجهيزات عمومية أخرى في إطار الاشراف المنتدب على المشاريع.

5. ما هي المشاريع المستقبلية أو الإنجازات التي تولونها اهتماما أكبر؟

جميع مشاريع البنيات التحتية هي هامة لبلد سائر في طريق النمو كالمغرب، وعلى رأسها تلك المتعلقة بفك العزلة عن الجهات النائية والسماح بتنمية سوسيو-اقتصادية أفضل في هذه الجهات. وبالنسبة لسياسة المشاريع الكبرى، التي اتخذت منعطفا جديدا في السنوات الأخيرة بفضل مشاريع مثل طنجة المتوسطي أو الناظور غرب المتوسط، فستسمح بتسريع وتيرة تنمية المغرب. فبدون وجود شبكة للبنية التحتية للنقل، لن تستطيع البلاد تنفيذ الاستراتيجيات القطاعية وبرامج الدعم الاجتماعي. البنيات التحتية للنقل هي الوحيدة القادرة على ضمان الربط بين جهاته والانفتاح على الاقتصاد العالمي. ينضاف إلى ذلك التوقع الذي تسمح هذه المشاريع للمغرب بالوصول إليه في القطاعات المعنية على غرار القطاع المينائي والبحري. وهكذا فإن ميناء طنجة المتوسط، الذي يشكل منصة مينائية ضخمة، جعل من المغرب دعامة للتجارة البحرية الدولية من خلال تبوؤ الصف السادس عشر عالميا سنة 2014 فيما يخص الربط البحري.