

كلمة السيد عزيز رباح وزير التجهيز والنقل
بمناسبة النسخة الأولى للمعرض البحري لداكار
(4 أكتوبر 2013)

أصحاب المعالي
الحضور الكريم
سيداتي، سادتي

إنها لسعادة كبيرة تغمرني وأنا معكم اليوم لحضور هذه التظاهرة المهمة التي هي المعرض البحري لداكار، بمرافقة وفد يمثل جميع القطاعات البحرية بالمغرب.

إن هذا المعرض سيؤدي من وجهة نظري إلى خلق دورة جديدة من التشاور والتعاون بين الدول الإفريقية، وكذا بين القوى البحرية، والمنظمات الدولية والمستثمرين.

وأغتنم هذه المناسبة لأحيي رئيس جمهورية السنغال فخامة السيد ماكي سال على الجهود المبذولة من أجل تنمية إفريقيا والرفع من مكانتها، وبث دينامية جديدة للتعاون بين الدول الإفريقية بوجه عام وبين السنغال والمغرب بوجه خاص، سعياً إلى الحفاظ على وحدة الشعوب والدول، وتقوية الأمن، وتعزيز الازدهار، وحماية الكرامة.

ففي هذا الاتجاه يعمل جميع الزعماء الأفارقة، وخاصة جلالة الملك محمد السادس ملك المغرب نصره الله، وأخوه فخامة رئيس جمهورية السنغال ماكي سال، اللذان يواصلان باستمرار بذل الجهود لدعم إفريقيا، كل إفريقيا.

سيداتي، سادتي؛

هناك تحديات كبيرة تعترضنا في القطاع البحري وتشكل بناء على ذلك محاور أولوية للتنمية، وهي كما يلي :

- تطوير البنيات التحتية البحرية (وفي جزء منها المينائية)؛
- تطوير الصناعة البحرية، والصيد، وأوراش صناعة السفن،
- حماية وتقوية الموارد السمكية؛
- تقويم المجالين العموميين البحري والمينائي وتهيئة الساحل؛

- تطوير الاتصال البحري الوطني، والجهوي، والدولي؛
- تقوية الجودة والسلامة البحريين في جميع أبعادها.

ومن أجل إنجاح هذه الاستراتيجية، فمن الأساسي السهر على عوامل النجاح، التي أذكر منها بصفة خاصة :

1. تنمية الموارد البشرية : جميع التخصصات المشتركة والصفقات الوطنية والدولية؛
2. الإصلاحات المؤسساتية والتنظيمية التي يجب أن تأخذ بعين الاعتبار التطورات الحديثة والمتطلبات الدولية؛
3. الشراكة بين القطاعين العام والخاص، ووضع مبادرة إطار للاستثمار في المجال البحري؛
4. التعاون الجهوي والدولي؛
5. استخدام التقنيات المتقدمة من أجل تشجيع، وتأمين وتطوير المجال البحري؛
6. وضع إطار للتشاور والحوار بين جميع الفاعلين (المجلس...).

سيداتي، سادتي

تتوفر المملكة المغربية على واجهتين بحريتين هما المحيط الأطلسي والبحر الأبيض المتوسط، وساحل يمتد على طول 3500 كلم من الشواطئ التي تأوي 38 ميناء. وتشكل هذه الموانئ حلقة وصل رئيسة في سلاسل تسويق المبادلات الخارجية، ورافعة مهمة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلاد.

في هذا السياق، قمنا خلال سنة 2012 بتطوير استراتيجية مينائية وطنية في أفق 2030، والتي أسست على رؤية تهدف إلى تجهيز البلاد بموانئ ذات أداء عالي وقدرة على تحفيز تنافسية الاقتصاد الوطني، ومحركا للتنمية الجهوية للبلاد والفاعلين الأساسيين في محيط المغرب باعتباره مصطبة لوجيستكية للحوض المتوسطي.

وستعبي هذه الاستراتيجية استثمارا بمبلغ 60 مليار درهم، (6 مليار أورو)، ستتحمله إما ميزانية الدولة أو الوكالات المينائية، أو الفاعلين في القطاع في إطار عقود الامتياز أو الشراكة بين القطاعين العام والخاص، وهذا دون ذكر أنشطة أخرى (التكوين، صناعة الصيد، صناعة السفن، الخدمات اللوجيستكية المينائية...).

وتتعلق هذه الاستثمارات بإنجاز كثير من البنيات التحتية المينائية، وتتوزع كالتالي :

- 1- بناء موانئ جديدة، مثل: الميناء الجديد لآسفي، ميناء الناظور شرق المتوسطي، ميناء القنيطرة الأطلنتي، ميناء الداخلة الأطلسي، وميناء جديد بالجرف الأصفر؛
- 2- توسيعات كبيرة شملت موانئ الدار البيضاء، الجرف الأصفر، أكادير، المحمدية وطرفاية؛
- 3- دمج الموانئ في محيطها الحضري: يتعلق الأمر على التوالي بموانئ، طنجة المدينة، الدار البيضاء، آسفي المدينة، والقنيطرة المدينة...

سيداتي، سادتي

في المغرب، 95% من مبادلتنا التجارية مع الخارج تعتمد على الطريق البحري، ومن هنا الرهان الذي يجب أن تسعى إلى تحقيقه صناعة النقل البحري من أجل تعزيز التجارة الخارجية التي تعتبر ميسم الاقتصاد المغربي.

إن النقل البحري الدولي يمثل أداة مميزة للتنمية بالنسبة للمغرب، ويشكل رافعة حاسمة في تحسين تنافسيته على مستوى السوق الدولي، وهذا بفضل نظام مينائي ذو أداء متميز وأسطول تجاري في مستوى تغطية جزء من تجارته الخارجية.

فاليوم، حسن المغرب مرتبته على الصعيد الدولي في الترتيب الذي أجراه مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (CNUCED) بالنسبة لـ 162 دولة حسب معامل التنافسية للنقل البحري، وذلك بالانتقال من الرتبة 77 سنة 2004 إلى الرتبة 18 منذ 2010، ونحن على اتصال بـ 125 ميناء عبر العالم.

لكن، وتبعاً لانفتاح النقل البحري على التنافسية الدولية، تمر الشركات البحرية للنقل البحري عبر مرحلة صعبة تهدد استمرارية الأسطول الوطني، ومن هنا ضرورة دعم الأساطيل الوطنية.

ولهذا الغرض، وبالإضافة إلى تنمية البنيات التحتية المينائية، فقد أصبح من الضروري تحديد استراتيجية جديدة من أجل تحسين وتجديد القدرة التنافسية والتنمية المستدامة لقطاع النقل البحري، وكذا تعزيز الأسطول الوطني.

سيداتتي، ساداتي

المغرب والسينغال بلدان صديقان وشريكان اقتصاديان منذ أمد بعيد، بحيث تربطهما عدة اتفاقيات للتعاون التجاري والعلمي والتقني، وإمكانات تقوية هذه الاتفاقيات هي موجودة وستظل موجودة دائما في جدول الأعمال، خاصة في قطاعات مثل القطاعين المينائي والبحري.

وفي هذا الإطار، من المناسب أن نسجل أن التعاون المغربي السنغالي في مجال الملاحة التجارية يتميز باتفاقية ثنائية بين البلدين وقعت في 30 ماي 1999، وتعكس هذه الاتفاقية إرادة بلدينا تجاه الفاعلين الاقتصاديين لضمان إطار مؤسساتي ملائم لتنمية العلاقات التجارية بين المغرب والسينغال.

وقد تمت تقوية هذا التعاون من جديد، بمناسبة الزيارة الأخيرة لجلالة الملك محمد السادس نصره الله إلى السنغال، عبر التوقيع على اتفاقية للتعاون البحري تشمل النقل البحري، والسلامة والأمن البحريين والمينائيين والتكوين البحري.

البلدان وقعا أيضا في يوليوز 2013 على مذكرة تفاهم في المجالين البحري والمينائي، والتي تهدف إلى توحيد وتنسيق الجهود من أجل إنشاء خط بحري يربط بين موانئ البلدين.

والسينغال باعتبارها الشريك الأول للمغرب في إفريقيا الغربية، يمكن أن تلعب دورا مركزيا في تشجيع وتنمية المبادلات التي تتعلق بثلاثة مظاهر هي كالتالي :

- 1- تبادل التجارب في مجال الموانئ؛
- 2- التعاون التقني في مجال بناء الموانئ؛
- 3- دراسة الفرص في مجال البنيات المينائية.

وهذا هو التوجه نفسه الذي يُوَظَر التعاون مع البلدان الإفريقية الأخرى، وعلى الخصوص بلدان إفريقيا الغربية.

سيداتي، سادتي

إن هذا الملتقى يشكل إطارا وفضاء مهما للمبادلات بين السلطات العمومية والفاعلين العموميين والخصوصيين في القطاعين المينائي والبحري لمختلف دول إفريقيا، لمزيد من توطيد وتعزيز التعاون بينها.

ولهذا أود أن أشكر فخامة السيد ماكي سال رئيس جمهورية السنغال، على تفضله لإعطاء هذا الملتقى أهمية خاصة من أجل إنعاش الاقتصاد البحري الإفريقي.

شكرا على انتباهكم