

المملكة المغربية

مداخلة

السيد عبد العزيز مزيان بلفقيه
مستشار صاحب الجلالة

في الجلسة الافتتاحية للاجتماع الثاني والعشرين
لهيئة الخبراء الحكومية للجنة الاقتصادية لإفريقيا
مكتب شمال إفريقيا

الرباط، في 26 يونيو 2007

الحمد لله وحده،
والصلاة والسلام على مولانا رسول الله وآله وصحبه.

السيد رئيس هيئة الخبراء الحكومية للجنة الاقتصادية لإفريقيا،
السيد ممثل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي،
السيدة مديرة مكتب شمال إفريقيا للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لإفريقيا،
السادة السفراء والكتاب العامون والمديرون،
حضرات السيدات والسادة،

يسرني أن أشارك في افتتاح الاجتماع الثاني والعشرين لهيئة الخبراء الحكومية للجنة الاقتصادية لإفريقيا - مكتب شمال إفريقيا، متوجها بالشكر لمديرة هذا المكتب السيدة كريمة بنسلطان على دعوتي للإسهام معكم في هذا الملتقى المتميز، ومغتتما هذه المناسبة للتتويج بالجهود الصادقة والمتواصلة التي تبذلها هاته المنظمة في مجال التعاون الإقليمي وتحقيق الاندماج الاقتصادي بين البلدان الإفريقية عامة، وبين بلدان إفريقيا الشمالية، بصفة خاصة.

وأود، في البداية، التأكيد على أن "البنيات التحتية والاندماج الإقليمي بشمال إفريقيا" الذي اخترتموه موضوعا لأشغالكم يكتسي طابعا هاما ومحوريا. وفي هذا السياق، لا يسعني إلا أن أشاطر القول بأنه بدون بنيات تحتية ذات جودة عالية، مندمجة ومترابطة، فلا مكان لاندماج حقيقي.

ولأن أشغالكم ستعمق البحث في عدد من القضايا المتعلقة بالبنيات التحتية في ارتباطها بالاندماج الإقليمي، فإني أعتبر أن مقارنة هذا الموضوع تشكل فرصة مواتية لأشاطركم بعض الأفكار والقناعات، وذلك من خلال التركيز على محورين اثنين : محور أول يتناول الدروس والاتجاهات المستخلصة من التجارب الوطنية ؛ ومحور ثان يقترح بعض القضايا التي تستدعي تفكيراً مشتركاً ضمن فضاءات التعاون الإقليمي، كمكتب شمال إفريقيا للجنة الاقتصادية لإفريقيا.

حضرات السيدات والسادة،

لقد تطلب إقناع أصحاب القرار بالدور الهام، بل وذي الأولوية للبنيات التحتية في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية والبشرية، كثيرا من الوقت، ولا يزال. كما أثبت التحليل الاقتصادي، مثله مثل التجربة العملية، كيف أن البنيات التحتية، تحقق انتشارها داخل النسيج الاقتصادي والاجتماعي، وكيف أنها تشكل دعامة حقيقية للتنمية البشرية ومحاربة الفقر والتهemis.

كما أنه لا مكان في العولمة لأي فضاء جغرافي ما لم يكن متصلا ببقية العالم، وما لم يكن يتوفر على بنيات تحتية تنافسية.

ويمكننا أن نلاحظ، في هذا الإطار، أن الحديث المتكرر عن تنمية التجارة البينية كرافعة للاندماج الإقليمي، يظل أثره غير ملموس، إن لم يركز على نسيج قوى وتنافسي للتجهيزات الأساسية.

ويبقى مجهود الإقناع والاقتناع الجماعي هذا ضروريا، حين يتعلق الأمر بالارتباط البديهي بين البنيات التحتية والاندماج الإقليمي. فعلى مهندسينا واقتصاديين أن يواصلوا تفكيرهم واستدلالتهم لثمتين هاته العلاقة، وكذا لاستكشاف أنجع السبل الممكنة لتسريع تنمية البنيات التحتية و اندماج اقتصادياتنا.

هنا لك أربعة اتجاهات رئيسية يمكن استنباطها من مختلف التجارب الوطنية الرائدة في مجال تنمية البنيات التحتية. وترسم هذه الاتجاهات وغيرها معالم الانتقال من التدبير التقليدي للتجهيزات العمومية (أو الأشغال العمومية) إلى بلورة سياسات متكاملة للبنيات التحتية. وهي اتجاهات تشكل أيضا رهانات كبرى بالنسبة لبلداننا.

الاتجاه الأول يهم ضرورة التوفر على أجنداث واضحة ومنسجمة في مجال تنمية البنيات التحتية. ذلك أنه أمام ندرة الموارد، عادة ما يتم الوقوع في التعديل المستمر للأولويات، وأحيانا التخلي عن بعض الأوراش؛ والحال أنه بخصوص البنيات التحتية، يشكل تدبير الزمن عاملا حاسما. ولا يمكن إنجاح أي مشروع دون الانخراط المستدام والرزين في البعد الزمني. كما أنه لا شيء يدعو إلى الأسف أكثر من تبديد الطاقات وتعدد المخططات الطموحة، التي لا غد لها.

ومع أن تغيير الأولويات والمواعد أمر تعرفه الكثير من البلدان فإن البعد الزمني والحسم المبكر لمخططات التمويل، قبل إعطاء انطلاقة المشاريع يعدان عاملين أساسيين لضمان نجاح تلك المشاريع.

أما الإتجاه الثاني فيتعلق بالبحث عن التناسق والتكامل القطاعي (convergence)، بدل النظرة القطاعية (sectorialité) المجزأة والمعزولة، التي ما تزال تميز تصور وبرمجة وتدبير البنيات التحتية.

ولاشك أن بلوغ هذا المبتغى يتسم ببعض الصعوبة والتعقيد. إلا أنه لا مناص من التفكير المبتكر في سبل تحقيق الانسجام في الأهداف والزمن والأثر بين مختلف مشاريع البنيات التحتية. وهي من بين المقاربات التي قامت عليها منهجية المبادرة الوطنية للتنمية البشرية التي أطلقها ببلادنا، منذ أزيد من سنتين جلالة الملك محمد السادس.

ولذلك، فهناك فوائد متعددة يمكن جنيها من برامج ومبادرات تقوم على تكامل الرؤية بين مشاريع الماء والطاقة، بين الطاقة والنقل، بين الفلاحة والطرق، بين السياحة والنقل الجوي، وبين الموانئ والسكك الحديدية، على سبيل المثال، لا الحصر.

كما أنه يتعين في مجال النقل، على الخصوص، العمل على تطوير خدمات مندمجة ومتعددة الأساليب (multimodales)، ضمن منظور متناسق لتنافسية السلسلة اللوجيستية.

ويخص الاتجاه الثالث التركيز على الابتكار التقني والمؤسساتي، بدل اعتماد الطرق التقليدية للبرمجة والتمويل والتنفيذ.

وبالفعل، فلقد كان ميدان البنيات التحتية سباقا، على الدوام، إلى إدماج التكنولوجيات الأكثر تطورا، وإلى بلورة صيغ مؤسساتية مبتكرة، تشرك الفاعلين العموميين والقطاع الخاص والمستعملين.

وفي مجال البنيات التحتية، فإن دور الدولة يعرف إعادة تحديد مستمرة ؛ ذلكم أن تصور دور الدولة لم يعد اليوم منحصرًا في النظر إليها بوصفها المخطط والممول والمنجز والمستغل الوحيد ؛ فعملية التحرير التي يشهدها هذا القطاع عبر العالم أفرزت توزيعًا جديدًا للأدوار، ومنحت مكانة أكثر فأكثر أهمية لقواعد السوق.

وتشكل الدينامية التي يشهدها قطاع الاتصالات في السنوات الأخيرة، مثالًا يجسد هذا الاتجاه، مثله مثل قطاعات الكهرباء والطيران المدني والطرق السيارة.

ويعد الفصل بين وظائف الإنتاج ومهمة التقنين والضبط، من جهة، وتطوير آليات متنوعة للشراكة بين القطاعين العام والخاص، من جهة أخرى، المسارين الأكثر مردودية في عملية التحرير وإصلاح القوانين.

وفي العديد من البلدان فإن عمليات التحرير القطاعية، وتشجيع الشراكة مع القطاع الخاص تشكل محاور مركزية في إصلاح أنظمة الحكامة وترشيد المالية العمومية، مع الحفاظ على روح المرفق العمومي والمصلحة العامة.

ويقدم المشروع المينائي طنجة-المتوسط، الذي تكاملت في إنجازهِ - وعلى نحو مثالي - الموارد العمومية مع الفاعلين الخواص، نموذجًا حيًا للتأكيد على أنه إذا توفرت شروط الابتكار والتدبير الجيد، فإن مسألة التمويل لا تشكل أبدًا أصعب العقبات ؛ فبموارد عمومية جد محدودة يمكن إنجاز برامج ذات قيمة عالية.

أما الاتجاه الرابع فيهم ضرورة الإدماج القبلي لمختلف أبعاد المعطى البيئي في بلورة مشاريع البنيات التحتية.

وبالفعل، فإن الحفاظ على البيئة يعد إحدى التحديات الكبرى المطروحة في عصرنا الراهن. ومن ثم، فمراعاة هذا البعد الاستراتيجي هو شرط أساسي للتنمية المستدامة التي نتوخاها جميعًا، والتي لا تشكل مجرد اهتمام نظري زائد أو انشغال ظرفي عابر.

وتنضاف إلى التحدي البيئي أبعاد متعددة أخرى لا تقل عنه أهمية، كالبعد الأمني والتأميني وتدبير المخاطر والتهئية الترابية المتوازنة، وتبني المشاريع من قبل الساكنة والمستفيدين.

حضرات السيدات والسادة،

في ضوء هذا التقديم المختصر لبعض الإشكاليات المرتبطة بالبنيات التحتية، على مستوى بلداننا فإنه من المهم مقاربة السؤالين التاليين :

- كيف يتأتى التفكير في الاندماج الإقليمي عبر التعاون والتنسيق في مجال البنيات التحتية ؟
- وأية قضايا مفتاحية تعد اليوم جديرة بالتفكير الجماعي، علاوة على تقاسم تجاربنا الخاصة ؟

إنها قضايا متعددة. ولذلك أود التركيز ضمنها على ثلاثة محاور أساسية، اعتبارا لما تحمله من خصوصية في التفكير والفعل، قبل أن أعرض بعض التحديات المرتبطة ببنيات النقل والماء وتكنولوجيا المعلومات.

أولا : يتعين أن يتجه تفكيرنا الجماعي نحو تمكين منطقتنا من بنيات تحتية ذات بعد وحجم عالميين، كفيلة بتحسين بروتها وتنافسيتها على الصعيد الدولي.

وبالفعل، فبقدر ما ينبغي النظر، بشكل إيجابي، إلى الدينامية الجديدة التي تعرفها البنيات التحتية في بلدان شمال إفريقيا، وكذا إلى تحسن مستويات الربط والتكامل داخل هذه الجهة، مقارنة بالجهات الخمس الأخرى في إفريقيا ؛ بقدر ما يتعين الانتباه إلى الفوارق الكبرى التي ما تزال تفصلنا عن مستويات التنافسية التي تشهدها مناطق متعددة عبر العالم ؛ مناطق تشكل اليوم أقطابا مركزية في العولمة، لكونها مجموعات مندمجة، صنعت لنفسها هوية خاصة، وأقامت نسيجها وازنا وتنافسيا للبنيات التحتية.

لذلك، فالمهمة المطروحة اليوم على منطقتنا تتمثل في القدرة على تحقيق حضور ملحوظ ضمن العولمة، من خلال العمل على انبثاق بنيات تحتية بمعالم بارزة وذات تنافسية.

ومن ثم، فعلى أن نركز جهودنا لبلوغ هذا الهدف، مع تجنب الوقوع في التنافس الداخلي الضيق، الذي لا يخدم في النهاية أي أحد. وفي هذا الصدد، فإن التحدي الحقيقي المشترك يمكن في العمل على إقامة مشاريع بارزة للبنيات التحتية، ذات حجم عالمي، بموازاة مع السعي إلى تحقيق اندماج أكثر جرأة لمشاريعنا وسياساتنا الوطنية في هذا المجال. وهو ما يعني ، كلما أمكن ذلك، تغليب اعتبارات الاندماج الإقليمي على الجدوى الوطنية، في بناء تلك المشاريع.

والأمثلة كثيرة في هذا المضمار، ومن بينها : مشروع الطريق السيار المغربي ؛ مشروع القطر السريع المغربي عبر 2730 كلم، الذي لا يسعنا إلا أن نحیی إعطاء الانطلاقة مؤخرا للدراسات الأولية المتعلقة به ؛ فكرة البورصة المغربية للكهرباء ؛ مشروع فضاء الطيران المشترك، إلخ ...

وإذا كان بلوغ هذا الطموح يمر حتما عبر أجنداث إقليمية جدية وواقعية، فإنه، بتواز مع ذلك، يتعين أن نسعى إلى تقريب، بل وإلى ربط خططنا مع أجنداث كبار شركائنا، ولا سيما أوروبا. ومما يشكل أيضا عامل انسجام ونجاعة واستدامة، هو أن يتم تحقيق الالتقاء بين الاستراتيجيات والمخططات المديرية القطرية مع مختلف فضاءات الاندماج الإقليمي : مع Euromed مثلا، عبر خطة العمل الجهوية للنقل 2007-2013 ؛ مع السين صاد، مع الكوميسا (COMESA)، ومع الاتحاد المغربي أو النيباد (NEPAD).

ثانيا : يبدو أنه لابد لنا مضاعفة التفكير أكثر، في سبل الدفع بالتعاون الحدودي، كبعد مركزي للاندماج الإقليمي.

ذلكم أن المناطق الحدودية تشكل مداخل استراتيجية وطبيعية لهذا الاندماج، وفضاءات خصبة لبلورة الأفكار والمشاريع المشتركة. وإذا كان لابد من المقاربة الإجمالية لمسألة الاندماج الإقليمي، فإن تفعيل هذا الاندماج يتوقف حتما على دينامية مناطق التواصل والتبادل هاته.

لقد حان الوقت لتركيز التفكير حول بعد التعاون الحدودي وتنميته، عبر نسيج متكامل من البنيات التحتية المادية (physiques) والاجتماعية. فمن جهة أولى، يتعين إعطاء الإمكانيات للسلطات المحلية الحدودية، في إطار صلاحياتها المؤسساتية، لبلورة مشاريع للتعاون اللامركزي وللتكامل الجهوي ؛

ومن جهة أخرى، سيكون من المفيد التفكير في آليات خاصة للتعاون بين المناطق الحدودية، يسمح بتنسيق الجهود وضمان تكاملها، ولاسيما في مجال البنيات التحتية العابرة للحدود : النقل والطرق الحدودية ؛ خطوط الربط الكهربائي، خطوط الاتصالات، أنابيب الإيصال، إلخ...

وهما محوران أساسيان لتفكير مشترك خصب داخل فضاء تعاوني كمكتب شمال إفريقيا للجنة الاقتصادية لإفريقيا.

ثالثا : من المفيد جدا أن ينصب عملنا المشترك أيضا على قضايا التمويل ومساهمة القطاع الخاص الإقليمي. فكما تمت الإشارة إليه سالفا : فإن قطاع البنيات التحتية يستدعي مسؤولية متقاسمة بين الدولة والفاعلين الخواص.

وسواء على مستوى أقطارنا، أو على مستوى جهتنا، فإن الدول "كمؤسسات" لا يمكن لها أن تقوم بكل

شيء ٤.

ولهذا السبب، فمن المفيد تشجيع القطاع الخاص والرأسمال الوطني للإسهام المتضافر في إنجاز وتدبير البنيات التحتية، مع توفير المناخ الكفيل بالرفع من الجاذبية، وتحسين شروط المردودية في هذا الميدان، وذلك على أساس مبدأ تكافؤ الفرص والحفاظ على مزايا المرفق العمومي.

وعلى صعيد المنطقة، فإن المسألة المطروحة تتمثل في كيفية ضمان مشاركة القطاع الخاص الشمال إفريقي في إنجاز وتدبير واندماج البنيات التحتية.

وفي هذا الصدد، سيكون من المفيد خلق فضاء إقليمي للقاء والتبادل بين الفاعلين الخواص والعموميين في مجال البنيات التحتية، وذلك من منطلق أنه تعود لهؤلاء مهمة الدفع بإطلاق مشاريع جديدة، تستجيب لفرص حقيقية، وليس لمجرد متمنيات لا تستند إلى الواقع.

ويمكن لهذا المنتدى الشمال إفريقي للفاعلين الخواص والعموميين في مجال البنيات التحتية أن يتفاعل، على نحو مفيد، مع بعض المبادرات الجارية، كالاتحاد المغاربي لرجال الأعمال، الذي تم إعطاء انطلاقته مؤخرا (فبراير 2007)، وكذا في إطار تفعيل توصيات منتدى مراكش المنعقد أيضا في فبراير الماضي، ضمن أنشطة مكتب شمال إفريقيا للجنة الاقتصادية لإفريقيا في موضوع "التجارة والاندماج الجهوي بإفريقيا الشمالية".

ومن أجل هذا الهدف، فإن الشركاء الآخرين من ممولين وماتحين جهويين ودوليين، ولاسيما هيئات منظومة الأمم المتحدة، سيحفزون أكثر لمواكبة المشاريع الأكثر اندماجا.

حضرات السيدات والسادة،

قبل أن أختتم هاته المداخلة، أود، ودون الدخول في التفاصيل، الإدلاء بكلمة حول التحديات المطروحة على جهتنا في ثلاثة ميادين أساسية.

أولها قطاع النقل، لأنه يشكل القاعدة المحورية، ولأن الأمر يتعلق أيضا بقطاع رائد في مجال الاندماج، ويقدم مثالا نموذجيا بالنسبة لغيره من ميادين البنيات التحتية.

ومن بين الرهانات المتعددة المرتبطة بهذا المجال، ضرورة العمل على تحديث بنيوي للقطاع، عبر تنمية تعدد الأساليب (multimodalité) وملاءمة المعايير (interopérabilité) لشبكات النقل، مع تسريع الأوراش المفتوحة، التي تم الحديث عنها سابقا.

وعلاوة على ذلك، ينبغي تقوية دينامية الملاءمة المعيارية (harmonisation normative) وتنسيق السياسات الوطنية للنقل، ولاسيما في الميادين الجمركية والتمويلية واعتماد المعايير التقنية، وكذا فتح الفضاءات الجوية (open sky).

أما القطاع الثاني الذي يحمل الكثير من التحديات فيهم الماء والبيئة.

ذلك أنه ضمن معادلة النذرة المائية البنيوية، ولاسيما الاستنزاف المتقدم للمياه الجوفية؛ فإن جهتنا مدعوة إلى مواجهة التطور السريع للطلب، المرتبط بالفلاحة والتمدين وكذا بالتنمية الصناعية وقطاع الخدمات.

ومع تفاوت حدة هذا المشكل حسب اختلاف الوضعيات القطرية، فإن أغلب بلدان جهتنا أضحت تعاني، عموما، من حالة خصاص مائي، وتستعد لمواجهة وضعية أزمة الماء.

ولذلك، ينبغي أن يتركز الاهتمام، بصفة خاصة، على سياسات تدبير الطلب، وعلى تعبئة الموارد المائية البديلة، وكذا على إمكانات تحويل الموارد المائية من المناطق ذات الفائض إلى المناطق التي تعرف خصاصا، مع حماية الأنظمة الإيكولوجية والأحواض المائية.

ويتعلق ثالث وآخر هاته القطاعات، بتكنولوجيا المعلومات والتواصل، باعتباره قطاع المستقبل ورافعة أساسية للنمو، وعاملا محوريا لتنمية باقي البنيات التحتية.

وأعتقد أنه لا مناص لنا من إرساء لبنات اقتصاد مرتكز على المعرفة، ومن الانخراط العاجل في عالم التكنولوجيا الجديدة للمعلومات والاتصال.

فمؤشرات الاقتصاد الرقمي تعرف نوعا من التحسن في منطقتنا، غير أنها تظل أقل بكثير من أن تصل إلى المعدل الدولي، كما تدل على ذلك نسبة استدماج المعلومات التي لا تتعدى 9% كأعلى نسبة، أو عدد الاشتراكات في الانترنيت، التي لا تتجاوز، في أحسن الأحوال، 15,5 بالنسبة لكل 100 ساكن.

ومن ثم، فإن المجهود الضروري بذله في هذا المجال، يجب أن يتجه نحو تحقيق اقتراب ذكي من المشروع الأوروبي لمجتمع المعرفة (المعروف باستراتيجية لشبونة)، وكذا نحو بناء شبكة شمال إفريقيا للصبيب العالي (Haut débit)، والتعاون من أجل إرساء منظومة للتجارة الإلكترونية، على صعيد هاته المنطقة.

ورغم الأوضاع المختلفة بين قطر وآخر، فمن الممكن قول نفس الشيء بالنسبة لقطاع الطاقة، حيث يتعين نسج تعاون متين في ميادين التحكم في الطاقة، وتنمية الطاقات البديلة، وتوسيع قنوات الربط الطاقة الداخلية، ولاسيما منها الشبكة الكهربائية.

تلكم، حضرات السيدات والسادة بعض الأفكار التي ارتأيت أن أقتاسمها معكم حول موضوع " البنيات التحتية في علاقتها بالاندماج الجهوي".

ومع متمنياتى لأشغال ملتقاكم بالنجاح والتوفيق، أشكركم على حسن الإصغاء والانتباه. والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.