



الاجتماع التشاوري حول محاور الربط الحيوي بين البلدان العربية : تجربة اتحاد المغرب العربي

بيروت، 23 أبريل 2018

السيد لطفي سبوعي

مدير البنية الأساسية بالأمانة العامة لاتحاد المغرب العربي

الأهداف الاقتصادية التي تضمنتها معاهدة إنشاء اتحاد المغرب العربي الموقعة بين ليبيا، تونس، الجزائر، المغرب وموريتانيا بمدينة مراكش بتاريخ 1989/02/17 :

✓ انتهاج سياسة مشتركة في مختلف الميادين

✓ العمل تدريجيا على تحقيق حرية تنقل الأشخاص والاجتماعية للدول الأعضاء واتخاذ ما يلزم من وسائل لإنشاء

مشروعات مشتركة وإعداد برامج عامة ونوعية اص وانتقال الخدمات والسلع ورؤوس الأموال فيما بينها

✓ تحقيق التنمية الصناعية والزراعية والتجارية في الميدان الاقتصادي

بغية تجسيد هذه الأهداف تم إنشاء تحت إشراف الاتحاد أربعة لجان وزارية متخصصة :

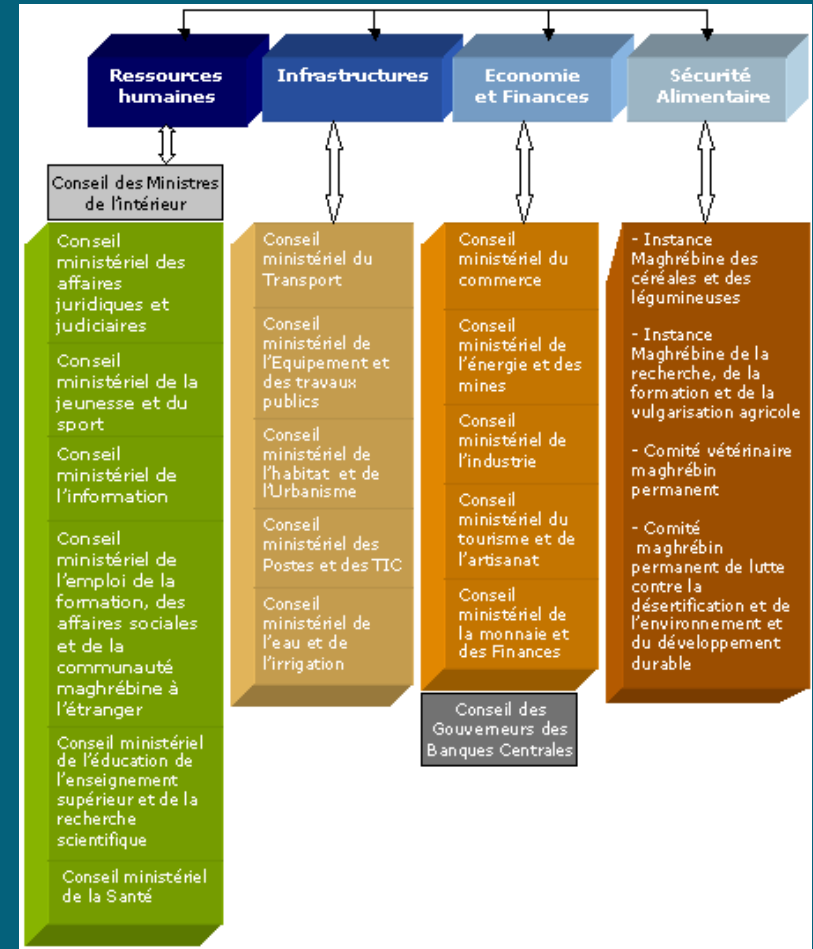
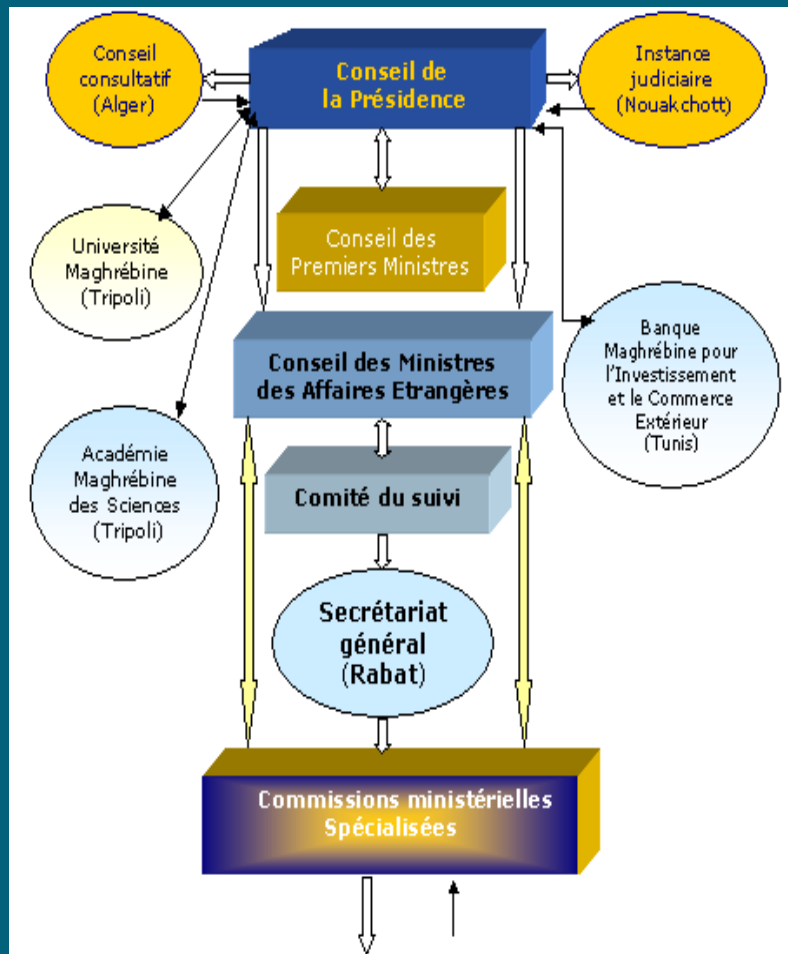
- اللجنة المكلفة بالبنية الأساسية

- اللجنة المكلفة بالاقتصاد والمالية

- اللجنة المكلفة بالأمن الغذائي

- اللجنة المكلفة بالموارد البشرية

Organigramme de l'UMA



الربط الجهوي في قطاع النقل

- أولت البلدان المغربية خلال السنوات القليلة الماضية أهمية كبيرة لهذا القطاع نظرا لدوره الأساسي في تطوير تجارتها الداخلية والإقليمية والدولية ومن أجل ضمان التنمية الاقتصادية والاجتماعية من حيث خلق فرص العمل ومساهمته المعتبرة في الناتج المحلي الإجمالي إضافة إلى تحسين القدرة التنافسية الوطنية للمنتجات الفلاحية والمصنعة، على سبيل المثال، يشكل هذا القطاع نسبة 6% من الناتج المحلي الإجمالي في تونس و15% من الاستثمارات منها 50% تابعة للقطاع الخاص.
- ويمثل النقل نسبة 27% من الناتج المحلي الإجمالي في الجزائر ويمتص 10% من الاستثمارات في البلاد. أما في المغرب، فيوفر القطاع 7% من الناتج المحلي الإجمالي ويمتص 25% من الميزانية العامة الاستثمارية للمملكة
- اعتمدت هذه الدول عدة إصلاحات بغية تطوير النقل بمختلف وسائله وأطلقت العديد من الاستراتيجيات لتحريره من أجل خلق المنافسة بين المشغلين ومسيري البنية التحتية المصاحبة ولكن على إيقاع متفاوت في مجالات النقل البري والسككي، الجوي، البحري واللوجستيك.
- من أجل تسهيل وتدعيم النشاط التجاري والسياحي فيما بينها، وقعت البلدان الخمسة عدة اتفاقيات شملت التعاون في المجالات المذكورة آنفا إضافة إلى تنسيق الجهود في مجال السلامة الطرقية.

النقل البري والسككي

أ/ النقل البري:

- ✓ قررت البلدان الأعضاء إنشاء الطريق السيارة المغربية تحت مسمى " طريق الوحدة المغربية" في بداية التسعينيات وأكلت مهمة متابعة هذا المشروع للمجلس الوزاري للتجهيز والأشغال العمومية.
- ✓ يمتد هذا المشروع على مسافة 7344 كلم، أنجز منها إلى حد الآن حوالي 3300 كلم موزعة على النحو التالي:
- ✓ المقطع التونسي بطول 780 كلم، يمتد من الحدود الجزائرية إلى الحدود الليبية.
- ✓ المقطع الجزائري بطول 1200 كلم، يمتد من من الحدود مع المغرب إلى الحدود مع تونس وتعمل السلطات الجزائرية على بناء الطريق السريع للهضاب العليا بطول 1300 كلم وربطه في النهاية بالطريق السيارة المغربية.
- ✓ المقطع المغربي بطول 1040 كلم والذي يربط حاليا مدينة أغادير بمدينة وجدة الحدودية مع الجزائر. كما شيدت المملكة طريق سيارة تربط مدينة طنجة بالعاصمة الرباط بطول 310 كلم.
- ✓ جدير بالملاحظة هنا إلى أن إنجاز نفق جبل طارق بين المغرب واسبانيا مستقبلا سيضفي على هذا الطريق بعدا استراتيجيا آخر.

❖ المقطع الليبي بطول 250 كلم والذي يربط العاصمة طرابلس بالحدود مع تونس.

❖ إذا فإن المحور المركزي للطريق السيارة المغاربية الذي ينطلق من مدينة أغادير المغربية إلى غاية العاصمة طرابلس هو مستعمل بطريقة مكثفة وعند الاكتمال الكلي من هذا المشروع، ستمر الطريق عبر 55 مدينة كبيرة يفوق عدد سكانها 70 مليون نسمة و22 مطارا دوليا وأهم الموانئ والمناطق اللوجستية ومحطات القطار وأهم الجامعات وأكبر المستشفيات العمومية والخاصة وأهم المدن السياحية.

❖ بدون أدنى شك، فإن المشروع يتميز بجدوى اقتصادية مؤكدة لأنه سيتمكن من اختصار الوقت ومن تخفيض تكلفة نقل السلع والمسافرين في داخل هذه البلدان أو في ما بينها.

❖ على سبيل المثال، اعتاد الجزائريون (ما بين 1،5 و 2 مليون) خلال السنوات الماضية على التنقل برا إلى تونس للسياحة والاستجمام مما ساهم في التخفيف من الأزمة الحادة التي عرفها قطاع السياحة التونسية بعد الثورة.

❖ عموما يعتبر النقل البري الوسيلة الأساسية في المنطقة وذلك بتغطية 90% من حركة الشحن بين المدن و بين هذه الدول كما يبقى أيضا الوسيلة المالية الأكثر ملائمة للمستعملين وللوضع الاقتصادي والاجتماعي للمنطقة.

➤ في إطار برنامج تطوير البنية الأساسية في إفريقيا نظم الاتحاد منذ 2016، بالتعاون مع البنك الإفريقي للتنمية ووكالة نيباد (المبادرة للشراكة الجديدة بإفريقيا) العديد من ورشات العمل المتخصصة لبحث السبل الكفيلة للتسريع في وتيرة انجاز ما تبقى من هذه الطريق السيارة والارتقاء بهذا المشروع الضخم ليصبح وسيلة فعالة لتحقيق الاندماج الاقتصادي في المنطقة وتوفير التجانس الناجع للخدمات عبر المنافذ الحدودية المختلفة.

➤ من الضروري الإشارة إلى أن الاتفاقيات المغاربية الخاصة بالاعتراف المتبادل برخص السياقة والتأمين على المركبات والأشخاص سارية المفعول منذ 1992.

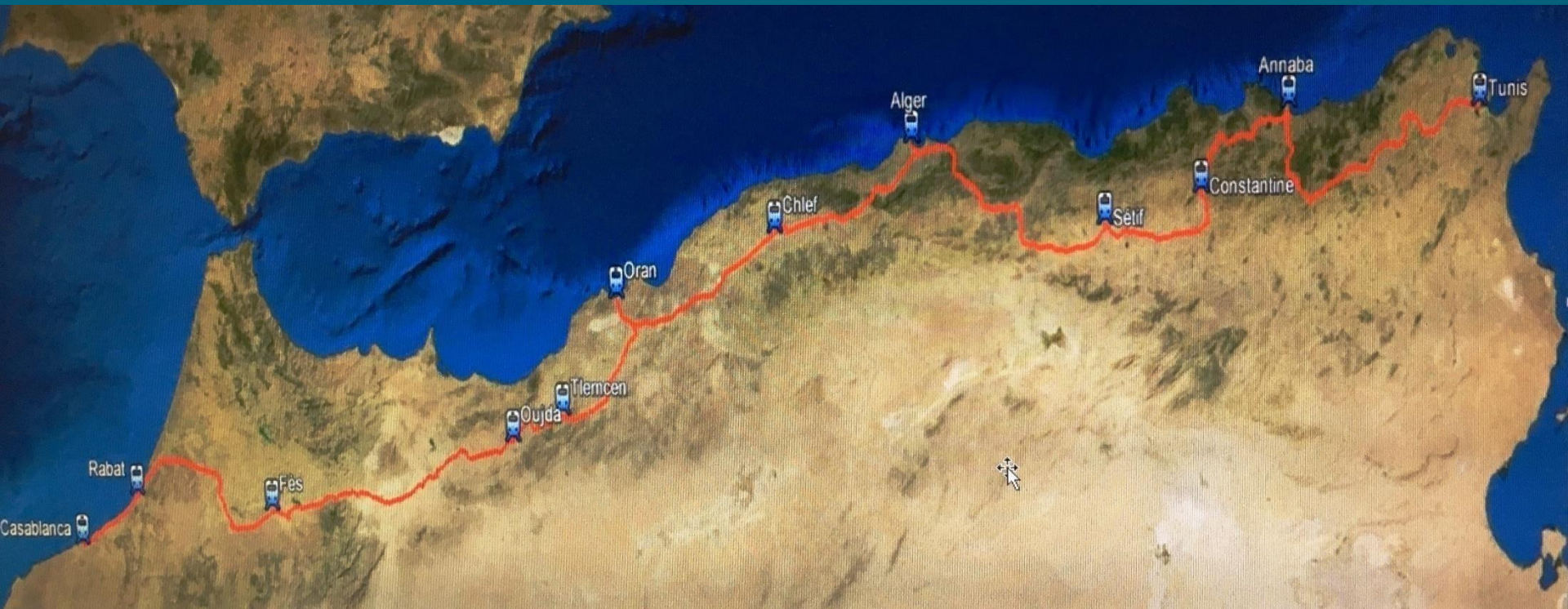
global et réseau central : Routes, ports et aéroports des pays



0 100 200

ب / النقل السككي:

- منذ ثمانين سنة، تم إنشاء الخط الرابط بين تونس والجزائر والدار البيضاء من قبل الادارة الاستعمارية آنذاك على مسافة 2350 كلم حتى تسهل نقل المنتجات الفلاحية والمواد المنجمية إلى موانئ هذه المدن لشحنها بحرا إلى مختلف مناطق أوروبا.
- إن التعاون بين الدول الأعضاء في هذا المجال يعود إلى 1965 مع إنشاء اللجنة المغربية للنقل بالسكك الحديدية وقد تم وضع هذه اللجنة تحت إشراف المجلس الوزاري المغربي للنقل بعد إنشاء الاتحاد.
- من المهام الأساسية لهذه اللجنة:
- تنسيق واقتراح أي نشاط من شأنه تحسين أو تطوير النقل بهذه الوسيلة
- توحيد وتحسين ظروف استغلال شبكات النقل السككي في المنطقة
- اعتماد الاجراءات الفنية والاقتصادية الضرورية من أجل بلوغ التنسيق والتجانس المشترك في هذا المجال
- بذل الجهد المشترك لتحديث مسالك القطار المغربي وفي مرحلة ثانية تمديد هذا المحور إلى الجنوب ليبلغ انواكوشط وإلى الشرق ليصل للحدود الليبية المصرية في شكل قطار فائق السرعة.
- ومن أجل توفير الغطاء القانوني لهذا النشاط وقعت الدول الخمسة في سنة 2014، على اتفاقية للتعاون في هذا المجال المهم.



النقل الجوي:

- تتولى لجنة الطيران المدني والنقل الجوي والمطارات مهمة تأطير التعاون الجهوي لضمان حركية عالية للأشخاص وللشحن الجوي بأسعار معقولة ومناسبة إضافة إلى تسهيل تنمية حقيقية للخدمات السياحية من خلال:
- الاستغلال المشترك للخطوط الجديدة
- تطوير وتحسين الخدمات الجوية
- إدارة الطوارئ والصيانة
- التدريب والسياسات الجوية والبيئية
- إدارة الحركة الجوية وتحسين معدات وأنظمة الملاحة الجوية
- تشجيع الاستثمار العمومي والخاص في قطاع النقل الجوي.

- الملاحظ أن الربط الجوي بين الدول المغاربية يبقى متواضعا مقارنة مع ما يجري في مناطق أخرى من العالم ومع ذلك فإن خمسة من أكبر خمسة عشر مطارا إفريقيا موجودة في المغرب العربي وهي الدار البيضاء، مراكش، الجزائر، تونس والمنستير.
- كما أن مفهوم منصة متابعة الرحلات أو المحور الجوي لا وجود له في المنطقة باستثناء مطار الدار البيضاء الذي يعتمد تدريجيا على هذا المفهوم عبر الخطوط الملكية المغربية بنسبة تقارب 40 % إذ يعتبر محطة عبور للمسافرين بين أوروبا وغرب إفريقيا من جهة وأمريكا الشمالية والشرق الأوسط من جهة أخرى..
- وعيا منها بأهمية سياسة الأجواء المفتوحة في تطوير هذا المجال الحيوي، أعدت الأمانة العامة في سنة 2010 مسودة اتفاقية مغاربية بهذا الخصوص ولحد الساعة يعتبر المغرب البلد العضو الوحيد الذي أبدى استعداداه للتوقيع على هذه الوثيقة.
- إذا كل المعطيات تفيد بأن تدفقات الشحن الجوي لا تزال ضعيفة لتكون محورا رئيسيا للاندماج الاقليمي مقارنة بالتدفق عبر شبكة النقل البري وذلك بسبب المسافات، ارتفاع التكاليف وطبيعة المنتجات المنقولة.

النقل البحري:

يرتكز نشاط الاتحاد في هذا المجال على:

- ارساء استراتيجية بحرية منسقة خاصة على مستوى المشاريع الكبرى
- التشاور وتوحيد المواقف في ما يخص تنفيذ البرامج الأوروبية في مجال النقل البحري وبالتحديد مشروع الطرقات السيارة البحرية
- التكامل بين الشركات الناقلة على مستوى استغلال الخطوط البحرية ذات الوجهة المشتركة
- اعتماد سياسة موحدة تجاه المستجندات التي تعرفها الخطوط البحرية لنقل المسافرين والبضائع بين موانئ دول الاتحاد وموانئ الضفة الشمالية للبحر الأبيض المتوسط للمحافظة على مصالحها والاستفادة من الامكانيات المتاحة على السفن التابعة لها وحجم الحركة البحرية.
- التنسيق في مجال استغلال وتنظيم المحطات المينائية وأنشطة شحن وتفريغ السلع وتطبيق قواعد السلامة وأمن المرافق والقيام بعمليات تدقيق مشتركة في هذا المجال.
- استعمال المنظومات الالكترونية للقيام بالإجراءات المينائية والجمركية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع عبر الموانئ وإحداث الشباك الالكتروني المينائي الموحد.
- إن الموقع الاستراتيجي الذي تحتله دول الاتحاد يحتم عليها بناء موانئ محورية لكونها تسهل تدفق التبادل والاقتصاد وتخفيض التكلفة.

- إن ميناء طنجة المتوسط بالمغرب الذي بدأ تشغله في منتصف سنة 2007، يعتبر نموذجا لمحور إعادة الشحن ويستند على إطار مؤسساتي حديث يخوله موقعه الاستراتيجي في مضيق جبل طارق أن يكون واحد من المحاور الاقليمية الأكثر ديناميكية وحركية في شمال إفريقيا.
- ويسعى الميناء إلى بلوغ حركة نقل تصل إلى 4 ملايين حاوية في أفق 2020 وجلب استثمارات من القطاع الخاص بقيمة مليار أورو بالإضافة الى احداث 145 ألف منصب شغل.
- شرعت الجزائر خلال هذه السنة في بناء ميناء ضخم في المياه العميقة خاص بشحن وإعادة شحن البضائع في منطقة شرشال التي تقع على بعد 60 كلم من غرب الجزائر العاصمة وسيحتوي الميناء على 23 رصيفا يسمح بمعالجة 6،5 مليون حاوية و25،7 مليون طن من البضائع سنويا.
- إن هذا المشروع الذي سكلف انجازه 3،6 مليار دولار، سيتحول إلى قطب للتنمية الصناعية حيث سيربط بشبكات السكة الحديدية والطرق السيارة وسيستفيد في جواره المباشر من موقعين بمساحة 2000 هكتار لاستقبال مشاريع صناعية ويتوقع أن يوفر 200 ألف منصب عمل مباشر وغير مباشر.
- أيضا لدى تونس مشروع لبناء ميناء ضخم في المياه العميقة بالنفيضة المتواجدة على بعد 40 كلم من مدينة سوسة ومن المنتظر أن يتوفر هذا المشروع على عدد من المناطق الصناعية والمستودعات الكبرى المعدة للتخزين ومنطقة للتجارة الحرة إضافة إلى منطقة سياحية ترفيهية ومدينة طبية وأخرى مخصصة للإعلام.

- بالرغم من كل هذه المقومات الهامة التي تتمتع بها منطقتنا والاستثمارات الهائلة المنجزة في هذا المجال، فإن بلدان المغرب العربي ليس لديها في الوقت الراهن خط بحري قار يربط في ما بينها وذلك لأسباب عديدة أهمها:
- لا تمثل المبادلات التجارية إلا 5 بالمائة من قيمة معاملاتها الخارجية وهو الرقم الأضعف في العالم.
- إن اقتصاديات هذه البلدان تتميز بفقر تنوعها حيث تعتمد أساسا على المواد الأولية بنسبة تفوق 90 بالمائة من الصادرات: المحروقات بالنسبة للجزائر وليبيا، الفوسفات بالنسبة للمغرب وتونس والحديد بالنسبة لموريتانيا.
- كما إنها اقتصاديات تبادلية لأنها تقوم على التجارة مع العالم الخارجي بنسبة كبيرة جدا.
- عدم دخول الاتفاقيات الموقعة بين هذه الدول في إطار الاتحاد (حوالي 35) حيز التنفيذ بسبب غياب إجراءات التصديق عليها.

الربط الجهوي في مجال الطاقة والكهرباء

- إن المنطقة المغاربية تشكل فضاء لتكامل قوي في مجال الطاقة لوجود بلدان مصدرة لهذه المادة كالجائر وليبيا وأخرى مستوردة كالمغرب، تونس وموريتانيا بنسبة اقل.
- مع ذلك فإن هذه البلدان تواجه التحدي المتمثل في الزيادة السريعة في الطلب على المحروقات الذي لا يزال تهيمن عليها الموارد الأحفورية.
- رغم هذا الوضع، فإن التوقعات تشير إلى توجه هذه البلدان لاستغلال على المدى المتوسط (2030/2020) للطاقات المتجددة وذلك على نطاق واسع.
- سيسمح هذا التمشي ببلوغ التكامل الاقليمي ويوفر أكبر نسبة في تأمين امدادات الطاقة من خلال السيطرة على التكنولوجيا المتعلقة بهذه القطاعات وسلاسل القيم المرتبطة بها.
- يعتبر المجلس الوزاري المغاربي للطاقة الجهة التي تشرف على وضع وتنفيذ السياسات وبرامج التعاون الجهوي في هذا المجال وإلى جانبه اللجنة المغاربية للكهرباء (انشئت في 1974) التي تعمل على تحقيق الربط بين الشبكات الكهربائية وتطوير الصناعة المرتبطة بها وفق برنامج عمل تحدده وتتابع تنفيذه هيكلها المختصة بالإضافة إلى العمل على تحقيق التجانس التشريعي والتنظيمي وتقوية جاذبية الاستثمار في هذا المجال.

الربط الكهربائي

- إن التبادل المستمر للمعلومات وتنسيق السياسات داخل اللجنة المغربية للكهرباء أعطت ديناميكية لتعميم كهربة المناطق الريفية وأيضا الحضرية وقد أدى ذلك بالدول الأعضاء والشركات لأخذ التدابير اللازمة وتخصيص الموارد الكبيرة لهذا الغرض.

- صحيح إنه في أعقاب الاستقلال، كان على دولنا أن تعوض التأخير الهائل المسجل في هذا القطاع بالإضافة إلى مجابهة المتطلبات الملحة الناجمة عن آثار النمو الديمغرافي.

- إنه ليس بالصدفة أن بلغت الدول هذا المعدل الهام لكهربة كافة المنطقة لتقترب من المعدلات البلدان الأوروبية من هذه المادة. إن هذه النتيجة الرائعة هي نتيجة ثمرة تفكير مشترك بالرغم من أن كل بلد عضو اتبع مسارا مختلفا لتنفيذ وتمويل البرامج الوطنية المعتمدة في هذا القطاع.

Tableau 2 : Les interconnexions électriques au Maghreb

Pays	Liaison	Tension (KV)	Longueur (Km)	Date
Algérie - Maroc	Ghazaouet - Oujda	225	47	Achevée en 1975 En service 1988
	Tlemcen - Oujda	225	64	1992
	Hassi Ameer - Bourdim	400	232	2009
Maroc-Espagne	Meloussa-Puerto de la Cruz (1)	400	61	1997
	Meloussa-Puerto de la Cruz (2)	400	61	2005
Algérie-Tunisie	El Aouinet-Tadjerouine	90	60	1969
	El Aouinet-Tadjerouine	220	60	
	El Hadjar-Fernana	90	35	1969
	Djebel Onk-Metaloui	150	65	1984
	Cheffia-Jendouba	400		2014
	Medenin-Abou Kammech	220	110	Achevée en 2003
Tunisie-Libye	Tataouin-Rouiss	220	165	Achevée en 2003

Source: Comelec

- يرى الخبراء إن مستقبل الطاقة في المغرب العربي يكمن في تكامل إقليمي حقيقي وفي إرساء إستراتيجية بديلة من أجل بلوغ في آفاق 2030 إلى مزيج في الطاقة أكثر تنوعا وقائما بالأساس على:

السيطرة على الطلب من المحروقات وتحسين الكفاءة الطاقية

الحد من حصة الطاقات الأحفورية وتطوير استعمال الطاقات المتجددة

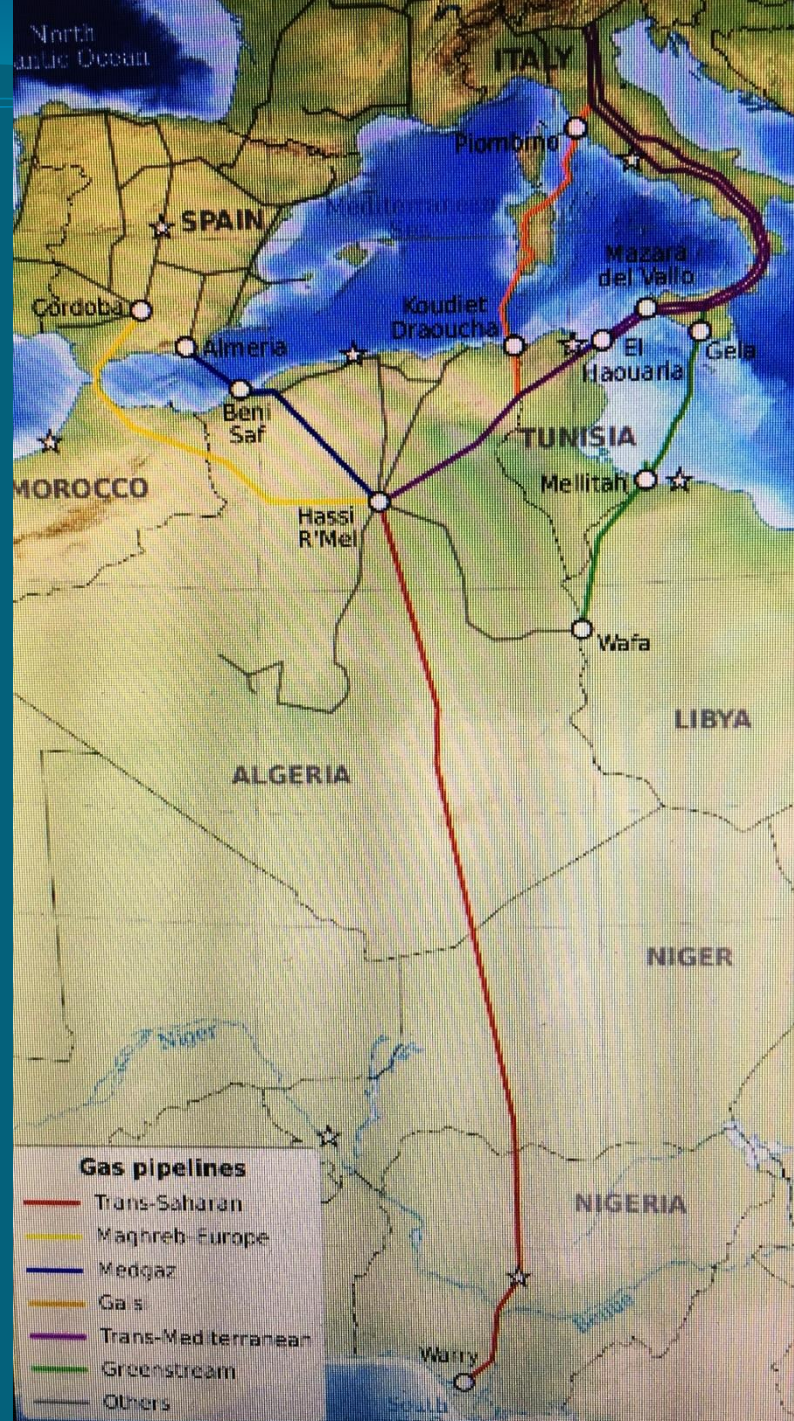
تكثيف البحوث والاستكشافات في حقل الطاقة والمحافظة على هذه الثروات للأجيال القادمة

إطلاق دراسات مختلفة من أجل الاستعمال السلمي للطاقة النووية

أنشاء قطاعات صناعية مختصة في معدات الطاقة خاصة الطاقة المتجددة من خلال التركيز على التدريب والبحث والتمكن والسيطرة على التكنولوجيا المستعملة في هذا القطاع

الربط في مجال الغاز:

- يلعب الغاز الطبيعي في منطقتنا دورا متزايدا بسبب الحجم الهام للاحتياجات من هذه المادة ولفوائده البيئية إضافة إلى أدائه الفني والاقتصادي في إنتاج الكهرباء المركبة والعديد من المنشآت التحتية التي تربط ما بين هذه الدول من جهة وبينها والدول الأوروبية من جهة ثانية.....
- إن خط الأنابيب عبر المتوسط لنقل الغاز من الجزائر إلى إيطاليا عبر تونس يمتد على مسافة 3085 كلم منها 550 في الجزائر وحوالي 400 كلم في الأراضي التونسية.
- بدأت الأشغال به في 1978 لتنتهي آخر مرحلة منه في 1994.
- مكن هذا الأنبوب من نقل 12 مليار متر مكعب من الغاز قبل 2015.
- تتلقى تونس رسوم نقل تتراوح نسبتها ما بين 5،25 بالمائة و 6،75 بالمائة من حجم الغاز المنقول أي ما يعادل 190 مليون دولار أمريكي سنويا. -
- تجري الدول الثلاثة حاليا مفاوضات لتجديد العقود الخاصة بهذا الأنبوب التي تنتهي في 2019 وتفيد بعض المصادر الصحفية بأنه سيتم تجديدها لفترة 20 سنة مقبلة.



- أما خط أنابيب المغرب العربي أوروبا فإنه يصل بين حقل حاسي مسعود الجزائري إلى قرطبة في اسبانيا
● مروراً بالمغرب حيث يتصل مع شبكة الغاز الأسبانية والبرتغالية.

● - بدأ إنجاز هذا المشروع في 1992 لتتم الأشغال به في نهاية 2006.-

● - بلغت تكلفة هذا الخط 2,3 مليار دولار أمريكي حيث يمتد على مسافة 1700 كلم منها 550 كلم في الجزائر و522 كلم بالمغرب.

● - ينقل هذا الأنبوب حوالي 13 مليار متر مكعب من الغاز سنوياً.-

● - يستفيد المغرب من رسوم المرور تقدر سنوياً ما بين 100 إلى 140 مليون دولار أمريكي وذلك حسب التقلبات التي تعرفها السوق الدولية لهذه المادة.

● - يقتني المغرب بقيمة الرسوم كميات من الغاز الجزائري تتراوح ما بين 650 و 800 مليون متر مكعب لاستغلالها من قبل محطتين لإنتاج الكهرباء.

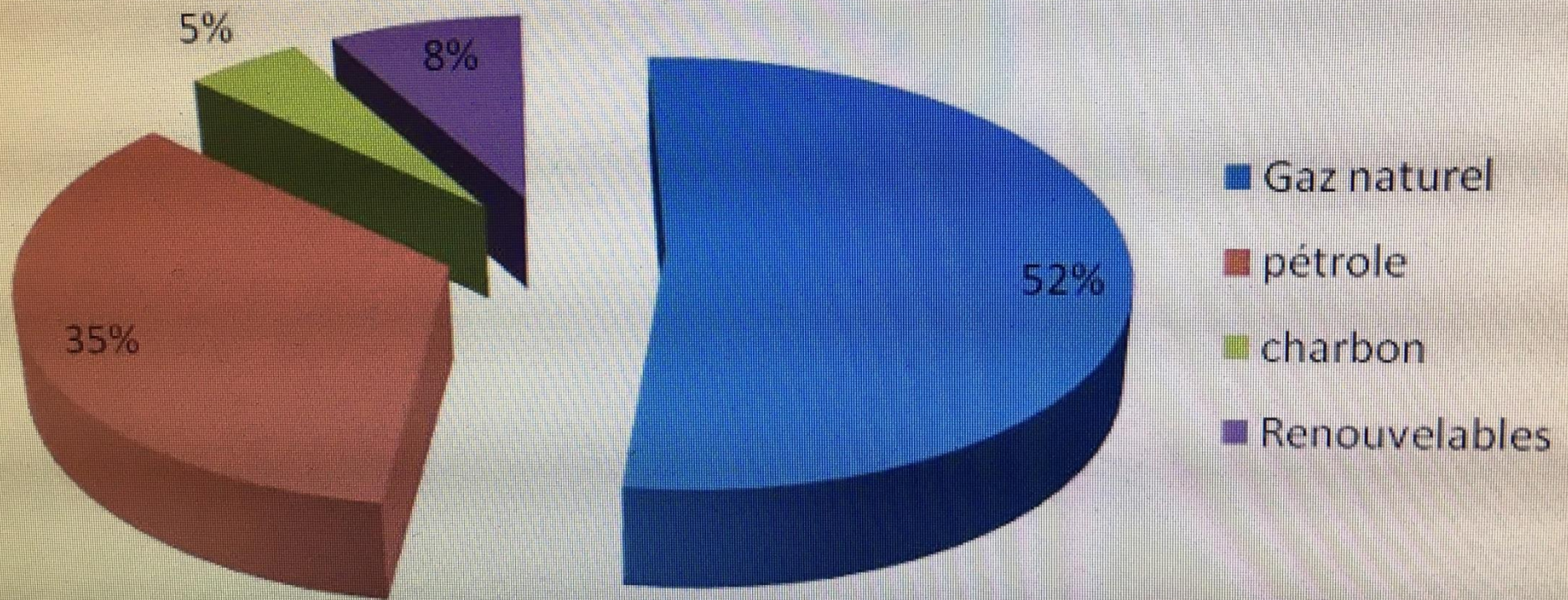
● - سينتهي العمل بالاتفاقية الحالية الخاصة بهذا الأنبوب في حدود 2021.

- يوجد أنبوب ثالث تحت مسمى التيار الأخضر لنقل الغاز الليبي إلى إيطاليا وقد تم تدشينه في 2004 حيث كلف مبلغ 6،6 مليار دولار أمريكي .

- يصل الغاز المصدر من منطقة الوفاء بالقرب من الحدود الجزائرية على طول 540 كلم إلى منطقة مليته الليبية ثم يتجه إلى جيلا في صقلية إضافة إلى إنتاج منصة صبراتة البحرية وقد بلغت القدرة الأولية للأنبوب 8 مليار متر مكعب سنويا وارتفعت في السنوات الأخيرة لتصل إلى 11 مليار متر مكعب.

- أما المداخل من هذه المادة تصل سنويا حوالي 3 مليارات دولار أمريكي.

- قبل 2011 تم الاتفاق بين تونس وليبيا لربط البلدين بأنبوب لنقل الغاز ولحد الساعة لم يعرف هذا الاتفاق سبيله للتنفيذ.



الربط الجهوى فى قطاع تكنولوجيايات الاتصال والمعلومات

- بإشراف المجلس الوزاري المكلف بالبريد وتكنولوجيايات الاتصال والمعلومات، تم فى سنة 2007، تدشين الكابل المغاربي للألياف البصرية «ابن خلدون» ومن أهدافه: تنمية الحركة الهاتفية الداخلية والدولية للبلدان الأعضاء و زيادة حاجيات الاتصالات فيما بينها
- بلغت تكلفة هذا المشروع 30 مليون دولار، يبلغ طوله حوالي 3300 كلم مجهز بآليات رقمية متزامنة بسعة 622 ميجابت ويربط برىا البلدان المغاربية باستثناء موريتانيا.
- فى خضم الحركة التي عرفها العالم لهيكله قطاع تكنولوجيايات المعلومات فى بداية التسعينات وتماشيا مع قرارات قمة « ربط إفريقيا» المنعقدة بكىغالى فى 2007 خاصة منها المتعلقة بتطوير البنية التحتية لشبكة الاتصالات ذات التدفق العالى عبر القارة، قررت الدول الأعضاء الانخراط فى هذا التوجه وكلفت الأمانة العامة للاتحاد بإنجاز دراستي جدوى فى هذا المجال:

- إنشاء وتأمين شبكة اتصالات ذات التدفق العالي بواسطة الالياف البصرية

الأهداف العامة لهذا المشروع

- تمديد كابل « ابن خلدون » إلى غاية موريتانيا لربطه مباشرة مع بلدان أخرى بالمنطقة
- تأمين الروابط بين بلدان المغرب العربي وتحسين نوعيتها
- المساعدة على التنمية المنسجمة تماشياً مع طموحات الشعوب والحكومات والقطاع الخاص لبلدان المنطقة
- الاعداد للمستقبل وتسهيل خلق الروابط المباشرة مع بلدان المناطق المجاورة .

الأهداف الخصوصية للمشروع

1. الترفيع في ربط مشغلي المنطقة فيما بينهم؛
2. الترفيع في الربط مع البلدان العربية إذا تم التمديد في الشبكة إلى غاية مصر؛
3. تسهيل الوصل مع المجمع الاقتصادي الجهوي المجاور؛
4. دعم المنافسة على الخدمات؛
5. الأخذ بعين الاعتبار جميع المشغلين وعدم التمييز؛
6. التسريع في تطوير سعة التدفق في الدول المغاربية؛
7. تخفيض تكاليف الاستعمال.

- في إطار إعداد هذه الدراسة، اقترح مكتب الخبرة العديد من السيناريوهات الخاصة بإنجاز شبكات أرضية أو بحرية وبما أن البلدان الاعضاء لها واجهة بحرية، فقد اختار الخبراء أعلى مشروع من ناحية التكلفة والذي يتمثل في إنجاز كابل بحري بطول 4500 كلم يربط بين هذه البلدان مع اقتراح نقطتي هبوط في كل بلد (بطول حوالي 10 كلم لكلا الخطين) من أجل تأمين سلامة جزء من الشبكة الوطنية

- الفوائد الأساسية للحل المقترح

- يسمح المشروع بتأمين سلامة البنية التحتية المغاربية الموجودة
- يسمح هذا المشروع بتسيير سيلان إنترنت البلدان
- لا يخضع مسار الكابل لأي قيود سياسية
- خارج مسار الهبوط ، فإن مخاطر الإضرار المستمر بالمحيط ضعيفة جدا
- يمكن للمناطق المجاورة المشاركة في المشروع لتحسين ربط محطات الهبوط من السنغال إلى مصر

- المراحل المقترحة لتنفيذ المشروع

- تدوم المرحلة الأولى حوالي سنة يتم خلالها:

- تكوين شركة استغلال الشبكة التي ستكون مسؤولة كذلك على التعاقد مع المزود؛
- تحديد مسار محدد ونقاط الهبوط في كل بلد والتي يجب أن تتفادى المناطق المحمية؛
- إنجاز دراسة حول التأثير البيئي لتحديد الإجراءات اللازمة لحماية البيئة عند أشغال الوضع؛
- تحرير الخصائص التقنية للمشروع.

- وتتمثل المرحلة الثانية (تدوم حوالي سنة) في الانجاز التقني للشبكة ووضعها للاستغلال التجاري من خلال بحث شركة استغلال (عمومية - خاصة) أو (خاصة) يكون من مهامها الأساسية :

- إنجاز هذه الشبكة ومتابعة تركيزها وتأمين استلام المعدات ووضعها للاستغلال التجاري؛
- تأمين مراقبة الشبكة؛
- تأمين صيانة الشبكة عبر عقود صيانة مع شركات صيانة وإصلاح الكوابل البحرية؛
- تأمين التصرف المالي للاستثمار.

- حددت تكلفة انجاز هذا المشروع ما بين 200 و 220 مليون دولار أمريكي.

دراسة الجدوى المتعلقة بالتوافق (أو التجانس) الإطار القانوني والنظامي لقطاع تكنولوجيات المعلومات

والاتصالات في دول اتحاد المغرب العربي

- تهدف هذه الدراسة إلى طرح خطة للتوافق من شأنها تحديد الصعاب السياسية والمؤسسية التي تعرفها المنطقة .
- من أجل الاستفادة من الميزات الاقتصادية والاجتماعية لتطور هذا القطاع فإنه بات من الضروري على الدول المغربية تحسين الأطر القانونية والنظامية المطبقة من خلال تقديم أفضل المعايير لشركائها التجاريين وتنفيذ توافق يسمح بضمان حسن عمل اللائحة.

الأهداف العامة للمشروع

- الحث على الاستثمار
- تطوير مجال المنافسة
- تخفيض سعر الخدمة
- تحسين جودة الخدمة
- زيادة حجم الدخول للخدمات
- الإبداع التكنولوجي
- بلوغ سوق ذات حجم متسع يسمح باقتصاديات ضخمة

● بعض المعوقات التي تحول دون بلوغ الاندماج الاقتصادي المغربي

- - الحماية الاقتصادية تبقى مهمة
- - تكلفة النقل في المنطقة تبقى مرتفعة
- - تعدد وتعقد الأنظمة التجارية
- - اختلاف في قواعد المنشأ
- - عدم توافق المعايير والنظم
- - تناقض كبير بين اللوائح التجارية، الجمركية، النقل، العبور إلخ....
- - إجراءات مراقبة المعايير تبقى ثقيلة
- - تبقى تكلفة الإنتاج عالية جدا

اتحاد المغرب العربي
الامانة العامة
الرباط



شكرا على حسن الإصغاء والانتباه