

كلمة السيد الوزير حول استراتيجية تكوين أسطول وطني للنقل البحري التجاري

السياق

في خطابه الذي ألقاه في 6 نوفمبر 2023 بمناسبة الذكرى الثامنة والأربعين للمسيرة الخضراء، دعا جلالة الملك محمد السادس، نصره الله، إلى "التفكير في تكوين أسطول وطني للنقل البحري التجاري، قوي وتنافسي". تأتي هذه الدعوة في إطار طموح اقتصادي وسياسي يهدف إلى "ضمان اتصال سلس بين مختلف مكونات الساحل الأطلسي" للقارة الإفريقية، وتحويل واجهتها الأطلسية إلى "مركز للتواصل البشري، ومحور للتكامل الاقتصادي، ومصدر للإشعاع القاري والدولي".

يتجسد هذا الطموح حاليًا من خلال مجموعة من المبادرات الاقتصادية والدبلوماسية الموجهة نحو دول الساحل و"إفريقيا الأطلسية". كما يستند إلى الموقع الجغرافي الاستراتيجي للمغرب، وجودة بنياته التحتية للنقل الحالية والمستقبلية، وخاصة موانئه (طنجة المتوسط، الناظور غرب المتوسط، والداخلة الأطلسي).

الاهداف

نظرًا لأهمية النقل البحري لتجارة المغرب الخارجية، والدور المحوري الذي يسعى المغرب للعبه لتعزيز التكامل الإقليمي، ينبغي للمغرب، الذي يمتلك بنية تحتية مينائية عالمية المستوى، أن يعمل على تعزيز نظامه للنقل البحري من خلال امتلاك أسطول للنقل البحري التجاري قوي بحلول عام 2040.

الدراسة

استجابة لخطاب جلالة الملك، أجرت وزارة النقل واللوجستيك دراسة لوضع استراتيجية تهدف إلى تطوير أسطول وطني للنقل البحري التجاري يمكنه دعم التكامل الإقليمي المستهدف لإفريقيا الأطلسية والساحل، وتعزيز السيادة الاقتصادية الوطنية، مع المساهمة في التنمية الاجتماعية والاقتصادية للمملكة.

توجد هذه الدراسة في أطوارها الأخيرة، وقد تمت بمساعدة مكتب دولي مرموق واعتمدت على تشخيص عميق للقطاع وأفضل الممارسات الدولية، كما تضمنت أكثر من 100 اجتماع تشاوري مع الفاعلين العموميين والخواص المعنيين، لتقضي إلى الاستراتيجية يمكن تقديمها قريبًا.

يتضمن "الأسطول الوطني" المنشود في إطار هذه الاستراتيجية، بالإضافة إلى السفن التي تحمل العلم المغربي، السفن المشغلة والمملوكة من قبل شركات يمتلك فيها رأس المال المغربي (العام أو الخاص) سيطرة كبيرة. سيكون القلب الأساسي لهذا الأسطول الوطني مكوناً من سفن ترفع العلم المغربي، مملوكة ومدارة من قبل مصالح مغربية.

المتطلبات الأساسية

لضمان نجاح هذه الاستراتيجية، من الضروري تكييف البيئة الوطنية مع أفضل الممارسات الدولية في مجال النقل البحري وإزالة أي عائق أمام تنافسية الأسطول الوطني مقارنة بالأساطيل الدولية المنافسة. تشمل الإجراءات العاجلة الأولى تبني "الضريبة على الحمولة" كضريبة وحيدة لشركات الشحن البحري كما هو معمول به في أوروبا، وإلغاء الضريبة عند المصدر على تأجير السفن، ودعم الاستثمارات في هذا القطاع في إطار الميثاق الجديد للاستثمار، وتخفيف القواعد المتعلقة بنسبة البحارة المغاربة ضمن طواقم السفن الحاملة للعلم المغربي. وأخيراً، ينبغي النظر في تبني رسوم مينائية تحفيزية وقواعد أولوية في الرسو تفضل النقل البحري بواسطة السفن الدوارة والتغذية.

سيكون نجاح هذه الاستراتيجية مصحوباً بتعزيز كبير للقدرات البحرية الوطنية التي يمكن أن تستفيد من المعهد العالي للدراسات البحرية المعزز، بالإضافة إلى برامج تدريب متخصصة. كما ستكون المديرية العامة للنقل البحري مطالبة بالارتقاء لدورها الكامل كمنظم.

وأخيراً، ستلعب هذه الدينامية الجديدة دوراً محورياً في تطوير الصناعة الوطنية لبناء السفن، والتي ستضمن في البداية استقلالية الأسطول الوطني من خلال توفير الخدمات اللازمة لصيانة سفنه، بهدف تطوير صناعة بناء سفن حقيقية على المدى البعيد.

الوقع المتوخى

في الختام، تسعى هذه الاستراتيجية بحلول عام 2030 وما بعدها إلى تطوير صناعة بحرية وطنية حقيقية قادرة على جعل المغرب دولة بحرية رائدة تدعم بشكل خاص الاستراتيجيات الوطنية الصناعية والطاقة من خلال التعامل مع التدفقات الاستراتيجية الجديدة القادمة، وخاصة تلك المرتبطة بالهيدروجين الأخضر. بحلول عام 2040، ستتمكن هذه الاستراتيجية المغرب من أن يصبح دولة بحرية رائدة تمتلك أسطولاً وطنياً تنافسياً مكوناً من 100 سفينة ونظاماً بحرياً وطنياً متكاملًا، قادراً على المساهمة في الإشعاع الدولي للمملكة والتكامل الإقليمي لدول الواجهة الأطلسية الإفريقية، وتعزيز سيادة التجارة الخارجية الوطنية مع المساهمة الفعالة في التنمية الاجتماعية والاقتصادية للمغرب.