



الأمم المتحدة  
اللجنة الاقتصادية لأفريقيا  
مكتب شمال أفريقيا

اجتماع الخبراء المخصص  
النقل الدولي وتيسير التجارة في شمال أفريقيا  
مذكرة مفاهيمية

الرباط، المغرب، 25 و26 أيلول/سبتمبر 2014

## السياق

تتفق مختلف التيارات الفكرية اليوم على وجود علاقة إيجابية بين التجارة والنمو (بالدوين 2003 ؛ غروسمان وهلممان 1994)<sup>1</sup>. ويُعد الانفتاح والتمهيد التجاريان، سواء عن طريق الإصلاحات الوطنية، أو في إطار الاتفاقات الإقليمية أو المفاوضات المتعددة الأطراف (منظمة التجارة العالمية)، رافعة للاقتصاد عبر عدة قنوات: '1' تزايد حجم الأسواق ووفرات الحجم ؛ '2' تطور تنافسية المقاولات وتحسين تخصيص الموارد ؛ '3' نقل الابتكارات التكنولوجية بين الشركاء التجاريين عبر الاستثمارات المباشرة الأجنبية أو بسبب إكراهات التأهيل الذي تمليه المنافسة بين الفاعلين. وشهدت الحواجز التجارية وتكاليف المعاملات انخفاضا ملحوظا منذ 1947 بعد التوقيع على الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة (الاتفاق العام)، مما ترتب عنه ازدهار قوي في التجارة الدولية من 8 بالمائة إلى حوالي 25 بالمائة من إجمالي الناتج الداخلي العالمي سنة 2010 (اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، 2010)<sup>2</sup>. من جهة أخرى، استفاد النمو في شرق وجنوب-شرق آسيا طيلة السنوات الثلاثين الماضية من تحرير التجارة ومن اختيار هذه البلدان الإنتاج الموجه للسوق الدولية.

وتدرك جميع البلدان الأعضاء في اتفاقيات منظمة التجارة العالمية بأن التكامل الإقليمي، من منظور مناطق التبادل الحر والاتحادات الجمركية، يُعد رافعة أساسية لازدهار التجارة الدولية (مقدمة مذكرة التفاهم بشأن تفسير المادة الرابعة والعشرين من الاتفاق العام). ولا شك أن كثافة اتفاقات التبادل الحر الموقعة منذ دخول الوثيقة الختامية لجولة الأروغواي<sup>3</sup> حيز التنفيذ (أكثر من 200 اتفاق) تبرز بوضوح أهمية عمليات التكامل باعتبارها أطرا استراتيجية لتنمية المبادلات والمكانة المتزايدة التي تحتلها في التجارة العالمية. وتساهم إزالة العراقيل أمام التجارة أو تقليصها في تكثيف حجم المبادلات بين البلدان الشريكة، وتشجع تعميق تخصص الفاعلين على أساس مزاياهم النسبية. إضافة إلى ذلك، عندما تزخر المنطقة أو المنطقة دون الإقليمية المعنية بالروابط الثقافية واللغوية والاجتماعية فهي تملك سمات المناطق الاقتصادية التي تسمى "طبيعية"، إذ داخلها " ... تكون المبادلات ... " من حيث المبدأ. " ... أكثر كثافة مقارنة مع باقي العالم، في غياب الحواجز أمام المبادلات ... " (ب. كروغمان؛ الجغرافية والتجارة Geography and Trade، ميتهريس، 1991).

وينطبق وصف المنطقة الاقتصادية الطبيعية عموما على فضاء شمال أفريقيا. إذ يملك في نفس الوقت معظم العوامل البنوية للسوق المتكامل الحيوي، بوجود سكان قُدّر عددهم سنة 2012 بما يناهز 200 مليون فرد (90 مليون فرد في بلدان اتحاد المغرب العربي الخمسة)، ويبلغ متوسط إجمالي الناتج الداخلي الإسمي 4.400 دولار للفرد، واتصال الفضاء المادي والمستوى الجيد للبنيات الأساسية الخاصة بالنقل. إلا أن البيانات العملية توضح بأن إمكانات التجارة بين بلدان شمال أفريقيا غير مستغلة بما فيه الكفاية. وبعبارة أخرى، لم يشكل امتلاك هذه المنطقة دون الإقليمية لمعظم محددات السوق ذات الأداء الجيد (مستوى الدخل للفرد، واتصال الفضاء المادي والقرب، وتطور البنيات الأساسية، والصلات اللغوية

<sup>1</sup> ر. بالدوين، "Openness and Growth: What's the Empirical Relationship?"، المكتب الوطني للأبحاث الاقتصادية، WP9578، آذار/مارس (2003).

غروسمان وهلممان : "Endogenous Innovation in the Theory of Growth"، مجلة الأفاق الاقتصادية 'The Journal of Economic Perspectives'، الجزء 8، 1994.

<sup>2</sup> اللجنة الاقتصادية، "تقييم التكامل الإقليمي في أفريقيا-التقرير الرابع"، 2010

<sup>3</sup> منظمة التجارة العالمية؛ قاعدة بيانات اتفاقات التجارة الإقليمية ؛ تشرين الثاني/أكتوبر 2012

(الثقافية) شرطا كافيا لتحقيق مستوى عال في التجارة بين بلدانها. بالفعل، لقد تضاعفت التجارة البينية الإقليمية ما بين 2007 و2012، من 4,8 ملايين دولار إلى حوالي 10 ملايين دولار من حيث القيمة المطلقة، وساهم هذا النمو في ازدهار التجارة الإجمالية في المنطقة دون الإقليمية، التي نمت بأكثر من الربع في نفس الفترة. وتعتبر الدينامية المقارنة للتدفقين معا عن تطور سريع في المبادلات البينية الإقليمية. إلا أنه يتعين تقييم هذا الأداء من منظور نسبي، إذ أن لم تتجاوز هذه المبادلات 4,8 بالمائة من مجموع التدفقات التجارية للبلدان المعنية لسنة 2012. ويُعد هذا المعدل ضعيفا جدا مقارنة مع المتوسط القاري (12 بالمائة)، ويبرز بأن التجارة البينية في شمال أفريقيا ما تزال هامشية. وتُفسر العديد من العوامل هذا الوضع، وتنتج عنها آثار تتفاعل فيما بينها. ونذكر منها على وجه الخصوص '1' تفرُّق الاقتصادات – الناتج عن استمرار الحواجز الجمركية وغير الجمركية أمام التجارة البينية الإقليمية؛ و'2' ارتفاع التكاليف ذات الصلة. وسلط بيردي (2005)<sup>4</sup> الضوء خصوصا على أثر التكاليف التجارية المرتفعة على الصادرات في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. وتتسبب هذه التكاليف في تقليص فرص التصدير، ويمكن تفسيرها بوضوح بكل من ضعف التكامل بين الاقتصادات ومكانم النقص في الأطر التنظيمية الوطنية. وبعد اعتماد الاتفاق بشأن تيسير المبادلات المسمى "اتفاق بالي" شهر كانون الأول/ديسمبر 2013، أصبحت تقليص هذه التكاليف يمثل بالنسبة لمنظمة التجارة العالمية تحديا من جهة، ووسيلة استراتيجية لتشجيع التجارة العالمية من جهة أخرى.

## التعليل

تجسدت بعض نتائج تكثيف التجارة العالمية الناجم عن انخفاض الرسوم الجمركية والإلغاء التدريجي للحصص في الضغط المتزايد على السلطات العمومية – لاسيما الجمارك، وفي ارتفاع تكاليف المعاملات وأجال دراسة الملفات عند الحدود بالنسبة للفاعلين الاقتصاديين. وتشمل هذه التكاليف تكاليف مباشرة (الوثائق، وغيرها من المعلومات اللازم توفيرها، وأداء حقوق ورسوم الدخول، ومطابقة المعايير التقنية والصحية، وتكاليف التخزين في مستودعات الجمارك) وتكاليف غير مباشرة مثل آجال الانتظار، واختلاف التشريعات بين البلدان، وغياب التعاون بين المصالح الحدودية. ويمثل كل من المدة اللازمة لإنجاز الإجراءات الشكلية الجمركية وغيرها من الإجراءات الإدارية، والتكاليف المرتبطة بجودة خدمات الإمداد والبنيات الأساسية، وعدد نقط المراقبة على المحاور الطرقية، بعضا من التكاليف "الخفية" للمبادلات العابرة للحدود، وهي تكاليف تمثل خسارة الفرص التجارية ومسببات لارتفاع ثمن المنتج النهائي الذي يدفعه المستهلك.

وحسب الدراسات الاستقصائية التي أنجزتها منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (2005)<sup>5</sup>، يمكن أن تبلغ التكاليف غير المباشرة وحدها 2 إلى 15 بالمائة من قيمة المنتجات المتبادلة. وتتحدد الآثار الحقيقية على سعر السلع وعلى فعالية المبادلات، المعبر عنها بالتأخير وغياب مصداقية إجراءات التخليص من الجمارك، حسب طبيعة المنتجات المتبادلة، علما أن المنتجات القابلة للتلف أو ذات مدة صلاحية محدودة قد تستلزم تكاليف حفظ إضافية، بغض النظر عن التلف اللارجعي. وقد يصبح غياب الوضوح بشأن آجال الانتظار وتكاليف النقل الحقيقية بين البلدان عامل تعطيل إقامة سوق حقيقية وتنشيط المستثمرين. كما أوضحت الدراسات الاستقصائية نفسها بأن البلدان النامية تتمتع بإمكانية الاستفادة الجمة

<sup>4</sup>ن. بيردي، "Toward a Pan-Arab free trade area: Assessing trade potential effects of The Agadir Agreement"، البلدان النامية، 2005.

<sup>5</sup>منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي؛ تكاليف تيسير المبادلات ومزاياها؛ تشرين الثاني/نوفمبر 2005.

من تدابير تيسير التجارة، بنسبة 65 بالمائة من الأرباح العالمية، مقارنة مع بلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي. ويمكن تفسير هذا الوضع سواء '1' بهوامش تحسين أداء الأنظمة الإدارية في البلدان النامية؛ '2' أو بطبيعة صادراتها التي تتألف في مجملها من منتجات أساسية لاسيما منها المنتجات الغذائية، وهي حساسة جدا تجاه الآثار السلبية للتدبير غير الفعال للإجراءات الشكلية عند الحدود.

ويبين التقرير الخامس لتقييم التكامل في أفريقيا الذي أعدته اللجنة الاقتصادية لأفريقيا بأن سيناريو إنشاء منطقة التبادل الحر القارية<sup>6</sup> إذا صاحبه تحسين تيسير التجارة سيساهم في رفع المبادلات البيئية الأفريقية إلى 21,9 بالمائة بحلول 2022 مقابل 10,2 بالمائة سنة 2010، مع تحقيق تطور ملموس جدا في تجارة المنتجات المصنعة، لاسيما بالنسبة لشمال أفريقيا. ويشمل تيسير التجارة كلا من تقليص الأجال وتبسيط المعايير والإجراءات والشكليات اللازمة لتنقل السلع ورفع اليد عنها وتخليصها، سواء عند الاستيراد أو التصدير أو العبور. ويتضمن تيسير التجارة أيضا تطوير البنيات الأساسية وعمليات الإمداد ذات الصلة، وتدبير الحدود، ومن منظور أعم يشمل أيضا تدبير مناخ الأعمال، ومحاربة الفساد وتقليص البيروقراطية. ومن حيث الآثار على الاقتصاد، يمكن أن يتزامن تقليص التكاليف غير المباشرة الخاصة بالمعاملات التجارية الدولية مع تقليص التعريفات الجمركية. ويحمل تيسير التجارة المكاسب سواء للمقاولات أو البلدان أو المستهلكين. فترجح المقاولات من حيث الإنتاجية والتنافسية إذ تتحسن شروط وأجال تسليم منتجاتها، وتتمكن الحكومات من تحسين إيراداتها العمومية بفضل زيادة فعالية الإجراءات عند الحدود عبر معالجة عدد أكبر من التدفقات التجارية ومحاربة الغش، ويتمتع المستهلكون بأوسع اختيار من المنتجات بأفضل ثمن، بالنظر لانخفاض التكاليف المرتبطة مكوث المنتجات عند الحدود.

وتملك شمال أفريقيا مستوى جيدا من البنيات الأساسية في النقل، لاسيما النقل الطرقي والبحري. وأصبح الطريق العابر لأفريقيا بين القاهرة ودكار معبدا بنسبة 99 بالمائة (13.195 كيلومتر) وتستجيب الروابط الطرقية بين المغرب والجزائر وتونس كلها تقريبا لمعايير الطرق السيارة. من جهة أخرى، انعكست كثافة الرواج البحري العابر للمتوسط انعكاسا إيجابيا على تنمية الشبكة المينائية وتحديثها، عبر بناء العديد من المحطات الكبرى للحاويات مثل ميناء طنجة المتوسطي (المغرب)، وجنن (الجزائر)، والنفیضة (تونس). إلا أنه يتعين بذل المزيد من الجهود في هذه المنطقة دون الإقليمية لترقى خدمات الإمداد ومعالجة السلع عند الحدود إلى المعايير الدولية من حيث الكلفة والفعالية. وحسب مصرف التنمية الأفريقي<sup>7</sup>، تتطلب الإجراءات الشكلية للتصدير في شمال أفريقيا ما متوسطه 23 يوما و7 وثائق إدارية، مقابل 10,5 أيام و4 وثائق في بلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي. وفيما يتعلق بالواردات، تتراوح الأجال ما بين 17 يوما في المغرب، و42 يوما في موريتانيا، مقابل 12,6 في بلدان الاتحاد الأوروبي. ويبلغ المعدل المتوسط للسلع التي تخضع للتفتيش المادي 50 بالمائة، مقارنة مع 10 بالمائة في المتوسط بالنسبة للبلدان المتقدمة. وقيسالمؤشر التجميعي للأداء اللوجستي 2007-2014 الخاص بالبنك الدولي حسب سلم من 1 إلى 5 فعالية البنيات التجارية، والنقل والخدمات ذات الصلة (تنظيم الحمولات، تتبع الأمانات واقتاؤها...)، ويبين ضعف مستوى تنافسية المنطقة دون الإقليمية، علما أن بلدان شمال أفريقيا يتصنف أفضلها في الرتبة 62 عالميا (المغرب) وآخرها في الرتبة 157 عالميا (السودان)<sup>8</sup>، وأغلب مؤشرات فعالية هذه البلدان أقل من 3.

<sup>6</sup>اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، التقرير الخامس لتقييم التكامل في أفريقيا، "نحو إنشاء منطقة التبادل الحر القارية"، 2012.

<sup>7</sup>مصرف التنمية الأفريقي؛ تحرير إمكانات شمال أفريقيا بفضل التكامل الإقليمي؛ حزيران/يونيه 2012

<sup>8</sup>مؤشر الأداء اللوجستي، الإمدادات التجارية في الاقتصاد العالمي، البنك الدولي؛ 2014

**الجدول 1 : مؤشر الأداء اللوجستي ؛ التصنيف التجميعي 2007-2014 / 166 بلدا**

المرتبة حسب المؤشر	الجمارك	البنيات الأساسية	الشحنات الدولية	جودة الإمدادات والتنافسية	التتبع والافتقار	المدة
111	95	113	112	125	122	112
63	64	61	77	58	62	82
132	122	144	137	136	100	132
62	73	48	61	73	71	63
145	146	105	151	141	138	136
157	158	159	157	140	150	160
74	94	81	62	88	82	64

المصدر : تحقيق الروابط من أجل المنافسة – الإمدادات التجارية في الاقتصاد العالمي ؛ (Connecting To Trade Logistics in the Global Economy - Compete)؛ البنك الدولي ؛ 2014

وفي نفس السياق، يقيس مؤشر تيسير التجارة الخاص بالمنتدى الاقتصادي العالمي الدرجة التي تقوم بها مختلف الاقتصادات بإنشاء المؤسسات وإحداث السياسات والخدمات التي تسهل حرية تنقل السلع عبر الحدود حتى بلوغها وجهتها. ومن بين 132 دولة خضعت للتقييم سنة 2012، تتصنف تونس وحدها ضمن النصف الأول من الترتيب، في حين تتراوح رتب البلدان الأخرى ما بين الرتبة 64 و125 عالميا.

**الجدول 2 : مؤشر تيسير التجارة ؛ تصنيف سنة 2012 / 132 بلدا**

البلد	المؤشر العام/ 132 بلدا	المؤشر الفرعي : الوصول إلى السوق	المؤشر الفرعي : تدبير الحدود	المؤشر الفرعي: البنيات الأساسية للنقل والاتصالات	المؤشر الفرعي: بيئة الأعمال
تونس	44	53	44	53	37
المغرب	64	107	51	57	55
مصر	90	113	76	60	93
الجزائر	120	127	108	93	120
موريتانيا	125	118	115	126	121

المصدر : المنتدى الاقتصادي العالمي ؛ التقرير عن تيسير التجارة الدولية (The Global Enabling Trade Report) ؛ 2012

ورغم التساؤلات التي يمكن طرحها بشأن مصداقية ووجاهة المتغيرات والبيانات المستخدمة، تبين هذه التقييمات وجود العديد من أوجه ضعف الأداء، وبالتالي حجما كبيرا من إمكانات الرفع من الفعالية وتحسين تنافسية المنتجات المصدرة من شمال أفريقيا. وتسجل جمع بلدان المنطقة دون الإقليمية تأخرا – بدرجات متفاوتة- لاسيما من حيث جودة الخدمات اللوجستية، وخدمات الإدارات الموجودة على الحدود، واقتفاء الشحنات وأجال تسليمها. ويساعد أيضا تحليل مختلف المؤشرات الفرعية المفصلة في الجدولين من ملاحظة غياب مجال للمزايا النسبية الواضحة مقارنة مع باقي العالم، وتفاوتات ملحوظة بين البلدان فيما يتعلق بالمجالات ومستويات الأداء. ومن جهة أخرى يشير مصرف التنمية الأفريقي<sup>9</sup> إلى أن الأداء اللوجستي في شمال أفريقيا في مجمله- يتحدد عبر "... الممارسات والخدمات التي تدعم التجارة مع الاتحاد الأوروبي، والتي لا تستجيب بالضرورة للاحتياجات الخاصة فيما يتعلق بتكامل النقل الطرقي، والعبور والمراقبات عند الحدود داخل هذه المنطقة".

<sup>9</sup> مصرف التنمية الأفريقي، مرجع مذكور سابقا، الصفحة 130.

وفي مجال النقل البحري على وجه الخصوص، تسجل بلدان شمال أفريقيا تأخر ملحوظا جدا، باستثناء مصر التي استفادت تاريخيا -بفضل قناة السويس- من تصنيف جيد من حيث الربط بالنقل الدولي، والمغرب الذي تحسن مؤشر ربطه البحري منذ 2008 بفضل ميناء طنجة المتوسطي. ويمكن اعتبار تجربة ميناء طنجة المتوسطي ونجاحه في استقطاب التدفقات الدولية لحاملات الحاويات مثلا عن "الممارسات الحميدة" -من بين مزايا أخرى- في هذه المنطقة دون الإقليمية فيما يخص إمكانيات تحقيق المكاسب من حيث التنافسية والربط الدولي. إلا أنه وعلى غرار قناة السويس، يستلزم هذا النوع من المشاريع الشرط المبدئي المتمثل في التمويع الجغرافي الاستراتيجي، والاستثمارات المالية الضخمة، والبنيات الأساسية الهائلة المصاحبة (الشبكة الطرقية والسككية وغيرها). وبما أن هذه الشروط لا تتوفر في جميع بلدان هذه المنطقة دون الإقليمية، سيساعد الإدماج المكثف للبنيات الأساسية الوطنية داخل شبكة شمال أفريقيا تتضمن الخدمات المينائية، في تحقيق مكاسب ملموسة من حيث تيسير التجارة، عبر تحسين الأداء اللوجستي وتحسين الربط بالنقل البري بين البلدان والنقل البحري الدولي.

ويتعين على بلدان شمال أفريقيا أن تتخرب بحماس في هذه الرؤية. ويُعد تيسير المبادلات -وينبغي أن يظل- رافعة للسياسات الوطنية لتنمية التجارة الخارجية، ووسيلة لمواكبة اتفاقات التبادل الحر القائمة أو في طور الإبرام في المنطقة دون الإقليمية (أكادير، الاتفاق العام للتعريفات الجمركية والتجارة، الاتفاقات الثنائية، مشروع منطقة التبادل الحر بين بلدان المغرب العربي).

ويتعين أن تتزامن إزالة الحواجز الجمركية وغير الجمركية مع تبسيط الإجراءات الجمركية وتقليص التكاليف وأجال النقل بين البلدان التي ما يزال يتسبب فيها العدد المرتفع للوثائق الإدارية المطلوبة، وتعدد المراقبات الطرقية وعند الحدود أو طول مدتها. ويتعين صياغة مخطط عمل إقليمي لهذا الغرض، وتنفيذ بطريقة متزامنة مع انطلاق منطقة التبادل الحر لاتحاد المغرب العربي، أو قبل انطلاقها. ويشمل هذا المخطط على وجه الخصوص الارتقاء إلى معايير المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل الطرقي والبحري، وتنسيق التسميات الجمركية، واعتماد نموذج وحيد وموحد للتصريح لدى الجمارك، وتطوير الشبائيك الموحدة وإزالة الطابع المادي عن الإجراءات الشكلية على الحدود، وتنسيق حمولة محور العربات وأحجام عربات نقل السلع بين البلدان، والشبكة الإقليمية للكفالة الخاصة بالسلع العابرة، والتعاون بين الإدارات الوطنية للجمارك، بما في ذلك إنشاء المراكز الحدودية المتكاملة أو المتراكمة وتبادل المعلومات الإلكترونية عن المعاملات بين الشركات والزبائن وتلك الخاصة بالزبائن فيما بينهم. وسيندرج هذا المخطط في الآن ذاته في هدف تنمية التجارة بين الإقليمية التي تسعى إليها أطر التعاون القائمة (اتحاد المغرب العربي، تجمع دول الساحل والصحراء، أكادير، الاتفاق العام) وفي المقاربة المنسقة لتنفيذ الاتفاق المعني بتيسير المبادلات المبرم شهر كانون الأول/ديسمبر 2013 ببالي (أندونيسيا) في إطار منظمة التجارة العالمية.

ومن منظور مهمته في دعم "تيسير التعاون، والتكامل والتنمية الاقتصادية على المستوى دون الإقليمي"، يسعى مكتب شمال أفريقيا التابع للجنة الاقتصادية لأفريقيا إلى مواكبة بلدانه الأعضاء ومؤسساتهم المعنية بالتعاون في جهودها المبذولة لبناء قدرات "صياغة مخططات وسياسات تنبني على بيانات واقعية..."، بهدف تحقيق التحول الهيكلي والتكامل الاقتصادي في المنطقة دون الإقليمية. من جهة أخرى، يقترح برنامج أنشطة المكتب لسنة 2014 -من بين تدابير أخرى- تنظيم اجتماع خبراء مخصص في موضوع "النقل الدولي وتيسير التجارة في شمال أفريقيا".

## الأهداف

ويتمثل الهدف العام للاجتماع في المساعدة على تسريع عملية التكامل الإقليمي، في بعدها "تطوير التجارة البينية في شمال أفريقيا". ويتمثل الهدف الفرعي في اقتراح مشروع المخطط الإقليمي لتيسير التجارة، ولأسيما النقل والعبور بين بلدان شمال أفريقيا، وذلك بناء على دراسة تمهيدية. ويتعلق الأمر إذن بصياغة إطار عمل مشترك انطلاقا من تشخيص مكامن النقص الرئيسية أو مجالات التأخير المحددة، من أجل '1' رفع مستوى أداء الإدارات الحدودية وجودة الخدمات اللوجستية، و'2' المواكبة المستمرة لمبادرات تنمية المبادلات والتكامل الإقليمي القائمة في هذه المنطقة دون الإقليمية. وسيتناقش الخبراء من أجل إدخال التحسينات على الخلاصات الرئيسية والتوصيات الواردة في وثيقة عمل الاجتماع، واعتمادها. وسيتم تجميع نتائج الاجتماع والدراسة التمهيدية ضمن إصدار موجه للجهات المعنية الرئيسية: الإدارات الوطنية، والهيئات الوطنية المعنية بتأطير المهنيين في النقل والعبور بين البلدان، والأمانة العامة لاتحاد المغرب العربي، والاتحاد المغربي لأرباب العمل، والشركاء الدوليين الذين ينكبون على مواضيع النقل الدولي وتيسير التجارة.

## المشاركة

وسيشهد الاجتماع مشاركة خبراء وطنيين ودوليين في الجمارك، والنقل والعبور الدوليين، والتجارة الخارجية، والتكامل الإقليمي، وتكنولوجيا المعلومات والاتصال، والقطاع الخاص، والمجتمع المدني.

## تاريخ ومكان انعقاد الاجتماع

سينعقد الاجتماع بالرباط (المغرب) يومي 25 و26 أيلول/سبتمبر 2014.

## لغات العمل

تدور أشغال الاجتماع باللغات العربية والفرنسية والإنجليزية.

## الوثائق

تشتمل وثائق الاجتماع على وثيقة العمل التي صاغها المكتب ومداخلات المشاركين.