



الورقة الزرقاء

نحو نظام نقل أوروبي متوسطي
متكامل ومترابط

سياسات وأولويات النقل
المتوافق عليها من
قبل الشركاء المتوسطيين

ملخص تنفيذي

نوفمبر ٢٠٠٥

الورقة الزرقاء

نحو نظام نقل أوروبي - متوسطي متكامل ومتربط

ملخص تنفيذي

أ - الخلفية

خلال السنوات الأخيرة، قام الشركاء المتوسطيون ببذل جهود كبيرة وبإدخال إصلاحات واسعة، على عدة جهات ومختلف المستويات، لتحسين أنظمة النقل في بلادهم . ولقد إستهدفت هذه الإصلاحات تعزيز الإدارات وإعادة تنظيم المؤسسات، فتح قطاع النقل، تحسين سياسات النقل والأطر التنظيمية والتشريعية لها، التركيز على إستدامة النقل وعلى أبعاده الإجتماعية والبيئية، بالإضافة إلى القيام بإستثمارات مهمة لتحديث البنية التحتية . بالتالي، ونتيجة لهذه الإصلاحات، لقد تطورت اليوم الهيكليات التنظيمية لإدارات ومؤسسات النقل في البلدان المتوسطية إلى حد كبير، وتم رفع مستوى قدراتها التقنية و عناصرها البشرية بشكل ملحوظ . كما تقدم فتح أسواق وخدمات النقل أمام القطاع الخاص إلى حد بعيد، حيث أصبح حالياً قطاع النقل البري الدولي للبضائع محرراً إلى درجة عالية، كما أن قطاعي النقل البحري والجوي يلحقان عن كثب على نفس النهج . بالإضافة إلى ذلك، لقد تحسنت كثيراً أوجه السلامة والأمن والبيئة لقطاع النقل . وأخيراً، وليس آخراً، أصبح الآن جزء كبير من البنية التحتية لشبكات النقل في مكانه، مع وجود خطط لتطوير وتوسيع هذه الشبكات في المستقبل.

بالإضافة إلى الجهود الفردية للدول التي يتم بذلها على الصعيد الوطني، توجد أيضاً عدة مبادرات وبرامج مشتركة تهدف إلى زيادة التعاون بين الدول المتوسطية في مجال النقل على الصعيد الإقليمي (أو الشبه إقليمي) . بالتحديد، فإن عدة منظمات مثل جامعة الدول العربية (Arab League) والهيئة الإقتصادية والإجتماعية لغرب آسيا (ESCWA) وإتحاد المغرب العربي (Arab Maghreb Union) تقوم بدور نشيط لتفعيل هذا التعاون، وتسهيل حركة إنتقال الأشخاص والبضائع عبر الإقليم.

كما أن الإتحاد الأوروبي قد قام أيضاً برفع مستوى التعاون مع الدول المتوسطية بشكل ملحوظ في مجال النقل . بالتحديد، وضمن إطار الشراكة الأوروبية - المتوسطية التي أصبح لها الآن في الوجود عشر سنين منذ إتفاق برشلونة، تم إطلاق عدة مبادرات للتعاون الإقليمي مثل مشروع النقل الأوروبي - المتوسطي (EuroMed Transport Project) . بالإضافة إلى ذلك، فإن سياسة الجوار الأوروبي (European Neighbourhood Policy) توفر الآن قاعدة متينة لتقوية التعاون مع الدول المتوسطية على مستوى ثنائي في عدة شؤون

منها النقل . كما تم إعداد عدة مشاريع تهدف إلى تحسين الأبعاد المختلفة والمتعددة لنظام النقل الإقليمي، منها ما قد انتهى و منها ما هو قيد الإنجاز . بالإضافة، فإن التمرين أو الدراسة التي تقوم بها المجموعة العالية المستوى (High Level Group) حول مد شبكة النقل الأوروبية (Trans-European Transport Network) إلى البلدان المجاورة هي حاليا بصدد تحديد عدد من محاور النقل الأساسية ومجموعة من المشاريع الأولوية على هذه المحاور التي سوف تتيح ربط شبكة النقل التابعة للإتحاد الأوروبي مع شبكات النقل في الأقاليم المجاورة، ومنها شبكة النقل في الإقليم المتوسطي.

إلا أنه بالرغم من الإهتمام المتزايد الذي يتم إعطاؤه لشؤون النقل في الإقليم المتوسطي، وبالرغم من التقدم المهم الذي تم إحرازه بالإصلاحات المتعلقة بسياسة وتنظيم وفعالية وإقتصادية والبنية التحتية للنقل، لا تزال توجد ضرورة ملحة وحاجة ماسة للقيام بالمزيد من هذه التحسينات والإصلاحات.

ب - أهداف وسياق الورقة الزرقاء

تشكل الورقة الزرقاء إمتدادا مباشرا وتكملة طبيعية لعملية الإصلاح لقطاع النقل التي قامت ببدءها البلدان المتوسطية، كما تلعب دورا أساسيا لضمان تكملة هذه العملية وإنهائها بسرعة ونجاح . تهدف الورقة الزرقاء إلى تحديد الإتجاهات الرئيسية التي يجب إتباعها لتحقيق نظام نقل إقليمي فعال، مستدام ومتعدد الوسائط قادر على ربط البلدان المتوسطية مع بعضها بطريقة مناسبة، بالإضافة إلى ربط هذه البلدان مع الإتحاد الأوروبي . وهذا بالتالي يساهم في تحقيق هدف أكبر هو تسهيل خلق منطقة تجارة حرة أوروبية - متوسطية، وتفعيل النمو والإزدهار الإقتصاديين للإقليم . بإختصار، تهدف الورقة الزرقاء إلى إنجاح اتفاق برشلونة الذي تم عقده عام 1995، وإلى إنشاء علاقات جوار مثمرة بين الإتحاد الأوروبي و الإقليم المتوسطي.

إن السياق الذي تم فيه تحضير الورقة الزرقاء فريد من نوعه، إذ أنه يمثل نموذجا حقيقيا وأصليا للتعاون الإقليمي . بالتحديد، إن الورقة الزرقاء هي عبارة عن "وثيقة مشتركة" تجسد الجهود الحثيثة والكثيفة التي تم بذلها من قبل القمة الأوروبية - المتوسطية للنقل Euro-Mediterranean Transport Forum ، حيث قام عدة ممثلون رسميون ذو مستوى عال من وزارات النقل للدول المتوسطية والدول الأعضاء الأوروبية مع ممثلون رسميون للمفوضية الأوروبية برسم وتحديد رؤية مشتركة متبادلة وحررة حول كيفية المضي قدما بالإصلاحات المطلوبة في قطاع النقل . ولقد اعتمدت القمة في تحديد هذه الرؤية المستقبلية بشكل كبير وأساسي على التشخيصات والتحليلات والدراسات والمساعدات التقنية التي تم توفيرها من قبل مشرع النقل الأوروبي - المتوسطي . وقامت القمة بالأخذ بعين الإعتبار بنتائج وتوصيات عدد من المشاريع والدراسات المعنية، من أهمها تمرين المجموعة العالية المستوى . هذه الرؤية التي رسمتها القمة في الورقة الزرقاء سوف يتم إقرارها من قبل وزراء النقل للإقليم خلال أول مؤتمر أوروبي - متوسطي لوزراء النقل (الذي سوف يعقد

في مراكش، المغرب، في كانون الأول 2005) ، مما سوف يؤدي بالتالي إلى نشوء موقف موحد ومنظور مشترك حول كيفية تطوير نظام النقل الإقليمي في المستقبل.

إن الورقة الزرقاء طموحة جدا في نطاقها، حيث أنها تغطي الإقليم المتوسطي بالكامل من الناحية الجغرافية وتعالج وتدرس كافة أنماط وشؤون النقل . كما أنها تعرف بوضوح المشاكل الرئيسية التي تعرقل حاليا تطور وتقدم نظام النقل الإقليمي، وتقترح سياسة شاملة قادرة على التصدي لهذه المشاكل وتوجيه النمو المستقبلي لنظام النقل . وتحتوي الفقرات التالية على وصف مختصر لهذه المشاكل الرئيسية والسياسة المقترحة.

ج - المشاكل الرئيسية التي تعرقل تطور نظام النقل الإقليمي

توجد حاليا عدة مشاكل رئيسية تجب معالجتها و عدة تحديات تجب مواجهتها لضمان تقدم وتطور نظام النقل الإقليمي الأوروبي - متوسطي . إن هذه المشاكل منتشرة وموجودة عمليا في كافة البلدان المتوسطية، مع إختلاف طبيعة وحجم هذه المشاكل من بلد إلى بلد . إذا لم تتم إزالة هذه المشاكل بسرعة، سوف تسود حالة من عدم الفعالية على نظام النقل الإقليمي مما سيؤدي بالتالي إلى ارتفاع في تكاليف النقل وزيادة في المدد الزمنية للرحلات وانخفاض في مستوى الخدمات، و ذلك لحركة الأشخاص كما البضائع. و يمكن تقسيم وتصنيف هذه المشاكل على النحو التالي:

1- مشاكل متعلقة بالهيكلية التنظيمية

- مستويات الحكم الذاتي التي تم إعطائها لإدارات النقل المركزية على الصعيدين المالي والإداري لا تساهم بشكل كاف بجعل عمل هذه المؤسسات أكثر فعالية.
- إدارات النقل المركزية لا تزال غير متكرسة كليا لمهمتها الأساسية المتمثلة بوضع سياسات و قوانين وتنظيمات النقل، وليست منفصلة بالكامل عن عملية الإدارة اليومية لقطاع النقل.
- العناصر البشرية غير متطورة بالشكل الأمثل، كما أن قدرات وإمكانيات إدارات النقل المركزية لا تزال بحاجة إلى المزيد من التقوية .
- الترتيبات المؤسساتية الحالية لا تدعم بشكل كاف عملية التنسيق بين مختلف الإدارات المعنية في نفس البلد، وبالتالي لا تضمن التوافق الكلي لمختلف السياسات الوطنية التي تؤثر على قطاع النقل (النظام الضريبي، السياسة البيئية، السياسة الاجتماعية، الخ) .
- الهيكليات المؤسساتية الحالية لا توفر الدعم المناسب لعملية التنسيق بين إدارات النقل المركزية في مختلف البلدان المتوسطية، وبالتالي لا تضمن الانسجام الإقليمي الكامل للسياسات والتنظيمات المتعلقة بالنقل الدولي .

٢- مشاكل متعلقة بشبكات البنية التحتية

• إن العناصر والمكونات الأساسية لشبكة النقل الإقليمية موجودة إلى حد معين، إلا أنها في غالب الأحيان بحاجة إلى المزيد من التحسين أو التوسيع أو التمديد . وتتراوح الشوائب بين طرق بحاجة إلى إعادة تأهيل أو توسعة، إلى خطوط سكك حديد غير موجودة يجب مدها، إلى محطات مستوعبات في المرافئ بحاجة للتوسعة، الخ.

• إن الحالة الجسدية لشبكات النقل لا تدعم بشكل كاف الترابط والتماسك الإقليمي، سواء على المستوى الجنوبي - جنوبي (أي بين البلدان المتوسطية) أو على المستوى الشمالي - جنوبي (أي بين الإتحاد الأوروبي والإقليم المتوسطي).

٣- مشاكل متعلقة بسلسلة نقل البضائع المتعددة الوسائط - توجد حاليا عدة شوائب على طول سلسلة نقل البضائع المتعددة الوسائط، مما يمنع حدوث تدفق سهل وغير منقطع للبضائع بالشكل المطلوب عبر الأنماط والبلدان المختلفة:

• المرافئ لا تلعب دورها بشكل كاف كنقاط مركزية: الممارسات الإدارية المثلى والصحيحة لا تزال غير منتشرة كما يجب، ولم تتقدم إصلاحات المرافئ إلى الحد المطلوب بالنسبة إلى اعتماد اللامركزية في الإدارة و تحرير الخدمات.

• الأطر التنظيمية للنقل البحري لا تشجع كفاية ظهور سوق عادل ومفتوح ومعافى لهذا النوع من النقل، ولا تضمن الحصول على أعلى مستويات من الفعالية.

• قطاع النقل البري غير منظم بطريقة مثلى ولا يتمتع بالهيكلية الأفضل: تشتت و تجزؤ المشغلين المنفردين يسيطر على السوق، مستوى الإحتراف لهذه الصناعة لا يرقى كفاية إلى المستويات و المعايير العالمية، والاتفاقيات التي تنظم حركة النقل البري الدولية لا تزال بحاجة إلى المزيد من التحسينات والتعديلات.

• قطاع سكك الحديد لا يتم إستغلاله إلى إمكانياته القصوى: لم يتم إرخاء السيطرة المباشر للحكومات على هذا القطاع إلى الحد المطلوب، الدعم المالي لا يزال ضروريا في أغلب الأحيان وبمبالغ كبيرة، كما لم تتقدم كفاية عملية إصلاح وتحديث القطاع سواء بالنسبة إلى الشؤون التنظيمية أو تلك المتعلقة بالبنية التحتية.

• عملية عبور الحدود غير إنسيابية بالشكل الأمثل: ممارسات الجمارك غير مبسطة كما يجب، مستوى التقيد بالاتفاقيات الدولية غير كاف، ومستوى الإحتراف والتطور لصناعة شحن البضائع Freight Forwarding Industry لا يرقى كفاية إلى المستويات العالمية.

• مفهوم النقل المتعدد الوسائط غير متقن بالشكل المطلوب: الممارسات المستخدمة في وضع خطط النقل لا تزال بحاجة إلى المزيد من التحسين، الأساليب المعتمدة لربط وتبادل تشغيل شبكات النقل غير متطورة كما يجب، كما أن الوسائل المستعملة في لوجستية النقل وتكنولوجيا المعلومات لا ترقى إلى المستويات المثلى.

٤- مشاكل متعلقة بالنقل الدولي للأشخاص - توجد حاليا عدة شوائب تعيق استغلال
الإمكانات القصوى لقطاع النقل الجوي الدولي، الذي يشكل الوسيلة الرئيسية لنقل
الأشخاص بين بلدان الشركاء المتوسطيين و بين هذه الدول والإتحاد الأوروبي:

- الأطر التنظيمية لأسواق النقل الجوي لا تدعم كفاية ظهور منافسة عادلة وصحيحة
ومفتوحة أمام الجميع، كما أنها لا تضمن تحقيق أعلى المستويات من الفعالية.
- الإنتقال من استعمال الإتفاقيات الثنائية التقليدية التي تنظم تبادل الحركة الجوية بين
البلدان إلى استعمال اتفاقيات أكثر توجهها نحو فتح الأسواق لا يسير بالسرعة
المطلوبة لضمان النمو والتطور العاجل لقطاع النقل الجوي.
- إن عملية مجانية ومقاربة الطرق والوسائل المستعملة في إدارة الحركة الجوية
تتقدم ببطء وبشكل غير متواز بين الدول المتوسطية وتحتاج إلى المزيد من الاهتمام
والتسريع.
- لا يتم استغلال المطارات والمرافق الجوية بالطريقة المثلى، كما أن الإصلاحات
التي تم تحقيقها في هذا المجال لم تتقدم كفاية بالنسبة إلى إعتداد اللامركزية في
الإدارة وتحرير الخدمات.

٥- مشاكل متعلقة بإستدامة النقل

- الأطر التنظيمية التي تعالج أبعاد السلامة والأمن والبيئة لمختلف أنماط النقل غير
مقاربة مع تلك المتبعة في الإتحاد الأوروبي، كما أنها لا تتماثل مع التنظيمات
الدولية في بعض الأحيان.
- إن مفهوم أو ثقافة الإستدامة غير مندمج بالشكل المطلوب في الممارسات
المستخدمة في تخطيط النقل (على سبيل المثال، إن عملية تدقيق وتقييم أثر النقل
على السلامة والأمن والبيئة غير منتشرة كما يجب، أنظمة السلامة والإدارة
المعلوماتية غير موجودة بشكل كاف، الخ).
- بالنسبة للنقل البحري، لم يتم بعد إحتراف الوسائل المستخدمة في " تطبيق دولة
العلم - Flag State Implementation " و " ومراقبة دولة الميناء - Port State
Control " بشكل كامل، كما أن أنظمة حركة السفن (Vessel Traffic System) لا
توفر حتى الآن تغطية شاملة لكامل الخطوط الساحلية والمياه الإقليمية.
- إن موضوع "سلامة الطرق" لا يتم إعطائه الإهتمام المطلوب، كما أن الأبعاد
المختلفة لهذا الموضوع من ناحية التنظيم والتطبيق والبنية التحتية لا تزال غير
متطورة كفاية.

٦- مشاكل متعلقة بالتمويل

- إن عملية تخطيط الاستثمار في مجال النقل لا تزال غير متطورة نسبياً، مما لا يسمح بالتأكد من حجم التمويل الوطني الذي سوف يخصص لقطاع النقل في المستقبل.
- التنسيق بين مصادر التمويل المختلفة (وطنية ، إقليمية ودولية) لا يتم بطريقة مثلى، كما أن الميزانيات المتوفرة لا تستهدف دائماً المشاريع ذات الأولوية.
- لا تعتمد البلدان كفاية على الشراكة بين القطاعين العام والخاص وعلى حلول مبدعة للتمويل بالنسبة إلى بناء، تشغيل أو صيانة مشاريع النقل.

د - الإطار المقترح لسياسة النقل الإقليمية

لقد تم اقتراح إطار شامل لسياسة نقل جديدة للإقليم المتوسطي . ولقد تمت قولية هذا الإطار ليتناسب مع الاحتياجات الخاصة والمعينة لمختلف البلدان المتوسطية، كما تم تصميمه ليزيل المشاكل الرئيسية التي تكبح تطور نظام النقل الإقليمي . بالتحديد، يركز هذا الإطار على ستة أعمدة أساسية، كل منها مختلف عن الآخر في الطبيعة والنطاق . إلا أن جميع هذه الأعمدة متكاملة بالنسبة إلى تأثيرها ومفعولها، إذ أن دمجها يضمن تحقيق الأهداف المنشودة بنجاح، كما يضمن إنجاز عملية تحويل نظام النقل الإقليمي من حالة تفكك إلى حالة تجانس وترابط بطريقة فعالة. وبما أن كل بلد متوسطي يتميز بمستوى مختلف من التطور، فإنه من الواضح والطبيعي أنه يجب على البلدان المعنية أن تبذل جهوداً مختلفة لمواكبة التوجهات الأساسية للأعمدة. و تحتوي هذه الأعمدة على التالي:

١- تعزيز وتحديث الأبعاد المؤسسية للنقل - التأكد من وجود مؤسسات ذات كفاءة عالية في كل بلد لتوجيه ودعم والإشراف على التقدم المستقبلي لقطاع النقل. و يتم تحقيق هذا الأمر عبر التالي:

- إعادة التنظيم والهيكلية: إعادة تعريف واجبات وصلاحيات إدارات النقل المركزية لتركز حصرياً على وضع السياسات والقوانين والتنظيمات، مع الانسحاب كلياً من مهمة إدارة وتشغيل قطاع النقل . وهذا يشمل أيضاً زيادة مستوى الحريات الإدارية والمالية لهذه الإدارات المركزية، وتحسين ممارساتها وعملها إلى المستويات المثلى، بالإضافة إلى تمكين قنوات وآليات التنسيق بينها وبين مختلف الأطراف المعنية، على المستويين الوطني والإقليمي.
- تعزيز العناصر البشرية: تصميم وتنفيذ برامج تدريب مناسبة لرفع مهارات الموظفين الحاليين في إدارات النقل . ويشمل هذا أيضاً إنشاء أقسام مختصة بالإشراف على التطور الدائم والمستقبلي للعناصر البشرية لهذه الإدارات.

٢- ترابط و تلاحم شبكات البنية التحتية - ضمان وجود شبكة نقل متماسكة ومتبادلة التشغيل بشكل كلي بين البلدان المتوسطة من جهة، وبين هذه البلدان والإتحاد الأوروبي من جهة أخرى . ويمكن لتحقيق هذا الأمر عبر التالي:

- تقدير أنماط وأحجام حركات انتقال البضائع والأشخاص التي من المتوقع أن تسود في الإقليم في المستقبل، بناء على أساس موضوعي وعلمي
- تحديد الهيكل الأساسي لشبكة النقل الإقليمية، وذلك خلال تعريف المحاور والممرات الرئيسية المطلوبة لاحتواء حركات النقل المستقبلية التي تم تقديرها (وذلك على المستويين الشمالي - جنوبي والجنوبي - جنوبي)
- تحديد المشاريع التي يجب القيام بها على محور وكل ممر، سواء مشاريع إعادة التأهيل والتطوير أو مشاريع البناء الجديد، وذلك بعد تأكيد جدوى القيام بهذه الاستثمارات.
- تحديد الأولويات لهذه المشاريع، تقسيم تنفيذها على مراحل لتناسب مع النمو المتوقع لحركات النقل، وتحضير الخطط المالية المطلوبة لضمان حسن التنفيذ.

تجدر الإشارة هنا إلى أنه يتم القيام حالياً بهذا العمل عبر الدراسة التخطيطية الجارية لشبكة النقل المتوسطية Mediterranean Transport Infrastructure Network بالتنسيق والتكامل مع تمرين المجموعة العالية المستوى

٣- النقل البحري في صميم سلسلة إنسيابية ومتعددة الوسائط لنقل البضائع - ضمان الحركة الإنسيابية والسهولة للبضائع عبر البلدان المختلفة وأنماط النقل المتعددة، مع تركيز خاص على النقل البحري و المرافئ . ويمكن تحقيق هذا الأمر عبر التالي:

- إصلاح المرافئ : الحث على تغيير أصلي وحقيقي في ثقافة ومفهوم إدارة المرافئ وذلك عبر إتباع أساليب مختلفة ومتعددة منها زيادة اللامركزية في الإدارة، زيادة الإعتماد على مبدأ المتاجرة بالخدمات و/أو إدخال القطاع الخاص في الإدارة . وهذا الأمر يتطلب أيضاً تنمية مفهوم المجتمع المرفئي (Port Community) .
- طرق البحر السريعة (Motorways of the Sea): التركيز على مشاريع طرق البحر السريعة كأساس لتحسين تعددية الوسائط لقطاع النقل الإقليمي . وهذا الأمر يتطلب أيضاً تحسين النقل البحري عبر رفع مستوى الفعالية في المرافئ، وإعادة هيكلة وتنظيم شركات النقل البحري العامة، بالإضافة إلى دعم مشاركة القطاع الخاص في مجال الشحن البحري عبر أطر تنظيمية عصرية وسليمة.
- تحديث صناعة النقل البري للبضائع : تحسين الآليات المستخدمة لمنح التراخيص في هذه الصناعة، الحث على تكتل المشغلين المنفردين في شركات، وعمل اتفاق إقليمي شامل لمجانسة ومقاربة التنظيمات المتعلقة بالنقل البري الدولي بين البلدان المتوسطية من جهة، وبين هذه البلدان والإتحاد الأوروبي من جهة أخرى.

- وضع قطاع سكك الحديد في المنظور الصحيح: القيام بإصلاحات هيكلية أساسية (مثلا فصل إدارة البنية التحتية عن عملية التشغيل)، القيام باستثمارات مخططة بحرص في شبكات البنية التحتية لسكك الحديد، وضمان تبادل التشغيل في المستقبل لهذه الشبكات مع التركيز أولا على تبادل التشغيل على المستوى التنظيمي قبل المستوى الجسدي.
- تحسين الإنسيابية في عملية عبور الحدود: زيادة تبسيط ومجانسة الإجراءات الجمركية، توقيع وتطبيق الإتفاقيات الدولية المعنية بهذا الموضوع، وتطوير مستوى الإحتراف في صناعة شحن البضائع.
- إوفاء شروط مسابقة أخرى للنجاح: تنسيق وتحسين ممارسات تخطيط النقل إلى الحد الأمثل، الإعتماد على لوجستيات متطورة للنقل (مرافئ مركزية، منصات ومرافق ومحطات لوجستية، الخ) بالإضافة إلى إدخال أنظمة متطورة لتكنولوجيا المعلومات وبالأخص تقنية التبادل الإلكتروني للمعلومات (Electronic Data interchange).

٤- إستغلال الإمكانيات القصوى للنقل الجوي ودفع حركة النقل الجوية للأشخاص إلى الأمام - تحسين النوع الرئيسي لإنتقال الأشخاص في الإقليم، تحديدا نقل السياح عبر الجو . ويمكن تحقيق هذا الأمر عبر التالي:

- ضمان وجود سوق طيران عادل ومفتوح: ويشمل هذا فتح أسواق النقل الجوي (بالأخص لحركة النقل الدولية المجدولة) وذلك عبر تجنب احتكار شركات الطيران الوطنية لهذه الأسواق والسماح لشركات القطاع الخاص بالمشاركة في هذا العمل (أو بزيادة مستوى مشاركتها الحالي إذا كانت هذه المشاركة موجودة أصلا). هذا بالإضافة إلى توقيع وتطبيق إتفاقيات جديدة لتنظيم تبادل الحركات الجوية الدولية بين البلدان تعتمد على سياسة السوق المفتوح وتقوم على مبادئ العدالة والمساواة وعدم التمييز.
- إنشاء منطقة طيران وملاحة جوية أوروبية - متوسطة مشتركة: عقد وإكمال إتفاقيات أفقية مع الإتحاد الأوروبي لتصحيح الإتفاقيات الثنائية الحالية للنقل الجوي، ومن ثم عقد وإكمال إتفاقيات عامودية تهدف إلى فتح الأسواق وضمان التعاون التنظيمي والتقني في مجالات السلامة والأمن وإدارة الحركة الجوية وحماية البيئة للنقل الجوي.
- دمج وتوحيد المجال الجوي الأوروبي - متوسطي: تحقيق التجانس في إدارة الحركة الجوية (Air Traffic Management) بين الإتحاد الأوروبي والإقليم المتوسطي وذلك عبر دعم الإتفاقيات الحالية في هذا المجال الموجودة على الصعيد الشبه إقليمي، وربط هذه الإتفاقيات ببرنامج السماء الموحدة (Single Sky) ، مما يضمن بالتالي تحقيق سماء أوروبية - متوسطة مشتركة.
- إستغلال المطارات بالطريقة المثلى: ضمان الفصل الكامل بين تنظيم المطارات وإدارة المطارات، زيادة الاعتماد على مفهوم اللامركزية في الإدارة عند الإمكان، إضافة إلى زيادة الاعتماد على المبادئ التجارية في الخدمات.

٥- جعل النقل في الإقليم المتوسطي أكثر أمانا وإستدامة - ضمان حماية جميع المستخدمين والعامّة والأمالك والبيئية من تأثيرات نظام النقل . و يمكن تحقيق هذا الأمر عبر التالي:

- سفن أكثر أمانا على بحر أكثر نظافة: تعزيز إمكانيات وقدرات الإدارات والسلطات البحرية بالنسبة إلى الواجبات المتعلقة بتطبيق دولة العلم " Flag State Implementation " ومراقبة دولة المرفأ " Port State Control " وتحسين فعالية الآليات الإقليمية المستعملة حاليا في مجال مراقبة دولة المرفأ . هذا بالإضافة إلى مقاربة تشريعات النقل البحري مع التنظيمات الأوروبية وضمن شمولية تغطية أنظمة حركة السفن (Vessel Traffic Systems) لكامل أطوال الشواطئ وجميع مساحات المياه الإقليمية مما يتيح إمكانية التوصل أخيرا إلى نظام إقليمي لإدارة ومعلومات حركة السفن (Vessel traffic managent and information system).
- نقل جوي مستدام: مقارنة التشريعات المتعلقة بالنقل الجوي مع التنظيمات الأوروبية بالإضافة إلى تحسين مستوى التعاون والتكامل في إدارة حركة الجو كما ذكر سابقا.
- نقل بري مستدام: مقارنة تشريعات النقل البري الدولي (للطرق وسكك الحديد) مع التنظيمات الأوروبية في هذا المجال . هذا بالإضافة إلى تصميم وتنفيذ خطة عمل إقليمية لسلامة الطرق تعالج جميع نواحي السلامة سواء المتعلقة بالهيكلية التنظيمية للمؤسسات أو بالتطبيق أو بالبنية التحتية أو البنية الفوقية أو التكنولوجيا.
- دمج وإدخال ثقافة ومفهوم الإستدامة في تطوير البنية التحتية للنقل: ضمان القيام بتدقيق (Audit) وتقييم (Assessment) الأثر على السلامة والأمن والبيئة في جميع مراحل مشاريع النقل . هذا بالإضافة إلى الإعتماد المتزايد على أنظمة متطورة لإدارة ومعلومات النقل.
- إستخدام كامل إمكانيات وقدرات غاليليو: ترويج إستعمال تكنولوجيا الملاحة عبر نظام القمر الصناعي العالمي (Global navigation satellite system) في المستقبل، وبالأخص غاليليو في جميع أنماط واستخدامات النقل، مما يساهم بشكل مباشر بتحسين استمرارية النقل بالإضافة إلى الفعالية.

٦- التغلب على مصاعب التمويل - تأمين وجود أموال كافية لضمان تنفيذ الإستثمارات المطلوبة في البنية التحتية لقطاع النقل بالإضافة إلى تنفيذ أي مشاريع ضرورية أخرى . ويمكن تحقيق هذا الأمر عبر التالي:

- خطط التمويل الوطني: تحضير خطط للإستثمار الوطني تعرف بكل وضوح وشفافية حجم الأموال الوطنية التي سوف تخصص لكل قطاع في المستقبل خلال السنوات المقبلة ، ومن ضمنها قطاع النقل، من الميزانية العامة للحكومة.
- تعبئة مصادر التمويل الإقليمية والدولية على المشاريع الأولوية: هذا يتطلب تنسيق الأموال والميزانيات القادمة من مختلف المقرضين الإقليميين والدوليين لتفادي

تكرار الجهود، بالإضافة إلى تجميع هذه الأموال والميزانيات وتركيز إنفاقها على المشاريع التي هي ذات ضرورة وأولوية لنظام النقل الإقليمي ككل.

- طمأنة المستثمرين من القطاع الخاص وترويج الشراكة بين القطاعين العام والقطاع الخاص: إيفاء الشروط المسبقة اللازمة لإعطاء المستثمرين من القطاع الخاص الثقة للقيام باستثمارات في قطاع النقل، سواء في البنية التحتية أو المرافق أو الخدمات.



نوفمبر ٢٠٠٥