



الجمعية البرلمانية  
للاتحاد من أجل المتوسط



روما في 4 مارس 2011

## توصية

لجنة الشؤون الاقتصادية والمالية  
والشؤون الاجتماعية والتعليم

عن

شبكات النقل الأورومتوسطية

المقررون:- السيدة إينيس أيبالا سيندر - نائب رئيس لجنة الشؤون الاقتصادية والمالية والشؤون الاجتماعية والتعليم  
و عضو البرلمان الأوروبي

و  
- السيدة بناني سمريس والسيدة مباركة بويدا - عضوا البرلمان المغربي

و عن

مشروعات الاتحاد من أجل المتوسط - التقييم والرؤية للمستقبل

لجنة الشؤون الاقتصادية والمالية  
والشؤون الاجتماعية والتعليم

المقررون: - السيدة دومينيك فلاستو - عضو البرلمان الأوروبي و  
- السيد خوردي كسوكلا - عضو البرلمان الأسباني

واضعة في اعتبارها الحالة الراهنة لمختلف البلدان في منطقة البحر المتوسط الجنوبية، تدعو الجمعية البرلمانية للاتحاد من أجل المتوسط للدعم المعزز والعملي والسريع والفعال، ولا سيما في المجال الاقتصادي، من أجل مواكبة عملية التحول الخاصة به.

تلقت لجنة الشؤون الاقتصادية والمالية انتباه الدول الأعضاء للاتحاد من أجل المتوسط لخطر حدوث تدهور في الحالة الاقتصادية والمالية في منطقة البحر المتوسط بأسرها، وذلك نظرا لأثر الأحداث الاجتماعية والسياسية في مختلف بلدان المنطقة حول أسعار المواد الخام والمواد الغذائية.

وواضعة في اعتبارها الأحداث الأخيرة في بعض بلدان شمال أفريقيا، ترى لجنة الشؤون الاقتصادية والمالية أن هذا الوضع يتطلب نهجا جادا ومنسقاً، وأنه يحتاج للمعالجة بأقصى سرعة.

وفي إدارة الهجرة العاجلة والطاقة والوضع الاقتصادي، تسلط الضوء على التضامن الذي تقوم عليه الإجراءات التي يتخذها الاتحاد الأوروبي والاتحاد من أجل المتوسط. وتشدد أيضا على أنه يجب اتخاذ الإجراءات بطريقة مشتركة وإدراج الاستجابات المشتركة وأنه لا يجب ترك البلدان الأكثر تعرضا جغرافيا تتصرف بمفردها.

وفي هذا السياق، من أجل تخصيص الأدوات اللازمة بسرعة لاتخاذ الإجراءات العملية والفعال، تستحث الجمعية البرلمانية للاتحاد من أجل المتوسط إنشاء بنك التنمية الأوروبية ومتوسطي، كفرع لبنك الاستثمار الأوروبي، القادر على تلبية الحاجة التي أصبحت الآن واضحة لتحسين ظروف معيشة الناس في منطقة البحر المتوسط ، وذلك من خلال تنفيذ برامج لمكافحة الفقر والبطالة والإقصاء الاجتماعي. سيجعل إنشاء هذا البنك أيضا من الأسهل تلبية الاحتياجات الائتمانية للشركات الصغيرة والمتوسطة ومشاريع البنية التحتية الرئيسية التي تم تصورها بالفعل في قمة باريس للاتحاد من أجل المتوسط.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> أعربت عن تحفظات دول: ألمانيا ولاتفيا وهولندا والسويد

## شبكات النقل الأورومتوسطية

- مع مراعاة الورقة الزرقاء "نحو نظام نقل أورومتوسطي متكامل" التي تم وضعها ودراستها في إطار منتدى النقل الأورومتوسطي (نوفمبر 2005) وخطة العمل الإقليمية للنقل (RTAP) التي وضعها ودرسها فريق رفيع المستوى بشأن تمديد محاور أولوية النقل العابرة لأوروبا إلى البلدان المجاورة (ديسمبر 2005)؛
- ومع مراعاة الاستخلاصات الوزارية للمؤتمر الوزاري الأورومتوسطي حول النقل (مراكش، 2005/12/15)؛
- ومع مراعاة اتصالات المفوضية الأوروبية بشأن المبادئ التوجيهية للنقل في أوروبا والمناطق المجاورة (2007/01/31)؛
- ومع مراعاة الورقة الخضراء للمفوضية الأوروبية لشبكات النقل العابرة لأوروبا TEN-T: مراجعة السياسات "نحو شبكة نقل متكاملة أفضل عابرة لأوروبا في خدمة سياسة النقل المشترك" (2009/02/04)، وقرار البرلمان الأوروبي على الورقة الخضراء بشأن السياسة المستقبلية لشبكات النقل العابرة لأوروبا (2009/04/03)؛
- ومع مراعاة اتصالات المفوضية الأوروبية بشأن تقدم المحادثات التمهيدية بشأن التعاون في مجال النقل مع الدول المجاورة (2008/03/05)؛
- ومع مراعاة استخلاصات المؤتمر الوزاري في نابولي "مستقبل شبكات النقل العابرة لأوروبا: جعل أوروبا أقرب إلى جيرانها" (نابولي، 21-22 أكتوبر 2009)؛
- وختامًا مع مراعاة الإعلان العالمي لحقوق الإنسان، ولا سيما المادة 13 عن حرية تنقل الأشخاص،  
أ. حيث أن إعلان برشلونة 1995 يؤكد على "أهمية تطوير وتحسين البنى التحتية من خلال إنشاء نظام نقل فعال وأن "وصلات النقل المتبادل الكفء بين الاتحاد الأوروبي وشركائه المتوسطيين وبين الشركاء أنفسهم، فضلًا عن الوصول إلى سوق الخدمات في مجال النقل البحري الدولي - هي ضرورية لتطوير أنماط التجارة والتشغيل السلس للشراكة الأورومتوسطية؛

ب. وحيث أن نظام النقل الفعال والمستدام في إقليم البحر المتوسط لا يمثل فقط ضرورة اقتصادية واضحة للسيطرة على آثار العولمة، ولكن أمر ضروري أيضًا لنجاح منطقة التجارة الأورومتوسطية الحرة،

وأنة سوف يسهل علاقة جوار دينامية وناجحة فضلا عن التكامل المتزايد لاقتصاديات الشركاء المتوسطيين؛

ج. وحيث أن حوض البحر المتوسط يعد منطقة نقل عالمية إستراتيجية، لا سيما قناة السويس التي تمثل أقصر الطرق بين الشرق والغرب، ومقدارها 8 % من التجارة العالمية البحرية العابرة في عام 2009؛

د. ومع الأخذ في الاعتبار أن إنشاء الطرق السريعة البحرية والبرية التي حددتها قمة باريس باعتبارها واحدة من الجوانب الست الإستراتيجية الأفقية الأساسية للاتحاد من أجل المتوسط - تعزز البعد الإقليمي والمتعدد الأطراف للعلاقات الأورومتوسطية، وتوفر إطارًا لتلبية التحديات الاجتماعية الاقتصادية وتضمن التنمية المشتركة للدول الشريكة؛

هـ. ومع التشديد على أهمية الاتصالات عبر الحدود من أجل إدماج بلدان الشاطئ الجنوبي للبحر المتوسط ولأجل التماسك الإقليمي - يستدعي مشاكل العزلة وإمكانية وصول الأقاليم الداخلية وضرورة دمجهم مع المناطق الساحلية؛

و. ومع الاعتقاد بأن سياسات النقل والبنية التحتية المتصلة بالشبكات الأورومتوسطية يجب أن يرافقها التزامات مالية طموحة أعلى من جميع الأنصار؛

ز. ومع التأكيد على دور بنك الاستثمار الأوروبي الذي ينسق ثلاثة من المشاريع الستة ذات الأولوية (إزالة التلوث من البحر المتوسط وخطة الطاقة الشمسية والطرق السريعة البحرية والبرية)؛

ح. ومع التشديد على أهمية النظر في تأثير ذلك على البيئة والمناخ، في العلاقة مع تطوير البنية التحتية وخاصة فيما يتعلق بالأمن البحري وكذلك بالنسبة لنقل النفط والمواد الكيميائية، مع ضمان ضرورة التحرك المستدام غير الضار بالبيئة؛

ط. وحيث أن المراكز الحضرية في البحر المتوسط تواجه مشاكل مماثلة وتحديات فيما يتعلق بالتلوث والضوضاء والازدحام والسلامة على الطرق نتيجة التنقل الحضري، على الرغم من الاختلافات في حجمها وهيكلها؛

(1) تؤيد استخلاصات المؤتمر الوزاري الأورومتوسطي حول النقل (مراكش، 15 ديسمبر 2005)، وكذلك المؤتمر الوزاري في نابولي (22-21 أكتوبر 2009)، في حين تأسف لعدم إحراز تقدم في إنشاء شبكات النقل الأورومتوسطي، على الرغم من الالتزام الذي أعرب عنه الشركاء الأورومتوسطيين في هذا الصدد؛

(2) تدعو الاتحاد من أجل المتوسط لعقد الاجتماع الوزاري الأورومتوسطي القادم حول النقل - في 2011 - دون مزيد من التأخير، وأن تضع في مركز سياسة النقل المستقبلية للإقليم العلاقة المتبادلة بين سياسة الشبكة العابرة لأوروبا و شبكة النقل عبر البحر المتوسط المتوخاة؛

(3) تدعو إلى إنشاء النقل الأورومتوسطي المتكامل ومتعدد الوسائط الذي يساعد على تعزيز التجارة بين الاتحاد الأوروبي والشركاء المتوسطيين وبين الشركاء أنفسهم، والذي يتضمن الإجراءات الرئيسية التالية:

- تعزيز وتحديث الإطار المؤسسي للنقل وزيادة القدرة المالية والإدارية؛
- تؤكد على مواءمة القواعد الفنية والوظيفية بين البلدان؛
- البحث عن الاستخدام الأمثل والمستدام لنظام النقل من خلال تعزيز تعدد وسائط النقل المشتركة والتركيز على النقل بالسكك الحديدية والوصول إلى الموانئ والمطارات والاتصال الأفضل والموسع للمراكز اللوجستية؛
- تعزيز تكامل وتماسك شبكات البنية التحتية من خلال توفير شبكة موصلات على اتصال جيد وقابلة للتشغيل المتبادل بين دول جنوب المتوسط وبين تلك الدول والاتحاد الأوروبي؛
- تشجيع حلول للمشاكل المتعلقة بالتحرك الحضري، والتي تسمح للسلطات المحلية والإقليمية لإيجاد الحلول والأدوات اللازمة لمكافحة الازدحام في المناطق الحضرية والتلوث وتحسين نوعية الخدمات العامة في المناطق الحضرية بما في ذلك حقوق الركاب وإمكانية وصول الأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة وما إلى ذلك؛
- منح اهتمام خاص للنقل البحري (الطرق السريعة للبحر) والموانئ وتحسين التجارة البحرية من خلال زيادة كفاءة الميناء؛
- تحسين استخدام إمكان السفر الجوي وتعزيز نقل الركاب وخصوصا من خلال السياحة؛
- تعزيز التعاون الإقليمي في مجال السلامة والأمن لجميع وسائط النقل مع منح اهتمام خاص للسلامة على الطرق؛

- جعل نظام النقل في منطقة البحر المتوسط آمن ومستدام وضمان حماية المستخدمين والسلع والبيئة؛

- تعزيز الموارد البشرية وتنفيذ البرامج التدريبية المناسبة لتحسين مهارات موظفي هيئات النقل. على سبيل المثال، نستفيد من برامج التدريب المهني المقدمة في بعض الموانئ الأوروبية (على سبيل المثال، أنتويرب وبلجيكا ومركز تدريب الموانئ أنتويرب فلاندرز ومعهد النقل والإدارة البحرية أنتويرب...)

(4) ترى أنه من الضروري إدماج الأهداف المشتركة في سياسة النقل:

- النقل البحري قصير المسافة: إنشاء طرق البحر السريعة، حيث يعتبر ربط الممرات وشواطئ البحار للدول الأعضاء بجيرانهم الجغرافيين أمر ضروري للغاية، ويمكن أيضا إضافة تعددية وسائل النقل البحري قصير المسافة عن طريق مشاركة ممكنة في مشاريع برنامج ماركو بولو التجريبي؛

- النقل البحري: الهدف هو تجنب النقل عن طريق البحر للهيدروكربون في البحر المتوسط مما لا يؤدي إلى حادث ناقله بترول «أريكا» جديدة أو «بريستيج» في بحر مغلق وهش إيكولوجيًا؛ وفي هذا السياق، ينبغي أن يجمع مشروع إقليمي جديد تدابير الوقاية الرئيسية:

- النقل الجوي: يلعب النقل الجوي دورًا هامًا للغاية نظرا بوجه خاص إلى تنمية السياحة وتنقل السكان المهاجرين، والهدف من ذلك هو تحسين قدرة المطار ودمج أنظمة إدارة الحركة الجوية وذلك بهدف خلق أجواء أوروبية واحدة؛ وسوف تستكمل هذه التدابير بخاتمة ممكنة لاتفاقيات «الأجواء المفتوحة» المبرمة بين الاتحاد الأوروبي والشركاء المتوسطيين المعنيين وبالمشاركة في وكالة سلامة الطيران الأوروبية؛

- النقل بالسكك الحديدية: الهدف هو تطوير شبكة السكك الحديدية وذلك لتسهيل التبادل بين بلدان الجنوب، من أجل تحسين قابلية التشغيل البيئي للحد من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون؛

- جاليليو: يضع مشروع ويليامز نظام الملاحة الفضائية الأوروبية في خدمة بحر متوسط أكثر أمنًا وأفضل حماية، والهدف من ذلك هو إشراك الشركاء المتوسطيين ومؤسساتهم في توفير رأس المال لمشروع جاليليو المشترك؛
- برامج البحوث؛ يمكن للشركاء المتوسطيين المشاركة في إطار برنامج البحوث، ولا سيما الأولويات «الملاحة الجوية والفضاء» و «النقل الأرضي المستدام» من أجل تحسين أمن وسلامة شبكة النقل الأورومتوسطية؛
- (5) وتعتبر أنه من الضروري بمكان لتحقيق نظام النقل الأورومتوسطي من حالة التشرذم إلى حالة الانسجام والتكامل، وأن الجهود المبذولة تأخذ بعين الاعتبار مختلف مستويات التنمية في البلدان المتوسطية وأن تمويل المشاريع العام والخاص يتم تأمينه وتعزيزه وتعبئته لتحقيق الأهداف والمبادئ التوجيهية الموضوعية؛
- (6) وتدعو إلى سياسات جوار أفضل والتي تكفل حرية تنقل الأشخاص والسلع والخدمات وتصر على الحاجة الملحة لتسهيل عملية منح تأشيرات الدخول؛
- (7) وترجو أن لا يأخذ الدعم لسياسة النقل في الإقليم الأورومتوسطي في الاعتبار المعايير المالية فحسب وإنما أيضا التماسك الاقتصادي والاجتماعي والإقليمي وبخاصة احتياجات التخطيط الإقليمي ومعايير التنمية المستدامة وترجو اهتمامًا خاصًا للاتصالات عبر الحدود وضرورة تحسين الاتصالات بين الأقاليم الداخلية والمناطق الساحلية؛
- (8) وتعرب عن اقتناعها بأن تنفيذ شبكة النقل الأورومتوسطية، بما في ذلك الطرق السريعة للبحار ومنطقة الطيران الأورومتوسطية بحلول عام 2015 - ستساهم بدرجة كبيرة لتحقيق الانتعاش الاقتصادي والنمو وتعزيز المستقبل لمستويات المعيشة؛
- (9) وتدعو إلى تأمين الاتصال لشبكات النقل العابرة لأوروبا (TEN-T) مع شبكة النقل عبر المتوسط (MRT-T) ولتطوير أدوات تمويلية مبتكرة ومرنة وقادرة على التكيف مع الواقع الاقتصادي المحدد لكل واسطة من وسائط النقل ولكل إقليم؛
- (10) وتدعو الأمانة العامة للاتحاد من أجل المتوسط لزيادة جهودها للتنسيق وتحديد الأولويات ورصد المشاريع في هذا المجال، في حين تدعو أيضا أصحاب المصلحة لتقديم مشاريع شاملة ومبتكرة والتي من شأنها أن تسهم بدرجة كبيرة لإنشاء شبكة النقل الأورومتوسطية؛

- (11) وتدعو إلى عملية انعكاس على سياسة الأسعار لنقل البضائع والخدمات بين بلدان الاتحاد من أجل التوسط المختلفة من أجل جعل الأسواق أكثر انفتاحا لتبادل السلع؛
- (12) ومن رأيه أن تكييف الإطار القانوني والتنظيمي لازمين لتأمين أفضل للاستثمار الخاص - المحلي والأجنبي - وتطوير المشاركة بين القطاعين العام والخاص في مشاريع البنية التحتية في مجال النقل وفي احتمال إنشاء صندوق ضمان إقليمي لاستثمارات القطاع الخاص في المشاريع؛
- (13) وتنادي بزيادة الدعم - نيابة عن الاتحاد الأوروبي - في شكل من أشكال المساعدة التقنية (كما هو الحال على سبيل المثال، من خلال برامج مثل "الطيران الأورومتوسطي الثاني" أو "النقل والطريق والسكك الحديدية الحضرية الأورومتوسطية") و"كالدروس المستفادة" من سياسة شبكات النقل العابرة لأوروبا TEN-T؛
- (14) وتشدد على الحاجة إلى تخصيص قدر أكبر من الأموال، بما في ذلك من خلال الشراكات بين القطاعين العام والخاص لأولوية مشاريع البنية التحتية وتطوير الأراضي والممرات البحرية والسكك الحديدية في الإقليم الأورومتوسطي؛
- (15) وتؤكد على أهمية تمويل مشاريع البنية التحتية الكبيرة، وخاصة في سياق الانتعاش الاقتصادي، في حين مساعدة مكافحة تغير المناخ عن طريق تعزيز التحول لوسائط النقل إلى وسائط النقل الصديقة للبيئة، وتنادي بإنشاء إطار مالي معزز في هذا الصدد؛
- (16) وتدعو جميع أصحاب المصلحة لضمان أموال موثوقة وكافية لضمان نجاح الاستثمارات المطلوبة للبنية التحتية للنقل فضلا عن المشاريع ذات الصلة في العمليات عن طريق:
- وضع خطط وطنية متعددة السنوية للتمويل والاستثمار؛
  - وتعبئة المصادر الإقليمية والدولية لتمويل المشاريع ذات الأولوية؛
  - وتعزيز الشراكات بين القطاعين العام الخاص (PPP)؛
  - وإصدار سندات أوروبية؛
  - وإنشاء صيغ التمويل المبتكرة التي تتيح تمويل المشاريع على المدى الطويل؛
- (17) وتطلب من المفوضية الأوروبية وجميع أصحاب المصلحة المعنيين في مناقشة استعراض شبكة النقل عبر أوروبا، وبالنظر إلى وجهات النظر المالية المقبلة - الأخذ في الاعتبار البعد الأورومتوسطي والاستخلاصات التي اعتمدها الاتحاد من أجل المتوسط بشأن هذه المسألة.
- (18) وتولي اهتماما خاصا بضمان التدريب العادل للموارد البشرية للنقل ومواءمة القواعد الفنية والعملية بين البلدان.



- (19) وتطلب من اللجنة الاقتصادية في المجلس البرلماني للاتحاد من أجل المتوسط أن تكون مسؤولة عن متابعة هذه التوصيات؛
- (20) وتقترح تعزيز التعاون بين السلطات الوطنية المسؤولة عن مراقبة تطورات النقل والبيانات في المنطقة الأورومتوسطية.

## مشروعات الاتحاد من أجل المتوسط - التقييم والرؤية للمستقبل

- مع مراعاة الإعلان النهائي لقمة الإتحاد من أجل المتوسط في باريس في 13 يوليو 2008؛
  - ومع مراعاة الإعلان النهائي لمؤتمر وزراء الخارجية للإتحاد من أجل المتوسط في مرسيليا في 4 نوفمبر 2008؛
  - ومع مراعاة التوصيات التي اعتمدها الجمعية البرلمانية للاتحاد من أجل المتوسط في جلساتها العامة السابقة؛
  - ومع مراعاة قرار البرلمان الأوروبي في 20 مايو 2010 حول الاتحاد من أجل المتوسط؛
- (1) ترى أن الاتحاد من أجل المتوسط (UfM) يجب أن يلعب دورا قياديا في مواجهة التحديات الاجتماعية والاقتصادية التي تواجهها المنطقة الأورومتوسطية ككل، نظرا لأنه يوفر إطارا مثاليا لتعزيز التكامل الإقليمي وتعزيز الروابط متعددة الأطراف ودعم النمو والرخاء؛ وتشدد على ضرورة مواصلة تنفيذ مشاريع الاتحاد من أجل المتوسط المتعلقة بالمشاريع الصغيرة والمتوسطة وتنمية الأعمال التجارية والنقل والطاقة والبيئة والتعليم والشؤون الاجتماعية؛
- (2) وتعرب عن استيائها من التأجيل المتكرر لمؤتمر القمة الثاني للاتحاد من أجل المتوسط، وإلغاء العديد من الاجتماعات الوزارية والقطاعية، ومن استقالة الأمين العام لأمانة الاتحاد من أجل المتوسط في 26 يناير 2011؛ وتعرب عن استيائها من التأخير في التنشيط التشغيلي للاتحاد من أجل المتوسط الذي يتبع إنشاء أمانتها؛ وبالتالي تدعو الأمانة العامة في أقرب وقت ممكن لبلورة الإطار التنظيمي الذي يضع معايير اختيار المشاريع وأساليب التمويل وإجراءات الرصد وقدرات التنسيق، وتشدد على الحاجة الملحة لتوضيح قواعد المساهمات المالية من جانب البلدان الشريكة؛
- (3) وعلاوة على ذلك توصي باستخدام نهج أكثر عملية وتقنية من أجل التغلب على العقبات السياسية والمضي قدما في المشاريع؛ وترى أن مثل هذا النهج سيخلق قوة دافعة إيجابية لإحياء الاتحاد من أجل المتوسط وسيساعد على استعادة مناخ الحوار والثقة بين البلدان الأعضاء؛ وندعم المقترحات لتعاون أوثق، ولا سيما في مجالات العمل لمشاريع الاتحاد من أجل المتوسط: إزالة تلوث البحر المتوسط والطرق البرية والبحرية والحماية المدنية ومصادر الطاقة البديلة: خطة البحر المتوسط للطاقة الشمسية ومبادرة الأعمال للبحر المتوسط والتعليم العالي والبحوث والجامعة الأورومتوسطية - تشيد بالمدى الذي حققه التقدم في إنشاء وتطوير الجامعة الأورومتوسطية (EMUNI)؛

4) وتكرر دعوتها لمشاريع الاتحاد من أجل المتوسط الستة ذات الأولوية التي يتعين تنفيذها؛ وتشدد على الحاجة إلى تعزيز التكامل بين هذه المشاريع من أجل ضمان نجاحها، وتدعو إلى مزيد من الشفافية في اختيار ورصد وتنسيق وتمويل هذه المشاريع، وتشير إلى أن هذه هي المهام الرئيسية لأمانة الاتحاد من أجل المتوسط، والتي يمكن أن تؤدي الوظائف بنجاح فقط لو تؤدي كما ينبغي وتتلقى تمويلا كافيا؛

5) ومع ذلك تلفت الانتباه إلى التقدم المحرز في المشاريع التي هي خارج إطار الاتحاد من أجل المتوسط، ولكن تسهم في تحقيق أهدافه، وترحب في هذا الصدد بالجهود المبذولة للحد من التلوث في البحر المتوسط والمشاريع الصناعية في إطار خطة الطاقة الشمسية المتوسطية والاستنتاجات التي توصلت إليها القمة العربية بشأن تغير المناخ في نوفمبر 2010 في المغرب والمبادرات في سياق صندوق الاستثمار إنفرا ميد InfraMed؛

6) وتحث للحد تدريجيا ولكن بسرعة من الحواجز بين الشمال الجنوب وبين الجنوب الجنوب من حيث التقنية والمعرفة والتجارة والتنقل وعلى سبيل المثال فرض التعاون فيما يتعلق بالطاقة النظيفة من الجنوب إلى الشمال عن طريق إنشاء الشبكات المناسبة والتخفيف من ازدحام المجرى المائي للبحر المتوسط من خلال التنفيذ السريع لسكة حديدية قوية من الرباط إلى القاهرة للنقل صديق البيئة من البضائع والركاب وكذلك لاستعراض سياسة الجوار الأوروبية علي أثر القضاء على أي حواجز هنا مع تحسين ضمان الاستثمار وسيادة القانون.

7) وتلاحظ أن الأزمة الاقتصادية والمالية قد أثرت على قدرات التمويل للاتحاد من أجل المتوسط و توصي باستخدام مجموعة متنوعة من الأشكال المختلفة للتمويل، الذي يعتمد على العملية التي يتعين الاضطلاع بها، بما في ذلك تمويل المشاريع الصغيرة المسؤولة وشركات القطاعين العام الخاص والجهود الرامية إلى السعي لتحقيق التآزر بين مصادر التمويل المختلفة كوسيلة لسد فجوة تمويل المشروع، وتشجع تقديم أفكار جديدة لتحسين التعاون والتنسيق بين القطاعين العام والخاص في تمويل التنمية الجنوبية المتوسطية؛ وترى أن توفير التمويل للاتحاد من أجل المتوسط يجب أن يكون متنسق مع مبادئ الاشتراك في التمويل والإدارة المشتركة بين البلدان على شاطئ البحر المتوسط؛ وتشعر بأن هذا النوع من النهج سيوطد أساس المسؤولية المشتركة ويضع جميع الشركاء على قدم المساواة؛

8) وتشير إلى التزام الاتحاد من أجل المتوسط بدعم إنشاء منطقة تجارة حرة مركزة في المنطقة الأورو متوسطية والتكامل الاقتصادي الإقليمي ودون الإقليمي المعزز؛ وترى أن إنشاء منطقة للتجارة الحرة على الساحل الجنوبي للبحر المتوسط وبين الشمال والجنوب سيؤدي إلى تقوية الروابط وزيادة التجارة والاستثمار بين البلدان الشريكة، مما يساعد على إقامة جسرا لقسم الشمال الجنوب؛ وبالتالي تدعو إلى تنفيذ اتفاق أغادير بشكل صحيح وتوسيعه ليشمل جميع الشركاء المتوسطيين المؤهلين؛ وتؤكد أهمية التكامل المتزايد بين التعاون الثنائي بين الشمال الجنوب والتعاون متعدد الأطراف الأورو متوسطي؛

9) وتدعو إلى رفع الحواجز القائمة والعقبات الاقتصادية بين بلدان الشمال والجنوب لمنطقة البحر المتوسط، وذلك لتحقيق التكامل الاقتصادي والاجتماعي؛

10) وتدعو إلى إجراء إصلاحات هيكلية لتسريع، وذلك بهدف تحسين البيئة القانونية والاقتصادية، وجذب الاستثمارات وتشجيع إقامة الأعمال التجارية، وتلفت الانتباه إلى أهمية المشاريع الصغيرة والمتوسطة كمحرك للنمو وخلق فرص العمل؛ وتشدد على ضرورة مواصلة إزالة العقبات التي تعترض تنميتها وتؤيد إصلاحات التعليم والتدريب أثناء الخدمة، والمصحوبة بتدابير لزيادة وتنويع فرص العمل؛ وتدعو إلى إعادة النظر في سياسة الهجرة الانتقائية التي تنتج النتائج السلبية لهجرة العقول والهجرة الجماعية للشباب والعمال المؤهلين لبلدان المنشأ على حساب تنميتها، على الرغم من أنها تعتمد ميزانيات ضخمة للتدريب من أجل الحفاظ على هذه القوة العاملة لصالح الاقتصاد الوطني؛ وترحب بالتقدم المحرز في مجال إدماج المرأة في الحياة الاقتصادية، وتدعو إلى مزيد من الدعم لشبكات الأعمال التجارية، مثل الاستثمار في المتوسط Invest in Med وBUSINESSMED، والتي توفر بنية مواتية لتبادل أفضل الممارسات وتطوير أوجه التعاون في مجالات الاستثمار وتمويل مشروع الاتحاد من أجل المتوسط؛

11) ومسرورة من نجاح مؤتمر القمة الأول الجمعية المحلية والإقليمية الأورومتوسطية (ARLEM)، التي عقدت في 29 يناير 2011، والتي وضعت أهدافا محددة لزيادة الوعي بالمشاكل المتعلقة بالمياه ونقل التقنية؛ وتعرب عن تأييدها لهذه الجمعية ودورها في زيادة مشاركة المجتمع المدني والممثلين المنتخبين محليا في تنفيذ المشاريع الستة ذي الأولوية وفي توفير استجابة عملية لتلبية الاحتياجات المحلية واهتمامات السكان المحليين؛ وتكرر موقفها لصالح إقامة حوار رسمي في إطار الاتحاد من أجل المتوسط وقبول المجتمع المدني والمنظمات غير الحكومية وجمعيات رجال الأعمال وأرباب العمل والهيئات النقابية؛

12) وتدعو إلى إنشاء فريقا للطوارئ في المنطقة الأورومتوسطية التي تواجه مشاكل في نقل المواطنين في حال وقوع كوارث مع التمويل المناسب؛

13) وتؤكد على ضرورة بذل الجهود اللازمة لتمكين نجاح الستة خطوط القطاعية الرئيسية لمشاريع الاتحاد من أجل المتوسط، وتبرز في هذا الصدد الأهمية التي ينبغي أن تُمنح، على المديين القصير والمتوسط، إلى النقاط التالية:

أ) إنشاء إطار مناسب لتوليد فرص عمل جديدة. وينبغي في هذا الصدد أن يتم زيادة الجهود لتنظيم برامج تدريبية واسعة النطاق، بما في ذلك التدريب المهني وفقا لاحتياجات سوق العمل. ويجب إنشاء هياكل إنتاج من شأنها أن تسمح بخلق وظائف جديدة وتصنيع المنتجات التنافسية للأسواق المحلية والأجنبية. يعتبر الالتزام القوي لتعاون بلدان جنوب وشمال البحر المتوسط أمرا حاسما لتحقيق هذا الهدف.

ب) يواجه الاتحاد الأوروبي والشركاء المتوسطيين تحديات مشتركة للطاقة. إن تنوع وضمان إمدادات الطاقة والنقل والأسواق وتعميق إصلاحات سوق الطاقة وتطوير وتحديث البنى التحتية للطاقة وتحسين كفاءة الطاقة وتوفير الطاقة واستخدام مصادر الطاقة المتجددة - هي اهتمامات رئيسية وفرص متاحة لجميع البلدان.

من الضروري في هذا الاتجاه أن تستفيد أيضا دول جنوب البحر المتوسط من المشاريع لتوفير الطاقة الشمسية للأسر. وينبغي لخطة الطاقة الشمسية أن تنعكس إيجابا على الوصول إلى الطاقة الكهربائية لبلدان الجنوب، وفي الوقت نفسه، يمكن أن تسهم أيضا في توفير الطاقة لبلدان الشمال.

ج) يعتبر التعليم والبحوث عوامل تشكيلية لمستقبل البحر المتوسط المشترك. وإنشاء الثقافة التربوية المشتركة في المنطقة هو المفتاح لمواجهة التحديات في قطاعات أخرى وصياغة طريقة تعاونية ومهنية للتفكير في الشباب في المنطقة. ستكون الوسيلة لتحقيق هذا الهدف هي تشجيع الحصول على تأشيرات الدخول للطلاب، كخطوة أولى نحو رؤية الحريات الأربع للاتحاد الأوروبي للمنطقة الأورومتوسطية. ستكون الوسيلة لتحقيق هذا الهدف هي تشجيع الحصول على تأشيرات الدخول للطلاب، كخطوة أولى نحو رؤية الحريات الأربع للاتحاد الأوروبي للمنطقة الأورومتوسطية.

وسيسهم تعزيز التعاون بين الجامعات في تأسيس التعليم العالي الأورومتوسطي والعلوم وشبكة البحوث. من المهم في هذا الصدد الاستفادة الكاملة من الإمكانيات التي تتيحها برامج التعاون القائمة للتعليم العالي مثل تيمبوس وإيراسموس موندوس.

الجامعة الأورومتوسطية (EMUNI)، القائمة في سلوفينيا، كشبكة لها هي شريك مهم ومصدر قوة مفيد في تحقيق الأهداف في هذا المجال. ومن المهم - للاستفادة الأفضل لجميع برامج التعاون - منح قدرا كبيرا من الاهتمام لزيادة المهارات اللغوية. ينبغي إعداد الصغار للتواصل والعمل بلغات مختلفة، مثل العربية والانجليزية ولكن أيضا الفرنسية أو الإسبانية لإبرازها أو اللغات الأخرى التي يمكن أن تكون عوننا كبيرا في سوق العمل.

د) دائما ما احتل النقل وضعا رئيسي في الشراكة الأورومتوسطية، وتحديدًا، في وضع شبكة نقل كفاء ومتكاملة في المنطقة، مواتية للتجارة والتنمية الاقتصادية والتكامل. وفيما يتعلق بالتعاون في مجال النقل، حدده إعلان باريس كمجال للعمل ذات أولوية في إطار الاتحاد من أجل المتوسط وتطوير الطرق البرية والبحرية.

ينبغي خلال عام 2011 تحديد خطة اتصالات بحرية وجوية والتي يتم تصميمها بناء على نهج الشمال الجنوب وليس فقط من حيث بلدان الجنوب الجنوب والشمال الشمال، التي تحكم معظم الرحلات الحالية عن طريق السفن والطائرات.

كما ينبغي زيادة الاستثمارات على الساحل الجنوبي للبحر المتوسط لتحسين الموانئ والمطارات. وينبغي تشجيع شركات الطيران على زيادة مساراتها بين الشمال والجنوب.