

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 24.6.2009
COM(2009) 301 окончателен

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И
СЪВЕТА**

**Партньорство Европейски съюз—Африка
Свързване на Африка и Европа: засилване на сътрудничеството в областта на
транспорта**

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

Партньорство Европейски съюз—Африка Свързване на Африка и Европа: засилване на сътрудничеството в областта на транспорта

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Тъй като са основни движещи сили на социално-икономическата интеграция, транспортната инфраструктура и транспортните услуги са задължителни предпоставки за търговския обмен и движението на богатата и гражданите. Транспортът — главно средство за физически достъп до работните места и до услугите на здравеопазването и образованието — е основният фактор на развитието и съществен елемент от благоденствието както на градското, така и на селското население.

Гъстотата на пътната мрежа в Африка остава много ниска (6,84 km на 100 km² срещу 12 km в Латинска Америка и 18 km в Азия), а пътищата са лошо поддържани. Равнището на взаимна свързаност на железопътната мрежа в Африка е много ниско, особено в Западна и Централна Африка, а над петнадесет африкански държави не разполагат с железни пътища¹. Сред първите 150 летища в света по брой на пътниците има само 3 африкански летища. Морският транспорт представлява 92—97 % от международната търговия на Африка, като основно се използват близо 80 големи пристанища, които обаче изпитват затруднения с оборудването и по отношение на сигурността. Флотовете на африканските държави са стари, като делът на корабите на възраст над 15 г. е близо 80 % при среден дял от 15 % на световно равнище.

В действителност в Африка транспортните разходи са сред най-високите в целия свят. Те възлизат на 15 % от приходите от износ, като този дял е 7 % в развиващите се страни от другите континенти и 4 % в индустриализираните страни. В африканските държави без излаз на море като Малави или Чад положението е още по-лошо, тъй като делът на транспортните разходи за транспорт достига до 50 %. Делът на Африка в световната търговия дори намалва от 6 % на 2 % от 60-те години на миналия век насам. Цените на морските превози не престават да растат.

Сред главните причини за това положение са слаборазвитата инфраструктура, твърде дългите срокове и административни процедури по границите, липсата на управление (липса на подходяща поддръжка, движение на претоварени камиони и т.н.) и неефективните правила за безопасност. При воденето на преговори и сключването на споразумения за икономическо партньорство със страните от Африка, Карибския и Тихоокеанския басейн (АКТБ), с които се подкрепя развитието на търговията, систематично се подчертава необходимостта от транспортна инфраструктура за постигането на по-добро съответствие между предлагането и търсенето.

¹ Бурунди, Кабо Верде, Коморските острови, Гамбия, Гвинея Бисау, Екваториална Гвинея, Либия, Мавриций, Нигер, Централноафриканската република, Руанда, Сао Томе и Принсипи, Сейшелските острови, Сиера Леоне, Сомалия и Чад.

Европа не остава бездейна във връзка с тези констатации. Инициативата за партньорството между ЕС и Африка в областта на транспортната инфраструктура, приета през 2006 г.², е референтната рамка за Европейския съюз, предназначена по-специално за развитието на връзките между мрежите в Африка.

Европа, най-големият световен дарител, осигурява близо 30 % от финансирането за транспортната инфраструктура чрез националните индикативни програми на Европейския фонд за развитие (ЕФР).

Европейско финансиране за подпомагане на транспорта

9-и ЕФР (2002—2006 г.)	Отпуснати суми (в милиони EUR)	Забележки
Национални програми	2 700	Отпуснати за транспортни проекти в Африка, главно за проекти за автомобилни пътища
Регионални програми	210	Обща отпусната сума. Делът на сумата за транспортна инфраструктура следва да бъде уточнен.
В рамките на АКТЬ	108	Обща отпусната сума от Фидуциарния фонд за инфраструктура в подкрепа на партньорството в областта на инфраструктурата. Делът на сумата за транспорт още не е уточнен и ще зависи от търсенето.
10-и ЕФР (2007—2013 г.)	Отпуснати суми (в милиони EUR)	Забележки
Национални програми	2 800	Отпуснати за транспортни проекти в Африка, главно за проекти за автомобилни пътища
Регионални програми	1 523	Суми, отпуснати за четири африкански региона
В рамките на АКТЬ	300	Обща отпусната сума от Фидуциарния фонд за инфраструктура в подкрепа на партньорството в областта на инфраструктурата. Делът на сумата за транспорт още не е уточнен и ще зависи от търсенето.
Европейска политика на съседство	Отпуснати суми (в милиони EUR)	Забележки
Европейски инструмент за съседство и партньорство	49,5	Суми, отпуснати за периода 2000—2009 г. за страните по MEDA за регионалните транспортни проекти
Инструмент за финансиране в рамките на	28,8	Суми, отпуснати от 2008 г. насам

² Постигане на взаимна свързаност на мрежите в Африка: евро-африканско партньорство в областта на инфраструктурата (COM(2006)376 от 13.7.2006 г.)

политиката на съседство		
Евро-средиземноморски инструмент за инвестиции и партньорство	1 473	Финансиране от Европейската инвестиционна банка за периода 2004—2009 г.

Но сътрудничеството ЕС—Африка обхваща също така законодателните и регулаторните аспекти, свързани с инфраструктурата, което позволява да се подкрепят икономическият растеж и търговията, но също и заетостта и борбата с бедността, съгласно определените от Организацията на обединените нации цели на хилядолетието относно развитието.

Настоящото съобщение допълва също неотдавнашните съобщения на Комисията³ относно крайно отдалечените региони, с които се подчертава необходимостта от засилване на морските връзки между тези региони и съседните страни, които не са част от Европейския съюз.

В настоящия контекст на световна икономическа криза, към която се прибавят постоянното влошаване на околната среда и климатичните изменения, има опасност най-бедните и най-уязвимите държави да бъдат най-скоро и най-тежко засегнати от тези проблеми. Тези кризи в много области се отразяват на големите миграционни потоци на национално и вътрешнорегионално равнище, които биха могли да станат по-интензивни и да повишат миграционния натиск върху развитите икономики. За да помогне на развиващите се държави да преодолеят кризата, на 18 май 2009 г. Съветът прие редица заключения, с които по-специално се насърчават подпомагането за регионалната инфраструктура и изграждането на липсващите инфраструктурни обекти в Африка на юг от Сахара. Съветът насърчи също така подпомагането за регионалната инфраструктура в Средиземноморието в рамките на Съюза за Средиземноморието.

Затова е важно да се продължат усилията за развитието на Африка, която трябва да може да разчита на ефективна транспортна система, на качествена инфраструктура и на координация между всички видове транспорт. Всички участници — както в Европа, така и в Африка — трябва да продължат изпълнението на задълженията и дейностите си. За тази цел Европейският съюз възнамерява да продължи работата си по сътрудничеството и координацията с европейските и международните финансови институции, по-конкретно със Световната банка и Африканската банка за развитие, с цел повишаване на ефективността и трайността на реализираните проекти.

В този контекст целта на настоящото съобщение е свързана със схемата за прилагане на стратегическото партньорство в областта на инфраструктурата, приета от Европейския съюз и Африканския съюз през 2007 г. Това означава, в отговор на изразеното от Африканския съюз искане:

- от една страна — за да се улеснят превозите между Африка и Европа — да се постави началото на един процес на обсъждане на разширяването на трансевропейските мрежи към Африка;

³ „Стратегия за най-отдалечените региони: постижения и перспективи“ (COM(2007)507 окончателен; както и „Най-отдалечените региони: преимущество за Европа“ (COM(2008)642 окончателен).

- от друга страна, да се подпомогнат дейностите по партньорството по отношение на инфраструктурата в областта на транспортните услуги, по-специално чрез споделяне на опита ни и на най-добрите ни практики от общата транспортна политика с нашите партньори.

След настоящото съобщение и въз основа на резултатите от диалога между Европейския съюз и Африканския съюз ще бъде изработен план за приоритетни действия и за съответното им финансиране, който ще се впише в една съвместна декларация на Европейския съюз и Африканския съюз.

2. СВЪРЗВАНЕ НА АФРИКА И ЕВРОПА

Подобряването и улесняването на превозите между двата континента, което отразява една икономическа и търговска потребност, ще позволи да се намалят транспортните разходи и да се повишат устойчивостта и надеждността на транспортните услуги. За улесняването на превозите е необходим координиран подход към планирането и изграждането на инфраструктурата, както и засилено сътрудничество в областта на въздушния и морския транспорт, които са основните използвани видове транспорт.

2.1. Връзки, които трябва да бъдат развивани: към една обща карта на транспортната инфраструктура

Както Европа — посредством своите трансевропейски мрежи, така и Африка — посредством своите трансафрикански коридори, определиха и развиваха транспортните си мрежи през последните години⁴. Африканският съюз започна важна работа по съгласуване на континенталните и регионалните планове за развитие в областта на инфраструктурата чрез изработване на програмата за развитие на инфраструктурата в Африка.

Допълнителният етап се състои в сближаване на дейностите по планиране на двата континента с цел изграждане на истинска евро-африканска транспортна мрежа. При планирането на тази мрежа следва да се определят свързващите точки между европейските и африканските мрежи, по-специално пристанищата и летищата. В представения през ноември 2005 г. доклад на групата на високо равнище, отнасящ се за разширяването на трансевропейската транспортна мрежа към съседните държави⁵, именно морските магистрали се определят като една от петте транснационални мрежи, които трябва да се развиват.

В рамките на регионалното сътрудничество в областта на транспорта в Средиземноморието с регионалната програма EuroMed MEDAMOS се подпомага евро-средиземноморското партньорство, което има за цел започването на пилотни проекти за морски магистрали. През 2007 г. бе обявена покана за представяне на предложения и по този начин подпомагане получиха четири проекта от Мароко, Тунис, Алжир и Израел.

⁴ Вж. приложените карти.

⁵ Мрежи за мира и развитието: удължаване на големите трансевропейски транспортни коридори към съседните страни и региони. Окончателен доклад на Групата на високо равнище, председателствана от Л. де Паласио

Значението на тази връзка за пристанищата, железопътния транспорт и автомобилните пътища в страните анклавни подчертава необходимостта от прилагане на комбиниран подход за развитието на тези видове транспорт. Става дума за сектор, в който е възможно да се установят по-тесни връзки и обмяна на опит между Европа и Африка. Коридорът „Мапуто“⁶ предлага редица добри примери, които заслужават да бъдат използвани при разработването на сходни проекти за коридори в Европа.

Подобно партньорство би могло да бъде развито постепенно и с Африка на юг от Сахара при условия, които ще бъдат проучени съвместно с Комисията на Африканския съюз и заинтересованите икономически региони.

Разбира се, при процеса на свързване на Европа и Африка ще трябва да се отчитат текущите преговори в рамките на Съюза за Средиземноморието и извършваните дейности в рамките на групата на министрите на транспорта на държавите от Западното Средиземноморие (GTMO5+5)⁷.

2.2. Насърчаване на развитието на железопътния транспорт

Определянето на приоритетните железопътни връзки е съществено и минава през един целенасочен диалог със заинтересованите страни, особено с пристанищните власти и частните промишлени предприятия. В действителност главният смисъл на развитието на железните пътища в Африка се състои в създаването на възможности за разпространение на минаващите през пристанищата търговски потоци във вътрешността на континента. Ето защо това развитие е от съществено значение за държавите без излаз на море като Чад или Централноафриканската република. Гладкото функциониране и ефективността на логистичната верига също зависят от ефективното използване на железниците. Интегрирането и допълняемостта на видовете транспорт за тази цел остава един от ключовите фактори за дългосрочната надеждност и ефективност на транспортната система.

2.3. Продължаване на усилията за сътрудничество в областта на въздушния и морския транспорт

2.3.1. Въздушният транспорт

Потенциалът за развитие на въздушния транспорт в Африка е много голям, защото днес Африка има дял от едва 4 % от превозите в целия свят. Потребностите от възможност за придвижване към Европа, но също така и най-вече в рамките на континента, налагат в още по-голяма степен съществено подобряване на въздушния транспорт както по отношение на въздушното движение, така и по отношение на качеството на услугите.

Африканският съюз (АС) е един от привилегированите партньори на Европейския съюз. Така АС насърчава структурирания диалог между континенталните общности, както и със и между регионалните икономически общности. Този диалог би позволил по-специално да се набележат конкретни действия по основните въпроси.

⁶ [4] www.mcli.co.za.

⁷ Неформален диалог на страните от западната част на Средиземноморието, обединяващ Алжир, Испания, Франция, Италия, Либия, Малта, Мароко, Мавритания, Португалия и Тунис.

- Безопасността на въздухоплаването, която е първият приоритет, изисква общ подход за определяне на главните средства за подобряване на прилагането на нормите за Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО). Във връзка с въпроса за безопасността на въздухоплаването в много африкански държави, повдиган в изготвяните от ИКАО доклади за одит, Комисията установи съществени пропуски в упражняването на регулаторния контрол и надзора над сертифицираните авиационни оператори в някои държави. Освен това поради нарастването на броя на произшествията на африканския континент възниква неотложна нужда от засилване на ефективното прилагане и спазването на международните норми за безопасност. Комисията е готова да работи съвместно с африканските държави, които желаят това, за да спомогне за укрепването на националните компетентни органи в областта на гражданското въздухоплаване.
- Сигурността — нов приоритет — засяга държавите от Европа и Африка в рамките на двустранните им отношения, но и в отношенията им с трети държави. Пилотни експерименти и семинари за обучение ще спомогнат за придобиването на известен експертен опит, евентуално въз основа на съставяни за конкретни случаи групи за одит, състоящи се от инспектори по сигурността.
- Необходимо е да се осъвремени регулаторната рамка за стопанските дейности. За да се подкрепи процесът, чието начало бе дадено с решението от Ямусукро⁸, от първостепенно значение е да се укрепят континенталните и регионалните органи в областта на гражданското въздухоплаване и да се осигури помощта, необходима за изпълнението му. За тази цел би могло да се създаде един редовен форум за обсъждане на проблемите от общ интерес.
- Ограничаването на ефектите от климатичните изменения и на замърсяващите емисии е предизвикателство пред цялото международно въздухоплаване. В този контекст би могло да се предвиди сътрудничество за улесняване на достъпа до механизмите за екологосъобразно развитие в рамките на Протокола от Киото.

Предназначението на тези дейности е да допринесат за ефективността и дългосрочния растеж на въздушния транспорт в Африка. Един от приоритетите е бързото намиране на разрешение на въпроса за определянето на въздушните превозвачи на Общността, за да се прекрати незаконният характер на действащите двустранни споразумения за въздушен транспорт между африканските държави и държавите-членки на Европейския съюз. Освен това ще бъде важно да се разреши въпросът за определянето на африкански въздушни превозвачи именно чрез споразумения между Европейската общност и африканските държави или регионалните икономически общности. На конференцията Европейски съюз—Африка по въздушния транспорт, проведена във Виндхук на 2—3 април 2009 г., бе поставен първият крайъгълен камък на това сътрудничество с оглед на изготвянето на план за действие.

⁸ Решението от Ямусукро се основава на Договора от Абуджа и влезе в сила на 12 август 2000 г. Главните му цели са подобряване на обслужването на въздушните линии от африканските авиокомпании и създаване на изпълнителна агенция, отговаряща за надзора и за прилагането на либерализацията.

2.3.2. Морският транспорт

Над 10 милиона граждани използват морския транспорт за пътувания от и към Европа и Африка.

Въз основа на опита от евро-средиземноморското сътрудничество Европейският съюз и Африканският съюз следва да започнат активно сътрудничество, което да позволи подобряването на ефективността на пристанищата в три насоки:

- По отношение на регулирането целта трябва да бъде опростяване — в рамките на възможното — на митническите процедури и процедурите за обработка на документи, за да се намали времето за престой на товарите в терминалите, при спазване на европейските правила за сигурност и безопасност.
- По отношение на инфраструктурата: някои големи африкански пристанища имат нужда от по-постоянни дейности по драгиране с цел осигуряване на достатъчна дълбочина, от една страна, и с цел възползване от капацитета за инвестиране на европейските предприятия за пристанищни услуги, от друга страна. Освен това поради недостатъчния брой на кейовите места се налага корабите да чакат дълго време за достъп до пристанищата и това е едно препятствие за трафика между Европа и Африка. Финансирането на развитието на пристанищната инфраструктура следва да се насърчава при прилагането на индикативните национални и регионални програми. Подобряването на сухопътните връзки на африканските пристанища също е важен елемент, който допринася за ефективността на въздействието на пристанищната инфраструктура върху икономиките на държавите и регионите.
- Сигурността на пристанищата следва да се гарантира чрез прилагане на международните норми (на Международния кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения); по-специално, следва да се създадат система за контрол и необходимата за целта инфраструктура, за да се спре неправомерният достъп на пътници, стоки и други предмети до корабите, като по този начин ще се ограничат рисковете от използване на морския транспорт за неразрешена миграция, незаконни превози или терористични атентати.

В друг аспект — по отношение на околната среда — следва да се улесни присъединяването към международните спогодби, имащи за цел създаването на ефективни пристанищни инсталации за оползотворяване на отпадъците от корабите. Освен това развитието на морските пристанища следва да бъде във възможно най-високата степен интегрирано в по-глобалната рамка на цялостната морска политика, която би следвало да включва морското пространствено планиране, както и интегрираните инструменти за управление на крайбрежната зона. Това важи по-специално в случаите, когато се планират инвестиции в екологично чувствителни зони.

3. НАСЪРЧАВАНЕ НА ОБМЕНА НА ОПИТ С ЦЕЛ ПОДПОМАГАНЕ РАЗВИТИЕТО НА ЕДНА ПО-ЕФЕКТИВНА ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА

В направената към края на 2008 г. равностметка⁹ Комисията подчертава необходимостта от засилване на политическите ангажименти на Европейския съюз и Африканския съюз чрез конкретни действия с цел ускоряване на реализацията на планираните мерки в стратегията ЕС—Африка.

В областта на транспорта в близко бъдеще може да бъдат насърчени и изпълнени редица програми за обмен, мерки за техническа помощ и туининг проекти.

Европейската комисия би могла да проучи по-конкретно възможността за оказване на краткосрочна техническа помощ и за обмен на информация с държавите от Африка на юг от Сахара. По този начин Комисията би могла — на доброволна основа и с променливи конфигурации — да развива обмен, туининг проекти и дейности за обучение, включвайки администрациите на средиземноморските държави.

3.1. Инструменти в областта на инфраструктурата, които следва да бъдат използвани съвместно

Заедно с финансирането планирането е сред основните фактори на развитието на инфраструктурата както в Африка, така и в Европа. Африканският съюз изрази желанието си също да използва методологията на трансевропейските мрежи.

Тази методология, която се прилага не само за транспорта, но и за енергийните и информационните мрежи (тъй като представителите и на двата сектора имат взаимен интерес да споделят възгледите си относно потребностите от инфраструктура), ще бъде представена на съвместния семинар ЕС—АС в рамките на партньорските дейности. В този контекст следва да бъде отделено внимание на въпроса за качеството и трайността на инфраструктурата. Сътрудничеството в областта на транспорта в Средиземноморието¹⁰ е първото свидетелство за използване на съгласуван метод с цел свързване на европейските и северноафриканските мрежи. Това сътрудничество се основава на една многостранна институционална рамка, състояща се от следните три допълващи се равнища: тематичните работни групи по техническите въпроси, Евро-средиземноморският форум (EuroMed), който подготвя решенията на конференцията на министрите на EuroMed, инстанция за вземане на решения, състояща се от министрите на транспорта на средиземноморските държави — единствените компетентни да вземат стратегически решения в рамките на регионалното транспортно сътрудничество.

Освен това Европейският съюз изпробва метода на координаторите, за да преодолее срещнатите трудности при изпълнението на големите проекти за трансевропейската мрежа, защото счита, че липсата на финансиране невинаги е единственото обяснение за закъсненията при реализацията.

Тези координатори подпомагат държавите-членки при финансовата подготовка на проектите и насърчават използването на общи методи за оценка. Целесъобразността на

⁹ Една година след Лисабон: партньорството Африка-ЕС в действие

¹⁰ 17 партньори: Мавритания, Мароко, Алжир, Тунис, Египет, Сирия, Палестинската автономия, Израел, Йордания, Ливан, Турция, Албания, Либия, Черна гора, Хърватия, Босна и Херцеговина, Монако.

използването на координатори личи по-специално при наличието на следните елементи:

- липсата на управление;
- закъсненията в изпълнението по ключови трансгранични участъци от мрежата;
- липсата на твърдо съгласие между съответните държави по отношение на графика и трасето;
- липсата на финансиране за ключови участъци;
- необходимостта да се обединят широка гама участници като промишлени предприятия, оператори или региони.

Съгласно обявеното в Съобщението „Подкрепа за развиващите се страни за преодоляване на кризата“¹¹ Европейската комисия възнамерява да започне диалог с регионалните организации, по-специално с Африканския съюз, за да прецени доколко е целесъобразно назначаването на координатори на проектите за липсващите части от осемте вече определени трансафрикански мрежи¹².

3.2. Поощряване на развитието на една сигурна и ефективна транспортна система

Въпросите за безопасността и сигурността се отнасят за всички видове транспорт и засягат и двата континента. Впрочем обменът на добри практики и мероприятията за обучение по тези въпроси вече се извършва успоредно с изпълнението на научноизследователски програми на Европейския съюз¹³, по-специално в Африка на юг от Сахара или в страните от Магреба. Ето защо тези въпроси основателно намират място в евро-африканския диалог. В този контекст и поради факта, че са разположени на морски пътища или проливи, най-отдалечените райони могат да играят важна роля в управлението на морския транспорт за наблюдение на крайбрежните води (например в борбата срещу незаконния риболов, пиратството или трафика на наркотици) или за повишаване на сигурността на транспорта (например по-добро управление на превозите на нефт от Аденския залив до Средиземно море).

1.1.1. 3.2.1. Морският транспорт: повишаване на сигурността на морския транспорт

Европейският съюз предоставя техническа помощ на 10 средиземноморски държави¹⁴ в областта на безопасността и сигурността на морския транспорт и предотвратяването на замърсяването на Средиземно море чрез регионалния проект SAFEMED. Съюзът участва в повишаването на компетентността чрез отпускане на стипендии за придобиване на квалификация за служителите на националните морски администрации. По проекта SAFEMED се осигурява и техническа помощ за

¹¹ COM(2009) 160, 8.4.2009 г.

¹² Дакар-Н'Джамена, Нуакшот-Лагос, Хартум—Джибути, Лагос—Момбаса, Кайро-Габороне, Н'Джамена-Виндхук, Бейра-Лобито, Дар Ес Салам-Кигали

¹³ Програмите TRANSAFRICA, STADIUM

¹⁴ Мароко, Алжир, Тунис, Египет, Израел, Йордания, Ливан, Палестинската автономия, Сирия, Турция.

привеждане на националните регулаторни разпоредби в съответствие с международните спогодби. Би могло да се предвиди сътрудничество със средиземноморските държави във връзка с общностните системи за управление на морския трафик. Съвместно с регионалните общности би могло да се разработят подобни проекти на доброволна основа с цел повишаване на безопасността на морския транспорт и борба срещу замърсяването от корабите.

Европейският съюз подкрепя и проекта на Международната морска организация (ММО), чиято цел е да се създадат регионални координационни центрове за спасителни дейности (MRCC — Maritime Rescue Coordination Centre) по бреговете на Африка.

Европейският съюз би могъл — по-специално чрез Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ), чиито правомощия ще трябва да бъдат предварително разширени, — да предостави техническата помощ, която е необходима на африканските крайбрежни държави, за да подобрят системите си за проследяване на морския трафик в рамките на регионалния обмен на данни.

Важно е също така страните от Северна и Северозападна Африка да поемат задължение за борба срещу използването на кораби и малки плавателни съдове, които не отговарят на нормите и се претоварват, за превозване на пътници. Тази практика, ръководена от престъпни организации дейност при превозите на нелегални емигранти, застрашава живота на хиляди бедни хора.

Борба срещу пиратството

Въпреки че за периода 2003—2006 г. броят на пиратските актове и въоръжените нападения в света е намалял, през 2007 г. се наблюдава тревожно нарастване от 17 %. През 2008 г. явлението се засили както по отношение на броя на актовете, така и по отношение на степента на насилието, като Африканският рог и Гвинейският залив са най-уязвимите райони.

За да се спре развитието на това явление, което днес подрива устоите на Африка и възпрепятства развитието на търговията поради несигурността в пристанищата и по крайбрежието, Европейският съюз би могъл да допринесе за засилването на капацитета на съществуващите и до създаване на нови административни структури, които да отговарят за прилагането на регулаторните норми в областта на морския транспорт. Международната морска организация вече е разработила програми за подпомагане за тази цел.

Морският надзор играе ключова роля за предотвратяването на незаконните дейности по море. Като част от цялостната си морска си политика Европейският съюз желае да засили сътрудничеството с африканските си партньори и да споделя по по-добър начин информацията със съответните национални органи.

3.2.2. Въздушният транспорт: необходимото повишаване на безопасността в този сектор

Нарастването на въздушния трафик трябва да се извършва едновременно с разработването на новата африканска оперативна концепция. Когато бъде одобрена, тази концепция ще даде възможност за определяне на потенциалния принос на европейската инфраструктура в областта на безопасността, която вече е създадена (като

спътниковите програми — EGNOS) или която е в процес на създаване (SESAR, технологичната част на инициативата за Единно европейско небе), въз основа на заключенията и плана за действие в рамките на инициативата за Глобален мониторинг на околната среда и сигурността (Global Monitoring for Environment and Security — GMES) за Африка. Отварянето на африканското небе за въздушното движение трябва да бъде съпроводено също така от една реорганизация на въздушното пространство и мрежата от въздушни маршрути, за да се осигурят по-голяма икономическа ефективност (най-късите маршрути), по-добри екологични показатели и повече безопасност. Тази модернизация би могла да се планира регион по регион, като се отчитат потребностите на авиокомпаниите по отношение на вътрешноконтиненталните и междуконтиненталните въздушни връзки. Включването на Африка в модела „Единно небе“, съчетано с достъп до програмата за инфраструктура SESAR, е един от възможните подходи.

3.2.3. EGNOS

Инфраструктурата за точно позициониране в Африка е крайно недостатъчна, а тази инфраструктура е от съществено значение за транспорта и като цяло за икономическото развитие на континента. Така в Африка се извършват едва 3 % от излитанията на самолети в света, но тук се случват 19 % от произшествията, които най-често се дължат на грешки при навигацията.

Развитието на наземна инфраструктура в Африка, която да допълва EGNOS, европейската система за спътникова навигация — т.е. създаването на отделна система EGNOS за Африка, може да се окаже икономическо решение, с помощта на което Африка ще може да се възползва от всички предимства на системата не само във въздушния, железопътния и крайбрежния морски транспорт, но и в енергетиката, селското стопанство и устройството и управлението на територията.

3.2.4. *Автомобилният транспорт: предизвикателството на безопасността на движението*

Автомобилният транспорт остава преобладаващ вид транспорт в Африка с дял от 80 % до над 90 % от междуградските и международните превози на стоки. Често той е единственото средство за достъп до селските райони.

Всяка година един милион души умират в резултат на пътнотранспортни произшествия. 65 % от убитите са пешеходци, а 35 % от пешеходците са деца. Свързаните с произшествията разходи представляват между 1 и 3 % от брутния вътрешен продукт на всяка държава, а това е особено тежък проблем за развиващите се държави¹⁵. По времето, когато Комисията подготвя следващата европейска програма за действие (2011—2020 г.), тя смята да интензифицира усилията си, за да даде възможност и на други групи държави да се възползват от натрупания в Европейския съюз опит на различни равнища. В тази перспектива и в рамките на диалога на секторно равнище с органите, отговарящи за безопасността на движението по пътищата, в съответните национални и регионални администрации, би могло да се разработят следните насоки:

¹⁵ Източник: Световната банка, Международната здравна организация (2004 г., 2007 г.)

- създаване на подходящи механизми за насърчаване на обмена на най-добрите практики;
- в рамките на индикативните национални и регионални програми — преимуществено насочване на европейските кредити за пътната мрежа към конкретни дейности за повишаване на безопасността на движението;
- включване на аспектите, свързани с безопасността на движението, в проучванията за социалното въздействие на инвестициите в пътища.

3.2.5. Градският транспорт

Африка е континентът с най-висока степен на урбанизация. Според един доклад на Програмата на ООН за населените места (UN-Habitat) градските центрове нарастват с 4,5 % всяка година. Близко 40 % от населението на Африка живее в градовете, като се очаква този дял да нарасне двойно до 2030 г. До 2020 г. Найроби, Йоханесбург и Абиджан ще имат по над 10 милиона жители, а населението на 77 други африкански градове ще нараства с по над 1 милион души годишно. При този засилващ се процес на урбанизация многократно нарастват най-вече замърсяването на въздуха и задръстванията по пътищата.

Чрез програмата CIVITAS¹⁶ Европейският съюз подпомага европейските градове, които изпълняват интегрирани стратегии за градския транспорт. С помощта на една платформа се дава възможност за обмен на идеи и добри практики между градовете, по-конкретно в областта на управлението на движението или на разработването на железопътни транспортни алтернативи.

В обхвата на тази програма би могло да се включат и африканските градове, за да могат и те да се възползват от натрупания опит. Така би могло да се предвиди:

- отваряне на форума CIVITAS за африканските градове
- участие на африканските градове в годишната конференция на форума CIVITAS
- побратимяване на африкански и европейски градове.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Стратегическото сътрудничество между Европа и Африка в сферата на транспорта се извършва в рамките на партньорството ЕС—Африка в областта на инфраструктурата, което предвижда взаимно свързване на националните и регионалните транспортни, водоснабдителни, енергийни и далекосъобщителни мрежи в цяла Африка. Това сътрудничество се поддържа и от политиката на ЕС по отношение на съседните държави, по-специално по отношение на държавите от Северна Африка. Настоящото съобщение се вписва в рамките на тези съществуващи политики и инструменти, като същевременно дава начало на едно обсъждане относно най-подходящите връзки между континентите и предлага възможни насоки за сътрудничество и споделяне на опита с

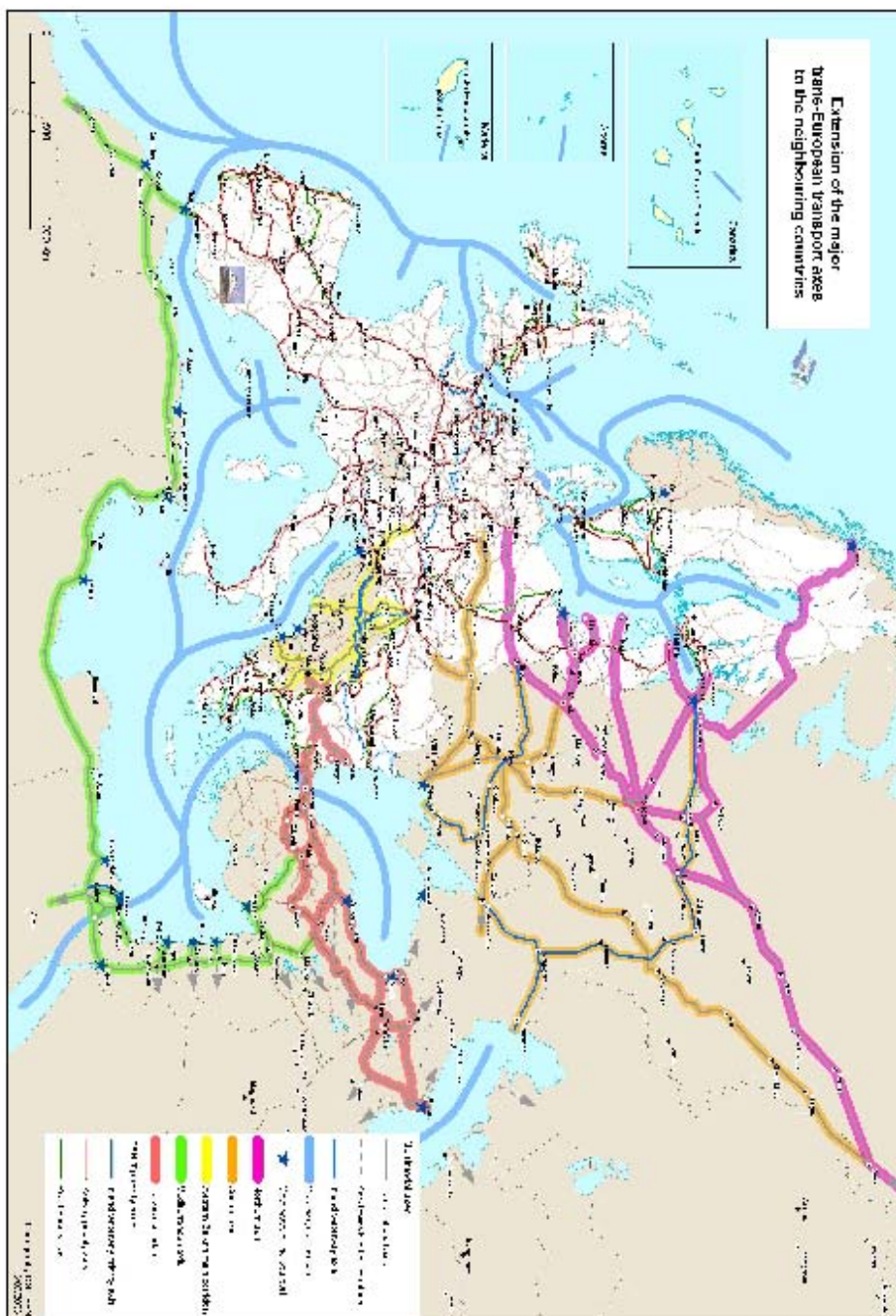
¹⁶ www.civitas.eu

оглед на развитието на една по-надеждна и по-сигурна транспортна система, която да се основава не само на нова инфраструктура, но и на по-ефективни, по-сигурни и по-евтини транспортни услуги. Определените мерки биха се прилагали в рамките на сътрудничеството и въз основа на съществуващите инструменти, а именно въз основа на Споразумението от Котону, чрез Европейския фонд за развитие и в рамките на политиката по отношение на съседните държави, без разбира се да се изключват съществуващите средства в рамките на общата транспортна политика.

На този етап настоящото съобщение е предвидено като отправна точка на вниманието на Африканския съюз и има за цел набелязване на конкретни мерки, които биха могли да бъдат задълбочени в областта на транспорта съвместно с всички африкански и европейски партньори. Предвидената за 2009 г. конференция за мониторинг на политиката за трансевропейската транспортна мрежа и на изпълнението ѝ ще бъде открита за участие за партньорите от Средиземноморието и Африка. Конференцията ще предостави възможност за създаване — в рамките на партньорството ЕС—Африка — на един неформален форум за транспорта, на който на всеки две години ще се срещат представителите не само на институциите, които вече са представени в партньорството, но и на европейските и африканските транспортни оператори и сдружения, както и на международните кредитори, а това ще даде възможност за по-широко обсъждане на специфичните въпроси за този ключов за развитието сектор. На следващия етап чрез подписването на една съвместна декларация ще трябва да се изработи план за приоритетни действия и да се определят начините за финансирането им. Следващата среща на високо равнище между ЕС и Африка, която ще се проведе в края на 2010 г. в Африка, ще даде възможност да се установи постигнатият напредък в изпълнението на този план за действие.

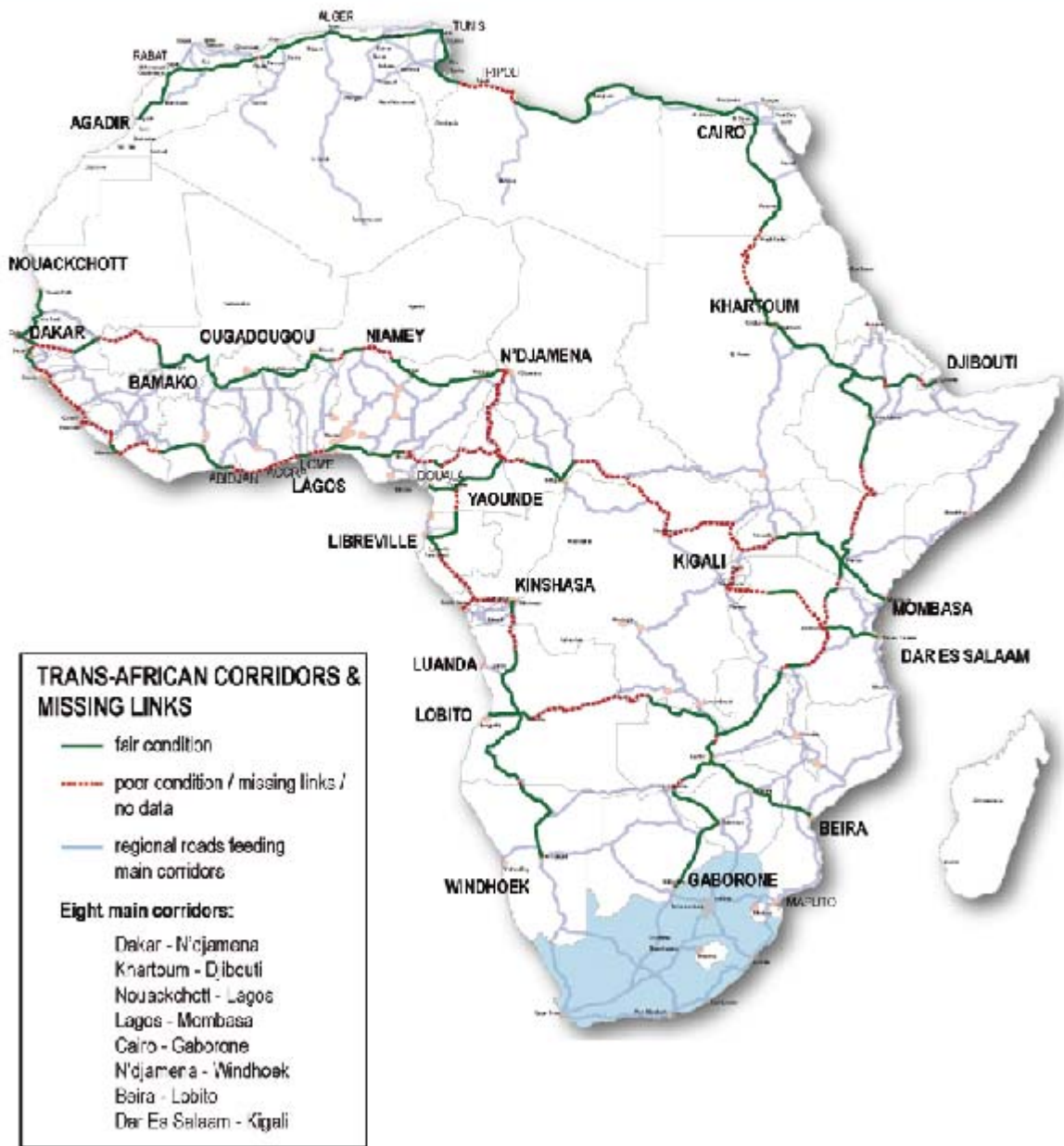
ПРИЛОЖЕНИЕ

1. Удължаване на основните коридори на трансевропейската транспортна мрежа към съседните страни



2. Трансафрикански коридори за автомобилен транспорт

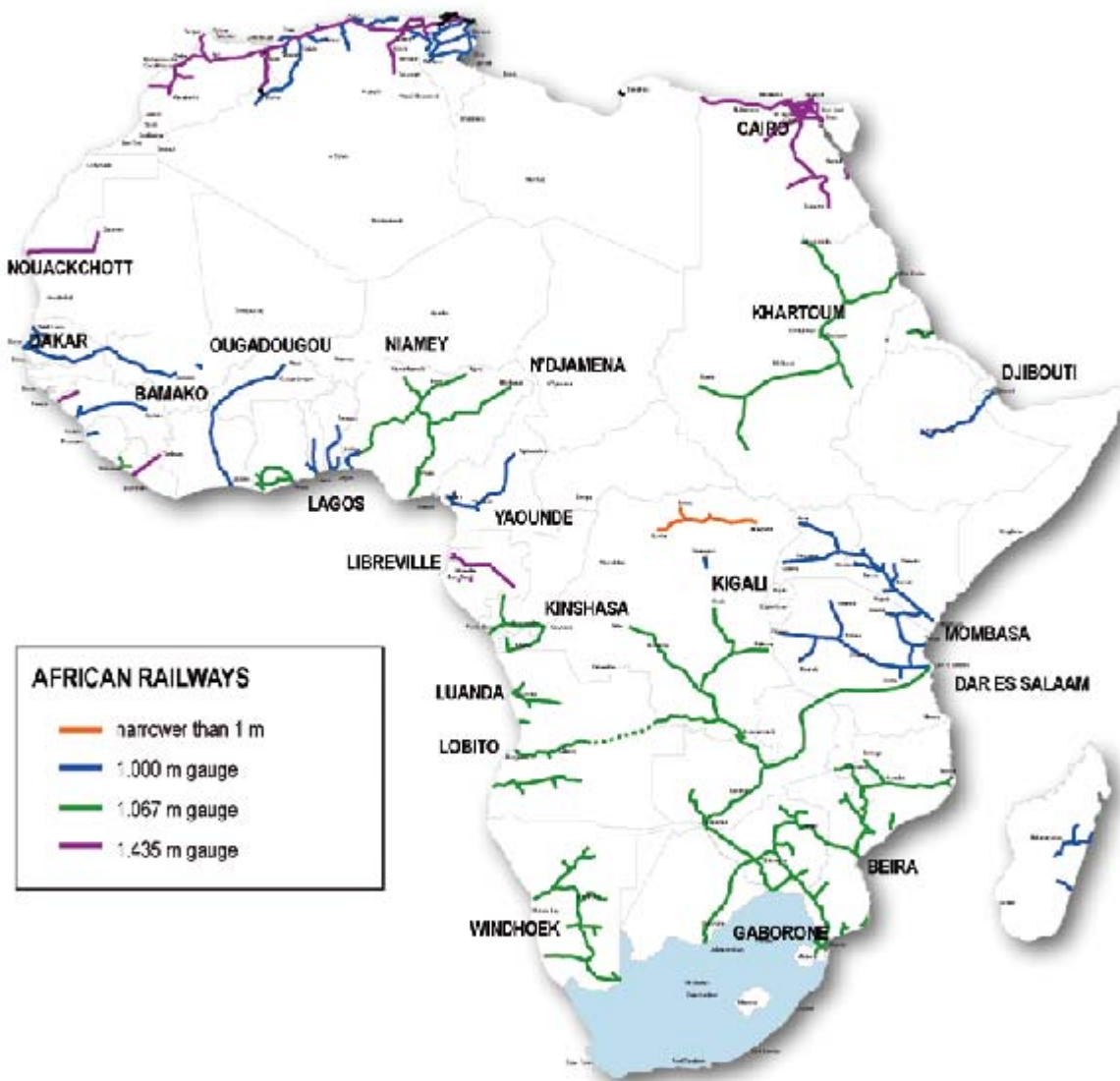
Trans-African Road Transport corridors



The boundaries, colours, denominations and any information shown on this map do not imply, on the part of the European Commission, any judgment on the legal status of any territory, or any endorsement or acceptance of such boundaries.

3. Железопътна мрежа в Африка

African Railways



The boundaries, colours, denominations and any information shown on this map do not imply, on the part of the European Commission, any judgment on the legal status of any territory, or any endorsement or acceptance of such boundaries.