



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 06.07.2000
COM(2000) 422 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

Η προώθηση των αειφόρων μεταφορών στη συνεργασία για την ανάπτυξη

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ	4
1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	6
1.1. Ο ρόλος των μεταφορών στην κοινοτική συνεργασία για την ανάπτυξη.....	6
1.2. Πεδίο εφαρμογής της ανακοίνωσης.....	6
2. ΣΤΗΡΙΞΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	7
2.1. Η διαχείριση των κοινοτικών κεφαλαίων στην περιοχή ΑΚΕ.....	8
2.2. Η διαχείριση των κοινοτικών κεφαλαίων στις περιοχές της ΛΑΑ, της Μεσογείου και στα ΝΑΚ	9
2.3. Ο συντονιστικός ρόλος της πολιτικής της Επιτροπής	10
2.4. Η διμερής στήριξη των κρατών μελών	11
2.5. Διδάγματα πείρας.....	11
3. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΩΝ ΑΕΙΦΟΡΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	14
3.1. Κοινές αρχές ανάπτυξης των μεταφορών	15
3.2. Αρχές που ευνοούν τη σταθερή και διαρκή οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη .	16
3.3. Αρχές για την ένταξη των αναπτυσσόμενων χωρών στη διεθνή οικονομία	18
3.4. Αρχές για την καταπολέμηση της ένδειας	19
4. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΤΗΣ ΑΕΙΦΟΡΙΑΣ	20
4.1. Στρατηγική για οικονομική ισορροπία	20
4.2. Στρατηγική για δημοσιονομική επάρκεια	21
4.3. Στρατηγική για θεσμική μεταρρύθμιση με εμπορικό προσανατολισμό	22
4.4. Στρατηγική για την προστασία του περιβάλλοντος.....	24

4.5.	Στρατηγική που λαμβάνει υπόψη την ασφάλεια και τα κοινωνικά προβλήματα....	25
5.	οι μελλοντικές ενεργειές.....	26
5.1.	Απαραίτητη προϋπόθεση η πολιτική δέσμευση και η συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών.....	27
5.2.	Η επιδίωξη τομεακής προσέγγισης για αειφόρους μεταφορές.....	27
5.3.	Προώθηση της διατροφικότητας για οικονομικά αποδοτική χρήση του εξοπλισμού των μεταφορών.....	27
5.4.	Η εμπορευματοποίηση και ιδιωτικοποίηση για μεταφορικά μέσα σε προσιτές τιμές.....	27
5.5.	Ευαισθητοποίηση στο θέμα της προστασίας του περιβάλλοντος, της ασφάλειας και της κοινωνικής πτυχής	28
5.6.	Ενέργειες προτεραιότητας της Κοινότητας και των κρατών μελών.....	28
5.7.	Συντονισμός με τα κράτη μέλη και άλλους χορηγούς.....	31
5.8.	Ο ρόλος της ανακοίνωσης στη συσχέτιση της πολιτικής με την πρακτική εφαρμογή.....	31
Παράρτημα 1 – Εκταμίευση των κεφαλαίων ανά περιφέρεια, τομέα και ΕΤΑ.....		33
Παράρτημα 2 - Η στήριξη των κρατών μελών προς τις μεταφορές.....		39
Έγγραφα αναφοράς.....		46

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

Η παρούσα ανακοίνωση περιέχει κατευθύνσεις για τη στήριξη της Κοινότητας και των κρατών μελών προς τις μεταφορές στις αναπτυσσόμενες χώρες, προκειμένου να επιτευχθούν οι κυριότεροι στόχοι ανάπτυξης που έθεσε η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η ανακοίνωση ωστόσο περιγράφει μία εκτενή τομεακή προσέγγιση που ισχύει για όλους τους τρόπους μεταφοράς - οδούς, σιδηροδρόμους, αεροπορικές, θαλάσσιες και πλωτές μεταφορές - καθώς και τις υπηρεσίες για τη διευκόλυνση της μεταφοράς αγαθών και προσώπων. Η προσέγγιση αυτή βασίζεται σε ένα πλαίσιο αρχών για την επίτευξη των ευρύτερων στόχων ανάπτυξης, και προβλέπει μία στρατηγική που θα παράσχει αειφόρους μεταφορές που θα είναι ασφαλείς και βιώσιμες από οικονομική, δημοσιονομική και θεσμική άποψη, αλλά και φιλικές προς το περιβάλλον και προσαρμοσμένες στις κοινωνικές ανάγκες.

Η προσέγγιση της Κοινότητας βασίζεται στην εμπειρία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής από τη συνεργασία με τα κράτη μέλη της ΕΕ, τις δικαιούχους χώρες και άλλους χορηγούς. Από το 1963, η στήριξη προς τις μεταφορές επικεντρώθηκε κυρίως στις χώρες της Αφρικής, της Καραϊβικής και του Ειρηνικού (ΑΚΕ). Στη δεκαετία του '90 οι μεταφορές περιελήφθησαν στην συνεργασία για την ανάπτυξη με τις χώρες της Μεσογείου, της Λατινικής Αμερικής και της Ασίας, και με τα νέα ανεξάρτητα κράτη. Οι χώρες ΑΚΕ παραμένουν ο κύριος δέκτης οικονομικής στήριξης στον τομέα των μεταφορών, με χορηγήσεις που ανέρχονται σήμερα στο 40% περίπου των εγκεκριμένων εθνικών και περιφερειακών ενδεικτικών προγραμμάτων. Η Κοινότητα αποτελεί συνεπώς ένα από τους μεγαλύτερους χορηγούς στην περιοχή ΑΚΕ, μαζί με τη Διεθνή Τράπεζα.

Η τομεακή προσέγγιση για την επίτευξη των αναπτυξιακών στόχων βασίζεται στις αρχές ότι οι μεταφορές ανταποκρίνονται στις ανάγκες των ενδιαφερόμενων μερών, είναι ασφαλείς, οικονομικά προσίτες και αποτελεσματικές, και έχουν ελάχιστες επιπτώσεις στο περιβάλλον. Για να συμβάλουν στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη, οι μεταφορές πρέπει να διαθέτουν δικά τους κονδύλια στους εθνικούς προϋπολογισμούς, που να παρέχουν προτεραιότητα στη συντήρηση. Για μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα των μεταφορών απαιτούνται εταιρικές σχέσεις κρατικές και ιδιωτικές, ενώ οι κυβερνήσεις θα αναλάβουν εποπτικό και ρυθμιστικό ρόλο. Η ελεύθερη ροή της κυκλοφορίας διαμετακόμισης θα συμβάλει στην ένταξη των αναπτυσσόμενων χωρών στην παγκόσμια οικονομία. Επίσης, οι μεταφορές πρέπει να είναι ασφαλείς για όλους και να παρέχουν κινητικότητα, υπηρεσίες και ευκαιρίες εξίσου σε άντρες και γυναίκες, ιδιαίτερα στους φτωχούς.

Η στρατηγική για τις αειφόρους μεταφορές περιλαμβάνει τομεακά και εγκάρσια θέματα. Η οικονομική αειφορία προϋποθέτει εξισορροπημένες δημόσιες δαπάνες, θεμιτό ανταγωνισμό και λογικές τιμές των υπηρεσιών. Η δημοσιονομική αειφορία βασίζεται στην αυξανόμενη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στους σιδηροδρόμους, στους θαλάσσιους και εσωτερικούς λιμένες και στα αεροδρόμια. Για το οδικό δίκτυο, όμως, βασίζεται στην εξασφάλιση επαρκών εσόδων για τη συντήρηση. Η θεσμική αειφορία απαιτεί περισσότερη αυτονομία των σιδηροδρόμων, των λιμένων και των αεροδρομίων, ώστε να είναι δυνατή η εμπορευματοποίηση και η ενδεχόμενη ιδιωτικοποίηση των υπηρεσιών. Ωστόσο, η διαχείριση των οδικών δικτύων πρέπει να υιοθετήσει εμπορικές πρακτικές. Χρειάζονται ειδικά μέτρα για να περιοριστούν οι κίνδυνοι για το περιβάλλον και να προαχθούν οι μη μηχανοκίνητες μεταφορές. Με την παροχή ουσιαστικών και κατάλληλων μέσων, οι μεταφορές θα αντιμετωπίσουν τις διάφορες ανάγκες του κόσμου στις αγροτικές και στις αστικές περιοχές.

Για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη μέλη, η πορεία για τη δημιουργία αειφόρων μεταφορών στα κράτη ΑΚΕ βασίζεται στην πολιτική δέσμευση και στη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών στις αναπτυσσόμενες χώρες. Αυτό είναι βασικό για την από κοινού διαχείριση της κοινοτικής συνεργασίας για την ανάπτυξη. Επίσης εξαρτάται από την υιοθέτηση τομεακής προσέγγισης, την εμπορευματοποίηση και την ιδιωτικοποίηση και προϋποθέτει να ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις για το περιβάλλον, η ασφάλεια και η κοινωνική πτυχή. Γι' αυτό, για πρώτη φορά σε κοινοτικό επίπεδο, οι ενέργειες προτεραιότητας αποσκοπούν στη χάραξη ορθών πολιτικών και προσιτών στρατηγικών, στην εφαρμογή μέτρων για την αναδιάρθρωση των ιδιωτικών και δημόσιων οργανισμών μεταφορών και στη βελτίωση των υφιστάμενων συστημάτων μεταφορών πριν από την αναβάθμιση και ανάπτυξη. Αυτές οι ενέργειες, μαζί με τη διεύρυνση του συντονιστικού ρόλου της Επιτροπής με τα κράτη μέλη και τους άλλους χορηγούς, θα βοηθήσουν τις αναπτυσσόμενες χώρες να αποκτήσουν μία κοινή προσέγγιση για τις αειφόρους μεταφορές, ώστε να συμβάλουν πραγματικά στην ανάπτυξη.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι μεταφορές αποτελούν βασικό μέσο για την ανάπτυξη. Η δυνατότητα πρόσβασης των προσώπων στην εργασία, στην υγεία, στην εκπαίδευση και σε άλλες κοινωνικές δραστηριότητες έχει βασική σημασία για την ευημερία των ανθρώπων στις αγροτικές και αστικές περιοχές. Η κατάλληλη πρόσβαση είναι βασική για την οικονομική ανάπτυξη και το εμπόριο, και ευνοεί την ολοκλήρωση. Η κατάσταση των μεταφορών, ωστόσο, εξακολουθεί να εμποδίζει την ανάπτυξη σε πολλές αναπτυσσόμενες χώρες, ιδίως τις λιγότερο ανεπτυγμένες. Δεδομένου ότι σ' αυτές τις χώρες σημειώνονται μεγαλύτερα ποσοστά αύξησης του πληθυσμού, επιτάχυνση της αστικοποίησης και συμφόρηση, η ζήτηση μεταφορικών μέσων αυξάνεται ταχέως. Η ενίσχυση των μεταφορών, συνεπώς, προέχει σαφώς στη συνεργασία για την ανάπτυξη με τις χώρες της Αφρικής, της Καραϊβικής και του Ειρηνικού (ΑΚΕ) και σε μικρότερο βαθμό στις συμφωνίες συνεργασίας με τις χώρες της Λατινικής Αμερικής και της Ασίας (ΛΑΑ), με τη λεκάνη της Μεσογείου και τα νέα ανεξάρτητα κράτη (ΝΑΚ). Η προώθηση των αειφόρων μεταφορών συμβάλλει επομένως στην επίτευξη των στόχων ανάπτυξης αυτών των χωρών και των στόχων που θέτει η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

1.1. Ο ρόλος των μεταφορών στην κοινοτική συνεργασία για την ανάπτυξη

Το άρθρο 177 της Συνθήκης ΕΚ περιγράφει τους γενικούς στόχους της Κοινότητας για την ανάπτυξη· ο ρόλος δε που διαδραματίζουν οι μεταφορές για την επίτευξη αυτών των στόχων είναι:

- Με την παροχή πρόσβασης στο εμπόριο, στις συναλλαγές και στην κινητικότητα σε όλους τους πολίτες, οι μεταφορές ευνοούν *“τη σταθερή και διαρκή οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη”*.
- Με την προώθηση της ολοκλήρωσης μεταξύ των χωρών και στο εσωτερικό τους, και συνδέοντας τις ηπειρωτικές χώρες με τους περιφερειακούς και διεθνείς εμπορικούς δρόμους, οι μεταφορές διαδραματίζουν βασικό ρόλο *“στην ένταξη των αναπτυσσόμενων χωρών στη διεθνή οικονομία”*.
- Με την παροχή μεγαλύτερης κινητικότητας στους φτωχούς και με τη δημιουργία ευκαιριών απασχόλησης, οι μεταφορές συμβάλλουν *“στην καταπολέμηση της ένδειας”*.

Οι στόχοι της Κοινότητας για την ανάπτυξη αντικατοπτρίζονται στους στόχους των συμφωνιών συνεργασίας της Κοινότητας με τις αναπτυσσόμενες χώρες και ο ρόλος των μεταφορών για την επίτευξη αυτών των στόχων καθορίζεται στα ενδεικτικά εθνικά και περιφερειακά προγράμματα κάθε χώρας. Τα προγράμματα αυτά καταρτίζονται μετά από εντατικές διαπραγματεύσεις μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, των δικαιούχων χωρών και των κρατών μελών. Έτσι υπάρχει γενική συναίνεση μεταξύ των βασικών ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με τους κύριους στόχους στον τομέα των μεταφορών μέσα στο ευρύτερο πλαίσιο ανάπτυξης.

1.2. Πεδίο εφαρμογής της ανακοίνωσης

Το σύστημα μεταφορών όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση αποτελεί έναν ευρύτατο όρο που περιλαμβάνει τα έργα υποδομής, τις υπηρεσίες και το κανονιστικό πλαίσιο για όλους τους τρόπους μεταφοράς-οδούς, σιδηροδρόμους, αεροπορικές, θαλάσσιες και πλωτές μεταφορές. Τα έργα υποδομής αποτελούν τον φυσικό σύνδεσμο μεταξύ πόλεων και περιφερειών, καθώς

και μεταξύ και εντός των πόλεων, κωμοπόλεων και χωριών· επίσης αποτελούν διαδρόμους μεταφορών μεταξύ χωρών. Οι υπηρεσίες περιλαμβάνουν όλα τα μέσα μεταφοράς που παρέχουν ο δημόσιος και ο ιδιωτικός τομέας για τη μετακίνηση των προσώπων και τη μεταφορά αγαθών. Τα κανονιστικά πλαίσια περιλαμβάνουν τη νομοθεσία και τις ρυθμίσεις που διέπουν την ασφαλή λειτουργία όλων των μεταφορών σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.

Η ανακοίνωση αφορά τις αναπτυσσόμενες χώρες, οι οποίες έχουν συνάψει με την Κοινότητα συμφωνίες συνεργασίας για την ανάπτυξη. Πρόκειται για τις χώρες της Αφρικής, της Καραϊβικής και του Ειρηνικού, της Λατινικής Αμερικής και της Ασίας, της Μεσογείου και τα νέα ανεξάρτητα κράτη. Δεν περιλαμβάνονται οι χώρες του προγράμματος Phare, OBNOVA, η Ρωσία, Ουκρανία, Λευκορωσία και Μολδαβία.

Η παρούσα ανακοίνωση βασίζεται στα συμπεράσματα που έχουν συναχθεί από την πείρα της Κοινότητας στον τομέα των μεταφορών. Αυτή η πείρα, που αποκτήθηκε κυρίως στις χώρες ΑΚΕ, αντικατοπτρίζει τη μεγαλύτερη ζήτηση μεταφορών και την έλλειψη πόρων σ' αυτές τις χώρες σε σύγκριση με άλλες αναπτυσσόμενες περιοχές. Συμπληρωματική πείρα αποκτάται από τη στήριξη της αστικής ανάπτυξης στην Ασία, τη Λατινική Αμερική και τη Μεσόγειο. Η πείρα μας στον τομέα των μεταφορών από τη Μεσόγειο προστίθεται στις γνώσεις μας σχετικά με την περιφερειακή ολοκλήρωση· η δε τεχνική βοήθεια προς τα ΝΑΚ εδραιώνει τις γνώσεις μας για τις μεταφορές. Αυτή η παγκόσμια ζήτηση από όλους τους τρόπους μεταφοράς ενθάρρυνε τη δημιουργία μιας τομεακής προσέγγισης των μεταφορών.

Η ανακοίνωση είναι συνεπής προς τις ανακοινώσεις για «την ελευθέρωση της ναυτιλίας στη Δυτική και Κεντρική Αφρική και τους στόχους της κοινοτικής πολιτικής για την ανάπτυξη», για «την ευρωμεσογειακή εταιρική σχέση στον τομέα των μεταφορών» και για «την κοινή πολιτική στον τομέα των μεταφορών: Αειφόρος κινητικότητα - Προοπτικές για το μέλλον». Στη στρατηγική για την εφαρμογή αυτής της ανακοίνωσης θα μετάσχουν βασικοί εταίροι σε πολλές χώρες. Επομένως, η πορεία προς τα εμπρός ενισχύει τη συνοχή και τη συμπληρωματικότητα μεταξύ της Κοινότητας και των κρατών μελών και άλλων χορηγών.

2. ΣΤΗΡΙΞΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η κοινοτική στήριξη προς τις μεταφορές στις αναπτυσσόμενες χώρες υπερτερεί στην περιοχή ΑΚΕ, σε σύγκριση με τις άλλες αναπτυσσόμενες περιοχές. Από το 1963 τα οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα των χωρών ΑΚΕ αναπτύχθηκαν για να αντιμετωπισθούν η οικονομική και κοινωνική ζήτηση· σε περιφερειακό επίπεδο δε, η ανάπτυξη του διαδρόμου μεταφορών διευκόλυνε το εγχώριο και το διεθνές εμπόριο. Η στήριξη προς τις μεταφορές στη Λατινική Αμερική και την Ασία κατέχει μικρότερη θέση στη συνεργασία της Κοινότητας για την ανάπτυξη, αν και η ενίσχυση της θαλάσσιας συνεργασίας και η βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας αποτελούν πλέον βασικά στοιχεία για τη στήριξη προς τις μεταφορές στην Ασία. Στόχος της πρωτοβουλίας στην περιοχή της Μεσογείου που άρχισε το 1998 είναι ένα ολοκληρωμένο σύστημα αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών που να συνδέεται με αποτελεσματικά χερσαία δίκτυα, ενώ στόχος της στήριξης προς τις μεταφορές στα ΝΑΚ που άρχισε το 1991 είναι η αποτελεσματική χρησιμοποίηση των υφιστάμενων δικτύων μεταφορών και η τροποποίηση των μεταφορών για να αντιμετωπισθεί η ζήτηση μιας οικονομίας στραμμένης προς την αγορά.

2.1. Η διαχείριση των κοινοτικών κεφαλαίων στην περιοχή ΑΚΕ

Η κοινοτική χρηματοδότηση του τομέα των μεταφορών επεκτάθηκε από 18 σε 71 χώρες ΑΚΕ. Ξεκίνησε με τη συμφωνία Γιαουντέ Ι το 1963, διευρύνθηκε σε 46 χώρες με τη σύμβαση ΛΟΜΕ Ι του 1975 και καλύπτει πλέον 71 χώρες με την τελευταία σύμβαση ΛΟΜΕ ΙV του 1995. Η χρηματοδότηση των μεταφορών έφθασε σχεδόν το 40% των εθνικών και περιφερειακών ενδεικτικών προγραμμάτων στο πλαίσιο του 8ου Ευρωπαϊκού Ταμείου Ανάπτυξης ΕΤΑ για συνολικό ποσό άνω των 2 δισ. €. Αυτό το επίπεδο χρηματοδότησης καθιστά την κοινότητα έναν από τους κυριότερους χορηγούς στην περιοχή ΑΚΕ, η Διεθνής Τράπεζα είναι ο έτερος σημαντικός χορηγός.

Η Επιτροπή έχει αποκτήσει πείρα σε όλο αυτό τον τομέα σε πολύ εκτεταμένη γεωγραφική έκταση. Η εμπειρία αυτή καλύπτει το οδικό δίκτυο, τους σιδηροδρόμους και τους λιμένες, καθώς και τη στήριξη στα αεροδρόμια και την ασφάλεια των εναέριων μεταφορών, σε έργα και προγράμματα που εφαρμόστηκαν σχεδόν και στις 71 χώρες ΑΚΕ. Σε επίπεδο χωρών, οι αντιπροσωπείες της Επιτροπής έχουν δημιουργήσει καλές σχέσεις εργασίας σε τομεακό επίπεδο. Η επιτυχία της κοινοτικής ενίσχυσης αναγνωρίστηκε σε πρόσφατη ανεξάρτητη επιθεώρηση που έδινε τη μεγαλύτερη βαθμολογία στα έργα μεταφορών που διαχειρίζεται η Επιτροπή.

Η δραστηριότητα της Επιτροπής στον τομέα των μεταφορών συνεχίζει να αυξάνεται, και πάνω από 30 χώρες περιλαμβάνουν τις μεταφορές στα εθνικά ενδεικτικά προγράμματά τους για το 8ο ΕΤΑ. Η αυξανόμενη αυτή συμμετοχή βοήθησε την Επιτροπή να κατανοήσει τα προβλήματα μεταφορών που αντιμετωπίζουν οι χώρες αυτές και κατά συνέπεια να σχηματίσει σαφέστερη εικόνα σχετικά με την κατεύθυνση προς την οποία πρέπει να αναζητηθούν βιώσιμες λύσεις.

Η χρηματοδότηση του τομέα των μεταφορών (βλέπε Πίνακα 1 και Παράρτημα Ι) αυξάνεται και η Κοινότητα εξακολουθεί να αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους χορηγούς στην περιοχή ΑΚΕ. Η διαχείριση της πληθώρας αυτής προγραμμάτων στον τομέα των μεταφορών οδήγησε στην κατάρτιση ενός γενικού χρηματοδοτικού σχεδίου της Επιτροπής, στη διαχείριση προγραμμάτων και χρηματοοικονομικών συστημάτων από την κεντρική διοίκηση, που υποστηρίζεται από επαγγελματίες εμπειρογνώμονες στις αντιπροσωπείες της Επιτροπής που ασκούν αποκεντρωμένες αρμοδιότητες διαχείρισης.

Πίνακας 1 Χρηματοδότηση (χιλιάδες ευρώ) των μεταφορών στις αναπτυσσόμενες χώρες							
	Περιοχή	1975-80	1980-85	1985-90	1990-95	1995-2000	Σύνολο
Οδικό δίκτυο	ΑΚΕ ¹	426.700	522.600	1.177.800	1.329.500	±2.250.000 ²	5.855.200
	Ασία			p.m ³	p.m ³		
	Λατινική		5.300	10.000	6.900	2.500	24.700
	Αμερική					30.000	30.000
	MED					15.400	21.700
	NAK				6.300		
Σιδηρόδρομοι	ΑΚΕ			151.400	54.300	p.m ⁴	205.700
	Ασία						
	Λατινική						
	Αμερική						
	MED						
	NAK				11.200	17.700	28.900
Λιμένες	ΑΚΕ			201.500	148.600	p.m ⁴	372.100
	Ασία					1.000	1.000
	Λατινική				300	400	700
	Αμερική					8.500	8.500
	MED					13.800	27.800
	NAK				14.000		
Αεροδρόμια	ΑΚΕ			157.200	148.600	p.m ⁴	305.800
	Ασία					700	700
	Λατινική						
	Αμερική						
	MED						
	NAK				24.300	18.600	42.900

Σημειώσεις:

1. Τα ποσά έως το 1995 αποτελούν εκταμιεύσεις, μετά το 1995 αποτελούν χορηγήσεις από χρηματοδοτικές πηγές.
2. 1995-2000, οι χορηγήσεις στις μεταφορές στην περιοχή ΑΚΕ ανέρχονται συνολικά σε ± 2,25 δισεκατ.€ σχεδόν εξ ολοκλήρου για το οδικό δίκτυο.
3. 1985-1995, οι εκταμιεύσεις για το οδικό δίκτυο στην Ασία ήταν οριακές, γι' αυτό σημειώνεται το p.m.(προς υπόμνηση).
4. 1995-2000, οι χορηγήσεις για μη οδικούς τρόπους μεταφοράς στην περιοχή ΑΚΕ είναι οριακές, γι' αυτό σημειώνεται το p.m.

2.2. Η διαχείριση των κοινοτικών κεφαλαίων στις περιοχές της ΛΑΑ, της Μεσογείου και στα ΝΑΚ

Οι δραστηριότητες της Επιτροπής στον τομέα των μεταφορών στην Ασία είναι περιορισμένες σε σύγκριση με το 1 δισεκατ. ευρώ που χορηγήθηκε από τη δεκαετία του '70 για την αγροτική ανάπτυξη και το περιβάλλον. Η σημασία της συνεργασίας στον τομέα της ναυτιλίας και της ασφάλειας των αεροπορικών μεταφορών αναγνωρίστηκε στη δεκαετία του '90 και η σχετική οικονομική στήριξη ανήλθε περίπου σε 2 εκατ. €. Στις αστικές μεταφορές χορηγείται στήριξη βάσει του προγράμματος Urbs-Asia, το οποίο υπάγεται σήμερα σε ένα τριετές πρόγραμμα 26,2 εκατ. € (1996-1999). Το πρόγραμμα Urbs-Asia δημιουργεί βιώσιμες εταιρικές σχέσεις των ευρωπαϊκών και ασιατικών πόλεων με δράση σε αποκεντρωμένο επίπεδο για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις πόλεις και κωμοπόλεις.

Η στήριξη προς τις μεταφορές κατέχει μικρότερη θέση στη συνεργασία της Κοινότητας για την ανάπτυξη στη Λατινική Αμερική. Η στήριξη προς τα οδικά δίκτυα μεταβάλλεται από τις αρχές της δεκαετίας του '80, ενώ οι θαλάσσιες δραστηριότητες έλαβαν πρόσφατα οριακή στήριξη. Τα βασικά θέματα στον τομέα των μεταφορών, όπως η διαχείριση της αστικοποίησης και της κινητικότητας ενισχύονται από το πρόγραμμα Urb-LA, το οποίο διαθέτει κονδύλιο 21 εκατ. € (1996-2000). Το πρόγραμμα Urb-LA ενώνει ευρωπαϊκές πόλεις

με πόλεις της Λατινικής Αμερικής, γεγονός το οποίο ενισχύει την αποκεντρωμένη λήψη αποφάσεων και ενθαρρύνει τη συμμετοχή της κοινωνίας των πολιτών για τη γενική βελτίωση του βιοτικού επιπέδου.

Στόχος του φόρουμ για τις ευρωμεσογειακές μεταφορές που συνεστήθη στα πλαίσια της «διαδικασίας της Βαρκελώνης», για να διευκολύνει τη συνεργασία στις περιφερειακές μεταφορές, είναι να δημιουργήσει ένα σύγχρονο σύστημα αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών πολλαπλών μέσων. Αυτό προϋποθέτει τη βελτίωση της λειτουργίας των λιμένων και αεροδρομίων, την κατάργηση των περιοριστικών πρακτικών, την απλούστευση των διαδικασιών, την ενίσχυση της αεροπορικής και θαλάσσιας ασφάλειας, την επίτευξη διεθνών περιβαλλοντικών προτύπων και τη χρησιμοποίηση συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας. Επίσης απαιτεί την ανάπτυξη χερσαίων συνδέσεων Ανατολής-Δύσης και συνδέσμων με τα διευρωπαϊκά δίκτυα.

Το φόρουμ αυτό παρέχει προτεραιότητα στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των λιμένων, στη βελτίωση της διασύνδεσης ή των οδικών και σιδηροδρομικών συστημάτων και στον εκσυγχρονισμό των αεροπορικών μεταφορών. Η επιτυχία αυτού του περιφερειακού συστήματος μεταφορών εξαρτάται από την αναμόρφωση των στρατηγικών στον τομέα των μεταφορών, τη βελτίωση της υλικοτεχνικής υποδομής πολλαπλών μέσων των μεταφορικών συνδέσμων και την προώθηση της ρύθμισης υπέρ του ανταγωνισμού.

Η ελευθέρωση των μεταφορών και η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στις δραστηριότητες μεταφορών αποτελεί το στόχο του προγράμματος TACIS για τη στήριξη προς τις μεταφορές. Το ποσό που χορηγείται γι' αυτούς τους στόχους ανέρχεται σε 153,6 εκατ. € δηλαδή περίπου 5% του συνόλου των κονδυλίων που χορηγήθηκαν σε όλες τις μεταφορές όπως εμφανίζεται στον Πίνακα 1. Οι χρηματοδοτούμενες ενέργειες αποσκοπούν στη βελτίωση της αποδοτικότητας των υπερόγκων δικτύων υποδομής και στη μεταβολή του ρόλου των κυβερνήσεων από φορέα μεταφορών σε ρυθμιστή.

2.3. Ο συντονιστικός ρόλος της πολιτικής της Επιτροπής

Ο ουσιαστικός ρόλος της Επιτροπής στον τομέα των μεταφορών σημαίνει ότι είναι σε θέση να δημιουργήσει μία σταθερή και συνεπή προσέγγιση για την ενίσχυση της Κοινότητας στον τομέα αυτό. Εξάλλου, η Επιτροπή είναι δραστήρια στο συντονισμό των πολιτικών, όπως προβλέπει το άρθρο 180 της Συνθήκης ΕΚ. Παραδείγματα σημαντικών πρωτοβουλιών συντονισμού αποτελούν τα εξής :

- Το 1991, η Επιτροπή και η Διεθνής Τράπεζα διοργάνωσαν από κοινού μία διάσκεψη των χορηγών για τη συντήρηση των οδικών δικτύων στην Αφρική νοτίως της Σαχάρας, από την οποία προέκυψε ένας κώδικας συμπεριφοράς των χορηγών. Ο κώδικας αυτός τονίζει τις υποχρεώσεις των χορηγών όσον αφορά τις αρχές στις οποίες βασίζεται η πρωτοβουλία για τη συντήρηση (σήμερα διαχείριση) των οδικών δικτύων (RMI), και ενισχύει τη διαδικασία διαβουλεύσεων και συντονισμού μεταξύ χορηγών και δικαιούχων.
- Για να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα και η αποδοτικότητα της στήριξης προς τις μεταφορές, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανέπτυξε μία τομεακή προσέγγιση, η οποία αναπτύσσεται στις κατευθυντήριες γραμμές για τον τομέα των μεταφορών - "Προς αειφόρα έργα υποδομής : μία τομεακή προσέγγιση στην πράξη". Οι κατευθυντήριες αυτές γραμμές καταρτίστηκαν μετά από διαβουλεύσεις με τα κράτη μέλη και δημοσιεύτηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 1996.

- Η Επιτροπή ασκεί τη γραμματεία του φόρουμ μεταφορών, που δημιουργήθηκε το 1998, της ευρωμεσογειακής εταιρικής σχέσης. Το φόρουμ διευκολύνει τη διανομή και τη διάδοση των γνώσεων και βοηθά στη χάραξη και εφαρμογή των σχεδίων δράσης στον τομέα των μεταφορών.
- Η Επιτροπή προΐσταται των συνεδριάσεων συντονισμού των μεταφορών σε πολλές αναπτυσσόμενες χώρες και των περιοδικών τομεακών συνεδριάσεων με τα κράτη μέλη σε επίπεδο έδρας.

Τα σημαντικά αυτά γεγονότα συμπληρώνονται από ενεργό συμμετοχή στη RMI και σε άλλες ενέργειες του προγράμματος για την πολιτική των μεταφορών στην Αφρική νοτίως της Σαχάρας, που συγκεντρώνει την Επιτροπή, τη Διεθνή Τράπεζα, ορισμένα κράτη μέλη και άλλους χορηγούς.

2.4. Η διμερής στήριξη των κρατών μελών

Τα περισσότερα κράτη μέλη θεωρούν την στήριξή τους προς τις μεταφορές ως τρόπο να συμβάλουν στον περιορισμό της ένδειας, καθώς και στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη. Τα πλέον δραστήρια κράτη μέλη στις αναπτυσσόμενες χώρες είναι η Αυστρία, η Δανία, η Γαλλία, η Γερμανία, οι Κάτω Χώρες, η Ιταλία, η Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Οι Κάτω Χώρες έχουν μία εξειδικευμένη αγορά που προωθεί τις μη μηχανοκίνητες μεταφορές στις αγροτικές και αστικές περιοχές και τις πλωτές μεταφορές. Η Γερμανία παρέχει προφανώς την ευρύτερη γεωγραφικά στήριξη, ενώ η Γαλλία και το Ηνωμένο Βασίλειο συγκεντρώνουν την προσοχή τους στις πρώην αποικίες τους. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη μεγαλύτερη συμμετοχή των κρατών μελών στις χώρες ΑΚΕ.

Τα κράτη μέλη τονίζουν στις στρατηγικές τους την ανάγκη για βιώσιμα συστήματα μεταφορών, που να ανταποκρίνονται στις οικονομικές ανάγκες και να παρέχουν βασική πρόσβαση στην κοινωνική ανάπτυξη, ιδίως για τους φτωχούς. Η προσέγγιση αυτή απαιτεί μεγαλύτερη συμμετοχή του κοινωνικού συνόλου στη λήψη των αποφάσεων και ενισχυμένο ρόλο του ιδιωτικού τομέα στη διαχείριση και παράδοση αποτελεσματικών έργων μεταφορών και υπηρεσιών. Η απαίτηση για μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα εκφράζεται στα αιτήματα για αποκέντρωση, ή αναδιάρθρωση των οργανισμών μεταφορών και, κατά συνέπεια, για νέο ρόλο των κυβερνήσεων. Επίσης προϋποθέτει την εξασφάλιση επαρκών μέσων από τους χρήστες και δικαιούχους των μεταφορών για τη συντήρηση και υποστήριξη ενεργειών φιλικών προς το περιβάλλον.

Με τόσα κράτη μέλη, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τη Διεθνή Τράπεζα και άλλους χορηγούς που εργάζονται από κοινού σε διάφορες χώρες, η ανάγκη για συντονισμό μεταξύ των χορηγών και με τις κυβερνήσεις αυξάνεται. Τα κράτη μέλη υποστηρίζουν πλήρως αυτή τη διαδικασία και ζητούν από τους δικαιούχους οργανισμούς να αναλάβουν τον κύριο ρόλο στη διαδικασία συντονισμού. Η διαδικασία συντονισμού βοηθά τα κράτη μέλη να αναπτύξουν τη στρατηγική τους στον τομέα των μεταφορών στις αναπτυσσόμενες χώρες ΑΚΕ, που συνοψίζεται στο παράρτημα 2.

2.5. Διδάγματα πείρας

Οι αξιολογήσεις της πείρας που αποκτήθηκε από τη συνεργασία με τα κράτη μέλη, τις δικαιούχους χώρες και άλλους χορηγούς, παρέχουν αξιόλογες απόψεις σχετικά με τα ποικίλα προβλήματα που εμποδίζουν πολλές χώρες να δράσουν και να διατηρήσουν αποτελεσματικά συστήματα μεταφορών. Τα προβλήματα αυτά μπορεί να είναι πολιτικά, οικονομικά ή δημοσιονομικά, ή να συνδέονται με την εκμετάλλευση, τη διαχείριση και τις ρυθμίσεις. Όλα

αυτά τα θέματα, η Επιτροπή τα εξέτασε κατά την εκτενή αξιολόγηση των δραστηριοτήτων στον τομέα των μεταφορών που άρχισε το 1993. Αν και η αξιολόγηση επικεντρώθηκε στην περιοχή ΑΚΕ, τα αποτελέσματά της ισχύουν εξίσου και για άλλες περιοχές, οι οποίες αντιμετώπισαν παρόμοιες πολιτικές και οικονομικές συνθήκες. Τα σημαντικότερα προβλήματα και διδάγματα που επισημάνθηκαν για να αποβούν οι κοινοτικές ενέργειες πλέον βιώσιμες είναι εν ολίγοις:

2.5.1. Η αποφυγή πολιτικών που βασίζονται στην προσφορά, οι οποίες δημιουργούν υπέροργκα συστήματα μεταφορών

Αυτό συμβαίνει όταν οι δρόμοι βελτιώνονται σε δυσανάλογα υψηλά επίπεδα χωρίς να ληφθούν δεόντως υπόψη οι οικονομικές και κοινωνικές προτεραιότητες. Οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες εξακολούθησαν να παρέχονται επίσης χωρίς να δοθεί η ανάλογη προσοχή στις εμπορικές συνέπειες. Τα λιμάνια εκσυγχρονίστηκαν για να προληφθεί μια εξωπραγματική ανάπτυξη του εμπορίου και τα αεροδρόμια επεκτάθηκαν υπερβολικά για να αποτελέσουν τη βιτρίνα της χώρας. Τα επίπεδα αυτά ανάπτυξης πολλές φορές δεν επέτρεψαν στους επιχειρηματίες να αυξήσουν επαρκώς τα έσοδα ώστε να διατηρήσουν τα υπέροργκα μεταφορικά δίκτυα. Κατά συνέπεια, οι δρόμοι σύντομα καταστράφηκαν, οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μειώθηκαν και η απόδοση των λιμενικών υπηρεσιών περιορίστηκε σημαντικά, οπότε οι αεροπορικές γραμμές αύξησαν τις τιμές. Η σημαντική μείωση των υπηρεσιών μαζί με τη μείωση των μεταφορών είχαν ως αποτέλεσμα ορισμένα αεροδρόμια και αεροπορικές εταιρείες να φθάσουν στο χείλος της εμπορικής χρεωκοπίας.

2.5.2. Η πρόληψη της οικονομικής στενότητας που οδηγεί σε μικρή προτεραιότητα για τη συντήρηση

Το φορολογικό περιβάλλον με υψηλά επίπεδα χρέους, που πολλές φορές καταναλώνει το 30% των κερδών από τις εξαγωγές, και η χαμηλή οικονομική ανάπτυξη έχει επιπτώσεις για τις μεταφορές. Πολλές φορές στις οικονομικά στενές αυτές συνθήκες, οι λαμβάνοντες τις αποφάσεις παρέχουν προτεραιότητα στη βελτίωση, στην επέκταση και στην αντικατάσταση του εξοπλισμού αντί για τη συντήρηση της υποδομής και των υπηρεσιών. Επίσης, τα οικονομικά μέσα που διατίθενται για τη λειτουργία και τη συντήρηση είναι γενικά ανεπαρκή, με αποτέλεσμα να αναβάλλεται η συντήρηση που δεν λαμβάνεται υπόψη στις αποφάσεις για τη μελλοντική διαχείριση. Για παράδειγμα, οι χρήστες των δρόμων επιβαρύνονται με μεγαλύτερο κόστος λειτουργίας που υπολογίζεται σε 3 ευρώ για κάθε ευρώ που δεν ξοδεύεται για συντήρηση. Χωρίς επαρκή συντήρηση, η εθνική υποδομή και οι υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών καταστρέφονται σύντομα και τότε η μόνη λύση είναι η επισκευή ή η αντικατάστασή τους.

2.5.3. Να περιοριστεί η κυριαρχία του δημόσιου τομέα ώστε τα συστήματα μεταφορών να είναι αποτελεσματικότερα

Ο έλεγχος και η διαχείριση των μεταφορικών συστημάτων από ένα πλήθος δημόσιων οργανισμών είχε ως αποτέλεσμα πολυάριθμες διοικητικές ελλείψεις. Συχνά οδήγησε σε καθορισμό των τιμών σε πολιτικό επίπεδο, σε έμμεσες επιδοτήσεις των υπηρεσιών και προστασία των εθνικών επιχειρηματιών με ρυθμίσεις. Συχνά δημόσιες επιχειρήσεις μεταφορών μαστίζονται από την αλληλεπικάλυψη αρμοδιοτήτων, περιορισμούς των μισθών, προσωπικό χωρίς κίνητρα, κακές σχέσεις με τους πελάτες, δωροδοκία και μαχητικό συνδικαλισμό. Ακόμη και στον κανονιστικό τομέα, που αποτελεί σαφώς κρατική αρμοδιότητα, οι δημόσιοι οργανισμοί εφαρμόζουν ανεπαρκώς τους κανονισμούς, όπως π.χ. κατά τη χορήγηση άδειας σε οχήματα, τον τεχνικό έλεγχο και τη φόρτωση, όσον αφορά τους κανόνες ασφάλειας στους σιδηροδρόμους και στην πολιτική αεροπορία. Επίσης, οι

οργανισμοί αυτοί είναι χαλαροί όσον αφορά τους κανονισμούς για τη χορήγηση άδειας παροχής υπηρεσιών και για την υποβολή των δημόσιων οργανισμών μεταφορών σε ετήσιους ελέγχους. Ο συνδυασμός αυτών των παραγόντων στρεβλώνει τις χορηγήσεις στα διάφορα μεταφορικά μέσα, αναστέλλει τον ανταγωνισμό και αυξάνει το κόστος για τους χρήστες και τους πελάτες.

2.5.4. Επιδίωξη της ολοκλήρωσης των περιφερειακών μεταφορών για τη διευκόλυνση του εμπορίου

Οι ασυνέπειες και η περιορισμένη εφαρμογή των κανονισμών για το ενδοπεριφερειακό και διεθνές εμπόριο, τη διαμετακομιστική μεταφορά και τις διαδικασίες στα σύνορα εμποδίζουν τις εμπορικές συναλλαγές. Οι χρονοβόρες τελωνειακές διατυπώσεις, η πληθώρα εγγράφων, η κακή διαχείριση και οι πρακτικές δωροδοκίας έχουν ως αποτέλεσμα την περιττή αύξηση των εξόδων. Το γενικό αποτέλεσμα είναι υψηλότερες τιμές για τον καταναλωτή και μειωμένα περιθώρια και κίνητρα για τις εξαγωγές. Αυτές οι διαφορές των τιμών και του κόστους είναι πολύ μεγαλύτερες στην Αφρική νοτίως της Σαχάρας, απ'ό,τι σε άλλες αναπτυσσόμενες περιοχές. Πράγματι, το εμπόριο εκεί είναι λιγότερο ανταγωνιστικό και δεν αναπτύσσεται αρκετά λόγω ελλιπούς συνεργασίας μεταξύ των περιφερειακών οργανώσεων που είναι αρμόδιες για την οικονομική ολοκλήρωση και των συνδεδεμένων εθνικών οργανισμών.

2.5.5. Να μειωθεί το κόστος των μεταφορικών υπηρεσιών για να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα του εμπορίου

Το κόστος μεταφοράς, ιδίως οι τιμές των θαλάσσιων μεταφορών είναι τρεις φορές μεγαλύτερες στις χώρες της Αφρικής νοτίως της Σαχάρας (ΑΝΣ) απ'ό,τι στις άλλες αναπτυσσόμενες περιοχές. Το κόστος αυτό οφείλεται στην πολιτική κινήτρων προς τις εθνικές ναυτιλιακές εταιρείες, συχνά ανύπαρκτες, και σε προσπάθειες εξοικονόμησης εξωτερικού συναλλάγματος, οι οποίες απέτυχαν καθώς το κόστος μεταφοράς και ασφάλειας αυξήθηκε από 11 σε 15% κατά την περίοδο 1970-1990. Τα στατιστικά μεταξύ των χωρών διαφέρουν σημαντικά, και ο μέσος όρος των ονομαστικών τιμών των ναύλων είναι 60% μεγαλύτερος στη Δυτική Αφρική απ'ό,τι στην Ανατολική και Μεσημβρινή Αφρική. Σε γενικές γραμμές, οι επιβαρύνσεις για τους ναύλους και την ασφάλεια απορροφούσαν περίπου το 25% της αξίας των εξαγωγών από το ένα τρίτο των χωρών της ΑΝΣ. Ομοίως, το κόστος των εσωτερικών μεταφορών είναι δύο φορές υψηλότερο, λόγω των χρονοβόρων λιμενικών διαδικασιών και υπηρεσιών, των πολύπλοκων εγγράφων που καλύπτουν τις πρακτικές δωροδοκίας, και σε ορισμένες χώρες, λόγω του ανεπαρκούς ανταγωνισμού μεταξύ των ιδιοκτητών εταιρειών μεταφορών και των παρεχόντων μεταφορικές υπηρεσίες. Αυτά τα προβλήματα καθιστούν την πρόβλεψη των τιμών δύσκολη, αυξάνουν τις τιμές και εμποδίζουν τον ανταγωνισμό. Ωστόσο, όπου επιδιώκεται η ελευθέρωση και ο ανταγωνισμός, το κόστος των μεταφορών μειώνεται ταχέως.

2.5.6. Να ληφθούν υπόψη τα θέματα του περιβάλλοντος στην πολιτική των μεταφορών

Παρόλο που οι κάτοχοι οχήματος είναι λιγότεροι, τα επίπεδα ρύπανσης σε ορισμένες πόλεις των αναπτυσσόμενων χωρών υπερβαίνουν τα επίπεδα των ανεπτυγμένων χωρών. Η κυκλοφορία των αυτοκινήτων, που αποτελεί τον μεγαλύτερο παράγοντα ρύπανσης, είναι υπεύθυνη για το 90% των εκπομπών μονοξειδίων του άνθρακα και μολύβδου, για τα δύο τρίτα των οξειδίων του αζώτου και οξειδίων υδρογονάνθρακα και για τις περισσότερες εκπομπές σωματιδίων στις αστικές περιοχές. Η ρύπανση αυξάνεται ακόμη περισσότερο λόγω ελλιπούς εφαρμογής των κανονισμών για τη συντήρηση των οχημάτων, καυσίμων χαμηλής ποιότητας, ελάχιστης συντήρησης των μηχανών, ιδίως των δίχρονων, για τον καθορισμό χρήσεων γης και για τη διαχείριση της κυκλοφορίας. Επίσης, η εκμετάλλευση και η

συντήρηση των μεταφορικών μέσων δεν μειώνουν αρκετά τα επίπεδα των εκπομπών, ούτε και περιορίζουν τον θόρυβο και τη σκόνη, που ανέρχονται σε υψηλά επίπεδα στις αγροτικές περιοχές και σε ακόμη υψηλότερα στις αστικές περιοχές.

2.5.7. Να περιοριστούν τα ατυχήματα ώστε να ελαττωθούν οι κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις :

Τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν τον δεύτερο σημαντικότερο λόγο θανάτου των ατόμων μεταξύ 5 και 44 ετών στις αναπτυσσόμενες χώρες. Εκτός από την αθλιότητα μέσα στην οποία ζουν, οι φτωχοί έχουν τρεις φορές περισσότερες πιθανότητες να σκοτωθούν σε τροχαίο ατύχημα από αυτούς που ανήκουν στη μεσαία τάξη. Το σχετικό οικονομικό κόστος ανέρχεται δε σε περίπου 1% του ΑΕΠ. Τα τρομερά αυτά στατιστικά στοιχεία οφείλονται άμεσα στην ανεπαρκή εφαρμογή των κανόνων οδικής ασφάλειας και τις προδιαγραφές συντήρησης των οχημάτων, καθώς και στον τρόπο οδήγησης και στη συμπεριφορά των οδηγών.

Τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα είναι συχνότερα απ'ό,τι στις ανεπτυγμένες χώρες, με αποτέλεσμα να υπάρχουν μεγαλύτερες ζημιές στις σιδηροδρομικές γραμμές, στον εξοπλισμό και στα εμπορεύματα. Τα δυστυχήματα με επιβατικά τρένα έχουν καταστροφικότερες συνέπειες. Οι αναφορές θαλάσσιων ατυχημάτων δεν είναι συστηματικές εκτός από τις περιπτώσεις στις οποίες έχουν χαθεί πολλές ζωές, και ο βαθμός της ζημίας στο περιβάλλον παραμένει σε μεγάλο βαθμό άγνωστος. Αυτά τα ατυχήματα οφείλονται σε ελλιπή εφαρμογή των συμφωνιών για την ασφάλεια κατά τη ναυσιπλοΐα και των διεθνών ναυτιλιακών συμφωνιών. Η ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών σε πολλές χώρες δεν ανταποκρίνεται στις διεθνείς προδιαγραφές, με αποτέλεσμα το ποσοστό ατυχημάτων να είναι πολύ υψηλό, όπως π.χ. στην Αφρική νοτίως της Σαχάρας, όπου είναι 33 φορές υψηλότερο απ'ό,τι στην Κοινότητα.

2.5.8. Να ενθαρρυνθεί η χρησιμοποίηση μεθόδων που βασίζονται στο εργατικό δυναμικό

Η τάση να χρησιμοποιούνται μέθοδοι με μηχανικό εξοπλισμό στην κατασκευή και συντήρηση περιορίζει τις ευκαιρίες απασχόλησης για τους ανειδίκευτους και ημειδίκευμένους εργάτες σε χώρες με άφθονο εργατικό δυναμικό. Επίσης, οι σημερινές πρακτικές δεν παρέχουν ίσες ευκαιρίες απασχόλησης σε άντρες και γυναίκες. Οι γυναίκες διευθύνουν το 22% περίπου των νοικοκυριών στην Αφρική, ποσοστό που ανέρχεται σε 60% στις περιοχές με μεγάλη μετανάστευση των αντρών. Ο τομέας της κατασκευής και ιδίως της συντήρησης δεν δημιουργεί επαρκείς μακροπρόθεσμες θέσεις απασχόλησης.

2.5.9. Να μειωθεί η συμφόρηση των μεταφορών για να αναπτυχθούν οι αστικές οικονομίες

Παρά το χαμηλότερο αριθμό ιδιωτικών οχημάτων, η συμφόρηση αυξάνεται ταχύτερα στις πόλεις των αναπτυσσόμενων χωρών, με αποτέλεσμα να είναι ανεπαρκές το σύστημα των μεταφορών, να αυξάνεται το κόστος και να μειώνεται η ανταγωνιστικότητα των αγαθών και υπηρεσιών. Εξάλλου στις πόλεις καθίσταται όλο και δυσκολότερη η ανάπτυξη βιομηχανιών μεταποίησης και υπηρεσιών, οι οποίες παράγουν πάνω από το μισό του ΑΕγχΠ. Εάν δεν αλλάξουν οι αστικές πολιτικές, αυτά τα προβλήματα ενδέχεται να δημιουργήσουν άλλα, οπότε θα περιορισθούν οι δυνατότητες απασχόλησης και θα αυξηθούν οι κοινωνικές εντάσεις.

3. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΩΝ ΑΕΙΦΟΡΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Για να επιτευχθούν οι ευρύτεροι στόχοι ανάπτυξης, πρέπει να υιοθετηθεί στις μεταφορές τομεακή προσέγγιση. Η προσέγγιση αυτή ισχύει για όλα τα δίκτυα - οδικά δίκτυα,

σιδηροδρόμους, λιμένες και αεροδρόμια - καθώς και για τις υπηρεσίες που διευκολύνουν τη διακίνηση αγαθών και ανθρώπων. Συνεπώς προτείνεται ένα πλαίσιο αναφοράς, το οποίο περιλαμβάνει κοινές αρχές ανάπτυξης των μεταφορών, καθώς και αρχές για την προώθηση της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης, για την ένταξη των αναπτυσσόμενων χωρών στη διεθνή οικονομία και για την καταπολέμηση της ένδειας.

3.1. Κοινές αρχές ανάπτυξης των μεταφορών

Οι αρχές στις οποίες βασίζεται η συνεισφορά των μεταφορών στην ανάπτυξη είναι:

3.1.1. Οι μεταφορές πρέπει να αφορούν όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη

Οι πολιτικές και τα προγράμματα στον τομέα των μεταφορών πρέπει να προβλέπουν λύσεις για τις ανάγκες των ενδιαφερόμενων μερών σ' αυτό τον τομέα. Ανεξάρτητα από το πόσο απλές ή πολύπλοκες είναι οι λύσεις, απαιτούνται διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη όσον αφορά τον προσδιορισμό τους και την εφαρμογή τους. Στα ενδιαφερόμενα μέρη που πρέπει να συγκληθούν σε επίπεδο χώρας περιλαμβάνονται τα βασικά υπουργεία, οι αντιπρόσωποι των χρηστών των μεταφορών, τα εμπορικά επιμελητήρια, οι ενώσεις αγροτών και οι τοπικές κοινότητες. Οι χρηματοδότες και οι χορηγοί πρέπει επίσης να περιληφθούν σ' αυτό το διάλογο. Ο συνεχής διάλογος δημιουργεί εμπιστοσύνη και αμοιβαίο σεβασμό και καθιστά δυνατή τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών στα συστήματα μεταφορών.

Η αντιμετώπιση των αναγκών σε μεταφορές σε περιφερειακό επίπεδο προϋποθέτει τακτικές συνεδριάσεις στα πλαίσια υφιστάμενων πλαισίων συνεργασίας καθώς και σε περιφερειακά φόρουμ μεταφορών. Η επέκταση του διαλόγου σε περιφερειακό επίπεδο επιτρέπει να εξετασθούν προβλήματα εξάρτησης των μεσόγειων χωρών από τις χώρες διαμετακόμισης, ή των μικρότερων νήσων από τα μεγαλύτερα αρχιπέλαγα ή τις ηπειρωτικές χώρες. Τα φόρουμ αυτά βοηθούν να βελτιωθούν οι επενδύσεις στους δρόμους των μεταφορών.

3.1.2. Η παροχή αποδοτικών μεταφορών εξαρτάται από την εμπορευματοποίηση και την ιδιωτικοποίηση

Οι κυβερνήσεις πρέπει να κινηθούν προς την εμπορευματοποίηση και την ενδεχόμενη ιδιωτικοποίηση των "ιδιωτικών αγαθών" των μεταφορών ή των αγαθών με ισχυρά χαρακτηριστικά ιδιωτικών αγαθών, και να υιοθετήσουν εμπορική προσέγγιση για την παροχή των "δημόσιων αγαθών" ή των αγαθών με ισχυρά χαρακτηριστικά δημόσιων αγαθών. Τα ιδιωτικά αγαθά περιλαμβάνουν τις υπηρεσίες μεταφορών, όπως οι υπηρεσίες των αστικών δημόσιων μεταφορών, των διοδίων, των σιδηροδρόμων, των λιμένων και αεροδρομίων, στις οποίες η πρόσβαση των χρηστών ελέγχεται. Η υποδομή των σιδηροδρόμων, των λιμένων και αεροδρομίων, όπου ελέγχεται η πρόσβαση στο δίκτυο και όπου υπάρχει κάποια έλλειψη, μπορεί να έχει επίσης ισχυρά χαρακτηριστικά ιδιωτικού αγαθού. Το βασικό είναι να λειτουργήσουν επαγγελματικά και αποτελεσματικά αυτά τα μέσα μέσω της αξιόπιστης διαχείρισης και σύμφωνα με την πραγματικότητα των συνθηκών της αγοράς. Η κυριότητα δεν αποτελεί σημαντικό θέμα. Το οδικό δίκτυο μπορεί γενικά να θεωρηθεί δημόσιο αγαθό, εφόσον η πρόσβαση του χρήστη δεν μπορεί να ελεγχθεί όπου δεν υπάρχει μεγάλη κυκλοφορία. Οι υπηρεσίες μεταφορών, επομένως, παρέχονται καλύτερα από τον ιδιωτικό τομέα. Αυτό ισχύει και για τις εμπορικότερες υποδομές, συμπεριλαμβανομένης της λειτουργίας και συντήρησης των σιδηροδρόμων, λιμένων και αεροδρομίων.

Το οδικό δίκτυο, ως κύριος τρόπος χερσαίας μεταφοράς στα κράτη **ΑΚΕ** και ως δημόσιο αγαθό, προσελκύει περισσότερο το ενδιαφέρον των κυβερνήσεων. Οι κυβερνήσεις που διαθέτουν περιορισμένους δημόσιους πόρους πρέπει να εφαρμόζουν εμπορικές πρακτικές κατά τη χρησιμοποίηση των κεφαλαίων και οποιουδήποτε πρόσθετου εισοδήματος που

προέρχεται από τέλη που καταβάλλουν οι χρήστες. Αυτό απαιτεί μία πολιτική και κέντρα λήψης αποφάσεων που θα εξετάζουν αυστηρά τις αιτήσεις για επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών και θα ελέγχουν τις προϋποθέσεις στις οποίες βασίζονται, διότι οι προϋποθέσεις αυτές διαμορφώνουν τις τομεακές στρατηγικές και τα προγράμματα. Οι κυβερνήσεις που υιοθετούν εμπορικές πρακτικές και συνεργάζονται με τον ιδιωτικό τομέα για να παράσχουν έργα υποδομής και υπηρεσίες θα χρησιμοποιήσουν με τον καλύτερο τρόπο τους περιορισμένους πόρους.

3.1.3. Οι επιπτώσεις των μεταφορών στο περιβάλλον πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο

Η αντιμετώπιση των επιπτώσεων των μεταφορών στο περιβάλλον αρχίζει με τη θέσπιση εθνικών διατάξεων που είναι σύμφωνες με τους στόχους που έχουν συμφωνηθεί στις διεθνείς συμβάσεις. Οι εθνικές διατάξεις πρέπει επίσης να προσαρμοσθούν για να λάβουν υπόψη τα μηχανοκίνητα οχήματα, τα πλοία και τα αεροπλάνα που χρησιμοποιούνται. Οι μη μηχανοκίνητες μεταφορές πρέπει επίσης να προωθούνται, όπως π.χ. το ποδήλατο, το οποίο χρησιμοποιείται ελάχιστα σε πολλές αφρικανικές χώρες. Οι βασικές αυτές διατάξεις θα προετοιμάσουν στη συνέχεια το έδαφος για μία στρατηγική που θα ελέγχει και θα επιβάλλει τη συμμόρφωση με τα εθνικά πρότυπα.

3.1.4. Οι μεταφορές και οι μετακινήσεις πρέπει να είναι ασφαλείς και να εκφράζουν τις ανάγκες των δύο φύλων

Πρέπει να αναγνωριστεί πολιτικά το τεράστιο κόστος των ατυχημάτων για την κοινωνία, και να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στις διαφορετικές μεταφορικές ανάγκες των γυναικών και των αντρών. Η προσαρμογή των διατάξεων αποτελεί βέβαια την αρχή, η συνέχεια της οποίας θα είναι η συστηματική εφαρμογή. Ωστόσο, για να βελτιωθεί πραγματικά η ασφάλεια χρειάζεται μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση των επιχειρήσεων μεταφορών και των χρηστών και των πεζών. Αυτό, βέβαια απαιτεί περισσότερο διάλογο μεταξύ των κυβερνήσεων, των παρεχόντων υπηρεσιών μεταφορών και της κοινωνίας, ώστε να βρεθούν τρόποι να αντιμετωπισθούν οι ανάγκες των δύο φύλων.

3.1.5. Οι αποφάσεις στον τομέα των μεταφορών απαιτούν συνεπή και αξιόπιστα στοιχεία που βασίζονται σε έρευνα

Η παρακολούθηση της εξέλιξης του τομέα των μεταφορών και οι επιπτώσεις της για τους δικαιούχους είναι βασική για την αξιολόγηση των προηγούμενων αποφάσεων και για τη βελτίωση της διαδικασίας λήψης αποφάσεων. Αυτό προϋποθέτει τακτικές έρευνες και αξιολογήσεις όσον αφορά τις τεχνικές, οικονομικές και κοινωνικές πτυχές, δεδομένου ότι οι χώρες πρέπει να αφομοιώνουν την εμπειρία που έχει αποκτηθεί αλλού. Αυτό σημαίνει επίσης ενίσχυση της ερευνητικής ικανότητας, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι τροποποιήσεις που επιφέρουν τα αποτελέσματα των τελευταίων διεθνών ερευνών παρέχουν ορθές λύσεις σε όλες τις χώρες. Η απόκτηση αυτών των πρακτικών γνώσεων δεν στοιχίζει και τα αποτελέσματα μπορούν να καλύψουν με το παραπάνω το κόστος, εφόσον οι αποφάσεις που λαμβάνονται είναι καλύτερες.

3.2. Αρχές που ευνοούν τη σταθερή και διαρκή οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη

Τα συστήματα μεταφορών αποτελούν έναν από τους βασικούς παράγοντες της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης. Χωρίς την κατάλληλη πρόσβαση στις θέσεις απασχόλησης, στην ιατρική περίθαλψη, στην εκπαίδευση και σε άλλες κοινωνικές παροχές, η ποιότητα ζωής υποβαθμίζεται, και χωρίς την πρόσβαση στους πόρους και στις αγορές, η ανάπτυξη παραμένει στάσιμη. Για τους σκοπούς αυτούς πρέπει να ληφθούν τα επόμενα μέτρα :

3.2.1. Οι μεταφορές πρέπει να έχουν το ορθό και απαιτούμενο μερίδιο στους εθνικούς προϋπολογισμούς

Αυτό απαιτεί να υπάρχει φορολογική ισορροπία μεταξύ των μεταφορών και των άλλων ανταγωνιστικών τομέων, αφού ληφθούν υπόψη οι γενικοί δημοσιονομικοί πόροι και οι συμβιβασμοί μεταξύ των τομέων. Κατά τον προγραμματισμό της χορήγησης των πόρων πρέπει να ληφθούν υπόψη η μεσοπρόθεσμη βιωσιμότητα του μακροοικονομικού πλαισίου και η δίκαιη κατανομή μεταξύ των περιοδικών και κεφαλαιουχικών δαπανών. Τα κριτήρια που θα υπερισχύσουν για τις επενδύσεις πρέπει να είναι οι επιπτώσεις των επενδυτικών δαπανών για τη χρηματοδότηση των περιοδικών δαπανών.

3.2.2. Η χρηματοδότηση της συντήρησης πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα

Επειδή οι πόροι είναι περιορισμένοι, πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στη συντήρηση και όχι στις επενδύσεις για βελτίωση, για νέα έργα υποδομής ή για εξοπλισμό. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να επιλεγούν ρεαλιστικά πρότυπα κατασκευής και εξοπλισμού, που θα ικανοποιούν τη ζήτηση, και συγχρόνως θα παρέχουν προτεραιότητα στη συντήρηση. Ίσως χρειαστεί διάφορα μέρη των δικτύων να λειτουργούν σε χαμηλότερα επίπεδα υπηρεσίας και, σε ακραίες περιπτώσεις, να περιορισθεί το μέγεθος των δικτύων. Ο περιορισμός δε των δικτύων στο στρατηγικό τους μέγεθος βελτιώνει τα χρηματοδοτικά μέσα για τη συντήρηση. Ο βασικός κανόνας εξακολουθεί να ισχύει : η οικοδόμηση πρέπει να γίνεται σε βάσεις που μπορούν να συντηρηθούν.

3.2.3. Η αποτελεσματικότητα των μεταφορών εξαρτάται από τη βελτιστοποίηση και την ολοκλήρωση των υφιστάμενων μέσων

Η καλύτερη χρησιμοποίηση της υφιστάμενης υποδομής και των υπηρεσιών θα αποτρέψει τη δημιουργία πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας στα διάφορα μεταφορικά μέσα. Πρέπει δηλαδή να εξεταστεί ο ρόλος και η αποτελεσματικότητα των διαφόρων μεταφορικών μέσων, π.χ. του οδικού δικτύου έναντι του σιδηροδρομικού ή ακτοπλοϊκού. Επίσης μπορεί να απαιτήσει τη δημιουργία συνδέσμων μεταξύ των μεταφορικών μέσων για να βελτιωθεί η αποδοτικότητα του κόστους. Αναμφίβολα προϋποθέτει την εναρμόνιση των διατάξεων και διαδικασιών για τη μεταφορά των αγαθών μεταξύ των μεταφορικών μέσων ώστε να αποφεύγονται οι καθυστερήσεις κατά τη μεταφόρτωση. Η ένταξη των μεταφορικών μέσων στους κύριους δρόμους διαμετακόμισης θα αποφέρει πιθανές οικονομίες από τη λειτουργία τους και θα οδηγήσει σε αποτελεσματικότερες υπηρεσίες μεταφορών.

3.2.4. Οι υπηρεσίες μεταφορών πρέπει να βελτιώσουν τις εταιρικές σχέσεις μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα

Ο δημόσιος τομέας πρέπει να αναπτύξει τις εταιρικές σχέσεις με τον ιδιωτικό τομέα που χρησιμοποιεί την εμπειρία του για την κινητοποίηση χρηματοδοτικών μέσων και την εμπορική διαχείριση. Αυτές οι εταιρικές σχέσεις παρέχουν διάφορες δυνατότητες για συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα, π.χ., συμβάσεις διαχείρισης, παραχωρήσεις, μισθώσεις και συμβάσεις κατασκευής, λειτουργίας και παράδοσης (BOT). Παρόμοιες εμπορικές προσεγγίσεις μπορούν να εφαρμοστούν στη διαχείριση και λειτουργία του οδικού δικτύου και όπου το επιτρέπουν οι συνθήκες της αγοράς, με την ιδιωτικοποίηση ορισμένων βοηθητικών υπηρεσιών. Η ίδια προσέγγιση ισχύει επίσης για τα συστήματα μεταφοράς που χρησιμοποιούνται κυρίως από τις μη μηχανοκίνητες μεταφορές. Σ' αυτό το επίπεδο, οι εταιρικές σχέσεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα ευνοούν τη συμμετοχή στην ανάλογη υποδομή και ικανοποιούν καλύτερα τις ανάγκες για υπηρεσίες μεταφορών με χαμηλό κόστος.

Η δημιουργία εταιρικών σχέσεων μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα χρησιμοποιεί όλο το φάσμα των ικανοτήτων και πόρων για αποδοτικότερες και αποτελεσματικότερες μεταφορές.

3.2.5. Ο δημόσιος τομέας πρέπει να αποκτήσει νέα θέση στις διατάξεις για τις μεταφορές

Για να αυξηθεί η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα πρέπει να ενισχυθούν ορισμένες αρμοδιότητες των δημόσιων αρχών, των οποίων ο ρόλος θα είναι κυρίως η πολιτική, ο σχεδιασμός, η νομοθεσία, η εποπτεία και ο έλεγχος, ώστε να υπάρχουν συνεχή στοιχεία και πληροφορίες για την αγορά. Αυτό προϋποθέτει αρμοδιότητες για την προσαρμογή του κανονιστικού πλαισίου που παρέχει επιλογές για τη χρηματοδότηση των μεταφορών από τον ιδιωτικό τομέα, διασφαλίζει ίση πρόσβαση στην αγορά των μεταφορών, επιτρέπει τον ελεύθερο ανταγωνισμό εντός και μεταξύ των διαφόρων μεταφορικών μέσων, καθώς και τη βελτίωση των τρόπων χορήγησης αδειών για τα οχήματα, του τεχνικού ελέγχου και της φόρτωσης των οχημάτων. Η προσαρμογή αυτή προϋποθέτει επίσης την ικανότητα συμβιβασμού των διαφόρων βαθμών εμπορευματοποίησης από την απλή λύση της υπεργολαβίας, τις συμφωνίες ανάθεσης έως την ιδιωτικοποίηση σε πλήρη κλίμακα. Ο μεταβαλλόμενος αυτός ρόλος θα αναληφθεί σε επίπεδα κεντρικής και τοπικής διοίκησης και θα οδηγήσει τις μεταφορές στη βελτίωση της κοινωνικής προόδου και στην υποστήριξη της ανάπτυξης του εμπορίου σε όλα τα επίπεδα.

3.3. Αρχές για την ένταξη των αναπτυσσόμενων χωρών στη διεθνή οικονομία

Οι μεσόγειες χώρες και ορισμένα κράτη-νησιά αντιμετωπίζουν μεγαλύτερες δυσχέρειες οικονομικής ένταξης απ'ό,τι οι παράλιες και ηπειρωτικές χώρες. Οι δυσχέρειες αυτές οφείλονται στις μεγαλύτερες αποστάσεις της οδικής μεταφοράς στα λιμάνια, στην εξάρτηση από τις πολιτικές μεταφορών και τις διαδικασίες των χωρών διαμετακόμισης. Τα απομονωμένα νησιά βασίζονται περισσότερο στις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές, στις οποίες έχουν ελάχιστη επιρροή. Εκτός από τις αρχές για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη, πρέπει να ληφθούν υπόψη τα εξής:

3.3.1. Η διαμετακομιστική κυκλοφορία πρέπει να γίνεται ελεύθερα ώστε να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα του εμπορίου

Για να καταστούν ανταγωνιστικά τα προϊόντα μιας αναπτυσσόμενης χώρας, πρέπει να απλουστευθούν οι εθνικές διατάξεις και οι διαδικασίες όσον αφορά τις οδικές, σιδηροδρομικές και αεροπορικές διαμετακομιστικές μεταφορές, τα τελωνεία, τις υγειονομικές και μεταναστευτικές διατυπώσεις. Αυτό θα απαιτήσει μεγαλύτερη περιφερειακή συνεργασία για την εναρμόνιση των διαδικασιών. Τα μέτρα αυτά θα ενισχυθούν επίσης με την ανάπτυξη συμπληρωματικών μεταξύ τους πολιτικών στον τομέα της ανάπτυξης και του εμπορίου βασικό χαρακτηριστικό για τις συμφωνίες ελευθέρωσης του εμπορίου που υπογράφει η Κοινότητα με τις αναπτυσσόμενες χώρες.

3.3.2. Για να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα του εμπορίου πρέπει να μειωθεί ο χρόνος μεταφοράς

Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την πραγματική εφαρμογή των διεθνών συμφωνιών διαμετακόμισης και με την απλούστευση των διαδικασιών κατά τις εισαγωγές και εξαγωγές μέσω λιμένων και αεροδρομίων, σε όλες τις χώρες. Τα μικρότερα νησιά, που εξαρτώνται περισσότερο από τις θαλάσσιες μεταφορές μπορούν να επωφεληθούν από τη μεγαλύτερη ελευθέρωση των θαλάσσιων μεταφορών. Οι χώρες που εξαρτώνται από μακρές χερσαίες μεταφορές πρέπει να βελτιώσουν τη σύνδεση μεταξύ των λιμένων και τα δίκτυα χερσαίων μεταφορών και να καταργήσουν τα μη φυσικά εμπόδια. Η βελτίωση των διαδικασιών

ελέγχων των εγγράφων και οι φυσικοί σύνδεσμοι στην αλυσίδα των μεταφορών θα συμβάλουν στη μείωση του χρόνου μεταφοράς.

3.3.3. Οι μεταφορές πρέπει να επωφελούνται από τις προηγμένες τεχνολογίες

Η χρησιμοποίηση προηγμένων τεχνολογιών θα βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα των αναπτυσσόμενων χωρών με την προσαρμογή τους στις ταχείες μεταβολές της διεθνούς οικονομίας που οφείλονται στην παγκοσμιοποίηση του εμπορίου. Οι προηγμένες τεχνολογίες είναι επίσης απαραίτητες για τη συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα σε ορισμένους τομείς, όπως η διαχείριση των αεροπορικών μεταφορών και οι τεχνολογίες της πληροφόρησης που εφαρμόζονται στη διαχείριση των δικτύων μεταφορών. Οι νέες διαστημικές τεχνολογίες, όπως η ανάπτυξη συστημάτων δορυφορικής πλοήγησης μπορούν να προσφέρουν σημαντικά κέρδη σε μεγάλης έκτασης ή/και απομακρυσμένες περιοχές όπου η συμβατική χερσαία βοήθεια προς την πλοήγηση είναι πολυδάπανη για να διατηρηθεί. Για να υπάρξει όφελος από τις νέες τεχνολογίες πρέπει να επεκταθούν οι τοπικές εταιρικές σχέσεις του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, για να υπάρξουν σύνδεσμοι με τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς που εργάζονται σ' αυτούς τους τομείς.

3.4. Αρχές για την καταπολέμηση της ένδειας

Οι φτωχές αγροτικές και αστικές κοινότητες δεν εξυπηρετούνται επαρκώς από τις μεταφορές. Με μικρή πολιτική επιρροή για την πρόβλεψη μεταφορών, οι φτωχοί επιβαρύνονται περισσότερο σε χρήμα για να φθάσουν στον τόπο εργασίας, στο χώρο εκπαίδευσης και στα κέντρα υγείας, καθώς και στις αγορές προϊόντων και στην απόκτηση αγαθών. Αυτοί οι περιορισμοί διακινδυνεύουν την ένδεια. Εάν δεν βρεθούν τρόποι για να μετακινούνται ευκολότερα με ελάχιστο κόστος, η ένδεια δεν μπορεί να καταπολεμηθεί. Εκτός από τις αρχές της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης, πρέπει να ληφθούν υπόψη και οι επόμενοι παράγοντες:

3.4.1. Οι αγροτικές περιοχές πρέπει να έχουν την ενδεδειγμένη υποδομή και υπηρεσίες μεταφορών

Στα συστήματα μεταφορών της υπαίθρου κυριαρχούν οι δρόμοι, αλλά υπάρχουν και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και ναυτιλιακές υπηρεσίες για ορισμένα αρχιπελάγη. Αυτά τα συστήματα πρέπει να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των πτωχών πληθυσμών που ζουν και εργάζονται στις κοινότητες που εξυπηρετούν. Πρέπει λοιπόν να προσδιοριστούν τα ενδεδειγμένα έργα υποδομής και οι σχετικές υπηρεσίες, με διαβουλεύσεις με τις ίδιες τις κοινότητες, οι οποίες σε πολλές περιπτώσεις θα πρέπει να αναλάβουν τη συντήρησή τους. Οι κύριοι αυτοί χρήστες, ως επί το πλείστον χρήστες μη μηχανοκίνητων και ενδιάμεσων μεταφορών, πρέπει να προσδιορίσουν πρότυπα σχεδιασμού που να ανταποκρίνονται απόλυτα στη δυνατότητα συντήρησής τους. Π.χ. το να ασφαλτοστρωθούν οι δρόμοι δεν είναι οικονομικά βιώσιμο για τα περιστασιακά μηχανοκίνητα οχήματα, γι' αυτό πρέπει να δοθεί έμφαση στο να καλυφθούν οι ελάχιστες ανάγκες πρόσβασης.

3.4.2. Οι αστικές περιοχές χρειάζονται δημόσιες μεταφορές διαφόρων επιπέδων

Οι δημόσιες μεταφορές πρέπει να παρέχουν διάφορα επίπεδα υπηρεσίας που μπορούν να αναλάβουν οικονομικώς οι χαμηλόμισθοι και οι πτωχοί κάτοικοι των πόλεων. Επίσης πρέπει να ανταποκρίνονται στις διαφορετικές ανάγκες μεταφοράς των γυναικών και των αντρών, οι οποίες πολλές φορές είναι έντονες στις αστικές περιοχές. Για παράδειγμα, η παροχή μεταφορών μετά τις ώρες αιχμής της μεταφοράς προς και από την εργασία, όπου επικρατούν οι άντρες, θα επιτρέψει στις γυναίκες ίση πρόσβαση στην απασχόληση και σε άλλες κοινωνικές υπηρεσίες. Γι' αυτούς που δεν είναι σε θέση να πληρώσουν εισιτήριο, είναι βασικό

να υπάρχουν ασφαλή και επαρκή πεζοδρόμια και ποδηλατοδρόμοι. Η παροχή διαφόρων δημόσιων υπηρεσιών μεταφοράς και ταξιδιού αυξάνει την κινητικότητα, ιδίως των φτωχών.

3.4.3. Τα μη μηχανοκίνητα και ενδιάμεσα μεταφορικά μέσα χρειάζονται περισσότερη υποστήριξη

Σε ορισμένες περιοχές, κυρίως απομακρυσμένες αγροτικές περιοχές, ο μόνος τρόπος μεταφοράς που έχουν οι πτωχοί για να μπορέσουν να συμμετάσχουν στην εγχώρια οικονομία είναι η πεζοπορία ή τα έλκηθρα που τα σύρουν ζώα και τα κάρα, τα ποδήλατα, οι μοτοσυκλέτες και τα τρακτέρ. Στις αστικές περιοχές, το 80% των μετακινήσεων γίνονται από μη μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς. Η υποδομή γι' αυτά τα μέσα μεταφοράς είναι λιγότερο δαπανηρή και μπορούν να γίνουν πολλά για τη βελτίωση της ασφάλειας με σχετικά χαμηλό κόστος.

3.4.4. Οι μεταφορές πρέπει να χρησιμοποιούν μικρές επιχειρήσεις και να προωθούν τις μεθόδους εργασίας που βασίζονται στο εργατικό δυναμικό

Οι μεταφορές πρέπει να αυξήσουν τη μακροπρόθεσμη απασχόληση με τη στήριξη των κυβερνητικών πολιτικών για την ανάπτυξη της εγχωρίου βιομηχανίας κατασκευών. Με απλό εξοπλισμό που κατασκευάζεται και συντηρείται τοπικά, οι μέθοδοι εργασίας που βασίζονται στο εργατικό δυναμικό μπορούν να χρησιμοποιηθούν στην κατασκευή και συντήρηση δρόμων με αμμοχάλικο και χωματόδρομων, καθώς και για ορισμένα έργα συντήρησης των ασφαλτοστρωμένων δρόμων. Οι μέθοδοι αυτές όχι μόνον δημιουργούν μακροπρόθεσμη απασχόληση, αλλά όταν εφαρμόζονται ορθά, μπορεί και να κοστίζουν λιγότερο. Εξάλλου, με την ενίσχυση των δυνατοτήτων της τοπικής βιομηχανίας κατασκευών θα αυξηθεί, μακροπρόθεσμα, η ανταγωνιστικότητα στη συντήρηση και προμήθεια υποδομής για τις μεταφορές.

4. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΤΗΣ ΑΕΙΦΟΡΙΑΣ

Για να εφαρμοσθούν οι αρχές στον τομέα των μεταφορών που ευνοούν την οικονομική ανάπτυξη, αυξάνουν την πρόσβαση των πολιτών στην εκπαίδευση και στην υγεία, εντάσσουν τις χώρες στη διεθνή οικονομία και βελτιώνουν την ευημερία των φτωχών, χρειάζεται μια ευρεία στρατηγική. Η στρατηγική αυτή πρέπει να προτείνει αειφόρους μεταφορές, οι οποίες να είναι οικονομικά, δημοσιονομικά και θεσμικά βιώσιμες, φιλικές προς το περιβάλλον, ασφαλείς και να λαμβάνουν υπόψη τα συμφέροντα του κοινωνικού συνόλου.

4.1. Στρατηγική για οικονομική ισορροπία

Η οικονομική βιωσιμότητα εξαρτάται από τη διατύπωση των δημοσιονομικών αναγκών των μεταφορών στον εθνικό προϋπολογισμό. Η αύξηση της διαφάνειας της διαδικασίας λήψης των αποφάσεων εξαρτάται από το εάν θα δοθεί προτεραιότητα στη χρηματοδότηση της υποδομής και των μεταφορικών υπηρεσιών που αποδίδουν μεγαλύτερα κέρδη, όταν η τυπική οικονομική ανάλυση είναι ορθή. Αν και οι κοινωνικές υποχρεώσεις απαιτούν απαραίτητως επιχορηγήσεις, αυτές πρέπει ωστόσο να προορίζονται μόνο για τους δικαιούχους. Οι απαραίτητες ενέργειες προτεραιότητας είναι :

4.1.1. Να δοθεί η ορθή προτεραιότητα στις δημόσιες δαπάνες για τη χρηματοδότηση των μεταφορικών μέσων

Αυτό βοηθά τα όργανα λήψεως αποφάσεων στον τομέα των μεταφορών να λαμβάνουν υπόψη τους γενικούς φορολογικούς περιορισμούς και να επηρεάζουν τα αντισταθμίσματα μεταξύ

των τομέων. Κατ'αυτόν τον τρόπο δημιουργούνται τακτικές αξιολογήσεις της ανάπτυξης των μεταφορών, του συντονισμού μεταξύ τους και της χρησιμοποίησης των διαφόρων μεταφορικών μέσων, και του προγραμματισμού της συντήρησης. Με αυτές τις ενέργειες διασφαλίζεται ότι η συντήρηση έχει προτεραιότητα και ότι παρέχεται η ορθή προτεραιότητα στις επενδύσεις για να αντιμετωπιστούν οι οικονομικές και κοινωνικές ανάγκες και κατ'αυτόν τον τρόπο καθορίζεται μία μεσοπρόθεσμη στρατηγική για τη χρηματοδότηση των μεταφορών.

4.1.2. Υποστήριξη του θεμιτού ανταγωνισμού για λογικές τιμές των υπηρεσιών

Επειδή πολλές φορές δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς συμμετέχουν στην παροχή υπηρεσιών μεταφοράς, είναι απαραίτητο να υπάρχει θεμιτός ανταγωνισμός στον καθορισμό των τιμών των ναύλων, των εισιτηρίων και των τιμών για τους χρήστες του οδικού δικτύου. Η προώθηση του θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορικών μέσων καθίσταται δυσχερής όταν οι υπεύθυνοι φορείς έχουν ισχυρή εξουσία μονοπωλίου ή όταν οι παραχωρήσεις μπορεί να οδηγήσουν σε προσωρινά μονοπώλια. Αυτό συμβαίνει κυρίως μεταξύ σιδηροδρόμων και οδικού δικτύου, όπου η υποτιμολόγηση του οδικού δικτύου στρεβλώνει τη ζήτηση, ενώ οι εξωπραγματικές επιβαρύνσεις μπορούν να επιταχύνουν την παρακμή των σιδηροδρόμων. Με φορείς στον τομέα των μεταφορών που ορθά ζητούν όλο και περισσότερο ίσους όρους, η τακτική αναπροσαρμογή των τιμών και των ναύλων είναι απαραίτητοι για τη διασφάλιση θεμιτού ανταγωνισμού.

4.1.3. Επιλεγμένες επιχορηγήσεις στους δικαιούχους

Οι κυβερνήσεις πρέπει να αντιμετωπίσουν το θέμα των επιχορηγήσεων ώστε οι ενδιαφερόμενες ομάδες να αποκομίσουν τα αναμενόμενα οφέλη. Π.χ., παρόλο που τα επιβατικά τρένα μεγάλων αποστάσεων δεν μπορούν να είναι εμπορικά βιώσιμα εάν οι επιβάτες δεν μπορούν να αντιμετωπίσουν το κόστος των απαιτούμενων ναύλων για την πλήρη κάλυψη του κόστους, η παροχή της υπηρεσίας πρέπει ωστόσο να συνεχιστεί για να αντιμετωπιστεί η κοινωνική αυτή ανάγκη. Παρόμοια προβλήματα αντιμετωπίζουν και τα μικρά λιμάνια και αεροδρόμια και τα μικρά νησιά που έχουν μικρή εμπορική κίνηση. Σε όλες τις περιπτώσεις, οι επιχορηγήσεις πρέπει να έχουν σαφή προορισμό, ώστε να αποφεύγονται η αναποτελεσματικότητα και οι περιττές δαπάνες που γίνονται συχνά όταν οι επιχορηγήσεις παρεκκλίνουν τις εμπορικές αρχές.

4.2. Στρατηγική για δημοσιονομική επάρκεια

Η δημοσιονομική αειφορία των μεταφορών εξαρτάται από τη διάθεση επαρκών δημοσιονομικών μέσων, και από την αποδοτική χρησιμοποίηση των κεφαλαίων. Με την εφαρμογή εμπορικότερης προσέγγισης και την εισαγωγή περισσότερων ιδιωτικών υπηρεσιών θα αυξηθεί η αποδοτικότητα της λειτουργίας των μεταφορών, θα βελτιωθεί η συντήρηση και θα αποδοθούν κέρδη στους ενδιαφερομένους. Οι κυριότερες απαραίτητες ενέργειες είναι :

4.2.1. Οι σιδηρόδρομοι πρέπει να περιορισθούν στις βασικές δραστηριότητές τους και να συνάψουν συμβάσεις με τον ιδιωτικό τομέα

Οι σιδηρόδρομοι πρέπει να καταστούν χρηματοοικονομικά βιώσιμοι, ώστε να προσφέρουν ασφαλείς και αξιόπιστες υπηρεσίες στους πελάτες. Καταρχάς θα πρέπει οι σιδηροδρομικές εταιρείες να παραιτηθούν από μη σιδηροδρομικές δραστηριότητες, όπως π.χ. τα ξενοδοχεία και νοσοκομεία, αναθέσουν με συμβάσεις περισσότερες υπηρεσίες σε ιδιωτικές επιχειρήσεις, όπως την προμήθεια αμμοχάλικου, το κείμερινγκ, την επισκευή και συντήρηση των σιδηροδρομικών γραμμών. Το επόμενο στάδιο θα είναι μακροπρόθεσμες συμφωνίες παραχώρησης, κατά κανόνα σε μία μόνο εταιρεία, που θα καλύπτουν την ανάθεση των

βασικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών, τον τροχαίο εξοπλισμό του σιδηροδρομικού οργανισμού και τη συντήρηση της υποδομής, όπως συμβαίνει σήμερα, π.χ., στο Μπουρκίνα Φάσο, στην Ακτή του Ελεφαντοστού, στο Καμερούν, στην Ιορδανία, στη Μοζαμβίκη και στο Μαλάουι.

4.2.2. Τα θαλάσσια και ποτάμια λιμάνια, τα αεροδρόμια και οι αεροπορικές υπηρεσίες πρέπει να χρησιμοποιούν ιδιωτικούς φορείς

Ο ιδιωτικός τομέας συμμετέχει ολοένα και περισσότερο στη διαχείριση των φορτίων εμπορευμάτων, ιδίως των εμπορευματοκιβωτίων, ενώ η χρηματοδοτική μίσθωση πλεύρισης σκαφών σε λιμάνια έχει εισαχθεί και πρέπει να ενθαρρυνθεί περισσότερο. Οι αεροπορικές αρχές ιδιωτικοποιούν ολοένα και περισσότερες υπηρεσίες, όπως η διαχείριση των αποσκευών, το κείμεριγκ και η συντήρηση και ορισμένες προσφέρουν ακόμη και βραχυπρόθεσμες συμβάσεις διαχείρισης. Τα έσοδα από την ιδιωτικοποίηση και από τις επιβαρύνσεις που επιβάλλονται στους χρήστες και τους υποψηφίους, τα οποία συγκεντρώνονται στις αεροπορικές αρχές και τις αρχές διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να χρηματοδοτούν τις σχετικές υπηρεσίες και να συγκεντρώνουν επαρκή χρηματοοικονομικά μέσα για τη συντήρηση των υποδομών

4.2.3. Η εξασφάλιση επαρκών εσόδων για τη συντήρηση του οδικού δικτύου

Δεδομένου ότι οι συμβάσεις που αναθέτουν σε αναδόχους το οδικό δίκτυο είναι βιώσιμες μόνο σε λίγες αναπτυσσόμενες χώρες, όπου υπάρχει αρκετά μεγάλη κυκλοφορία, θα ήταν δύσκολο να αποβεί εμπορικά επιτυχής η πληρωμή για τη χρήση του οδικού δικτύου. Ως εκ τούτου, οι υπηρεσίες που είναι αρμόδιες για το οδικό δίκτυο πρέπει να ενθαρρύνονται να αυξήσουν τα έσοδά τους με ένα σύστημα χρέωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών, όπως η επιβολή στα καύσιμα ενός φόρου για τη συντήρηση των δρόμων. Η αύξηση των εσόδων αποτελεί μόνον την αρχή. Η σταθερή και διαφανής διαχείριση έχει αποφασιστική σημασία για να διασφαλιστεί η βελτίωση της κατάστασης του οδικού δικτύου. Ένα πρώτο βήμα είναι η θέσπιση ενός ταμείου για το οδικό δίκτυο με διοικητικό συμβούλιο που θα περιλαμβάνει σημαντικό αριθμό αντιπροσώπων του ιδιωτικού τομέα, όπως συμβαίνει σε πολλές χώρες ΑΚΕ. Μεταξύ των χωρών που διαθέτουν ταμεία για το οδικό δίκτυο είναι το Μπουρκίνα Φάσο, το Καμερούν, η Αιθιοπία, η Γκάνα, η Ιορδανία, το Μαλάουι, η Σιέρρα Λεόνε, η Ζάμπια, η Υεμένη κ.ά.

4.3. Στρατηγική για θεσμική μεταρρύθμιση με εμπορικό προσανατολισμό

Η θεσμική σταθερότητα προϋποθέτει, ως γενική αρχή, η πολιτική και η νομοθεσία να παραμένουν κρατικός τομέας, ενώ η διαχείριση, η εκμετάλλευση και η συντήρηση της υποδομής και οι υπηρεσίες να εμπορευματοποιούνται σταθερά και να ιδιωτικοποιούνται. Οι σημαντικότερες απαραίτητες ενέργειες είναι:

4.3.1. Η μεταρρύθμιση του δημόσιου τομέα

Καταρχάς πρέπει να διασαφηνιστούν οι αρμοδιότητες και τα καθήκοντα των διαφόρων και συχνά επικαλυπτόμενων υπηρεσιών που ασχολούνται με τις μεταφορές. Η κατανομή των ευθυνών για τις μεταφορές με αυτόνομους οργανισμούς ή με τον ιδιωτικό τομέα θα αυξήσει τη θεσμική ακεραιότητα και θα βοηθήσει τις κυβερνήσεις να συγκεντρώσουν την προσοχή τους στην πολιτική, το σχεδιασμό και τη νομοθεσία. Κατά συνέπεια, πρέπει να ενισχυθούν οι αρμοδιότητες σ'αυτούς τους τομείς και να δοθούν κίνητρα στο προσωπικό που εργάζεται σε αυτό το νέο δημόσιο-ιδιωτικό περιβάλλον. Αυτοί οι τομείς περιλαμβάνουν επιλογές για την ιδιωτικοποίηση των έργων κατασκευής και συντήρησης της υποδομής, την πολιτική ανταγωνισμού σχετικά με τη χορήγηση αδειών στους μεταφορείς, τον τεχνικό έλεγχο των

οχημάτων και τον έλεγχο της φόρτωσης. Αν και ορισμένοι από αυτούς τους τομείς θα αποτελέσουν το αντικείμενο υπεργολαβιών, παρόλα αυτά θα εξακολουθήσουν να υπόκεινται στην αρμοδιότητα των κυβερνήσεων. Συνεπώς, με τη θέσπιση εμπορικότερης στάσης διαχείρισης και με την ενίσχυση της ανάθεσης ευθυνών θα αυξηθεί το επίπεδο των υπηρεσιών προς το κοινό.

4.3.2. Η εμπορευματοποίηση της διαχείρισης των σιδηροδρόμων

Οι σιδηροδρομικές εταιρείες πρέπει να υιοθετήσουν εμπορικότερη προσέγγιση, ώστε να καταστούν ανταγωνιστικότερες, ιδίως σε σχέση με τις οδικές μεταφορές. Εάν δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες των πελατών, το ποσοστό των σιδηροδρομικών μεταφορών θα μειωθεί και η μόνη λύση θα είναι να κλείσουν. Συνεπώς, πρέπει να εισαχθούν εμπορικές πρακτικές για να βελτιωθεί η ποιότητα των υπηρεσιών. Μία εφικτή λύση θα ήταν να δημιουργηθούν εταιρικές σχέσεις του δημόσιου με τον ιδιωτικό τομέα.

4.3.3. Αυτονομία των λιμενικών και αερολιμενικών αρχών

Για να επιβιώσουν και να ακμάσουν σε ένα ολοένα ανταγωνιστικότερο εμπορικό περιβάλλον, οι λιμενικές και αερολιμενικές αρχές πρέπει να καταστούν απόλυτα αυτόνομες. Το πρώτο βήμα θα πρέπει να είναι η αποδέσμευση από τις πολυάριθμες κρατικές υπηρεσίες που ελέγχουν τις τιμές και τα τιμολόγια, τους κανόνες εργασίας και την παροχή επιχειρησιακών υπηρεσιών. Οι ενέργειες αυτές, ωστόσο, χρειάζονται υποστήριξη με ορθή εμπορική διαχείριση και μεγαλύτερη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στις δραστηριότητες. Οι αρχές που συνεργάζονται περισσότερο με τον ιδιωτικό τομέα μπορούν να επιβάλουν στα λιμάνια και τους αερολιμένες να πληρώνουν και να βελτιώνουν τις υπηρεσίες προς τους πελάτες, όπως π.χ. στη Μοζαμβίκη, στην Κένυα, στη Ναμίμπια, κ.α.

4.3.4. Η υιοθέτηση εμπορικών πρακτικών για τη διαχείριση του οδικού δικτύου

Οι πρακτικές εμπορικής διαχείρισης συνεπάγονται ριζικές μεταρρυθμίσεις. Για το οδικό δίκτυο είναι υπεύθυνοι πολλοί οργανισμοί, και το πρώτο βήμα θα είναι να διευκρινιστούν οι αρμοδιότητές τους. Ουσιαστικά αυτό σημαίνει να ανατεθεί ο έλεγχος του αγροτικού οδικού δικτύου στις περιφέρειες, του αστικού οδικού δικτύου στις τοπικές αρχές και του βασικού οδικού δικτύου στον κεντρικό οργανισμό που είναι αρμόδιος για το οδικό δίκτυο. Εν συνεχεία πρέπει να συνδυαστούν οι πόροι και οι αρμοδιότητες, ώστε οι διαχειριστές να μπορούν να ενεργήσουν αποτελεσματικά. Είτε διοικείται από το δημόσιο τομέα είτε από αυτόνομους οργανισμούς, ο υπεύθυνος οργανισμός πρέπει να υιοθετήσει εμπορική στάση και συστήματα ιδίως όσον αφορά τη διαχείριση, τη λογιστική και τον έλεγχο. Πολλές χώρες μελετούν εναλλακτικά συστήματα διαχείρισης, αλλά η ανεπαρκής πολιτική δέσμευση εμποδίζει τη δημιουργία νέων οργανισμών ικανών να διασφαλίσουν ορθή διαχείριση των δραστηριοτήτων, η οποία είναι απαραίτητη για την αποτελεσματικότητα των οδικών δικτύων και των υπηρεσιών μεταφορών.

4.3.5. Ιδιωτικοποίηση της διαχείρισης και συντήρησης του οδικού δικτύου

Η ανάθεση με συμβάσεις στον ιδιωτικό τομέα των υπηρεσιών και έργων αποδεικνύεται, στις περισσότερες περιπτώσεις, περισσότερο αποδοτική συγκριτικά με το κόστος και παράγει ποιοτικά καλύτερα αποτελέσματα απ'ό,τι όταν χρησιμοποιείται προσωπικό που απασχολείται και ελέγχεται από την κυβέρνηση. Εξάλλου, η ανάθεση των υπηρεσιών σχεδιασμού και εποπτείας θα παράσχει στους οργανισμούς που είναι υπεύθυνοι για το οδικό δίκτυο τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν εμπειρογνώμονες που στοιχίζουν υπερβολικά για να προσληφθούν με δημόσιες δαπάνες. Το πρόσθετο κέρδος από τη σύναψη συμβάσεων είναι η

αύξηση της ικανότητας σε τοπικό επίπεδο των συμβούλων και των αναδόχων, που αποτελεί προϋπόθεση για τη θεσμική αειφορία.

4.4. Στρατηγική για την προστασία του περιβάλλοντος

Η πρόοδος προς συστήματα μεταφορών που είναι φιλικά προς το περιβάλλον εξαρτάται από τη μείωση των σημερινών αιτίων ρύπανσης του περιβάλλοντος και από την πρόληψη των επιπτώσεων από τη μελλοντική ανάπτυξη. Η αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης στο οδικό δίκτυο, στους σιδηροδρόμους και στην εναέρια κυκλοφορία πρέπει να συνδυαστεί με τη χρησιμοποίηση των ενδιάμεσων και μη μηχανοκίνητων μεταφορικών μέσων. Εξάλλου, οι επιπτώσεις των χερσαίων και των θαλάσσιων μεταφορών δεν πρέπει να αποτελούν απειλή για τα οικοσυστήματα. Συνεπώς προτεραιότητα έχουν οι επόμενες ενέργειες :

4.4.1. Η προσαρμογή των κανόνων και η βελτίωση των ελέγχων

Η αντιμετώπιση πολλών βασικών προβλημάτων μπορεί ίσως να αρχίσει με την ένταξη των εθνικών και διεθνών περιβαλλοντικών προτύπων στην πολιτική των μεταφορών. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να προσαρμοστούν οι υφιστάμενες ρυθμίσεις για την κυκλοφορία, που καλύπτουν όλα τα μεταφορικά μέσα και να ενισχυθεί ο προγραμματισμός των μεταφορών ώστε να ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις στο περιβάλλον. Η αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τους κανόνες δεν περιορίζεται στην αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΑΠΕ), περιλαμβάνει και την ανάλυση των σωρευτικών επιπτώσεων όλων των μεταφορικών μέσων. Η αξιολόγηση πρέπει επίσης να λαμβάνει υπόψη τις συνέπειες για τους πόρους της γης και τις αλλαγές των συστημάτων χρήσης της γης, που προκαλεί η μετανάστευση των πληθυσμών και η οικονομική ανάπτυξη, στην οποία οφείλεται η βελτίωση της υποδομής των μεταφορών και των υπηρεσιών. Μια τέτοια πολιτική απαιτεί τη συνεργασία μεταξύ οργανισμών στον τομέα των μεταφορών και άλλων περιβαλλοντικών φορέων ώστε να λειτουργήσουν αποτελεσματικά συστήματα ελέγχου, τα οποία αξιολογούν συνεχώς την πρόοδο στην αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

4.4.2. Η μείωση των εκπομπών των οχημάτων και η χρησιμοποίηση μη μηχανοκίνητων μεταφορών

Η βούληση να τεθούν και να εφαρμοστούν ελάχιστοι κανόνες αποτελεί συχνά τη βάση για τη μείωση των εκπομπών των οχημάτων. Αυτό σημαίνει, παραδείγματος χάρη, ότι πρέπει να ενισχυθούν οι τακτικοί έλεγχοι των οχημάτων και αεροσκαφών, καθώς και τα αμεσότερα μέτρα, όπως η χρησιμοποίηση αμόλυβδης βενζίνης. Στις αστικές περιοχές, όπου τα επίπεδα ρύπανσης αυξάνονται ταχέως, πρέπει να αποκτήσει μεγαλύτερη σημασία η πρόβλεψη μη μηχανοκίνητων μεταφορών.

4.4.3. Η μείωση της ρύπανσης με τον περιορισμό της κυκλοφοριακής συμφόρησης στις αστικές περιοχές

Στις περισσότερες αστικές περιοχές, το πρώτο βήμα είναι να επιτευχθεί αποτελεσματικότερη κυκλοφορία που συνδυάζεται με τη διαχείριση της ζήτησης μεταφοράς. Μπορούν να ληφθούν απλά μέτρα, όπως παραδείγματος χάρη η καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας που παρέχει προτεραιότητα στις λωρίδες για τα λεωφορεία και τα ποδήλατα, οι μονόδρομοι και ο συγχρονισμός των σηματοδοτών. Ο έλεγχος της ζήτησης μεταφοράς απαιτεί την απαγόρευση στάθμευσης σε ορισμένες περιοχές, μέτρα για τον περιορισμό της κυκλοφορίας των ιδιωτικών αυτοκινήτων και τη μείωση της πρόσβασης των εμπορικών οχημάτων στις περιοχές με συμφόρηση κατά τις περιόδους αιχμής. Για να καταστούν επωφελή για το

περιβάλλον τα μέτρα αυτά πρέπει να διασφαλιστεί η ανάλογη εφαρμογή των κανόνων κυκλοφορίας και να βελτιωθούν πραγματικά οι δημόσιες μεταφορές.

4.4.4. Ο ρυπαίνων πρέπει να πληρώνει

Η φορολόγηση των εκπομπών πρέπει να συνεχίσει να αποτελεί μεσοπρόθεσμο στόχο. Μέχρις ότου όμως εφαρμοστούν απλά και αποτελεσματικά συστήματα, οι περισσότερες χώρες θα χρησιμοποιούν ως υποκατάστατο τη φορολόγηση των καυσίμων. Επειδή το κόστος των καυσίμων στις αναπτυσσόμενες χώρες είναι κατά μέσον όρο το ήμισυ απ'ό,τι στις βιομηχανικές χώρες, είναι μεγάλο το περιθώριο για τον έλεγχο των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των οχημάτων με κινητήρα. Συνεπώς, η πρακτικότερη λύση εξακολουθεί να είναι η χρέωση των χρηστών οχημάτων με διαφορετικά είδη άδειας και υψηλότερες τιμές των καυσίμων.

4.4.5. Εκσυγχρονισμός των στόλων αεροσκαφών

Για τη μείωση των εκπομπών και του θορύβου των αεροσκαφών προϋπόθεση αποτελεί όλοι οι φορείς να αναλάβουν υπεύθυνα τη δέσμευση να συμμορφωθούν με τους διεθνείς περιβαλλοντικούς κανόνες. Για να διατηρήσουν οι φορείς των αναπτυσσόμενων χωρών το δικαίωμα χρησιμοποίησης των κύριων οδών και πρόσβασης στα αεροδρόμια σε παγκόσμιο επίπεδο, είναι απαραίτητο να εκσυγχρονισθούν τα παλαιά αεροσκάφη. Σε πολλές χώρες, αυτό θα απαιτήσει προσεκτικό προγραμματισμό του εκσυγχρονισμού και προγράμματα αντικατάστασης, προκειμένου οι αεροπορικές εταιρείες τους να καταστούν ανταγωνιστικές στην παγκόσμια αγορά, η οποία εξαπλώνεται ταχέως.

4.5. Στρατηγική που λαμβάνει υπόψη την ασφάλεια και τα κοινωνικά προβλήματα

Για να καταστούν οι μεταφορές περισσότερο αποδεκτές κοινωνικά πρέπει να διασφαλιστούν ασφαλή μέσα μεταφοράς και ταξιδιού, να προωθηθούν οι ενδιάμεσες μεταφορές και να βελτιωθούν οι ευκαιρίες απασχόλησης.

Υπάρχουν διάφορες λύσεις :

4.5.1. Η βελτίωση της οδικής και σιδηροδρομικής ασφάλειας

Χρειάζεται μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση του κοινού καθώς και αποτελεσματικότερη εφαρμογή των κανονισμών. Η βελτίωση της συμπεριφοράς των οδηγών και η ευαισθητοποίηση των πεζών μπορεί να επιτευχθεί με την εφαρμογή αυστηρότερων κανόνων στις σχολές οδηγών, με τη διοργάνωση εκστρατειών για τη δημόσια ασφάλεια και με την καλύτερη εκπαίδευση, όσον αφορά την ασφάλεια, στα σχολεία. Τα μέτρα αυτά πρέπει να συνοδεύονται από υποχρεωτική εφαρμογή των κανόνων συντήρησης των οχημάτων και περιορισμούς στη φόρτωση των οχημάτων. Οι σιδηροδρομικές εταιρείες πρέπει να πραγματοποιούν τακτικούς ελέγχους και συντήρηση των σιδηροδρομικών γραμμών, καθώς και να τηρούν τους κανόνες φόρτωσης. Η βελτίωση της ασφάλειας σε όλους αυτούς τους τομείς θα περιορίσει το κόστος, αλλά και τα επιπλέον δεινά που υφίστανται οι οικογένειες, και ιδίως οι πτωχοί, εξαιτίας αυτών των ατυχημάτων.

4.5.2. Η τήρηση των διεθνών κανόνων ασφάλειας στις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές

Τα ατυχήματα στα παράκτια ύδατα μπορούν να προβλεφθούν με την εφαρμογή απλών μέτρων για τη βελτίωση της διαθεσιμότητας και αξιοπιστίας των βοηθητικών συστημάτων της ναυσιπλοΐας. Εξάλλου, οι λιμενικές αρχές πρέπει να συμμορφώνονται με τους κανόνες

που έχει θεσπίσει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ). Επίσης, η αεροπορική ασφάλεια εξαρτάται από την τήρηση των διεθνών κανόνων, όπως ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας και οι επικοινωνίες με τα βοηθητικά συστήματα πλοήγησης, που καθορίζει ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας. Με την τήρηση των διεθνών κανόνων ασφάλειας, το κοινό και οι εμπορικοί παράγοντες θα αποκτήσουν μεγαλύτερη εμπιστοσύνη στις αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές, και κατ'αυτόν τον τρόπο θα αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα των μεταφορικών αυτών μέσων.

4.5.3. Η δημιουργία ευκαιριών απασχόλησης και η αντιμετώπιση του πλεονάζοντος προσωπικού

Με την αύξηση της συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα στη διαχείριση των μεταφορών και στις εργασίες σ'αυτόν τον τομέα πρέπει να δημιουργηθούν περισσότερες θέσεις απασχόλησης εφόσον ο δημόσιος τομέας αποσύρεται. Θέσεις εργασίες χρειάζονται σε όλα τα επίπεδα, αλλά μεγαλύτερη ανάγκη υπάρχει για το ημι-ειδικευμένο και ανειδίκευτο εργατικό δυναμικό. Ως εκ τούτου, οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις χρειάζονται υποστήριξη και κατάρτιση για τη χρησιμοποίηση μεθόδων που βασίζονται στο εργατικό δυναμικό. Η κατάρτιση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει τη γνώση των εθνικών πρακτικών και κανόνων σχετικά με την εργασία, που θεσπίζει το Διεθνές Γραφείο Εργασίας ώστε να διασφαλίζονται ίσες ευκαιρίες στους άνδρες και στις γυναίκες και να αποφεύγεται η εκμετάλλευση των εργαζομένων, και ιδίως των ανηλίκων. Ο περιορισμός του μεγέθους του δημόσιου τομέα, κυρίως όπου το πλεονάζον προσωπικό ανέρχεται σε πολύ μεγάλο αριθμό ατόμων, θα απαιτήσει προσεκτική κοινωνική διαχείριση ώστε να μειωθούν οι κοινωνικές δυσχέρειες.

4.5.4. Η βελτίωση των ενδιάμεσων μεταφορών

Η μεγαλύτερη διάθεση ενδιάμεσων μεταφορών θα εξυπηρετήσει άνδρες και γυναίκες. Η χρησιμοποίησή τους θα περιορίσει το χρόνο μετακίνησης των γεωργικών προϊόντων, θα διευκολύνει την πρόσβαση στις τοπικές αγορές και θα μειώσει το βάρος της μεταφοράς ύδατος και συλλογής καυσόξυλων. Οι δημόσιες αρχές πρέπει να παράσχουν ευνοϊκό περιβάλλον που ενθαρρύνει τη χρησιμοποίηση και προωθεί την ανταγωνιστική αγορά που παράγει προσिता από οικονομικής πλευράς μεταφορικά μέσα, ιδίως ποδήλατα. Οι κάτοχοι μεταφορικών μέσων που σύρονται από ζώα θα χρειαστούν κατάρτιση για την απόκτηση ζωοτεχνικών γνώσεων και για την πρόσβαση στις υπηρεσίες ζωικής παραγωγής. Για να αποδώσουν πλήρως καρπούς οι ενδιάμεσες μεταφορές πρέπει να χρησιμοποιούνται από τις γυναίκες και να επιδιωχθεί η έγκρισή τους από τις αρμόδιες διοικητικές υπηρεσίες.

5. ΟΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη μοιράζονται από κοινού με τις αναπτυσσόμενες χώρες ευθύνη για την επίτευξη ενός κοινού στόχου αειφόρων μεταφορών με ασφαλέστερη μετακίνηση για όλους. Αυτό είναι προφανές λόγω του ολοένα και μεγαλύτερου αριθμού χωρών που συμμετέχουν σε φόρουμ όπως το Πρόγραμμα Πολιτικής για τις Μεταφορές στην Αφρική νοτίως της Σαχάρας (SSATP), η Επιτροπή για τις Μεταφορές και τις Επικοινωνίες της SADC (Southern Africa Development Community), η Γενική Εταιρική Σχέση για την Οδική Ασφάλεια και το Ευρωμεσογειακό Φόρουμ για τις Μεταφορές. Ωστόσο, για να επιτευχθεί αυτός ο κοινός στόχος χρειάζεται πολιτική δέσμευση για μεταρρυθμίσεις και έγκριση στρατηγικών για οικονομικά προσιτές μεταφορές. Εάν πληρούνται αυτές οι προϋποθέσεις, τότε η Κοινότητα και τα κράτη μέλη μπορούν να βοηθήσουν τις αναπτυσσόμενες χώρες ΑΚΕ να δημιουργήσουν αειφόρους μεταφορές με την ενίσχυση των προγραμμάτων τομεακής ανάπτυξης.

5.1. Απαραίτητη προϋπόθεση η πολιτική δέσμευση και η συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών

Η δέσμευση των κυβερνήσεων σε πολιτικό επίπεδο και η σταθερή πρόθεση να διασφαλιστεί ορθή διοίκηση του τομέα αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση, ώστε οι προσπάθειες για μεταρρύθμιση και αειφορία να μην είναι βραχείας διάρκειας. Ωστόσο, οι πολιτικοί και η διοίκηση πρέπει να αρχίσουν διάλογο σχετικά με την πολιτική και τη διαχείριση του τομέα με τα βασικά ενδιαφερόμενα μέρη. Αυτό θα συμβάλει όχι μόνο στην αύξηση της συμμετοχής όσων καταβάλλουν τις μεγαλύτερες συνεισφορές για τη μεταρρύθμιση, αλλά θα επιτρέψει στη διοίκηση να προωθήσει εταιρικές σχέσεις με τον ιδιωτικό τομέα, παραδείγματος χάρη με τη διαχείριση και συνδιαχείριση των συμβάσεων για τα ταμεία των οδικών δικτύων. Εάν οι δικαιούχες κυβερνήσεις δεν είναι έτοιμες να αρχίσουν το διάλογο με τα βασικά ενδιαφερόμενα μέρη και να επιδείξουν πολιτική δέσμευση σε σταθερή βάση, τότε η στήριξη της Κοινότητας, σε συντονισμό με τα κράτη μέλη προς τις μεταφορές πρέπει να σταματήσει.

5.2. Η επιδίωξη τομεακής προσέγγισης για αειφόρους μεταφορές

Η θέσπιση τομεακής προσέγγισης είναι απαραίτητη για την ολοκλήρωση των μεταφορικών μέσων και των υπηρεσιών τους ώστε οι δικαιούχοι των μεταφορών να μπορούν να διαθέτουν καλύτερη υποδομή, και οικονομικότερες και ασφαλέστερες μεταφορές. Αυτό θα γίνει με την ενίσχυση της ικανότητας των μεταφορικών οργανισμών και φορέων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα. Επίσης πρέπει να δοθούν σ'αυτούς τους οργανισμούς οι χρηματοοικονομικοί και ανθρώπινοι πόροι, ώστε να εκπληρώσουν τις αρμοδιότητές τους. Όσον αφορά τη στήριξη της υποδομής και των υπηρεσιών πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στα στρατηγικά δίκτυα και στις περιφερειακές οδούς μεταφορών. Για την Κοινότητα και τα κράτη μέλη, αυτό σημαίνει ότι πρέπει να εγκαταλειφθούν τα μεμονωμένα σχέδια και να χρηματοδοτηθούν τα προγράμματα τομεακής ανάπτυξης που διασφαλίζουν ότι τα συστήματα μεταφορών ανταποκρίνονται πλήρως στις ανάγκες της κοινωνίας.

5.3. Προώθηση της διατροφικότητας για οικονομικά αποδοτική χρήση του εξοπλισμού των μεταφορών

Προτού γίνουν νέες μεγάλες επενδύσεις, πρέπει να βελτιωθεί η χρήση του υφιστάμενου εξοπλισμού μέσω της προώθησης των διατροφικών μεταφορών και της εξάλειψης των μειονεκτημάτων των εναλλαγών των μεταφορών, που αυξάνουν το κόστος των μεταφορών και εμποδίζουν την εμπορική ανταγωνιστικότητα. Η βελτίωση αυτής της χρήσης απαιτεί μέσα, λογικές τιμές των μεταφορικών μέσων, ώστε να ενθαρρύνεται ο ανταγωνισμός. Ωστόσο, ο καθορισμός των τιμών δεν πρέπει να εκφράζει μόνο το κόστος της προμήθειας, της λειτουργίας και της συντήρησης, αλλά πρέπει να λαμβάνει υπόψη και εξωτερικούς παράγοντες, όπως το περιβαλλοντικό κόστος. Η παράλειψη αυτού του κόστους μπορεί να ευνοήσει έναν τρόπο μεταφοράς εις βάρος άλλου. Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη θα ενθαρρύνουν την ανάπτυξη της διατροφικής αποδοτικότητας, που τονώνει τον ανταγωνισμό χωρίς να αποκλείει τη συμπληρωματικότητα, παρέχοντας έτσι στους χρήστες μεγαλύτερη δυνατότητα επιλογής των μεταφορικών υπηρεσιών.

5.4. Η εμπορευματοποίηση και ιδιωτικοποίηση για μεταφορικά μέσα σε προσιτές τιμές

Οι υπηρεσίες μεταφορών δεν παρέχονται πλέον αποκλειστικά από το δημόσιο τομέα, αλλά σε συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα με συμφωνίες εμπορευματοποίησης, ιδιωτικοποίησης και εταιρικών σχέσεων μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Οι σιδηρόδρομοι, τα λιμάνια και τα αεροδρόμια παρέχουν ήδη ευκαιρίες για την εμπορευματοποίηση ορισμένων

δραστηριοτήτων και υπηρεσιών. Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη θα συνεχίζουν να υποστηρίζουν τη συνέχιση αυτής της τάσης εμπορευματοποίησης, και εφόσον οι συνθήκες είναι ευνοϊκές, τη μετάβαση στην ιδιωτικοποίηση.

Τα οδικά δίκτυα ως "δημόσια αγαθά" θα εξακολουθήσουν να ανήκουν κυρίως στο δημόσιο τομέα, στις περισσότερες αναπτυσσόμενες χώρες όπου η ροή της κυκλοφορίας παραμένει μέτρια. Οι οδικές μεταφορές, ωστόσο, παραμένουν σε όλα τα επίπεδα υπηρεσία που παρέχεται κυρίως από τον ιδιωτικό τομέα. Όμως η εμπορευματοποίηση της διαχείρισης του οδικού δικτύου αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την αειφορία του οδικού τομέα. Η υποστήριξη της Κοινότητας και των κρατών μελών θα συνδέεται στενά με την επιδίωξη αυτής της διαδικασίας εμπορευματοποίησης.

5.5. Ευαισθητοποίηση στο θέμα της προστασίας του περιβάλλοντος, της ασφάλειας και της κοινωνικής πτυχής

Αν και τα θέματα αυτά, που έχουν κοινά σημεία, αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της τομεακής προσέγγισης, ωστόσο χρειάζονται ειδική προσοχή, διότι κατά το παρελθόν δεν δόθηκε η δέουσα προσοχή στις ανησυχίες της κοινής γνώμης. Για να γίνει αυτό, πρέπει να ληφθούν εκ των προτέρων μέτρα που θα περιορίσουν στο ελάχιστο τις άμεσες περιβαλλοντικές επιπτώσεις των μεταφορών, καθώς και μέτρα που θα αξιοποιήσουν τα πλεονεκτήματα για το περιβάλλον, όπως π.χ. η σταδιακή κατάργηση της χρήσης καυσίμων που περιέχουν μόλυβδο, η βελτίωση της συντήρησης των οχημάτων, τα σχέδια διαχείρισης της κυκλοφορίας και οι περιφερειακές οδοί για την παράκαμψη των πόλεων. Επίσης, οποιαδήποτε έμμεση περιβαλλοντική συνέπεια των μεταφορών στον οικονομικό και κοινωνικό τομέα πρέπει να αντιμετωπίζεται στο πλαίσιο αυτού του τομέα. Επομένως, η στήριξη της Κοινότητας και των κρατών μελών θα ενθαρρύνει την υιοθέτηση δυναμικής στάσης έναντι των μεταφορών και του περιβάλλοντος σε τομεακό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, καθώς και στην ευρύτερη συζήτηση των κλιματικών μεταβολών.

Επίσης βασικό είναι η ασφάλεια να αποτελεί προτεραιότητα για να μειωθεί το υπερβολικά υψηλό κόστος των τροχαίων ατυχημάτων από οικονομικής και κοινωνικής πλευράς. Επίσης, δεν πρέπει να λησμονείται η ασφάλεια των αεροπορικών και των θαλάσσιων μεταφορών. Εξάλλου, οι μεταφορές πρέπει επίσης να παρέχουν ισότητα ευκαιριών στους άνδρες και στις γυναίκες, να ανταποκρίνονται στις ειδικές ανάγκες τους για μετακίνηση, καθώς και για καλύτερες προοπτικές απασχόλησης. Στα θέματα αυτά θα δώσουν προτεραιότητα η Κοινότητα και τα κράτη μέλη στα πλαίσια των πολιτικών τους για την ενίσχυση του τομέα των μεταφορών, προς το συμφέρον του κοινωνικού συνόλου και ιδιαίτερα των φτωχών πληθυσμών.

5.6. Ενέργειες προτεραιότητας της Κοινότητας και των κρατών μελών

Η κοινοτική στήριξη καθορίζεται κατά το μεγαλύτερο μέρος από το περιφερειακό και εθνικό ενδεικτικό πρόγραμμα, τα οποία ανταποκρίνονται στις προτεραιότητες του τομέα των μεταφορών που έχουν συμφωνηθεί σε αμοιβαία βάση μεταξύ της Επιτροπής και των δικαιούχων χωρών ή περιφερειών. Στον καθορισμό αυτών των προτεραιοτήτων πρέπει να περιλαμβάνεται η πείρα της Κοινότητας στον τομέα της ελευθέρωσης και ιδιωτικοποίησης των μεταφορών, της διασυννοριακής ολοκλήρωσης κτλ. Αυτός ο διάλογος θα διασφαλίσει, επομένως, ότι οι κοινοτικές ενέργειες και τα χρηματοδοτικά μέσα θα είναι περισσότερο προσαρμοσμένα στα αναπτυσσόμενα συστήματα αειφόρων εσωτερικών και εξωτερικών μεταφορών. Αυτές οι ενέργειες καθίστανται ολοένα και περισσότερο συμπληρωματικές των ενεργειών των κρατών μελών, χάρη στις προσπάθειες αμοιβαίου συντονισμού και συντονισμού με τις δικαιούχους χώρες. Οι συμπληρωματικές αυτές ενέργειες, είτε σε εθνικό

είτε σε περιφερειακό επίπεδο, ακολουθούν την τομεακή προσέγγιση, η οποία περιγράφεται στις κατευθυντήριες γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τον τομέα των μεταφορών - "Προς την υποδομή αειφόρων μεταφορών - πρακτική τομεακή προσέγγιση" που δημοσιεύτηκε το 1996.

5.6.1. Σε εθνικό επίπεδο

Κατά την εφαρμογή ενός προγράμματος ανάπτυξης του τομέα των μεταφορών πρέπει καταρχάς να ληφθούν υπόψη οι πτυχές της αειφορίας, η δε πρόοδος στις τομεακές μεταρρυθμίσεις πρέπει να αντιστοιχεί στην πρόοδο των επιτόπου εργασιών. Αυτό σημαίνει ότι θα επιτευχθεί συμφωνία σχετικά με τους στόχους και την έκταση των τομεακών μεταρρυθμίσεων που απαιτούνται για να διασφαλιστεί η αειφορία τόσο στο δημόσιο όσο και στον ιδιωτικό τομέα, και κατ'αυτό τον τρόπο θα εξασφαλιστεί μία ισορροπία της χρηματοδότησης των υλικών επενδύσεων. Η ισορροπία αυτή θα καθοριστεί από το βαθμό προσέγγισης της αειφορίας εκ μέρους του τομέα των μεταφορών και του συγκεκριμένου μεταφορικού μέσου. Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποστηρίξουν, σε κεντρικό και αποκεντρωμένο επίπεδο ενέργειες όπως π.χ. :

- οι οργανισμοί μεταφορών να χαράξουν πολιτικές και στρατηγικές που βασίζονται σε βιώσιμο οικονομικό προγραμματισμό, ασφαλή τομεακή χρηματοδότηση, ιδίως για τη λειτουργία και τη συντήρηση, ελάχιστες περιβαλλοντικές επιπτώσεις και μεγαλύτερη ασφάλεια·
- οι κεντρικές και τοπικές υπηρεσίες προγραμματισμού, να διατυπώσουν, με τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών, στρατηγικές και προγράμματα που προβλέπουν κατάλληλες και οικονομικά προσιτές μεταφορές·
- μέτρα που περιλαμβάνουν τον περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων στις στρατηγικές και στα προγράμματα για τις μεταφορές·
- ενέργειες που ανταποκρίνονται στις ανάγκες μεταφοράς των δύο φύλων, ιδίως στις αστικές περιοχές·
- ενημέρωση και εφαρμογή του νομικού, θεσμικού και κανονιστικού πλαισίου, για τις υπηρεσίες των μεταφορών, για τη δημιουργία εταιρικών σχέσεων μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα και για την αύξηση των ευκαιριών πρόσβασης στην υποδομή των μεταφορών και την αγορά των υπηρεσιών·
- μέτρα για τη διασφάλιση της εφαρμογής των διεθνών συμφωνιών για τις μεταφορές που έχουν υπογράψει οι αναπτυσσόμενες χώρες·
- στρατηγικές ασφάλειας για όλους τους χρήστες των μεταφορών, είτε μηχανοκίνητων είτε μη μηχανοκίνητων, συμπεριλαμβανομένων των εκστρατειών για την εφαρμογή του κώδικα οδικής κυκλοφορίας·
- μέτρα για την αύξηση των ευκαιριών μεγαλύτερης εμπορευματοποίησης και ιδιωτικοποίησης του τομέα των μεταφορών·
- μέτρα ενθάρρυνσης του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα για τη δημιουργία νέων εταιρικών σχέσεων για τη διαχείριση των μεταφορών και την παροχή υπηρεσιών·
- αναδιάρθρωση των οργανισμών μεταφορών για την ανάληψη σημαντικότερου ρόλου όσον αφορά τη ρύθμιση και εποπτεία, στα πλαίσια μεγαλύτερης συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα·
- προώθηση της χρησιμοποίησης συμβούλων και εργοληπτών του ιδιωτικού τομέα για τη διαχείριση και τη συντήρηση των δικτύων μεταφορών·

- μέτρα που αυξάνουν όσο το δυνατό περισσότερο τις ευκαιρίες απασχόλησης, ιδίως όταν συνδέονται με την υποδομή για τις μετακινήσεις και τις μεταφορές·
- υιοθέτηση των αποτελεσμάτων της έρευνας και των ενδεδειγμένων και αποτελεσματικών τεχνολογιών, καθώς και χρησιμοποίηση της υφιστάμενης δορυφορικής υποδομής για την πλοήγηση και τον εντοπισμό·
- εισαγωγή μαθημάτων για τις αειφόρους μεταφορές στα προγράμματα πανεπιστημιακών σπουδών, αδελφοποίηση με τα ευρωπαϊκά όργανα και δημιουργία κέντρων τελειοποίησης·
- θέσπιση απλών συστημάτων ελέγχου των αποτελεσμάτων, που μπορούν να εξασφαλίσουν ταχεία γνώση των αποτελεσμάτων ώστε να επέλθουν αλλαγές στις στρατηγικές και δραστηριότητες εντός και εκτός του τομέα.

Εντούτοις η στήριξη φυσικών ενεργειών, με τις κατάλληλες προαναφερθείσες τομεακές ενέργειες θα μπορούσε να καλύψει :

- τις υπηρεσίες μεταφορών που βελτιώνουν την κινητικότητα των πληθυσμών που ζουν στις αγροτικές και αστικές κοινότητες, καθώς και τη μεταφορά των αγαθών·
- τα δίκτυα υποδομής όπου προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στη συντήρηση και αποκατάσταση, πριν από τη βελτίωση και την αγορά νέου εξοπλισμού.

5.6.2. Σε περιφερειακό επίπεδο

Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη έχουν την ευκαιρία να διαδραματίσουν μοναδικό ρόλο στην ανάπτυξη των περιφερειακών πρωτοβουλιών και στην υποστήριξη των περιφερειακών οδών μεταφορών, παρέχοντας κατ'αυτόν τον τρόπο προστιθέμενη αξία και συμπληρώνοντας τις εμπορικές δραστηριότητες και τις δραστηριότητες των μεταφορών σε εθνικό επίπεδο. Για το σκοπό αυτό θα πρέπει να υπάρχει συνεργασία με τους περιφερειακούς οργανισμούς και τους οργανισμούς μεταφορών προκειμένου :

- να χαραχθούν, με τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών, οι στρατηγικές και τα προγράμματα στον τομέα των ενδεδειγμένων και οικονομικά προσιτών μεταφορών·
- να ενταχθούν τα προληπτικά μέτρα για το περιβάλλον στις εργασίες για τις μεταφορές και στην ανάπτυξη των περιφερειακών μεταφορών·
- να βελτιωθεί η χρησιμοποίηση των διαφόρων μεταφορικών μέσων καθώς και η αποτελεσματικότητα των συνδυασμένων μέσων μεταφοράς κατά μήκος των κύριων οδών μεταφοράς·
- να εναρμονιστούν και να εφαρμοστούν οι κανόνες, τα πρότυπα και οι διαδικασίες μεταφορών·
- να προωθηθεί η ευρύτερη υιοθέτηση διεθνών συστάσεων και συμβάσεων στον τομέα των μεταφορών π.χ. από την Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη και από την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή για την Ασία και τον Ειρηνικό των Ηνωμένων Εθνών·
- να διευκολύνονται το εμπόριο υπό διαμετακόμιση και οι διασυνοριακές διατυπώσεις.

Ωστόσο η υποστήριξη των φυσικών ενεργειών, με τις ανωτέρω ενδεδειγμένες τομεακές ενέργειες θα μπορούσε να καλύψει :

- τα περιφερειακά δίκτυα μεταφορών για τη διευκόλυνση της περιφερειακής ολοκλήρωσης και του εμπορίου·

- την υποστήριξη για τη βελτίωση της αξιοπιστίας της θαλάσσιας και εναέριας ασφάλειας, καθώς και για την ανάπτυξη ενός γενικού δορυφορικού συστήματος πλοήγησης διαλειτουργικού με το σύστημα EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service).

5.7. Συντονισμός με τα κράτη μέλη και άλλους χορηγούς

Ο συντονισμός σε εθνικό επίπεδο, μεταξύ της Επιτροπής των κρατών μελών και άλλων χορηγών, και της κυβέρνησης θα ενταθεί σε τομεακό επίπεδο και θα ενισχύσει κατ'αυτό τον τόπο μια συνεπή στρατηγική στη χρηματοδότηση προγραμμάτων τομεακής ανάπτυξης. Ομοίως, ο συντονισμός που προωθεί η Επιτροπή σε κεντρικό επίπεδο με τα κράτη μέλη με τακτικές συναντήσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων θα συμβάλει :

- στην ευρύτερη κάλυψη των τομεακών θεμάτων, για να περιληφθούν, παραδείγματος χάρη, ο συντονισμός των στρατηγικών σε περιφερειακό επίπεδο·
- στην αναζήτηση αποτελεσματικότερης χρησιμοποίησης των χρηματοδοτικών μέσων·
- στη βελτίωση της παρακολούθησης αυτού του τομέα, π.χ. με τον καθορισμό της ορθής πρακτικής και κοινών αξιολογήσεων.

Σε διεθνές επίπεδο, η Επιτροπή θα συνεχίσει τις ενέργειες συντονισμού με τα κράτη μέλη, με άλλους χορηγούς και με διεθνείς χρηματοδοτικούς οργανισμούς στα πλαίσια οργάνων όπως ο ΟΟΣΑ, το SSATP κτλ. Στα όργανα αυτά υπάρχουν πολλοί χορηγοί και δικαιούχες χώρες, και τα πρακτικά αποτελέσματα που έχουν επιτευχθεί δείχνουν σαφώς την προστιθέμενη αξία της συνεργασίας. Τα διδάγματα από το SSATP εφαρμόζονται και θεωρούνται εξίσου εφαρμόσιμα σε άλλες περιοχές των αναπτυσσόμενων χωρών. Επομένως, ο συντονισμός με την Κοινότητα και με τους άλλους χορηγούς και τις εταιρικές χώρες πρέπει να αναπτυχθεί, ώστε να δημιουργηθεί μεγαλύτερη συνοχή μεταξύ των βασικών αυτών χρηματοδοτών του τομέα των μεταφορών.

5.8. Ο ρόλος της ανακοίνωσης στη συσχέτιση της πολιτικής με την πρακτική εφαρμογή

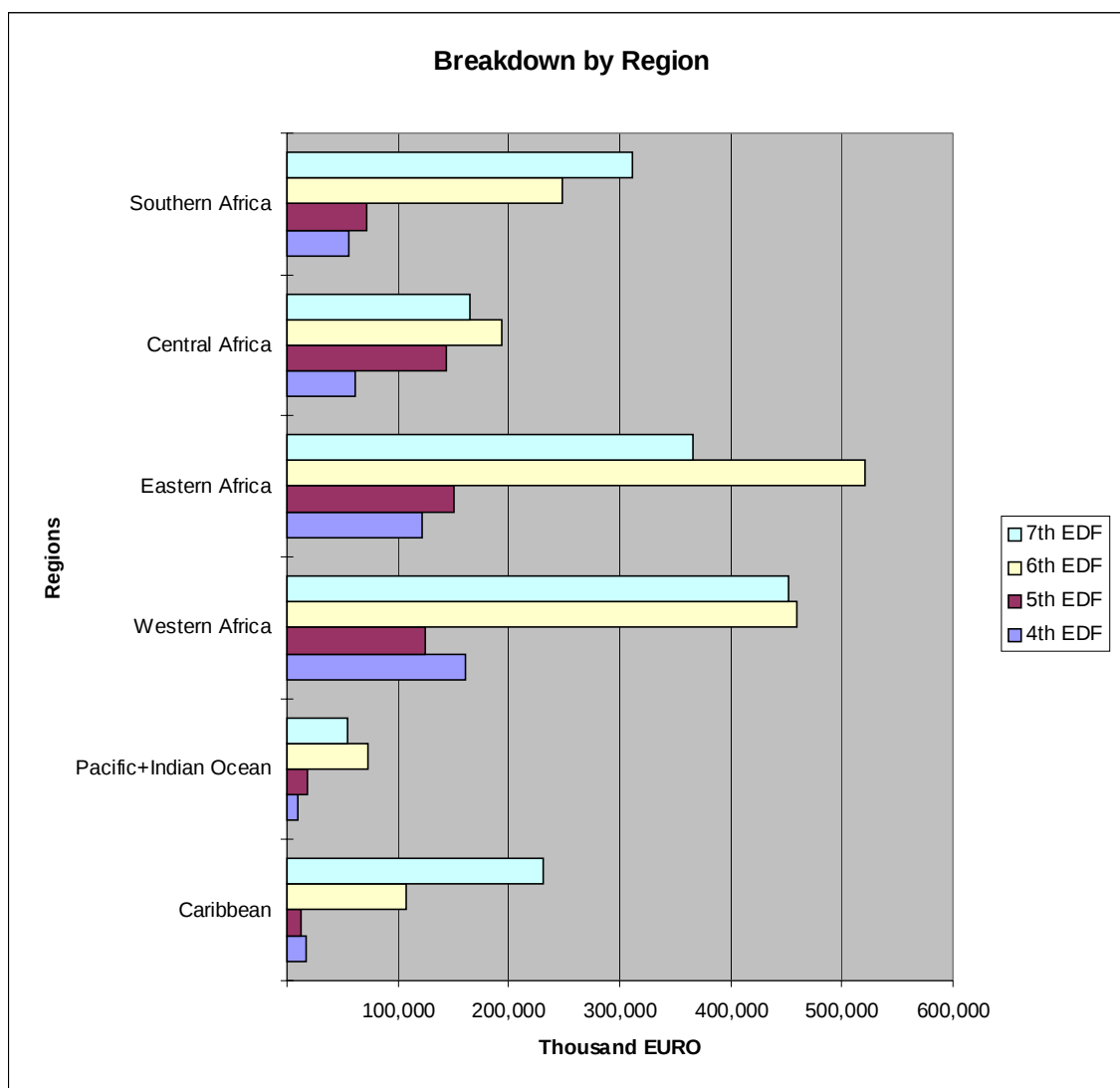
Η ανακοίνωση παρουσιάζει ένα γενικό πλαίσιο που παρέχει τη δυνατότητα στις μεταφορές των αναπτυσσόμενων χωρών να συμβάλουν πραγματικά στην επίτευξη των στόχων ανάπτυξης που καθορίζονται στη συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το πλαίσιο αυτό περιλαμβάνει τις αρχές και τη στρατηγική μιας τομεακής προσέγγισης για τον καθορισμό του ρόλου των μεταφορών στις στρατηγικές για την εθνική και περιφερειακή ανάπτυξη. Επίσης αποτελεί τη βάση για τον καθορισμό της κοινοτικής στήριξης προς αυτές τις στρατηγικές. Η παρούσα ανακοίνωση, μαζί με τις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για τον τομέα των μεταφορών «Προς μιας αειφόρο υποδομή των μεταφορών: τομεακή προσέγγιση στην πράξη», παρέχει συγκεκριμένη στήριξη για την εκτίμηση και την εφαρμογή αειφόρων προγραμμάτων στον τομέα των μεταφορών. Επίσης, η εφαρμογή της τομεακής προσέγγισης της ανακοίνωσης θα διασφαλίσει τη συνοχή και συμπληρωματικότητα μεταξύ των πολιτικών της Κοινότητας και των κρατών μελών και της οικονομικής στήριξης του τομέα των μεταφορών.

Παράρτημα 1
Εκταμίευση των κεφαλαίων στις χώρες ΑΚΕ

Περιφερειακή κατανομή για το 4ο, 5ο, 6ο και 7ο ETA σε χιλιάδες ευρώ

	Καραϊβική	Ειρηνικός + Ινδικός Ωκεανός	Δυτική Αφρική	Ανατολική Αφρική	Κεντρική Αφρική	Μεσημβρινή Αφρική
4ο ETA	17.467,000	9.892,000	161.194	121.354,270	61.234,000	55.608,000
5ο ETA	13.153,000	17.993,000	125.456,000	151.154,000	143.555,000	71.308,290
6ο ETA	108.033,820	73.463,788	459.971,665	520.538,863	194.496,950	248.182,755
7ο ETA	230.999,456	54.436,800	452.630,374	366.107,499	164.788,032	311.826,466

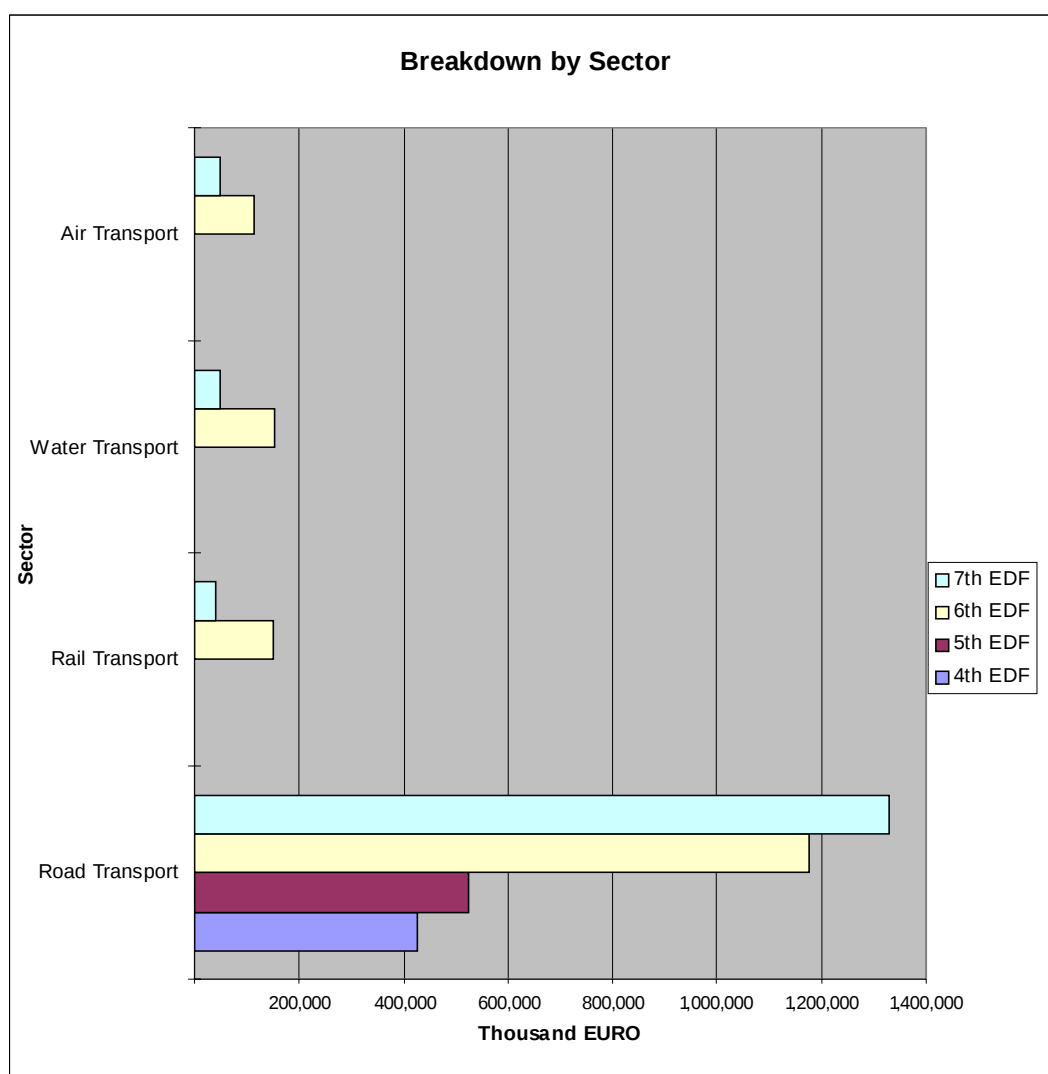
Σημείωση : Για το 4ο και το 5ο ETA υπάρχουν στοιχεία μόνο για τις οδικές μεταφορές



Τομεακή κατανομή για το 4ο, 5ο, 6ο και 7ο ETA σε χιλιάδες ευρώ

	Οδικές μεταφορές	Σιδηροδρομικές μεταφορές	Θαλάσσιες μεταφορές	Αεροπορικές μεταφορές
4ο ETA	426.749,000	n.a.	n.a.	n.a.
5ο ETA	522.619,000	n.a.	n.a.	n.a.
6ο ETA	1.177.839,876	151.400,784	152.146,568	111.940,089
7ο ETA	1.329.544,396	41.301,739	48.344,997	50.021,257

Σημείωση : Για το 4ο και το 5ο ETA υπάρχουν στοιχεία μόνο για τις οδικές μεταφορές



ΛΟΜΕ IV - 8^ο ΕΤΑ 1995-2000

ΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΕΕΠ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΕΠ (εκατ. EURO)	Σύνολο ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (εκατ. EURO)
Δυτική Αφρική	1488	502
Κεντρική Αφρική	410	254
Ανατολική Αφρική	928	499
Κεντρική Αφρική	410	254
Μεσημβρινή Αφρική	975	300
Καραϊβική	453	93
Ειρηνικός	114	21
Ινδικός Ωκεανός	261	112
ΣΥΝΟΛΟ	4648	1781

ΠΕΠ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΠ (εκατ. EURO)	Σύνολο ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (εκατ. EURO)
Δυτική Αφρική	228	180
Ανατολική Αφρική	194	145
Κεντρική Αφρική	84	55
Μεσημβρινή Αφρική	121	54
Καραϊβική	90	36
Ειρηνικός	35	
Ινδικός Ωκεανός	30	
ΣΥΝΟΛΟ	782	470

	ΣΥΝΟΛΟ ΕΕΠ/ΠΕΠ (εκατ. EURO)	Σύνολο ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (εκατ. EURO)
ΣΥΝΟΛΟ ΕΕΠ + ΠΕΠ	5430	2251

Τομέας των μεταφορών - ΕΕΠ ΚΑΙ ΠΕΠ 8^{ου} ΕΤΑ

ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ

	Περιοχή του Σαχέλ							Παράκτια Δυτική Αφρική					Κόλπος της Γουϊνέας				ΣΥΝΟ- ΛΟ
	Πράσι- νο Ακρω- τήριο	Γουϊ- νέα Μπι- σά- ου	Γουϊνέα Κόνακρ υ	Γκά- μπια	Μαυρι- τανία	Σενεγά λη	Σιέρρ α Λεόν ε	Μπου ρ-κίνα Φάσο	Ακτή Ελεφα- ντοστ ού	Γκάνα	Λιβερί α	Μάλι	Μπε- νίν	Νίγη ρ	Νιγη- ρία	Τόγκ ο	
Σύνολο ΕΕΠ (εκατ. EURO)	30	47	154	28,5	77	140	111,5	180	120	130	-	189	120,5	160	-	-	1487,5
Μεταφορές % του ΕΕΠ	55	50	31	20	60	16,4	30	55	-	42	-	45	55	-	-	-	
Μεταφορές (εκατ. EURO)	16,5	23,5	48	5,7	46,2	23	33,5	99	-	55	-	85	66,3	-	-	-	501,7

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ

	Καμερούν	Κεντραφρ. Δημοκρατία	Κογκό (ΛΔ)	Γκαμπόν	Ισημερινή Γ.	Τσάντ	Κογκό (Δ)	ΣΥΝΟΛΟ
Σύνολο ΕΕΠ (εκατ. EURO)	133	102		33,5	-	141,5		410
Μεταφορές του ΕΕΠ	53	80		80	-	53		
Μεταφορές (εκατ. EURO)	70,5	81,6		26,8	-	75		253,9

ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ

	Κέρας της Αφρικής					Ανατολική Αφρική					ΣΥΝΟΛΟ
	Τζιμπο υτί	Ερυθρ αία	Αιθιοπί α	Σομα- λία	Σουδάν	Μπου- ρούντι	Κένυα	Ουγκάντα	Ρουάντα	Τανζανία	
Σύνολο ΕΕΠ (εκατ. EURO)	22	-	294	-	-	-	161	210	-	240,5	928
Μεταφορές % του ΕΕΠ	60	-	68	-	-	-	31,06	55	-	50	
Μεταφορές (εκατ. EURO)	13,2	-	200	-	-	-	50	115,5	-	120	498,7

ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΗ ΑΦΡΙΚΗ

	Μεσημβρινή Αφρική						Νότια Αφρική (SACU)				ΣΥΝΟΛΟ
	Αγκόλα	Μαλά ουι	Μοζαμ- βίκη	Σαο Τομέ & Πρίνσιπε	Ζάμπια	Ζιμπά- μπουε	Μποτσο- uάνα	Λεσοθο	Ναμίμπια-	Σουαζιλά- νδη	
Σύνολο ΕΕΠ (εκατ. EURO)	167	174	214,5	9,5	138	110	38	43	52	29	975
Μεταφορές % του ΕΕΠ	70	40	39	75	-	-	-	45	4,88		
Μεταφορές (εκατ. EURO)	117	69,6	84	7,1	-	-	-	19	2,54		299,24

ΚΑΡΑΪΒΙΚΗ

	Βόρεια Καραϊβική					Νότια Καραϊβική										ΣΥΝΟ- ΛΟ
	Μπα - χάμε ς	Μπελί ζ	Αϊτή	Τζαμά ικα	Δομι- νικανή Δημ.	Αντί- γκουα & Μπαρμ πούντα	Μπαρ- μπά- ντος	Δομί -νικα	Γρενά δα	Γουιά να	Αγ. Χριστό- φορος & Νέβις	Αγία Λου- κία	Αγ. Βικέ- ντιος & Γρενα- δίνες	Σουρ ινάμ	Τρινι- ντάντ & Τομπά- γκο	
Σύνολο ΕΕΠ (εκατ. EURO)	4,5	9,5	148	60	106	4,5	7	6,5	6,5	32	3	6	6	32,5	21	453
Μεταφορές % του ΕΕΠ	100	53	32	25	-	-	-	-	-		-	-	-	65	-	
Μεταφορές (εκατ. EURO)	4,5	5	47,36	15	-	-	-	-	-		-	-	-	21	-	92,86

ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

	Φίτζι	Κιριμπάτι	Παπούα – Νέα Γουινέα	Νήσοι Σολομώντα	Δυτικές Σαμόα	Τόνγκα	Τουβαλού	Βανουάτου	ΣΥΝΟΛΟ
Σύνολο ΕΕΠ (εκατ. EURO)	25,5	8,5	50	19	11,5	7	1,9	9,5	132,9
Μεταφορές % του ΕΕΠ	-	-	-	55	95	-	-	-	
Μεταφορές (εκατ. EURO)	-	-	-	10,45	11	-	-	-	21,45

ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

	Κομόρες	Μαδαγασκάρη	Μαυρίκιος	Σεϋχέλλες	ΣΥΝΟΛΟ
Σύνολο ΕΕΠ (εκατ. EURO)	27,5	188,5	39,5	5,5	261
Μεταφορές % του ΕΕΠ	50	50	10	-	
Μεταφορές (εκατ. EURO)	13,7	94,2	4	-	111,9

Παράρτημα 2

Η στήριξη των κρατών μελών προς τις μεταφορές

Το παρόν παράρτημα περιγράφει συνοπτικά τη στήριξη ορισμένων κρατών μελών προς τον τομέα των μεταφορών. Βασίζεται σε διάφορα έγγραφα και δεν πρέπει να θεωρηθεί ως επίσημη δήλωση του κάθε κράτους μέλους.

Η Αυστρία, η Δανία, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ιταλία, η Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο, με τα διμερή προγράμματά τους, αποτελούν τους μεγαλύτερους χρηματοδότες του τομέα των μεταφορών. Οι Κάτω Χώρες, αν και δεν περιλαμβάνονται μεταξύ των μεγάλων χρηματοδοτών, ρίχνουν το βάρος στη στήριξη τομεακής πολιτικής ιδίως για τις μη μηχανοκίνητες μεταφορές στις αστικές και αγροτικές περιοχές, καθώς και στην εσωτερική ναυσιπλοΐα.

Αυστρία

Η στρατηγική της Αυστρίας στον τομέα των μεταφορών συγκεντρώνεται στην κινητικότητα των αγαθών και των προσώπων για να ανταποκριθεί στις κοινωνικές και οικονομικές ανάγκες του κοινωνικού συνόλου. Για να ικανοποιήσει αυτές τις ανάγκες η στρατηγική δίνει προτεραιότητα σε ενέργειες που συμβάλλουν στη μείωση της ένδειας. Ως εκ τούτου, η στήριξη της Αυστρίας προς τις μεταφορές καλύπτει αφενός τα μηχανοκίνητα αφετέρου τα μη μηχανοκίνητα συστήματα μεταφορών.

Οι δραστηριότητες της Αυστρίας στον τομέα των μεταφορών βασίζονται στα εξής :

- σε μία στρατηγική που καθορίζεται από τη ζήτηση και χαρακτηρίζεται από τη συμμετοχική προσέγγιση της κοινωνίας,
- μία ευρύτερη κοινωνική και περιβαλλοντική αξιολόγηση των επιπτώσεων των μεταφορών στις κοινότητες, και
- στην εμμονή προς τις χώρες εταίρους να υιοθετήσουν την αρχή "ο δικαιούχος πληρώνει" όσον αφορά τη συντήρηση των δικτύων μεταφορών.

Δανία

Η βοήθεια της Δανίας προς τις μεταφορές μεταβάλλεται, για να ανταποκριθεί στους αναπτυξιακούς στόχους που διατυπώθηκαν στο έγγραφο που εξέδωσε το 1994 με τίτλο "Ένας αναπτυσσόμενος κόσμος : Στρατηγική για τη βοήθεια της Δανίας προς την ανάπτυξη ενόψει του έτους 2000 (Στρατηγική 2000)". Ο κύριος στόχος των μεταφορών είναι, συνεπώς, να συμβάλουν στον περιορισμό της ένδειας παρέχοντας στους άνδρες και στις γυναίκες που ζουν σε συνθήκες ένδειας τη δυνατότητα πρόσβασης, ώστε να μπορούν να συμμετέχουν στην κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη της κοινότητάς τους. Για να καλυφθούν οι ανάγκες του κοινωνικού συνόλου στον τομέα των μεταφορών πρέπει να πραγματοποιηθεί μία ανάλυση των επιπτώσεων στο περιβάλλον, να διασφαλιστούν ίσα πλεονεκτήματα σε άνδρες και γυναίκες και να ενισχυθεί η συμμετοχή της κοινωνίας στη διαδικασία λήψης των αποφάσεων.

Η υποστήριξη της Δανίας στις μεταφορές έχει καθοριστεί ως τομέας προτεραιότητας σε πολλά από τα προγράμματα για τις χώρες εταίρους της. Αν και η Δανία αναπτύσσει τη στρατηγική της για την υποστήριξη όλων των μεταφορικών μέσων, ωστόσο ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται στην υποδομή του οδικού δικτύου, από τις κύριες αρτηρίες έως τους μικρούς επαρχιακούς δρόμους. Ως εκ τούτου, η χρηματοδοτική και τεχνική στήριξη αποσκοπεί στη διασφάλιση :

- της βελτίωσης των μεταφορικών συστημάτων ώστε να ανταποκρίνονται στις οικονομικές και κοινωνικές ανάγκες,
- αντιπροσωπευτικής συμμετοχής της κοινωνίας στη διαδικασία λήψης των αποφάσεων για τον προσδιορισμό λύσεων στον τομέα των μεταφορών, καθώς και στη διαφανή διαχείριση των δημοσιονομικών εσόδων,
- της υιοθέτησης προσέγγισης δικτύου για το σχεδιασμό της υποδομής και τη βελτιστοποίηση της απόδοσης των χρηματοδοτικών επενδύσεων,
- της ένταξης των περιβαλλοντικών και κοινωνικοπολιτιστικών θεμάτων στον προγραμματισμό και την εφαρμογή των παρεμβάσεων στον τομέα των μεταφορών,
- της ανάπτυξης και της συντήρησης της υποδομής των μεταφορών που λαμβάνει υπόψη τους δημοσιονομικούς περιορισμούς,
- της υιοθέτησης επιχειρηματικής προσέγγισης για τη μεταρρύθμιση και την ενίσχυση των οργανισμών μεταφορών.

Γαλλία

Σκοπός της υποστήριξης της Γαλλίας προς τις μεταφορές είναι να συμβάλει αποτελεσματικά στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη. Για την επίτευξη του σημαντικού αυτού στόχου, η Γαλλία δίνει ιδιαίτερη σημασία στη χρηστή διαχείριση που αποδίδει αποτελεσματικές ενέργειες στον τομέα των μεταφορών, προστατεύει τις επενδύσεις στα έργα υποδομής και στον εξοπλισμό και διασφαλίζει την ένταξη των μεταφορών σε ένα πλαίσιο αειφόρου ανάπτυξης. Για να αναπτυχθεί αυτό το πλαίσιο, η Γαλλία πρέπει να υποστηρίξει πολλές μεταρρυθμίσεις, και κυρίως :

- να διασφαλίσει ότι οι μεταφορές ανταποκρίνονται αποτελεσματικά στις ανάγκες του οικονομικού και κοινωνικού τομέα,
- να προωθήσει ένα σημαντικό διάλογο με τις κυβερνήσεις εταίρους, με την κοινωνία και με τους άλλους οργανισμούς χορηγούς, προκειμένου να βελτιστοποιηθεί η παρεχόμενη υποστήριξη και ο συντονισμός των πόρων,
- να προσαρμόσει το ρυθμιστικό πλαίσιο για τη μετατροπή των μονοπωλίων των μεταφορών σε εμπορικές οντότητες που ευνοούν μάλλον παρά εμποδίζουν την ανάπτυξη,
- να λάβει υπόψη τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά θέματα της αειφόρου ανάπτυξης.

Το πλαίσιο αυτό προβλέπει την υποστήριξη της Γαλλίας προς τις αστικές, αεροπορικές, οδικές, σιδηροδρομικές και θαλάσσιες μεταφορές με τον εξής τρόπο :

- με τη δημιουργία προσιτών από οικονομικής πλευράς μεταφορών για όλα τα κοινωνικά στρώματα στις αστικές περιοχές, ώστε να προωθήσει την αποτελεσματική οικονομική ανάπτυξη των μικρών και μεγάλων πόλεων,
- με τη βελτίωση της ασφάλειας και αξιοπιστίας των αεροπορικών μεταφορών,
- με τη βελτιστοποίηση της χρησιμοποίησης των συστημάτων οδικών μεταφορών, με τη διευκόλυνση της ροής της κυκλοφορίας, με την αύξηση των εσόδων από ειδικά τέλη για τη συντήρηση,
- με την προώθηση και την υποστήριξη της εμπορευματοποίησης των σιδηροδρομικών οργανισμών με συμφωνίες αποκλειστικής παραχώρησης, και

- με την αναδιάρθρωση των μονοπωλιακών λιμενικών αρχών, ώστε να παρέχονται στους χρήστες καλύτερες λιμενικές υπηρεσίες.

Η Γαλλία υποστηρίζει ενεργά το συντονισμό μεταξύ των δωρητών και με τις δικαιούχους κυβερνήσεις στον τομέα των μεταφορών, διότι θεωρεί ότι αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη συστημάτων αειφόρων μεταφορών, που θα συμβάλουν στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη.

Γερμανία

Η συνεργασία της Γερμανίας για την ανάπτυξη προσπαθεί να επιτύχει διαρθρωτικές αλλαγές στις χώρες εταίρους, ώστε να βελτιωθούν οι πολιτικές, κοινωνικές, περιβαλλοντικές και οικονομικές συνθήκες. Αυτό ισχύει και για τη στήριξη στον τομέα των μεταφορών. Οι βασικοί στόχοι της στήριξης που παρέχεται στις μεταφορές είναι να βελτιωθεί η πρόσβαση στα αγαθά, στις υπηρεσίες και στα πρόσωπα, και συγχρόνως να περιορισθούν οι αρνητικές συνέπειες για την κοινωνία γενικά, όπως η ατμοσφαιρική ρύπανση και τα ατυχήματα. Η επίτευξη αυτών των στόχων θα συμβάλει στην ανάπτυξη των περιφερειών και των πόλεων, στη μείωση του οικονομικού κόστους των μεταφορών και επομένως στην αύξηση γενικά της παραγωγής και της κοινωνικής ευημερίας.

Πρόκληση για όλα τα μέτρα στον τομέα των μεταφορών αποτελεί η αειφορία, και συγκεκριμένα ο συνδυασμός της κάλυψης των αναγκών μετακίνησης της κοινωνίας και συγχρόνως της οικονομικής βιωσιμότητας, της κοινωνικής ισορροπίας και του σεβασμού προς το περιβάλλον. Κατά συνέπεια, κατευθυντήριες γραμμές για τη στήριξη του τομέα των μεταφορών αποτελούν:

- η ολοκληρωμένη πολιτική για τον τομέα των μεταφορών και προγραμματισμός όσον αφορά όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς καθώς και την αλληλεπίδρασή τους, ο οποίος περιλαμβάνει το συντονισμό με άλλα πεδία των τομεακών πολιτικών, όπως η οικονομική, η φορολογική, η κοινωνική και η περιβαλλοντική πολιτική, καθώς και η αστική ανάπτυξη, η χωροταξία κτλ,
- η ιδιαίτερη προσοχή στην πραγματική συντήρηση και άριστη χρήση των υπαρχόντων μεταφορικών συστημάτων,
- η αρχή «ο χρήστης πληρώνει», σύμφωνα με την οποία οι χρήστες πρέπει να πληρώνουν μακροπρόθεσμα όλα τα έξοδα της κατανάλωσης πόρων για τις μεταφορές,
- η μέριμνα για τις ειδικές ανάγκες μετακίνησης των πτωχών και των γυναικών, π.χ. πρόβλεψη μη μηχανοκίνητων και δημόσιων μεταφορών, κατασκευή και συντήρηση που βασίζεται στο εργατικό δυναμικό κτλ,
- η μεγαλύτερη συμμετοχή των χρηστών και άλλων ενδιαφερομένων για τα μέτρα στον τομέα των μεταφορών στη διαδικασία λήψης των αποφάσεων,
- η εφαρμογή των εμπορικών κανόνων οπουδήποτε κυριαρχεί ο χαρακτήρας των «δημόσιων αγαθών» των συστημάτων μεταφορών, και η μέγιστη δυνατή κινητοποίηση του δυναμικού του ιδιωτικού τομέα για τη χρηματοδότηση, την προμήθεια και διαχείριση της υποδομής των μεταφορών (προγραμματισμός, κατασκευή και συντήρηση),
- η διασφάλιση του ανταγωνισμού στην αγορά των υπηρεσιών μεταφορών με ελάχιστη νομοθετική ρύθμιση για την υποστήριξη του δημόσιου συμφέροντος και, ενδεχομένως, ιδιωτικοποίηση των υπηρεσιών μεταφοράς,

- ο ακριβής καθορισμός των αρμοδιοτήτων και, όπου είναι δυνατόν, η αποκέντρωση των καθηκόντων και της λήψης των αποφάσεων συμπεριλαμβανομένων των αντίστοιχων κονδυλίων του προϋπολογισμού, δηλ. η κεντρική διοίκηση παρεμβαίνει μόνο όταν οι υπαγόμενες σ' αυτή τοπικές υπηρεσίες ή ιδιωτικές εταιρείες δεν είναι (ακόμη) σε θέση να ανταποκριθούν (αρχή της επικουρικότητας),
- η μείωση των κινδύνων τροχαίων ατυχημάτων, και
- η ελάττωση των αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών στο περιβάλλον, δηλαδή των τοπικών επιπτώσεων (αιθαλομίχλη, θόρυβος, χλωρίδα και πανίδα κτλ.) και των γενικών επιπτώσεων (κλιματολογικές μεταβολές).

Στήριξη του τομέα των μεταφορών ανά περιφέρεια (χιλιάδες DM)

	Αφρική	Ασία*	Λατινική Αμερική	Ευρώπη**	Σύνολο
1975-79	1.175.000	373.000	92.000	6.500	1.646.500
1980-84	2.135.000	713.000	140.000	16.000	3.004.000
1985-89	1.468.000	385.000	61.000	102.000	2.016.000
1990-94	1.265.000	1.260.000	101.000	60.000	2.686.000
1995-99	875.000	1.065.000	211.000	112.000	2.263.000

Σημειώσεις:

Τα στοιχεία περιλαμβάνουν την οικονομική και τεχνική συνεργασία· τα στοιχεία για το 1999 δεν είναι ακόμη πλήρη.

*Κεντρική Ασία και Ειρηνικός

**Πρώην ΕΣΣΔ, Τουρκία, βαλκανικές χώρες και χώρες της πρώην Γιουγκοσλαβίας

Στήριξη του τομέα των μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς

Τομεακή κατανομή	Οικονομική συνεργασία		Τεχνική συνεργασία	
Πολιτική μεταφορών και διοίκηση	505.000	11%	122.500	30%
Οδικό δίκτυο	1.857.000	41%	186.500	46%
Σιδηρόδρομοι	1.636.000	36%	58.250	14%
Λιμάνια/Πλοία	382.500	8%	16.250	4%
Αεροπορικές μεταφορές	162.500	4%	21.000	5%

Σημειώσεις: Τα στοιχεία περιλαμβάνουν έργα από το 1990 έως σήμερα, τα στοιχεία για το 1999 δεν είναι ακόμη πλήρη

Ιταλία

Η ενεργός στήριξη της Ιταλίας στα έργα υποδομής των μεταφορών έχει ως σκοπό να συμβάλει στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη σε όλες τις αναπτυσσόμενες χώρες. Για να συμβάλει σ' αυτό τον μεγάλο στόχο, η Ιταλία παρέχει προτεραιότητα στις λιγότερο αναπτυγμένες χώρες επικεντρώνοντας τη στήριξή τους στα έργα υποδομής του οδικού δικτύου και των σιδηροδρόμων στη νοτίως της Σαχάρας Αφρική.

Στήριξη του τομέα των μεταφορών ανά περιφέρεια (χιλιάδες λιρέτες)

	Αφρική	Ασία	Λατινική Αμερική	Μεσόγειος	Ευρώπη**	Σύνολο
1980-85	220.859.000	1.995.000	4.783.000*	24.232.000	-	251.869.000
1986-90	494.314.000	120.876.000	174.409.000*	14.886.000	-	804.485.000
1991-95	176.362.000	-	37.103.000	60.419.00	35.800.000	309.684.000
1996-99	73.360.000	-	31.627.000	-	-	104.987.000

Σημειώσεις:

*Λατινική Αμερική συμπεριλαμβανομένης της Κόστα Ρίκα

**Αλβανία και πρώην Γιουγκοσλαβία

Στήριξη του τομέα των μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς (χιλιάδες λιρέτες)

Τρόπος μεταφοράς	Αφρική	Ασία	Λατινική Αμερική	Μεσόγειος	Σύνολο
Οδικό δίκτυο	469.284.000	66.904.000	1.403.000	60.627.000	598.218.000
Σιδηρόδρομοι	309.396.000	27.644.000	169.950.000	13.872.000	520.862.000
Λιμάνια/Πλοία	136.218.000	-	156.000	13.800.000	150.174.000
Αεροπορικές μεταφορές	49.997.000	28.323.000	76.413.000	11.238.000	165.971.000
Σύνολο	964.895.000	122.871.000	247.922.000	99.537.000	1.435.225.000

Σουηδία

Η προσέγγιση της Σουηδίας στον τομέα των μεταφορών λαμβάνει υπόψη τις ανάγκες των φτωχών πληθυσμών στις αγροτικές και αστικές περιοχές. Αυτή η προσέγγιση συμπληρώνει το γενικό στόχο της Σουηδίας σχετικά με την ανάπτυξη, που είναι η βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των φτωχών πληθυσμών των φτωχότερων χωρών. Μία από τις προϋποθέσεις για την επίτευξη αυτού του στόχου είναι κατά την άποψη της Σουηδίας η καλή λειτουργία των συστημάτων μεταφορών. Για τη δημιουργία αειφόρων συστημάτων μεταφορών η Σουηδία τονίζει ότι πρέπει να ληφθούν υπόψη δύο σημαντικά προβλήματα, η ισότητα των δύο φύλων και η μείωση των επιπτώσεων για το περιβάλλον.

Η χρηματοδοτική στήριξη της Σουηδίας προς τον τομέα των μεταφορών συγκεντρώνεται κυρίως στις χώρες της Ανατολικής και Μεσημβρινής Αφρικής και σε ορισμένες χώρες της Νότιας Ασίας. Σ'αυτές τις χώρες, οι δραστηριότητες προτεραιότητας της σουηδικής συνεργασίας στον τομέα των μεταφορών είναι :

- η διευκόλυνση της αποκέντρωσης της διαδικασίας λήψης των αποφάσεων και η ενίσχυση του ρόλου των πολιτών στη λήψη των αποφάσεων της κυβέρνησης, καθώς και η ανάθεση στην κυβέρνηση ρυθμιστικού ρόλου,
- η ενίσχυση της ικανότητας των οργανισμών μεταφορών στα πλαίσια της διαδικασίας αναδιάρθρωσής τους για τη βελτίωση της διαχείρισης των οδικών και σιδηροδρομικών συστημάτων,
- η αναθεώρηση του κανονιστικού πλαισίου για να απλουστευθεί η παροχή των υπηρεσιών μεταφοράς και να ενισχυθεί ο ανταγωνισμός,

- η διασφάλιση ασφαλών και επαρκών χρηματοδοτήσεων για τη συντήρηση και τη λειτουργία των συστημάτων μεταφορών,
- η συγκέντρωση της προσοχής στην αποκατάσταση και συντήρηση του αγροτικού οδικού δικτύου και σε ορισμένες περιπτώσεις των κύριων αρτηριών,
- η ενθάρρυνση της χρησιμοποίησης της κατάλληλης τεχνολογίας, ιδίως μεθόδων που βασίζονται στη χρησιμοποίηση εργατικού δυναμικού κατά την κατασκευή και συντήρηση του οδικού δικτύου, καθώς και των μη μηχανοκίνητων μεταφορών και των υποδομών χαμηλής τεχνολογίας για την παροχή αγροτικών μεταφορών,
- η ανάπτυξη μεθοδολογίας για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και τη μείωση των ατυχημάτων, καθώς και μέτρα για τον περιορισμό των επιπτώσεων των μεταφορών στο περιβάλλον,
- η στήριξη της ολοκλήρωσης των περιφερειακών μεταφορών μέσω των οδών συνδυασμένων μεταφορών που συνδέουν τις μεσογειακές χώρες με τις ενδοπεριφερειακές και διεθνείς αγορές.

Σε όλες αυτές τις δραστηριότητες, η Σουηδία παρέχει ιδιαίτερη προτεραιότητα στο συντονισμό μεταξύ των χωρών εταίρων, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της Διεθνούς Τράπεζας και άλλων χορηγών.

Στήριξη του τομέα των μεταφορών ανά περιφέρεια (χιλιάδες SEK)

	Αφρική	Ασία	Μεσόγειος	Σύνολο
1975-79	162.700	-	-	162.700
1980-84	351.100	98.700	59.600	509.400
1985-89	583.200	180.100	-	763.300
1990-94	976.000	241.200	-	1.217.900
1995-99	513.000	461.000	-	974.000

Στήριξη του τομέα των μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς (χιλιάδες SEK)

Τρόπος μεταφοράς	Αφρική	Ασία	Μεσόγειος	Σύνολο
Θεσμική στήριξη	463.200	108.200	-	571.400
Οδικό δίκτυο	1.104.500	752.700	-	1.857.200
Σιδηρόδρομοι	569.900	80.000	-	649.900
Λιμάνια/Πλοία	363.000	40.100	59.600	462.700
Αεροπορικές μεταφορές	86.100	-	-	86.100
Σύνολο	2.586.700	981.000	59.600	3.627.300

Ηνωμένο Βασίλειο

Με τη συνδρομή που παρέχει το Ηνωμένο Βασίλειο στον τομέα των μεταφορών ενισχύεται η στρατηγική της για την καταπολέμηση της ένδειας, όπως περιγράφεται στο Λευκό Βιβλίο για τη Διεθνή Ανάπτυξη "Η εξάλειψη της ένδειας σε παγκόσμιο επίπεδο : Μία πρόκληση για τον

21^ο αιώνα." Ο κύριος σκοπός της ενίσχυσης των μεταφορών θα είναι συνεπώς η βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των φτωχών πληθυσμών ώστε να μπορούν να αντιμετωπίσουν τις ανάγκες φυσικής πρόσβασης και μεταφοράς σε σταθερή βάση. Για να αντιμετωπιστούν αυτές οι ανάγκες πρέπει να εξασφαλιστεί οικονομική ανάπτυξη που θα βοηθήσει τους ενδεείς, με την ενίσχυση της αποτελεσματικής λειτουργίας του τομέα των μεταφορών σε εθνικό και τοπικό επίπεδο. Άλλες πολυτομεακές πρωτοβουλίες, και συγκεκριμένα "Τα σταθερά μέσα συντήρησης" και "Οι ιδιωτικές επενδύσεις στις υποδομές" θα τονίσουν το θέμα της φυσικής πρόσβασης και των μεταφορών στα πλαίσια άλλων αγροτικών και αστικών επενδύσεων.

Για να ικανοποιηθούν οι βασικές ανάγκες πρόσβασης και μεταφοράς πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή στην οικογένεια και την κοινότητα στα πλαίσια της βελτίωσης των μέσων συντήρησης των φτωχών. Αυτό συνεπάγεται την υιοθέτηση διατομεακής προσέγγισης η οποία θα γίνει με συμμετοχικό τρόπο, συντονισμό με τους άλλους χορηγούς και με τις αναπτυσσόμενες χώρες, προκειμένου να καθοριστούν ορθές πρακτικές που θα εφαρμοστούν σε διμερή προγράμματα.

Για να διασφαλιστεί η οικονομική ανάπτυξη που θα βοηθήσει τους φτωχούς, πρέπει να επιδιωχθεί η αποτελεσματικότητα της διαχείρισης του τομέα των μεταφορών και να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στη βελτίωση της συντήρησης της υποδομής και της λειτουργίας των συναφών υπηρεσιών. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να επικεντρωθεί η προσοχή στην αποτελεσματική συντήρηση των οδικών δικτύων, να υποστηριχθούν θεσμικές ρυθμίσεις, οι οποίες διασφαλίζουν τα συστήματα καθώς και σταθερή ροή των πόρων για την αειφορία.

Η διμερής συνδρομή του Ηνωμένου Βασιλείου θα συμβάλει στην ενίσχυση της ικανότητας σε τοπικό και εθνικό επίπεδο, με την τεχνική συνεργασία, ει δυνατόν, παράλληλα με τη συνδρομή που παρέχει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η Διεθνής Τράπεζα και άλλοι οργανισμοί. Επίσης, το Ηνωμένο Βασίλειο θα συνεχίσει το πρόγραμμά του για τις τεχνικές γνώσεις και έρευνες, που συμβάλλουν στη διεθνή κατανόηση σ'αυτόν τον τομέα και στηρίζει την προώθηση των διμερών προγραμμάτων του.

Έγγραφα αναφοράς

How European Aid Works – A Comparison of Management Systems and Effectiveness – Cox, Healey, Koning – Overseas Development Institute 1997

Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση

Τέταρτη Σύμβαση Λομέ ΑΚΕ-ΕΚ

Πράσινη Βίβλος για τις σχέσεις μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των χωρών ΑΚΕ στο κατώφλι του 21^{ου} αιώνα - Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1997

Αξιολόγηση των Σχεδίων και Προγραμμάτων του ΕΤΑ στον τομέα των μεταφορών - Αποτελέσματα, Συμπεράσματα και Συστάσεις - Γενική Διεύθυνση Ανάπτυξης, Μάρτιος 1995

Κατευθυντήριες γραμμές για τον τομέα των μεταφορών - Προς τις υποδομές αειφόρων μεταφορών : Συγκεκριμένη τομεακή προσέγγιση - Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Ανάπτυξης, Ιούλιος 1996

Ψήφισμα συνέλευσης ισομερούς εκπροσώπησης ΑΚΕ-ΕΕ για τα έργα υποδομής της 28ης Σεπτεμβρίου 1998 - ΑΚΕ-ΕΕ 1494/95/Α/τελικό

Ανακοίνωση σχετικά με την Ευρω-μεσογειακή συνεργασία στον τομέα των μεταφορών - COM (1998) 7 τελικό της 16.01.1998.

Ανακοίνωση για την Ελευθέρωση των Θαλάσσιων Μεταφορών στη Δυτική και Κεντρική Αφρική και τους στόχους της κοινοτικής πολιτικής για την ανάπτυξη – COM(97) της 11.02.1997.

Ανακοίνωση για την Επιστημονική και Τεχνολογική Έρευνα : στοιχείο στρατηγικής σημασίας για τη συνεργασία της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τις αναπτυσσόμενες χώρες – COM (97) 174 τελικό της 25.04.1997.

Έγγραφο εργασίας της Επιτροπής σχετικά με την ανθρώπινη και την κοινωνική ανάπτυξη καθώς και τη συνεργασία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ανάπτυξη - Οκτώβριος 1996

Έγγραφο εργασίας της Επιτροπής σχετικά με τις προοπτικές για περιφερειακή συνεργασία - Ιούλιος 1997

Σχέδιο ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη στήριξη της ΕΚ για την ανάπτυξη του ιδιωτικού τομέα στις χώρες ΑΚΕ - Νοέμβριος 1997

Ανακοίνωση σχετικά με τον εκδημοκρατισμό, το κράτος δικαίου, την τήρηση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και την ορθή διοίκηση : Οι προκλήσεις της εταιρικής σχέσης μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών ΑΚΕ

Έγγραφο εργασίας της Επιτροπής - Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για την ανάπτυξη - Φεβρουάριος 2000

Έκθεση για την Παγκόσμια Ανάπτυξη 1994 - Υποδομή για την Ανάπτυξη - Διεθνής Τράπεζα