

PL

PL

PL



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 24.6.2009
KOM(2009) 301 wersja ostateczna

KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**Partnerstwo Unii Europejskiej i Afryki
Połączenia między Afryką i Europą: w kierunku wzmocnienia współpracy w zakresie
transportu**

KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Partnerstwo Unii Europejskiej i Afryki

Połączenia między Afryką i Europą: w kierunku wzmocnienia współpracy w zakresie transportu

1. WPROWADZENIE

Infrastruktura transportu i usługi transportowe, jako podstawowe narzędzia integracji społeczno-ekonomicznej, stanowią niezbędny warunek wymiany handlowej oraz przepływu osób i towarów. Jako główny materialny sposób dostępu do zatrudnienia, świadczeń zdrowotnych i edukacji, transport jest podstawą rozwoju gospodarczego i zasadniczych elementów stanowiących o pomyślności ludności wiejskiej i miejskiej.

Gęstość dróg w Afryce jest mała (6,84 km na 100 km² w porównaniu z gęstością wynoszącą 12 km w Ameryce Łacińskiej i 18 km w Azji), a sieć drogowa jest źle utrzymana. Sieć kolejowa w Afryce charakteryzuje się słabymi połączeniami, w szczególności w Afryce Zachodniej i Środkowej, a ponad 15 krajów afrykańskich w ogóle nie posiada kolei¹. Jeśli chodzi o liczbę pasażerów, wśród 150 głównych portów lotniczych na świecie znajdują się tylko trzy afrykańskie porty lotnicze. Podstawą transportu morskiego, stanowiącego 92 do 97 % handlu międzynarodowego Afryki, jest około 80 wielkich portów, które borykają się jednak z problemami związanymi z wyposażeniem i bezpieczeństwem. Flota afrykańska jest przestarzała: 80 % statków ma ponad 15 lat, podczas gdy średnia światowa wynosi 15 %.

W rzeczywistości koszty transportu w Afryce zaliczane są do najwyższych na świecie. Wynoszą średnio 15 % wpływów z eksportu, gdy tymczasem w krajach rozwijających się na innych kontynentach stosunek ten wynosi 7 %, a w krajach uprzemysłowionych – 4 %. W krajach afrykańskich pozbawionych dostępu do morza, jak Malawi lub Czad, sytuacja jest jeszcze gorsza: koszty transportu mogą dochodzić tam aż 50 %. Udział Afryki w handlu światowym spadł nawet z 6 do 2 % w okresie od lat sześćdziesiątych. Koszty transportu morskiego wciąż rosną.

Słabość infrastruktury, czas spędzony na przejściach granicznych i wyczerpujące procedury administracyjne, brak zarządzania (brak właściwego utrzymania, obecność samochodów ciężarowych z nadmiernym ładunkiem itp.) lub niewłaściwe przepisy w zakresie bezpieczeństwa to najczęściej główne przyczyny tej sytuacji. W trakcie negocjowania i zawierania wspierających rozwój handlu europejskich umów o partnerstwie gospodarczym z krajami Afryki, Karaibów i Pacyfiku (AKP) regularnie podkreśla się potrzebę infrastruktur niezbędnych do efektywniejszej korelacji podaży z popytem.

¹ Burundi, Republika Zielonego Przylądka, Komory, Gambia, Gwinea Bissau, Gwinea Równikowa, Libia, Mauritius, Niger, Republika Środkowoafrykańska, Rwanda, Wyspy Świętego Tomasza i Książęca, Seszele, Sierra Leone, Somalia i Czad.

Wobec takiego stanu rzeczy Europa nie pozostaje bierna. Zawarte w 2006 r. partnerstwo UE i Afryki na rzecz infrastruktury² stanowi ramy odniesienia dla Unii Europejskiej, których zadaniem jest przede wszystkim rozwój wzajemnych połączeń sieci w Afryce.

Europa, która jest największym światowym darczyńcą, zapewnia zatem ponad 30 % środków finansowych na infrastrukturę transportu w ramach krajowych programów indykatorynych Europejskiego Funduszu Rozwoju.

Finansowanie europejskie na rzecz wspierania transportu

Dziewiąty EFR (2002-2006)	Przydzielone kwoty (w mln EUR)	Uwagi
Programy krajowe	2 700	Kwoty przydzielone na projekty związane z transportem w Afryce, głównie transportem drogowym.
Programy regionalne	210	Całkowita wysokość przydzielonych kwot. Część przeznaczona na infrastrukturę transportu wymaga jeszcze potwierdzenia.
Wewnątrz AKP	108	Całkowita wysokość kwot przydzielonych z Funduszu Powierniczego na rzecz Infrastruktury jako wsparcie partnerstwa w zakresie infrastruktury. Część przeznaczona na transport nie została jeszcze określona, a jej wysokość będzie zależeć od potrzeb.
Dziesiąty EFR (2007-2013)	Przydzielone kwoty (w mln EUR)	Uwagi
Programy krajowe	2 800	Kwoty przydzielone na projekty związane z transportem w Afryce, głównie transportem drogowym.
Programy regionalne	1 523	Kwoty przydzielone dla czterech regionów w Afryce.
Wewnątrz AKP	300	Całkowita wysokość kwot przydzielonych z Funduszu Powierniczego na rzecz Infrastruktury jako wsparcie partnerstwa w zakresie infrastruktury. Część przeznaczona na transport nie została jeszcze określona, a jej wysokość będzie zależeć od potrzeb.
Europejska polityka sąsiedztwa	Przydzielone kwoty (w mln EUR)	Uwagi
Europejski Instrument Sąsiedztwa i Partnerstwa (ENPI)	49,5	Kwoty przydzielone na lata 2000-2009 krajom MEDA na regionalne projekty z zakresu transportu.
Fundusz inwestycyjny w ramach polityki sąsiedztwa	28,8	Kwoty przedzielone od 2008 r.

² Tworzenie infrastruktury w Afryce: partnerstwo UE i Afryki na rzecz infrastruktury (COM(2006) 376 z 13.7.2006.

(NIF)		
Instrument Eurośródziemnomorskiego Partnerstwa i Inwestycji (FEMIP)	1473	Finansowanie z Europejskiego Banku Inwestycyjnego w latach 2004-2009.

Współpraca UE z Afryką obejmuje jednak również aspekt legislacyjny i regulacyjny odnoszący się do infrastruktury, co wspomaga wzrost gospodarczy, handel i zatrudnienie, jak również ułatwia walkę z ubóstwem zgodnie z milenijnymi celami rozwoju ONZ.

Komunikat ten uzupełnia również ostatnie komunikaty Komisji³ w sprawie regionów najbardziej oddalonych, w których podkreślono potrzebę wzmocnienia połączeń morskich pomiędzy tymi regionami a krajami sąsiadującymi, które nie są członkami Unii Europejskiej.

W kontekście obecnego światowego kryzysu gospodarczego, któremu towarzyszy systematyczne pogorszenie stanu środowiska i zmiany klimatu, istnieje obawa, że kraje najuboższe i najbardziej wrażliwe zostaną najszybciej i najciężej dotknięte. Liczne kryzysy oddziałują na najważniejsze przepływy migracyjne zachodzące na poziomie krajowym i międzyregionalnym, co może pogłębić i zwiększyć presję migracyjną na gospodarki najbardziej rozwinięte. Aby wesprzeć kraje rozwijające się w walce z kryzysem Rada przyjęła w dniu 18 maja 2009 r. szereg konkluzji zachęcających w szczególności do wspierania infrastruktury regionalnej i budowy brakującej infrastruktury w Afryce Subsaharyjskiej. Rada wezwała również do wspierania infrastruktury regionalnej w basenie Morza Śródziemnego w ramach Unii dla Śródziemnomorza.

Dlatego też istotne jest kontynuowanie starań na rzecz rozwoju Afryki, której gospodarka musi opierać się na wydajnym systemie transportowym, infrastrukturze o wysokiej jakości i koordynacji wszystkich środków transportu. Wszystkie zainteresowane podmioty, zarówno w Europie jak i w Afryce, powinny respektować wykonanie swoich zobowiązań i działań. Z tego względu Unia Europejska zamierza kontynuować swoje prace w zakresie współpracy i koordynacji, prowadzone przy udziale europejskich i międzynarodowych instytucji finansowych, w szczególności Banku Światowego i Afrykańskiego Banku Rozwoju, w celu zwiększenia skuteczności i trwałości realizowanych projektów.

W tym kontekście cel niniejszego komunikatu zbiega się z celami programu wdrażania strategicznego partnerstwa w zakresie infrastruktury przyjętego przez Unię Europejską i Unię Afrykańską w 2007 r. W odpowiedzi na potrzeby wyrażone przez Unię Afrykańską jest to:

- z jednej strony - zainicjowanie procesu refleksji na temat rozszerzenia sieci transeuropejskich na Afrykę w celu ułatwienia ruchu transportowego między Afryką a Europą;
- z drugiej strony - wkład w prace w ramach partnerstwa w zakresie infrastruktury w dziedzinie usług transportowych, w szczególności poprzez udostępnienie naszym partnerom doświadczeń i najlepszych praktyk wspólnej polityki transportowej.

³ Strategia w sprawie regionów najbardziej oddalonych: osiągnięcia i plany na przyszłość, jak również: Regiony najbardziej oddalone atutem Europy (COM(2008) 642 wersja ostateczna)

W ślad za niniejszym komunikatem oraz w oparciu o dialog między Unią Europejską a Unią Afrykańską zostanie opracowany plan działań priorytetowych wraz z ich finansowaniem, włączony do wspólnej deklaracji Unii Europejskiej i Unii Afrykańskiej.

2. POŁĄCZENIA MIĘDZY AFRYKĄ I EUROPA

Poprawa i ułatwienie ruchu transportowego na obydwu kontynentach, co odpowiada potrzebom zarówno ekonomicznym jak i handlowym, pozwoli obniżyć koszty transportu i udoskonalić zrównoważony charakter i niezawodność usług transportowych. Wymaga to skoordynowanego podejścia w zakresie planowania i budowy infrastruktury, jak również wzmocnienia współpracy w zakresie transportu lotniczego i morskiego, które są dwoma najpopularniejszymi środkami transportu.

2.1. Połączenia, które należy rozwijać: w kierunku wspólnej mapy infrastruktury transportu

Zarówno Europa, dzięki sieci transeuropejskiej, jak i Afryka, dzięki korytarzom transafrykańskim, określiły i rozwinęły w ostatnich latach⁴ swoje sieci transportowe. Unia Afrykańska zobowiązała się w szczególności do zrealizowania niezwykle istotnego zadania uspołnienienia regionalnych i kontynentalnych projektów rozwoju infrastruktury poprzez opracowanie programu rozwoju infrastruktury w Afryce (PIDA).

Etap uzupełniający polega na skorelowaniu planowania dotyczącego każdego z dwóch kontynentów w celu stworzenia prawdziwej europejsko-afrykańskiej sieci transportowej. Sieć ta powinna zidentyfikować węzły połączeniowe między siecią europejską i afrykańską, uwzględniając w szczególności porty morskie i lotnicze. W sprawozdaniu grupy wysokiego szczebla z listopada 2005 r. w sprawie rozszerzenia TEN-T na kraje sąsiadujące⁵ wskazano w szczególności autostrady morskie jako jedną z pięciu głównych osi transnarodowych, które należy rozwijać.

W ramach współpracy regionalnej w zakresie transportu w basenie Morza Śródziemnego regionalny program EuroMed MEDAMOS wspiera tworzenie partnerstwa eurośródziemnomorskiego zmierzającego do uruchomienia projektów pilotażowych dotyczących autostrad morskich. W 2007 r. ogłoszono zatem zaproszenie do składania wniosków, co umożliwiło udzielenie wsparcia czterem projektom z Maroka, Tunezji, Algierii i Izraela.

Rola, jaką ma to połączenie dla portów, transportu kolejowego i transportu drogowego w krajach pozbawionych dostępu do morza, udowadnia konieczność przyjmowania podejścia intermodalnego w projektach z zakresu rozwoju transportu. Jest to sektor, w którym możliwe jest wzmocnienie więzi i wymiana doświadczeń pomiędzy Europą a Afryką. Korytarz Maputo⁶ stanowi przykład doświadczeń, które zasługują na wykorzystanie w przypadku projektów podobnych korytarzy w Europie.

⁴ Zob. załączone mapy.

⁵ Sieci na rzecz pokoju i rozwoju: wydłużenie głównych transeuropejskich osi transportowych do krajów i regionów sąsiadujących. Sprawozdanie końcowe grupy wysokiego szczebla pod przewodnictwem L. de Palacio.

⁶ www.mcli.co.za

Podobny rodzaj terminowego partnerstwa mógłby być rozwijany z Afryką Subsaharyjską, co do którego szczegółowe metody realizacji zostałyby ustalone we współpracy z Komisją Unii Afrykańskiej i zainteresowanymi z punktu widzenia gospodarczego regionami.

Proces połączenia infrastruktury Afryki i Europy powinien oczywiście uwzględniać trwające obecnie w ramach Unii dla Śródziemnomorza negocjacje oraz prace prowadzone przez grupę ministrów ds. transportu krajów zachodniej części Morza Śródziemnego (GTMO5+5)⁷.

2.2. Wspieranie rozwoju sektora kolejowego

Określenie priorytetowych połączeń kolejowych ma zasadnicze znaczenie i wymaga również aktywnego dialogu z zainteresowanymi stronami, w szczególności władzami portowymi i przedstawicielami przemysłu prywatnego. Rozwój kolei w Afryce znajduje bowiem pełne uzasadnienie, jeżeli pozwala na przekierowanie wewnątrz kontynentu przepływów handlowych przechodzących przez porty. Z tego tytułu ma on zasadnicze znaczenie dla krajów pozbawionych dostępu do morza, jak Czad czy Republika Środkowoafrykańska. Elastyczność i wydajność łańcucha logistycznego zależą bowiem również od faktycznego stopnia wykorzystania kolei. Integracja i komplementarność środków transportu jest z tego względu kluczem do niezawodnego i wydajnego, w perspektywie długoterminowej, systemu transportowego.

2.3. Kontynuowanie współpracy w sektorach transportu lotniczego i morskiego

2.3.1. Sektor transportu lotniczego

Potencjał rozwoju transportu lotniczego w Afryce jest ogromny, sektor ten stanowi obecnie zaledwie 4 % światowego ruchu lotniczego. Potrzeby związane z mobilnością ukierunkowaną na Europę, ale również mobilnością międzykontynentalną, coraz bardziej wymagają zasadniczej poprawy transportu lotniczego, zarówno w zakresie natężenia ruchu jak i jakości usług.

Unia Afrykańska jest jednym z uprzywilejowanych partnerów Unii Europejskiej. Unia Afrykańska wspiera na przykład zorganizowany dialog pomiędzy wszystkimi kontynentami, jak również dialog z i pomiędzy regionalnymi wspólnotami gospodarczymi (REC). Dialog taki może w szczególności zaowocować wyłonieniem konkretnych działań dotyczących głównych zagadnień tematycznych.

- Bezpieczeństwo lotnicze, jako główny priorytet, wymaga wspólnego podejścia w celu określenia zasadniczych czynników mających udoskonalić stosowanie norm Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (OACI). Stan bezpieczeństwa lotniczego w wielu krajach afrykańskich, sygnalizowany w sprawozdaniach z kontroli przeprowadzonych przez OACI, doprowadził Komisję do stwierdzenia istotnych niedociągnięć w realizacji wymaganych przepisami kontroli i nadzoru sprawowanym nad posiadającymi certyfikat przewoźnikami w niektórych krajach. Ponadto wzrastająca na kontynencie afrykańskim liczba katastrof lotniczych powoduje wzmożoną potrzebę wzmocnienia faktycznego stosowania i przestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotniczego. Komisja gotowa jest pracować

⁷ Nieformalny dialog krajów zachodniej części basenu Morza Śródziemnego z udziałem Algierii, Hiszpanii, Francji, Włoch, Libii, Malty, Maroka, Mauritiusa, Portugalii i Tunezji.

wspólnie z krajami afrykańskim, które wyrażą takie życzenie, na rzecz wzmocnienia roli krajowych organów lotnictwa cywilnego.

- Ochrona lotnictwa, jako nowy priorytet, dotyczy wspólnie krajów europejskich i afrykańskich w kontekście ich stosunków dwustronnych, jak również ich stosunków z krajami trzecimi. Do osiągnięcia pewnego poziomu wiedzy fachowej mogłyby przyczynić się programy pilotażowe i seminaria szkoleniowe, a wiedza ta mogłaby opierać się na zespołach inspektorów bezpieczeństwa ds. audytu *ad hoc*.
- Niezbędna jest modernizacja regulacji ekonomicznych. W celu wspomoczenia procesu zainicjowanego decyzją Yamoussoukro⁸ należy przede wszystkim wzmocnić kontynentalne i regionalne jednostki lotnictwa cywilnego oraz zapewnić wsparcie niezbędne do realizacji procesu. W tym celu można powołać stałe forum dyskusyjne dotyczące problemów wspólnego zainteresowania.
- Ograniczenie skutków zmian klimatu i emisji substancji zanieczyszczających jest wyzwaniem, przed którym staje lotnictwo międzynarodowe. W tym kontekście możliwa byłaby współpraca, której celem byłoby ułatwienie dostępu do mechanizmów czystego rozwoju wprowadzonych w życie w ramach protokołu z Kioto.

Działania te są opracowywane, aby stać się wkładem do wydajności i rozwoju sektora transportu lotniczego w Afryce w perspektywie długoterminowej. Jednym z priorytetów jest jak najszybsze znalezienie rozwiązania problemu związanego z wyznaczeniem wspólnotowym w celu zakończenia praktyki nielegalnych dwustronnych umów lotniczych istniejących obecnie pomiędzy krajami afrykańskimi i państwami członkowskimi UE. Równie istotne będzie rozpatrzenie kwestii wyznaczenia afrykańskich przewoźników lotniczych, w szczególności w drodze porozumień pomiędzy Wspólnotą Europejską i krajami Afryki lub regionalnymi wspólnotami gospodarczymi. Zorganizowana w Windhoek w dniach 2-3 kwietnia 2009 r. konferencja UE-Afryka dotycząca transportu lotniczego stworzyła podstawę takiej współpracy z myślą o opracowaniu planu działania.

2.3.2. Sektor transportu morskiego

Ponad 10 milionów obywateli korzysta z usług transportu morskiego pomiędzy Europą i Afryką i odwrotnie.

W oparciu o doświadczenia eurośródziemnomorskie, Unia Europejska i Unia Afrykańska powinny zainicjować aktywną współpracę umożliwiającą poprawę wydajności portów w trzech aspektach:

- w aspekcie regulacyjnym: celem powinno stać się uproszczenie w miarę możliwości procedur celnych i dokumentowych, tak aby doprowadzić do zmniejszenia czasu unieruchomienia frachtu w terminalach, bez uszczerbku dla europejskich przepisów w zakresie ochrony i bezpieczeństwa;

⁸ Decyzja Yamoussoukro opiera się na traktacie z Abudży i weszła w życie dnia 12 sierpnia 2000 r. Ma ona na celu przede wszystkim poprawę obsługi połączeń lotniczych przez przewoźników z Afryki oraz powołanie agencji wykonawczej odpowiedzialnej za nadzór i wdrożenie procesu liberalizacji.

- w aspekcie dotyczącym infrastruktury: niektóre wielkie porty afrykańskie wymagają bardziej intensywnego pogłębienia, z jednej strony aby zagwarantować odpowiednią głębokość, z drugiej zaś aby wykorzystać możliwości inwestycyjne europejskiego portowego sektora przeładunkowego. Ponadto niewystarczająca liczba stanowisk na nabrzeżu powoduje długi czas oczekiwania dla statków czekających na dostęp w portach i stanowi wąskie gardło w żegludze morskiej pomiędzy Europą a Afryką. Należy wspierać finansowanie tych środków dotyczących infrastruktury portowej podczas wdrażania krajowych i regionalnych programów indykatywnych. Poprawa połączeń lądowych pomiędzy afrykańskimi portami stanowi również istotny element, gdyż pozwoli zapewnić skuteczność wpływu infrastruktury portowej na gospodarkę krajową i regionalną.
- w aspekcie ochrony: ochrona obiektów portowych powinna zostać zapewniona dzięki wprowadzeniu międzynarodowych norm (kodeks ISPS); w szczególności należy wprowadzić kontrolę i stworzyć niezbędną infrastrukturę w celu uniemożliwienia nieregulowanego dostępu pasażerów, towarów i innych obiektów na statek, co ograniczy ryzyko wykorzystania transportu morskiego do celów nieregulowanej migracji, nielegalnego handlu i zamachów terrorystycznych.

Ze względu na aspekt ochrony środowiska należy ułatwiać przystąpienie do konwencji międzynarodowych, przede wszystkim w celu zainstalowania w portach wydajnych obiektów do przetwarzania odpadów pochodzących ze statków. Ponadto rozbudowa portów morskich powinna być w miarę możliwości zintegrowana z bardziej ogólnymi ramami zintegrowanej polityki morskiej, która powinna uwzględniać morskie planowanie przestrzenne czy też instrumenty zarządzania zintegrowanej strefy przybrzeżnej. Jest to szczególnie ważne w przypadkach, gdy planuje się inwestycje w strefach najbardziej wrażliwych z punktu widzenia ochrony środowiska.

3. SPRZYJANIE WYMIANIE DOŚWIADCZEŃ W CELU WSPIERANIA ROZWOJU BARDZIEJ WYDAJNEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

W podsumowaniu opracowanym pod koniec 2008 r.⁹ Komisja podkreśla konieczność wzmocnienia zaangażowania politycznego ze strony Unii Europejskiej i Unii Afrykańskiej poprzez wnoszenie konkretnego wkładu, tak aby przyspieszyć realizację działań określonych w strategii UE-Afryka.

W dziedzinie transportu można zachęcać do przygotowywania i wdrażania w najbliższej przyszłości określonej liczby programów wymiany, środków pomocy technicznej czy nawet programów bliźniaczych.

Komisja Europejska mogłaby w szczególności przeprowadzić studium wykonalności dotyczące krótkoterminowej pomocy technicznej oraz wymiany informacji z krajami Afryki Subsaharyjskiej. Na zasadzie dobrowolnego udziału i różnorodnego zmieniającego się składu uczestników, Komisja mogłaby również rozwijać wymianę, programy bliźniacze oraz działania szkoleniowe, przy zaangażowaniu ze strony organów administracji państwowej.

⁹ „Rok po szczycie w Lizbonie: aktualny stan partnerstwa Afryka-UE”.

3.1. Dzielenie się narzędziami w dziedzinie infrastruktury

Wykraczając poza kwestie finansowania planowanie jest centralnym elementem rozwoju infrastruktury, zarówno w Afryce jak i w Europie. Unia Afrykańska wyraziła pragnienie skorzystania z metod stosowanych w odniesieniu do sieci transeuropejskich.

Metody te, stosowane nie tylko w odniesieniu do transportu, ale również do sieci energetycznej i informatycznej, ze względu na wzajemne korzyści płynące dla tych sektorów ze wspólnej analizy ich potrzeb w zakresie infrastruktury, zostaną przedstawione podczas wspólnego seminarium UE-UA w ramach prac związanych z partnerstwem gospodarczym. W tym kontekście szczególna uwaga powinna być skierowana na kwestię jakości infrastruktury i jej trwałości. Współpraca w dziedzinie transportu na Morzu Śródziemnym¹⁰ stanowi pierwszy przykład zastosowania wspólnie uzgodnionej metody, której zadaniem jest połączenie sieci europejskiej z siecią północnoafrykańską. Metoda ta opiera się na wielostronnych ramach instytucjonalnych obejmujących trzy uzupełniające się szczeble: tematyczne grupy robocze odpowiedzialne za kwestie techniczne, forum partnerstwa euro-śródziemnomorskiego (Euromed) przygotowujące decyzje konferencji ministerialnej Euromed – organu decyzyjnego powołanego na szczeblu ministrów transportu z krajów śródziemnomorskich, którzy jako jedyni są właściwi do podejmowania decyzji strategicznych w zakresie regionalnej współpracy w dziedzinie transportu.

Ponadto, aby rozwiązać problemy zauważone w trakcie realizacji dużych projektów dotyczących sieci transeuropejskiej oraz stwierdzając, że brak finansowania nie zawsze był jedyną przyczyną powstawania opóźnień, Unia Europejska stosowała eksperymentalnie metodę koordynatorów.

Koordinatorzy ci wspomagają zatem wysiłki państw członkowskich w zakresie montażu finansowego projektów oraz popularyzują wspólne metody oceny. Powoływanie koordynatora jest na przykład uzasadnione w przypadku zaistnienia następujących czynników:

- brak zarządzania;
- opóźnienia obserwowane na kluczowych odcinkach transgranicznych;
- brak zdecydowanego porozumienia pomiędzy zainteresowanymi krajami w sprawie harmonogramu i tras;
- brak środków finansowych na realizację kluczowych odcinków;
- konieczność zaangażowania szerokiego wachlarza uczestników, takich jak przedstawiciele przemysłu, podmioty gospodarcze czy regiony.

Komisja Europejska, zgodnie z zapowiedzią w komunikacie zatytułowanym „Wsparcie krajów rozwijających się w pokonywaniu kryzysu”¹¹, zamierza zainicjować dialog z organizacjami regionalnymi, w szczególności z Unią Afrykańską, dotyczący zasadności

¹⁰ 17 partnerów: Mauretania, Maroko, Algieria, Tunezja, Egipt, Syria, Autonomia Palestyńska, Izrael, Jordania, Liban, Turcja, Albania, Libia, Czarnogóra, Chorwacja, Bośnia i Hercegowina, Monako.

¹¹ COM(2009) 160 z 8.4.2009.

powoływania koordynatorów dla brakujących ogniw już określonych ośmiu sieci transafrykańskich¹².

3.2. Wspieranie bezpiecznego i wydajnego systemu transportowego

Kwestie bezpieczeństwa i ochrony są obecne w odniesieniu do wszystkich środków transportu i dotyczą obydwu kontynentów. Programy badawcze Unii Europejskiej¹³ towarzyszą już obecnie wymianie dobrych praktyk i działaniom szkoleniowym w tej dziedzinie, w szczególności w Afryce Subsaharyjskiej i krajach Maghrebu. Pojawienie się tych kwestii w dialogu pomiędzy Europą a Afryką jest jak najbardziej uzasadnione. W tym kontekście, z powodu swojego położenia na szlakach morskich i w cieśninach, regiony najbardziej oddalone (RNO) mogą odgrywać pewną rolę w zarządzaniu obszarami morskimi w zakresie kontroli wód przybrzeżnych (np. zwalczanie nielegalnych połowów, piractwo morskie lub handel narkotykami) lub w zakresie zabezpieczenia transportu (np. zarządzanie transportem ropy naftowej z Zatoki Adeńskiej do Morza Śródziemnego).

1.1.1. 3.2.1. Transport morski: w kierunku wzmocnienia bezpieczeństwa transportu morskiego

W ramach projektu regionalnego SAFEMED Unia Europejska udziela pomocy technicznej 10 krajom basenu Morza Śródziemnego¹⁴ w zakresie bezpieczeństwa morskiego, ochrony na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniu Morza Śródziemnego. Unia Europejska przyczynia się do wzmocnienia kompetencji krajowych organów administracji morskiej poprzez udzielanie stypendiów kwalifikacyjnych zatrudnionym tam pracownikom. Projekt SAFEMED oferuje również pomoc techniczną na dostosowanie przepisów krajowych do postanowień konwencji międzynarodowych. Możliwa byłaby zatem współpraca z krajami śródziemnomorskimi w zakresie wspólnotowych systemów zarządzania żeglugą morską. Prawdopodobne byłoby również opracowanie, na zasadzie dobrowolności i we współpracy z regionalnymi wspólnotami, podobnych projektów, których zadaniem byłaby poprawa bezpieczeństwa transportu morskiego oraz zwalczanie zanieczyszczenia spowodowanego przez statki.

Unia Europejska popiera również projekt Międzynarodowej Organizacji Morskiej (OMI), którego celem jest stworzenie wzdłuż wybrzeży Afryki regionalnych morskich ratowniczych centrów koordynacyjnych (MRCC = Maritime Rescue Coordination Centre).

Unia Europejska mogłaby zaoferować niezbędną pomoc techniczną, w szczególności poprzez Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu (AESM), której mandat zostanie prawdopodobnie rozszerzony, aby wspomóc afrykańskie kraje przybrzeżne w udoskonaleniu ich systemów monitorowania ruchu statków w perspektywie wymiany danych na poziomie regionalnym.

Zasadnicze znaczenie ma również zobowiązanie się krajów Afryki Północnej i Północno-Zachodniej do niedopuszczania do użytku statków i małych łodzi niespełniających norm i transportujących zbyt dużo pasażerów. Działalność ta, kierowana przez organizacje

¹² Dakar N'Djamena, Nouakchott-Lagos, Chartum-Dżibuti, Lagos-Mombasa, Kair-Gaborone, N'djamena-Windhoek, Beira-Lobito, Dar Es Salam-Kigali

¹³ TRANSAFRICA, STADIUM

¹⁴ Maroko, Algieria, Tunezja, Egipt, Izrael, Jordania, Liban, Autonomia Palestyńska, Syria, Turcja.

przestępcze, w przypadku gdy pasażerowie ci są nielegalnymi migrantami, stwarza zagrożenie dla życia i zdrowia tysięcy najuboższych osób.

Walka z piractwem morskim

Mimo że w latach 2003-2006 liczba aktów piractwa i zbrojnych napadów na świecie uległa zmniejszeniu, w 2007 r. odnotowano ich niezwykle niepokojący wzrost o 17 %. W 2008 r. zjawisko to uległo kolejnemu pogorszeniu, zarówno w kategoriach ilościowych jak i ze względu na poziom przemocy tych aktów; Róg Afryki i Zatoka Gwinejska były szczególnie narażonymi pod tym względem regionami.

Aby opanować skalę tego problemu, z którym boryka się dzisiaj Afryka i który hamuje rozwój handlu z powodu braku bezpieczeństwa w portach i wzdłuż wybrzeży, Unia Europejska mogłaby przyczynić się do wzmocnienia kompetencji organów administracji odpowiedzialnych za stosowanie prawodawstwa morskiego i do ich szkolenia. Międzynarodowa Organizacja Morska określiła już programy towarzyszące.

Nadzór morski odgrywa zasadniczą rolę w zapobieganiu nielegalnej działalności na morzu. W ramach swojej zintegrowanej polityki morskiej Unia Europejska pragnie wzmocnić współpracę z partnerami z Afryki i w lepszy sposób dzielić się informacjami z odpowiednimi organami krajowymi.

3.2.2. Sektor transportu lotniczego: w kierunku niezbędnego wzmocnienia bezpieczeństwa sektora

Wzrost natężenia ruchu lotniczego musi iść w parze z określeniem nowej definicji afrykańskiej koncepcji operacyjnej. Po zatwierdzeniu pozwoli ona określić potencjalny wkład istniejącej już infrastruktury europejskiej w dziedzinie bezpieczeństwa (np. programy satelitarne EGNOS) lub infrastruktury dopiero rozwijanej (SESAR, gałąź technologiczna jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej), w oparciu o wnioski i plan działania Globalnego monitoringu środowiska i bezpieczeństwa (GMES) na rzecz Afryki. Otwarcie afrykańskiej przestrzeni powietrznej na ruch lotniczy musi towarzyszyć zreorganizowanie przestrzeni powietrznej i sieci korytarzy powietrznych, tak aby zagwarantować większą opłacalność ekonomiczną (skrócenie dróg), efektywność środowiskową i bezpieczeństwo. Taka modernizacja mogłaby odbywać się na szczeblu kolejnych regionów, z uwzględnieniem potrzeb przewoźników lotniczych w zakresie połączeń wewnątrz kontynentu afrykańskiego i międzykontynentalnych. Rozszerzenie na Afrykę modelu jednolitej przestrzeni w połączeniu z udostępnieniem programu SESAR dotyczącego infrastruktury jest również potencjalnie możliwym podejściem.

3.2.3. EGNOS

Nawigacja satelitarna może mieć zasadnicze znaczenie dla sektorów, które zostały pokrótce omówione powyżej. Infrastruktura umożliwiająca precyzyjną nawigację w Afryce jest w dużym stopniu niewystarczająca, mimo że jej znaczenie jest zasadnicze dla transportu jak również, w szerszej skali, dla rozwoju gospodarczego kontynentu. W Afryce ma miejsce zaledwie 3 % światowej liczby wylotów, ale za to dochodzi tam do 19% ogólnej liczby wypadków, głównie zawinionych błędami nawigacyjnymi.

Budowa infrastruktury naziemnej w Afryce - komplementarnej w stosunku do europejskiego systemu wspomagania satelitarnego EGNOS lub stworzenie systemu EGNOS właściwego dla

Afryki - może stanowić rozwiązanie ekonomiczne, które pozwoli Afryce skorzystać ze wszystkich zalet systemu, nie tylko w sektorze transportu lotniczego, kolejowego i morskiego przybrzeżnego, ale również w sektorze energetycznym, rolniczym oraz sektorze planowania i gospodarki przestrzennej.

3.2.4. *Transport drogowy: znaczenie bezpieczeństwa ruchu drogowego*

Transport drogowy pozostaje najpowszechniejszym rodzajem transportu w Afryce, stanowiąc od 80 do ponad 90 % transportu towarowego między miastami i państwami. Jest to najczęściej jedyny środek transportu pozwalający dotrzeć do obszarów wiejskich.

Każdego roku milion osób umiera w wypadkach drogowych. Wśród ofiar 65 % stanowią piesi, z których 35 % to dzieci. Koszty wypadków drogowych sięgają od 1 do 3 % PKB, co jest szczególnie dramatyczne dla krajów rozwijających się¹⁵. Przygotowując kolejny europejski program działania na lata 2011-2020, Komisja pragnie zwielokrotnić swoje wysiłki, tak aby inne grupy państw mogły skorzystać z doświadczeń zebranych na różnych poziomach przez Unię Europejską. W tej perspektywie oraz w ramach dialogu na poziomie sektora prowadzonego z jednostkami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo ruchu drogowego w odpowiednich organach administracji krajowej i regionalnej, można rozwijać następujące aspekty:

- stworzenie właściwych mechanizmów sprzyjających wymianie najlepszych praktyk;
- w ramach realizacji krajowych i regionalnych programów indykatorywnych – promowanie przydzielania europejskich środków przeznaczonych na sieć drogową na działania szczególne związane z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- propagowanie uwzględniania aspektu związanego z bezpieczeństwem ruchu na drogach w badaniach przeprowadzanych z tytułu inwestycji drogowych i poświęconych oddziaływaniu społecznemu.

3.2.3. *Transport miejski*

Afryka jest kontynentem, na którym urbanizacja postępuje najszybciej. Według sprawozdania UN-Habitat postęp w rozwoju ośrodków miejskich wynosi corocznie 4,5 %. Około 40 % ludności w Afryce żyje w miastach, a liczba ta ulegnie podwojeniu do 2030 r. Do 2020 r. miasta takie jak Nairobi, Johannesburg czy Abidżan będą liczyły ponad 10 milionów mieszkańców, a w każdym z 77 innych miast w Afryce liczba mieszkańców sięgnie 1 miliona. Rosnącej urbanizacji towarzyszą coraz liczniejsze negatywne skutki, w szczególności jeśli chodzi o zanieczyszczenie powietrza i zatopy.

W ramach programu CIVITAS¹⁶ Unia Europejska udziela wsparcia tym miastom w Europie, które wdrażają zintegrowane strategie dotyczące transportu miejskiego. Dzięki istnieniu platformy możliwa jest wymiana pomysłów i dobrych praktyk pomiędzy miastami, w szczególności w zakresie zarządzania ruchem czy rozwijania alternatywy w postaci transportu kolejowego.

¹⁵ Źródło: Bank Światowy, Międzynarodowa Organizacja Zdrowia (2004 r., 2007 r.).

¹⁶ www.civitas.eu.

Program ten mógłby objąć również miasta afrykańskie, tak aby i one skorzystały ze zdobytego doświadczenia. Możliwe byłoby zatem:

- otwarcie forum Civitas dla miast afrykańskich;
- udział miast afrykańskich w corocznej konferencji Forum Civitas;
- programy bliźniacze pomiędzy miastami w Afryce i Europie.

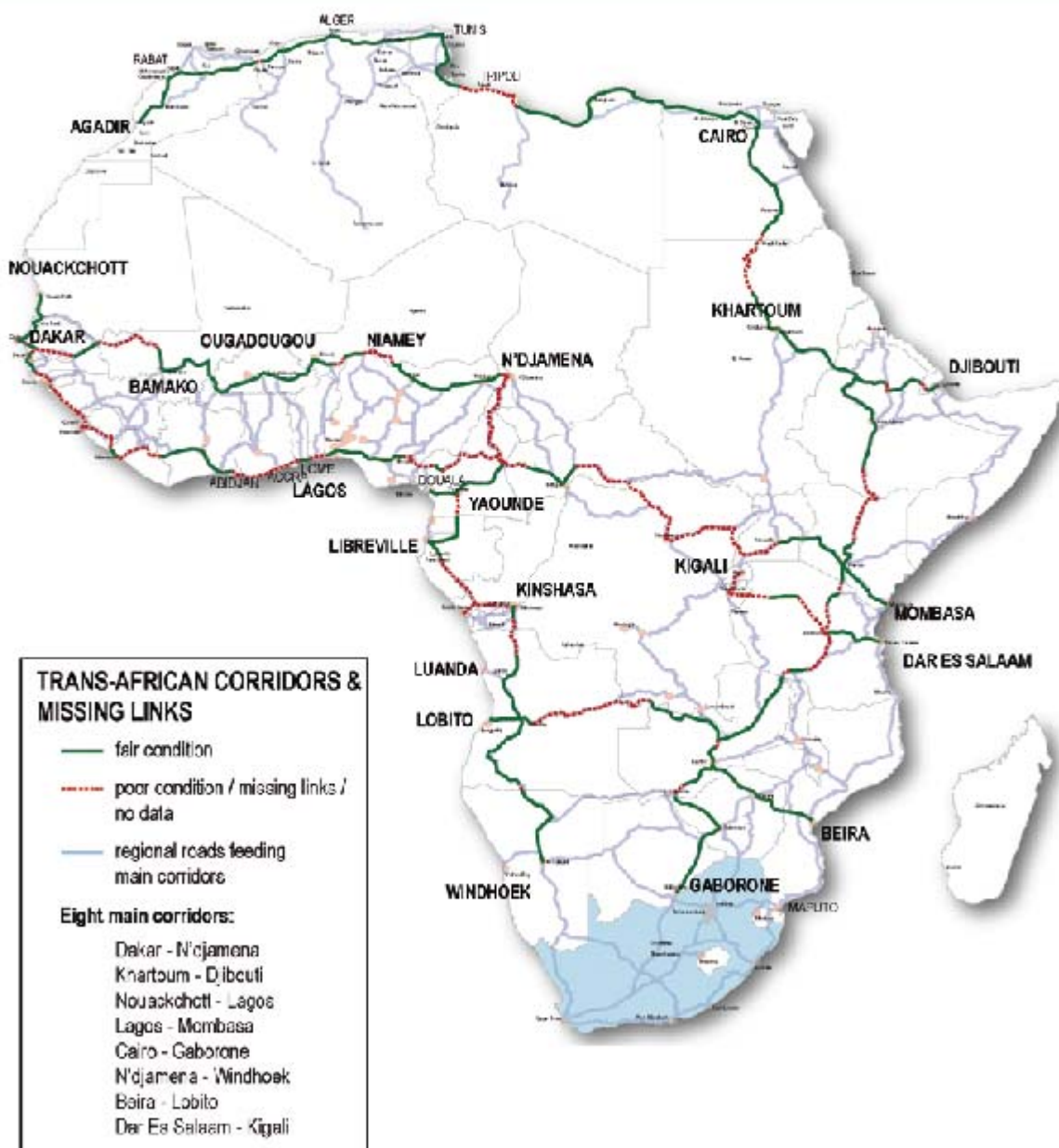
4. WNIOSKI

Strategiczna współpraca między Europą i Afryką w dziedzinie transportu jest realizowana w ramach partnerstwa UE-Afryka w zakresie infrastruktury, które przewiduje wzajemne połączenie w całej Afryce regionalnych i krajowych sieci transportowych, wodnych, energetycznych i telekomunikacyjnych. Współpracę tę wspiera również polityka sąsiedztwa, ze szczególnym uwzględnieniem krajów Afryki Północnej. Niniejszy komunikat wpisuje się w ramy tej polityki i jej istniejących instrumentów, inicjując jednocześnie refleksję nad lepszymi połączeniami transkontynentalnymi oraz podpowiadając możliwe osie współpracy i dzielenia się doświadczeniem w celu stworzenia bardziej niezawodnego i bezpieczniejszego systemu transportowego, który nie opierałby się wyłącznie na nowej strukturze, ale również na wydajniejszych, bezpieczniejszych i tańszych usługach transportowych. Środki, które zostały określone, byłyby wdrażane w ramach współpracy i w oparciu o istniejące już instrumenty, w szczególności umowę z Kotonu, Europejski Fundusz Rozwoju i politykę sąsiedztwa, nie wykluczając oczywiście środków istniejących w ramach wspólnej polityki transportowej.

Na tym etapie niniejszy komunikat ma ambicje stać się punktem wyjścia dla Unii Afrykańskiej, którego rolą byłoby określenie konkretnych działań, które mogłyby być rozwijane w dziedzinie transportu przy udziale wszystkich partnerów afrykańskich i europejskich. Konferencja przeglądowa dotycząca polityki i wdrożenia TEN-T, planowana na 2009 r., jest otwarta na udział partnerów z krajów śródziemnomorskich i afrykańskich. Pozwoli to na stworzenie, w ramach wspólnego partnerstwa UE-Afryka, nieformalnego forum poświęconego transportowi, do którego zaproszone będą podmioty instytucjonalne posiadające już swoich przedstawicieli na poziomie partnerstwa, takie jak podmioty gospodarcze z sektora transportu, stowarzyszenia europejskie i afrykańskie oraz darczyńcy na bazie dwuletniej, co umożliwi szerszą debatę nad szczególnymi kwestiami dotyczącymi tego kluczowego dla rozwoju sektora. Następny etap, w formie podpisanej wspólnej deklaracji, powinien zaowocować opracowaniem planu priorytetowych działań i określeniem sposobu ich finansowania. Przyszły szczyt UE-Afryka, który ma odbyć się w 2010 r. w Afryce, będzie okazją do przeanalizowania postępów poczynionych we wdrażaniu tego planu działania.

2. Korytarze transafrykańskiego transportu drogowego

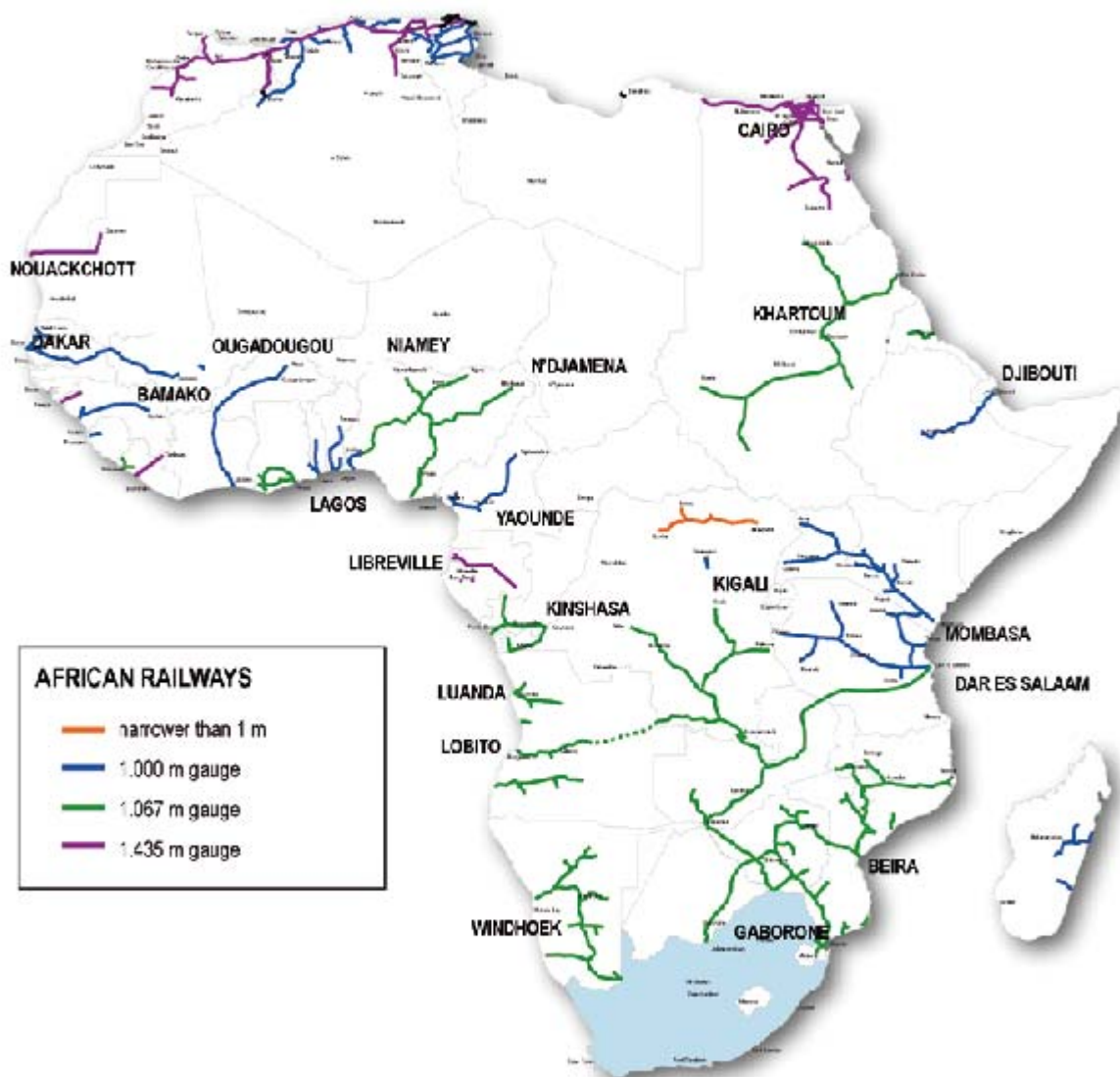
Trans-African Road Transport corridors



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

3. Sieć transportu kolejowego w Afryce

African Railways



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