

Distr.: General
15 May 2017
Arabic
Original: French

المجلس الاقتصادي والاجتماعي



دورة عام ٢٠١٧

٢٨ تموز/يوليه ٢٠١٦-٢٧ تموز/يوليه ٢٠١٧

البند ١٥ من جدول الأعمال

التعاون الإقليمي

مشروع الربط القار بين أوروبا وأفريقيا عبر مضيق جبل طارق

مذكرة من الأمين العام

يتشرف الأمين العام بأن يجيل إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي التقرير الذي أعده وفقا لقرار المجلس ١١/٢٠٠٩ المؤرخ ٢٨ حزيران/يونيه ٢٠٠٩ الأمينان التنفيذيان للجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية لأفريقيا عن الأنشطة المنجزة في إطار مشروع الربط القار بين أوروبا وأفريقيا عبر مضيق جبل طارق.

وقد بدأ اهتمام المجلس الاقتصادي والاجتماعي بهذا المشروع منذ سنة ١٩٨٢ إثر القرار الذي اتخذته حكومتا المغرب وإسبانيا في إطار اتفاق تعاون ثنائي اعتمد في ٢٤ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٠، من أجل الاشتراك في دراسة جدوى المشروع. ومنذ ذلك التاريخ، ما انفك المجلس يطلب بانتظام إلى اللجنتين الإقليميتين الأوروبية والأفريقية أن تتابعا تطور الدراسات المتعلقة بهذا المشروع وأن تطلعاه على ما يستجد من معلومات عن هذا الموضوع.



تقرير الأمين التنفيذي للجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية لأفريقيا عن الأنشطة المنجزة خلال الفترة ٢٠١٥-٢٠١٧ والبرنامج المقترح للفترة ٢٠١٧-٢٠١٩ في إطار مشروع الربط القار بين أوروبا وأفريقيا عبر مضيق جبل طارق

موجز

هذا التقرير الذي اشتركت في إعداده اللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية لأفريقيا، عملاً بقرار المجلس ٥٢٠١/٢١ المؤرخ ٢٢ تموز/يوليه ٢٠١٥، يعرض بإيجاز الأعمال التي أنجزتها، في إطار مشروع الربط القار بين أوروبا وأفريقيا، شركتنا الدراسات التاليتان: الشركة الإسبانية لدراسات الربط القار عبر مضيق جبل طارق والشركة الوطنية لدراسات مضيق جبل طارق.

وانصب العمل في المرحلة ٢٠١٥-٢٠١٧ على تحديث دراسات جدوى المشروع وإعداد خطة عمل جديدة له. وتشمل ما يلي:

- مراجعة دراسات الحلول التقنية والبيانات المتعلقة بالموقع؛
- معاينة وتحليل بيانات حركة مرور الركاب والبضائع بين بلدان الاتحاد الأوروبي وبلدان المغرب العربي؛
- تحديث الدراسات المعنية بتوقع الطلب واستخدام البنية التحتية في المستقبل.
- تسجيل المشروع في الشبكة المتعددة الوسائط المركزية التابعة لمجموعة النقل لبلدان غربي البحر الأبيض المتوسط (مجموعة ٥+٥) في أثناء اجتماع الوزراء المكلفين بشؤون النقل في بلدان المجموعة، الذي عُقد في لشبونة يوم ٢٢ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٤، حيث كلفوا فريق الخبراء والأمانة الفنية لمجموعة ٥+٥ بضمان مراقبة الأعمال التي تنجزها إسبانيا والمغرب بخصوص هذا المشروع.
- التزام حكومتي إسبانيا والمغرب فيما يتعلق بمشروع الربط القار، الذي أعرب عنه في أثناء الاجتماع الحادي عشر الرفيع المستوى الإسباني المغربي، الذي عُقد في مدريد يوم ٥ حزيران/يونيه ٢٠١٥، مع توقيع مذكرة تفاهم في مجال النقل.
- وستشمل الدراسات المزمع إنجازها في الفترة ٢٠١٧-٢٠١٩ استكشافات ودراسات تقنية تهدف إلى إيجاد حل مجد على نحو دقيق من وجهة نظر تقنية مع مراعاة الجانب المالي والفعالية من حيث التكلفة، واحترام معايير الاستخدام الأمثل للوقت والالتزام بأجال الإنجاز. ومن المتوقع أيضا القيام بأنشطة ترويجية وتعريفية خاصة بالمشروع لدى المؤسسات الدولية والمالية.

المحتويات

الصفحة

٤	.....	أولاً - مقدمة
٥	.....	ثانياً - الإطار الجغرافي الاستراتيجي العام للمشروع
٦	.....	ثالثاً - الأنشطة المنجزة خلال الفترة ٢٠١٥-٢٠١٧
٨	.....	رابعاً - مشاركة الجهات الفاعلة المؤسسية
٩	.....	خامساً - الأعمال المقبلة
١٢	.....	سادساً - الاستنتاجات

أولا - مقدمة

١ - يجري المجلس الاقتصادي والاجتماعي كل سنتين منذ عام ١٩٨١ تقييما لأعمال الاستطلاع وللدراسات المعنية بمشروع الربط القار بين أوروبا وأفريقيا عبر مضيق جبل طارق، بفضل التعاون القائم بين الشركتين المكلفتين بإنجاز دراسات عن المشروع والأمينين التنفيذيين للجنة الاقتصادية لأفريقيا واللجنة الاقتصادية لأوروبا. وقد درس المجلس الاقتصادي والاجتماعي في دورته المعقودة في تموز/يوليه ٢٠١٥، تقرير متابعة الدراسات الذي قدمته اللجنتان السالفتان الذكر.

٢ - والغرض من هذا التقرير الذي اشتركت في إعداده الشركتان المكلفتان بدراسة المشروع، هو مواصلة المشاركة بنشاط في متابعة الدراسات وتقديم تقرير عنها إلى المجلس في اجتماعه لعام ٢٠١٧. ويتضمن التقرير، في المقام الأول، تذكيرا بالأنشطة المنجزة في الفترة ٢٠١٥ و ٢٠١٧، وثانيا، وصفا موجزا لأبرز الأنشطة المزمع إنجازها ما بين عامي ٢٠١٧ و ٢٠١٩ من أجل تطوير المشروع.

٣ - وجدير بالتذكير أن أهداف المشروع تتمثل في تعاون إسبانيا والمغرب على دراسة أشغال النقل بين ضفتي المضيق من أجل توطيد التعاون الإسباني المغربي، وتشجيع إقامة منطقة اقتصادية أوروبية متوسطة متكاملة، وإنشاء محور أساسي للنقل ضمن شبكة برية متكاملة بين أوروبا وأفريقيا. والهدف من ذلك هو تعزيز موقع مضيق جبل طارق باعتباره ممرا حيويا للمبادلات بين أوروبا وأفريقيا والاستجابة لمتطلبات حركة المرور المحتملة في ظروف مُرضية من حيث الأمن والسرعة ومراعاة البيئة. وتجري الدراسات المتعلقة بالمشروع في إطار الاتفاقيين الثنائيين المبرمين بين حكومتي المغرب وإسبانيا في ٢٤ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٠ و ٢٧ أيلول/سبتمبر ١٩٨٩، واللذين اتفق الطرفان بموجبهما على التعاون على دراسة مشروع الربط القار عبر مضيق جبل طارق، استنادا إلى مبدأ التوازن في التكاليف، وتحت إشراف لجنة حكومية دولية مشتركة، بمساعدة شركتين حكوميتين للدراسات، هما الشركة الإسبانية لدراسات الربط القار عبر مضيق جبل طارق ومقرها في مدريد، والشركة الوطنية لدراسات مضيق جبل طارق التي يوجد مقرها في الرباط.

٤ - ولضمان تقدم هذا المشروع، كان لا بد من القيام باستكشافات ودراسات على مدى عدة سنوات، وإقامة تعاون وثيق بين المغرب وإسبانيا عن طريق الشركة الوطنية لدراسات مضيق جبل طارق والشركة الإسبانية لدراسات الربط القار عبر مضيق جبل طارق، وتعاون مؤسسات البحث العلمي والتقني والاستعانة بخبرة مكاتب الدراسات ذات الصيت العالمي. وأخذت بعين الاعتبار حقول بحثية مختلفة ومُحج متعددة (معارف في علم الجيولوجيا وعلوم المحيطات والزلازل، ودراسات هندسية وبيانات اجتماعية واقتصادية)، بغية إنجاز دراسات لتحديد إنشاء الربط المقبل عن طريق مضيق جبل طارق. وتوصلت مجموعة من الدراسات الأولية المبنية على تحليل معايير متعددة مختارة من ضمن البدائل المختلفة المدروسة (جسر على دعائم ثابتة، وجسر على دعائم عائمة، ونفق في قاع البحر، ونفق عائمة، ونفق محفور)، في عام ١٩٩٥ إلى خيار أساسي يتمثل في حفر نفق سلكي تحت سطح البحر. وسيتيح التصميم الوظيفي، المماثل لتصميم النفق الأوروبي تحت بحر المانش، ربط شبكات السكك الحديدية للبلدين وأيضا نقل المركبات البرية على متن قطارات مكوكية بين محطتين طرفيتين إحداها في إسبانيا والأخرى في المغرب.

ثانياً - الإطار الجغرافي الاستراتيجي العام للمشروع

٥ - يمكن أن يُسهم إنجاز ربط قار عبر مضيق جبل طارق على نحو كبير في توازن المنطقة وإنعاشها الاقتصادي. وسيكون الربط القار، بحكم وضعه المتميز، محورا لشبكات النقل الأوروبية والأفريقية، وسيسهل حركة تنقل الأشخاص والبضائع بين أوروبا وأفريقيا، وهو ما من شأنه أن يحدث تغييرا جوهريا في استراتيجية تطوير النقل في غربي البحر الأبيض المتوسط.

٦ - ويبدو جليا أن رهانات المشروع، نظرا إلى موقعه الجغرافي والاستراتيجي، تتجاوز بكثير إطار مشروع نقل عابر للحدود، وأن هذه الرهانات تتجلى على مستويات شتى.

٧ فعلى صعيد بلدي الضفتين، إسبانيا والمغرب، فإن الربط القار يمثل مكسبا لبرنامج تطوير شبكتيهما للنقل عبر السكك الحديدية والطرق السريعة. ولن تستغرق الرحلة بين المحطتين الطرفيتين أكثر من ٣٠ دقيقة، أي ما يقارب المدة التي تستغرقها رحلة في المجال الحضري أو شبه الحضري. ومن ناحية أخرى، تنطوي شبكات القطارات الفائقة السرعة، التي تشهد نموا سريعا في إسبانيا والمغرب على السواء، إمكانات هائلة للتبادل السريع بين البلدين. ويمكن أن يسمح استمرار هذه الشبكات بزيادة عرض الخدمات وتنوعه، وضمان انتظامها وتقليص مدة العبور. ويمكن أن تعود الزيادة المحتملة في الطلب على النقل بالفائدة أيضاً على البلدين الراعيين.

٨ - وعلى الصعيد المحلي، يندرج المشروع في مخطط أعم للتنمية على صعيد المنطقة، ولا سيما في قطاع الموانئ. فميناء طنجة المتوسطي وميناء الجزيرة الخضراء هما في مرحلة توسيع مرافقهما وزيادة قدرتهما الاستيعابية، بما يؤهلها لاحتلال مكانة استراتيجية في شبكة النقل الدولي. وسيثمر المشروع قيمة مضافة ويسهم في تحقيق التكامل بين هذه المنشآت المرفئية، ومن ثم يمكنه أن يصبح محركا حقيقيا لعجلة التنمية المحلية.

٩ - وعلى صعيد القارتين وحوض البحر الأبيض المتوسط، سيكون المشروع رابطا قويا ومتواصلا بين شبكات النقل في أوروبا وبلدان البحر الأبيض المتوسط، ويمكن أن يكون حافزا لتخطيط الهياكل الأساسية بحكم طابعه المنظم على صعيد منطقة البحر الأبيض المتوسط. وسيشكل الحلقة المفقودة والأساسية من حلقات شبكة النقل في محور النقل بين أوروبا ومنطقة البحر الأبيض المتوسط. وعلى هذا المستوى، يندرج المشروع في الاستراتيجية الشاملة لتطوير النقل في غرب البحر الأبيض المتوسط التي تعتمد عليها الهيئات الأوروبية المتوسطية في الكثير من الأنشطة التي تنفذها في المنطقة.

١٠ - وينسجم هذا المنظور مع الاستراتيجية الشاملة لتنمية النقل في بلدان أوروبا ومنطقة البحر الأبيض المتوسط في إطار مختلف برامج التعاون، ولا سيما خطة العمل الإقليمية المتعلقة بالنقل في منطقة البحر الأبيض المتوسط للفترة ٢٠١٤-٢٠٢٠، التي اعتمدها المنتدى الأوروبي المتوسطي للنقل في بروكسل في آذار/مارس ٢٠١٥، وبرنامج الاتحاد من أجل المتوسط، وإطار التعاون الذي تضطلع به مجموعة النقل لبلدان غرب البحر الأبيض المتوسط (المجموعة ٥+٥)، وهو ما أبرز أهمية إقامة شبكة أوروبية متوسطة متكاملة للنقل المتعدد الوسائط تسهم في تعزيز المبادلات بين الاتحاد الأوروبي والشركاء في منطقة البحر الأبيض المتوسط.

١١ - وختاما، فإن العنصر الجغرافي الاستراتيجي للمشروع وإمكانات تطوير شبكات النقل العام التي يوفرها النقل عبر السكك الحديدية لمسافات طويلة لهما تأثير قوي يصب في صالح تنفيذ المشروع

ومشاركة المجتمع الدولي فيه. ومن ثم يمكن أن تجذب منطقة نفوذ المشروع ذات الإمكانيات التنموية القوية، استثمارات مالية وتكنولوجية دولية.

ثالثاً - الأنشطة المنجزة خلال الفترة ٢٠١٥-٢٠١٧

١٢ - منذ الاجتماع السابق الذي عقده المجلس بشأن هذا المشروع في عام ٢٠١٥، تمحورت أنشطة المشروع أساساً حول تمحيص الدراسات واستمرار الأنشطة التي اضطلع بها في المراحل السابقة والتي تترى نتائجها الأساسية هذا التقرير، من جهة، والقيام بتعاون فعال بين الشركتين من أجل إعداد خطة عمل المرحلة المقبلة من دراسات المشروع، من جهة أخرى.

١٣ - ومن ناحية أخرى، ومن حيث تنظيم المشروع وإدارته، عينت حكومتا إسبانيا والمغرب أعضاء اللجنة المشتركة الحكومية الدولية التي تشرف على أعمال المشروع والرئيسين المشاركين لهذه اللجنة ورئيسي الشركتين. وقد أتاح ذلك تعزيز التعاون بين شركتي الدراسات في أثناء تقييم حالة تقدم المشروع وفي إعداد خطة عمل جديدة.

١٤ - ومن المفيد التذكير بأن المشروع، في مرحلته الحالية، يتميز بالخيار الأساسي المتمثل في أعمال حفر نفق سككي في قاع البحر. ويتوقف خيار مسار الحفر على شكل تضاريس الأرض الذي يمثل إحدى الخصائص المميزة للتكوين الجيولوجي لمنطقة المضيق. وتبلغ أقصر مسافة فاصلة بين القارتين حوالي ١٤ كيلومتراً، ولكن يتبين أنها أعمق مسار فيه حيث يبلغ عمقها في بعض الأماكن ٩٠٠ متر. ويقع المسار الذي يجمع أحسن المعايير من حيث المسافة والعمق بين "رأس بالوما" على الساحل الإسباني و "رأس مالا باطا" على الساحل المغربي. فهذا المسار يمتد لمسافة تبلغ ٢٨ كيلومتراً وعمق أقصاه ٣٠٠ متر. وتتوخى عملية الإنشاء في البداية بناء ممر استكشافي طوله ١٧ كلم وهو ممر لا بد منه لتحديد الخصائص الجيولوجية للموقع بدقة، واستخدام أساليب البناء على النحو الأمثل، وتحسين توقعات التكاليف والآجال المتعلقة بإنجاز النفق.

١٥ - وسيكون طول المشروع الكلي في نسخته الحالية ٤٢ كلم بين المحطتين الطرفيتين، منها ٣٧,٧ كلم في نفق، يشتمل على ٢٧,٧ كلم من النفق البحري. وكان البديل الأساسي الذي وُضع في عام ١٩٩٦، موضوع مشروع تجريبي أولي جرى تحديثه في عام ٢٠٠٧ بناء على بيانات جيولوجية وجيوتقنية جديدة، ثم قُيِّم في إطار دراسة للتقييم الشامل للمشروع.

١٦ - غير أن الطابع الجيولوجي المعقد للموقع والخصائص الجيوتقنية للمواد المكتشفة في المسار الوحيد الناجع عبر المضيق تجعل الخيار الذي أُخذ به يتطلب مزيداً من التحريات الجيوتقنية من أجل تحديد هندسة الأخاديد والخصائص الجيوميكانيكية لتكوينها الجيولوجي. ونظراً لحجم المشروع وطابعه الاستثنائي، فإنه لا غنى كذلك عن الاستمرار في تنفيذ برنامج للبحث والدراسات التكميلية.

١٧ - وارتبطت الأعمال الرئيسية التقنية التي أُنجزت في الآونة الأخيرة بما يلي:

(أ) البيئة المادية، من خلال:

- إجراء قياسات جيوديسية في ساحلي المضيق ورصد المعلومات المستمدة من المحطات الدائمة للنظام العالمي لتحديد المواقع التي أُقيمت في المنطقة؛

- تحديث الخرائط والبيانات الجيولوجية في الضفتين الشمالية والجنوبية؛
 - القيام بأنشطة البحث والصيانة المتعلقة بالأشغال التجريبية في مدينة طريفة؛
 - تحليل وتوليف المعلومات الجيوتقنية عن الطبقات الحثائية والركام الصخري؛
 - رصد التجارب المخبرية وإجراء المقارنة بالتجارب التي تُجرى في الموقع؛
 - إجراء اختبارات السحج على تكوينات صخرية توجد في مضيق جبل طارق؛
 - قياس التيارات البحرية في المضيق وإعداد برامج التوقعات المتعلقة بها؛
 - إجراء الأبحاث والدراسات في مجالي الزلازل والهزات التكتونية.
 - التعاون مع المعاهد العلمية العاملة في المنطقة؛
 - (ب) الأشغال الهندسية، من خلال:
 - تقييم المشروع التجريبي الأولي للخيار الأساسي ودراسة أثر المشروع في البيئة؛
 - تحديث وتعميق الدراسة المعنية بالاستكشاف والقدرات؛
 - القيام بتحليل أعمق لدراسة الخصائص الجيوميكانيكية للركام الصخري؛
 - رصد تطوير آلات حفر الأنفاق وبناء الأنفاق الكبرى.
 - (ج) البيئة الاجتماعية والاقتصادية، من خلال:
 - تقييم وتنقيح جوانب معينة من الطلب تدرج في دراسة توقعات حركة المرور؛
 - رصد الجوانب القانونية الملموسة؛
 - تحليل الآثار الاجتماعية والاقتصادية للمشروع على المناطق المعنية؛
 - رصد البيانات الاجتماعية والاقتصادية وجمع وتحليل البيانات المتعلقة بتدفق حركة المرور (الركاب والبضائع) بين أوروبا وأفريقيا، بما في ذلك التقارير الإحصائية السنوية التي تجب الإشارة إليها، وهو ما سمح بوضع سلاسل زمنية على مدى أكثر من ٢٠ عاما؛
 - دراسة إمكانات الربط القار لنقل السلع والخدمات من غير نقل الركاب والبضائع (الطاقة والاتصالات)؛
 - تحليل الآثار الاجتماعية والاقتصادية للمشروع على المناطق المعنية
- ١٨ - ولكن بعيدا عن التحديات التقنية المطروحة، لا يمكن اختزال المشروع في هياكل أساسية تربط بين قارتين. فهو أيضا مشروع خدمات متاحة للنقل بين القارات ولجماعات بشرية عابرة للأوطان واسعة جدا. ومن ثم من الضروري تحديد فوائد المشروع وآثاره تحديدا دقيقا. ويقدم تحليل المشاريع الضخمة أو الأشغال العابرة للحدود نماذج مضيئة عن فوائد المشاريع بهذا الحجم.

رابعاً - مشاركة الجهات الفاعلة المؤسسية

١٩ - في سياق يتكاثف فيه تبادل السلع والخدمات ويزيد فيه التنقل الدولي، فإن هذا المشروع يهم منطقة قارية واسعة في أوروبا وأفريقيا تتجاوز الحيز الإقليمي لإقامته. وسيكون بمثابة صلة وصل استراتيجية من منظور التكامل الاقتصادي الإقليمي الذي سيسهم في إرساء التنمية المستدامة والاستقرار في المنطقة.

٢٠ - ويتجاوز الطابع المعقد للمشروع وآثاره الاقتصادية والمالية الإطار الثنائي للبلدين الراعيين. فقد سبق أن شاركت فيه جهات فاعلة مؤسسية بموجب أحكام القرارات التي اتخذها المجلس في هذا الصدد. وينبغي أن تتواصل هذه المبادرة وتعمم على جميع الشركاء المحتملين الذين يمكنهم أن يشتركوا في المشروع أو يواكبوا مختلف مراحلها.

٢١ - ويتعين أن تكون مبادرة التشاور مع الجهات الفاعلة الدولية وإشراكها مقترنة بمشاركة تلك الجهات في تحمل أعباء المشروع، ولا سيما المالية منها. وإن أهمية المشروع الجغرافية والاستراتيجية القوية وآثاره الاقتصادية على المستوى الإقليمي، وتأثيره على الصعيد الدولي تبرر بما يكفي هذه المساهمة، لكن حق الشركاء في إبداء الرأي في عملية اتخاذ القرار ووجوب تدخلهم هما المقابل الطبيعي لذلك.

٢٢ - ويؤكد هذا السياق الدولي الواسع الطابع الأوروبي المتوسطي للمشروع وضخامة آثاره المحتملة على المنطقة من الناحيتين الاجتماعية والاقتصادية، ويبرر بذلك مشاركة المفوضية الأوروبية وغيرها من المؤسسات الإقليمية في تطويره.

٢٣ - وسيكون الاتحاد الأوروبي، الذي عُرض عليه هذا المشروع، أحد الشركاء الرائدة. وهذا الأمر يجعل المنتدى الأوروبي المتوسطي للنقل، باعتباره إطاراً مؤسسياً للتعاون الإقليمي^(١)، يكتسي أهمية خاصة من أجل تعزيز مشروع الربط القار، لأن شبكة النقل العابرة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط ستحدد فيه. فقد أقرّ المنتدى الأوروبي المتوسطي للنقل في اجتماعه الذي عُقد في بروكسيل يوم ٢٥ آذار/مارس ٢٠١٥، خطة العمل الإقليمية المتعلقة بالنقل في منطقة البحر الأبيض المتوسط (٢٠١٤-٢٠٢٠). وعلاوة على ذلك، سيقتراح المنتدى الخريطة الإرشادية لشبكة النقل العابرة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط، التي من المقرر أن يعتمدها مؤتمر وزراء النقل في الاتحاد من أجل المتوسط. وسيقتراح إدراج هذه الخريطة في "اللائحة رقم ٢٠١٣/١٣١٥ المتعلقة بمبادئ الاتحاد الأوروبي الإرشادية لتطوير شبكة النقل العابرة لأوروبا"، باعتبارها امتداداً توجيهياً لهذه الشبكة إلى شبكات نقل شركاء الاتحاد الأوروبي في منطقة البحر الأبيض المتوسط. وسيضيف إدراج الخريطة الإرشادية لشبكة النقل العابرة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط الطابع الرسمي، بالنسبة إلى الاتحاد الأوروبي، على رؤية الربط بين الشبكتين، وسيؤكد كذلك اتساق نهج تطوير وصلات طرق النقل ليس في الاتحاد الأوروبي فحسب بل أيضاً بالاشتراك مع جيرانه.

(١) يتكون المنتدى الأوروبي المتوسطي للنقل من الإدارات العامة التابعة للمفوضية الأوروبية "التنقل والنقل" (الإدارة العامة للتنقل والنقل) و "الجوار ومفاوضات التوسيع (الإدارة العامة للجوار ومفاوضات التوسيع)، والاتحاد من أجل المتوسط، وممثلي وزارات النقل للشركاء في منطقة البحر الأبيض المتوسط والدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، والمؤسسات المرتبطة بالمنتدى مثل مجموعة النقل لبلدان غرب البحر الأبيض المتوسط (المجموعة ٥+٥)/مركز دراسات النقل في غرب البحر الأبيض المتوسط، واتحاد المغرب العربي، واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، إضافةً إلى مؤسسات مالية دولية (المصرف الأوروبي للاستثمار، والبنك الدولي، والمصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير، وغير ذلك).

ومن هنا تأتي أهمية اعتبار مشروع الربط القار بين أوروبا وأفريقيا جزءاً لا يتجزأ من شبكة النقل الإرشادية العابرة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط.

٢٤ - في إطار التعاون الأوروبي المتوسطي في مجال النقل، شدد المؤتمر الوزاري المعني بالنقل في منطقة البحر الأبيض المتوسط، الذي عُقد في بروكسيل في ١٤ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤، والمؤتمر الوزاري الذي عُقد بمناسبة أيام شبكة النقل العابرة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط في روتردام (هولندا) في ٢١ حزيران/يونيه ٢٠١٦، على ضرورة إرساء شبكة أوروبية متوسطة للنقل المتعدد الوسائط المتكامل، تضطلع بدور محوري في تعزيز التبادل بين الاتحاد الأوروبي والشركاء في بلدان البحر الأبيض المتوسط. ويندرج مشروع الربط القار على نحو كامل في الأهداف التي اعتمدها المؤتمر الوزاري المتمثلة في الربط بين شبكات النقل في منطقة البحر الأبيض المتوسط والشبكات العابرة لأوروبا من أجل ضمان التشغيل البيئي وتعزيز التعاون الإقليمي في قطاع النقل لمنطقة البحر الأبيض المتوسط بأكملها.

٢٥ - وتمثل مجموعة وزراء النقل لبلدان غربي البحر الأبيض المتوسط (المجموعة ٥+٥)^(٢)، المكلفة بالنهوض بالتعاون الإقليمي في مجال النقل في منطقة غربي البحر الأبيض المتوسط، إطاراً ملائماً لتقييم وتعزيز اهتمام البلدان الأقرب بالمشروع. أما فريق خبراء المجموعة، الذي تقوم الأمانة الفنية للمجموعة ٥+٥ بتنسيق شؤونه [يتولى مهام الأمانة مركز دراسات النقل لغرب البحر الأبيض المتوسط]، فإنه يكفل متابعة المبادرات التي يقرها وزراء النقل ويقترح أيضاً مجالات التعاون ذات الأولوية. وقد انضم ممثلاً شركتي الدراسات إلى الفريق في أثناء الاجتماع الثامن عشر الذي عُقد في برشلونة يوم ٤ تموز/يوليه ٢٠١٣. وشاركت الشركتان، إلى جانب ممثلي وزارتي النقل المغربية والإسبانية، في اجتماعي عامي ٢٠١٤ و ٢٠١٥، وهو الأمر الذي أتاح إدراج المشروع في الشبكة الأساسية للنقل المتعدد الوسائط للمجموعة ٥+٥ واعتماده خلال المؤتمر الثامن لوزراء النقل في بلدان المجموعة ٥+٥ الذي عُقد في لشبونة في ٢٢ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٤. وعلاوة على ذلك، كلف وزراء مجموعة النقل لبلدان غربي البحر الأبيض المتوسط (٥+٥) فريق الخبراء والأمانة الفنية للمجموعة ٥+٥ في الإعلان المنبثق من هذا المؤتمر، بمهمة المتابعة نصف السنوية لجهود إسبانيا والمغرب المبذولة فيما يتعلق بالمشروع.

٢٦ - وختاماً، يسهم المشروع في تطوير شبكة متكاملة للنقل المتعدد الوسائط بين أوروبا ومنطقة البحر الأبيض المتوسط، وسيشكّل حافزاً لتنقل الأشخاص وتبادل السلع، وللعلاقات الاقتصادية والتعاون في مجال الأعمال التجارية فيما بين جميع الشركاء من منطقة البحر الأبيض المتوسط والاتحاد الأوروبي، وسيسهل إقامة وصلة استراتيجية برية بين شبكة النقل العابرة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط وشبكة النقل العابرة لأوروبا في المستقبل. ورغم طول أمد إنجاز المشروع، فإن وجوده كمشروع يمكن أن يكون له أثر محفز ومنظم في أنحاء منطقة البحر الأبيض المتوسط.

خامساً - الأعمال المقبلة

٢٧ - تُعدّ الشركة الوطنية لدراسات مضيق جبل طارق والشركة الإسبانية لدراسات الربط القار عبر مضيق جبل طارق، بناء على نتائج الدراسات والبيانات والتقييمات السابقة والحالية وقيد الإنجاز في هذا

(٢) تضم مجموعة وزراء النقل لبلدان غرب البحر الأبيض المتوسط (المجموعة ٥+٥) وزراء النقل في إسبانيا وإيطاليا والبرتغال وتونس والجزائر وفرنسا وليبيا ومالطة والمغرب وموريتانيا.

الموضوع، خطة عمل مشتركة مدتها مبدئياً ثلاث سنوات، ستحدّد بعد موافقة اللجنة المشتركة عليها، الأنشطة التي ستنجزها الشركتان بهدف مواصلة تحديد المشروع. والهدف من عملية الدراسة هو أن تكون، بل ينبغي أن تكون، بمثابة عملية لتدقيق وتحديث النتائج التي يتم الحصول عليها.

٢٨ - وتهدف عملية الدراسة إلى الحصول على حل مُجدّ لعبور مضيق جبل طارق. ولتحقيق هذه الغاية، وبعد عقد عدة اجتماعات للتنسيق وتنظيم حلقات دراسية تقنية للتقييم شارك فيها خبراء معتمدون دولياً، حُددت مجموعة من الأنشطة من أجل التمهيد للمساعدة على اتخاذ القرار واقتراح الأنشطة التي تدخل في صلب خطة العمل هذه. ويتعين النظر في المرحلة المتوقعة من تطوير المشروع من منظور محوري تحليل كبيرين، يعالجان التحديات التقنية التي تطرحها دراسة مشروع الربط القار عبر مضيق جبل طارق، من جهة، وتحديات قابلية التشغيل البيئي في ظل ظروف مثلى لشبكات النقل على كل ضفة من ضفتي المضيق. وتتوخى خطة العمل المقترحة التعامل مع هذين الجانبين كلا على حدة، على أن يكون الهدف من ذلك بالطبع هو التوصل إلى تعريف موحد للمشروع بمختلف أبعاده.

٢٩ - وتهدف خطة العمل إلى الاستفادة من نتائج أطوار الدراسات السابقة والمتاح من البيانات والتحليل، من أجل القيام بعملية مراجعة وتحديث الاستنتاجات السابقة في ضوء التقدم المحرز والابتكار المحقق في الصناعة ومواد وتقنيات بناء الأشغال الكبرى في العالم بأسره. وبذلك يمكن منح اللجنة المشتركة الإسبانية المغربية تحديثاً للنتائج والدراسات السابقة وأيضاً سلسلة من الاقتراحات لإحراز تقدم في المشروع نحو حل مُجدّ تقنيا واقتصادياً.

٣٠ - وتتضمن خطة العمل خمسة جوانب:

- (أ) بيانات الموقع؛
- (ب) الأشغال الهندسية والبيئة؛
- (ج) الجانب الاجتماعي والاقتصادي والتمويل؛
- (د) العلاقات الخارجية؛
- (هـ) الاتصال.

٣١ - ويشمل جانب "بيانات الموقع" ما يلي:

- التعريف بالمواد التي تملأ القنوات المدفونة (الركام الصخري) عن طريق رصد تطور تقنيات البحث الجيوتقنية بواسطة أعمال الحفر في قاع البحر، وربط الاتصال بالخبراء وشركات الحفر بهدف تحديد أنسب الطرائق لإنجاز المشروع حسب التكنولوجيا الحالية.
- مواصلة التعاون النشط فيما بين المعاهد العلمية والجامعات المعنية في البلدين، ولا سيما فيما يتعلق بجمع البيانات في المضيق بجميع أنواعها (بما في ذلك على وجه الخصوص ما يتصل منها بعلم الزلازل، والجيوديسيا، وقياس الارتفاع، والتنبؤ بالتيارات البحرية)؛
- الصيانة والتهيئة والبحث العلمي في الممر التجريبي في طريفة وإعادة التأهيل المحتملة بملباطا؛
- إنجاز دراسة عن تطوّر تقنيات الاستكشاف الجيوتقني بالحفر في البحر عبر الركام الصخري واستطلاع الممر الاستكشافي الذي سبق حفره تحت سطح البحر؛

- إنجاز دراسة عن تقنيات الحفر الموجه وتوقع إمكانية القيام بعملية حفر أفقي طولي في البحر عند انتهاء خطة العمل.
- ٣٢ - وفيما يتعلق بالجانب "الهندسي والبيئي"، خلصت دراسة المشروع الأولي لعام ٢٠٠٧ إلى أن إنجاز ممر استكشافي يمر من أخدودي عمق المضيق ضروري إذا كان الهدف هو اختبار ظروف إنجاز الحفر في الطبقات الحثائية والركام الصخري. وسيكون من المفيد إذن تحديث خصائص هذا الممر وتعميقها، وتحديد الأهداف المنشودة من هذا الإنشاء ووسائل إنجازه، بما في ذلك الجوانب المالية.
- ٣٣ - وبالإضافة إلى ذلك، أبرزت الدراسات الحديثة ضرورة استغلال النفق بطريق الممرين ابتداء من سنوات تشغيله الأولى، وهو ما يستلزم تضمين برنامج الأنشطة تحديث طريقة استغلال النفق في المستقبل.
- ٣٤ - ونتيجة لذلك، فإن الأنشطة المنصوص عليها في خطة العمل المرتبطة بالأشغال الهندسية والبيئة ترمي أساساً إلى إحراز تقدم في الدراسات التي تبحث جدوى الربط القار عبر مضيق جبل طارق وإلى تحديث التعريف التقني للمشروع استناداً إلى المتاح من البيانات والخبرات المكتسبة أو المتوقع اكتسابها، وذلك عن طريق القيام بما يلي:
 - إجراء اتصالات بمصممي وأصحاب المشاريع الاستثنائية المماثلة؛
 - تقديم الدعم من خبراء معروفين في هندسة المشاريع الاستثنائية المماثلة من أجل بحث نتائج الدراسات السابقة وتحديثها؛
 - استئناء وضع نماذج للحركة الجيو - ميكانيكية للمواد؛
 - إنجاز اختبارات إضافية على عينات مأخوذة من حملات استكشافية سابقة؛
 - تحديث تكاليف وأجال بناء المنشآت؛
 - قابلية المواد لاختراق النفق لها، ولا سيما الركام الصخري؛
 - رصد تطور آلات الحفر وإجراء الاتصالات بالمقاولين للحصول على تقدير تقريبي أولي بشأن آلة الحفر الضرورية للمشروع؛
 - تقييم مقارن لطرائق إنجاز الممرات الاستطلاعية؛
 - دراسة المخاطر وتدابير التعويض؛
 - تحديث دراسة عملية إنجاز المشروع والقدرات وتقديم الخدمات؛
 - التعمق في تحديد خصائص الممر الاستكشافي.
- ٣٥ - ولذلك فإن الهدف المنشود هو الوصول إلى مشروع تجريبي أولي (مقترن بنظام تشغيله) لمشروع مجد تقنياً وملائم بدرجة عالية من حيث التكاليف والأجال.
- ٣٦ - وفيما يتعلق بالجانب "الاجتماعي والاقتصادي والمالي"، يُقترح النظر في الأنشطة التالية:
 - تعزيز النشاط المتعلق بالمراقبة الاجتماعية والاقتصادية للمضيق وتحليل الطلب؛

- تحديث واستغلال دراسة توقعات حركة المرور؛
 - إعداد دراسة عن الجوانب الاستشرافية ووضع السيناريوهات المحتملة؛
 - تحديد جميع التدابير الكفيلة بتحسين جاذبية المنطقتين المحاذيتين لمضيق جبل طارق، وضمان تحسين الموصولية وكفاءة النقل؛
 - تحديد تدابير دعم المشروع، وتهيئة وتطوير نطاق تأثيره؛
 - دراسة إمكانات الربط القار لنقل الممتلكات من غير الركاب والبضائع (الطاقة والاتصالات): إجراء دراسات بشأن جدوى مختلف الخيارات التقنية؛
 - تحديد مصادر تمويل الدراسات والأبحاث المتعلقة بمشروع الربط القار؛
 - إجراء دراسات تتعلق بالمسائل القانونية والاجتماعية والاقتصادية وأخرى ذات صلة بالنقل.
- ٣٧ - وأما الهدف المنشود فيما يتعلق بجانب "العلاقات الخارجية" فهو إبراز الفوائد الإقليمية والعبارة للقرارات لإنجاز الربط القار عبر مضيق جبل طارق عن طريق الترويج لهذا المشروع لدى المؤسسات الدولية، ولاسيما المجلس الاقتصادي والاجتماعي، واللجنة الأوروبية، والاتحاد من أجل المتوسط، ومجموعة النقل لبلدان غربي البحر الأبيض المتوسط (٥+٥)، والمنظمات الأفريقية، وعن طريق الحصول على دعمها والاستفادة من مشاركتها.
- ٣٨ - ويهدف جانب "الاتصال" إلى تجديد أداة المشروع الترويجية بعدة لغات، حال الانتهاء من تحديث الجوانب التقنية.

سادساً - الاستنتاجات

- ٣٩ - يجب النظر إلى المرحلة الراهنة من منظورين رئيسيين هما:
- التحديات التقنية لدراسة مشروع الربط القار عبر مضيق جبل طارق، للوقوف على الخيار الذي يتيح إمكانية تحقيق الجدوى التقنية والفعالية المثلى من حيث التكاليف والآجال؛
 - تحديات قابلية التشغيل البيئي في الظروف المثلى لشبكات النقل على ضفتي المضيق، من أجل الإسهام في تطوير وإدماج أنظمة النقل في المنطقة، وذلك بهدف تقريب هذين الجانبين نحو تعريف موحد للمشروع في مختلف أبعاده؛
- ٤٠ - وبناء على العناصر السالفة الذكر، يجب التوصل إلى نتائج ملموسة بغية توافر أرضية نهائية صلبة للبت في آفاق تطوير مشروع بهذه الأهمية وتسهيل انخراط أكبر عدد من الشركاء.