

Distr.  
GENERAL

E/1997/51  
22 April 1997  
ARABIC  
ORIGINAL: FRENCH

## المجلس الاقتصادي والاجتماعي



الدورة الموضوعية لعام ١٩٩٧

جنيف، ٣٠ حزيران/يونيه - ٢٥ تموز/يوليه ١٩٩٧

البند ١٠ من جدول الأعمال المؤقت\*

### التعاون الإقليمي

مشروع الربط القار بين أوروبا وأفريقيا عبر  
مضيق جبل طارق

مذكرة من الأمين العام

١ - يتشرف الأمين العام بأن يحيل إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي التقرير الذي أعده، وفقا لقرار المجلس ٤٨/١٩٩٥ الأمينان التنفيذيان للجنة الاقتصادية لأفريقيا واللجنة الاقتصادية لأوروبا، عن الأنشطة المنجزة في إطار مشروع الربط القار بين أوروبا وأفريقيا عبر مضيق جبل طارق.

٢ - وقد ظل المجلس الاقتصادي والاجتماعي مهتما بهذا المشروع منذ ١٩٨٢، إثر القرار الذي اتخذته حكومتا المغرب واسبانيا في إطار اتفاق للتعاون الثنائي اعتمد في ٢٤ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٠، ويقضي بالاشتراك في دراسة جدوى المشروع. ومنذ ذلك التاريخ، والمجلس يطلب بانتظام إلى اللجنتين الإقليميتين متابعة تطور الدراسات المتعلقة بهذا المشروع وإبلاغه عن هذا الموضوع.

E/1997/100

\*

../..

060597 060597 97-10824

\*9710824\*

## المرفق

مشروع الربط القار بين أوروبا وأفريقيا عبرمضيق جبل طارق

تقرير عن الدراسات والأنشطة المنجزة في الفترة

١٩٩٦-١٩٩٥

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
٣	٥ - ١	..... مقدمة
٤	٧ - ٦	..... أولا - البديل الأساسي المعتمد
٥	٢٧ - ٨	..... ثانيا - تقييم مؤقت للبديل الأساسي
٦	١٣ - ٩	..... ألف - الجوانب التقنية
٧	١٦ - ١٤	..... باء - تكاليف المشروع
٧	٢٣ - ١٧	..... جيم - توقعات حركة المرور
٩	٢٤	..... دال - المردودية الاقتصادية للبديل الأساسي
١٠	٢٧ - ٢٥	..... هاء - المردودية العامة للبديل الأساسي
١٠	٢٨	..... ثالثا - التطورات في المستقبل
١١	٣١ - ٢٩	..... رابعا - الأنشطة الأخرى المنجزة في إطار المشروع

### مقدمة

١ - طلب المجلس الاقتصادي والاجتماعي في قراره ٤٨/١٩٩٥ المؤرخ ٢٧ تموز/يوليه ١٩٩٥، إلى الأمين التنفيذي للجنة الاقتصادية لأفريقيا واللجنة الاقتصادية لأوروبا المشاركة عمليا في متابعة مشروع الربط القار بين أوروبا وأفريقيا عبر مضيق جبل طارق وإحاطة المجلس علما بذلك في دورته الموضوعية لعام ١٩٩٧.

٢ - ويقدم هذا التقرير استجابة لهذا الطلب. ويتضمن هذا التقرير الذي أعد بصورة مشتركة بين اللجنتين الإقليميتين، عرضا موجزا لمدى تقدم المشروع بعد الدراسات التي أجريت حتى عام ١٩٩٦. وهو يقدم أيضا معلومات عما أنجز من أنشطة أخرى تتصل بالمشروع نظمت عملا بقرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي ٤٨/١٩٩٥، برعاية مشتركة بين اللجنتين الإقليميتين والرابطة الدولية لحفر الأنفاق، وهي منظمة غير حكومية ذات مركز استشاري لدى المجلس.

٣ - ومن الجدير بالذكر أن دراسات وضع المشروع تجري بالاشتراك بين حكومتي المغرب واسبانيا منذ ٢٤ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٠ وهو التاريخ الذي اعتمدت فيه الحكومتان اتفاقا ثنائيا بهذا الشأن. ويؤكد هذا رسميا الاتفاق الذي بلوره فيما بعد الاتفاق الإضافي المؤرخ ٢٧ أيلول/سبتمبر ١٩٨٩، التزام الحكومتين بأن تقوموا معا بدراسة جدوى المشروع، وهو ينص على إنشاء لجنة مشتركة حكومية دولية دائمة تضطلع بمسؤولية تنفيذ الاتفاق وإنشاء شركتين تابعتين للدولة واحدة في المغرب وأخرى في اسبانيا، مسؤولتين عن إجراء الدراسات. وهاتان الشركتان، اللتان تقوم للجنة المشتركة منذ ١٩٨١ بتنسيق أعمالهما، هما من الجانب الاسباني "الشركة الاسبانية للدراسات المتعلقة بالربط القار عبر مضيق جبل طارق" ومقرها في مدريد، ومن الجانب المغربي "الشركة المغربية لدراسات المضيق" ومقرها في الرباط. وتجري الدراسات إما بصورة مباشرة عن طريق الشركتين، أو عن طريق مؤسسات علمية تابعة للبلدين، أو عن طريق شركات وطنية أو دولية للخبراء الاستشاريين وأعمال المسح المادي وتبرم معها الشركتان المذكورتان اتفاقات أو عقود خدمة.

٤ - وفي الإطار المؤسسي المذكور آنفا، تجرى عملية الدراسات على مراحل وفقا لبرامج للدراسات والمرحلة الحالية للدراسات، المسماة بمرحلة دراسات الجدوى، قد تلت مرحلة أولية انتهت في ١٩٩٠ وتسمى مرحلة ما قبل دراسات الجدوى. وتنجز مرحلة دراسات الجدوى في طورين أكمل أولهما في ١٩٩٦. والجدير بالذكر أنه تم أثناء هذا الطور الأول من مرحلة دراسات الجدوى إعداد تقرير هام لتقييم الدراسات وضعته اللجنتان الإقليميتان وقدمتاها إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي في دورته الموضوعية لعام ١٩٩٣ (E/1993/80). ويتضمن هذا التقرير عناصر تقييمية هامة استخدمت مراجع في الدراسات اللاحقة لذلك في هذا الطور الأول. التقرير (E/1995/46) المقدم إلى دورة المجلس الموضوعية لعام ١٩٩٥ هو أيضا جدير بالذكر.

٥ - مكنت الدراسات التي أجريت أثناء الطور الأول من مرحلة دراسات الجدوى، من اختيار بديل أساسي لتنفيذ مشروع الربط القار، وذلك لغرض مواصلة الدراسات. ويتضمن الجزءان التاليان وصفا موجزا لهذا البديل وتقييما مؤقتا له مصحوبا بإيضاحات بشأن المحاور الرئيسية لدراسات الطور الثاني من مرحلة دراسات الجدوى.

#### أولا - البديل الأساسي المعتمد

٦ - أكدت المقارنات التي أجريت بين الحلين النموذجيين اللذين جرت دراستهما على مستوى مخطط المشروع الأولي، إلى حد بعيد، أن حل "النفق" ينطوي من وجهة النظر التقنية والاقتصادية والبيئية، على قدر أكبر من الواقعية والمزايا مما ينطوي عليه خيار "الجسر". وفيما يلي العوامل المستند إليها في ذلك:

(أ) التطور التكنولوجي المتقدم المطلوب لتنفيذ حل "الجسر"؛

(ب) ارتفاع تكلفة البناء والمقدرة فيما يتعلق بحل "الجسر" التي تزيد على تكلفة حل "النفق"، بمقاييس متجانسة، بما يتراوح بين ٤ و ٦ أمثالها؛

(ج) الأهمية الاقتصادية الكامنة في إمكانية تنفيذ حل "النفق"، لاحتمال التنفيذ على مراحل خلافا لحل "الجسر"؛

(د) المعايير المتعلقة بالبيئة ولا سيما تعارض المنشأة مع حركة الملاحة عبر المضيق التي ترجح بقوة كفة حل "النفق".

٧ - وفيما يلي الخصائص المميزة في الأساس للبديل المعتمد:

(أ) يمثل نوع الربط في نفق يحفر تحت عتبة المضيق؛

(ب) النمط التشغيلي هو نمط "المعبر القطاري" المصمم لكل من النقل العادي بالقطار ولوسائل النقل البري المحمولة على مسكوك قطاري يقطع المسافة الفاصلة بين الطرف الاسباني والطرف المغربي. وتشمل المنشأة نفقين لسكتي حديد متوازيين ذاتي اتجاه واحد يتوسطهما سرداب للخدمات؛

(ج) يقوم بناء المنشأة على أساس مبدأ الشروع أولا ببناء الجزء المغمور بالبحر من سرداب الخدمات، باعتباره سردابا لاستكشاف المشروع (المرحلة الصفر)؛

(د) يعتزم بناء المنشأة فيما بعد على مرحلتين: مرحلة الممر الأنبوبي المفرد (المرحلة ١)، التي تشمل بناء نفق واحد من نفقي سكة الحديد المقررين، فضلا عن بناء جميع العناصر اللازمة لتشغيله ولا سيما الطرفان والجزءان من سرداب الخدمات الواقعان تحت سطح الأرض ومرحلة الممرين الأنبوبيين (المرحلة ٢) وهي تتمثل أساسا في إضافة نفق السكة الحديدية الثاني حالما تبرر حركة المرور ذلك؛

(هـ) تقوم إدارات البلدين بإنجاز منشآت ربط الخطوط الحديدية والطرق بكل من الشبكة المغربية والاسبانية فضلا عن المنشآت ذات الصلة المصاحبة لذلك، ويحمّل على ميزانية المشروع جزء من تكاليف إنجاز كل من المنشآت، وذلك وفقا لمعايير الفائدة الاقتصادية؛

(و) فيما يلي الخصائص التي تملي كذلك في ضوء التقييم الأولي ضرورة اعتماد البديل الأساسي؛

١' الطاقة القصوى لمرحلة الممر الأنبوبي المنفرد تستنفد مبدئيا بعد مرة طويلة بقدر كاف، الأمر الذي جعل التقييم الاقتصادي الأول يقتصر في الطور الحالي على المشروع المعد لهذه المرحلة فقط.

٢' تقابل تقديرات تكاليف البناء والاستغلال وتقديرات حركة المرور وعائدات العبور، فضلا عن الآثار الاقتصادية المترتبة على المشروع، الحالات الأساسية التي نظرت الدراسات في كل حالة منها؛

٣' تستند في الطور الحالي تقديرات وحساب تكاليف المنشآت المتفرعة عن المشروع، والمنشآت المصاحبة له، إلى تقديرات تقريبية؛

٤' يتمثل الترتيب المؤسسي التقييم الأولي الاقتصادي والمالي في صيغة امتياز للاقصاد المشترك حيث تقوم الإدارات المانحة للامتياز بالتنازل عن السرداب الاستكشافي لفائدة صاحب الامتياز دون مقابل وقيام هذا الأخير فيما بعد بتحويله إلى سرداب نموذجي وسرداب لخدمة المشروع، وذلك ببناء واستغلال النفق على مسؤوليته طوال مدة الامتياز ثم إعادته بالكامل إلى الجهة المانحة للامتياز عند انتهاء مدة الامتياز.

#### ثانيا - تقييم مؤقت للبديل الأساسي

٨ - فيما يلي التعليقات التي يثيرها مؤقتا الخيار الأساسي المعتمد للربط القار عبر مضيق جبل طارق.

## ألف - الجوانب التقنية

٩ - يعتبر المفهوم العام للبديل الأساسي أي ممر سكة حديد يستوعب حركة المرور البري على قطارات مكوكية عادية وينقسم إلى نفقين للسكة الحديد وحيدة الاتجاه وسرداب خدمات يتوسطهما، مفهوما مناسباً.

١٠ - وتتطلب مرحلة الممر الأنبوبي المنفرد في البديل الأساسي الإبقاء على مستوى عال من الجودة في خدمة النظام ولا سيما عند اقتراب نظام الاستغلال من طور الإجهاد.

١١ - درجة الميل/الانحدار القصوى المعتمدة للمنشأة (٢٥ في الألف) لم يسبق لها مثيل في أنفاق سكك الحديد الكبيرة المغمورة بالبحر. وهو ما يتطلب تجهيز بعض القطارات الثقيلة لنقل البضائع بقوة جر تكميلية والإبقاء على مستوى عال بصفة ممتازة لجودة نظم الاستغلال ومن شأن إضافة ذلك إلى الشروط المشار إليها أعلاه في هذا الصدد، أن تؤدي إلى مراجعة الطاقة القصوى المفترضة للمنشأة الممر الأنبوبي بغية خفض مستواها.

١٢ - ويجوز القول في ضوء القدر الحالي من المعلومات الجيولوجية والجيوتقنية المتعلقة بالموقع، إنه قد أصبح في الإمكان تقنيا إنجاز النفقين على مستوى مقبول من الأمان. وينبغي أن تراعى في ذلك الاحتياجات العملية لتفصيل تلك المعلومات والصعوبات العملية لتفصيلها بإجراء أعمال مسح في البحر. وفيما يلي الأبحاث المزمع إجراؤها في حدود ما تسمح به إمكانيات إجراؤها تقنيا وهي أبحاث تتضمنها من جهة أخرى خطة عمل الشركتين:

(أ) إجراء أعمال المسح الميكانيكية و/أو الجيوفيزيائية المناسبة لتحديد سماكة طبقات العصر الجيولوجي الرابع الحديث التي تغطي قاع البحر في عتبة المضيق؛

(ب) إجراء حملة التنقيبات العميقة التي لم تنجح في عام ١٩٩٥.

١٣ - وفي الإطار الجيولوجي والجيوتقني المستمد من دراسات الوسط الطبيعي، ثبتت في مخطط المشروع الأولي للبديل الأساسي إمكانية إنجاز المنشأة بمستوى عال من الكفاءة. بيد أنه يتعين تطوير دراسة بعض المشاكل التكنولوجية وهي مشاكل تتعلق أساساً باختيار أفضل أنواع آلات حفر الأنفاق الملائمة لردود الفعل الجيوميكانيكية لطبقات قشرة الأرض المعنية واختيار بعض التقنيات المتخصصة فيما يتعلق بجملتها أمور منها التسمع أثناء التقدم في عملية الحفر، واحتمال أن تكون طبقات الأرض مثيرة للمشاكل، والحماية من تدفقات الماء والغاز المحتملة. وفي هذا الصدد، يعتبر، على غرار ما تعتمده الشركتان القيام به، أن من الضروري الاضطلاع قريبا بدراسة مفصلة لتلك المشاكل تجرى على نحو ما يلي:

(أ) إجراء دراسات على مستوى مخطط المشروع المفضل للجزء من سرداب الخدمات المغمور بالبحر مع مراعاة آخر النتائج المتوصل إليها في أعمال الاختبارات الجيوتقنية؛

(ب) إجراء تقنية مفصلة متابعة للأعمال المرجعية التي تهم المنشآت والقيام عموماً بمتابعة الدراسات المعتمز إجراؤها فيما يتعلق بالهندسة.

#### باء - تكاليف المشروع

١٤ - إن تكاليف المشروع المستخدمة لهذا التقييم المؤقت مستمدة، بالنسبة للأشغال الإنشائية للربط القار بحد ذاته، من المشروع الأولي للبدل الأساسي. وهذه التكاليف الموضوعة على أساس الأساليب التحليلية لعمليات البناء تتأثر، مبدئياً وبصورة مستقرة بشكل معقول، بالتغيرات الممكنة للمدخلات الرئيسية. أما بالنسبة لموثوقيتها، فإن عمليات التحقق التي أجريت بهذا الشأن تميل إلى الاستنتاج بأن التكاليف قد قدرت على أساس المشروع الأولي مع وضع هامش محافظة تنقح فيما بعد، لأن من الصعب في الوقت الحالي تحديد نطاق هذه الهوامش.

١٥ - ولأسباب تتصل بحسن إدارة عملية الدراسات وتدعمها أهمية مدى تأثير الجدوى الاقتصادية للمشروع بتكاليف البناء، فمن الضروري مواصلة الجهود الرامية إلى تحليل مدى تأثير التكاليف وموثوقيتها، وذلك سواء فيما يتصل بأنشطة متابعة الأشغال المرجعية، المذكورة أعلاه، أو بواسطة طرائق بديلة لتحليل التكاليف أو عن طريق الاستعانة بالخبراء الاستشاريين.

١٦ - وبما أن تكلفة الأشغال الإنشائية للربط والأعمال المرافقة المتصلة بالمشروع مرتفعة جداً، فلا بد من تنقيح تقديرات وتوزيع التكاليف وإدراجها في الحسابات كما يجب، مع إمكانية تحديد الوضع المقترح لهذه الأشغال في المخططات الأساسية ذات الصلة لكل من البلدين.

#### جيم - توقعات حركة المرور

١٧ - يبدو أن النماذج المستخدمة لتوقع حركة المرور مناسبة من الناحية التقنية لتقدير حركة المرور المحولة والتي ستنشأ. ومع ذلك، يتضح أن من الضروري تعجيل عملية التحسين الجارية، وذلك بصورة خاصة، وفقاً للاتجاهات المتوخاة الرامية إلى:

(أ) إعادة ضبط النماذج من الناحية الإحصائية والهيكلية بالاستناد إلى سنة الأساس، وهي ١٩٩٥، بطريقة مماثلة لعملية إعادة الضبط الأخيرة؛

(ب) زيادة الدقة النوعية للنماذج في المنطقة العالية التأثير ومنطقة المضيق، عن طريق وضع نموذج "مكبر"، في محاولة لزيادة التفصيل في وضع النماذج في إطاره فيما يتعلق بنظم التبادل وتسيير حركة المرور.

١٨ - يرجح أن المناهج المستخدمة لتوقعات حركة المرور التي ستنشأ، ولو أنها ممتازة من الناحية التقنية، لا تزال أقل من المدى المحتمل لحركة المرور على مسافات قصيرة التي ستنشأ عن الربط القار، ومن التدابير المرافقة المتصلة بها، وحتى من السياسات الإنمائية الحازمة في منطقة المضيق. وبالتالي، ينبغي وضع نهج جديد يراعي هذه الآثار بشكل أفضل، بالاقتران بالدراسة المتوخاة للتأثير الإقليمي أو في إطارها.

١٩ - يبدو مدى تأثير توقعات حركة المرور عن طريق الربط القار بالحالة الأساس محدودا بالنسبة للاتجاهات المحتملة فيما يتعلق بتطور تكاليف المرور والوقت الذي يستغرقه بمختلف الوسائط المستخدمة في منطقة تأثير المشروع. ويزداد مدى التأثير لدى تغير عناصر مثل سيناريو النمو الاقتصادي أو انخفاض أسعار النقل بالمعديات البحرية في المضيق.

٢٠ - وقد عدل بالتخفيض، في بداية هذا العقد، سيناريو النمو الاقتصادي المتخذ كأساس، الذي وضع بالاستناد إلى الاتجاهات الملاحظة في الفترة ١٩٨٠-١٩٩٠، والذي تستند إليه توقعات حركة المرور. غير أنه لوحظ تحسن، ابتداء من عام ١٩٩٤، ترى المؤسسات المسؤولة، أنه سيصل إلى مستوى سيناريو الأساس من بدايته حتى عام ١٩٩٨ على الأقل وقد يتجاوزه في بعض المناطق الداخلة في نطاق النماذج.

٢١ - وقد جرى اختبار نماذج حركة المرور بالقياس إلى الماضي القريب (١٩٩٠-١٩٩٤)، وكانت النتائج العددية مرضية، خاصة فيما يتعلق باستجابة النماذج مع مراعاة النمو الاقتصادي الملاحظ (اختبار "ما بعد الحدث". ومع ذلك فقد لا يكون لهذه الاختبارات سوى قيمة محدودة نوعا ما، وذلك من جهة، نظرا لمحدودية فائدة النماذج الموضوعية للأجل الطويل في وضع توقعات دقيقة على المدى القصير، ومن جهة أخرى، نظرا لنوعية البيانات الإحصائية لحركة المرور الملاحظة.

٢٢ - ومن المحتمل أن يكون معدل نمو حركة المرور الملاحظة في ممر المضيق بدون وجود ربط قار من أفضل المؤشرات التجريبية لموثوقية توقعات حركة المرور على المدى المتوسط/الطويل، إذ أن نماذج التوقع تنطوي داخليا على مراعاة تطور حركة المرور هذه منذ سنة الأساس (١٩٩٠). ولم يؤد الاختبار الذي أجري للحركة الكلية لمرور الركاب، وهو مبدئيا مقياس مباشر أكثر من غيره، إلى نتائج هامة بسبب أوجه النقص في البيانات الإحصائية؛ وعلى العكس من ذلك، فإن الاختبار الذي أجري لحركة مرور المركبات - أي بشكل غير مباشر لحركة مرور المسافرين بعرباتهم - أكد هذه التوقعات. وبالطبع، ينبغي التعامل مع نتيجة هذا الاختبار بشيء من التحفظ نظرا لطابعه غير المباشر من ناحية - فهو لا يتناول سوى فئة واحدة، بالرغم من كونها ذات دلالة كبيرة. من فئات حركة المرور - ومن ناحية أخرى، نظرا لنوعية الإحصاءات المستخدمة.



٢٣ - وبالرغم من أن الشركات قد وضعت قاعدة ثرية من البيانات الاجتماعية - الاقتصادية والبيانات الخاصة بحركة المرور، تقوم أساسا على جمع المعلومات الثانوية، يتضح أنه من الملح في المرحلة الحالية للدراسات الاضطلاع، في جملة أمور، بتقييم داخلي لتلاؤم البيانات، وخصوصا، الحصول المباشر على المعلومات، عن طريق عمليات التحقيق والعد، عن أهم التدفقات.

#### دال - المردودية الاقتصادية للبديل الأساسي

٢٤ - استنادا الى تكاليف وتوقعات حركة المرور المرتبطة بالبديل الأساسي، أجري تحليل اقتصادي للمشروع، بصفة مؤقتة، عن طريق أسلوب تقييم تغير المنفعة الجماعية الناجمة عن المشروع، مقاسة من خلال فوائض العناصر الاقتصادية التي لها نشاط في منطقة المشروع، وهي على وجه التحديد: (أ) هيئة إدارة المشروع؛ (ب) مؤسسات النقل المتأثرة به - النقل الجوي، والبحري، وبالسكة الحديد؛ (ج) مستخدمو المشروع؛ (د) الإدارات العامة. أما النتيجة المتوصل إليها بشأن الحالة الأساس لهذا التقييم الأوثي، الذي أجري في المجال العام للمشروع، فقد تجسدت في قيمة للمعدل الداخلي للمردودية العامة بلغت ١٥ في المائة، وهو معدل يتأثر نوعا ما بالتقلبات في توقعات التكاليف وحركة المرور للربط القار، إلا أنه ينبغي الحكم على هذه النتيجة، الإيجابية نوعا ما من الناحية العددية، في ضوء هذه القابلية للتأثر ومع أخذ الأمور التالية في الاعتبار:

(أ) يتعلق الأمر بمعدل متصل بفائض المشروع مولد من المجموع الكلي للمنطقة الشاسعة المشمولة بالدراسة والتي تتعلق بها نماذج حركة المرور، وليس متصلا بنظام اقتصادي مالي معين، على النحو المألوف في ممارسة تقييم مشاريع الهياكل الأساسية. ومن هذا المنطلق، يتعلق المعدل المحسوب بجميع فوائد المشروع "في حد ذاته"، وهو بالتالي، يعتبر معدلا داخليا نظريا، ذا طابع عام؛

(ب) لم يخطط في هذه المرحلة من عملية التقييم لتقييم مردودية المشروع بالنسبة لنظام اقتصادي معين - على سبيل المثال، مجموع اسبانيا + المغرب، أو هذا المجموع بمشاركة الاتحاد الأوروبي واتحاد المغرب العربي - ولذلك، فإنه ينبغي اعتبار أن المعدل الداخلي للمردودية "الفعلية"، المتصل بمنطقة اقتصادية محددة تتكبد تكاليف المشروع، سيخفض ببعض النقاط بالمقارنة بالمعدل النظري المحسوب؛

(ج) ومن ناحية أخرى، من المناسب أيضا الإشارة الى أن المعدل الداخلي للمردودية الاقتصادية المحسوب سيكون في الغالب محافظا، أي أنه لن يأخذ في الاعتبار جميع الفوائد الاقتصادية الناجمة عن المشروع، مثل بعض الآثار الناجمة عن الاقتصادات الدخيلة، ولا سيما تلك الواقعة في نفس منطقة المضيق ذاتها، والتي يمكن أن تكون لها آثار محتملة الأهمية على توجيه تشكيل الهياكل وذات طابع إرادي.

#### هاء - المردودية المالية للبديل الأساسي

٢٥ - يبدو أن التقييم المسبق للمردودية المالية "الصافية" للبديل الأساسي للمشروع متواضع أكثر مما ينبغي (معدل داخلي للمردودية بحوالي ١٠ في المائة) ومفرط التأثير بأوجه عدم التأكد المتعلقة بالتقلبات في تحديد التكاليف وحركة المرور، وهو ما لا يسمح بالتفكير في وضع الصيغة النهائية للمشروع على أساس التمويل الكلي من جانب القطاع الخاص، وذلك في الطور الحالي لعملية الدراسة على الأقل.

٢٦ - وبهدف النظر في امكانيات وضع الصيغة النهائية للمشروع على أساس نظام للاقتصاد المشترك، مع الحصول على معونة مالية غير مستردة من القطاع العام تكون كافية لتهيئة ظروف تسمح بتحقيق مردودية مالية مرضية للقطاع الخاص، أجري تقييم مؤقت للبديل الأساسي للمشروع في الإطار التالي:

(أ) يتمثل النظام المفترض للاقتصاد المشترك في حصول صاحب الامتياز من مانحه على تفويت دون مقابل في الجزء المغمور من سرداب الخدمات الذي يكون مانح الامتياز قد شيده من قبل كسرداب استكشاف. ومن الملاحظ أن هذا الافتراض - المستند على كل حال إلى ما له مبدئيا من مزايا في السياق التقني - الاقتصادي للمشروع بالمقارنة مع خيارات اقتصاد مشترك أخرى مساوية له من وجهة النظر المالية - لا يشكل إلا فرضية عمل للتقييم المؤقت المنجز:

(ب) يتولى إنجاز المشروع صاحب امتياز تتعاقد معه الإدارات مانحة الامتياز في إطار نظام امتيازات اتفاقي (بناء - استغلال - نقل) تدوم بموجبه فترة الامتياز ٤٠ عاما ويقدم صاحب الامتياز، أصلا، نسبة مئوية من رأس المال ذاته، تساوي ٢٠ في المائة من التكلفة المالية الكلية للمنشأة.

٢٧ - في هذه الظروف، تبلغ المردودية المالية لرأس مال صاحب الامتياز نسبة ١٣,٥ في المائة، مقاسة بالمعدل الداخلي لمردودية أقساط رأس المال المدفوعة والعائدات الموزعة، المحولة بأسعار صرف ثابتة. وجدير بالذكر أن مدى تأثير هذا المؤشر بالتغيرات في التكاليف وفي أحجام حركة المرور أكبر بكثير مما هو عليه في التحليل الاقتصادي، وأن القيمة المتوصل إليها، كما ذكر آنفا، تظل موضع التحفظات المصاحبة دوما لهذه التقديرات فيما يتصل بالبديل الأساسي.

### ثالثا - التطورات في المستقبل

٢٨ - قطعت عملية تطوير مشروع الربط القار بين أوروبا وأفريقيا عبر مضيق جبل طارق شوطا هاما حين تقرر في نهاية الطور أمن مرحلة دراسة الجدوى اختيار البديل الأساسي لمواصلة الدراسات، من بين مجموعة الخيارات المتاحة بشأن المنشآت الممكنة. وقد بلغت هذه الدراسات الآن الطور الثاني من مرحلة دراسة الجدوى ذاتها، وفقا لبرنامج عمل مفصل وضعته الشركة الاسبانية للدراسات المتعلقة بالربط القار عبر مضيق جبل طارق والشركة المغربية لدراسات المضيق. ويتمثل هدف هذا الطور الثاني في إعداد دراسة جدوى لمشروع الربط القار، وفقا للبديل الأساسي المعتمد. لهذا الغرض، يتعين إنجاز مهمتين أساسيتين في أثناء الطور الثاني، هما حملة التنقيب العميق بغية تحسين المعرفة بباطن قاع المضيق في

أنحائه الأكثر عمقا، ودراسات تكميلية لطور ما قبل المشروع التفصيلي بشأن السرداب الاستكشافي المتوخى في البديل الأساسي.

#### رابعا - الأنشطة الأخرى المنجزة في إطار المشروع

حلقة عمل بشأن "اختيار آلات حفر الأنفاق لأغراض اختراق صخر الحثيت" (تريفه، في ٢٠ و ٢١ شباط/فبراير ١٩٩٧)

٢٩ - نظرا للبعد الدولي لمشروع الربط القار، سواء من حيث آثاره الاقتصادية أو من حيث طابعه المتميز، فقد صعبت عملية الدراسات المتعلقة به، فضلا عن متابعته منذ البداية من جانب المجلس الاقتصادي والاجتماعي عن طريق اللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية لأفريقيا، سلسلة من الندوات - نظمت حتى الآن أربع ندوات في المجموع - واجتماعات دولية أخرى مكرسة لمناقشة مختلف جوانب المشروع.

٣٠ - منذ إعداد التقرير الأخير (E/1995/46) المقدم إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي في ١٩٩٥ وعملا بقرار المجلس ٤٨/١٩٩٥، عقدت في تريفه (اسبانيا) حلقة عمل بشأن "اختيار آلات حفر الأنفاق لأغراض اختراق صخر الحثيت"، في ٢٠ و ٢١ شباط/فبراير ١٩٩٧، واشتركت في رعايتها اللجنتان الإقليميتان والرابطة الدولية لحفر الأنفاق. وقد سمحت حلقة العمل، التي حضرها زهاء ٤٠ خبيرا دوليا، في جملة أمور، بالخلوص إلى أن آلات حفر الأنفاق هي أفضل طرق اختراق الصخور الممكنة، من حيث موءمة النفق تحت المضيق.

٣١ - ومن المقرر عقد حلقة عمل أخرى بشأن "منهجية تحديد تكاليف بناء الأنفاق بواسطة آلات حفر الأنفاق" في فيينا في ١١ نيسان/أبريل ١٩٩٧، بمناسبة انعقاد المؤتمر العالمي للرابطة الدولية لحفر الأنفاق.

-----