



大会
经济及社会理事会

Distr.
GENERAL

A/38/263
E/1983/80
14 June 1983
CHINESE
ORIGINAL: ENGLISH

大会
第三十八届会议
暂定项目表* 项目12
经济及社会理事会的报告

经济及社会理事会
1983年第二届常会
临时议程** 项目7
区域合作

拟订非洲运输和通讯十年
第二阶段(1984-1988)年的行动计划

秘书长的说明

秘书长谨向大会各会员国提交非洲经济委员会执行秘书关于拟订非洲运输和通讯十年第二阶段(1984-1988年)的行动计划的报告。报告是按照大会1982年12月17日第37/140号决议第8段的规定编写的。

* A/38/50/Rev.1.

** E/1983/100.

附 件

非洲经济委员会执行秘书关于拟订非洲运输和通讯十年
第二阶段（1984—1988年）的行动计划的报告

目 录

| | 段 次 | 页 次 |
|----------------------------|----------|-----|
| 一、导言 | 1 - 4 | 3 |
| 二、评价“十年”第一阶段（1980—1983年）方案 | 5 - 59 | 4 |
| A. “十年”的背景 | 5 - 6 | 4 |
| B. “十年”第一阶段方案 | 7 - 11 | 4 |
| C. 经费的动员 | 12 - 14 | 6 |
| D. 各项目执行进展情况 | 15 - 59 | 8 |
| 三、拟订“十年”第二阶段（1984—1985年）方案 | 60 - 87 | 16 |
| A. “十年”第二阶段方案 | 62 - 63 | 16 |
| B. “十年”第二阶段方案的分析 | 64 - 87 | 17 |
| 四、拟订“十年”第二阶段方案的准则 | 88 - 95 | 23 |
| A. 已采取的行动 | 88 - 92 | 23 |
| B. 未来行动 | 93 - 95 | 24 |
| 五、结论 | 96 - 100 | 26 |

一、导言

1. 按照经济及社会理事会1982年7月29日第1982/54号决议和大会1982年12月17日第37/140号决议的规定, 非洲经济委员会执行秘书编写了这份关于非洲运输和通讯十年第二阶段的行动计划的报告。

2. 可以把1983年看着是执行“十年”方案的一个转折点: 它标志了“十年”第一阶段(1980-1983年)的结束, 和第二阶段(1984-1988年)方案拟订的完结。所以非洲经济委员会执行秘书在本报告中载入了对方案第一阶段情况的评价。

3. 秘书长编写的关于“非洲运输和通讯十年”的前一份报告(A/37/296), 通过经济及社会理事会1982年第二届常会转交大会第三十七届会议, 该报告说明了:

(a) 1981年7月以来在执行“十年”方案时的主要发展情况, 非洲经济委员会与非洲统一组织和联合国及非统组织的专门机构合作进行的各项活动, 以及有关决定、和结果;

(b) 按照非洲经济委员会部长会议通过的1981年4月10日第422(XVI)号决议^a、经济及社会理事会1981年7月24日第1981/67号决议、大会1981年12月17日第36/177号决议的规定举行的三次技术协商会议;

(c) 关于建立单一非洲区域性卫星通讯系统的项目。

4. 本报告包括了对“十年”第一阶段(1980-1983年)方案的评价、“十年”第二阶段(1984-1988年)方案拟订的说明和第二阶段完结工作的指导方针。关于指导方针, 本报告包括了已经采取和今后要采取的行动摘要。

二、评价“十年”第一阶段（1980—1983年）方案

A. “十年”的背景

5. 大会1977年12月19日第32/160号决议宣布1978—1988年为非洲运输和通讯十年。根据这一决议，非洲经济委员会通过与联合国专门机构和国际和非洲的政府间组织的合作，制订了执行“十年”方案的全球战略和“十年”第一阶段的行动纲领；1979年5月在亚的斯亚贝巴举行的非洲运输、通讯和规划部长会议第一届会议通过了全球战略和行动纲领（见E/1979/77，第四部分，第ECA/UNTACDA/Res. 79/1和3号决议），后来经济及社会理事会1979年8月3日第1979/61号决议和大会1979年11月9日第34/15号决议又提及了这个战略和纲领。

6. 全球战略包括了“十年”方案的政策指导方针和执行方案的目标和优先项目。“十年”第一阶段的方案包括771个项目，估计费用89亿美元。其中610个项目（79%）属运输部门，估计费用83.4亿美元（94%），其它属于通讯部门。

B. “十年”第一阶段方案

7. 1981年3月16日至18日在亚的斯亚贝巴举行的非洲运输、通讯和规划部长会议第二届会议，通过了第ECA/UNTACDA/Res. 81/13号决议，该决议要求非洲经济委员会订正和更新第一阶段方案。1981年，为响应这一要求，非洲经济委员会开始将以下项目并入方案：

- (a) 卡格拉河流域组织的各项目；
- (b) 南部非洲发展协调会议1980年11月在马普托核准的各项目；

(c) 各国直接提交给非洲经济委员会或在1981年在洛美、1982年在瓦加杜古、雅温得、阿比让举行的技术协调会议上提出的各项目。

8. 因此，订正的第一阶段方案包括1,091个项目，涉及所有部门，估计总费用为15,440,284,000美元。到目前为止，已收到43%的经费，可分为以下两个方面：

(a) 运输。 779个项目，估计费用为14,329,667,000美元，已得到经费6,692,878,000美元，即大约46.7%。

(b) 通讯。 312个项目，估计费用为1,110,617,000美元，已得到经费只有260,854,000美元，即大约23.4%。

9. 根据1981年3月非洲运输、通讯和规划部长会议第二届会议通过的第ECA/UNTACDA/Res.81/14号决议的规定，“十年”第二阶段（1984—1988年）方案初稿包括，必需在1982年4月至7月期间派顾问前往所有非洲国家和政府间组织。顾问们还收集了有关“十年”第一阶段方案进展情况的资料。在顾问访问期间，一些国家要求将第一阶段的某些项目转到第二阶段，有些甚至要求取消一些项目。

10. 似乎还有必要推迟执行一些费用较高的项目，因为这些项目的经费尚无着落，而且在1983年底或1984年初以前提供经费的前景不会明确。最后，在第一阶段项目中只有已经完成或可能在1983年底前完成的有关可行性研究和工程研究的项目，才转入1984年，以付诸实际执行（例如，设备的建筑和（或）供应）。

11. 因此，第一阶段方案减少至以下内容：

(a) 运输。 388个项目，估计费用为780,056万美元，已得到经费667,468.5万美元即85.5%；

(b) 通讯。 254个项目，估计费用为 94,617.5 万美元，已得到经费 10,709.7 万美元即 11.3 %。

订正的第一阶段最终方案包括所有部门的 642 个项目，估计总费用为 874,733.5 万美元。 已经得到其中 77.5 % 的经费（当地和外来）。

C. 经费的动员

12. 从一开始就计划执行“十年”方案的经费和技术援助资源，将由发达国家通过联合国秘书长安排的认捐会议予以提供。 在 1979 年 11 月举行的第一次认捐会议上，仅获得 158,588 美元，而且大部分是非洲国家自己认捐的。 会后评价透露，虽然大多数发达国家和国家金融机构愿意在经费和技术上支持方案，但他们宁愿通过与非洲国家传统的和直接的双边安排而不是通过认捐会议。 很显然题目或论题有限的小型协商会议会提供更好的气氛，使捐助国和非洲接受国能够就与项目有关的经济、技术和其它问题，交换意见。 结果，产生了在形式或分区域为基础上安排技术协商会议的想法，作为保证“十年”方案经费的合理方式。

13. 到目前为止，非洲经济委员会已经安排了 4 次技术协商会议，并计划在 1983 年下半年为北非和东非各国及印度洋群岛组织一次协商会议^b。 非洲经济委员会还参加了南部非洲发展协调会议安排的一次认捐会议。 以下概括的这些会议的净成果表明，非洲经济委员会筹办的各次会议动员了 9.4 亿美元，会议本身的费用为 40 万美元，由大会提供；南部非洲发展协调会议动员了约 13 亿美元。 技术协商会议和南部非洲发展协调会议成员国的认捐会议，为保障成功地执行“十年”方案所需经费而作出的主要贡献，可总结如下：

(a) 4 次技术协商会议动员了 9.4 亿美元，其组成部分如下：

| <u>洛美, 1981年6月8日至11日</u> | <u>以百万美元计</u> |
|-----------------------------|---------------|
| 公路 | 150.00 |
| 空运 | 7.00 |
| 通讯 | 41.00 |
| <u>瓦加杜古, 1982年1月20日至23日</u> | |
| 铁路 | 253.00 |
| <u>雅温得, 1982年3月15日至17日</u> | |
| 公路和内陆水运 | 342.00 |
| <u>阿比让, 1982年5月3日至5日</u> | |
| 海运 | 68.00 |
| 港口 | 81.00 |
| 共 计 | <u>940.00</u> |

(b) 南部非洲发展协调会议于1980年11月在马普托举办的认捐会议, 为所有方式动员了共\$ 1 28, 200 万美元, 其中已交付的有58, 000 万美元, 已认捐的有\$ 70, 200万美元。

(c) 除了动员的经费外, 到目前为止举行的技术协商会议还打开了捐助国或非洲国家就具体项目进行协商的渠道。

(d) 在技术协商会议上, 据悉一些非洲国家没有有将捐助国和金融机构已保证提供资金的一些项目提出来纳入“十年”方案。这样就易于低估“十年”期间为运输和通讯的发展而动员的资金。

(e) 关于分区域级项目的执行, 在技术协商会议的讨论中透露了一个事实, 即负责执行这些项目的政府间组织可以接受捐款或补助, 但不能承办贷款。这使得吸引外来资金出现困难, 因此必须谋求为这些项目筹措资金的新途径。

(f) 技术协商会议帮助非洲经济委员会评价了第一阶段所取得的进展。此外，所收集的数据对于拟订“十年”第二阶段的方案草案，是一项有用的投入。

(g) 与1979年联合国非洲运输和通讯十年认捐会议的结果（见上面第12段）相比，技术协商会议比较成功，这主要是由于将捐助国和接受国召集在一起讨论具体题目，以及在会议之前以非洲国家部长们为首的特派团进行了计划周密的调查活动。

14. 可以以1969年联合国认捐会议和技术协商会议为背景，对整个成就进行评价。因此，下文将试图对已取得的成果同为每一运输方式所制订的目标，进行比较。

D. 各项目执行进展情况

1. 运输

(a) 公路和公路运输

15. 在“十年”第一阶段期间内，在执行公路和公路运输各次部门项目方面，取得了显著的进展。在次部门的224个项目（更新的方案）中，46.9%已得到完全资助，43.5%得到部分资助，只有9.6%尚未得到经费。与此类似，在22.7亿美元的估计总费用中，15.3亿美元即67.2%已得到完全肯定，其中61%属于外资，39%来自当地资源。

16. 就内陆、处境困难和其它国家而言，已分别肯定取得23.1%、19.9%和24.2%的项目执行经费。

17. 至于各主要项目，已成立了拉各斯—蒙巴萨和开罗—哈博罗内横穿非洲公路局，并已开始进行初步工作，通过排除实际和其它障碍，来便利国家间公路运输。

18.非洲经济委员会编制了旨在协调所有国家公路规则、路标和记号的《非洲公路规则》草案，这项草案已暂时得到开罗—哈博罗内横穿非洲公路局理事会的通过。为了与旨在减少或防止非洲国家公路事故的项目相一致，已为另一项目提供了部分经费，以便在加纳建立一个试车中心。已经就设置安全路障、改进路标和在塞舌尔建立车辆控制中心等问题进行了研究。

19.非洲经济委员会已经与意大利谈判成功，由意大利在“非洲公路总计划十年”第二阶段中提供资金，该“计划”将改善非洲国家之间的公路连接，为该区域提供扩大的公路系统。在象牙海岸设立一个驾驶训练中心的计划，已得到部分资金，并将在第二阶段期间完成。

20.总之，在第一阶段期间，就项目、肯定的资金以及区域和次区域一级的具体关键项目方面来说，公路、公路运输次部门方案的执行情况是令人满意的。

(b) 铁路和铁路运输

21.在订正“十年”第一阶段方案中，铁路次部门共有79个项目，估计费用为543,900万美元；其中245,500万美元即45%已得到肯定。但是，由于取消了4个第一阶段项目并将6个第一阶段项目转入第二阶段，目前共有69个项目，估计费用为312,000万美元，其中245,200万美元即78.6%已得到肯定。

22.在第一阶段所保留的69个项目中，21个（即总费用的60.7%）项目已完全得到资助，其费用为189,400万美元；32个项目已得到54,960万美元的资助，而其估计费用是11亿美元；16个项目完全没有得到资助。

23.进一步的分析表明，在肯定的资金中，75.04%来自当地资源，24.96%属于外资。

24.就项目内容或性质（技术援助和训练、研究、建筑）而言，在过去的一年中，完成了一些项目，包括8个分区域建筑项目，其中1个项目使一个内陆国家受益，

另 1 个使一个处境困难国家受益。 位于刚果、埃及、尼日利亚、赞比亚的 4 所国际训练学校，得到完全或部分的当地和外来资金，这表明对训练铁路人员的极度重视。许多轨道翻修、路线调整和修理活动，正在肯尼亚、喀麦隆联合共和国、赞比亚等国境内进行之中对贝宁、象牙海岸、尼日尔、多哥、上沃尔特等国之间的铁路连接，正在进行研究。

25. 鉴于总费用的 78.6% 已经得到肯定，项目总数的 76.8% 已得到完全或部分资助，再加上 1983 年还有几个月可以执行第一阶段方案，铁路和铁路运输次部门的全面成功和执行速度是显著的。

(c) 空运

26. 更新的“十年”第一阶段方案中，空运次部门的项目有 201 个，估计总费用为 22 亿美元，已得到肯定的为 6.81 亿美元，第一阶段方案经过订正后，许多项目转到第二阶段，第一阶段只剩下 77 个项目，它们都已得到完全资助。不寻常地将这么多项目转到第二阶段的，其原因是，它们是建筑和设备供应项目，需要进行详细的可行性和工程研究，其中有些已经进行了。在第一阶段期间，这些项目的执行工作，不能完成或没有开始。

27. 对原来属于第一阶段的 201 个项目经过分析后表明：63 个项目已得到完全资助，69 个项目得到部分资助但转到第二阶段，60 个项目未得到任何资助但也转到第二阶段，8 个项目被取消。

28. 就执行情况而言，训练和技术援助项目比建筑和设备供应项目要好得多。例如，建立和扩大亚的斯亚贝巴区域民航训练学校和弗朗斯维尔（加蓬）多国飞行员和飞机维修技术员训练中心的项目，已得到部分资助。肯尼亚、马达加斯加、尼日尔、索马里、乌干达的国家航空、飞行员和气象训练项目，都得到了完全资助；扎伊尔的一个同样项目，估计费用为 913 万美元，已得到 86% 的资助。

29. 同样地，在安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、中非共和国、科摩罗、几内亚、象牙海岸、肯尼亚、莱索托、马里、莫桑比克、塞内加尔、塞舌尔、塞拉利昂、索马里、斯威士兰、上沃尔特、扎伊尔等国的 5 个技术援助项目和 15 个专门训练航空人员的项目，都已得到完全资助，4 个获取安全设备的项目，也得到完全资助，其中有 2 个在科摩罗，一个在利比里亚，一个在斯威士兰。

30. 由于上面第 26 段所述原因，唯一没有取得重大进展的领域是国际机场的改善和扩大，这些项目往往需进行重大的建筑活动。尽管如此，有 7 个项目得到了完全资助，其中科摩罗 2 个，刚果 2 个，莱索托一个，尼日利亚 1 个，斯威士兰 1 个。

31. 在区域和分区域项目的资金筹措和执行方面，没有取得任何进展，部分原因是由于有关非洲接受国分摊项目费用的谈判十分复杂，而且缺乏一个有代表性的非洲发言人或组织来促进这些项目；另一部分原因是由于任何非洲国家或政府间组织都没有法律能力为这种项目的执行进行谈判或承办贷款。

32. 鉴于这个次部门方案的很多项目已推迟到第二阶段付诸执行，全部执行速度不太令人满意。

(d) 海洋运输

航运

33. 更新的第一阶段方案有 75 个海洋运输（船运）项目，估计费用为 11.76 亿美元。到目前为止，已取得的经济费仅 3.888 亿美元，即 33%。由于 12 个项目转至第二阶段，5 个项目取消，目前第一阶段的方案尚包括 59 个项目，估计费用 3.85 亿美元，已取得的经费 3.523 亿美元，即 91.5%。

34. 第一阶段的方案正在进行中，经费取得的百分率也很高，海洋运输方案可望能充分执行。

35. 在更新的方案的75个项目中, 29个涉及区域或次区域合作、船运服务协调、在非洲设立区域或次区域训练机构方面。总的说来, 根据更新的项目的数目和取得的经费而言, 船运项目的执行率仅算中等, 但订正的第一阶段方案执行率甚高。

36. 第一阶段保留的59个项目, 大体上显然是费用较低的项目, 内容涉及合作和训练方面, 执行经费大致不成问题, 但转到第二阶段的12个项目即属费用较高的建筑和设备项目。

37. 在取得的经费总额中, 非洲国家提供者约占29%, 其余属于外资。

(e) 港口

38. 订正的第一阶段方案在港口部门包括120个项目, 估计费用约为2.9亿美元, 其中已取得1.5亿美元即51.7%。第一阶段方案保留的项目仅55个, 估计费用2.5亿美元。

39. 在方案目标和项目执行方面, 港口次级部门已取得较大成就。在有关合作、区域和分区域训练和增加港口生产方面的27个项目中, 6个项目已获得足额经费, 7个项目转入第二阶段, 其余则获得部分经费。

40. 在港口基础结构发展和改善港口能力领域的项目执行方面, 取得了出色的进展。在这类项目中, 有37个项目得到充分的经费, 其中有些是在贝宁、冈比亚、几内亚、肯尼亚、毛里求斯、莫桑比克、尼日利亚和苏丹。

41. 还有若干处理船、岸之间的通讯和港口拥塞问题的分区域和国家项目, 也得到足额经费, 另一些专为便利内陆国家前往邻国(安哥拉、象牙海岸、肯尼亚、莫桑比克和多哥)的转运的项目, 也得到部分经费。

42. 此外，国际海事组织（海事组织）资助了两个重要的防止和管制海洋污染的区域项目。

43. 总的评价是，虽然54个项目（占45%）从第一阶段转到第二阶段。但在筹资和执行方面都取得了显著的进展。

(f) 内河运输

44. 在“十年”第一阶段订正方案中，关于内河运输的次级部门有71个项目，估计费用3.382亿美元，其中已取得经费1.378亿美元即40.7%。但是，其余的方案现在包括有31个项目，估计费用1.067亿美元，已取得经费7,350万美元，即68.9%，35个项目转到第二阶段，一个项目被取消。

45. 转到第二阶段的项目的数目如此之多，理由有三：(a) 这些项目在第一阶段仅为初步研究；(b) 对发展非洲内河水运服务十分重要；(c) 在第一阶段不需筹措资金。

46. 在筹资和项目执行方面，下列的研究和技术援助项目获得了充份经费：马诺河运输研究；可航行河流的组织现代化；坦噶尼喀湖研究；贝努埃河运输研究；对中非分区域的技术援助；卡萨芒斯河航行研究。

47. 若干处理江轮革新和扩充问题的项目，也得到足额或部份的经费（刚果、埃及／苏丹（联合项目），坦桑尼亚联合共和国和赞比西河）。

48. 由于“十年”方案使非洲地区认识到这种以前一直被忽视的运输方式的重要性，同时，其余的方案已达到68.9%的执行率，因此这种运输方式取得了适当的进展。

(e) 多种运输方式联运

49. 第一阶段订正方案中, 属于多种运输联运的项目只有9个, 费用是4, 313万美元, 即1. 6%。 1个项目转入第二阶段, 1个项目取消, 尚余7个项目, 估计费用2, 875万美元, 已取得24. 3%, 即70万美元。

50. 开发计划署为其中一个项目筹得足额资金, 另一个筹得部分资金, 其余项目尚未筹得资金。

51. 虽然多种运输方式联运在各种运输方式连续使用时发挥了协调与顺利的重大作用, 但是这个次级部门未能吸引到资金, 因为它的项目是区域和分区域的性质, 此外, 在空运方案项下也提到了一些理由(请参看上文第31段)。

2. 通讯

52. 审查全部通讯部门后显示, 在全部312个项目的估计费用11亿美元中, 58个项目的估计费用1. 201亿美元, 即10%, 将在第一阶段结束时获得执行, 这些项目都是已经取得经费而且已经执行的项目。 第一阶段中的257个项目, 即82. 4%, 已转至第二阶段执行, 主要是因为这些项目中大多数在第一阶段仅属研究性质, 以及少数项目未能获得资金。 兹将通讯方案的次级部门分析如下。

(a) 电讯

53. 这个次级部门下有90个项目, 估计费用5. 31亿美元, 其中16个项目, 估计费用4, 060万美元或7. 6%, 预期在73个项目转至第二阶段, 理由如上述。

54. 在项目执行方面, 在中非分区域中的电话数量已从95, 500架增加至11. 5万架, 并且已将15个连系线中的9个接通到西非。 农村电讯研究已经完成, 设

计了廉价设备，在肯尼亚进行了实地试用，在坦桑尼亚联合共和国和赞比亚间已开始使用微波线路通话，另一组连系博茨瓦纳、马拉维、赞比亚和津巴布韦间的微波线路亦将于1983年开始通话。

(b) 广播

55. 订正的第一阶段方案中虽有115个广播项目，估计费用2.118亿美元，但目前显然只有18个项目，估计费用5,510万美元，即26%，将在本阶段执行。因此有94个项目转入第二阶段执行。

(c) 邮政

56. 订正的第一阶段方案中，在邮政次级部门下包括84个项目，估计费用2.4155亿美元。预期第一阶段中只能完成16个项目，估计费用3,600万美元，即1%。

57. 在邮政项目执行中，虽然没有很大的进展，但次级部门中若干涉及最重要区域和分区域问题的项目，如非洲区域邮递中心，改善的传递设施和传递系统、训练、农村邮政研究、邮政储蓄等项目，均在第一阶段开始进行，预期在第二阶段完成后将使非洲邮政的目前状况大为改善。

(d) 人力

58. 第一阶段方案的21个人力项目，估计费用达1.258亿美元，其中预期在第一阶段完成的仅有5个，估计费用534万美元，占4.3%。

59. 大多数的人力项目是区域、分区域和多国项目，其执行情况尚未有充份的进展，因此不能提出详细的报告。

三. 拟订“十年”第二阶段(1984—1985年)方案

60. 1981年三月,非洲运输、通讯和规划部长会议第二届会议通过了第ECA/UNTACDA/Rev. 81/14号决议,其中要求非洲经济委员会拟订一份“十年”第二阶段(1984—1988年方案)方案。应该强调,非洲经委会在拟订方案中发挥了重大作用,但这些项目主要还是非洲国自己开列和选定的,因此这些项目是它们自己的意愿表现。大会在其第37/140号决议,经济及社会理事会在其第1982/54号决议中,都注意到非洲经委会执行秘书就拟订“十年”第二阶段行动计划采取的措施。

61. 拟订第二阶段方案的行动计划包括下列各项活动:

(a) 由非洲经委会成员国和政府间组织拟订一份项目和项目大纲的初步清单(1981年10月提交非洲经委会);

(b) “十年”机构间协调委员会工作组第一次会议(1982年2月)对提出的项目和项目大纲的清单进行分析;

(c) 由非洲经委会征聘顾问组成实地访问团前往各非洲国家(1982年4—6月),并提出简报,访问团将收集第一阶段方案执行状况的资料,与各有关国家政府协商后列出新的项目,并收集起草项目大纲所需的更多数据和资料;

(d) 起草第二阶段方案中的项目大纲;

(e) “十年”机构间协调委员会工作组在第二次会议(1982年9月)和委员会在第六次会议(1982年10月)上审查方案的初稿;

(f) 政府间在运输、通讯和规划专家会议1983年1月5日至14日在亚的斯亚贝巴举行的第三届会议和非洲运输、通讯和规划部长会议在1983年3月8日至11日在开罗举行的第三届会议上,审议了方案草案。

A. “十年”第二阶段方案

62. 第二阶段的方案草案包括1,322个项目,其中新项目705个,从第一

阶段转下的项目 6 1 7 个。 方案全部的估计费用约为 3 1 0 亿美元，已取得的经费有 7 0 亿美元，占 22. 5 %。 总览这个方案，运输项目有 7 3 1 个，其中 364 个是转自第一阶段，通讯项目 5 9 1 个，其中 2 5 3 个转自第一阶段。 运输项目是 4 3 亿美元，占 1 4 %。 运输部门已取建经费 7 0 亿美元，通讯部门 8, 770 万美元。 因此这个方案的全部资金中有合理比率的数额，在方案未开始之前，早已经有了着落或已经拨定或有了拨款的承诺。 运输方案有一大部分（40 %）是用于运输基本建设的，其次是铁路（26 %），这反映非洲国家对这两方面的重视和优先对待。

63. 为了拟订第二阶段方案，非洲经委会进行一项分析，以确定方案是否与当初的目标和优先事项符合方案中是否有差距以及是否需要在第二阶段方案中修改当初的战略。 总的说来，分析的结果显示，第二阶段方案符合“十年”开始时设定的目标，虽然战略可能没有具体指出某些方式和次级部门中存在的某些问题，但涵盖广泛，足以作为今后寻求合理解决的方式。 第二阶段方案仍维持原有的优先事项，但第一阶段的经验显示，区域和分区域项目（第一阶段的项目）在筹资和执行方面作得并不太好，除非在第二阶段中能扭转这种趋势，否则整个方案终久要受到损害。 此外，第二阶段的方案设计是对第一阶段方案的完成和补充；换言之，它是为加强和完成第一阶段方案而设计的。

B. “十年”第二阶段方案的分析

1. 运输

(a) 公路和公路运输

64. 第二阶段方案包括 3 5 8 个公路和公路运输项目，第一阶段方案的这种项目有 2 0 6 个。 第二阶段方案中 2 1 9 个项目是新的项目，其余则属于第一阶段方案转来项目。

65. 第二阶段项目的估计费用总额是 1 2 3 亿美元，第一阶段是 2 7 亿美元。

第二阶段方案费用较高的原因是，大多数转来的项目在第一阶段仅为研究性质，因此费用较第二阶段中建设项目的费用为低。

66. 依照全球战略确立的优先次序（请参看 E/1979/77，第二部分），第二阶段方案中有 211 个项目是第一优先，133 个属第二优先，14 个第三优先。因此，项目中约有 59% 具有区域或分区域的影响，其余则为最不发达国家、内陆国家项目，或纯粹的国家项目。

67. 从第一阶段方案执行的经验得知，这种运输方式在维修和训练项目方面有严重的困难，原因不是这些项目已从方案中删除，而是因为其实施缓慢且大体的结果不令人满意。公路网由于非洲国家缺乏资源或所拨资源不足，而无法及时作出适当维修，同时许多捐助者显然不愿意为维修活动筹资。在目前提高低级公路和修建新公路的方案下，维修问题似乎将更形恶化，除非每个非洲国家更行加强维修工作并鼓励捐助国为维修活动筹供资金。目前的第二阶段方案包括 62 个维修项目，如能充分执行，应可改善情况。

(b) 铁路和铁路运输

68. 第二阶段方案，除利比亚项目的费用尚未确定外，包括 54 个铁路和铁路运输项目，估计费用 81 亿美元，其中已取得经费 43%，即 35 亿美元，大多数来自内部资源。54 个项目中从第一阶段转来者仅 6 个；其余皆为新项目。在优先次序方面，属第一优先的有 24 个项目，估计费用 26 亿美元；第二优先的 15 个，估计费用 7.966 亿美元；第三优先的 15 个，估计费用 4.7 亿美元。

69. 人力训练仍然是第二阶段方案的一个重要目标，管理和规划技术的发展将加强第一阶段时设立的分区域铁路训练中心。与第一阶段相比较，第二阶段项目按性质分类已显示出趋势的改变。第一阶段强调的重点在铁路线的重建而非延长；在第二阶段，比较强调新的建造和购置新的设备。

(c) 空运

70. 第二阶段方案的156个空运项目内，116个是从第一阶段转来。第二阶段方案的估计费用约为13亿美元，其中已取得或已拨出的经费仅1.772亿美元。在优先次序方面，13个是区域或分区域项目（第一优先），143个是较低优先的国家项目。

71. 进一步审查方案后可以看到，全部方案费用约89%将用于建造和购买设备，这显示出非洲各国政府对改善空运基本建设和设施的重视。此外，方案费用的95.5%是属于第三优先的国家项目，这意味着非洲国家政府更重视空运次级部门的国家项目。

(d) 海洋运输

航运

72. 第二阶段的航运方案包括24个项目，其中15个项目是第一阶段所留下的，整个方案的估计费用为93,450万美元，已获款额达8,000万美元，即11.6%。执行第二阶段方案所需投资费用为第一阶段方案所需费用的两倍。

73. 第二阶段的方案旨在确保完成在第一阶段期间开始进行的一些项目，注意力集中在第一阶段未包括的其他活动。显然，非洲的国际航运份额仍然偏低，因为海上贸易仍受国外多国航运和班轮航线的控制，所以，运费仍偏高。仍需相当人数的远洋工作专门人员，目前估计约需5,000人。在第二阶段期间，将订正并协调海事法。

74. 关于第二阶段方案的分析显示，在费用方面，区域和分区域项目仅占整个方案的9.3%，而在第一阶段中这些项目则占23.3%。将更努力设法在非洲境内修建轮船修理厂，以减少外汇损失，并且有助于制造就业机会。仅有9.5%的方案致力于各级的人力发展工作，在第一阶段期间则为88.4%。

(e) 港口

75. 在第二阶段中, 有79个项目涉及港口问题, 其中53个项目是第一阶段留下来的。估计费用为32亿美元, 肯定的款额为58,650万, 即20%。

76. 第二阶段方案旨在为第一阶段期间未能完全解决的港口问题提供解决办法。这些问题涉及管理、作业、计划、训练和基本建设。因此, 第二阶段方案包括2个技术援助(管理)项目; 9个训练项目; 30个建筑项目; 9个设备供应项目; 13个维修项目以及3个助航设备项目。

77. 对该方案的进一步审查显示, 53个项目为区域或分区域项目, 应列为第一优先, 列为第二优先的有14个项目, 仅12个项目列为第三优先。同铁路的情况一样, 大多数的港口项目都涉及筑港工作。这些项目主要是为内陆国家和处境不利国家拟订的。第二阶段方案将在非洲境内新增22个锚位、防波堤和终点站。非洲沿岸大约已有200个锚位, 就等于又增加了10%以上, 因此港口容量和工作效率均有改进。

(f) 内河运输

78. 第二阶段方案包括49个内河运输项目, 其中35个项目是第一阶段留下来的, 只有15个新项目。该方案估计费用69,240万美元, 肯定的款额为9,100万美元, 即13%。

79. 关于第二阶段方案的分析显示, 12个项目列为第一优先, 占该方案的24.5%, 费用占5.9%; 21个项目列为第二优先, 占该方案42.4%, 费用占6.6%; 16个项目列为第三优先, 占该方案32.5%, 费用占51.7%。实际上, 50%上的方案费用用于国家项目。

(g) 多种运输方式联运

80. 第二阶段方案包括15个项目, 估计费用约5,840万美元, 肯定的款额为42万美元, 即1.2%。

81. 大多数项目在性质上属于国家项目，早期迹象显示，在全部费用 5,840 万美元中，地方来源仅能提供 30 万美元。迄今为止，还没有取得任何外国资金的迹象。总的来说，第一阶段的方案执行情况极差，因此，在第二阶段方案执行期间必须认真努力。就工作优先秩序而言，66.7% 的项目列为第一优先，26.7% 列为第二优先，只有 6.6% 列为第三优先。区域项目包括非洲经委会将同联合国贸易和发展会议联合执行的项目在内。这些项目大多数涉及多种运输方式联运领域内的训练工作以及在该区域推行多种运输方式联运作业。

2. 通讯

82. 第二阶段的整个通讯方案包括 591 个项目，组成情况如下：215 个电讯项目；3 个卫星通讯项目；210 个广播项目；147 个邮政服务项目；16 个人力项目。约有 253 个项目是第一阶段方案留下来的。

83. 该方案估计费用 43 亿美元，分配如下：电讯，28 亿美元；卫星通讯，770 万美元；广播，7.64 亿美元；邮政服务，5.81 亿美元；人力，1.18 亿美元。全部费用中，肯定的款额仅 8,770 万美元，占 2%。

84. 按次部门进行分析后显示，在 215 个电讯项目中，第一优先项目 44 个，第二优先项目 99 个，第三优先项目 72 个。171 个第二和第三优先的国家项目是为专为几内亚和尼日利亚拟订的，估计费用约 26 亿美元，即占有所有国家项目费用的 65%。

85. 210 个广播项目中包括 17 个第一优先项目；140 个第二优先项目和 53 个第三优先项目。其中 29 个项目涉及训练和技术援助；27 个项目涉及研究工作；119 个项目关于建筑和购置设备；其余均为重建工作项目。

86. 147 个邮政服务项目中，第一优先项目 31 个；第二或第三优先项目 116 个。计有 25 个训练和技术援助项目，27 个研究项目，60 个建筑项目，24 个设备项目和 36 个重建/维修项目。

87. 16个人力项目全列为第一优先，即为区域或分区域项目。其中有14个训练项目，1个研究项目和1个一般项目。第二阶段方案所包括的人力项目并不能反映整个通讯部门人力训练方面的总需求，因为若干国家训练项目已列入一些特定的分部门中。

四 拟订“十年”第二阶段方案的准则

A. 已采取的行动

88. “十年”的机构间协调委员会于1982年10月18日至20日在达喀尔举行了第六次会议，由非洲民航委员会主持会议。在各项建议中，该会议强调在拟订“十年”第二阶段方案时应格外注意下列几点：

(a) 在“十年”开始时所采取的全球战略是否需要订正，若要加以订正，新战略的准则为何；

(b) 维修问题，以及各国是否计划拨出足够资源来进行维修工作；

(c) 人力发展的需求及其机构方面问题以及避免工作重复的必要；

(d) 将“十年”方案同该区域其他经济活动联系起来，尤其是“非洲工业发展十年”以及“非洲区域粮食计划”。

89. 政府间运输、通讯和规划专家会议于1983年1月5日至14日在亚的斯亚贝巴举行第三届会议。该会议考虑到“十年”机构间协调委员会所提各项准则，审查了有关第二阶段的报告草稿，以及根据非洲经委会编制的报告，就每个运输次部门提出了建议。

90. 该会议所提议的修正案已并入“十年”第二阶段方案草稿。修正后的方案草稿连同该会议决议，均已提交第三届非洲运输、通讯和规划部长会议审议，该会议于1983年3月8日至11日在开罗举行。

91. 该会议在审议第二阶段方案草稿时认为，该草案所涉范围太大，费用太高，应予以简缩。在该会议上，一般认为，“十年”第一阶段全球战略所决定的优先事项应予保留，并且应特别注意国际社会关切的内陆国家和最不发达国家的项目。该会议也强调分区域和区域项目应至少由两个有关国家共同决定和提出，同时应避免方式上不必要的竞争。因此，在草拟运输部门总计划时，将强调项目的协调一致。

92. 该会议在其第 ECA/UNTACDA/Res. 83/23 号决议中，同意在“十年”第二阶段方案中保留 1979 年通过的全球战略和优先事项，其准则如下：

- (a) 进行中的项目应予继续，并将其列入第二阶段方案内；
- (b) 在国家计划中包括可行性研究的项目以及同全球目标有关的项目，应列入该方案内；
- (c) 不包括可行性研究的项目，一般说来应予排除；
- (d) 未列入提出项目的国家的本国计划内的项目，不应列入该方案；
- (e) 仍在构想阶段中的项目，也不应列入方案；
- (f) 应特别重视区域和分区域项目以及内陆国家的国家计划；
- (g) 各种不同的运输方式之间，应保持有效的协调和统一；
- (h) 应特别重视维护和保存现有资产；
- (i) 应明确指出当地和外国筹措资金的限度。

B. 未来行动

93. 为了最后确定第二阶段方案，第三届非洲运输、通讯和规划部长会议通过了下列行动时间表：

- (a) 各成员国应于 1983 年 6 月 30 日以前，将订正的项目提案提交非洲经委会；
- (b) 1983 年 9 月 30 日以前，非洲经委会完成订正第二阶段方案的编制工作并将该方案散发给关于“十年”的机构间协调委员会的成员；
- (c) 订于 1983 年 11 月 14 日至 16 日在布拉柴维尔举行关于“十年”的机构间协调委员会第七次会议；

(d) 由第四届政府间运输、通讯和规划专家会议及第四届非洲运输、通讯和规划部长会议负责核可并推行第二阶段方案。该政府间会议订于1984年1月30日至2月4日在科纳克里举行，部长会议订于1984年2月7日至11日也在科纳克里举行。

94. 上述部长会议也在其第三届会议上，同意于1983年6月21日至24日在巴黎举行一次关于“十年”的协商会议，并根据第 ECA/UNTACDA/Res. 83/30 号决议，要求在举行政府间会议之前将协商会议最后报告送交各成员国（该政府间会议将在第四届部长会议之前举行）。协商会议的目的在于，就第一阶段方案执行工作所遭遇的困难及取得成果作出客观评价，同时考虑到《执行非洲经济发展的蒙罗维亚战略的拉各斯行动计划》以及全球战略的各项目标。该协商会议预计有40人参加，分别代表20个非洲国家和组织以及20个发达国家及国际组织。

95. 最后，鉴于第一阶段期间举行的技术协商会议相当成功，部长会议也建议，非洲经委会在第二阶段期间一开始推行方案工作即应安排这种会议。技术协商会议中将安排的分部门包括广播、邮政服务、航空运输和铁路。第二阶段方案可望在1984年2月11日由第四届非洲运输、通讯和规划部长会议开始推行（参看上面第93段）。

五、结论

96. 第一阶段方案执行工作的进展令人满意，目前已获得所需费用 874,733.5 万美元的 77.5 %。非洲经委会同各成员国、捐助国、各机构合作编制的工作时间表都能顺利落实，为筹措经费所安排的 4 次技术协商会议也都如期举行。技术协商会议主持调动了资金 9.4 亿美元，并且还提供协商论坛，协商对象不仅包括各成员国，而且包括各捐助机构和组织。这些会议也协助非洲经委会评价第一阶段的工作进展；技术协商会议期间所收集的资料也有助于编制第二阶段方案草案。因此，可作结论说，就项目和所获经费而言，第一阶段方案执行工作颇有成效，非洲经委会将在各成员国和政府间机构的协商下，合作确保第一阶段留下的 642 个项目得以彻底落实。

97. 目前正进行筹备第二阶段方案的执行工作。整个方案符合“十年”的最初目标，并且反映所通过的战略和优先次序。值得注意的是，第二阶段的项目是由各国亲自鉴定的，因此这些项目表达了各国的意愿。1982 年 10 月在达喀尔举行的关于“十年”的机构间协调委员会第六次会议和 1983 年 1 月在亚的斯亚贝巴举行的第三届政府间运输、通讯和规划专家会议都审议了这些项目（仅稍予改动），这足以显示，非洲经委会和各成员国在选择各个项目以便列入第二阶段方案内的合作是成功的。1983 年 3 月在开罗举行的第三届非洲运输、通讯和规划部长会议，为“十年”第二阶段方案定稿拟订了准则，其中包括工作时间表在内。

98. 非洲经委会进行一项分析，以确定是否第二阶段所有项目均符合最初的目标和优先秩序，这是衡量该方案对该区域经济发展影响的重要标准，分析结果显示，该方案的范围广泛，足以应付运输和通讯部门的主要问题。国家性质的项目要比由从第一阶段转移到第二阶段的项目易于吸引资金，虽然如此，着重于解决内陆和最不发达国家的问题这一做法，仍是恰当的。因此，为第二阶段选择项目的工作进展顺利，此外，目前已获得执行第二阶段所需费用的 22.5 %，更确保了该方案的成功。

99. 第二阶段方案的估计费用是第一阶段方案估计费用的两倍，但这并不阻碍第二阶段执行工作，因为移到第二阶段的大部分项目在第一阶段中仅属研究工作。建造基本建设和购置设备，无疑是较昂贵的事务，因此，第二阶段方案的费用颇高。在实际进行筹措经费以前，需要作出较妥善的准备，因此应当更有系统地进行第二阶段的执行工作。一般同意，透过技术协商会议的筹资办法，应予保留但需经过若干修改，可由即将召开的筹备会议（包括1983年6月在巴黎举行的协商会议）作出决定。在整个筹备工作中将遵守第三届非洲运输、通讯和规划部长会议所建议的第二阶段方案执行工作时间表，同时铭记着，有了充分的准备，不仅可顺利推行方案工作，并且将为筹措经费奠定坚实的基础，从而对项目执行以及“十年”目标的实现产生重大影响。

100. 因此，得到的结论是，“十年”整个方案的执行工作进展顺利，并且非洲经委会将同各成员国合作努力维持这种进展。

注

- a 《经济及社会理事会正式记录，1981年，补编第14号》（E/1981/54），第四章。
- b 阿尔及利亚、科摩罗、吉布提、埃及、埃塞俄比亚、肯尼亚、阿拉伯利比亚民众国、马达加斯加、毛里求斯、摩洛哥、塞舌尔、索马里、苏丹、突尼斯、坦桑尼亚联合共和国、乌干达。
