



Генеральная Ассамблея
Экономический и Социальный Совет

Distr.
GENERAL

A/44/255

E/1989/62

1 May 1989

RUSSIAN

ORIGINAL: ENGLISH/FRENCH

ГЕНЕРАЛЬНАЯ АССАМБЛЕЯ
Сорок четвертая сессия
Пункт 12 первоначального перечня*
ДОКЛАД ЭКОНОМИЧЕСКОГО И СОЦИАЛЬНОГО СОВЕТА

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ
Вторая очередная сессия 1989 года
РЕГИОНАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Подготовительные меры в отношении второго Десятилетия транспорта
и связи в Африке, 1991-2000 годы

Доклад Генерального секретаря о ходе работы

A/44/50/Rev.1.

89-11392 4015A

/...

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
I. ВВЕДЕНИЕ	1 - 8	4
II. ПРОЕКТ ДИРЕКТИВНОГО ДОКУМЕНТА ПО ПРОГРАММЕ ВТОРОГО ДЕСЯТИЛЕТИЯ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ В АФРИКЕ	9 - 37	5
A. Глобальные цели	10	5
1. Цель развития		5
2. Цель 1		6
3. Цель 2		6
4. Цель 3		7
5. Цель 4		8
6. Цель 5		8
7. Цель 6		9
8. Цель 7		9
9. Цель 8		10
10. Цель 9		10
B. Стратегия	11	11
1. Основное внимание		11
2. Гибкость		11
3. Обеспечение информированности в отношении программы ...		11
4. Обзор системы транспорта и связи в Африке		12
5. Ежегодный доклад о системе транспорта и связи		12
6. Многосекторальный подход		12
7. Мобилизация ресурсов		12
8. Руководящий комитет		12
9. Национальный координационный комитет		12
10. Ответственность за проекты		13
11. Сбор информации		13
C. Руководящие принципы подготовки программы	12 - 37	13
1. Критерии отбора проектов	12 - 14	13
a) Национальные проекты	13	13
b) Региональные и субрегиональные проекты	14	14

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
2. Механизм перевода проектов из программы первого Десятилетия в программу второго Десятилетия	15	14
3. Роль различных участников	16 - 37	15
a) Экономическая комиссия для Африки - ведущее учреждение	19 - 20	15
b) Субрегиональные экономические организации	21 - 24	16
c) Секторальные африканские межправительственные организации и учреждения Организации Объединенных Наций	25 - 32	17
d) Межучрежденческий координационный комитет	33 - 34	19
e) Комитет по мобилизации ресурсов	35	19
f) Африканские государства	36 - 37	19
III. ОРГАНИЗАЦИОННАЯ ОСНОВА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ВТОРОГО ДЕСЯТИЛЕТИЯ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ В АФРИКЕ	38 - 41	20
A. Конференция министров транспорта, связи и планирования африканских стран	39	20
B. Межучрежденческий координационный комитет	40	20
C. Ведущее учреждение	41	21

I. ВВЕДЕНИЕ

1. 20 декабря 1988 года Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 43/179, провозгласившую период 1991-2000 годов вторым Десятилетием транспорта и связи в Африке. Принятие этой резолюции явилось результатом усилий, предпринимавшихся правительствами африканских стран в поддержку решения, принятого Конференцией министров транспорта, связи и планирования африканских стран на ее шестом совещании, состоявшемся в Киншасе (Заир) в марте 1988 года. Это решение, нашедшее свое отражение в резолюции 88/73, было принято после углубленной оценки результатов осуществления программы первого Десятилетия, посвященной экономическому развитию Африки в целом и развитию транспорта и связи, в частности.

2. Следует напомнить о том, что Десятилетие транспорта и связи в Африке было провозглашено Генеральной Ассамблеей в ее резолюции 32/160, принятой 19 декабря 1977 года по просьбе Конференции министров стран - членов Экономической комиссии для Африки (ЭКА), содержащейся в резолюции 291 (XIII) Комиссии, которая была принята в феврале 1977 года в Киншасе в целях привлечения внимания к особым нуждам африканских стран в этих областях. На первом совещании Конференции министров транспорта, связи и планирования африканских стран, состоявшемся в мае 1979 года, были определены цели и стратегия Десятилетия. Его глобальная цель заключалась в создании комплексной сети транспорта и связи, охватывающей весь континент, при этом особое внимание уделялось согласованности, координации и модернизации, в первую очередь для поддержки развития ключевых секторов экономики, таких, как промышленность, сельское хозяйство и торговля. Осуществлять эти цели предусматривалось на региональном, субрегиональном и национальном уровнях, а основное бремя по осуществлению этой деятельности должны были нести сами африканские страны.

3. Оценка деятельности в рамках первого Десятилетия показала, что десятилетний период вряд ли является достаточным для выполнения такой гигантской задачи, которая ставилась на Десятилетие. Поэтому огромный объем работ необходимо будет выполнить и после завершения первого Десятилетия. Кроме того, появились новые проблемы, в том числе в связи с развитием технологии, которые невозможно было предвидеть в начале первого Десятилетия, и они также потребуют внимания в ближайшие годы.

4. В резолюции 43/179 Генеральной Ассамблеи также содержится просьба к Генеральному секретарю принять в консультации с Организацией африканского единства (ОАЕ) и имеющимися африканскими региональными и субрегиональными экономическими группами необходимые подготовительные меры и представить через Экономический и Социальный Совет Генеральной Ассамблее на ее сорок четвертой сессии доклад о ходе работы, а также представить окончательный доклад на ее сорок пятой сессии.

5. Еще до принятия резолюции 43/179 Генеральной Ассамблеи, руководствуясь итогами совещания в Киншасе, ЭКА приступила к подготовке программы. Принятая в Киншасе резолюция 88/73 была представлена на совещании Конференции министров ЭКА, состоявшемся в апреле 1988 года в Ниамее, Нигер. Конференция одобрила эту резолюцию, приняв резолюцию 639 (XXIII) Комиссии. Эта резолюция, в свою очередь, была одобрена Экономическим и Социальным Советом в его резолюции 1988/67 от 28 июля 1988 года, а также Генеральной Ассамблеей в ее резолюции 43/179.

6. Одновременно секретариатом был подготовлен информационный документ о глобальных целях и стратегии второго Десятилетия, после чего в октябре 1988 года он был распространен среди всех членов Межучрежденческого координационного комитета (МКК) программы Десятилетия в качестве основы для разработки программы второго Десятилетия. В связи с этим секретариатом ЭКА было проведено двенадцатое совещание МКК, состоявшееся 14-17 марта 1989 года в Аддис-Абебе (Эфиопия), на котором официально было положено начало подготовке программы второго Десятилетия.

7. Была достигнута договоренность о том, что доклад МКК, включающий цели, стратегию и руководящие принципы, будет еще раз рассмотрен каждым из учреждений - членов МКК и что их комментарии, если таковые появятся, будут направлены в ЭКА не позднее 17 мая 1989 года, с тем чтобы ЭКА имела возможность подготовить обновленный вариант этого документа для распространения среди государств-членов и других организаций, заинтересованных в подготовке седьмого совещания Конференции министров транспорта, связи и планирования африканских стран. В разделе II настоящего доклада дается краткое изложение проекта директивного документа, принятого на совещании МКК.

8. В 1989 году предусматривается проведение еще двух совещаний, имеющих важное значение: тринадцатого совещания МКК, запланированного на июнь 1989 года для окончательной доработки директивного документа по программе второго Десятилетия; и седьмого совещания Конференции министров транспорта, связи и планирования африканских стран, которое будет проведено в ноябре 1989 года в Марокко с целью обсуждения проекта директивного документа.

II. ПРОЕКТ ДИРЕКТИВНОГО ДОКУМЕНТА ПО ПРОГРАММЕ ВТОРОГО ДЕСЯТИЛЕТИЯ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ В АФРИКЕ

9. Проект директивного документа содержит предлагаемые глобальные и секторальные цели, стратегию и руководящие принципы подготовки программы. Ниже следует краткое изложение основных пунктов этого документа, за исключением секторальных целей, разработанных соответствующими учреждениями.

A. Глобальные цели

10. В областях деятельности, способствующей достижению целей развития, определено девять глобальных целей:

1. Цель развития

Создание комплексной системы транспорта и связи в качестве основы для реальной интеграции Африки, повышение эффективности и увеличение объема национальных и международных перевозок в целях содействия развитию торговли и достижению самостоятельного экономического развития, что предусматривается Лагосским планом действий по осуществлению Монровийской стратегии экономического развития Африки (1980 год), Первоочередной программой подъема экономики африканских стран (1985 год) и Программой действий Организации Объединенных Наций по обеспечению экономического подъема и развития в Африке (1986 год).

2. Цель 1

Развитие региональной экономической интеграции и торговли, свободы передвижения и информационного обмена посредством осуществления поэтапных и сбалансированных программ расширения инфраструктуры и имеющегося потенциала, а также посредством повышения эффективности деятельности и качества услуг.

а) Долгосрочная перспектива

постоянное расширение внутрирегиональных сетей, особенно на субрегиональных уровнях, в целях обеспечения эффективного развития успешно действующих и потенциальных производственных районов, имеющих центры потребления и пункты экспорта, на основе согласованной в национальном масштабе программы.

б) Приоритетные области на краткосрочную и среднесрочную перспективы

- i) расширение внутренних и внешних перевозок в Африке посредством:
 - а. безотлагательного осуществления имеющихся двусторонних, субрегиональных и региональных соглашений, касающихся технических стандартов, оперативных и документационных процедур, а также соглашений о совместном финансировании;
 - б. расширения ратификации и безотлагательного осуществления соответствующих соглашений, заключенных под эгидой Организации Объединенных Наций, и других международных соглашений;
 - с. заключения новых соглашений там, где они необходимы или имеют важное значение;

ii) выборочное инвестирование в целях расширения и укрепления связей в действующих региональных и субрегиональных сетях для использования всего потенциала этих сетей, отвечающих региональным приоритетным потребностям и соответствующих имеющимся ресурсам.

3. Цель 2

Восстановление, улучшение и обслуживание находящихся в наиболее критическом положении элементов имеющейся инфраструктуры и оборудования в целях повышения их эффективности и расширения использования, а также в целях продления срока их службы.

а) Долгосрочная перспектива

i) завершение к 2000 году накопившегося за последние годы объема невыполненных работ по восстановлению инфраструктуры и замене оборудования;

ii) создание эффективной и надежной системы обслуживания и развитие практики эффективного использования местных кадров, производственных мощностей и подрядчиков, а для инфраструктурных сетей сельской местности – местных организаций и учреждений.

b) Приоритетные области на краткосрочную и среднесрочную перспективы

- i) осуществление тщательно подготовленных национальных программ приоритетного восстановления, улучшения и замены оборудования;
- ii) укрепление организационной структуры в целях обеспечения тщательного планирования в системе обслуживания, составления бюджета, контроля за осуществлением деятельности и практических мероприятий;
- iii) наращивание усилий по мобилизации ресурсов как из внешних, так и из внутренних источников.

4. Цель 3

Развитие людских ресурсов и профессиональная подготовка: повышение квалификации и увеличение численности персонала на всех уровнях для обеспечения надлежащего управления и оперативной деятельности в области транспорта и связи посредством профессиональной подготовки, усиления стимулирования с помощью введения соответствующих систем поощрения, а также посредством правильного использования имеющейся на местах квалифицированной рабочей силы на основе совершенствования процедур набора кадров.

a) Долгосрочная перспектива

- i) создание институтов управления транспортом и связью для всех регионов;
- ii) развитие имеющихся на местах возможностей для более эффективного планирования, управления и эксплуатации систем транспорта и связи в Африке.

b) Приоритетные области на краткосрочную и среднесрочную перспективы

- i) повышение и поддержание уровня имеющихся национальных и региональных учреждений, занимающихся подготовкой кадров;
- ii) создание в каждой организации и на каждом предприятии соответствующих систем поощрения в целях стимулирования, подготовки и сохранения квалифицированного персонала на всех уровнях;
- iii) укрепление существующих специализированных африканских межправительственных организаций, с тем чтобы они могли оказывать большую помощь африканским правительствам в их усилиях по обеспечению развития;
- iv) расширение масштабов подготовки кадров без отрыва от производства в крупных транспортных организациях и на предприятиях;
- v) увеличение числа договоренностей об установлении тесных связей между африканскими предприятиями и учреждениями по подготовке кадров в области транспорта и связи с аналогичными организациями других регионов, обладающими большим опытом;
- vi) создание центров по проведению во всех регионах исследований в области управления африканскими системами транспорта и связи.

5. Цель 4

Повышение эффективности предприятий транспорта и связи в целях усиления их конкурентоспособности и финансовой самостоятельности.

a) Долгосрочная перспектива

- i) повышение эффективности управленческого потенциала;
- ii) создание правовой основы предприятий.

b) Приоритетные области на краткосрочную и среднесрочную перспективы

- i) создание систем поощрения персонала;
- ii) осуществление мероприятий, направленных на сокращение затрат;
- iii) упорядочение и применение тарифов, включая льготные тарифы для крупных пользователей;
- iv) развитие альтернативных источников энергии для транспортного оборудования и аппаратуры связи;
- v) развитие там, где это целесообразно, контрактных отношений между предприятиями и правительствами в целях обеспечения большей управленческой автономии и отчетности.

6. Цель 5

Создание информационных систем в области транспорта и связи в качестве основы для проведения анализа, обеспечения более эффективного управления и инвестиционного планирования.

a) Долгосрочная перспектива

оказание содействия созданию систем информации по вопросам рыночного спроса, стоимости и условий развития инфраструктуры.

b) Приоритетные области на среднесрочную и краткосрочную перспективы

- i) создание регионального банка данных по вопросам развития систем транспорта и связи;
- ii) создание на предприятиях и в организациях систем управления информацией в целях повышения эффективности управления.

7. Цель 6

Развитие производственных мощностей в целях преодоления трудностей, обусловленных быстрыми переменами, происходящими в технологии, и рыночной конъюнктурой в области транспорта и связи, а также в целях сокращения затрат и потребностей в иностранной валюте путем производства некоторых запасных частей, деталей и оборудования на местах.

а) Долгосрочная перспектива

i) поощрение государств-членов к осуществлению на уровне национальных и субрегиональных экономических групп политики, направленной на создание условий, способствующих привлечению инвестиций (иностранных, частных, государственных) для развития производственной базы и передачи технологии. Осуществление этой политики не будет ограничиваться рамками национальной экономики и будет способствовать экономии, обусловленной ростом масштаба производства на субрегиональных рынках;

ii) создание центров исследований и разработок (возможно при региональных учреждениях, занимающихся подготовкой кадров, или при некоторых университетах);

iii) разработка местных технологий.

б) Приоритетные области на краткосрочную и среднесрочную перспективы

i) подготовка технико-экономических обоснований для производства некоторых деталей и оборудования для систем транспорта и связи;

ii) организация теоретических исследований в некоторых областях и учреждениях;

iii) проведение исчерпывающего обзора характера и потенциала имеющихся в настоящее время производственных мощностей и обеспечение широкого распространения полученных сведений.

8. Цель 7

Повышение безопасности транспортных систем и улучшение экологической обстановки в целях сокращения людских, социальных и экономических потерь в результате несчастных случаев и утечки вредных и загрязняющих веществ. Эти потери могут иметь место в связи с ожидаемым увеличением объема пассажирских и грузовых перевозок.

а) Долгосрочная перспектива

i) расширение информированности о последствиях осуществления проектов для безопасности и состояния окружающей среды на стадии их разработки и планирования;

ii) поощрение африканских правительств к присоединению к международным конвенциям;

iii) разработка и введение единых для африканских стран правил дорожного движения.

b) Приоритетные области на краткосрочную и среднесрочную перспективы

i) создание национальных советов дорожно-транспортного движения и обеспечение их необходимыми средствами;

ii) проведение африканских региональных/субрегиональных семинаров и практикумов по обмену опытом;

iii) совершенствование программ подготовки и тестирования водителей;

iv) совершенствование средств и методов проверки технического состояния транспортных средств.

9. Цель 8

Улучшение работы транспорта и связи в сельских районах, исходя из того, что в национальном масштабе они являются важными факторами обеспечения экономического роста.

a) Долгосрочная перспектива

i) развитие в сельской местности более эффективной и действенной транспортной инфраструктуры и транспортных служб посредством более широкого использования самопомощи и решения проблем собственными силами;

ii) разработка соответствующей технологии для создания альтернативных безмоторных транспортных средств.

b) Приоритетные области на среднесрочную и краткосрочную перспективы

i) поощрение национальных планирующих органов, с тем чтобы они уделяли основное внимание улучшению планирования, строительству и обслуживанию систем транспорта и связи в сельской местности;

ii) определение имеющихся и потенциальных областей экономического производственного роста и разработка планов обеспечения связи между этими областями и национальными системами транспорта и связи.

10. Цель 9

Улучшение системы городского транспорта для удовлетворения потребностей быстро растущего городского населения.

a) Долгосрочная перспектива

повышение эффективности и укрепление финансовой самостоятельности городских транспортных перевозок, включая обеспечение более широких возможностей трудоустройства для групп населения с низким уровнем доходов.

b) Приоритетные области на среднесрочную и краткосрочную перспективы

i) осуществление мер по увеличению налогов, взимаемых с владельцев транспортных средств, а также налогов, взимаемых за использование транспорта;

ii) введение регулирования структур транспортных потоков;

iii) разработка мер по более совершенному и эффективному управлению движением транспорта.

В. Стратегия

11. При разработке программы второго Десятилетия транспорта и связи в Африке необходимо полностью учитывать макроэкономические условия, в которых эта программа будет осуществляться. Эти условия определяют рамки осуществления этой программы. Таким образом, для успешного осуществления программы предлагается следующая стратегия.

1. Основное внимание

Основное внимание в программе должно уделяться областям ключевых проблем, для решения которых необходимо региональное/субрегиональное сотрудничество.

2. Гибкость

Программа должна обладать достаточной гибкостью, с тем чтобы в ходе ее осуществления было возможно вносить необходимые поправки и изменять ее направленность. Помимо проведения в 1995 году среднесрочной углубленной оценки, предлагается каждые два или три года проводить обзор деятельности в рамках осуществляемой программы.

3. Обеспечение информированности в отношении программы

В ходе Десятилетия необходимо обеспечить широкую информированность в отношении программы и аспектов ее деятельности в целях привлечения внимания к Десятилетию. Для этого предлагается использовать все средства массовой информации: Союз африканских национальных радио-телевизионных организаций, информационные бюллетени, публикации, пресс-конференции, посвященные началу Десятилетия, межправительственные организации и отделения на местах Программы развития Организации Объединенных Наций.

4. Обзор систем транспорта и связи в Африке

До начала осуществления программы Десятилетия необходимо провести общий обзор систем транспорта и связи в Африке в целях определения исходного уровня намеченной программы.

5. Ежегодный доклад о системе транспорта и связи

Для освещения хода работы в рамках программы должен представляться ежегодный доклад.

6. Многосекторальный подход

Программа должна быть разработана таким образом, чтобы она отвечала конкретным потребностям развития, например, сельского хозяйства, горнодобывающей промышленности, народонаселения и промышленности в целом.

7. Мобилизация ресурсов

В целях более эффективной мобилизации ресурсов необходимо создать комитет по мобилизации ресурсов. Необходимо провести исследования мобилизационных механизмов первого Десятилетия и проанализировать результаты их деятельности. Результаты этих мероприятий могут указать степень использования дополнительных финансовых ресурсов в ходе осуществления программы первого Десятилетия. Эти результаты также могут указать в какой степени концепция использования дополнительных финансовых ресурсов является действенной для программы второго Десятилетия.

8. Руководящий комитет

Для разработки критериев по подбору и классификации проектов, а также для определения основной программы, с учетом принципа использования дополнительных ресурсов, необходимо создать руководящий комитет, в состав которого следует ввести трех высококвалифицированных африканских специалистов в данной области, которым будут оказывать помощь два международных советника общепризнанной квалификации. Комитет будет представлять свои предложения МКК для их утверждения Конференцией министров.

9. Национальный координационный механизм

В каждой стране должен быть создан национальный координационный механизм по деятельности в рамках второго Десятилетия. Аналогичный механизм использовался при осуществлении регионального проекта обеспечения спутниковой связи в Африке, где для определения потребностей стран были созданы национальные координационные комитеты. Создание такого механизма необходимо для координации деятельности в рамках национальной программы развития с деятельностью, осуществляемой в секторах транспорта и связи. Эти механизмы также должны играть роль координационных центров для региональной/субрегиональной программы. В работе этих органов должны принимать участие представители ПРООН в этих странах.

10. Ответственность за проекты

Хотя национальные правительства будут отвечать за определение, разработку, обсуждение, финансирование и осуществление проектов на национальном уровне с удовлетворением как инвестиционных, так и предынвестиционных потребностей и хотя межправительственные организации будут нести такую же ответственность за отдельные субрегиональные инвестиционные проекты, субрегиональным межправительственным специализированным организациям Африки следует поручать для осуществления все большее число предынвестиционных субрегиональных проектов. На практике это означает децентрализацию.

11. Сбор информации

Сбор информации можно обеспечить путем включения в документацию по проектам статистических данных о секторальном развитии в соответствующей стране, а также информации о смежных проектах. Кроме того, необходимо, чтобы национальные координаторы на регулярной основе представляли информацию о проектах и статистические данные о показателях развития.

C. Руководящие принципы подготовки программы

1. Критерии отбора проектов

12. Необходимо определить критерии, которые, с одной стороны, служили бы в качестве ориентира для всех заинтересованных в проектах сторон (правительства, субрегиональные и региональные организации, специализированные учреждения Организации Объединенных Наций и прочие учреждения), а, с другой – были бы для ЭКА, координатора Десятилетия, основой, позволяющей ей обеспечивать соответствие проектов, представленных для включения в программу Десятилетия, глобальным целям и стратегиям Десятилетия.

13. Основным критерием отбора любого проекта для его включения в программу Десятилетия должно являться его соответствие национальным стратегиям развития, а также его благотворное влияние на процесс выполнения экономических, социально-культурных и политических задач Лагосского плана действий и Лагосского заключительного акта. Как таковые, проекты должны способствовать экономической, политической и социально-культурной интеграции Африки. В этой связи были определены следующие критерии:

а) Национальные проекты:

- i) проекты должны быть включены в национальный план развития или утверждены и поддержаны правительством;
- ii) все национальные проекты, которые соответствуют целям второго Десятилетия транспорта и связи в Африке, и особенно те, которые касаются развития людских ресурсов, технического обслуживания, реконструкции и модернизации, должны быть включены в программу Десятилетия;

- iii) проекты должны способствовать национальному социально-экономическому развитию и прямо или косвенно должны содействовать субрегиональной или региональной интеграции;
- iv) что касается проектов в области инфраструктуры, то они должны быть осуществимыми с социальной и экономической точек зрения и/или должны обеспечивать другие ощутимые преимущества;
- v) проекты должны способствовать формированию кадров и укреплению национального потенциала путем максимального использования местных людских и прочих ресурсов;
- vi) проекты должны быть устойчивыми в организационном плане;
- vii) проекты должны в максимально возможной степени обеспечивать вовлечение женщин и молодежи в процесс развития;
- viii) проекты должны соответствовать экологической политике и программам.

b) Региональные и субрегиональные проекты:

14. Помимо перечисленных выше критериев для национальных проектов к региональным и субрегиональным проектам применяются следующие критерии:

- i) проекты должны быть включены в национальные планы стран или одобрены соответствующими субрегиональными или региональными межправительственными организациями, или должны являться частью какой-либо принятой на международной основе программы для африканских государств;
- ii) проекты должны охватывать более одной страны и способствовать сотрудничеству и интеграции на субрегиональном или региональном уровнях;
- iii) что касается инвестиционных проектов в области инфраструктуры, то следует проводить или требовать проводить предварительные исследования на предмет их целесообразности и, если это возможно, представлять результаты таких исследований вместе с документацией по проекту.

2. Механизм перевода проектов из программы первого Десятилетия в программу второго Десятилетия

15. Существующие программы, политика и проекты будут рассмотрены и ориентированы в соответствии с новыми задачами и критериями. Текущие проекты должны быть, в принципе, оценены согласно их требованиям к оценке и ориентированы с учетом вышеизложенных критериев. Финансовые учреждения, участвующие в этих проектах, должны предоставлять необходимые ресурсы для оценки и укрепления проектов, с тем чтобы максимально повысить их отдачу в рамках второго Десятилетия.

3. Роль различных участников

16. Программа, подобная программе Десятилетия транспорта и связи в Африке, является для африканских стран хорошей основой для координации развития транспорта и связи. Африка еще не располагает механизмом для экономической координации на региональном уровне. Однако на этом континенте существует несколько субрегиональных экономических групп, которые могут стать основой для региональной координации. Поэтому в деятельности по региональной координации должно непременно участвовать несколько партнеров с четко определенной ролью. В данном разделе определяется роль каждого из партнеров, действующих в направлении достижения целей второго Десятилетия.

17. В докладе об оценке первого Десятилетия четко указано, что субрегиональные экономические организации, а также специализированные африканские межправительственные организации не принимали должного участия в разработке концепций, планировании или осуществлении программы первого Десятилетия. В докладе была вынесена рекомендация, чтобы во всех будущих программах четко определялась основа для расширения участия этих организаций наряду с соответствующими учреждениями Организации Объединенных Наций и африканскими государствами. Ввиду важной роли межправительственных организаций ожидается, что в ходе второго Десятилетия они станут одним из крупных источников проектов и крупными партнерами в области развития.

18. При разработке глобальной стратегии первого Десятилетия была предпринята попытка определить роль некоторых участников, особенно ЭКА, как ведущего учреждения, многонациональных центров программирования и оперативной деятельности и Межучрежденческого координационного комитета. Однако эта попытка не удалась по двум причинам: во-первых, роль органов, за исключением ЭКА, была определена неконкретно и, во-вторых, не была определена роль ряда других участников. Поэтому в ходе второго Десятилетия чрезвычайно важно иметь конкретное и всеобъемлющее определение роли различных участвующих сторон. Их роль описывается ниже:

а) Экономическая комиссия для Африки – ведущее учреждение

19. ЭКА была назначена ведущим учреждением программы Десятилетия. Эта роль организации была подтверждена Конференцией министров транспорта, связи и планирования африканских стран в ее резолюции 88/73, принятой на шестом совещании в Киншасе в марте 1988 года. Соответственно, ЭКА должна продолжать осуществлять больше функций и в рамках программы второго Десятилетия. Как ведущее учреждение ЭКА, помимо всего прочего, "... несет ответственность в сотрудничестве с другими учреждениями за подготовку программы Десятилетия и согласование, координацию и контроль всех мероприятий в рамках Десятилетия ...".

20. Для целей координации необходимо знать содержание программ, подлежащих координации. Такая координация может быть обеспечена путем установления контактов с другими учреждениями, участвующими в осуществлении программы Десятилетия, либо путем переписки с ними, либо на основе участия в работе их директивных совещаний. В частности, ЭКА как ведущее учреждение будет осуществлять следующие мероприятия:

- i) концептуальная разработка и содействие реализации согласованных программ планомерного развития комплексной панафриканской сети транспорта и связи;
 - ii) разработка региональных планов на основе объединения субрегиональных планов – где таковые существуют и где таковые отсутствуют (например, в Северной Африке) – в сотрудничестве с правительствами и соответствующими членами МКК;
 - iii) координация самостоятельных усилий специализированных учреждений Организации Объединенных Наций и африканских межправительственных организаций в целях достижения рационального и согласованного развития сетей при наименьших затратах;
 - iv) организация форумов для обсуждения преимуществ, которые дают сотрудничество между африканскими правительствами в создании единой сети и ликвидация нематериальных барьеров на пути свободного трансграничного сообщения;
 - v) выдвижение предложений в отношении конкретных действий по стандартизации систем, где есть такая необходимость;
 - vi) вынесение предложений в отношении конкретных действий по ликвидации нематериальных барьеров в области внутриафриканского транспортного обслуживания и содействие подписанию и ратификации конвенций, облегчающих передвижение людей и товаров через границы;
 - vii) выполнение функций секретариата субсекторальных межучрежденческих совещаний, проводимых для контроля и оценки прогресса в области осуществления субсекторальных региональных программ и для определения необходимых последующих действий;
 - viii) секретариатское обслуживание МКК и Конференции министров;
 - ix) выполнение функции секретариата Комитета по мобилизации ресурсов и несение ответственности за выполнение решений Комитета;
 - x) оказание технической помощи межправительственным организациям, которые нуждаются в такой помощи.
- b) Субрегиональные экономические организации

21. Необходимы более тесные консультации и координация между субрегиональными организациями в целях согласования субрегиональных планов, программ и мероприятий в области транспорта и связи, на основе которых могут быть разработаны согласованный региональный план, программы и мероприятия. Такая координация способствовала бы обмену опытом между различными субрегионами. С помощью этих субрегиональных организаций можно координировать усилия по разработке действенных систем путем, например, содействия заключению договоров и соглашений с целью ликвидации нематериальных барьеров в области транспорта и связи и установления согласованных на взаимной основе тарифов в рамках различных субрегионов и между ними.

22. В некоторых субрегионах отмечается чрезмерное дублирование усилий, поскольку в этих субрегионах слишком много организаций занимаются одними и теми же вопросами транспорта и связи. Это зачастую приводит к путанице и неэффективности. ЭКА должна оказывать этим организациям помощь в рационализации их мероприятий в области транспорта и связи.

23. Для того чтобы помощь ЭКА была эффективной, ей следует играть более активную роль в мероприятиях этих организаций. В частности, ЭКА должна четко разъяснять свои намерения и принимать участие в разработке соответствующих программ этих организаций. ЭКА следует считать одним из принципов своей политики активное сотрудничество с этими организациями, а не только участие в их ежегодных совещаниях.

24. Планы развития различных субрегионов затем следует объединить в единый региональный план развития. А после этого таким же путем может быть разработана десятилетняя программа.

c) Секторальные африканские межправительственные организации и учреждения Организации Объединенных Наций

25. В эту группу входят все африканские межправительственные организации и учреждения Организации Объединенных Наций, занимающиеся вопросами транспорта и связи как на субрегиональном, так и региональном уровнях. Отличие этих организаций от субрегиональных экономических организаций состоит в том, что каждая из них специализируется только в одном подсекторе транспорта или связи.

26. Из существующих в Африке межправительственных организаций в эту категорию входят:

- i) Панафриканский союз электросвязи (ПАСЭ) – электросвязь;
- ii) Панафриканский почтовый союз (ПАПС) – почтовые услуги;
- iii) Союз радиотелевизионных организаций африканских стран (СРТОАС) – телерадиовещание;
- iv) Союз африканских железных дорог (САЖД) – железные дороги;
- v) Ассоциация авиакомпаний африканских стран (АААС) – воздушный транспорт;
- vi) Африканская комиссия гражданской авиации (АФКГА) – воздушный транспорт;
- vii) Ассоциации по эксплуатации портов (АЭПЮВА, АЭПЗЦА, АЭПСА) – порты.

27. Эти организации играли весьма различную роль в период первого Десятилетия. Было признано, что они могли бы сыграть еще большую роль в координации проектов десятилетий и осуществлении контроля за их реализацией, а также в области общего развития своих секторов. Однако большинство этих организаций испытывает нехватку ресурсов, которые необходимы для повышения эффективности их деятельности.

28. В будущем в целях расширения их участия в программе развития существующие организации следует укрепить, как того требует резолюция 88/70, принятая Конференцией министров транспорта, связи и планирования африканских стран на ее недавнем совещании, состоявшемся в Киншасе в 1988 году.

29. Международные организации могут начинать осуществление программ, проектов и политики в координации с государствами, субрегиональными и региональными организациями и в сотрудничестве с ЭКА. Эти организации должны отвечать за разработку секторальных программ, а также руководящих принципов подготовки и представления проектов в соответствии с задачами второго Десятилетия.

30. Как региональная экономическая комиссия Организации Объединенных Наций ЭКА является наиболее подходящим учреждением для содействия координации мероприятий этих организаций системы Организации Объединенных Наций в Африке, в частности, в области транспорта и связи, где ощущается потребность в координации различных подсекторов в целях создания комплексной региональной системы. Наиболее крупными учреждениями в соответствующих областях компетенции и/или интересов являются:

- | | | |
|-------|------------------------------|--|
| i) | дороги и дорожный транспорт: | Международная организация труда (МОТ),
Продовольственная и сельскохозяйственная
организация Объединенных Наций (ФАО),
Всемирный банк; |
| ii) | железные дороги: | МОТ, Всемирный банк; |
| iii) | морской транспорт: | Конференция Организации Объединенных Наций
по торговле и развитию, Международная
морская организация, МОТ, Всемирная
метеорологическая организация (ВМО); |
| iv) | воздушный транспорт: | Международная организация гражданской
авиации, ВМО; |
| v) | электросвязь: | Международный союз электросвязи (МСЭ), ВМО; |
| vi) | телерадиовещание: | Организация Объединенных Наций по вопросам
образования, науки и культуры, МСЭ; |
| vii) | почтовые услуги: | Всемирный почтовый союз; |
| viii) | промышленное производство: | Организация Объединенных Наций по
промышленному развитию. |

31. Организации, включая финансовые учреждения, участвующие в различных секторах, должны консультировать друг друга по вопросам осуществления мероприятий и программ в поддержку целей Десятилетия в соответствии с новыми руководящими принципами и организационными соглашениями.

32. Программа развития Организации Объединенных Наций играет центральную роль во всех мероприятиях Организации Объединенных Наций в области развития. В ходе первого Десятилетия ПРООН играла большую роль путем предоставления финансовых средств для создания в ЭКА Координационной группы Десятилетия и путем также прямого финансирования ряда проектов Десятилетия. ПРООН следует продолжать играть такую роль и в период второго Десятилетия, и ее отделения на местах должны оказывать содействие Координационной группе в осуществлении программы на страновом уровне.

d) Межучрежденческий координационный комитет

33. Межучрежденческий координационный комитет (МКК) является техническим комитетом, в который входят все соответствующие учреждения Организации Объединенных Наций и африканские межправительственные организации, занимающиеся вопросами транспорта и связи в Африке. МКК выносит рекомендации Конференции министров через межправительственное совещание экспертов.

34. В период первого Десятилетия роль различных групп, входящих в МКК, не была четко определена, что привело к некоторой путанице и неэффективности при осуществлении программы Десятилетия. Поэтому рекомендуется создать в МКК различные подкомитеты по вопросам каждого подсектора или субрегиона.

e) Комитет по мобилизации ресурсов

35. Следует учредить Комитет по мобилизации ресурсов в составе Африканского банка развития (АБР), ОАЕ, ПРООН, Арабского банка экономического развития в Африке, Всемирного банка и Европейского экономического сообщества (ЕЭС) в качестве членов при том понимании, что секретариатское обслуживание будет обеспечивать ЭКА. (Полномочия и стратегия этого Комитета будут определены в ходе его совещания, которое должно быть проведено до тринадцатого совещания МКК.)

f) Африканские государства

36. Разумеется, основную роль в области развития должны играть сами государства-члены. Учреждения Организации Объединенных Наций и международное сообщество в целом могут лишь оказать поддержку усилиям африканских стран. Поэтому правительствам африканских стран следует и впредь уделять первоочередное внимание развитию транспорта и связи и направлять в эти секторы необходимые ресурсы как на индивидуальной, так и коллективной основе, через программы соответствующих региональных и субрегиональных межправительственных организаций и субрегиональных экономических организаций.

37. Таким образом, на африканские правительства ложится ряд конкретных обязанностей, которые состоят в следующем:

- i) предоставлять информацию в соответствии с требованиями ведущего учреждения;
- ii) оказывать ведущему учреждению содействие в мобилизации ресурсов путем активного отстаивания своих проектов на совещаниях по мобилизации ресурсов;

- iii) обеспечивать включение субрегиональных проектов и программ Десятилетия в национальные планы развития и их представление на рассмотрение доноров в ходе двусторонних дискуссий по вопросу об оказании помощи. Министры, ответственные за вопросы транспорта и связи, должны обеспечивать, чтобы министерства по экономическому планированию и развитию были в курсе многосторонних программ и их последствий для национальных планов развития;
- iv) министры транспорта и связи должны информировать своих партнеров, занимающихся вопросами планирования, развития или финансов, о решениях, принятых на их секторальных совещаниях, которые имеют последствия для форумов последних, например, совещание управляющих АБР и Всемирного банка. В прошлом министры транспорта и связи неоднократно обращались к АБР с предложением взять на себя обязанности ведущего учреждения по мобилизации ресурсов, однако эти предложения не были одобрены управляющими (министрами финансов) Банка;
- v) обеспечивать условия, благоприятные для мобилизации национальных ресурсов (государственных и частных) на развитие систем транспорта и связи;
- vi) создать национальный механизм координации деятельности по осуществлению программы Десятилетия.

III. ОРГАНИЗАЦИОННАЯ ОСНОВА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ВТОРОГО ДЕСЯТИЛЕТИЯ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ В АФРИКЕ

38. Учреждения, созданные в рамках первого Десятилетия, по-прежнему необходимы, и они должны продолжать функционировать и в ходе второго Десятилетия.

A. Конференция министров транспорта, связи и планирования африканских стран

39. Конференция министров должна по-прежнему играть роль постоянного директивного органа, занимающегося вопросами концептуальной разработки, осуществления и контроля программы Десятилетия.

B. Межучрежденческий координационный комитет

40. МКК, состоящий из органов Организации Объединенных Наций, африканских межправительственных организаций и финансовых учреждений, должен, помимо всего прочего, подготавливать программы для представления подготовительным комитетам национальных должностных лиц, а затем – Конференции министров. Он должен собираться по крайней мере один раз в год. Комитет по мобилизации ресурсов должен быть одним из подкомитетов МКК. Можно также, по мере необходимости, создавать и другие секторальные подкомитеты.

С. Ведущее учреждение

41. ЭКА в соответствии с решением, принятым в резолюции 43/179 Генеральной Ассамблеи, должна по-прежнему играть роль ведущего учреждения в рамках второго Десятилетия транспорта и связи в Африке, как это она делала в ходе осуществления программы первого Десятилетия, и должна выполнять перечисленные выше функции.
