



Distr.
GENERAL
A/37/138/Add.1
2 November 1982
ARABIC
ORIGINAL : ENGLISH



الأمم المتحدة
الجمعية العامة

الدورة السابعة والثلاثون
البند ٧٤ (ب) من جدول الأعمال

المساعدة الاقتصادية الخاصة والمساعدة الفوقية في
حالات الكوارث: البرامج الخاصة للمساعدة الاقتصادية

المساعدة في انعاش غامبيا وتعميرها

تقرير الأمين العام

إضافة

- ١- يتضمن تقرير الأمين العام المعنون " المساعدة في انعاش غامبيا وتعميرها " (A/37/138) تقرير البعثة المشتركة بين الوكالات التي أوفدت الى غامبيا استجابة لقرار الجمعية العامة ٣٦ / ٢٢٠ المؤرخ في ١٧ كانون الأول / ديسمبر ١٩٨١ .
- ٢- ويصنف تقرير البعثة بالتفصيل ثلاثة مشاريع (انظر A/37/138 الفرع السادس) تشمل قيمتها الاجمالية الى حوالي ٧٨ مليون دولار ، وتسعى حكومة غامبيا الى الحصول على مساعدة خارجية لها . وقد صيغت المشاريع الثلاثة نتيجة للاحتياجات الملحة التي أبرزتها الاضطرابات المدنية التي حدثت في غامبيا في شهري تموز/يوليه وآب/اغسطس من عام ١٩٨١ .
- ٣- ومنذ نشر التقرير ، طلبت حكومة غامبيا توسيع برنامج المساعدة الاقتصادية الخاصة كـي يشمل ثلاثة مشاريع ملحة أخرى مرتبطة بانعاش البلد وتعميره . وترد في مرفق هذه الوثيقة تفاصيل المشاريع الثلاثة التي تبلغ تكاليفها الاجمالية التقديرية ١٠٧ مليون دولار .

مرفق

المشاريع الاضافية

١- تسعى حكومة غامبيا الى الحصول على مساعدة خارجية مقدارها حوالي ١.٠٧ مليون دولار ، وذلك من أجل المشاريع الاضافية الثلاثة التالية المتعلقة بانعاش البلد وتعميره .

ألف - تمويل الخطة الخمسية للتسويق السياحي

المدّة : خمس سنوات
المهمة الرئيسية : المساعدة في تمويل خطة مكتب السياحة القومي الخمسية للتسويق السياحي (١٩٨٢ / ١٩٨٣ - ١٩٨٦ / ١٩٨٧) . وستغطي المساعدة المالية تكاليف التمثيل فيما وراء البحار (أو جزء من هذه التكاليف) ونفقات المكتب السياحي القومي المتعلقة بالترويج .

التمويل الخارجي

المطلوب : ٤ ٨٧٠ ٥٠٠ دولار

الوكالة : وزارة الاعلام والسياحة (مكتب السياحة القومي)

تاريخ البدء : تموز/يوليه ١٩٨٣

الأهداف الانمائية

٢- على مدى السنوات القليلة الماضية ، ترسخت السياحة كواحد من أسرع القطاعات نمواً في اقتصاد غامبيا . ولقد أصبح هذا القطاع في الواقع ثاني أهم المصادر التي تدر على الدولة دخلاً من العملات الاجنبية بعد الزراعة (تصدير الفول السوداني ومنتجاته) . وفي عام ١٩٧٤ ، أنشأت حكومة غامبيا وزارة للسياحة ، كي تستغل الامكانية الكامنة في هذا الفرع الجديد والحيوي من فروع الاقتصاد . ولقد أصبح الاستثمار في السياحة سياسة حكومية مقبولة بعد الاعتراف بالفوائد التي يمكن أن تعود على غامبيا عن طريق تشجيع السياحة وتنميتها . وتعد الأهداف التالية من بين أكثر أهداف السياحة أهمية :

(أ) توفير إيرادات من النقد الاجنبي ، ناتجة من بيع الخدمات والسلع المرتبطة بها والمتداولة في جميع مراحل البيع بالجملة والتجزئة ، والنقل ، والمرافق العامة والتجارة ، ومختلف عناصر القطاع السياحي القائمة على الانفاق الاستهلاكي

(ب) تحقيق نمو اقتصادى سريع يمكن أن ينعكس في العمالة والدخل ومستوى المعيشة ، وتنشيط قطاعات منتجة في الاقتصاد القومي مثل الحرف اليدوية وصناعة التحف التذكارية ، والزراعة وتربية الماشية ، والاسكان والنقل ، فضلا عن صناعات اللهب والتسلية ؛

(ج) الاستفادة منها كأداة عملية وفعالة لتنفيذ السياسة العامة ، الرامية الى تحقيق التكامل الاجتماعي والثقافي على الصعيدين القومي والدولي معا ، وانشاء صناعات جديدة ، وتنمية حسن نية وتفاهم أفضل مع الأسواق السياحية الرئيسية ومع العالم ككل .

الأهداف العاجلة

٣- بينما كانت تجرى في السنوات الماضية تطورات مثيرة في الهيكل الأساسي وفي الهيكل العلوى للسياحة ، ترك الجانب التسويقي لهذه الصناعة بالكامل في أيدي منظمي الرحلات السياحية الأجانب ورجال الأعمال في القطاع الخاص . وقد أجريت في عام ١٩٧٩ دراسة عن التسويق السياحي بتكليف من حكومة غامبيا وتمويل من صندوق الكومنولث للتعاون التقني ، وقدمت هذه الدراسة في عام ١٩٨٠ . ورغم قبول الحكومة للتوصيات الرئيسية في تلك السنة ، فان تنفيذ الخطة التسويقية صادفته صعوبات مالية كبيرة بسبب حالة البلد الاقتصادية غير المواتية . وعلى أي حال ، فان الاستراتيجية الموضوعية لهذا القطاع في السنوات الخمس القادمة هي اعطاء أولوية لخطة التسويق السياحي التي وافقت عليها ، من حيث المبدأ ، كل من وزارة التخطيط الاقتصادي ووزارة المالية في اواخر عام ١٩٨١ . والهدف العاجل الآن هو الحصول على أموال من أجل تنفيذ الخطة القومية للتسويق السياحي كما أوصت بها الدراسة ، وحسبما نقحها المكتب السياحي القومي كي تأخذ في الحسبان حالة السوق الحالية .

الخلفية والمبررات

٤- زاد عدد الزائرين لغامبيا من ٥٢٨ في الموسم السياحي ١٩٦٦/١٩٦٧ الى ٢٥٩٠٧ في الموسم السياحي ١٩٧٨/١٩٧٩ عندما بلغت أرقام الوافدين ذروتها ، لتتخفّر الى ٢٣٨٢٢ في الموسم السياحي ١٩٧٩/١٩٨٠ ، و١٩٢٠٩ في الموسم السياحي ١٩٨٠/١٩٨١ ، وحوالي ١٤٤٠٧ في الموسم السياحي ١٩٨١/١٩٨٢ ، بما يمثل تغيرا سنويا في المواسم السياحية من ١٩٧٨/١٩٧٩ الى ١٩٨٢/١٩٨١ قدره ٦٤٣ في المائة بالزائد ، و ٨ في المائة بالناقص ، و ١٩٨٢ في المائة بالناقص ، و ٢٥ في المائة بالناقص بناء على مقارنة كل سنة لسابقتها حسب ترتيب السنوات .

٥- وترى حكومة غامبيا ان هذه البيانات الاحصائية تُظهر الحاجة الى اجراء تغيير جذري ومنظم في طريقة تناولها لموضوع شغل أسرة الفنادق ، التي زاد عددها في نفس الوقت من ١٦٧ سرير في الموسم السياحي ١٩٦٦/١٩٦٧ الى ٣٣٧٤ سرير في الموسم السياحي ١٩٨١/١٩٨٢ ؛ ومن المتوقع أن يصل العدد الى ٤٤٠٠ سرير في موسم ١٩٨٢/١٩٨٣ عندما يتم افتتاح فندقين جديدين .

.. / ..

٦- ومن المأمول أن يتم هذا التغيير بتنفيذ البرنامج التسويقي الخمسي لغامبيا الذي يهدف إلى تحقيق أربعة أهداف رئيسية هي :

(أ) مدّ متوسط فترة الإقامة لكل زائر ، وشغل الطاقة الحالية من أسرة الفنادق خلال الموسم السياحي الرئيسي (الشتاء) ، وزيادة معدل شغل حجرات الفنادق في غير فترة الموسم إلى ٣٥-٤٠ في المائة على الأقل في السنتين الأولتين (الهدف هو تحقيق زيادة سنوية تصل إلى ١٠ في المائة) ، وفي نفس الوقت ، إيجاد مزيد من الطلب في الأسواق الرئيسية على قضاء العطلات في غامبيا ، في وقت النمو المتوقع في قطاع الإقامة .

(ب) تنوع المورد السياحي في ثلاثة اتجاهات رئيسية هي :

١ ' على حسب بلد المصدر

هذا يعني توحيد الأسواق التقليدية والأسواق الرئيسية ، وفي نفس الوقت محاولة إيجاد أسواق سياحية أخرى . وسيقبل هذا من اعتماد صناعة السياحة على عدد قليل فقط من البلدان .

٢ ' على حسب الموسم

تعتبر غامبيا حتى الآن منتجاً شتوياً فقط . ويمكن تغيير هذه الصورة بالقيام بنشاط تسويقي مناسب لأن غامبيا هي في الحقيقة منتج مثالي طوال العام .

٣ ' على حسب منظمي الرحلات السياحية ونوع السائحين

لا يقتصر الهدف هنا على مجرد جذب كبار وكلاء تنظيم الرحلات السياحية الجماعية ، ولكن الاتصال بمنظمي الرحلات السياحية المتخصصين الأصغر ومحاولة حثهم على إدراج رحلات العطلات إلى غامبيا ، في كتالوجات البيع الخاصة بهم .

(ج) زيادة متوسط الانفاق اليومي للسائحين في غامبيا . من المتوقع أن تسهم استراتيجية التنوع على حسب منظمي الرحلات السياحية ونوع السائحين في تحقيق هذا الهدف .

(د) خلق صورة جديدة لغامبيا في الأسواق السياحية ، بالدعاية لجميع العناصر السياحية الجذابة المتوفرة في البلد .

٧- وقد قامت وزارة السياحة بوضع استراتيجيات مناسبة لتحقيق الأهداف المذكورة أعلاه وذلك بالتعاون مع مستشارين وخبراء استشاريين ، ويحتاج الأمر إلى تمويل قدره ٤٩ مليون دولار تقريباً .

التنفيذ

٨- ستكون وزارة الاعلام والسياحة مسؤولة عن تنفيذ المشروع .

<u>التكلفة التقديرية</u>	<u>المدخلات</u>
(دالسي)	(أ) <u>المدخلات المحلية</u>
١٦١ ٢٠٠٠٠٠	تكاليف الموظفين والتكاليف التشغيلية (مكتب السياحة القومي ، بانجول فقط)
	(ب) <u>المدخلات الخارجية</u>
٨ ١٥٠ ٠٠٠٠٠٠	' ١ ' التمثيل فيما وراء البحار (الولايات المتحدة الأمريكية ، المملكة المتحدة ، جمهورية ألمانيا الاتحادية ، إيطاليا ، بينيلوكس ، اسكندنافيا ، سويسرا)
٩٢٠ ٠٠٠٠٠٠	' ٢ ' المواد الترويجية (ملصقات ، دلائل ، كتيبات ، أفلام ، أجهزة فيديو ، شرائح مصورة ، منشورات عامة)
٦٧١ ٠٠٠٠٠٠	' ٣ ' الأنشطة الترويجية (معارض ، زيارات لما وراء البحار ، ضيافة للدعائية والمجولات الدراسية ، الاعلان والعلاقات العامة)
٩٧٤١ ٠٠٠٠٠٠	اجمالي المساعدة الخارجية المطلوبة (٨٧٠ ٥٠٠٠٠٠٠ دولار)
٩٩٠٢ ٢٠٠٠٠٠	اجمالي المدخلات لفترة الخمس سنوات (٩٥١ ١٠٠٠٠٠٠ دولار)

باء - صيانة الطرق الحضرية

المهمة الرئيسية	: المساعدة في تحسين شبكة النقل عن طريق الصيانة والتعمير
<u>التمويل الخارجي المطلوب</u>	: ٦٢٥ ٠٠٠ دولار
<u>الوكالة</u>	: مصلحة الأشغال العامة بوزارة الأشغال والمواصلات
<u>تاريخ الهند</u>	: كانون الثاني /يناير ١٩٨٣

الخلفية والمبررات

٩- لقد أدركت حكومة غامبيا منذ فترة طويلة أهمية الصيانة اللازمة لشبكة الطرق في البلد . فبرغم الزيادات الكبيرة في حجم حركة المرور والزيادات المطردة في حمولات السيارات ، مازالت حالة الشبكة الرئيسية معقولة حتى الآن ، وفي الواقع ، تحققت بفضل المساعدة المقدمة من عدة مانحين تحسينات ملحوظة في الشبكة الأساسية ، كما أنه يتوقع أن تكفل المشاريع الجارية العديدة استمرار البرامج الواقعية ذات الوزن في مجال الشبكات الأساسية والفرعية والطرق القطرية المحلية . وأهم هذه المشاريع المشروع الأول لصيانة الطرق الرئيسية الذي تموله مؤسسة التنمية الدولية ومشروع اصلاح الطرق الفرعية الذي يموله مكتب الأمم المتحدة لمنطقة السهل السوداني . ان البرنامج الجديد المشترك بين منظمة العمل الدولية والمؤسسة السويدية للتنمية الدولية المتعلق باستخدام التقنيات المناسبة لصيانة الطرق يتيح للبلد فرصة لاتباع نهج رشيد في ميدان تشييد الطرق المحلية وصيانتها .

١٠- وفي المناطق الحضرية ، تنتهج الحكومة سياسات رامية لادخال تحسينات مطردة في منطقة كومبوس وذلك عن طريق تشييد طرق توزيع اقليمية مرصوفة . وقد كانت الأموال المحلية لتناميا وهدا هي المتاحة لهذه الأعمال . وازاء النشوء السريع لمناطق حضرية جديدة ، والزيادة في عدد السيارات وفي متطلبات سكان الحواضر ، لم يكن بالمستطاع ان يحرز سوى تقدم ضئيل في هذا المجال ، وحتى هذا التقدم تقلص في الآونة الأخيرة ، من جراء المشاكل الاقتصادية التي زادت من حدتها الاضطرابات التي حدثت في تموز/يوليه - آب/اغسطس ١٩٨١ . وقد أحدث ما نجم عن ذلك من قيود على العملات الأجنبية نقصا حادا في القار والوقود ، مما أدى الى تقليل عمليات الصيانة الروتينية للطرق الحضرية . ويلاحظ بصفة خاصة تدهور حالة الطرق في مدينة بانجول ، كما أن عدة من الطرق الهامة في منطقة كومبوس قد ساءت الى درجة أن الحل الوحيد لمشاكلها هو اعادة التشييد .

١١- ان شوارع بانجول وكومبوسانت ماري ، التي هي الآن قيد النظر مشيدة على قاعدة من الحصن بها طبقة من القار المخلوط بالرمل ، وفي بعض الحالات تفرش أصدان الكوكل بدلا من الرمل فوق القار نتيجة لعدم وجود مخور نارية في البلد . وقد كان هذا النوع من الطرق مناسباً قبل عدة سنوات ، غير أن زيادة حركة المرور الى ما يربو على سيارة في اليوم في بعض الحالات قد جعلت هذا النوع من الطرق غير صالح ، وتتكون الطرق الحالية ، في واقع الأمر ، من مجموعة من الرقع التي تكونت على مر السنين من آثار ترقيع الاخايد والحفر .

١٢- وقامت ادارة المخازن الحكومية بتمديد كميات وأصناف القار اللازمة لاجراء عمليات الصيانة الروتينية لشوارع العاصمة والمناطق المحيطة بها وقد تم طلبا للحصول عليها . غير أنه لم يتخذ اجراء بشأن تنفيذ ذلك الطلب نظرا للقيود المالية . وبلغت التكاليف المقدرة لهذا الطلب (مليون دالسي . وفي السنوات الأخيرة ، بلغت تكلفة القار ، وهو أحد المنتجات البترولية ، أكثر من خمسة امثالها في الماضي كما تضاعف طول الطرق المرصوفة بالقار والتي تتطلب الصيانة في البلد .

إعادة تشييد الطرق الهامة في كومبو سانت ماري (منطقة سيريكوندا / فاجارا)

(أ) طريق " بايب لاين " ، ٤ كيلومترات

(ب) طريق " لاتريموندا " (عبر سيريكوندا) ، ٣ كيلومترات

(ج) طريق " بايب لاين " الى باكوته (عبر سيريكوندا) ، ٢ كيلومتر

١٣- هذه طرق رئيسية تربط بين السكان ، وهي غير صالحة للسير أثناء موسم الأمطار نظراً لعدد الاخاديد والحفر الهائل فيها . وهناك حاجة لاعادة التشييد الكاملة حتى يتحسن مستوى هذه الطرق . وقد تم عن طريق التعاقد ، اعداد تصميم هندسي مشفوعاً باجراءات العطش المناسبة . والمواصفات الاساسية هي كالآتي :

هندسة الطرق : التخطيط الحالي مناسب ما عدا طريق لاتريموندا حيث يلزم اجراء بعض التحسينات التي تتضمن الاستيلاء على بعض الأراضي .

عرض الطريق : ٧ر٢٥ متراً ، مع وجود حيز جانبي لوقوف الحافلات ومناطق لوقوف السيارات ، وممرات لتقليل السرعة وزيادةها عند المفارق ، . . . الخ حسب الاقتضاء .

الأرصفة : قاعدة تحتية من الحصى الطبيعي عند الاقتضاء ، قاعدة من الحصى المثبت بالاسمنت ، كساء للسطح مزدوج السداد أو عطاء للسطح من الخليط القاري الجاهز .

طريقة الصرف : مجارى صرف مفتوحة على شكل " ٧ " أو قنوات مستطيلة المقطع مرصوفة حوائطها بالحجر الجيري ما عدا في وسط مدينة سيريكوندا حيث ينبغي بناء أرصفة ومصارف بأنا بيب . وسوف يتعين وضع ترتيبات لتشييد شبكة تصريف شاملة في كثير من الأماكن في سيريكوندا .

١٤- ستكون التكلفة (حسب أسعار عام ١٩٨٢) بما فيها كلفة تمويل الخدمات وحياسة الأراضي وخدمات التصميم / المراقبة ، في حدود ٠.٧٥ مليون دالسي للكيلومتر ، أي ٦٧٥ مليون دالسي للطرق التي يبلغ طولها ٩ كيلومترات .

رصف طرق المدن بالحصى

١٥- اكتمل العمل في ١٠ كيلومترات تقريبا في اطار برنامج رصف الطرق الرابطة للمقاطعات والشوار السكنية في كومبوس بالحصى خلال السنوات القليلة الماضية - أما الطرق الصغرى الأخرى فهي ليست معبدة على الاطلاق وفي حالة رديئة . اما الشوارع في المناطق التي يوجد بها أكبر عدد من السكان وأكبر نسبة من العمران في البلد ، في فاجارا وسيريكوندا ، فهي في حالتها الرملية الغرينية

جيم - اصلاح جسر برومين

- المهمة الرئيسية : ترميم حلقة اتصال بالغة الحيوية في قطاع طرق النقل البرى
عن طريق اصلاح الجسر المكسور .
- التمويل الخارجى المطلوب : ١ ١٢٥ ٠٠٠ دولار
- الوكالة : مصلحة الأشغال العامة بوزارة الأشغال والمواصلات
- تاريخ البدء : كانون الثاني /يناير ١٩٨٣

الخلفية والمبررات الفنية

- ١٨- ان جسر برومين يجعل طريق الضفة الجنوبية الرئيسي يمر عبر ينتاع بولون على بعد نحو ١٣٤ كيلومترا من بانجول ، وطريق الضفة الجنوبية الرئيسي هو أهم طريق في غامبيا ، وهو يربط العاصمة والمناطق الأكثر تطورا في الضفة الجنوبية في غامبيا بالطريق الرئيسي العابر لغامبيا ، وهو أيضا الطريق المعبد الوحيد المؤدى الى داخل البلاد . ويعتبر جسر برومين ثاني أهم جسر في غامبيا .
- ١٩- وقد اكتمل الجسر في عام ١٩٦٦ ، وله تسعة باعات جسرية طول الواحد منها ١٢٩٥ مترا وطولها الاجمالي يساوى ١١٦ مترا ، ويتألف خط المرور على الجسر من طريق سيارات واحد عرضه ٣٦٥ مترا وطريق لسير المشاه عرضه ١٥ مترا ، غير أن منحنيات الركائز مشيدة بطريقة لتسمح بتوسيع الانشاءات العلوية ليصبح طريق السيارات صالحا لمرور عربتين .
- ٢٠- وطريقة التشييد هي عبارة عن سطح متقطع من الخرسانة المسلحة مرتكز على ثلاثة صفوف من العمدان الفولاذية الحاملة للجسر مع وجود عمودان أصغر تسند الطرف الخارجى للسطح الذى يوجد به ممر المشاة ، على وصلات من الخرسانة المسلحة فوق أربع ركائز مصبوبة بالخرسانة المسلحة ولها ثمانية أطر مستعرضة .
- ٢١- ان حالة الجزء الفولاذى لا بأس بها . غير أن كل أعمال الخرسانة المسلحة المحلية كانت ، لسوء الحظ ، تصنع من خرسانة الصخر الأحمر المسامي الخشن حسب الممارسة السائدة في غامبيا في ذلك الوقت .
- ٢٢- وطوال السنتين الماضيتين ، أخذ بلاط السطح المصنوع من خرسانة الصخر الأحمر المسامي في التدهور ، غير ان الوصلات وهي ايضا مصنوعة من خرسانة الصخر الأحمر المسامي المحلية لا توجد بها أية علامة من علامات الانهيار ، ومع ذلك ، فانه استنادا الى تجربة جسر برومين وجسر آخر انهارت وصلات خرسانة الصخر الأحمر المسامي المسلحة المستخدمة فيه ، لا يمكن للمرء أن يعول على هذه الوصلات .

برنامج العمل المقترح

٢٣ - هناك ثلاثة خيارات ، مطروحة بالنسبة لاعادة التشييد . وهناك افتراض واحد ينطبق على جميع تلك الخيارات وهو أن هذا الطريق هام الى أبعد درجة وأن أى اغلاق لاجراء عمليات التشييد ينبغي أن يستمر لمدة قصيرة .

٢٤ - وانا تقررت اعادة تشييد الوصلات ، يمكن بتكلفة بسيطة ، ادخال تحسين بسيط في تصميم الجسر في نفس الوقت الذى يتم فيه توسيع سطح الجسر ليتسع للمرور في اتجاهين . وتبلغ التكلفة المقدرة ٣٥٠٠٠٠٠ دالسي ، أى ١٧٥ مليون دولار .

٢٥ - وانا لم تتم اعادة تشييد الوصلات ، وفي ذلك مخاطرة ، وفي هذه الحالة يكون التصميم الموضوع لتوسيع الجسر وجعله قابل للحركة في اتجاهين يكون قائما على أساس الخطة الأصلية لتوسيع الجسر رغم أن الركينتين الاضافيتين أثقل مما هما عليه في التشييد الأول . وتبلغ التكلفة المقدرة ١٨٥٠٠٠٠ دالسي ، أى ٩٠ مليون دولار تقريبا .

٢٦ - ويتضمن الخيار الثالث المخاطرة بانتظار انهيار الوصلات ، ولكن حيث أن حمل السكون للجسر سيظل كما لو كان لخط سير واحد للمركبات ، فليس هناك احتمال لان تزداد سرعة تدهور خرسانة الصخر الأحمر المسامي المستعملة في الوصلات . ان الخيار الثالث هو " أدنى ما يمكن عمله " ، مع وجود خيارات جزئية لتمديد العمل بصورة تدريجية كلما حدث انهيار . وتقدر التكلفة بحوالي ٢٥٠٠٠٠ دالسي أى ٦٠ مليون دولار تقريبا .

الوكالة المنفذة

٢٧ - ستقوم وزارة الأشغال والمواصلات بتنفيذ هذا المشروع .
