



Asamblea General
Consejo Económico y Social

Distr.
GENERAL

A/43/325
E/1988/54
27 de abril de 1988
ESPAÑOL
ORIGINAL: INGLÉS

ASAMBLEA GENERAL
Cuadragésimo tercer período de sesiones
Tema 12 de la lista preliminar*
INFORME DEL CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL

CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL
Segundo período ordinario de sesiones
de 1988
COOPERACION REGIONAL

Decenio del Transporte y las Comunicaciones en Africa

Informe del Secretario General

INDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
I. PANORAMA GENERAL Y RESUMEN	1 - 5	2
II. EJECUCION DE PROYECTOS DURANTE LA SEGUNDA FASE DEL DECENIO	6 - 16	3
III. EJECUCION DE PROYECTOS REGIONALES, SUBREGIONALES Y DE ENLACE ENTRE ESTADOS	17 - 46	4
A. TRANSPORTE	17 - 33	4
B. COMUNICACIONES	34 - 46	8
IV. CONTRIBUCIONES DE LOS ORGANISMOS ESPECIALIZADOS Y OTROS ORGANOS Y DE LAS ORGANIZACIONES INTERGUBERNAMENTALES AFRICANAS PARA LA EJECUCION DEL PROGRAMA DEL DECENIO DEL TRANSPORTE Y LAS COMUNICACIONES EN AFRICA	47 - 100	11
A. TRANSPORTE	47 - 84	11
B. COMUNICACIONES	85 - 100	18
V. COOPERACION INTERNACIONAL Y APOYO PARA LA EJECUCION DEL PROGRAMA DEL DECENIO DEL TRANSPORTE Y LAS COMUNICACIONES EN AFRICA	101 - 114	21
VI. ACONTECIMIENTOS, CUESTIONES Y PROBLEMAS ESPECIALES DE IMPORTANCIA OCURRIDOS DURANTE EL AÑO	115 - 117	24

* A/43/50.

I. PANORAMA GENERAL Y RESUMEN

1. Cuando no falta más que un año para que concluya el Decenio del Transporte y las Comunicaciones en Africa, este continente sigue sufriendo los efectos extenuantes de la crisis económica. Las perspectivas de alcanzar los objetivos de los programas en el sector del transporte y las comunicaciones, entre otros, siguen siendo poco brillantes. De hecho, la tasa de inversiones en Africa ha estado disminuyendo desde 1980 y actualmente se cuenta entre las más bajas de las regiones en desarrollo. En consecuencia, está lejos de concluirse según lo previsto la ejecución del programa para el Decenio.
2. Un análisis por subsector de la tasa de ejecución del programa durante el año, revela que ha habido mejoras importantes en comparación con 1986. Con 236 proyectos, el número más elevado de todo el sector, en el subsector de carreteras se registró una tasa de ejecución del 66%. En el subsector de ferrocarriles se estaban ejecutando nueve proyectos más que en 1986. En la esfera de puertos, hubo cuatro proyectos más en ejecución. En el sector de transporte marítimo se registró el mayor número de mejoras en comparación con 1986; se informó sobre la terminación de siete proyectos y la ejecución de dos, en comparación con la terminación de un proyecto en 1986. En la esfera del transporte aéreo se registró una tasa de ejecución del 61%. En la esfera de las vías de navegación interna la tasa de ejecución sigue siendo muy baja, aunque se informa sobre tres proyectos terminados y cuatro en ejecución, y esto representa un progreso considerable respecto de 1986. En la esfera de las telecomunicaciones, ha habido ciertos progresos en la tasa de ejecución: en 1987 fue del 63%, en comparación con el 36% en 1986. Asimismo, se registraron ciertos avances en el sector de la radiodifusión, con 15 proyectos terminados, cuatro más que en 1986, y 33 en ejecución, 11 más que en 1986. En el subsector de los servicios postales, había 30 proyectos en ejecución, en comparación con 25 en 1986.
3. Al limitado aumento en la tasa de ejecución de 1987 correspondió una falta de crecimiento de la asistencia procedente de las principales instituciones financieras. Si bien la asistencia del Banco Mundial al sector fue superior en un 90% a la prestada en 1986, representó una reducción del 3,8% respecto de 1985, de modo que en el período bienal se produjo un cambio insignificante. En cuanto al Banco Africano de Desarrollo, las últimas cifras disponibles, que corresponden al período de 1985-1986, indican una reducción del 47,7%.
4. Fracasaron los esfuerzos de la Comisión Económica para Africa (CEPA) encaminados a movilizar recursos para el programa del Decenio, cuando las dos reuniones de cofinanciación programadas para los proyectos de corredores de transporte de Africa oriental y Africa occidental tuvieron que aplazarse a 1988. Por tanto, durante el año que se examina no se celebró ninguna reunión de cofinanciación.
5. Varios organismos especializados y otros órganos de las Naciones Unidas y organizaciones intergubernamentales africanas siguieron ejecutando proyectos y llevando a cabo actividades relacionadas con el Decenio. En la sección IV del presente informe figuran detalles al respecto.

II. EJECUCION DE PROYECTOS DURANTE LA SEGUNDA FASE DEL DECENIO

6. En 1987 se registró una mejora considerable respecto de 1986 en cuanto a la ejecución del programa de la segunda fase del Decenio. Respecto de la información disponible sobre el estado de la ejecución de los proyectos, la CEPA pudo obtener datos sobre 789 proyectos, o sea el 75% de los 1.048 que figuran en el programa. Se informó sobre la terminación de 164 proyectos, en comparación con 117 en 1986. Otros 303 estaban en ejecución. A continuación, y en el cuadro 1, se resumen los progresos realizados en cada subsector.
7. Carreteras y transporte por carretera: con 236 proyectos, este es el subsector más dilatado del programa. Se obtuvo información sobre el estado de ejecución de 201 proyectos (85%) en comparación con 155 (66%) en los informes del año pasado. De ellos, se informó sobre la terminación de 62 proyectos y la ejecución de otros 70, para llegar a una tasa de terminación del 32%. Se estima que para fines de 1988 se habrán terminado otros 20 proyectos que están actualmente en ejecución. Esto significaría que 82 de los 236 proyectos (el 35%) quedarían terminados durante la segunda fase del Decenio.
8. Ferrocarriles: se obtuvo información sobre el estado de ejecución de 70 proyectos (cinco cancelados de los que figuraban en el programa aprobado). Se han terminado 14 proyectos, tantos como el año pasado, y se están ejecutando otros 40, nueve más que el año pasado. Por consiguiente, en este subsector no se ha registrado ninguna mejora digna de mención.
9. Transporte marítimo: de los 38 proyectos en este subsector, se contaba con información sobre el estado de ejecución de 13 proyectos, dos más que en 1986. Se informa sobre la terminación de siete y la ejecución de dos, en comparación con los dos terminados el año anterior.
10. Puertos: se obtuvieron datos de supervisión sobre 55 (79%) de los 70 proyectos en este programa del subsector. Se informa de la terminación de nueve proyectos y la ejecución en marcha de otros 30. Por consiguiente, desde el informe del año pasado se han terminado ocho proyectos portuarios.
11. Transporte aéreo: de los 94 proyectos en este subsector, se obtuvo información fidedigna sobre 69 proyectos (73%): se terminaron 11 y estaban en ejecución 31. lo que supone una tasa de terminación del 16%. Así, aun cuando los 31 proyectos que se ejecutan actualmente se terminasen en 1988, sólo 42 (45%) de los 94 proyectos del programa quedarían terminados para fines del Decenio.
12. Transporte por vías de navegación interna: hay 45 proyectos en este programa de sector, pero se tenía información sobre el estado de ejecución de 19 solamente. De los 19 proyectos supervisados, se informa que dos están terminados, cinco en ejecución, lo cual no representa una gran mejora respecto del informe del año pasado, cuando se informó sobre un proyecto terminado y cinco en ejecución únicamente. La tasa de ejecución, por tanto, sigue siendo muy baja. Aun cuando los cinco proyectos actualmente en ejecución se terminasen en 1988, sólo siete de 45 (16%) quedarían terminados durante el Decenio.

13. Transporte multimodal: de los 11 proyectos en el programa de este subsector, se contaba con información sobre siete proyectos: cuatro terminados, dos en ejecución. No se tenía información sobre el estado de los cuatro proyectos regionales.

14. Telecomunicaciones: se supervisaron 149 proyectos en total, de los 215 del subsector. Esto representa una mejora considerable en materia de supervisión. Como consecuencia, el número de proyectos terminados según esta información, aumentó a 34, es decir un 23% de los proyectos supervisados. Otros 60, es decir el 40% de los proyectos supervisados, están en ejecución.

15. Radiodifusión: el número de proyectos supervisados en este sector aumentó de 64 el año pasado a 100 el año en curso, lo que representa el 83% de los 120 proyectos en el programa. Se terminaron en total 15 proyectos, y 33 siguen en ejecución. Por tanto, para fines del Decenio ni siquiera una tercera parte de los proyectos del sector habrán quedado terminados.

16. Servicios postales: se disponía de información de supervisión sobre 115 de los 135 proyectos en el subsector, una mejora con respecto a los 74 proyectos supervisados el año pasado. Se informa sobre la terminación de seis proyectos y la ejecución en curso de 30, lo cual no representa un avance considerable respecto de los resultados del año anterior de seis y 25, respectivamente.

III. EJECUCION DE PROYECTOS REGIONALES, SUBREGIONALES Y DE ENLACE ENTRE ESTADOS

A. TRANSPORTE

1. Proyectos de enlace entre Estados

17. En el período sobre el que se informa se han producido algunas mejoras en la ejecución de proyectos de esta categoría, cuya importancia es crucial para la integración física del continente. A continuación figura el estado de ejecución de dichos proyectos durante 1987, sobre la base de la información que tuvo a su disposición la secretaría de la CEPA.

18. Se ha informado sobre progresos realizados en los proyectos regionales de ferrocarriles que figuran a continuación: RAP-60-006, rehabilitación de la línea de ferrocarril entre Etiopía y Djibouti, en marcha, con financiación de Francia y el Fondo Europeo de Desarrollo (FED). Se informa sobre la terminación en esta etapa del proyecto RAP-60-013, de línea de ferrocarriles entre la República Unida de Tanzania y Zambia (TAZARA) y el proyecto RAP-60-014 para la adquisición de locomotoras de línea troncal de motor diesel y eléctrico, y la sustitución de motores de locomotora; esos proyectos fueron financiados por el Kreditanstalt fuer Wiederauf baie (KfW). También se informa sobre la terminación de los proyectos siguientes: RAP-60-001, Guinea-Malí, la actualización del estudio de viabilidad sobre el enlace ferroviario entre Kouroussa y Bamako (vía Siguiri); RAP-60-016, TAZARA, adquisición de locomotoras de maniobra y RAP-60-020, TAZARA, construcción de quintas en la nueva estación de Kapiri Mposhi.

Cuadro 1

Progresos realizados en la ejecución del programa para la segunda fase del Decenio del transporte y las comunicaciones en Africa, 1987

	Total de proyectos en el programa	Número de proyectos supervisados			Proyectos terminados hasta la fecha			proyectos en ejecución					
		1984	1985	1986	1987	1984	1985	1986	1987	1984	1985	1986	1987
Carreteras	236	74	82	155	201	2	14	50	62	27	49	64	70
Ferrocarriles	84	23	31	58	70	0	2	16	14	7	19	31	40
Transporte marítimo	38	3	0	11	13	0	0	2	7	0	0	9	2
Puertos	70	18	38	55	55	0	1	1	9	1	14	26	30
Transporte aéreo	94	24	34	57	69	1	5	5	11	9	12	23	31
Vías de navegación interna	45	5	7	17	19	0	0	1	2	1	3	5	5
Transporte multimodal	11	2	4	5	7	1	1	3	4	0	2	2	2
Total, transporte	578	149	160	341	434	4	22	78	109	50	99	160	180
Telecomunicaciones	215	30	102	135	149	2	12	22	34	10	45	54	60
Radiodifusión	120	33	46	64	100	6	9	11	15	7	17	22	33
Servicios postales	135	33	53	74	115	1	3	6	6	4	14	25	30
Total, comunicaciones	470	104	201	273	364	9	24	39	55	30	72	102	123
Total del programa	1 048	253	381	614	798	13	46	117	164	80	171	261	303

/...

19. Se informó sobre avances en la ejecución de seis proyectos TAZARA: RAP-60-015, adquisición de vagones; RAP-60-017, diversas actividades de rehabilitación de vías; RAP-60-022, adquisición de equipo de excavación; RAP-60-024, adquisición de dos grúas y equipo para averías; RAP-60-025, suministro de equipo de señalización y telecomunicaciones, y RAP-60-026, establecimiento de instalaciones de capacitación y financiación de capacitación en el extranjero en nuevas tecnologías y gestión. Se sigue tratando de obtener financiación para dos proyectos de ferrocarriles: RAP-60-018, reparación de los daños causados por la lluvia entre Mlimba y Makuboko, y RAP-60-023, construcción de terminales en la nueva estación de Kapiri Mposhi para la recepción y el almacenamiento de mercaderías. Ha quedado cancelado el proyecto TAZARA RAP-60-019, avenamiento de 98 km de trocha entre Gwata y Fuga.

20. También se ha informado sobre los progresos realizados en proyectos portuarios regionales de Africa del Norte: HAP-60-001, estudio sobre la planificación y el desarrollo de puertos en Africa del Norte; HAP-60-002, establecimiento de un centro subregional de capacitación para personal portuario; HAP-60-003, estudios sobre la armonización arancelaria de los puertos de Africa del Norte, financiados todos por la Comunidad Económica Europea (CEE).

21. Se informa sobre progresos en los siguientes proyectos regionales de telecomunicaciones: TEP-60-20, Enlace de Panaftel entre Burundi, Rwanda y la República Unida de Tanzania, y TEP-60-028, Rwanda/Uganda, establecimiento del enlace entre Kigali y Kampala, financiados ambos por el Banco Africano de Desarrollo (BAfD).

22. Se informa sobre los siguientes proyectos postales regionales en marcha: POP-60-002, Unión Postal Universal (UPU), establecimiento de una escuela postal multinacional en Brazzaville; POP-60-003, UPU, establecimiento de talleres para la manufactura de pequeños artículos de equipo postal, y POP-60-020, UPU, capacitación de especialistas postales africanos para promover la cooperación técnica entre países en desarrollo de Africa. Todos estos proyectos son financiados por el PNUD.

2. Carreteras transafricanas

23. En 1987 se realizaron los siguientes progresos respecto de las carreteras.

a) Plan Maestro de Carreteras Africanas

24. Se concluyó el mandato para la ejecución del Plan Maestro de Carreteras Africanas y fue presentado al Gobierno de Italia para su examen y financiación. En septiembre de 1987, la CEPA y el Gobierno de Italia firmaron un acuerdo para el estudio del Plan Maestro de Carreteras Africanas, como parte integrante del proyectado Plan Maestro de Transportes para Africa. Se prevé que la aplicación del estudio empiece a principios de 1988, para llegar a producir hacia fines de 1989 un Plan continental coordinado e integrado de red de carreteras para los Estados miembros africanos.

b) Oficina de las Carreteras Transafricanas

25. La Conferencia de Ministros de la CEPA reunida en abril de 1987, aprobó la resolución 604 (XXII) en la que, entre otras cosas, tomó nota de la primera reunión conjunta de las Direcciones de las Carreteras Transafricanas, solicitando la reactivación de la Oficina de las Carreteras Transafricanas de la CEPA con objeto de aliviar la carga financiera que recae sobre los países africanos como resultado del mantenimiento de varias oficinas. Dicha carga es insostenible especialmente para los países que pertenecen a más de una oficina y que, por consiguiente, deben pagar varias cuotas.

26. Convencidos los Ministros de que una única oficina sería suficiente para satisfacer las necesidades de países africanos, al intensificar y consolidar los esfuerzos que se han hecho en pro del rápido desarrollo de la red de carreteras transafricanas a un costo más bajo, en comparación con una oficina para cada dirección de carreteras transafricanas, solicitaron al Secretario Ejecutivo de la CEPA que reactivase la Oficina de las Carreteras Transafricanas de la Comisión y proporcionase los recursos necesarios para su funcionamiento eficiente. En consecuencia, la CEPA ha preparado un proyecto de documento para solicitar financiación al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

c) Dirección de la Carretera Transafricana Lagos-Mombasa

27. El Consejo de Administración de la Dirección de la Carretera Transafricana celebró su reunión en Kinshasa, del 6 al 10 de enero de 1987, y determinó proyectos de carreteras entre países en la carretera principal Lagos-Mombasa y sus caminos de acceso, sobre la base del estudio realizado con asistencia de Bélgica sobre inventario de carreteras, concluido el año anterior.

28. Cuando el presente informe estaba en preparación, no se había informado sobre progreso alguno en la carretera transafricana oriental, la carretera transafricana central ni la carretera Trans-Sahara. Se ha pedido a la Comunidad Económica de Estados del Asia Occidental y a la Dirección de la Carretera Transafricana, así como a la carretera transafricana Lagos-Mombasa que presenten un informe sobre la marcha de los trabajos.

3. Desarrollo óptimo del transporte aéreo

29. El Comité Técnico sobre el Transporte Aéreo en Africa celebró su tercera reunión en Addis Abeba del 2 al 5 de marzo de 1987, y en ella examinó, entre otros, el problema de la liberalización de los derechos de tráfico. Para facilitar la libertad necesaria al desarrollo óptimo de los servicios aéreos, el Comité examinó dos textos, a saber, el Acuerdo multilateral y el Memorando de entendimiento para la operación de los servicios aéreos africanos. Tras haber sido enmendados por el Comité, ambos textos fueron presentados a la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en su período de sesiones plenarios, celebrado en Brazzaville en mayo y junio de 1987. La aprobación de estos textos y su aplicación durante las negociaciones servirán para promover el intercambio de los derechos necesarios y operaciones conjuntas, protegiendo al mismo tiempo los intereses de las líneas aéreas de que se trate.

30. Con respecto a la Conferencia Africana sobre Tarifas Aéreas, la CEPA ha iniciado varias actividades de información entre los Estados africanos con objeto de obtener el número de ratificaciones necesario para la entrada en vigor de la Convención sobre el establecimiento de dicha Conferencia.

31. En el contexto de un proyecto conjunto CEPA/Banco Mundial sobre el desarrollo del transporte en el Africa al sur del Sáhara, la CEPA ha incluido en el programa de este proyecto varias actividades para el fomento de los servicios aéreos africanos.

4. Formación de personal en el sector del transporte

32. Durante el período sobre el que se informa, la CEPA concluyó un estudio sobre necesidades de personal y capacitación en el transporte. El estudio se llevó a cabo en dos partes. La primera se ocupa de las necesidades de personal y de capacitación en general y del transporte multimodal. La segunda abarca todos los medios de transporte, a saber, carreteras, ferrocarriles, aire, vías de navegación interna y transporte marítimo. Los dos informes sobre el estudio se han distribuido a los Estados miembros.

33. También se prestó asistencia al Instituto de Gestión para Africa Oriental y Meridional para impartir un curso de mejora de la gestión de ferrocarriles para Estados miembros de la Conferencia de Coordinación del Desarrollo del Africa Meridional (SADCECC), y para evaluar un curso sobre operaciones de mantenimiento y gestión de flotillas de transporte por carretera.

B. COMUNICACIONES

1. La red PANAFTEL

34. La Red Panafricana de Telecomunicaciones (PANAFTEL) consiste en circuitos de telecomunicaciones que enlazan a los países africanos entre sí. Estos circuitos se completan mediante sistemas radiofónicos de microondas de alta calidad, cables submarinos y sistemas de comunicaciones por satélites, asociados con los centros telefónicos internacionales. Se ha reconocido la importancia de la red PANAFTEL en el Plan de Acción de Lagos, el Decenio de las Naciones Unidas del Transporte y las Comunicaciones en Africa y en la Declaración de Arusha sobre el fomento de las telecomunicaciones mundiales.

35. Para fines de 1987 se habían instalado o estaban instalándose más de 40 sistemas de transmisión radiofónica de hiperfrecuencia y ultrafrecuencia, así como 38 centros internacionales de conmutación telefónica. Han sido complementados por 8.000 kms de cables submarinos y estaciones terrestres de comunicaciones por satélite en 41 países.

36. Sesenta y nueve proyectos en total de los que figuran en el programa para la segunda fase del Decenio, forman parte de la red PANAFTEL. El estado de ejecución de estos proyectos figura a continuación: seis proyectos por valor de 32,5 millones de dólares quedaron terminados en 1987; 11 proyectos quedaron

terminados a fines de 1986, a un costo estimado de 87,3 millones de dólares; se están ejecutando cinco proyectos por un costo de 25,47 millones de dólares, y hay 23 proyectos por un costo de 98 millones de dólares, aproximadamente, para algunos de los cuales se han determinado fuentes de financiación, mientras que para otros la financiación sigue pendiente. No se ha dado noticia sobre medidas relacionadas con 17 proyectos, cuyo costo se estima en 329 millones de dólares, aproximadamente.

37. Estos logros han sido posibles gracias a los esfuerzos de los países interesados, con la asistencia y el apoyo de diversas organizaciones regionales y subregionales, tales como la CEPA, la Unión Postal Africana de Telecomunicaciones (UPAT), la Unión Africana de Correos y Telecomunicaciones, la ECOWAS, la Comisión de Transporte y Comunicaciones para el Africa Meridional (SATCC) y la Unión Aduanera y Económica del Africa Central (UDEAC), la Organización de la Cuenca del Río Kagera y la Comunidad Económica de Países de los Grandes Lagos (CEPGL), así como organizaciones internacionales, a saber la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) y el PNUD, además de varias instituciones de financiación multilateral y bilateral.

38. Sin embargo, el tráfico africano que podría pasar por estos enlaces todavía se encausa por centros de tránsito fuera de Africa. Esto se ha atribuido a las frecuentes interrupciones y mal funcionamiento de los circuitos de la red PANAFTEL, debido al mantenimiento insuficiente, la escasez de repuestos y de combustible. Otros factores que contribuyen al poco uso de la red PANAFTEL son la falta de acuerdos operacionales sobre tarifas y arreglos de tránsito, a las tarifas de tránsito más atractivas que ofrecen los centros de tránsito fuera de Africa, a la dimensión inadecuada de los equipos de centrales y múltiples y a problemas de coordinación de los sistemas de señalización.

39. Esta situación ha sido examinada en detalle en la reunión de Gerentes Africanos de Tráfico y Telecomunicaciones, celebrada en Addis Abeba del 3 al 7 de diciembre de 1987. Habiendo determinado los problemas que impiden el uso eficiente de la red PANAFTEL, se hicieron varias propuestas y recomendaciones destinadas a corregirlos.

40. Durante las primeras etapas del proyecto PANAFTEL, se prestó asistencia y asesoramiento para la realización de la red, con el resultado de que los propios países africanos hicieron inversiones considerables por un total de varios cientos de millones de dólares de los Estados Unidos; también se ha recibido asistencia internacional. Sin embargo, como se ha dicho anteriormente, aún no es satisfactorio el estado de operaciones y mantenimiento de la red instalada, y debido a esto los beneficios derivados de ella hasta la fecha no han sido commensurables con las inversiones realizadas. En consecuencia, en la tercera etapa del proyecto PANAFTEL se hará hincapié en el funcionamiento eficiente y la utilización máxima de la red instalada durante el ciclo de programación 1987-1991 del PNUD, además de la prestación de asistencia para la terminación de los enlaces que aún deben instalarse.

2. Sistema Regional Africano de Comunicaciones por Satélite - RASCOM

41. En respuesta al mandato asignado por la Conferencia de Ministros Africanos de Transporte, Comunicaciones y Planificación en su quinta reunión, celebrada en Harare, Zimbabwe, en marzo de 1986, se está realizando actualmente el estudio de viabilidad para el Sistema Regional Africano de Comunicaciones por Satélite, bajo la supervisión de un Comité de Coordinación entre Organismos de carácter especial.

42. De conformidad con la resolución ECA/UNTACDA/Res.86/65 sobre RASCOM, y la decisión adoptada por el Comité de Coordinación entre Organismos, desde marzo de 1987 funciona en la sede de la UIT una oficina de proyectos. Se han establecido comités de coordinación multidisciplinarios nacionales en 48 países africanos para los que funcionan como centros de coordinación, las administraciones de correos, teléfonos y telégrafos (CTT) dirigidas por un coordinador nacional que dirige y coordina las actividades de los miembros del Comité.

43. Con objeto de garantizar cierta uniformidad entre los estudios por países, la oficina de proyectos ha preparado directrices para la realización de estudios nacionales de viabilidad para su uso por los diversos comités nacionales de coordinación. También ha organizado cinco reuniones de información para todos los coordinadores nacionales, con objeto de explicarles detalladamente dichas directrices.

44. Respecto de la financiación, se ha obtenido ya una parte de los 6 millones de dólares para cubrir los costos del proyecto. Se están haciendo todos los esfuerzos posibles por concluir los detalles necesarios para obtener los fondos restantes.

3. Formación de personal en comunicaciones

45. En cumplimiento de la resolución 38/150 de la Asamblea General, de 19 de diciembre de 1983, la CEPA realizó en 1987 un estudio sobre las necesidades de personal y de capacitación en comunicaciones y transporte. En el subsector de las telecomunicaciones, la CEPA y la UIT ejecutaron conjuntamente el estudio sobre las necesidades de personal y de capacitación para los países de la ECOWAS. El informe general se preparó en mayo de 1987 y fue enviado ulteriormente a los Estados miembros. En el sector postal, se ha realizado un estudio similar, principalmente para países de la ECOWAS.

46. Con arreglo a los acuerdos de cooperación técnica bilateral con la República Federal de Alemania, la CEPA organizó el segundo seminario sobre la planificación de las telecomunicaciones para países africanos de habla inglesa, en cooperación con la UIT. El objetivo principal del seminario era ofrecer un foro en el que los planificadores de las organizaciones africanas de telecomunicaciones pudiesen compartir con colegas nacionales y de países industrializados sus experiencias en cuestiones concretas relacionadas con la planificación, el desarrollo y la expansión de las telecomunicaciones a las comunidades rurales. Otro objetivo del seminario era ayudar a los planificadores a descubrir la mejor manera de utilizar los sistemas de telecomunicaciones existentes y proyectados, para apoyar los esfuerzos de desarrollo. Asistieron al seminario 32 participantes de 23 países africanos, así como representantes de organizaciones internacionales y fabricantes de equipo.

IV. CONTRIBUCIONES DE LOS ORGANISMOS ESPECIALIZADOS Y OTROS ORGANOS Y DE LAS ORGANIZACIONES INTERGUBERNAMENTALES AFRICANAS PARA LA EJECUCION DEL PROGRAMA DEL DECENIO DEL TRANSPORTE Y LAS COMUNICACIONES EN AFRICA

A. TRANSPORTE

1. Carreteras y transporte vial

47. Existen 236 proyectos en este medio de transporte, a un costo estimado de 5.200 millones de dólares. Los proyectos se han agrupado en la forma siguiente: proyectos de mantenimiento y rehabilitación (42); proyectos de capacitación y asistencia técnica (9); proyectos de enlace interestatal (126); proyectos regionales y subregionales (7), y proyectos nacionales prioritarios (55).

48. A continuación se informa sobre las actividades de los diversos organismos especializados de las Naciones Unidas y otros órganos y de las organizaciones intergubernamentales africanas en 1987:

a) Organización Internacional del Trabajo

49. Durante el año sobre el que se informa, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) se ocupó de la capacitación profesional destinada al desarrollo de sistemas de supervisión y mantenimiento de la infraestructura del transporte. También se prestó asistencia técnica al fortalecimiento de las capacidades institucionales para la operación y mantenimiento de las flotillas de transporte vial. Durante el año que se examina, se preparó un compendio de estudios monográficos sobre los aspectos sociales y laborales de los problemas del transporte urbano de pasajeros en algunas ciudades de Africa, particularmente Argel, Addis Abeba, Casablanca, Abidján, Dakar, Lusaka, Harare, Lagos y Nairobi.

50. Durante el año, la OIT realizó otras actividades, a saber:

a) República Unida de Tanzania: dos proyectos para prestar servicios de capacitación y asistencia técnica en relación con los programas de mantenimiento vial para las carreteras de Tanga y Mbeya. La OIT participó también en un estudio sobre caminos de acceso para la agricultura financiado por el Banco Mundial y el Organismo Danés de Desarrollo Internacional (DANIDA);

b) Zambia: mejora y mantenimiento de caminos de acceso con empleo de mano de obra;

c) Uganda: apoyo operacional y capacitación para caminos de acceso;

d) Cabo Verde: asistencia a un programa de trabajo con uso intensivo de mano de obra.

b) Banco de Desarrollo del Africa Occidental

51. El Banco aportó una financiación de 8,2 millones de dólares para el camino Boundiali-Tingrela en Côte d'Ivoire.

c) Comisión Económica para Africa

52. En 1987, la CEPA aportó las siguientes contribuciones al programa del Decenio:

a) Servicios de asesoramiento a Sierra Leona sobre el examen y evaluación de los problemas institucionales y operacionales con que se enfrenta su corporación de transporte vial;

b) Proyectos técnicos para los siguientes enlaces entre países: Djibouti, Etiopía, Somalia y el Sudán, en respuesta a las solicitudes formuladas por la Zona de Comercio Preferencial y la Autoridad Intergubernamental de Asuntos Relacionados con la Sequía y el Desarrollo;

c) Servicios de asesoramiento a Etiopía respecto de la viabilidad de mejorar la capacidad de su Dirección de transporte vial para planificar, programar y desarrollar los servicios de transporte vial del país;

d) Participó en la séptima reunión del Consejo de Administración de la carretera transafricana, celebrada en Kinshasa en marzo de 1987, y prestó asesoramiento técnico sobre el establecimiento de la secretaría;

e) Organizó la cuarta reunión de mantenimiento de carreteras en Africa, celebrada en Harare, Zimbabwe, del 7 al 11 de diciembre de 1987.

d) Conferencia de Coordinación del Desarrollo del Africa Meridional

53. Bajo los auspicios de la Comisión de Transporte y Comunicaciones para el Africa Meridional (SATCC), órgano subsidiario de la SADCC encargado del transporte y las comunicaciones, se pusieron en marcha en 1987 los proyectos siguientes: desarrollo del transporte y el tráfico vial y capacitación para Swazilandia, la República Unida de Tanzania y Zambia; desarrollo de la infraestructura vial de los países miembros de la SADCC.

e) Comunidad Económica de Estados del Africa Occidental

54. La preocupación principal de la ECOWAS durante el año que se examina fueron los estudios de viabilidad y técnicos para las secciones restantes del sistema de la carretera transafricana occidental (Lagos-Nouakchott). Organizó asimismo las reuniones siguientes: sobre la construcción de la carretera transcoster de Benin, Ghana y Togo; reunión consultiva para la construcción de la carretera transafricana occidental; la primera reunión de ministerios encargados de aduanas, seguridad fronteriza, cámaras de comercio y organizadores de sindicatos de transporte terrestre, y la reunión consultiva de compañías de seguros y reaseguros.

2. Ferrocarriles y transporte ferroviario

55. En el medio de transporte ferroviario existen 84 proyectos, a un costo estimado de 5.600 millones de dólares. El programa de este subsector comprende 36 proyectos de rehabilitación y mantenimiento, nueve proyectos de capacitación y asistencia técnica, 21 proyectos de enlace interestatal, cuatro proyectos regionales o subregionales y 14 proyectos nacionales prioritarios.

56. En 1987 participaron en la ejecución de los proyectos de transporte ferroviario los siguientes organismos: la OIT, la SADCC, la Comunidad Económica de Africa Occidental y la CEPA. Sus principales actividades se resumen en la secciones que figuran a continuación.

a) Organización Internacional del Trabajo

57. En 1987, la OIT inició un programa de capacitación profesional sobre el desarrollo de los sistemas de supervisión y mantenimiento de la infraestructura del transporte y sobre el fortalecimiento de las instituciones encargadas de las operaciones de mantenimiento del material rodante.

b) Conferencia de Coordinación del Desarrollo del Africa Meridional

58. Los proyectos ferroviarios de la SADCC que se terminaron o estaban en marcha en 1987 son los siguientes: el estudio sobre telecomunicaciones ferroviarias y señalización (en marcha); el estudio sobre manufactura de vagones de ferrocarriles (en marcha); el estudio sobre programas de capacitación ferroviaria (en marcha, se terminará en 1987) y la terminación de la línea central ferroviaria de Botswana, es decir, la sección fronteriza entre Francistown y la zona septentrional y las secciones Gaborone-Francistown (ambos en marcha).

59. Otras actividades en curso durante 1987:

a) Rehabilitación de instalaciones de telecomunicaciones por ferrocarril en Botswana; renovación del sistema ferroviario, también en Botswana; depósito de mantenimiento para los ferrocarriles de Botswana; rehabilitación del ferrocarril Mozambique-Swazilandia (estudio); y programa de emergencia de rehabilitación del ferrocarril Maputo-Chicualacuala (fase I);

b) Plan de Locomotoras, Material Rodante y Operaciones para la Línea de CFM de Chicualacuala (Limpopo) y Mozambique; mejoramiento de rieles y rehabilitación de la sección Beira-Machipanda; rehabilitación de rieles en la frontera Blantyre-Mozambique; rehabilitación de 536 kilómetros del ferrocarril Nacala-Cuamba en Mozambique; la rectificación permanente del desprendimiento de tierra (estudio terminado); mantenimiento motorizado de rieles; soldadura de carriles y reparaciones con soplete; dispositivos de energía solar; adquisición de locomotoras y vagones de mercancías, y plan de desarrollo de personal y facilidades de capacitación (informe concluido).

c) Comunidad Económica del Africa Occidental

60. La Comunidad Económica del Africa Occidental concluyó el estudio del proyecto sobre el plan para la extensión de interconexiones en el sistema de ferrocarriles, y lo presentó a su Conferencia de Ministros de Transporte y Comunicaciones, celebrada en Cotonou, Benin, los días 1° y 2 de diciembre de 1987.

d) Comisión Económica para Africa

61. Durante el año, la CEPA contribuyó en diversas formas al logro de los objetivos fundamentales del Decenio, principalmente con las tres actividades siguientes:

a) Un simposio organizado en junio en Addis Abeba, en colaboración con la Unión de Ferrocarriles Africanos, para examinar diversos problemas de gestión relacionados con el mantenimiento, la reparación y renovación de las líneas de ferrocarril. Al simposio asistieron 51 participantes;

b) Estudios realizados como parte del programa ordinario de trabajo de la CEPA, destinados a mejorar los sistemas de gestión ferroviaria, mediante la capacitación de personal en la aplicación de estos métodos. Ejemplos de aplicación en algunos ferrocarriles;

c) La firma de un acuerdo de cooperación entre la CEPA y la Unión de Ferrocarriles Africanos en julio de 1987.

3. Transporte marítimo (transporte y puertos)

62. En el transporte marítimo existen 38 proyectos determinados en el programa para la segunda fase del Decenio, a un costo estimado de 483 millones de dólares. Hay cinco proyectos de mantenimiento y rehabilitación, 19 proyectos de capacitación y asistencia técnica, tres proyectos de enlace interestatal, siete proyectos regionales o subregionales y cuatro proyectos nacionales prioritarios. Durante 1987, diversos organismos ejecutaron los siguientes proyectos de transporte marítimo:

a) Organización Internacional del Trabajo

63. La OIT siguió prestando servicios regionales de consultoría sobre transporte marítimo. En su oficina regional en Dar-es-Salaam, República Unida de Tanzania, se encuentra destacado un experto de la OIT, para ayudar a Africa en la esfera del transporte marítimo.

64. Asimismo, existen 70 proyectos portuarios a un costo estimado de 1.849,89 millones de dólares, de los cuales hay 17 proyectos de mantenimiento y rehabilitación, siete proyectos de capacitación y asistencia técnica, 13 proyectos de enlace interestatal, seis proyectos regionales o subregionales y 27 proyectos nacionales.

65. Durante el año que se examina, la OIT firmó un acuerdo con el Gobierno de Mozambique para ejecutar un proyecto destinado a establecer el Instituto de Capacitación Marítima de Mozambique en Maputo.

66. También durante 1987, la OIT ha continuado las siguientes actividades iniciadas previamente: servicios regionales de asesoramiento en cuestiones portuarias, destacados en Dar-es-Salaam, República Unida de Tanzania, información al Organismo Noruego de Desarrollo (NORAD) sobre la preparación de un documento de proyecto para establecer una escuela de capacitación portuaria en Maputo y sobre la mejora y el desarrollo de un centro de capacitación portuaria en la República Unida de Tanzania; evaluación de las necesidades de capacitación de personal portuario en Sierra Leona y un estudio de viabilidad para ampliar las instalaciones existentes de capacitación portuaria en el Senegal.

b) Organización Marítima Internacional

67. En 1987, la Organización Marítima Internacional prestó asistencia a Africa en las siguientes esferas: asistencia en capacitación marítima a Malawi; en Nigeria, la OMI inició el examen de la autorización de las leyes marítimas y se organizaron bajo sus auspicios dos seminarios regionales sobre busca y rescate marítimos y sobre el programa de vigilancia de la contaminación marina.

68. Se elaboró y aprobó un programa de seminarios y cursos prácticos a nivel regional sobre la facilitación del tráfico marítimo internacional, y en 1988 se celebrarán varios seminarios y cursos prácticos en los siguientes puertos: Assab (Etiopía); Beira y Maputo (Mozambique); Cotonou (Benin); Douala (Camerún); Banjul (Gambia); Lagos (Nigeria); Lomé (Togo), y Matadi (Zaire).

69. La OMI también prestó servicios de asesoramiento al Instituto de Capacitación Marítima de Mozambique en 1987, en consulta con el NORAD, que financia el proyecto; prestó asistencia a la dirección portuaria de Sierra Leona en forma de tres becas al Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte para obtener grados de especialización en asuntos marítimos, y organizó seminarios sobre la facilitación de los puertos de Africa occidental y central en 1987.

c) Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

70. La División de Transporte Marítimo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) prestó asistencia técnica y servicios de asesoramiento a los proyectos regionales en Africa que figuran a continuación: Academia Regional de Ciencias y Técnicas Marítimas, Abidján; asistencia en transporte de tránsito para la subregión del Africa meridional sin litoral; asistencia a la Conferencia Ministerial de Estados del Africa Occidental y Central; asistencia a la COBENAM, línea marítima nacional de Benin; fortalecimiento y modernización del sector de transporte marítimo en Africa oriental y meridional, y asistencia en materia de transporte a los países sin litoral.

d) Comunidad Económica del Africa Occidental

71. La Comunidad Económica del Africa Occidental estuvo preparando en 1987 su Código Marítimo (documento sobre políticas) para el establecimiento de una compañía de transporte marítimo, y realizó un estudio relacionado con las instalaciones portuarias en países de tránsito y la disponibilidad de suficientes servicios ferroviarios de enlace con los puertos.

e) Conferencia de Coordinación del Desarrollo del Africa Meridional

72. Se ejecutaron en 1987 los siguientes proyectos de transporte marítimo: desarrollo del transporte marítimo de países miembros de la UNCTAD; cooperación regional en transporte marítimo, y programa de desarrollo de la seguridad marítima para los Estados ribereños de la SADCC.

73. Con objeto de mejorar los servicios de transporte a los puertos de los países miembros de la SADCC, ésta llevó a cabo en 1987 dos estudios, uno relativo al transporte marítimo, compensación y expedición y otro al establecimiento de oficinas de información sobre transporte. Además, se ejecutaron los proyectos portuarios que figuran a continuación: proyectos de administración portuaria; estudio de viabilidad sobre la mejora del canal de entrada del puerto de Maputo; mejora de la estación de carga de carbón en Matola; equipo para la estación de contenedores y asistencia a la gestión; plan de desarrollo del transporte portuario en Beira; dragado de canales en el puerto de Beira; mejora de las asistencias de navegación; estación plurivalente y de manejo de contenedores; estudio sobre la construcción de una estación de carga de petróleo; mejora de las instalaciones de conservación en frío; estudio sobre la construcción de otras estaciones de carga de tabaco, de algodón, etc.; suministro de embarcaciones; diseño de la estación de contenedores para el puerto de Nacala, y fomento de puertos en Dar-es-Salaam, Lobito y Luanda.

f) Comisión Económica para Africa

74. En 1987, la secretaría de la CEPA llevó a cabo las actividades que figuran a continuación, en sus esfuerzos por seguir desarrollando este subsector: en septiembre de 1987 se celebró en Addis Abeba una reunión intergubernamental de expertos para estudiar el establecimiento de una conferencia ministerial sobre transporte marítimo para Africa oriental y meridional; asimismo, la CEPA trató de obtener financiación del PNUD para celebrar a principios de 1988 una conferencia preparatoria de países africanos sobre la Convención del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas; otras actividades de la CEPA en la esfera de los puertos, durante 1987, comprenden los servicios de asesoramiento, la asistencia técnica, un estudio sobre la mejora de las tasas de productividad portuaria, la publicación de directrices sobre capacitación de obreros y supervisores portuarios y un estudio sobre el equipo para el manejo de cargamentos, y la organización de la Reunión Intergubernamental de Jefes Ejecutivos Africanos de Puertos y Funcionarios Superiores sobre la mejora de las tasas de productividad en los puertos africanos. La CEPA también proporcionó servicios de asesoramiento.

g) Asociación de Gestión de Puertos en Africa del Norte

75. Se informó de que la Asociación ejecutó en 1987 los cuatro proyectos portuarios siguientes: HAP-60-001 - estudio sobre la planificación y el desarrollo de los puertos de Africa del Norte; HAP-60-002 - establecimiento de un centro subregional de capacitación (en marcha); HAP-60-003 - estudio sobre armonización de aranceles y HAP-60-004 - estudio sobre el desarrollo de la infraestructura portuaria.

h) Asociación de Gestión de Puertos del Africa Occidental y Central

76. En 1987, la Asociación celebró un seminario para sus puertos miembros sobre la simplificación de documentación en los puertos en Dakar, Senegal. Celebró también otros dos seminarios sobre seguridad marítima y, contaminación marítima, y sobre capacitación de instructores en la industria portuaria en Gambia y Benin, respectivamente.

i) Asociación de Gestión Portuaria del Africa Oriental y Meridional (PMAESA)

77. Durante 1987 la PMAESA finalizó el estudio sobre el establecimiento de una mancomunidad de dragado para los puertos del Africa oriental y meridional (HAP-60-006).

4. Transporte aéreo

78. En el programa para la segunda fase del Decenio, se cuenta con 94 proyectos de transporte a un costo estimado de 1.850 millones de dólares, clasificados en la forma siguiente: 20 proyectos de mantenimiento y rehabilitación; 26 proyectos de capacitación y asistencia técnica; 13 proyectos de enlace interestatal; dos proyectos regionales o subregionales, y 33 proyectos nacionales prioritarios. Ejecutaron proyectos de transporte aéreo en 1987 las organizaciones siguientes: la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), la CEPA, la SADCC y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

a) Comisión Africana de Aviación Civil

79. Durante el año sobre el que se informa, las actividades principales de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) fueron sus esfuerzos constantes por obtener firmas de la Convención sobre la Conferencia Africana sobre Tarifas Aéreas y ratificaciones a la misma y la organización de reuniones subregionales sobre una red coordinada de centros de mantenimiento y revisión de aviones en Africa.

b) Conferencia de Coordinación del Desarrollo del Africa Meridional

80. La SADCC ejecutó en 1987 los proyectos de transporte aéreos que figuran a continuación: un estudio de viabilidad sobre la cooperación regional en aviación civil; un estudio sobre la utilización coordinada de servicios de mantenimiento de aviones; un estudio sobre comunidad y leyes en la aviación civil, y una encuesta sobre las necesidades de capacitación y personal de aviación civil.

c) Comisión Económica para Africa

81. La CEPA prestó apoyo técnico a la CAFAC y a la Asociación de Líneas Aéreas Africanas en la formulación de políticas para mejorar el transporte aéreo africano y organizar el programa de trabajo. En el marco de la Declaración de Mbabane, la CEPA organizó una reunión del Comité de Transporte Aéreo en 1987, que examinó las tres esferas siguientes: fomento de las líneas aéreas transnacionales y operaciones conjuntas, intercambio de derechos de tráfico y el establecimiento de un banco regional de datos.

d) Organización de Aviación Civil Internacional

82. En 1987 se determinaron dos problemas importantes, a saber la escasez de personal capacitado y experimentado y la gran falta de instalaciones y servicios de comunicaciones, lo cual a su vez afectaba la prestación de servicios de tráfico aéreo, meteorológicos, de busca y rescate y de información aeronáutica. Con objeto de seguir ayudando a los Estados, la OACI dedicó sus esfuerzos a elaborar proyectos

de asistencia técnica para aquellos Estados que mayor necesidad tienen de ellos en el nuevo ciclo de programación del PNUD (1987 a 1991), con algunos resultados notables. Esto ha ayudado a superar la escasez del personal y ha proporcionado la tan necesitada capacitación especializada, incluida la capacitación administrativa.

5. Transporte por vías de navegación interna

83. En la esfera del transporte por vías de navegación interna, existen 45 proyectos a un costo estimado de 326 millones de dólares, de los cuales 13 se ocupan de mantenimiento y rehabilitación, cuatro son proyectos de capacitación y asistencia técnica, 17 son proyectos de enlace interestatal, cinco son proyectos regionales o subregionales y seis, proyectos nacionales.

84. Únicamente la CEPA ha informado sobre actividades en este subsector. Prestó servicios de asesoramiento a Zambia respecto de la reorganización de la administración del puerto de Mpulungu en el Lago Tanganica y sobre la utilización óptima de las instalaciones y el personal portuarios. Organizó asimismo una reunión intergubernamental de expertos sobre el aprovechamiento de la cuenca del Río Zaire (Congo) en Kinshasa, Zaire, del 11 al 17 de noviembre de 1987.

B. COMUNICACIONES

1. Telecomunicaciones

85. En la esfera de las telecomunicaciones, hay 216 proyectos a un costo estimado de 2.692,20 millones de dólares. A continuación figura el desglose de los proyectos: 15 de rehabilitación y mantenimiento; cinco de asistencia técnica; 22 de capacitación; 75 regionales o subregionales, y 99 nacionales. En 1987 los siguientes organismos ejecutaron proyectos de telecomunicaciones.

a) Unión Africana de Correos y Telecomunicaciones

86. La Unión ejecutó los siguientes proyectos: el laboratorio para la reparación y calibración de instrumentos de medición en Lomé (Togo); el centro de supervisión y control de la radiodifusión (Níger), y el estudio de viabilidad para un Sistema Regional Africano de Comunicaciones por Satélite (RASCOM).

b) Conferencia de Coordinación del Desarrollo del Africa Meridional

87. Las actividades principales de la SADCC se realizaron en las siguientes esferas: estudios sobre la armonización de las comunicaciones por satélite; cursos de capacitación en la planificación del sistema nacional de telecomunicaciones; cursos sobre tecnologías de las comunicaciones por satélite; estación terrestre de clase A en la región de Lobito/Benguela; ampliación de los servicios internacionales de telecomunicaciones en Angola; un centro internacional de conmutación de tránsito en Gaborone; digitalización del sistema de central telefónica en Malawi y un enlace de microondas entre Mbeya-Karonga-Mzuzu, en Malawi y la República Unida de Tanzania.

c) Comisión Económica para Africa

88. En 1987 la CEPA prestó servicios de asesoramiento técnico a Zaire, Gambia y Uganda. Además, produjo tres publicaciones técnicas: la encuesta conjunta CEPA/UIT sobre necesidades de personal y capacitación en los países de la ECOWAS-E/ECA/CMU/8, de mayo de 1987; mejoramiento de las telecomunicaciones meteorológicas en Africa para elevar la calidad de la sección africana del sistema mundial de telecomunicaciones, en colaboración con la Organización Meteorológica Mundial (OMM) y la República Federal de Alemania - E/ECA/CMU/12, de diciembre de 1987, y las repercusiones económicas de los cambios tecnológicos sobre los sistemas y servicios africanos de telecomunicaciones - E/ECA/CMU/14, de diciembre de 1987.

89. En el marco de la cooperación técnica bilateral con la República Federal de Alemania, la CEPA organizó también, en colaboración con la UIT, un seminario sobre planificación de las telecomunicaciones rurales. Asimismo, en 1987 la CEPA siguió prestando apoyo técnico a la red PANAFTEL. Se prestó el mismo tipo de asistencia técnica al Sistema Regional Africano de Comunicaciones por Satélite, para alentar la participación de nacionales de todos los países africanos en el estudio del RASCOM.

2. Servicios postales

90. En el programa para la segunda fase del Decenio, existen 135 proyectos de servicios postales a un costo estimado de 522,95 millones de dólares. Se clasifican en la forma siguiente: tres proyectos de rehabilitación y mantenimiento; 10 proyectos de asistencia técnica; 15 proyectos de capacitación; 17 proyectos regionales o subregionales, y 89 proyectos nacionales. En 1987, los proyectos de servicios postales fueron ejecutados por los siguientes organismos:

a) Unión Africana de Correos y Telecomunicaciones

91. Sus actividades fueron: la organización de la distribución postal; el establecimiento de un comité permanente entre la Unión y las líneas aéreas; la realización de estudios sobre el establecimiento de una impresora de estampillas en Ouagadougou, Burkina Faso.

b) Unión Postal Africana

92. Para el año de 1987, y en el contexto de la ejecución de su programa cuatrienal de actividades, la UPA inició varias actividades operacionales y de capacitación. Además, la secretaria general de la UPA se puso en contacto con instituciones de financiación con objeto de exponerles las necesidades para el desarrollo postal de Africa. Las actividades operacionales comprenden la segunda reunión de la UPA y el Comité de Contratos de la Comisión Africana de Aviación Civil, la supervisión del tiempo de transporte para el correo aéreo y la organización de estadística postales. Las actividades de capacitación comprenden un curso sobre métodos de determinación de los costos y precios y una política de tarifas.

93. Con respecto a proyectos concretos se realizaron las siguientes actividades: contactos con el PNUD para financiar la ejecución del proyecto POP-32-003, titulado "Establecimiento de una escuela multinacional de formación postal en Beira". Se ha realizado ya el estudio de viabilidad y se está terminando el informe para su publicación.

c) Unión Panafricana de Telecomunicaciones

94. Las actividades de la UPT durante 1987 se concentraron principalmente en la Red Panafricana de Telecomunicaciones (PANAFTEL), el Sistema de Telecomunicaciones por Satélite para la región de Africa (RASCOM) y varias otras actividades operacionales. Con respecto a las operaciones y la extensión de PANAFTEL, las actividades de la secretaría en general se concentraron principalmente en el establecimiento de los enlaces faltantes, los itinerarios, las estructuras de tarifas y el mantenimiento.

95. Con respecto a la realización de PANAFTEL, continúan las negociaciones sobre la ejecución de proyectos para los siguientes enlaces: Sudán-Egipto; Nigeria-Camerún (cuenca del lago Chad); Rwanda y República Unida de Tanzania (Organización de la Cuenca Hidrográfica del Río Kagera-OCK); Rwanda-Uganda (OCK); Burundi-República Unida de Tanzania (OCK).

96. Se envió a todas las administraciones de los Estados miembros un cuestionario para actualizar la información sobre la utilización de la red. En este contexto, la Unión Panafricana de Telecomunicaciones colaboró con la UIT en las actividades preparatorias para la organización de la reunión de gerentes de tráfico celebrada en 1987. Siguen realizándose estudios con miras a armonizar las tarifas en Africa.

97. La Unión Panafricana de Telecomunicaciones participó en la reunión de organismos de supervisión, a fin de examinar las directrices para llevar a cabo estudios de viabilidad sobre el proyecto RASCOM a nivel nacional. Se confió a la UPT la responsabilidad de supervisar los estudios realizados en Angola, Malawi, la República Unida de Tanzania y Zambia.

98. A través de la UPT, en uno de los navíos de la compañía de transporte marítimo del Zaire, se instalaron señales de radio baliza para localizar desastres (RLS), dirigidas por IMMARSAT, con fines experimentales.

99. La UPT también participó en varios seminarios, presentando monografías. En el seminario sobre planificación de las telecomunicaciones rurales en Africa, celebrado en Harare, presentó un documento titulado "Perspectivas africanas para fomentar las telecomunicaciones rurales"; en el foro TELECOM 87, una monografía titulada "El proyecto RASCOM, la nueva dimensión de PANAFTEL: hacia una comunidad africana para el año 2000"; seminario y curso práctico regional sobre la planificación de radio y televisión de hiperfrecuencia y de ultrafrecuencia, celebrados en Dakar para permitir al personal africano de telecomunicaciones participan eficazmente en la labor del segundo período de sesiones de la conferencia regional sobre la planificación de la radio y televisión de hiperfrecuencia y ultrafrecuencia programada para 1989, y en la 21a. Conferencia anual de telecomunicaciones para la región de Africa oriental y meridional.

d) Unión Internacional de Telecomunicaciones

100. La Unión Internacional de Telecomunicaciones realizó varias actividades en 1987 en apoyo del Decenio del Transporte y las Comunicaciones en Africa, y las más importantes de ellas fueron:

a) La Conferencia de Administraciones Africanas de Telecomunicaciones: entre los resultados principales de la reunión estuvo la aprobación de la estrategia para el desarrollo de las telecomunicaciones, incluida la radiodifusión, hasta el año 2000;

b) La aplicación de la resolución de la Conferencia de Túnez sobre el desarrollo de las telecomunicaciones africanas: la UIT ha intensificado sus actividades para dar a conocer a los países miembros las resoluciones y recomendaciones de Túnez, y ayudar en su aplicación;

c) Red PANAFTEL: en su calidad de organismo de ejecución del proyecto PANAFTEL bajo la supervisión del Comité de coordinación de PANAFTEL, la UIT, en colaboración con el Gobierno de Etiopía, organizó en Addis Abeba una reunión de administradores africanos del tráfico y las telecomunicaciones;

d) Sistema de Telecomunicaciones por Satélite para la Región de Africa (RASCOM): desde la última reunión del Comité de Coordinación entre Organismos con la secretaría del programa del Decenio, ha avanzado exitosamente el proyecto RASCOM. En diciembre de 1987, se reunieron en Ginebra el Comité de Coordinación y el Sistema Regional Africano de Comunicaciones por Satélite. La UIT ha seguido supervisando las actividades de la oficina del proyecto, en su sede de Ginebra.

V. COOPERACION INTERNACIONAL Y APOYO PARA LA EJECUCION DEL PROGRAMA DEL DECENIO DEL TRANSPORTE Y LAS COMUNICACIONES EN AFRICA

101. Los países africanos, de conformidad con el compromiso contraído en la Asamblea de Jefes de Estado y de Gobierno de la OUA y en el 13° período extraordinario de sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas celebrado en 1986 sobre la crítica situación económica en Africa, han elaborado programas de reforma y recuperación destinados a estimular el crecimiento, diversificar sus economías y fomentar el proceso de desarrollo. Esta importantísima reforma estructural emprendida por muchos países africanos para resolver sus problemas de desarrollo no ha recibido suficiente apoyo de los donantes.

102. Africa está saliendo de una de las peores hambrunas de la historia reciente. Ha habido buenas precipitaciones en muchas partes de la región. Los ingresos per cápita deberán elevarse este año por primera vez desde 1980. Con todo, son pocos los motivos de regocijo. El Africa de bajos ingresos es más pobre en 1987 de lo que era hace una generación, en 1960. A pesar de cierta recuperación económica, el problema de la deuda sigue intensificándose en Africa. En la mayoría de los países, el total de la deuda excede ahora de la mitad del producto interno bruto. Los intentos de Africa por ayudarse seguirán fracasando si no cuenta con recursos adicionales procedentes de la comunidad internacional y de instituciones financieras.

103. La tasa de inversiones en Africa ha estado disminuyendo desde 1980 y se encuentra ahora entre las más bajas de las regiones en desarrollo. Por consiguiente, el sector del transporte y las comunicaciones también ha sido víctima de la situación económica prevalecte en Africa. El programa del Decenio declarado por la comunidad internacional, no ha recibido hasta la fecha, de los países donantes, ni la mitad de los recursos necesarios.
104. A sólo un año del fin del Decenio, todo lleva a pensar que el porcentaje de proyectos ejecutados será muy inferior a lo previsto y, sin el apoyo inmediato de la comunidad internacional, el sector del transporte y las comunicaciones seguirá tropezando con enormes dificultades.
105. El PNUD sigue encargado de financiar la Dependencia de Coordinación del programa del Decenio del Transporte y las Comunicaciones en Africa, además de los proyectos nacionales y regionales en la esfera del transporte y las comunicaciones. También ha sido uno de los principales contribuyentes al proyecto RASCOM. En 1987, asignó a la Comisión Económica para Africa una suma de 5 millones de dólares para la ejecución de proyectos regionales que figuraban en el programa del Decenio.
106. El programa para la segunda fase del Decenio consta de 1.048 proyectos para todos los sectores de transporte y comunicaciones, por un costo total estimado en 18.322 millones de dólares. Hasta la fecha, se ha otorgado financiación de 5.903 millones de dólares, o sea el 32% del costo total del programa. El análisis indica que, del total de la financiación obtenida, 3.664 millones de dólares, o sea el 62%, procede de fuentes externas, mientras que 2.239 millones, es decir el 38%, procede de países africanos. Esto indica que la comunidad internacional sólo ha contribuido con un 20% del total de recursos necesarios para el programa, mientras que los países africanos han financiado el 12% del programa, no obstante sus graves problemas económicos y el bajo nivel de recursos externos que reciben.
107. El cuadro 2 que figura a continuación ha sido preparado sobre la base de la información recibida de países africanos y de diversas publicaciones; en él figura un resumen de proyectos del programa para la segunda fase del Decenio para los que se ha obtenido financiación, por sector, y el porcentaje de la contribución de los países donantes y las instituciones financieras, en comparación con los países africanos, para la aplicación de dichos proyectos.
108. Como parte de sus esfuerzos por movilizar recursos para proyectos del Decenio, la CEPA había proyectado organizar durante el período que se examina dos reuniones de cofinanciación para proyectos en corredores de transporte en Africa oriental y Africa occidental. Sin embargo, las reuniones tuvieron que aplazarse a 1988.
109. Durante el período que se examina, diversos donantes e instituciones financieras proporcionaron apoyo financiero para el fomento del transporte y las comunicaciones en Africa. Dado que no fue posible obtener información sobre todos los contribuyentes, a continuación sólo se dan datos parciales.

Cuadro 2

Resumen de los proyectos del programa de la segunda fase del Decenio del Transporte y las comunicaciones en Africa que han recibido financiación, por sector, a diciembre de 1987

Sector	Total de proyectos en el programa			Financiación obtenida		Porcentaje del costo del programa		
	Número	Costo original en millones de dólares	Cifra revisada	Número de proyectos	1984 Exterior local en millones de dólares		1987	
Carreteras	236	5 099	5 193	130	1 097	499	1 596	31
Ferrocarriles	84	5 616	6 312	54	1 366	741	2 107	38
Transporte marítimo	38	486	487	4	11	4	15	3
Puertos	70	1 871	1 824	36	591	508	1 099	59
Transporte aéreo	94	923	1 000	42	80	179	259	28
Vías de navegación interna	45	332	332	7	7	21	28	9
Transporte multimodal	11	27	29	7	15	1	16	59
Total, transporte	578	14 354	15 177	280	3 167	1 953	5 120	38
Telecomunicaciones	215	2 685	2 774	87	414	175	589	22
Radiodifusión	120	760	636	50	57	84	141	20
Servicios postales	135	523	493	36	26	27	53	10
Total, comunicaciones	470	3 968	3 903	173	497	286	783	20
Total del programa	1 048	18 322	19 080	453	3 664	2 239	5 903	32

110. El Banco Mundial (Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento y Asociación Internacional de Fomento) proporcionó 499,5 millones de dólares para proyectos de transporte y comunicaciones en Africa durante el ejercicio fiscal 1987, de los cuales 346,7 millones de dólares se destinaron al transporte y 152,8 millones de dólares a las comunicaciones. La suma equivalía a 237,7 millones de dólares más que en el año fiscal 1986, o sea un 90% más, pero un 3,8% menos que en el año fiscal 1985.

111. Para los proyectos financiados por el Banco Mundial, proporcionaron cofinanciación adicional el Banco Africano de Desarrollo (BAfD), por 35 millones de dólares; la Caja Central de Cooperación Económica, 22,9 millones de dólares; el Fondo Europeo de Desarrollo (FED), 23 millones de dólares; el Fondo Africano de Desarrollo, 15,8 millones de dólares; la KfW, 15,3 millones de dólares; la asistencia oficial para el desarrollo, 13,4 millones de dólares; el Organismo Sueco de Desarrollo Internacional (OSDI), 11 millones de dólares; Italia, 10 millones de dólares; los Países Bajos, 3,9 millones de dólares; el Banco Comercial Neerlandés, 3,9 millones de dólares; la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID); 1,5 millones de dólares; la Live Aid/Ban Aid Foundation, 1,3 millones de dólares, y la GTZ, 1 millón de dólares.

112. El Banco Africano de Desarrollo (BAfD y FAD) proporcionó 180,44 millones de dólares para proyectos sobre transporte y comunicaciones en Africa. El sector del transporte recibió 131 millones de dólares, de los cuales se destinaron 101,8 millones de dólares a carreteras; 17 millones de dólares a transporte aéreo, 11,37 millones de dólares a proyectos multisectoriales y 860.000 dólares a puertos. El Banco también proporcionó 49,4 millones de dólares al sector de telecomunicaciones. En comparación con la asignación anterior (ejercicio fiscal 1984/1985) a este sector, se registró una disminución del 47,7% durante los ejercicios fiscales 1985-1986.

113. Para los proyectos financiados por el BAfD, han proporcionado cofinanciación: el Fondo Fiduciario Nigeriano, 9,9 millones de dólares; el SAFC, 11,9 millones de dólares; la AIF, 5,28 millones de dólares; la Dirección de Desarrollo de Ultramar, 4,71 millones de dólares; la Oficina de las Naciones Unidas para el Sahel (ONUS), 5,71 millones de dólares, y Noruega, 2,82 millones de dólares.

114. Además de financiar la Dependencia de Coordinación del Programa del Decenio, el PNUD ha seguido prestando apoyo financiero al desarrollo del transporte y las comunicaciones en Africa en el marco del cuarto ciclo de programación (1987-1991).

VI. ACONTECIMIENTOS, CUESTIONES Y PROBLEMAS ESPECIALES DE IMPORTANCIA OCURRIDOS DURANTE EL AÑO

115. Durante 1987 ocurrieron varios acontecimientos importantes que afectaron o se relacionaron con la ejecución del programa para la segunda fase del Decenio. La sequía y la crisis económica que habían ocupado la atención de los países africanos y la comunidad internacional en años anteriores, siguió siendo la principal preocupación durante este año.

116. Se inició en 1987 el estudio de viabilidad para el Sistema Regional Africano de Comunicaciones por Satélite (RASCOM) bajo la dirección de un Comité de Coordinación entre Organismos de carácter especial, que ha servido para unificar todos los estudios y proporcionar información sobre el desarrollo de las telecomunicaciones que conviene a las necesidades de Africa en los próximos 20 años. De conformidad con la resolución ECA/UNTACDA/Res.86/65 sobre el RASCOM, y la decisión adoptada por el Comité de Coordinación entre Organismos, se estableció una oficina de proyectos en la sede de la UIT, que empezó a funcionar en marzo de 1987. Además, se han creado en 48 países comités de coordinación multidisciplinarios nacionales para los que las administraciones nacionales de correos, teléfonos y telégrafos sirven de centro de coordinación, dirigidas por un coordinador nacional de las actividades de los miembros del Comité. A fin de garantizar la uniformidad de los estudios monográficos, la Oficina de Proyectos ha preparado directrices para realizar los estudios nacionales de viabilidad destinados a los diversos comités de coordinación nacionales. Las directrices fueron aprobadas en la 14a. reunión del Comité de Coordinación entre Organismos del RASCOM, celebrada en julio de 1987 en Addis Abeba. Se prevé que el estudio quede terminado en 1988.

117. De conformidad con la resolución ECA/UNTACDA/Res.86/64, aprobada por la Conferencia de Ministros Africanos de Transporte, Comunicaciones y Planificación en su quinto período de sesiones, celebrado en Harare, Zimbabwe en marzo de 1986, y en la que se reconoció el papel importante de las telecomunicaciones en el desarrollo socioeconómico y cultural de todos los países, se celebró en Túnez, en enero de 1987, la Conferencia sobre el Desarrollo de las Telecomunicaciones Africanas. El objetivo principal de la Conferencia era continuar la labor de la Conferencia sobre el Desarrollo de las Telecomunicaciones Mundiales y adoptar sus recomendaciones con miras a responder a las necesidades de la región africana. A este respecto, la Conferencia elaboró una serie de recomendaciones para el desarrollo de las telecomunicaciones en Africa durante los próximos cinco años y después. En particular, dichas recomendaciones exhortan a una actividad concertada en todos los frentes: a los bancos, para que proporcionen préstamos en condiciones favorables; a las organizaciones nacionales de desarrollo, como la CEPA y la UIT, para que presten la asistencia técnica necesaria; a los organismos intergubernamentales africanos para que den el impulso político necesario a este desarrollo, y a cada administración africana de telecomunicaciones para que ejecute las recomendaciones.
