



Генеральная Ассамблея
Экономический и Социальный Совет

Distr.
GENERAL

A/43/325
E/1988/54
27 April 1988
RUSSIAN
ORIGINAL: ENGLISH

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

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ
Вторая очередная сессия 1988 года
РЕГИОНАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Десятилетие транспорта и связи в Африке

Доклад Генерального секретаря

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты	Стр.
I. ОБЗОР И РЕЗЮМЕ	1 - 5	2
II. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПРОЕКТОВ ПРОГРАММЫ НА ВТОРОМ ЭТАПЕ ДЕСЯТИЛЕТИЯ	6 - 16	3
III. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПРОЕКТОВ РЕГИОНАЛЬНЫХ, СУБРЕГИОНАЛЬНЫХ И МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ СООБЩЕНИЙ	17 - 46	4
А. Транспорт	17 - 33	4
В. Связь	34 - 46	8
IV. ВКЛАД СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ И ДРУГИХ ОРГАНОВ, А ТАКЖЕ АФРИКАНСКИХ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПРОГРАММЫ ДЕСЯТИЛЕТИЯ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ В АФРИКЕ	47 - 100	11
А. Транспорт	47 - 84	11
В. Связь	85 - 100	18
V. МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО И ПОМОЩЬ В ЦЕЛЯХ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОГРАММЫ ДЕСЯТИЛЕТИЯ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ В АФРИКЕ	101 - 114	21
VI. ОСОБЫЕ СОБЫТИЯ, ВАЖНЫЕ ВОПРОСЫ И ПРОБЛЕМЫ ГОДА	115 - 117	25

* A/43/50.

I. ОБЗОР И РЕЗЮМЕ

1. До завершения Десятилетия транспорта и связи в Африке остался лишь один год, однако этот континент по-прежнему находится в тисках изнурительного экономического кризиса, и, как и в других секторах, перспективы достижения целей, изложенных в программах транспорта и связи остаются призрачными. В самом деле, темпы роста капиталовложений в странах Африки замедлились с 1980 года и в настоящее время являются самыми низкими среди регионов развивающихся стран. Таким образом, есть основания полагать, что программа Десятилетия будет выполнена в значительно меньшем объеме, чем планировалось.

2. Анализ темпов осуществления программы за год по подсекторам свидетельствует о значительном улучшении положения по сравнению с 1986 годом. В дорожном подсекторе, самом значительном по количеству проектов (236), показатель реализации проектов составил 66 процентов. В железнодорожном подсекторе осуществлялось на 9 проектов больше, чем в 1986 году. В области портового хозяйства в настоящее время осуществляется еще 4 проекта. Наибольших успехов по сравнению с 1986 годом удалось добиться в подсекторе морского транспорта, где, как сообщалось, 7 проектов были завершены и 2 других находились в стадии осуществления, в то время как в 1986 году был завершен лишь один проект. В секторе воздушного транспорта объем работ по реализации проектов был выполнен лишь на 61 процент. Хотя информация о 3 завершенных и 4 осуществляемых проектах в области внутреннего водного транспорта и свидетельствует о значительном шаге вперед по сравнению с 1986 годом, когда только один проект был завершен и 5 проектов осуществлялись, темпы реализации проектов все еще остаются очень низкими. В области электросвязи отмечался некоторый прогресс в темпах осуществления проектов: в 1987 году было завершено 63 процента проектов по сравнению с 36 процентами в 1986 году. Кроме того, незначительный прогресс отмечался в секторе радиовещания, где в стадии завершения находились 15 проектов (на 4 больше, чем в 1986 году) и 33 проекта находились в стадии осуществления (на 11 проектов больше, чем в 1986 году). В подсекторе почтовой связи в стадии осуществления находились 30 проектов по сравнению с 25 проектами в 1986 году.

3. Незначительное повышение темпов реализации проектов в 1987 году сопровождалось недостаточным ростом объемов помощи со стороны крупнейших финансирующих учреждений. Несмотря на то, что помощь Всемирного банка этому сектору была на 90 процентов выше, чем в 1986 году, она, тем не менее, оказалась на 3,8 процента меньше, чем в 1985 году, в связи с чем в течение двухгодичного периода изменения были незначительными. Что касается Африканского банка развития, то данные имеются лишь за период 1985–1986 годов, они свидетельствуют о сокращении помощи на 47,7 процента.

4. Усилия Экономической комиссии для Африки (ЭКА) по мобилизации ресурсов для программы Десятилетия завершились безрезультатно, и два совещания по вопросу о совместном финансировании проектов по созданию транзитного коридора между Восточной и Западной Африкой пришлось перенести на 1988 год. В связи с этим в течение рассматриваемого года каких-либо совещаний по вопросам о совместном финансировании проектов не проводилось.

5. Ряд специализированных учреждений и других органов Организации Объединенных Наций и африканских межправительственных организаций продолжали осуществление проектов и проведение деятельности в рамках Десятилетия; подробная информация об этой деятельности приводится в разделе IV настоящего доклада.

II. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПРОЕКТОВ ПРОГРАММЫ НА ВТОРОМ ЭТАПЕ ДЕСЯТИЛЕТИЯ

6. Как следует из представленной информации, в 1987 году был отмечен значительный прогресс по сравнению с 1986 годом в плане осуществления программы второго этапа Десятилетия. Согласно информации о положении дел с проектами, ЭКА смогла получить данные в отношении 789 проектов, или 75 процентов от общего количества проектов программы (1048). Имеющиеся данные свидетельствуют о том, что всего было завершено 164 проекта по сравнению с 117 в 1986 году. Было сообщено о том, что еще 303 проекта находятся в стадии осуществления. Ход осуществления проектов в каждом подсекторе приводится в краткой форме ниже, а также в таблице 1.

7. Дороги и автодорожный транспорт: этот подсектор, насчитывающий 236 проектов, является крупнейшим в программе. Была получена информация о положении дел с осуществлением 201 (85 процентов) проекта; в докладах за прошлый год содержится информация о 155 (66 процентов) проектах. Из этого общего числа 62 проекта, как сообщается, были завершены, и еще 70 проектов находятся в стадии осуществления, что позволяет вывести процент реализации проектов, равный 32. Предполагается, что еще 20 осуществляемых в настоящее время проектов будут завершены к концу 1988 года. Это будет означать, что 82 проекта из 236 (35 процентов) будут завершены в течение второго этапа Десятилетия.

8. Железнодорожный транспорт: была получена информация о ходе осуществления 70 проектов (пять проектов из утвержденной программы были аннулированы). Как и в прошлом году, было завершено 14 проектов, и еще 40 проектов находятся в стадии осуществления, что на 9 проектов больше, чем в прошлом году. Таким образом, в отношении осуществления проектов в этом подсекторе не было достигнуто какого-либо значительного улучшения.

9. Морской транспорт: из 38 проектов этого подсектора информация имела в отношении 13 проектов, т.е. на два больше, чем в 1986 году. В соответствии с имеющимися данными, семь проектов завершены и два находятся в стадии осуществления; в прошлом году было завершено лишь два проекта.

10. Порты: информация о ходе осуществления проектов имела в отношении 55 (79 процентов) из 70 проектов программы по этому подсектору. Девять проектов были завершены и еще 30 проектов находятся в стадии осуществления. Таким образом, со времени представления прошлогоднего доклада было завершено восемь проектов, касающихся портового хозяйства.

11. Воздушный транспорт: излагаемая ниже достоверная информация была получена в отношении 69 из 94 (73 процента) проектов этого подсектора: 11 проектов были завершены и 31 проект находился в стадии осуществления, исходя из чего показатель реализации проектов составляет 16 процентов. Таким образом, даже если все из 31 проекта, осуществленного в настоящее время, были бы завершены в 1988 году, то только 42 (45 процентов) проекта из 94 по программе были бы завершены к концу Десятилетия.

12. Внутренний водный транспорт: в этом секторе программы насчитывается 45 проектов, но информация о ходе осуществления этих проектов имеется лишь в отношении 19. Из этих 19 проектов, находящихся под контролем, два, как сообщается, завершены, пять находятся в стадии осуществления, что в итоге не является значительным достижением по сравнению с результатами за прошлый год, когда только один проект, как сообщалось в докладе, был завершен и пять находились в стадии осуществления. Таким образом, показатель реализации проектов по-прежнему очень низок. Даже если бы все осуществляемые в настоящее время 5 проектов были завершены в 1988 году, лишь только 7 проектов из 45 (16 процентов) были бы завершены в течение Десятилетия.

13. Смешанные перевозки: из 11 проектов программы этого подсектора информация имелась в отношении семи проектов: четыре проекта были завершены и два находились в стадии осуществления. Отсутствовала информация о ходе осуществления четырех региональных проектов.

14. Электросвязь: информация была представлена по 149 из 215 проектов в целом по этому подсектору. Этот показатель в отношении контролируемых проектов значительно возрос. Как следует из представленной информации, число завершенных проектов достигло 34, что составляет 23 процента контролируемых проектов. Еще 60 проектов, или 40 процентов контролируемых проектов, находятся в стадии осуществления.

15. Радиовещание: число контролируемых проектов в этом секторе возросло с 64 в прошлом году до 100 проектов в этом году, что составляет 83 процента от 120 проектов по программе. Всего завершено 15 проектов, и 33 проекта все еще находятся в стадии осуществления. Таким образом, к концу Десятилетия не будет завершена даже одна третья часть проектов этого сектора.

16. Почтовые службы: информация о ходе осуществления проектов имелась в отношении 115 из 135 проектов этого подсектора; в прошлом году информация была представлена по 74 проектам. Как следует из имеющихся данных, 6 проектов были завершены, и 30 проектов находятся в стадии осуществления, что не является значительным прогрессом по сравнению с результатами прошлого года, которые составили 6 и 25 проектов, соответственно.

III. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПРОЕКТОВ РЕГИОНАЛЬНЫХ, СУБРЕГИОНАЛЬНЫХ И МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ СООБЩЕНИЙ

A. ТРАНСПОРТ

1. Проекты межгосударственных сообщений

17. За нынешний отчетный период отмечается некоторое улучшение положения с осуществлением проектов этой категории, которые, по общему мнению, имеют чрезвычайно важное значение для физической интеграции континента. Ниже содержится информация о ходе осуществления этих проектов в 1987 году, в основе которой лежат данные, представленные секретариату ЭКА.

Таблица 1. Ход осуществления программы на втором этапе
Десятилетия транспорта и связи в Африке: 1987 год

	Общее количество проектов по программе		Число проектов, находящихся под контролем				Число заверенных к настоящему времени проектов				Число проектов, находящихся в стадии осуществления					
	1984 год	1985 год	1986 год	1987 год	1984 год	1985 год	1986 год	1987 год	1984 год	1985 год	1986 год	1987 год	1984 год	1985 год	1986 год	1987 год
Автомобильный транспорт	236	74	82	155	201	2	14	50	62	27	49	64	70			
Железнодорожный транспорт	84	23	31	58	70	0	2	16	14	7	19	31	40			
Морской транспорт	38	3	0	11	13	0	0	2	7	0	0	9	2			
Порты	70	18	38	55	55	0	1	1	9	1	14	26	30			
Воздушный транспорт	94	24	34	57	69	1	5	5	11	9	12	23	31			
Внутренний водный транспорт	45	5	7	17	19	0	0	1	2	1	3	5	5			
Смешанные перевозки	11	2	4	5	7	1	1	3	4	0	2	2	2			
Итого: транспорт	578	149	160	341	434	4	22	78	109	50	99	160	180			
Электросвязь	215	30	102	135	149	2	12	22	34	10	45	54	60			
Радиовещание	120	33	46	64	100	6	9	11	15	7	17	22	33			
Почтовая связь	135	33	53	74	115	1	3	6	6	4	14	25	30			
Итого: связь	470	104	201	273	364	9	24	39	55	30	72	102	123			
Итого: по программе	1 048	253	381	614	798	13	46	117	164	80	171	261	303			

18. Была представлена следующая информация о ходе осуществления региональных железнодорожных проектов: RAP-60-006, продолжается восстановление железнодорожной линии Эфиопия-Джибути, финансируемый Францией и Европейским фондом развития (ЕФР). Представлена информация о том, что на данном этапе завершены проекты железнодорожной линии между Объединенной Республикой Танзанией и Замбией – ТАЗАРА, RAP-60-013 и RAP-60-014 – проект закупки дизель-электрических магистральных локомотивов и замены локомотивных двигателей; эти проекты финансировались банком "Kreditanstalt fuer Wiederaufbau" (Банк реконструкции). Было сообщено также о завершении следующих проектов: RAP-60-001, Гвинея-Мали, обновление технико-экономического обоснования строительства железнодорожной ветки Курусса-Бамако (через Сигири); RAP-60-016, ТАЗАРА, приобретение маневровых локомотивов; и RAP-60-020, ТАЗАРА, строительство терминалов на новой станции Капири-Мпоши.

19. Была представлена информация о достигнутом прогрессе в осуществлении шести проектов ТАЗАРА: RAP-60-015, приобретение вагонов; RAP-60-017, различные работы по восстановлению путевого хозяйства; RAP-60-022, приобретение оборудования для карьеров; RAP-60-024, приобретение двух аварийных кранов и оборудования; RAP-60-025, поставки сигнального оборудования и оборудования электросвязи; и RAP-60-026, обеспечение возможностей обучения и финансирования обучения за границей в области новых технологий и управления. По-прежнему изыскиваются финансовые средства для двух железнодорожных проектов: RAP-60-018, восстановление поврежденной дождевыми паводками железнодорожной линии Млимба-Макубоко; и RAP-60-023, сооружение терминалов для хранения и обработки грузов на новой станции Капири-Мпоши. Был аннулирован проект ТАЗАРА RAP-60-019, осуществление дренажных работ вдоль 98-километрового железнодорожного пути Гвата-Фуга.

20. Была представлена также информация о ходе осуществления региональных портовых проектов в Северной Африке: NAP-60-001, исследование вопросов планирования и развития портов Северной Африки; NAP-60-002, создание субрегионального учебного центра для подготовки портовых кадров; NAP-60-003, исследование вопросов унификации тарифов в портах Северной Африки. Все эти проекты финансируются Европейским экономическим сообществом (ЕЭС).

21. Была представлена информация о ходе осуществления проектов электросвязи в рамках региональных проектов TEP-60-20, система ПАНАФТЕЛ Бурунди-Руанда-Объединенная Республика Танзания, и TEP-60-028, установление канала связи Кигали-Кампала между Руандой и Угандой. Все эти проекты финансируются Африканским банком развития (АФБР).

22. Была представлена информация о ходе осуществления следующих региональных почтовых проектов: POP-60-002, Всемирный почтовый союз (ВПС), создание в Браззавиле многонациональной школы по подготовке почтовых служащих; POP-60-003, ВПС, создание мастерских по изготовлению мелких предметов почтового оборудования; и POP-60-020, ВПС, подготовка африканских специалистов в области почтовой службы с целью содействия техническому сотрудничеству между развивающимися странами в Африке. Все эти проекты финансируются ПРООН.

2. Трансафриканские шоссейные дороги

23. В 1987 году удалось добиться следующего прогресса в сооружении шоссейных дорог.

а) Генеральный план автомобильных дорог Африки

24. Были окончательно доработаны основные контуры генерального плана автомобильных дорог Африки. Проект представлен правительству Италии для рассмотрения и финансирования. В сентябре 1987 года между ЭКА и Италией было подписано соглашение об исследовании генерального плана автомобильных дорог Африки в качестве составной части планируемого генерального транспортного плана для Африки. Предполагается, что исследование начнется в начале 1988 года, и к концу 1989 года африканским государствам-членам будет представлен согласованный и комплексный план континентальной сети шоссейных дорог.

б) Бюро по вопросам строительства трансафриканских магистралей

25. Конференция министров ЭКА, состоявшаяся в апреле 1987 года, приняла резолюцию 604 (XXII), в которой, среди прочего, приняла к сведению первое совместное совещание управлений трансафриканских шоссейных дорог, на котором Бюро по вопросам строительства трансафриканских магистралей ЭКА было предложено активизировать свою деятельность с целью облегчения финансового бремени африканских стран по содержанию нескольких бюро. Оно особенно обременительно для тех стран, которые входят в состав более чем одного управления и поэтому вынуждены платить несколько взносов.

26. Будучи убежденными в том, что одно бюро смогло бы надлежащим образом удовлетворить потребности африканских стран в активизации и укреплении мер, направленных на ускорение строительства сети трансафриканских шоссейных дорог с наименьшими затратами, по сравнению с отдельным бюро в каждом управлении трансафриканских шоссейных дорог, министры просили исполнительного секретаря ЭКА активизировать деятельность Бюро по вопросам строительства трансафриканских магистралей ЭКА и обеспечить его необходимыми ресурсами для эффективного функционирования. В соответствии с этой просьбой ЭКА подготовила проект документа по вопросу о финансировании для представления Программе развития Организации Объединенных Наций (ПРООН).

с) Управление трансафриканского шоссе Лагос-Момбаса

27. Совет управляющих Управления трансафриканского шоссе провел 6-10 января 1987 года в Киншасе совещание и определил проекты внутристрановых участков шоссейной магистрали Лагос-Момбаса и подъездных путей на основе результатов исследования состояния дорог, проведенного в прошлом году с помощью Бельгии.

28. К моменту подготовки этого доклада не было представлено никакой информации о ходе строительства трансвосточноафриканского, трансцентральноафриканского и транссахарского шоссе. К Экономическому сообществу западноафриканских государств (ЭКОВАС) и Управлению трансафриканских шоссейных дорог была обращена просьба представить доклад о ходе осуществления строительства трансзападноафриканской сети шоссейных дорог и трансафриканского шоссе Лагос-Момбаса.

3. Оптимальное развитие воздушного транспорта

29. Региональный технический комитет по вопросам развития воздушного транспорта провел 2-5 марта 1987 года в Аддис-Абебе свое третье совещание. В ходе совещания, среди прочего, была обсуждена проблема взаимного предоставления прав, касающихся воздушного сообщения. С тем чтобы содействовать обеспечению свободы воздушного сообщения, необходимого для оптимального развития воздушного транспорта, Комитет обсудил два документа: многостороннее соглашение и меморандум о взаимопонимании, касающиеся функционирования африканских авиалиний. Эти два документа, после внесения в них Комитетом поправок, были представлены пленарной сессии Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА), проведенной в мае-июне 1987 года в Браззавиле. Эти документы были приняты и введены в действие в ходе переговоров, что будет содействовать взаимному предоставлению необходимых прав в области воздушных сообщений, а также совместным операциям, соблюдая при этом интересы соответствующих авиакомпаний.

30. В отношении Африканской конференции по авиационным тарифам ЭКА провела в африканских странах ряд разъяснительных кампаний с целью обеспечения необходимого количества ратификаций для вступления в силу Конвенции об учреждении этой Конференции.

31. В рамках совместного проекта ЭКА/Всемирного банка о развитии транспорта в регионе к югу от Сахары ЭКА включила в программу этого проекта ряд мероприятий по развитию африканского воздушного транспорта.

4. Подготовка кадров в области транспорта

32. В течение рассматриваемого периода ЭКА завершила исследование по подготовке кадров и потребности в них в области транспорта. Это исследование было разбито на две части. В первой части рассматриваются кадровые вопросы и потребности в подготовке кадров в целом, а также смешанные перевозки. Вторая часть исследования охватывает все виды транспорта, а именно: автодорожный, железнодорожный, воздушный, внутренний, водный и морской. Два доклада по этому исследованию были направлены государствам-членам.

33. Помощь была оказана также Институту по вопросам управления для стран восточной и южной частей Африки в проведении курсов усовершенствования по вопросам управления железнодорожным транспортом для государств - членов Конференции по вопросам координации развития стран южной части Африки (ККРЮА) и в оценке курса обучения по вопросам эксплуатации, ремонта автодорожного транспорта и управления им.

В. СВЯЗЬ

1. Система ПАНАФТЕЛ

34. Панафриканская система электросвязи (ПАНАФТЕЛ) состоит из каналов электросвязи, соединяющих африканские страны. Связь по этим каналам осуществляется при помощи систем высококачественных микроволновых радиоустановок, подводного кабеля и спутниковых систем, задействованных в сеть международных узлов телефонной связи. Значение системы ПАНАФТЕЛ в достаточной степени подчеркивается в Лагосском плане действий, Десятилетии транспорта и связи Организации Объединенных Наций в Африке и Арушской декларации по вопросам развития электросвязи во всем мире.

35. В конце 1987 года было установлено или находилось в стадии монтажа более 40 микроволновых радиолинейных систем ОВЧ и УВЧ, а также 38 международных узлов телефонной связи. Кроме того, было проложено 8 тыс. километров подводного кабеля, смонтированы наземные станции космической связи в 41 стране.

36. В общем и целом 69 проектов, перечисленных в программе второго этапа Десятилетия, являются частью системы ПАНАФТЕЛ. Положение дел с этими проектами следующее: 6 проектов стоимостью в 32,5 млн. долл. США были завершены в течение 1987 года; 11 проектов, оцениваемые в 87,3 млн. долл. США, были завершены к концу 1986 года; 5 проектов стоимостью в 25,47 млн. долл. США находятся в стадии осуществления; кроме того, имеются 23 проекта стоимостью примерно в 98 млн. долл. США, из которых финансовыми средствами обеспечены лишь некоторые, для остальных же еще предстоит изыскать необходимые средства. Не поступило информации о ходе осуществления 17 проектов, оцениваемых приблизительно в 329 млн. долл. США.

37. Эти достижения стали возможны благодаря усилиям соответствующих стран при содействии и помощи со стороны различных региональных и субрегиональных организаций, таких, как ЭКА, Панафриканский союз электросвязи (ПАСЭ), Африканский почтово-телеграфный союз (АПТС), ЭКОВАС, Комиссия по транспорту и связи для южной части Африки (КТСЮА), Таможенный и экономический союз Центральной Африки (ЮДЕАК), Организация бассейна реки Кагера (ОБК) и Экономическое сообщество стран района Великих африканских озер (ЭСВАО), а также международных организаций, таких, как Международный союз электросвязи (МСЭ) и ПРООН, и ряда многосторонних и двусторонних финансовых учреждений.

38. Однако, несмотря на эти достижения, внутриафриканская связь все еще осуществляется через транзитные центры, расположенные вне Африки. Это объясняется частым сбоем оборудования и ненадежностью каналов системы ПАНАФТЕЛ, вызванными неквалифицированной эксплуатацией, недостатком запасных частей и топлива. Другими факторами, обуславливающими низкий уровень использования системы ПАНАФТЕЛ, являются отсутствие оперативных соглашений по тарифам и транзитных договоренностей, более притягательные транзитные тарифы, предлагаемые транзитными центрами, расположенными вне Африки, несоразмерность взаимных информационных обменов, сложность оборудования и проблемы координации передающих систем.

39. Этот вопрос подробно обсуждался на совещании руководителей служб электросвязи африканских стран, состоявшемся 3-7 декабря 1987 года в Аддис-Абебе. Определив проблемы, мешающие эффективно использовать систему ПАНАФТЕЛ, это совещание внесло ряд предложений и рекомендаций, направленных на более эффективное использование этой системы.

40. На начальных этапах осуществления проекта ПАНАФТЕЛ предоставлялась помощь и консультативные услуги. Это позволило добиться значительных капиталовложений, исчисляемых в несколько сотен млн. долл. США, вложенных африканскими странами, а также поступивших из международных источников. Однако, как отмечалось выше, уровень эксплуатации задействованной системы еще не является удовлетворительным, так как получаемые выгоды пока еще несоразмеримы с капиталовложениями. В связи с этим на третьем этапе осуществления проекта ПАНАФТЕЛ основное внимание, помимо оказания помощи с целью завершения строительства еще не смонтированных линий связи, в течение программного цикла ПРООН 1987-1991 годов будет уделяться эффективной эксплуатации и максимальному использованию имеющейся сети.

2. Региональная африканская система спутниковой связи (РАСКОМ)

41. В соответствии с мандатом, выданным на пятом совещании Конференции министров транспорта, связи и планирования африканских стран, состоявшемся в марте 1986 года в Хараре (Зимбабве), технико-экономическое обоснование возможности создания региональной африканской системы спутниковой связи (РАСКОМ) осуществляется под руководством специального Межучрежденческого координационного комитета (МКК- РАСКОМ).

42. В соответствии с резолюцией ECA/UNTACDA/Res.86/65 о РАСКОМе и решением МКК с марта 1987 года функционирует отделение проекта в штаб-квартире МСЭ. В 48 африканских странах были учреждены многодисциплинарные национальные координационные комитеты с ПТТ в качестве координационных центров, возглавляемых национальными координаторами для осуществления руководства и координации деятельности членов Комитета.

43. С целью обеспечения определенной степени единообразия пострановых исследований отделение проекта подготовило "Руководящие принципы проведения национальных технико-экономических обоснований" для использования их различными национальными координационными комитетами. Отделение провело также пять инструктажей для всех национальных координаторов, с тем чтобы подробно разъяснить им вышеназванные руководящие принципы.

44. Что касается финансирования, то удалось заполучить некоторую часть средств для осуществления проекта стоимостью 6 млн. долл. США. Предпринимаются все меры, направленные на урегулирование необходимых деталей, связанных с обеспечением недостающих средств.

3. Развитие людских ресурсов в области связи

45. В соответствии с резолюцией 38/150 Генеральной Ассамблеи от 19 декабря 1983 года ЭКА подготовила исследование о потребностях в профессиональной подготовке и рабочей силе в сфере связи и транспорта. В подсекторе электросвязи ЭКА совместно с МСЭ провели исследование о потребностях в профессиональной подготовке и рабочей силе для стран ЭКОВАС. В мае 1987 года был подготовлен всеобъемлющий доклад, впоследствии направленный государствам-членам. В подсекторе почтовой связи аналогичное исследование было осуществлено в основном для стран ЭКОВАС.

46. В рамках двусторонних соглашений о техническом сотрудничестве с Федеративной Республикой Германии ЭКА в сотрудничестве с МСЭ организовала второй семинар по вопросам планирования электросвязи для англоговорящих стран Африки. Основная цель семинара состояла в предоставлении работникам отделов планирования из африканских национальных организаций электросвязи возможности обменяться опытом в области конкретных вопросов планирования, развития и расширения системы электросвязи в сельских общинах со своими коллегами из африканских и промышленно развитых стран. Семинар был рассчитан также на оказание содействия работникам отделов планирования в определении оптимальных путей использования имеющихся и планируемых систем электросвязи с целью поощрения усилий в целях развития. В работе семинара приняли участие 32 представителя из 23 африканских стран, а также представители международных организаций и предприятий-изготовителей оборудования.

IV. ВКЛАД СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ И ДРУГИХ ОРГАНОВ, А ТАКЖЕ АФРИКАНСКИХ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПРОГРАММЫ ДЕСЯТИЛЕТИЯ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ В АФРИКЕ

A. ТРАНСПОРТ

1. Дороги и дорожный транспорт

47. С этим видом транспорта связано 236 проектов сметной стоимостью 5,2 млрд. долл. США. Проекты сгруппированы следующим образом: проекты в области эксплуатации и ремонта (42); проекты в области подготовки кадров и оказания технического содействия (9); проекты межгосударственных сообщений (126); региональные/субрегиональные проекты (7); проекты, пользующиеся национальным приоритетом (55).

48. Ниже содержится информация о деятельности различных специализированных учреждений и других органов Организации Объединенных Наций, а также африканских межправительственных организаций, проводимой в 1987 году:

а) Международная организация труда

49. В ходе отчетного периода Международная организация труда (МОТ) занималась профессиональной подготовкой кадров по вопросам развития систем контроля за транспортной инфраструктурой и ее эксплуатации. Было также оказано техническое содействие в том, что касается расширения организационных возможностей в плане эксплуатации и обслуживания парка дорожно-транспортных машин. В течение отчетного года было подготовлено резюме тематических исследований социальных и кадровых аспектов проблем городского пассажирского транспорта в отдельных городах Африки, в частности в Алжире, Аддис-Абебе, Касабланке, Абиджане, Дакаре, Лусаке, Хараре, Лагосе и Найроби.

50. В течение года МОТ проводила также следующие мероприятия:

а) Объединенная Республика Танзания: два проекта в области предоставления консультативных услуг, подготовки кадров и оказания технического содействия в связи с осуществлением программ эксплуатации дорог в отношении дорог в Танге и Мбее. МОТ также участвовала в проводимом Всемирным банком/ДАНИДА исследовании по вопросу о строительстве сельскохозяйственных вспомогательных дорог;

б) Замбия: работы с применением ручного труда по улучшению сети вспомогательных дорог и их эксплуатации;

в) Уганда: оперативная поддержка в том, что касается вспомогательных дорог, и подготовка кадров;

г) Кабо-Верде: оказание содействия в осуществлении программы трудоемких работ.

b) Западноафриканский банк развития

51. Банк выделил 8,2 млн. долл. США на строительство дороги Бундиали-Тингрела в Кот-д'Ивуаре.

c) Экономическая комиссия для Африки

52. ЭКА внесла в 1987 году следующий вклад в осуществление программы Десятилетия:

a) оказала консультативные услуги Сьерра-Леоне в проведении обзора и оценки проблем организационного и оперативного характера, с которыми сталкивается ее корпорация дорожного транспорта;

b) предоставила в ответ на просьбы, высказанные государствами - членами зоны преференциальной торговли (ЗПТ) и Межправительственным органом по вопросам засухи и развития (МОВЗР), технические чертежи на строительство линии межгосударственного сообщения между Джибути, Эфиопией, Сомали и Суданом;

c) оказала консультативные услуги Эфиопии в определении возможности повышения потенциала ее управления дорожного транспорта в области планирования, программирования и развития служб страны, занимающихся дорожным транспортом;

d) приняла участие в седьмом заседании Совета управляющих ТАШ, состоявшемся в Киншасе в марте 1987 года, и оказала консультативную помощь технического характера по вопросу создания секретариата;

e) организовала проведение четвертого заседания по вопросу эксплуатации дорог в Африке, которое состоялось в Хараре, Зимбабве, 7-11 декабря 1987 года.

d) Конференция по вопросам координации развития стран южной части Африки

53. В 1987 году под эгидой вспомогательного органа ККРЮА, отвечающего за транспорт и связь, - Комиссии по транспорту и связи для юга Африки (КТСЮА) - осуществлялись следующие проекты: повышение интенсивности дорожного движения и развитие транспорта и подготовка кадров для Свазиленда, Объединенной Республики Танзании и Замбии; развитие дорожной сети в странах ККРЮА.

e) Экономическое сообщество западноафриканских стран

54. В течение отчетного года ЭКОВАС главное внимание уделяло разработке технико-экономического обоснования для тех участков Трансзападноафриканской сети шоссежных дорог (Лагос-Нуакшот), на которые не имелось проектной документации. Оно организовало также проведение следующих заседаний: по вопросу о прибрежном шоссе, связывающем Бенин, Гану и Того, целью которого было обсуждение хода строительства упомянутого прибрежного шоссе; консультативного заседания по вопросу о строительстве трансзападноафриканского шоссе; первого заседания представителей министерств, отвечающих за деятельность таможи, охрану границ, и представителей торговых палат и Союза организаторов дорожного транспорта; консультативного заседания компаний, занимающихся страхованием и перестрахованием.

2. Железные дороги и железнодорожный транспорт

55. С железнодорожным транспортом связано 84 проекта сметной стоимостью 5,6 млрд. долл. США. Программа подсектора включает в себя 36 проектов в области ремонта и эксплуатации, 9 проектов в области подготовки кадров и оказания технического содействия, 21 проект межгосударственных сообщений, 4 региональных/ субрегиональных проекта и 14 проектов, пользующихся национальным приоритетом.

56. В 1987 году в осуществлении проектов в области железнодорожного транспорта участвовали: МОТ, ККРЮА, Западноафриканское экономическое сообщество (ЗАЭС) и ЭКА. Краткое изложение основных видов их деятельности дается в следующих разделах.

а) Международная организация труда

57. В 1987 году МОТ осуществила программу профессиональной подготовки по вопросам развития систем контроля за транспортной инфраструктурой и ее эксплуатации, а также по вопросам укрепления учреждений, отвечающих за эксплуатацию и текущий ремонт подвижного железнодорожного состава.

б) Конференция по вопросам координации развития стран южной части Африки

58. К проектам ККРЮА в области железнодорожного транспорта, которые в 1987 году либо были осуществлены, либо находились в стадии осуществления, относились: исследование по вопросам железнодорожной телесвязи и сигнализации (в стадии осуществления); исследование по вопросу изготовления вагонов (в стадии осуществления); исследование по вопросу программы подготовки специалистов для работы на железных дорогах (в стадии осуществления, должно было быть завершено в 1987 году); ремонт главной железнодорожной линии в Ботсване, а именно: участков Френсисстаун-северная граница и Габороне-Френсисстаун (проекты по обоим участкам находятся в стадии осуществления).

59. Другими направлениями деятельности, которая осуществлялась в 1987 году, являлись:

а) ремонт средств железнодорожной телесвязи в Ботсване; возобновление движения (также в Ботсване); ремонт депо по техническому обслуживанию для железных дорог Ботсваны; ремонт железной дороги Мозамбик-Свазиленд (исследование); ремонт железной дороги Мапуту-Чичуалакуала (этап I чрезвычайной программы);

б) локомотивный парк, подвижной состав и план деятельности для линии Южной Чичуалакуалы (Лимпопо) железных дорог Мозамбика; модернизация пути и ремонт участка Бейра-Мачипанда; ремонт пути на участке Блантаир-мозамбикская граница; ремонт 536-километрового участка железной дороги Накала-Куамба в Мозамбике; текущие работы по борьбе с обвалами (исследование завершено); текущее содержание пути с использованием механизмов; сварка рельсов и ремонтно-сварочные работы; использование солнечной энергии; закупка локомотивов и вагонов; план развития людских ресурсов и материальная база для подготовки кадров (подготовка доклада завершена).

с) Западноафриканское экономическое сообщество

60. Западноафриканское экономическое сообщество завершило разработку технико-экономического обоснования проекта, предусматривающего удлинение участков, объединяющих сеть железных дорог. Исследование было представлено Конференции министров транспорта и связи стран Сообщества, сессия которой состоялась в Котону, Бенин, 1-2 декабря 1987 года.

д) Экономическая комиссия для Африки

61. В течение года ЭКА различным образом содействовала достижению основных целей Десятилетия, прежде всего через посредство следующих трех видов деятельности:

а) организация в июне в Аддис-Абебе совместно с Союзом африканских железных дорог симпозиума по рассмотрению различных проблем эксплуатации, касающихся содержания, капитального ремонта и восстановительного ремонта железных дорог. В работе симпозиума принял участие 51 участник;

б) проведение исследований в рамках обычной программы работы ЭКА в целях совершенствования систем эксплуатации железных дорог, подготовки персонала по вопросам применения соответствующих методов. Примеры применения этих методов на отдельных железных дорогах;

с) подписание соглашения о сотрудничестве между ЭКА и Союзом африканских железных дорог (САЖД), которое состоялось в июле 1987 года.

3. Морской транспорт (перевозка грузов и порты)

62. В области морских перевозок существует 38 вошедших в программу второго этапа Десятилетия проектов сметной стоимостью 483,0 млн. долл. США. Имеется 5 проектов, связанных с эксплуатацией и ремонтом, 19 проектов в области подготовки кадров и оказания технического содействия, 3 проекта межгосударственных сообщений, 7 региональных/субрегиональных проектов и 4 проекта, пользующихся национальным приоритетом. В течение 1987 года различные учреждения выполняли в области морских перевозок следующие проекты:

а) Международная организация труда

63. МОТ продолжала оказывать на региональном уровне консультативные услуги по вопросам, касающимся морского транспорта. Эксперт МОТ находится в региональном отделении МОТ в Дар-эс-Саламе, Объединенная Республика Танзания, в целях оказания содействия африканским странам в области морского транспорта.

64. Имеется 70 проектов, касающихся портов, сметной стоимостью 1 849,89 млн. долл. США; из них 17 - проекты в области эксплуатации и ремонта, 7 - проекты в области подготовки кадров и оказания технического содействия, 13 - проекты межгосударственных сообщений, 6 - региональные/субрегиональные проекты и 27 - национальные проекты.

65. В течение отчетного года МОТ подписала соглашение с правительством Мозамбика об осуществлении проекта, предусматривающего открытие в Мапуту института инженеров морского транспорта Мозамбика.

66. В 1987 году МОТ продолжала также ранее начатую деятельность: региональная консультативная служба по вопросам деятельности портов, находящаяся в Дар-эс-Саламе, Танзания; предоставление информации Норвежскому агентству международного развития (НАРАД) о разработке проектной документации на строительство в Мапуту школы по подготовке портовых рабочих и об улучшении деятельности и развитии центра по подготовке портовых рабочих, действующего в Объединенной Республике Танзании; проведение оценки потребностей Сьерра-Леоне, в том что касается подготовки портовых рабочих, и анализ экономической целесообразности расширения существующей в Сенегале материальной базы для подготовки портовых рабочих.

b) Международная морская организация

67. Содействие, оказанное в 1987 году Международной морской организацией (ИМО) странам Африки, включало в себя: помощь Малави в подготовке кадров для морского транспорта; пересмотр и обновление ИМО морского законодательства Нигерии; проведение под эгидой ИМО двух региональных семинаров по вопросам поиска и спасания на море и деятельности в рамках программы МАРПОЛ.

68. Была разработана и утверждена программа проведения региональных семинаров/практикумов по проблемам упрощения международного морского судоходства, и в 1988 году будет проведена серия семинаров/практикумов в следующих портах: Асэб (Эфиопия); Бейра и Мапуту (Мозамбик); Котону (Бенин); Дуала (Камерун); Банджул (Гамбия); Лагос (Нигерия); Ломе (Того); Матади (Заир).

69. В 1987 году ИМО, в консультации с НОРАД, которое финансирует проект, оказала также консультативные услуги Институту инженеров морского транспорта Мозамбика; оказала содействие Управлению портов Сьерра-Леоне, предоставив три стипендии для подготовки в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии специалистов на уровне капитанов; организовала проведение в 1987 году семинаров по вопросам обеспечения условий для функционирования портов Западной/Центральной Африки.

c) Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию

70. Отдел морских перевозок Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) оказал техническое содействие и консультативные услуги следующим региональным проектам в Африке: региональной Морской академии науки и техники, Абиджан; "Оказание содействия в транзитных перевозках странам южноафриканского субрегиона, не имеющим выхода к морю"; "Оказание содействия Конференции министров морского транспорта стран Западной и Центральной Африки"; оказание содействия КОБЕНАМ - национальной судоходной линии Бенина; укрепление и модернизация сектора морского транспорта в странах Восточной Африки и южной части Африки; оказание содействия странам, не имеющим выхода к морю, в области транзитных перевозок.

d) Западноафриканское экономическое сообщество

71. В 1987 году Западноафриканское экономическое сообщество занималось разработкой Морского кодекса (основного документа) Сообщества в целях создания судоходной компании Сообщества, а также проведением исследования, касающегося портовых сооружений в странах транзита и наличия адекватного железнодорожного сообщения для транспортировки грузов в порты и из портов.

е) Конференция по вопросам координации развития стран южной части Африки

72. В 1987 году в области судоходства были осуществлены следующие проекты: развитие судоходства в странах - членах ЮНКТАД; региональное сотрудничество в области судоходства; программа повышения степени безопасности на море для прибрежных государств - участников ККРЮА.

73. В целях повышения уровня транспортных услуг по транспортировке грузов в порты и из портов стран - участниц ККРЮА в 1987 году последняя провела два исследования по вопросам деятельности судоходных, клиринговых и экспедиционных агентств и создания бюро транспортной информации. Кроме того, были осуществлены следующие проекты, связанные с портами: проекты по управлению портами; технико-экономическое обоснование работ по углублению входного фарватера порта Мапуту; модернизация угольного терминала в Матоле; оказание содействия в оборудовании контейнерных терминалов и эксплуатации; план развития транспортной инфраструктуры порта Бейра; дноуглубительные работы фарватера порта Бейра; модернизация навигационного оборудования; многоцелевой терминал для обработки контейнеров; исследование по вопросу о строительстве нефтяного терминала; модернизация холодильного оборудования хранилищ; исследование по вопросу строительства других терминалов, например, терминалов для погрузки и выгрузки табака, хлопка и т.д.; поставка морских судов; разработка проекта контейнерного терминала для порта Накала; развитие инфраструктуры портов Дар-эс-Салама, Лобито и Луанды.

ф) Экономическая комиссия для Африки

74. В 1987 году секретариатом ЭКА в рамках его усилий по дальнейшему развитию этого подсектора были осуществлены следующие виды деятельности: в сентябре 1987 года в Аддис-Абебе было проведено межправительственное заседание экспертов по вопросам учреждения Конференции министров морского транспорта стран восточной и южной частей Африки; ЭКА также предпринимала меры в целях привлечения средств ПРООН для начального этапа деятельности; в начале 1988 года проведена подготовительная конференция африканских стран по вопросу о Конвенции о кодексе поведения линейных конференций; другие виды деятельности, осуществленной в 1987 году ЭКА в области портов, включали в себя консультативные услуги, техническое содействие, исследование по вопросу повышения эффективности работы портов, опубликование руководящих принципов по вопросам подготовки докеров/работников, осуществляющих контроль, и исследование по вопросу функционирования оборудования, используемого для погрузочно-разгрузочных работ; организация межправительственного заседания начальников портов и старших должностных лиц африканских стран по вопросу повышения эффективности работы портов африканских стран. ЭКА также оказывала консультативные услуги.

г) Ассоциация по эксплуатации портов стран Северной Африки (АЭПСА)

75. Было сообщено, что АЭПСА в 1987 году осуществляла следующие четыре проекта, касающиеся портов: НАР-60-001 - "Исследование по вопросу планирования и развития инфраструктуры портов Северной Африки"; НАР-60-002 - "Создание субрегионального учебного центра (в стадии осуществления); НАР-60-003 - "Исследование по вопросу согласования тарифов"; НАР-60-004 - "Исследование по вопросу развития инфраструктуры портов".

h) Ассоциация по эксплуатации портов стран Западной и Центральной Африки (АЭПЦА)

76. В 1987 году АЭПЦА провела в Дакаре, Сенегал, семинар для представителей своих портов – членов по вопросу упрощения документации, используемой в портах (ФАЛ). Кроме этого она провела также два семинара по вопросам безопасности на море и загрязнения и подготовки портовых инструкторов в Гамбии и Бенине, соответственно.

i) Ассоциация по эксплуатации портов восточной и южной частей Африки (АЭПВЮА)

77. В течение 1987 года АЭПВЮА закончила исследование по вопросу о возможности создания объединения для проведения дноуглубительных работ в портах стран восточной и южной частей Африки (НАР-60-006).

4. Воздушный транспорт

78. В программе, рассчитанной на второй этап Десятилетия, в области воздушного транспорта предусматривается осуществление 94 проектов сметной стоимостью 1,85 млрд. долл. США, которые классифицируются следующим образом: 20 проектов в области эксплуатации и ремонта; 26 проектов в области подготовки кадров и оказания технического содействия; 13 проектов межгосударственных сообщений; 2 региональных/субрегиональных проекта; 33 проекта, пользующихся национальным приоритетом. В 1987 году проекты, касающиеся воздушного транспорта, осуществляли следующие организации: АФКГА, ЭКА, ККРЮА и Международная организация гражданской авиации (ИКАО).

a) Африканская комиссия по гражданской авиации

79. В течение отчетного года деятельность Африканской комиссии по гражданской авиации (АФКГА) в основном заключалась в продолжении осуществления усилий по обеспечению подписания и ратификации Конвенции об Африканской конференции по авиационным тарифам (АФРКАТ) и организации субрегиональных заседаний по вопросу создания в Африке скоординированной системы центров по обслуживанию и ремонту самолетов.

b) Конференция по вопросам координации развития стран южной части Африки

80. В 1987 году ККРЮА осуществила следующие проекты в области воздушного транспорта: исследование по вопросу об экономической целесообразности регионального сотрудничества в области гражданской авиации; исследование по вопросу скоординированного использования материальной базы по обслуживанию самолетов; исследование, касающееся создания сообщества и разработки законодательства в сфере гражданской авиации; кадры гражданской авиации и анализ требований, предъявляемых к их подготовке.

c) Экономическая комиссия для Африки

81. При разработке политики, направленной на развитие воздушного транспорта в Африке, и программы работы организации ЭКА оказала техническое содействие АФКГА и Ассоциации авиакомпаний африканских стран (АААС). В рамках Мбабанской декларации ЭКА в 1987 году организовала проведение заседания Комитета по воздушному

транспорту, в центре внимания которого находились три вопроса, а именно: содействие открытию многонациональных авиалиний и осуществлению совместной деятельности, взаимное предоставление прав, связанных с воздушным движением, и создание регионального банка данных.

d) Международная организация гражданской авиации

82. Двумя основными проблемами, выявленными в 1987 году, явились нехватка квалифицированных и опытных кадров и отсутствие условий и возможностей для обеспечения услуг в области связи, что в свою очередь отрицательно сказалось на обеспечении услуг, связанных с управлением движения самолетов, определением метеорологических условий, обеспечением поисково-спасательных операций, а также предоставлением аэронавигационной информации. С тем чтобы обеспечить продолжение оказания помощи государствам, ИКАО предприняла ряд усилий по разработке проектов оказания технического содействия государствам, в которых она аккредитована, сделав основной упор на новом цикле программирования ПРООН (1987-1991 годы), и достигла существенных результатов. Это содействовало преодолению последствий нехватки кадров и позволило обеспечить получение весьма необходимой специализированной подготовки, включая подготовку по вопросам управления.

5. Внутренний водный транспорт

83. В области внутреннего водного транспорта имеется 45 проектов сметной стоимостью 326 млн. долл. США, из которых 13 проектов - проекты, касающиеся эксплуатации и ремонта, 4 - подготовки кадров и оказания технического содействия, 17 - проекты межгосударственных сообщений, 5 - региональные/субрегиональные проекты и 6 - национальные проекты.

84. О деятельности в этом подсекторе сообщила лишь ЭКА. Она оказала консультативные услуги Замбии в реорганизации управления порта Мпулунгу на озере Танганьика и обеспечении оптимального использования портовых сооружений и рабочей силы. Она организовала также 11-17 ноября 1987 года в Киншасе, Заир, межправительственное заседание экспертов по вопросу развития речного бассейна Конго/Заир.

В. СВЯЗЬ

1. Электросвязь

85. В области электросвязи предусмотрено 216 проектов проектной стоимостью 2 692,2 млн. долл. США. Эти проекты можно классифицировать следующим образом: 15 проектов по ремонту и техническому обслуживанию, 5 проектов по технической помощи, 22 проекта по подготовке кадров, 75 проектов регионального/субрегионального значения, 99 проектов национального значения. В 1987 году в осуществлении проектов в области электросвязи участвовали следующие учреждения:

a) Африканский союз почт и электросвязи

86. АСПЭ выполнял следующие проекты: лаборатория по ремонту и калибровке измерительных приборов в Ломе (Того), Центр по наблюдению и контролю за радиовещанием (Нигер), подготовка технико-экономического обоснования для создания региональной африканской системы спутниковой связи (РАСКОМ).

b) Конференция по координации экономического развития юга Африки

87. Основная деятельность ККЭРЮА осуществлялась по следующим направлениям: исследование по вопросам координации использования спутниковой связи, учебные курсы по планированию в отношении национальных сетей электросвязи, курс по технологии спутниковой связи, наземная станция класса "А" в районе Лобиту – Бенгела, расширение службы международной электросвязи в Анголе, транзитная международная телефонная станция в Габороне, переводение на работу в цифровом режиме линии связи в Малави, линия микроволновой связи Мбея – Каронга – Мзузу в Малави/Объединенной Республике Танзания.

c) Экономическая комиссия для Африки

88. В 1987 году ЭКА оказывала технические консультативные услуги Заиру, Гамбии и Уганде. Кроме того, ЭКА было выпущено три технических публикации: по результатам исследования потребностей стран – членов ЭКОВАС в отношении людских ресурсов и их профессиональной подготовки (подготовлена совместно ЭКА и МСЭ, E/ECA/CMU/8, май 1987 года), о совершенствовании сети электрометеосвязи в Африке в целях совершенствования африканского участка глобальной системы электросвязи (подготовлена в сотрудничестве со Всемирной метеорологической организацией (ВМО) и Федеративной Республикой Германии (ФРГ), E/ECA/CMU/12, декабрь 1987 года), и по вопросу об экономических последствиях развития техники для систем и служб электросвязи в Африке (E/ECA/CMU/14, декабрь 1987 года).

89. В рамках двустороннего технического сотрудничества с ФРГ ЭКА, в сотрудничестве с МСЭ, организовала также семинар по вопросам планирования электросвязи в сельских районах. В 1987 году ЭКА продолжала также обеспечивать техническую помощь в рамках сети ПАНАФТЕЛ. Аналогичное техническое содействие оказывалось также РАСКОМ, с тем чтобы привлекать граждан каждой африканской страны к участию в подготовке исследования в отношении РАСКОМ.

2. Почтовая служба

90. В программе на второй этап Десятилетия предусмотрено 135 проекта в области почтовой службы сметной стоимостью 522,95 млн. долл. США. Они классифицируются следующим образом: 3 проекта по ремонту и техническому обслуживанию, 10 проектов по технической помощи, 15 проектов по подготовке кадров, 17 региональных/ субрегиональных проектов и 89 национальных проектов. В 1987 году проекты в области почтовой службы осуществлялись учреждениями, перечисленными ниже:

a) Африканский союз почт и электросвязи

91. Союз занимался следующей деятельностью: организация пересылки почтовых отправок, создание постоянного комитета с участием представителей Африканского союза почт и электросвязи и авиакомпаний, подготовка исследования по вопросу об установке в Уагадугу (Буркина-Фасо) пресса по печатанию марок.

b) Панафриканский почтовый союз

92. В 1987 году ПАПС осуществил ряд оперативных мероприятий и мероприятий по подготовке кадров в рамках своих планов на этот год и четырехгодичной программы деятельности. Помимо проведения этих мероприятий генеральный секретариат ПАПС налаживал контакты с финансовыми учреждениями, преследуя цель донести до них осознание потребностей развития почтовой службы в Африке. Оперативная деятельность включала проведение второго совещания Комитета ПАПС/АААС по контрактам, контроль за сроками доставки авиапочты и организацию статистического почтового учета. В рамках деятельности по подготовке кадров был проведен учебный курс по методам определения расходов/установления цен и тарифной политике.

93. Конкретные мероприятия по конкретным проектам: налаживались контакты с ПРООН в целях обеспечения финансовых средств на реализацию проекта POP-32-003 "Создание многонациональной школы для подготовки почтовых работников в Бейре". Подготовлено технико-экономическое обоснование для проекта, и соответствующий доклад готовится к публикации.

c) Панафриканский союз электросвязи

94. Деятельность ПАСЭ в 1987 году касалась в основном сети ПАНАФТЭЛ, региональной африканской системы спутниковой связи (РАСКОМ), а также проведения ряда оперативных мероприятий. В плане обеспечения функционирования ПАНАФТЭЛ и ее расширения работа генерального секретариата сосредоточивалась в основном на контроле за вводом в эксплуатацию недостающих линий связи, маршрутизацией, применением системы тарифов и техническим обслуживанием.

95. Что касается внедрения ПАНАФТЭЛ, то в настоящее время ведутся переговоры об осуществлении проектов по вводу в эксплуатацию следующих линий: Судан – Египет, Нигерия – Камерун (бассейн озера Чад), Руанда – Объединенная Республика Танзания (Организация бассейна реки Кагера (ОБК), Руанда – Уганда (ОБК), Бурунди – Объединенная Республика Танзания (ОБК).

96. Соответствующим ведомствам всех государств-членов был разослан вопросник, призванный обновить информацию о том, как используется существующая сеть. В этой связи ПАСЭ сотрудничал с МСЭ в осуществлении мероприятий по подготовке совещания начальников узлов телеграфной связи, которое было проведено в 1987 году. Продолжаются исследования, цель которых – унифицировать в Африке тарифы.

97. ПАСЭ принимал участие в совещаниях контролирующих учреждений в целях пересмотра руководящих принципов подготовки на национальном уровне технико-экономических обоснований проекта РАСКОМ. На ПАСЭ была возложена задача наблюдать за проведением таких исследований в Анголе, Замбии, Малави и Объединенной Республике Танзании.

98. С помощью ПАСЭ на одном из судов Заирской судовой компании (КМЗ) были в порядке эксперимента установлены сигнальные радиомаяки (РЛС) для обнаружения катастроф, используемые ИММАРСАТ.

99. ПАСЭ участвовал также в работе ряда семинаров (на которых им представлялись соответствующие доклады): семинара по планированию электросвязи в сельских районах африканских стран в Хараре, на котором ПАСЭ представил доклад о перспективах

развития электросвязи в сельских районах африканских стран; совещания "ТЕЛЕКОМ - 87", на котором им было сделано выступление "Проект РАСКОМ - новый уровень развития ПАНАФТЭЛ: к созданию африканского сообщества к 2000 году"; регионального семинара-практикума по вопросам планирования радио- и телевидения (на ОВЧ/УВЧ), проведенном в Дакаре в целях подготовки африканских специалистов по электросвязи к полноценному участию в работе второй сессии региональной конференции по планированию радио- и телевидения на ОВЧ/УВЧ, которая запланирована на 1989 год; и в работе двадцать первой Ежегодной региональной конференции стран восточной и южной частей Африки по вопросам электросвязи (ЕРКЭ).

d) Международный союз электросвязи

100. В 1987 году Международный союз электросвязи провел ряд мероприятий в поддержку Десятилетия транспорта и связи в Африке, наиболее важными из которых были следующие:

a) Конференция ведомств африканских стран, занимающихся вопросами электросвязи. Среди наиболее значительных результатов встречи - принятие стратегии развития электросвязи, включая радиовещание, до 2000 года;

b) Выполнение решений Африканской конференции развития электросвязи, состоявшейся в Тунисе. МСЭ усилил работу по пропаганде среди стран-членов важности принятых в Тунисе резолюций и рекомендаций и по содействию им в их реализации;

c) Сеть ПАНАФТЭЛ. Как учреждение - исполнитель проекта ПАНАФТЭЛ МСЭ в рамках Координационного комитета ПАНАФТЭЛ и в сотрудничестве с соответствующим ведомством правительства Эфиопии организовал проведение в Аддис-Абебе совещания начальников узлов телеграфной связи африканских стран;

d) Региональная африканская система спутниковой связи (РАСКОМ). Со времени последнего совещания МКК процесс реализации проекта РАСКОМ проходил удовлетворительно. В декабре 1987 года в Женеве состоялось совещание МКК-РАСКОМ. МСЭ по-прежнему осуществляет контроль за деятельностью управления по проекту, которое находится при штаб-квартире МСЭ в Женеве.

V. МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО И ПОМОЩЬ В ЦЕЛЯХ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОГРАММЫ ДЕСЯТИЛЕТИЯ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ В АФРИКЕ

101. Африканские страны в соответствии со своими обязательствами, вновь подтвержденными на сессии Ассамблеи глав государств и правительств стран - членов ОАЕ и на тринадцатой специальной сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций 1986 года, посвященной вопросу о критическом экономическом положении в Африке, разработали программы проведения реформ и обеспечения подъема экономики, направленные на стимуляцию роста, диверсификацию экономики и содействие процессу развития. Эта крупная структурная реформа, осуществляемая многими африканскими странами в целях решения своих проблем в области развития, не получила адекватной поддержки со стороны доноров.

102. Африка оправляется после обрушившегося на нее голода, одного из самых жестоких за последнее время. Во многих частях региона выпали обильные дожди. В этом году, впервые с 1980 года, возросли доходы на душу населения. Но оснований для торжества пока что мало. Африканские страны с низким уровнем доходов в 1987 году беднее, чем они были примерно тридцать лет тому назад – в 1960 году. Несмотря на определенный подъем экономики, проблема задолженности в Африке продолжает обостряться. В большинстве стран общий объем задолженности превышает сейчас половину объема валового внутреннего продукта. Попытки Африки обойтись без внешней помощи будут по-прежнему оканчиваться неудачей, если она не будет получать дополнительных ресурсов со стороны международного сообщества и финансовых учреждений.

103. Темпы роста капиталовложений в Африке с 1980 года упали и в настоящее время являются самыми низкими среди регионов развивающихся стран. По этой причине трудности, характерные для общего экономического положения в Африке, не обходят и сектор транспорта и связи. Программа Десятилетия транспорта и связи в Африке, объявленная международным сообществом, не получила и половины тех ресурсов, которые требуются на настоящее время от стран-доноров.

104. До конца Десятилетия остается всего лишь один год, а имеющиеся данные свидетельствуют о том, что показатель осуществления проектов будет гораздо ниже ожидавшегося и что без немедленной помощи со стороны международного сообщества сектор транспорта и связи будет по-прежнему испытывать серьезные трудности.

105. Помимо осуществления страновых и региональных проектов в области транспорта и связи ПРООН по-прежнему несет ответственность за финансирование Координационной группы по программе Десятилетия транспорта и связи в Африке. Она является также одним из основных вкладчиков средств в проект РАСКОМ. В 1987 году она выделила ЭКА 5 млн. долл. США на реализацию региональных проектов в рамках программы Десятилетия.

106. По программе на второй этап Десятилетия транспорта и связи в Африке предусмотрено 1048 проектов по всем секторам транспорта и связи общей сметной стоимостью 18 322 млн. долл. США. На данный момент получено 5903 млн. долл. США, или 32 процента от общей стоимости программы. Анализ показывает, что из этой суммы 3664 млн. долл. США, или 62 процента, получено из внешних источников, в то время как 2239 млн. долл. США, или 38 процентов, получено от африканских стран. Это свидетельствует о том, что международное сообщество выделило только 20 процентов от общих ресурсов, требуемых по программе, в то время как африканские страны выделили 12 процентов от ресурсов по программе, несмотря на серьезнейшие экономические проблемы и низкий объем внешних ресурсов, которые получают страны континента.

107. Ниже приводится таблица 2, составленная на основе информации, полученной от африканских стран и из различных опубликованных источников; ее цель – дать общее представление о получении финансовых средств на реализацию проектов по программе на второй этап Десятилетия с разбивкой по секторам и сопоставить процентную долю средств, представленных на реализацию проектов на второй этап Десятилетия странами-донорами и финансовыми учреждениями, с таким же показателем для африканских стран.

Таблица 2. Краткие сведения о финансовых средствах, полученных на цели осуществления проектов по программе на второй этап Десятилетия транспорта и связи в Африке, с разбивкой по секторам
(по состоянию на декабрь 1987 года)

Сектор	Число	Первоначальная	Стоимость (в млн. долл. США)	Общее число запланированных проектов	Пересмотренная	Число проектов	Финансовые средства, полученные в 1984-1987 годах		Всего (в млн. долл. США)	Процент от запланированной стоимости
							Из внешних источников (в млн. долл. США)	От африканских стран (в млн. долл. США)		
Автомобильный транспорт	236	5 099	5 193	130	1 097	499		1 596	31	
Железнодорожный транспорт	84	5 616	6 312	54	1 366	741		2 107	38	
Морской транспорт	38	486	487	4	11	4		15	3	
Порты	70	1 871	1 824	36	591	508		1 099	59	
Воздушный транспорт	94	923	1 000	42	80	179		259	28	
Внутренний водный транспорт	45	332	332	7	7	21		28	9	
Смешанные перевозки	11	27	29	7	15	1		16	59	
Итого: транспорт	578	14 354	15 177	280	3 167	1 953		5 120	38	
Электросвязь	215	2 685	2 774	87	414	175		589	22	
Радиовещание	120	760	636	50	57	84		141	20	
Почтовая связь	135	523	493	36	26	27		53	10	
Итого: связь	470	3 968	3 903	173	497	286		783	20	
Итого по программе	1 048	18 322	19 080	453	3 664	2 239		5 903	32	

108. Продолжая работу по мобилизации ресурсов на осуществление проектов UNTACDA, ЭКА планировала организовать в отчетный период два совещания по вопросам совместного финансирования. Эти совещания должны были быть посвящены реализации проектов в отношении восточноафриканского и западноафриканского транспортных коридоров. Однако совещание пришлось отложить до 1988 года.

109. За отчетный период финансовую помощь на цели развития транспорта и связи в Африке предоставлял целый ряд доноров и финансовых учреждений. Поскольку информации обо всех вкладчиках получить не было возможности, излагаемая ниже информация имеет неполный характер.

110. В течение 1987 финансового года Всемирный банк (Международный банк реконструкции и развития и Международная ассоциация развития) предоставил по проектам в области транспорта и связи в Африке 499,5 млн. долл. США, из которых на цели транспорта приходилось 346,7 млн. долл. США, а на цели связи – 152,8 млн. долл. США. Эта сумма на 237,7 млн. долл. США, или на 90 процентов, превысила сумму, предоставленную в 1986 финансовом году, но была на 3,8 процента меньше суммы, предоставленной в 1985 финансовом году.

111. На цели финансируемых Всемирным банком проектов поступили дополнительные средства по линии совместного финансирования: 35,0 млн. долл. США от Африканского банка развития (АФБР), 22,9 млн. долл. США от ЦКЭС, 23,0 млн. долл. США от Европейского фонда развития (ЕФР), 15,8 млн. долл. США от Африканского фонда развития (АФФР), 15,3 млн. долл. США от КФВ, 13,4 млн. долл. США по линии официальной помощи в целях развития, 11,0 млн. долл. США от Шведского агентства международного развития (СИДА), 10,0 млн. долл. США от Италии, 3,9 млн. долл. США от Нидерландов, 3,9 млн. долл. США от Голландского коммерческого банка, 1,5 млн. долл. США от Агентства международного развития Соединенных Штатов (ЮСАИД), 1,3 млн. долл. США от фонда "Лайв эйд/бэнд эйд" и 1,0 млн. долл. США от ГТЗ.

112. Африканский банк развития (АФБР и АФФР) предоставил на цели проектов по транспорту и связи в Африке 180,44 млн. долл. США. Транспортный сектор получил 131 млн. долл. США, из них 101,8 млн. долл. США – сектор дорожного транспорта, 17 млн. долл. США – сектор воздушного транспорта, 11,37 млн. долл. США было предоставлено на мероприятия, охватывающие сразу несколько секторов, и 860 тыс. долл. США получил портовый сектор. Банк предоставил также 49,4 млн. долл. США на цели сектора связи. По сравнению с ассигнованиями на цели транспорта и связи в предыдущий период (1984–1985 финансовый год) в 1985/86 финансовом году наблюдалось сокращение объема на 47,7 процента.

113. На цели финансируемых АФБР проектов по линии совместного финансирования поступило 9,9 млн. долл. США от Нигерийского целевого фонда (НЦФ), 11,9 млн. долл. США от САФК, 5,28 млн. долл. США от МАР, 4,71 млн. долл. США от ОДА, 5,71 млн. долл. США от Бюро Организации Объединенных Наций по вопросам Судано-сахелианского района (ЮНСО) и 2,82 млн. долл. США от Норвегии.

114. Помимо финансирования Координационной группы по программе Десятилетия транспорта и связи в Африке ПРООН продолжает оказывать финансовую помощь в целях развития транспорта и связи в Африке в рамках программы на четвертый цикл (1987–1991 годы).

VI. ОСОБЫЕ СОБЫТИЯ, ВАЖНЫЕ ВОПРОСЫ И ПРОБЛЕМЫ ГОДА

115. В 1987 году произошло несколько значительных событий, отразившихся на осуществлении программы на втором этапе Десятилетия, и событий, связанных с ее осуществлением. Проблемы засухи и экономического кризиса, занимавшие внимание африканских стран и международного сообщества в предыдущие годы, оставались главной их заботой и в этом году.

116. В 1987 году началась подготовка технико-экономического обоснования для региональной африканской системы спутниковой связи (РАСКОМ); этой работой руководит специальный Межучрежденческий координационный комитет (МКК-РАСКОМ), который занимается координацией всей исследовательской работы и предоставлением информации о том, как следует в Африке в ближайшие два десятилетия развивать электросвязь с учетом ее потребностей. В соответствии с резолюцией ECA/UNTACDA/Res.86/65 по вопросу о РАСКОМ и решением, принятым МКК, при штаб-квартире МСЭ было учреждено отделение по проекту, которое начало функционировать в марте 1987 года. Кроме того, в 48 африканских странах созданы многоотраслевые национальные координационные комитеты, деятельность которых будет в свою очередь координироваться ПТТ; эти комитеты возглавляются национальными координаторами, в задачу которых входит направление и координация деятельности членов комитета. Для обеспечения единообразия исследований, проводимых по странам, в отделении по проекту разработаны руководящие указания по вопросам подготовки технико-экономических обоснований национальными координационными комитетами. Эти руководящие указания были утверждены на четырнадцатом совещании МКК-РАСКОМ, которое было проведено в июле 1987 года в Аддис-Абебе. Ожидается, что указанное выше исследование будет завершено в 1988 году.

117. В соответствии с принятой на пятом совещании Конференции министров транспорта, связи и планирования африканских стран в марте 1986 года в Хараре (Зимбабве) резолюцией ECA/UNTACDA/Res.86/64, в которой признается важное значение электросвязи для социально-экономического и культурного развития всех стран, в январе 1987 года в Тунисе (Тунис) состоялась Африканская конференция по развитию электросвязи. Главной задачей Конференции было продолжить работу Всемирной конференции по развитию электросвязи и выработать рекомендации в целях удовлетворения потребностей африканского региона. В этой связи Конференция приняла ряд рекомендаций по вопросам развития электросвязи в Африке на ближайший пятилетний и последующий периоды. В частности, в рекомендациях содержится призыв к согласованным действиям на всех фронтах: действиям со стороны банков - предоставление кредитов на льготных условиях; действиям со стороны международных организаций по вопросам развития, таких, как ЭКА и МСЭ, - обеспечение необходимой технической помощи; действиям со стороны африканских межправительственных организаций - энергичное содействие развитию электросвязи; действиям со стороны каждого ведомства по вопросам электросвязи в Африке - осуществление указанных рекомендаций.
