

Distr.  
GENERALA/38/264/Add.1  
E/1983/90/Add.1  
2 August 1983  
ARABIC  
ORIGINAL : ENGLISH/FRENCHالجمعية العامة  
المجلس الاقتصادي والاجتماعي

المجلس الاقتصادي والاجتماعي  
الدورة العادية الثانية لعام ١٩٨٣  
البند ٧ من جدول الاعمال المؤقت\*\*  
التعاون الاقليمي

الجمعية العامة  
الدورة الثامنة والثلاثون  
البند ١٢ من جدول الاعمال المؤقت\*  
تقرير المجلس الاقتصادي والاجتماعي

المشاكل التي تتفرد بها زائير في مجال النقل والمسور  
العابسو (الترانزيت) والوصول الى الاسواق الخارجية

تقرير الامين العام

اضافة

- ١ - عقد في كينشاسا بزائير في ٢٨ و ٢٩ حزيران /يونيه ١٩٨٣ اجتماع المائدة المستديرة المعني بتمويل مشاريع فتح المناطق الجنوبية والشرقية غير الساحلية من زائير . واشترك في الاجتماع ممثلو البلدان والمنظمات التالية : اسرائيل ، والمانيا (جمهورية - الاتحادية) ، وايطاليا ، وبلجيكا ، وفرنسا ، وكندا ، والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية ، والولايات المتحدة الامريكية ، واليابان وبرنامج الامم المتحدة الانمائي والبنك الدولي ؛ وحضر مراقبون عن مصرف التنمية الافريقي والصندوق المركزي للتعاون الاقتصادي ، وصندوق التنمية الاوروسي ، والبرازيل ، وجمهورية تنزانيا المتحدة ، ومنظمة العمل الدولية .
- ٢ - وترأس اجتماع المائدة المستديرة الأمين التنفيذي للجنة الاقتصادية لافريقيا .

. A/38/150 \*

. E/1983/100 \*\*

- ٣ - وألقى الأمين التنفيذي والشخصيات التالية كلمات في مراسم الافتتاح : المواطن ناموسي مفوض الدولة لشؤون التخطيط ؛ والمواطن اينونغسا ، مفوض الدولة للنقل ، ووزير الدولة للاشغال العامة .
- ٤ - وأدلى ممثلو البلدان والمنظمات التالية ببيانات أيضا : ألمانيا (جمهورية - الاتحادية) ، وإيطاليا ، والبرازيل ، وبلجيكا ، وبرنامج الامم المتحدة الانمائي ، والبنك الدولي ، ومصرف التنمية الافريقي وصندوق التنمية الاوروبي .

#### أولا - تحليل المقترحات المعروضة على اجتماع المائدة المستديرة

- ٥ - كان البرنامج المقدم الى الاجتماع للنظر فيه قد أعدته اللجنة الاقتصادية لافريقيا بالتعاون مع المجلس التنفيذي في زائير . ويمكن النظر الى البرنامج اما من منظور الاولويات المسندة الى المشاريع او من منظور اهمية كل قطاع فرعي من قطاعات النقل .
- ٦ - وقد أعطيت الاولوية العليا للمشاريع اللازمة للمحافظة على قدرة قطاع النقل الحالي هذا وتحصر اكبر الاستثمارات في السكك الحديدية .
- ٧ - وأعطيت مشاريع المساعدة التقنية والتدريب الاولوية الثانية ، هي والمشاريع المطلوبة للحفاظ على القدرة على الاضطلاع بالعمليات في الوكالات الزائيرية المسؤولة عن ادارة النقل والمقومات الاساسية . وتركزت الاستثمارات في هذه الفئة على القطاع الفرعي المعني بالطرق البرية وكذلك على القطاع الفرعي المعني بالنقل النهري بدرجة اقل .
- ٨ - أما الاولوية الثالثة فكانت للمشاريع التي تستهدف زيادة امكانات النقل في المقومات الاساسية الحالية ، اي تحديث اساطيل النقل ، واستبدال القوارب العبارة بجسور شبه مستديرة ، وتوسيع الموانئ وكهربة السكك الحديدية وما الى ذلك . وتركزت الاستثمارات تحت هذا البند بصفة اساسية على الطرق البرية ، على الرغم من ان السكك الحديدية كانت ممثلة فيها تمثيلا جيدا ايضا .
- ٩ - وصنفت مشاريع المقومات الاساسية الجديدة تحت فئة الاولوية الرابعة والاخيرة . وكان هناك اربعة من هذه المشاريع (دراساتان ومشروعان للتشييد) تتناول : خط السكك الحديدية الواصل ما بين أليبو وكينشاسا ؛ وميناء بنانا والجزء الغربي من طريق لاغوس - مومباسا البري عبر افريقيا ؛ وطريق بوسنغا - موباي .
- ١٠ - وقد انجزت اللجنة الاقتصادية لافريقيا من فورها دراسة جدوى تمهيدية عن اول هذه المشاريع (خط السكك الحديدية من أليبو الى كينشاسا) ، ستكون متاحة بعد ان تعرض الوثيقة على خبراء المجلس التنفيذي لزائير .

١١ - ومن الواضح ان بعض المشاريع المقدمة تتدرج تحت فئتين او اكثر من فئات الاولوية . فتجديد اسطول النقل مثلا يمكن تماما ان يعتبر من مشاريع المحافظة على امكانات النقل الحالية ( الاولوية الاولى ) كما يعتبر من مشاريع التحديث التي تتطوى على زيادة هذه الامكانات ( الاولوية الثالثة ) ، وقد تقرر ، على نحو اعتباطي الى حد ما ، ان يعطى اى مشروع ينسـدرج تحت عدة أولويات أنسب أولوية له في تصنيفه .

١٢ - وكان اجمالي تكلفة البرنامج المقدم الى اجتماع المائدة المستديرة ١٩٨٤ من بلايين دولارات الولايات المتحدة . وقد تم بالفعل تأمين ٦٧٧ مليون دولار او ٣٤ في المائة من ذلك المبلغ ، وقدمت حكومة زائير ٨٣ في المائة من الاموال المتوفرة بالفعل وقدمت مصادر خارجية ١٧ في المائة . ويجدر التاكيد هنا على ان حكومة زائير قد قامت بمجهود كبير للغاية . ان انها تقوم بتمويل ما يزيد على ٢٨ في المائة من اجمالي موارد البرنامج .

١٣ - وعندما حلل البرنامج حسب الاولوية ظهرت الصورة التالية ( انظر قائمة المشاريع المختارة الواردة في العرفق الاول ادناه ) :

( أ ) كان هناك ١٧ مشروعا من الاولوية الاولى تقدر تكلفتها بمبلغ ٧٨٣.٠٣ مليون دولار ؛

( ب ) وكان هناك ١٠ مشاريع من الاولوية الثانية بتكلفة اجمالية قدرها ١٠١ مليون دولار ؛

( ج ) وبلغت تكلفة المشاريع ال ٢٣ المصنفة تحت الاولوية الثالثة ١٧٥.٧ مليون دولار ؛

( د ) وأعطيت الاولوية الرابعة للمشاريع الاربعة المذكورة اعلاه البالغة تكلفتها ١٧٩ مليون دولار .

١٤ - ولم ترد مساعدة خارجية قبل بداية اجتماع المائدة المستديرة الا بالنسبة للمشاريع ذات الاولويتين الاولى والثالثة . وعلى الرغم من الدور الاساسي لمشاريع الاولوية الثانية في تسمية اقتصاد زائير ، فان هذه المشاريع لم تحصل حتى ذلك الوقت على اى تمويل من مصادر خارجية وكما ذكر فان مشاريع الاولوية الثانية تتطوى على توفير المساعدة التقنية والتدريب ، فضلا عن المحافظة على القدرة التشغيلية لخدمات النقل والوكالات الادارية الحكومية .

١٥ - ويمكن تصنيف البرنامج المعروض على الاجتماع حسب قطاع النقل الفرعي على النحو التالي :

( أ ) تحت القطاع الفرعي المتعلق بالنقل بالسكك الحديدية كان هناك ١١ مشروعا بتكلفة اجمالية قدرها ٧٥٤ مليون دولار ، او ٣٨ في المائة من البرنامج ؛

- (ب) وشمل القطاع الفرعي المتعلق بالنقل بالطرق البرية ٢٢ مشروعا بتكلفة قدرها ٩٢٩ مليون دولار، او ٤٦٨ في المائة ؛
- (ج) وشمل القطاع الفرعي المتعلق بالنقل النهري (بما في ذلك الموانئ\* ومشاريع مصب نهر زائير) ١٧ مشروعا بتكلفة قدرها ٢٧٥ مليون دولار أو ١٣٩ في المائة من الاجمالي ؛
- (د) وهناك اربعة مشاريع بتكلفة قدرها ٢٦ مليون دولار، او ١٣ في المائة من تكلفة البرنامج بكامله شملت القطاع الفرعي المتعلق بالنقل الجوي ، الاولوية الرابعة .

### ثانيا - التقييم الاولي لنتائج اجتماع المائدة المستديرة

#### مشاريع الأولوية الاولى

- ١٦ - شملت هذه الفئة ١٧ مشروعا . وخلال المناقشات عدلت تكلفة احد المشاريع من ١٣٦ مليون دولار الى ٦٩٣ ١١١ مليون دولار وعدل تبعا لذلك التمويل الخارجي المطلوب من ١٠٨ ملايين دولار الى ٩٤ مليون دولار .
- ١٧ - وعلى الرغم من ان ممثلي الجهات المتبرعة لم يقدموا في اغلبيه الحالات التزاما مؤكدا ، فانهم قد اعلنوا انهم سينظرون جديا في امر تمويل ١٠ مشاريع . وفي اثناء مناقشة اثنين من المشاريع المتعلقة بالنقل النهري ، ابلغت بعض الجهات المتبرعة الاجتماع بانها تفضل انتظار نتائج دراسة جارية يمولها البنك الدولي قبل ان تقررا اذا كانت ستقدم المساعدة لهذين المشروعين . وبلغ العنصر الخارجي قي تكلفة المشاريع ال ١٠ التي اعلنت الجهات المتبرعة اهتمامها بها ٢٧٥٢ مليون دولار . وبعد ان عدلت تكلفة احد المشاريع ، اصبحت تكلفة جميع مشاريع الاولوية الاولى ٢٨٣٣ مليون دولار ، كان مبلغ ٥١٩٢ مليون دولار مطلوبا كمساعدة خارجية . وعلى هذا ، يمكن ان يرى ان مبلغ ال ٢٧٥ مليون دولار يمثل ٥٣ في المائة تقريبا من مجموع التمويل الخارجي المطلوب ؛ وهي نتيجة مشجعة تماما . ومن المتوقع بعد انجاز الدراسة الجارية الممولة من البنك الدولي عن نظام النقل في زائير ان تتمكن الجهات المتبرعة من الاستجابة لعدد اكبر من المشاريع ذات الاولوية الاولى .

#### مشاريع الاولوية الثانية

- ١٨ - قدم في اثناء مناقشة المشاريع المندرجة تحت هذه الفئة مشروع جديد تكلفته ١٤٥ مليون دولار ، فزاد العدد الاجمالي للمشاريع الى ١١ مشروعا . وارتفعت التكلفة الاجمالية

للمشاريع الى ١٠١٤٥ مليون دولار ، كان مطلوباً منها ٨٣٤٥ مليون دولار كتمويل خارجي .

١٩ - وعلى الرغم من تسليم جميع الجهات المتبرعة التي حضرت الاجتماع بالاهمية القصوى للتدريب وتوفير المساعدة التقنية لتحسين الادارة والعمليات ، لم يظهر اهتمام الا بمشروعين فقط من ال ١١ مشروعا . الا ان عنصر التكلفة الخارجية لهذين المشروعين يبلغ ٥٦٦٥ مليون دولار من اجمالي قدره ٨٣٤٥ مليون دولار؛ وعلى هذا فان هذين المشروعين يمثلان حوالي ٦٨ في المائة من تكلفة جميع مشاريع الاولوية الثانية .

### مشاريع الاولوية الثالثة

٢٠ - قدم في اثناء بحث المشاريع المندرجة تحت هذه الفئة ، اربعة مشاريع جديدة بتكلفة قدرها ١٥٥٧ مليون دولار وبذلك ارتفع العدد الاجمالي للمشاريع الى ٢٧ ؛ وقدرت التكلفة المنقحة بمبلغ ١١٧٥٧ مليون دولار، وفي حين ان التمويل الخارجي المطلوب قدر بمبلغ ٨٣٣٤ مليون دولار .

٢١ - وأبدت الجهات المتبرعة اهتمامها بأربعة مشاريع بلغ عنصر التكلفة الخارجية لها ٤٨١ مليون دولار، او ٧٥ في المائة فقط من التمويل الخارجي المطلوب .

### مشاريع الفئة الرابعة

٢٢ - كانت هذه الفئة هي اصغر فئة ، اذ لم يكن بها الا اربعة مشاريع بلغ عنصر التكلفة الخارجية لها ١٧٩ مليون دولار . ولم يظهر اي اهتمام بأى من هذه المشاريع .

### ثالثا - التقييم العام

٢٣ - بحث الاجتماع ما مجموعه ٥٩ مشروعا تقدر تكلفتها بمبلغ ٢٣٩٢ من بلايين الدولارات ويقدر عنصر التكلفة الخارجية بمبلغ ١٥٥٥ مليون دولار . ومن هذا المبلغ الضخم ، بلغ عنصر التكلفة الخارجية للمشاريع التي ظهر بشأنها بعض الاهتمام ٣٨٠ مليون دولار فقط ، او ٢٤٣ في المائة .

٢٤ - وقد تبدو النتائج غير مشجعة اذ انظر اليها من هذه الناحية ؛ الا انه اذا وضع في الاعتبار ان احتمال حصول مشاريع الاولوية الاولى على المساعدة الخارجية هو ٥٣ في المائة وانه في حالة مشاريع الأولوية الثانية ٦٨ في المائة ، فان النتيجة ليست سيئة الى هذا الحد . ومن المشجع ايضا ان عددا من الجهات المتبرعة اعلنت انها تتظر نتائج دراسات جارية قبل ان تقدم التزامات مؤكدة فيما يتعلق ببعض المشاريع ( انظر قائمة المشاريع التي ابدت الجهات المتبرعة اهتماما بشأنها ، والواردة في المرفق الثاني ادناه ) .

### رابعاً - أعمال المتابعة اللازمة

٢٥ - أبدت بعض الجهات المتبرعة الاهتمام ببعض المشاريع . وتقع على عاتق المجلس التنفيذي لوائح مسؤولية متابعة ما أبدى من اهتمام عن طريق المشاورات الثنائية بغية العمل على تحقيقه . كذلك يجب على المجلس التنفيذي ان يبدأ على الفور الأعمال التحضيرية اللازمة للقيام بما قد توصي به الدراسات التي تجرى حالياً . وينتظر من مثلي البلدان المتبرعة ، من جانبهم ، ان يدرسوا بجدية مرة أخرى جميع المشاريع التي لم يكونوا قد حصلوا على تعليمات بشأنها وان يقدموا توصيات محددة الى حكوماتهم لا تخاذ اجراءات بشأنها . ويمكن النظر الى اجتماع المائدة المستديرة على انه بداية في عملية يجب ان تستمر الى ان يوجد حل مرض لمشكلة زائير كبلد شبه محاط بأراضي الغير .

٢٦ - وبغية التمكن من متابعة اجتماع المائدة المستديرة ، اقترح ان يعقد اجتماع ثان في عام ١٩٨٥ او عام ١٩٨٦ للنظر في التقدم المحرز فيما يتعلق بالتمويل والتنفيذ .

٢٧ - وليس ثمة شك في ان التنفيذ التام لهذه المشاريع وحل المشاكل المحيطة بها والناشئة عن كون زائير بلدا شبه محاط بأراضي الغير هي امور ستستغرق عدة سنوات . والمطلوب هو ان تبدأ حركة في ذلك الاتجاه بجدية ؛ وان يواصل المجتمع الدولي الالتزام بهذا المسعى بطرق عملية ؛ واخيراً ، ان يتخذ المجلس التنفيذي لوائح جميع التدابير الممكنة في حدود موارده تحقيقاً لهذه الغاية .

٢٨ - وستظل اللجنة الاقتصادية لافريقيا ، التي اسندت اليها المسؤولية الوحيدة في هذا الشأن ، تعمل على التعاون الكامل من جانب المجتمع الدولي بأسره ، وكذلك فانها ستواصل اتخاذ كل ما في وسعها من تدابير لتعبئة المجتمع الدولي والمجلس التنفيذي لوائح الى ان يتحقق انجاز .

المرفق الأول

قائمة بمجموعة مختارة من المشاريع

أولاً - الأولوية الأولى : المحافظة على القدرات الحالية

<u>التاريخ</u>	<u>التمويل الخارجي المطلوب</u>	<u>التكلفة بملايين دولارات الولايات المتحدة</u>	
<u>قطاع النقل بالسكك الحديدية</u>			
			١ - اصلاح خط لمومباشي - ايليبو ( المرحلة الاولى )
١٩٨٣	١٣٠	٢٠٠	
			٢ - اصلاح خط لمومباشي - ايليبو ( المرحلة الثانية )
١٩٨٥	٨٥	١٤٢	
			٣ - اصلاح خط لمومباشي - ايليبو ( المرحلة الثالثة )
١٩٨٠	٨٢	١٣٦	
			٤ - توفير المعدات للشركة الوطنية الزائيرية للسكك الحديدية ( المرحلة الثانية )
١٩٨٥	٣٧	٤٢	
<u>قطاع النقل النهري</u>			
			٥ - اصلاح معدات ادارة الطرق النهرية
١٩٨٣	٥٦	٧٣	
			٦ - شراء قوارب تركيب الاشارات الملاحية
	٣٦	٤٩	
<u>قطاع النقل البحري</u>			
			٧ - لوازم ومعدات مطلوبة للهيئة المسؤولة عن عمليات تطهير الأعماق
١٩٨٣	٠٢٥	٠٢٥	
			٨ - لوازم ومعدات لوحدة عوامات ارشاد السفن
١٩٨٣	٠٩٦	٠٩٦	
( يتبع )			
٠٠/٠٠			

## المرفق الأول (تابع)

التاريخ المستصوب للبد	التمويل الخارجي المطلوب	التكلفة بملايين دولارات الولايات المتحدة	
١٩٨٣	٠٢٥	٠٢٥	٩ - لوازم ومعدات لوحدة اورشاد السفن
<u>قطاع النقل بالطرق البرية</u>			
١٩٨٣	٨٦	٩	١٠ - شراء معدات للشركة الوطنية الزائيرية للسكك الحديدية
١٩٨٣	٢١	٤٢	١١ - اصلاح طريق كنشاسا - ماتادي
١٩٨٣	١٧	٣٠٥	١٢ - عمليات اصلاح طرق في شابا
١٩٨٣	٦٨	١٦	١٣ - اصلاح طريق موهجي - ماي - مويني - ديتو
١٩٨٣	١٩٥	٣٠	١٤ - اصلاح الطريق الوطني رقم ١ (طريق سريع) في منطقة بانندو
١٩٨٣	٥٥	٨٥	١٥ - اصلاح قطاع من طريق كيسنغانسي - بوكافو
<u>قطاع النقل الجوي</u>			
١٩٨٣	٩٤	١١١٦٩٣	١٦ - اصلاح مطار لومباشي
<u>قطاع النقل النهري ( النفط )</u>			
١٩٨٨	٢٨	٢٨	١٧ - شراء المعدات
	٥١٩٢	٧٨٣٣	الأولوية الأولى ، المجموع (مقربا)

(يتبع)

.../...



المرفق الأول (تابع)

التاريخ	التمويل الخارجي المطلوب	التكلفة بملايين دولارات الولايات المتحدة
---------	-------------------------	--

ثانيا - الأولوية الثانية : المساعدة والتدريب

تقديم المساعدة للمحافظة على قدرات الأداة في  
المؤسسات الزائيرية

المساعدة والتدريب

١٩٨٤	١٠٦	٢٠٦	١٨ - التدريب المهني لموظفي الشركة الوطنية الزائيرية للسكك الحديدية
١٩٨٣	٠١٢٥	٠١٢٥	١٩ - المساعدة التقنية والتدريب لموظفي إدارة الطرق البحرية
١٩٨٣	١٠٣٣٥	٧٤٥	٢٠ - تدريب موظفي هيئة الطرق البرية
١٩٨٣	٠١٨	٠١٨	٢١ - تقديم المساعدة الى الشركة البحرية الزائيرية
	٣٢	١٠٣٦	المجموع الفرعي (مقرباً) والتدريب والمساعدة

قطاع النقل بالطرق البرية

١٩٨٣	٥٠٣	٥٧٨	٢٢ - شراء معدات النقل
------	-----	-----	-----------------------

قطاع النقل النهري (إدارة الطرق النهرية)

١٩٨٣	١٩	١٩	٢٣ - تجديد المخزون من قطع الغيار وتحديث الترسانة البحرية
١٩٨٣	٦٣٥	٦٣٥	٢٤ - شراء جرافة لقطاع النقل النهري
١٩٨٣	٩٥	٩٥	٢٥ (أ) - معدات وتركيبات ترسانة بحرية
١٩٨٣	١٠٤٥	١٠٤٥	٢٥ (ب) - شراء جرافة مخطافية

(يتبع)

.../...

## المرفق الأول (تابع)

التاريخ	التمويل الخارجي المطلوب	التكلفة بملايين دولارات الولايات المتحدة	
<u>قطاع النقل النهري (الهيئة الوطنية للنقل)</u>			
١٩٨٣	١٧٥٥	١٩٠٦	٢٦ - سوقيات النقل النهري
			٢٧ - معدات الترسانات البحرية وتركيب
١٩٨٣	٢١٦	٣٦٥	وتحديث الترسانات
	٨٣٤٥	١٠١٤٥	الألوية الثانية ، المجموع (مقرباً)
ثالثاً - الأولوية الثالثة : تحسين مرافق النقل الحالية			
<u>قطاع النقل بالطرق البرية</u>			
١٩٨٤	٠٣	١٩	٢٨ - انشاء ١٥ معبرة
١٩٨٣	٢٥	٧٢	٢٩ - تشييد ٣٩ جسراً شبه مستديم
١٩٨٣	٦٨٥	١١٤	٣٠ (أ) - بناء الطرق لفتح منطقة باند ندو
			٣٠ (ب) - تحسين الوصلة الواقعة في
			باند ندو والمؤدية الى الطريق
١٩٨٣	٢١	٣٥	الوطني رقم ١
١٩٨٣	٧٩	١٣١	٣١ - بناء جزء من طريق كيسنغاني - بوكافو
١٩٨٤	٣٠٠	٣٠٠	٣٢ - بناء جزء من الطريق السريع عبر افريقيا
١٩٨٣	٢٩٥	٤٩	٣٣ - بناء طريق لفتح منطقة خط الاستوا
١٩٨٣	٢٩	٤٨	٣٤ (أ) - بناء طريق لفتح منطقة كيفو
			٣٤ (ب) - بناء وصلة بوكافو المؤدية الى
١٩٨٣	٥	٥	طريق روزيزي (المرحلة الثانية)
<u>قطاع النقل النهري</u>			
١٩٨٣	٤٨	٥٩	٣٥ - تحسين القنوات الصخرية في نهر كاساي
١٩٨٣	٠٢	٠٣	٣٦ - دراسة تحسين القنوات الرملية

(يتبع)

٠٠/٠٠

المرفق الأول (تابع)

التاريخ	التمويل الخارجي المطلوب	التكلفة بملايين دولارات الولايات المتحدة	
<u>قطاع النقل النهري</u>			
١٩٨٣	٤٨٨	٧٧٤	٣٧ - تحديث اسطول النقل
<u>قطاع النقل بالسكك الحديدية والموانئ* (الهيئة الوطنية للنقل)</u>			
١٩٨٣	٦٤٧	٨١٩	٣٨ - كهوية خط ماتادي - كنشاسا
١٩٨٥	٥٣	٨	٣٩ - تجديد خط ماتادي - كنشاسا
١٩٨٣	١٣	٥	٤٠ - توسيع ميناء ماتادي
١٩٨٣	٤٩	١٥٤	٤١ (أ) - توسيع ميناء كنشاسا
١٩٨٣	١٣٢٣	٥	٤١ (ب) - شراء معدات المناولة في الميناء*
١٩٨٤	٧٥	٩٦	٤٢ - تشييد رصيف الغلال
١٩٨٤	٠٨	١٥	٤٣ - محطة نهر كيسنغاني
١٩٨٣	١٠٣	١١٤	٤٤ - توسيع وتحديث المعدات الدارجة على قسبان
<u>قطاع الموانئ النهرية</u>			
١٩٨٤	٨٤	١١٨	٤٥ - توسيع ميناء ايليبو
<u>قطاع النقل الجوي</u>			
١٩٨٤	٠٤	٠٤	٤٦ - دراسة الخطة الرئيسية لمطار لومباشي
١٩٨٤	٠٦	٠٦	٤٧ - دراسة الخطة الرئيسية لمطار نيجيلسي

(يتبع)

.. / ..

المرفق الأول (تابع)

التاريخ	التمويل الخارجي المطلوب	التكلفة بملايين دولارات الولايات المتحدة	
			٤٨ (أ) - توسيع ممر الهبوط في بوكافو واعادة رصفه
١٩٨٣	١١٨	١١٨	
			٤٨ (ب) - توسيع ممر الهبوط في ميناء بونيا الجوى
	٣٨٨	٩٧	
<u>قطاع النقل بالسكك الحديدية</u>			
			٤٩ - توفير المعدات (المرحلة الثالثة)
١٩٨٥	٣١	٣٢٧	
			٥٠ - كهوية السكك الحديدية في شابا
١٩٨٣	٦٥٦	٩٥	
	٨٨٣٤	١١٧٥٧	الأولوية الثالثة، المجموع (مقرباً)
رابعا - الأولوية الرابعة: المشاريع الجديدة			
			٥١ - بناء طريق بوسنغا - موباي
١٩٨٤	٤٥٥ (أ)	٧٥٥ (أ)	
			٥٢ - بناء الجزء الغربي من الطريق السريع عبر أفريقيا
١٩٨٤	١٥	١٥	
	٧٠	١٠٠	٥٣ - تشييد ميناء بانانا
	٢	٢	٥٤ - خط السكك الحديدية كنشاسا - ايليسو
	١١٩	١٧٩	الأولوية الرابعة، المجموع (مقرباً)

الحاشية

(أ) الرقم تقريبي، وللحصول على تقييم دقيق يلزم اجراء الدراسة التقنية الأولية .

## المرفق الثاني

### قائمة بالمشاريع التي أبدت الجهات المتبرعة اهتماما بشأنها

#### الأولوية الأولى

##### قطاع النقل بالسكك الحديدية

- ١ - اصلاح خط لومومباشي - ايليبو  
(المرحلة الاولى)
- ٢ - اصلاح خط لومومباشي - ايليبو  
(المرحلة الثانية)
- ٣ - توفير المعدات للشركة الوطنية  
الزائيرية للسكك الحديدية  
(المرحلة الثانية)

##### قطاع النقل النهري

- ٤ - شراء قوارب تركيب الاشارات الملاحية

##### قطاع النقل بالطرق البرية

- ٥ - شراء المعدات اللازمة للشركة الوطنية  
الزائيرية للسكك الحديدية
- ٦ - اصلاح طريق كنشاسا - ماتادي
- ٧ - اصلاح الطرق في شابا
- ٨ - اصلاح طريق مبوجي - ماي - مويني - ديتو
- ٩ - اصلاح الطريق الوطني رقم ١ ( طريق  
سريع) في منطقة باند ندو
- ١٠ - اصلاح جزء من طريق كيسنغاني - بوكافو

(يتبع)

٠٠/٠٠

المرفق الثاني (تابع)

الأولوية الثانية

قطاع النقل بالطرق البرية

١ - شراء معدات النقل

قطاع النقل النهري (إدارة الطرق النهريّة)

١ - شراء جرافة لقطاع النقل البحري

الأولوية الثالثة

قطاع النقل بالطرق البرية

١ - انشاء ٣٩ جسرا شبه مستديم

٢ - بناء جزء من طريق كيسنغاني -  
بوكافو

قطاع النقل بالسكك الحديدية والموانئ

(الهيئة الوطنية للنقل)

١ - كهوية خط ماتاري - كنشاسا

٢ - تجديد خط ماتاري - كنشاسا

-----