

Distr.
GENERAL
A/38/263
E/1983/80
14 June 1983
ARABIC
ORIGINAL : ENGLISH

الجمعية العامة
المجلس الاقتصادي والاجتماعي



المجلس الاقتصادي والاجتماعي

الدورة العادية الثانية لعام ١٩٨٣
البند ٧ من جدول الأعمال المؤقت**
التعاون الاقليمي

الجمعية العامة

الدورة الثامنة والثلاثون
البند ١٢ من القائمة الأولية*
تقرير المجلس الاقتصادي والاجتماعي

اعداد خطة العمل المتعلقة بالمرحلة الثانية
(١٩٨٤ - ١٩٨٨) لعقد النقل
والمواصلات في افريقيا

مذكرة من الامين العام

يتشرف الأمين العام بأن يحيل الى أعضاء الجمعية العامة تقرير الامين التنفيذي للجنة الاقتصادية لافريقيا المتعلق باعداد خطة العمل للمرحلة الثانية (١٩٨٤ - ١٩٨٨) لعقد النقل والمواصلات في افريقيا . وقد أعد التقرير عملاً بالفقرة ٨ من قرار الجمعية العامة ١٤٠/٣٧ المؤرخ في ١٧ كانون الاول / ديسمبر ١٩٨٢ .

. A/38/50/Rev.1 *

. E/1983/100 **

مرفق

تقرير الامين التنفيذي للجنة الاقتصادية لافريقيا
عن اعداد خطة العمل للمرحلة الثانية
(١٩٨٤ - ١٩٨٨) لعقد النقل والمواصلات
في افريقيا

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
٣	٤-١	..... مقدمة
٣	٥٩-٥	..... تقييم برنامج المرحلة الأولى من العقد (١٩٨٣-١٩٨٠)
٣	٦-٥	..... ألف - معلومات أساسية عن العقد
٤	١١-٧	..... باء - برنامج المرحلة الأولى من العقد
٥	١٤-١٢	..... جيم - تعبئة الأموال
٨	٥٩-١٥	..... دال - التقدم المحرز في تنفيذ المشاريع
١٥	٨٧-٦٠	..... ثالثا - تحضير برنامج المرحلة الثانية من العقد (١٩٨٨ - ١٩٨٤)
١٦	٦٣-٦٢	..... ألف - برنامج للمرحلة الثانية من العقد
١٧	٨٧-٦٤	..... باء - تحليل البرنامج للمرحلة الثانية من العقد
٢٢	٩٥-٨٨	..... رابعا - الجادئ التوجيهية لاعداد برنامج المرحلة الثانية من العقد
٢٢	٩٢-٨٨	..... ألف - التدابير المتخذة
٢٣	٩٥-٩٣	..... باء - الأعمال التي سيضطلع بها في المستقبل
٢٤	١٠٠-٩٦	..... خامسا - الخلاصة

أولا - مقدمة

- ١ - وفقا لأحكام قرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي ٥٤/١٩٨٢ المؤرخ في ٢٩ تموز/يوليه ١٩٨٢ وقرار الجمعية العامة ٣٧/١٤٠ المؤرخ في ١٧ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٢ ، قام الأمين التنفيذي للجنة الاقتصادية لافريقيا باعداد هذا التقرير عن خطة العمل للمرحلة الثانية من برنامج عقد النقل والمواصلات في افريقيا .
- ٢ - ويمكن اعتبار عام ١٩٨٣ نقطة تحول في تنفيذ برنامج العقد : فهي تميز نهاية المرحلة الاولى للعقد (١٩٨٠ - ١٩٨٣) ، وفي الوقت ذاته ، اتمام الأعمال التحضيرية للبرنامج للمرحلة الثانية (١٩٨٤ - ١٩٨٨) . لذلك فقد أدرج الأمين التنفيذي للجنة الاقتصادية لافريقيا في هذا التقرير تقييما للبرنامج عن المرحلة الأولى .
- ٣ - وقد استعرض التقرير السابق المتعلق بعقد النقل والمواصلات في افريقيا (A/37/296) ، الذي أعده الأمين العام لتقديمه الى الجمعية العامة في دورتها السابعة والثلاثين عن طريق المجلس الاقتصادي والاجتماعي في دورته العادية الثانية لعام ١٩٨٢ ، النقاط التالية :
 - (أ) أهم التطورات الحاصلة في تنفيذ برنامج العقد منذ تموز/يوليه ١٩٨١ ، والأنشطة التي اضطلعت بها اللجنة الاقتصادية لافريقيا بالتعاون مع منظمة الوحدة الافريقية والوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة وللمنظمة الوحدة الافريقية ، وللمقررات والنتائج ذات الصلة ؛
 - (ب) الاجتماعات التقنية الاستشارية الثلاثة المعقودة عملا بقرار المؤتمر الوزاري للجنة الاقتصادية لافريقيا ٤٢٢ (د - ١٦) المؤرخ في ١٠ نيسان/ابريل ١٩٨١ (١) ، وقرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي ٦٧/١٩٨١ المؤرخ في ٢٤ تموز/يوليه ١٩٨١ وقرار الجمعية العامة ٣٦/١٧٧ المؤرخ في ١٧ كانون الاول/ديسمبر ١٩٨١ ؛
 - (ج) مشروع الشبكة الإقليمية الموحدة للاتصال بواسطة التتابع الاصطناعية لافريقيا .
- ٤ - ويتضمن هذا التقرير تقييما لبرنامج المرحلة الاولى من العقد (١٩٨٠ - ١٩٨٣) ، ووصفا للاعداد لبرنامج المرحلة الثانية من العقد (١٩٨٤ - ١٩٨٨) والمبادئ التوجيهية الخاصة باتمام المرحلة الثانية . وفيما يتعلق بالمبادئ التوجيهية ، يتضمن التقرير موجزا للاجراءات التي تم اتخاذها بالفعل وما يزمع اتخاذه في المستقبل من اجراءات .

ثانيا - تقييم برنامج المرحلة الاولى من العقد (١٩٨٠ - ١٩٨٣)

ألف - معلومات أساسية عن العقد

- ٥ - بموجب القرار ٣٢/١٦٠ المؤرخ في ١٩ كانون الاول/ديسمبر ١٩٧٧ ، أعلنت الجمعية

العامّة السنوات ١٩٧٨ - ١٩٨٨ عقدًا للنقل والمواصلات في افريقيا . وعلا بذلك القرار ، قامت اللجنة الاقتصادية لافريقيا ، بالتعاون مع الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة والمنظمات الدولية والمنظمات الحكومية الدولية الافريقية ، باعداد استراتيجية عالمية لتنفيذ برنامج العقد وبرنامج عمل للمرحلة الأولى من العقد ، اعتمدهما مؤتمر وزراء النقل والمواصلات والتخطيط الافريقيين في دورته الاولى ، المعقودة في أديس أبابا في أيار/مايو ١٩٧٩ (انظر E/1979/77 ، الجزء السادس ، القراران ECA/UNTACDA/Res.1 و 3) ، وأحاط بهما علما بعد ذلك المجلس الاقتصادي والاجتماعي في قراره ١٩٧٩ / ٦١ المؤرخ في ٣ آب/اغسطس ١٩٧٩ والجمعية العامة في قرارها ١٥ / ٣٤ المؤرخ في ٩ تشرين الثاني /نوفمبر ١٩٧٩ .

٦ - وقد تضمنت الاستراتيجية العالمية مبادئ توجيهية تتعلق بسياسة برنامج العقد وأهدافها وأولويات فيما يتعلق بتنفيذ البرنامج . وقد تكوّن برنامج المرحلة الأولى من العقد من ٧٧١ مشروعًا بتكلفة تقديرية تبلغ ٨٩٠٠ مليون دولار . وكان ٦١٠ من تلك المشاريع (٧٩ في المائة) ، بتكلفة تقديرية تبلغ ٨٣٤٠ مليون دولار (٩٤ في المائة) ، مخصصة لقطاع النقل ، بينما خصصت المشاريع الباقية لقطاع المواصلات .

باء - برنامج المرحلة الأولى من العقد

٧ - وفي القرار ECA/UNTACDA/Res.81/13 ، الذي اتخذته مؤتمر وزراء النقل والمواصلات والتخطيط الافريقيين في دورته الثانية ، المعقودة في أديس أبابا في الفترة من ١٦ الى ١٨ آذار/مارس ١٩٨١ ، طلب من اللجنة الاقتصادية لافريقيا أن تتقح وتستكمل برنامج المرحلة الاولى . وفي عام ١٩٨١ ، وتلبية لذلك الطلب ، بدأت اللجنة الاقتصادية لافريقيا في دمج المشاريع التالية في البرنامج :

(أ) مشاريع منظمة حوض نهر كاجيرا ؛

(ب) مشاريع مؤتمر تسيق التنمية في الجنوب الافريقي ، التي تمت الموافقة عليها في مابوتو في تشرين الثاني /نوفمبر ١٩٨٠ ؛

(ج) مشاريع مختلفة قدمتها بلدان معينة اما مباشرة الى اللجنة الاقتصادية لافريقيا او انه تم تقديمها خلال الاجتماعات التقنية الاستشارية التي عقدت في لومي في ١٩٨١ وفي أوغادوغسو وياوندي وابدجان في ١٩٨٢ .

٨ - ولذلك ، يتألف البرنامج المنقح للمرحلة الاولى من ١٠٩١ مشروعًا تغطي جميع القطاعات ، بتكلفة اجمالية قدرت بـ ٢٨٤٠٠٠٠ ٤٤٠ ١٥ دولار . وقد تم حتى الان تلقي تمويل بمقدار ٤٣ في المائة ، ويمكن تحليل هذا التمويل على النحو التالي :

(أ) النقل - ٧٧٩ مشروعًا بتكلفة تقديرية بلغت ١٤٣٢٩٦٦٢٠٠٠ دولار ؛ وبلغ التمويل الذي تم الحصول عليه ٦٦٩٢٨٧٨٠٠٠ دولار أو ما يقارب ٤٦٧ في المائة ؛

(ب) المواصلات - ٣١٢ مشروعا بتكلفة تقديرية بلغت ٦١٧ ١١٠ ١ دولار ، ولم يتجاوز التمويل الذي تم الحصول عليه مبلغ ٢٦٠ ٨٥٤ ٠٠٠ دولار ، أو ما يقارب ٢٣ر٤ في المائة .

٩ - وقد ترتب على وضع برنامج المرحلة الثانية للعقد (١٩٨٤ - ١٩٨٨) ، امثالاً للقرار ECA/UNTACDA/Res.81/14 ، الذي اتخذته مؤتمر وزراء النقل والمواصلات والتخطيط الافريقيين في دورته الثانية المعقودة في آذار/مارس ١٩٨١ ، ارسال خبراء استشاريين الى جميع بلدان افريقيا والى المنظمات الحكومية الدولية وذلك بين نيسان /ابريل وتموز/يوليه ١٩٨٢ . وقام الخبراء الاستشاريون أيضا بجمع معلومات عن التقدم المحرز فيما يتصل ببرنامج المرحلة الاولى من العقد . وخلال بعثات الخبراء الاستشاريين ، طلبت بعض البلدان نقل مشاريع معينة في المرحلة الاولى الى المرحلة الثانية ، بل طلبت في بعض الحالات الغاء عدد من المشاريع .

١٠ - كما بدا من الضروري تأجيل تنفيذ بعض المشاريع ذات الكلفة العالية نسبيا ، التي لم تحظ بتمويل بعد او التي احتمالات تمويلها غير مؤكدة ، وذلك حتى نهاية ١٩٨٣ أو حتى أوائل ١٩٨٤ . وأخيرا ، لم ينقل الى عام ١٩٨٤ من أجل التنفيذ المادى (أى أعمال التشييد و/أو الامداد بالمعدات) ، غير مشاريع المرحلة الاولى التي تتعلق بدراسات الجدوى والدراسات الهندسية التي أنجزت أو التي من المحتمل أن تحجز قبل نهاية ١٩٨٣ .

١١ - ولذلك فقد خفّض برنامج المرحلة الاولى على النحو التالي :

(أ) النقل - ٣٨٨ مشروعا بتكلفة تقديرية بلغت ٧ ٨٠٠ ٥٦٠ ٠٠٠ دولار ، وبلغ التمويل الذي تم الحصول عليه ٦ ٦٧٤ ٦٨٥ ٠٠٠ دولار أو ٨٥ر٥ في المائة ؛

(ب) المواصلات - ٢٥٤ مشروعا بتكلفة تقديرية بلغت ٩٤٦ ١٧٥ ٠٠٠ دولار ، وبلغ التمويل الذي تم الحصول عليه ١٠٧ ٠٩٧ ٠٠٠ دولار ، أو ١١ر٣ في المائة .

ويتألف البرنامج المنقح النهائي للمرحلة الاولى من ٦٤٢ مشروعا لجميع القطاعات ، وبتكلفة تقديرية شاملة بلغت ٨ ٧٤٧ ٣٣٥ ٠٠٠ دولار . ومن هذا المبلغ ، تم الحصول على ٧٧ر٥ في المائة من التمويل (المحلي والخارجي) .

جيم - تعبئة الأموال

١٢ - كان قد تقرر ، منذ البداية ، أن ينفذ برنامج العقد بالاموال وموارد المساعدة التقنية التي تقدمها البلدان المتقدمة النمو عن طريق مؤتمرات اعلان التبرعات التي ينظمها الامين العام للأمم المتحدة . ولم يحقق أول مؤتمر من هذه المؤتمرات ، وهو المؤتمر الذي عقد في تشرين الثاني /نوفمبر ١٩٧٩ ، أكثر من ١٥٨ ٥٨٨ دولارا ، وهو المبلغ الذي تبرعت بمعظمه البلدان الافريقية ذاتها . ولقد كشف التقييم الذي تلا المؤتمر أنه في حين ترغب معظم البلدان المتقدمة النمو والمؤسسات المالية الدولية في دعم البرنامج ماليا وتقنيا ، فإنها تفضل أن تفعل ذلك عن طريق الترتيبات الشائعية التقليدية والمباشرة مع البلدان الافريقية أكثر منه عن طريق مؤتمرات اعلان التبرعات . كما كان من

الواضح ان المؤتمرات الاستشارية الصغيرة النطاق ذات المواضيع أو مواضيع البحث المحدودة توفر جوا أفضل لتبادل وجهات النظر بين المانحين والبلدان الافريقية المستفيدة بشأن القضايا الاقتصادية والتقنية وغيرها مما يتصل بالمشاريع . وبناء على ذلك ، ظهرت فكرة عقد اجتماعات تقنية استشارية ، منظمة على أساس شكلي أو دون اقليمي ، وذلك على أنها نهج منطقي لضمان الأموال من أجل برنامج العقد .

١٣ - ولقد نظمت اللجنة الاقتصادية لافريقيا ، حتى الان ، أربعة اجتماعات تقنية استشارية ، وتقرر عقد اجتماع واحد من أجل بلدان شمال افريقيا ، وشرق افريقيا ، وجزر المحيط الهندي وذلك خلال النصف الثاني من ١٩٨٣ (ب) . كما اشتركت اللجنة الاقتصادية لافريقيا في مؤتمر لاعلان التبرعات نظمه مؤتمر تنسيق التنمية في الجنوب الافريقي . وتبين حصيلة نتائج هذه الاجتماعات ، التي أوجزت أدناه ، أنه تم تعبئة ٩٤ مليوناً من الدولارات عن طريق الاجتماعات التي نظمتها اللجنة الاقتصادية لافريقيا بتكلفة قدرها ٤٠٠٠٠ دولار ، قدمتها الجمعية العامة ، وانه تم تعبئة حوالي ١٣٣ من بلايين الدولارات من قبل مؤتمر تنسيق التنمية في الجنوب الافريقي . ومن الممكن تلخيص المساهمات الرئيسية للاجتماعات التقنية الاستشارية والمؤتمرات اعلان التبرعات للبلدان الأعضاء في مؤتمر تنسيق التنمية في الجنوب الافريقي في سبيل ضمان الاموال من أجل تنفيذ برنامج العقد بنجاح ، على النحو التالي :

(أ) أسفرت الاجتماعات التقنية الاستشارية الاربعة عن تعبئة ٩٤ مليوناً من الدولارات ، تتألف على النحو المبين أدناه :

<u>لومي ، ٨ - ١١ حزيران / يونيو ١٩٨١</u>	
١٥٠	الطرق
٧	النقل الجوي
٤١	المواصلات
<u>أواغادوغو ، ٢٠ - ٢٣ كانون الثاني / يناير ١٩٨٢</u>	
٢٥٣	السكك الحديدية
<u>ياوندي ، ١٥ - ١٧ آذار / مارس ١٩٨٢</u>	
٣٤٢	الطرق البرية والنقل المائي برا
<u>ابيدجان ، ٣ - ٥ أيار / مايو ١٩٨٢</u>	
٦٦	النقل البحري
٨١	الموانئ
<u>٩٤٠</u>	المجموع

(ب) عبأ مؤتمر اعلان التبرعات ، الذى نظمه مؤتمر تنسيق التنمية في الجنوب الافريقي ، والمعقود في مابوتو في تشرين الثاني /نوفمبر ١٩٨٠ ، ما مجموعه ٢٨٢ مليوناً من الدولارات لجميع الأغراض ، دفع منها ٥٨٠ مليوناً من الدولارات وأعلن عن التبرع بـ ٧٠٢ من ملايين الدولارات .

(ج) وبالإضافة الى الأموال التي تمت تعبئتها ، فتحت الاجتماعات التقنية الاستشارية التي عقدت حتى الآن سبلاً أمام الممولين والبلدان الافريقية من أجل عقد مشاورات بشأن مشاريع محددة .

(د) وخلال الاجتماعات التقنية الاستشارية علم ان البلدان لم تتقدم ببعض المشاريع التي كفلت لها البلدان الافريقية أموالاً من المانحين والمؤسسات المالية ، لا دراجتها في برنامج العقد . وهذا يجنح الى التقليل من شأن الاموال المعبأة من أجل تنمية النقل والمواصلات خلال العقد .

(هـ) وفيما يتعلق بتنفيذ المشاريع دون الإقليمية ، أظهرت المناقشات التي جرت في الاجتماعات التقنية الاستشارية أن في وسع المنظمات الحكومية الدولية المسؤولة عن تنفيذ هذه المشاريع أن تقبل منحاً أو اعانات ولكن لا يمكنها التعاقد على قروض . وهذا ما جعل من الصعب جذب التمويل من الخارج ، كما يتطلب التماس نهج جديدة لتمويل هذه المشاريع .

(و) ساعدت الاجتماعات التقنية الاستشارية اللجنة الاقتصادية لافريقيا على تقييم التقدم خلال المرحلة الاولى . وعلاوة على هذا ، كانت البيانات التي تم جمعها مفيدة في تحضير مشروع برنامج المرحلة الثانية للعقد .

(ز) والنجاح النسبي للاجتماعات التقنية الاستشارية ، بالمقارنة بنتائج مؤتمر الأمم المتحدة لاعلان التبرعات لعقد النقل والمواصلات في افريقيا والذي عقد في عام ١٩٧٩ (انظر الفقرة ١٢ أعلاه) ، يرجع أساساً الى العمل على جمع المانحين والمستفيدين لبحث موضوعات محددة ، والى أن الاجتماعات قد سبقتها بعثات مخططة بعناية لاثارة الاهتمام ، وكان يرأس هذه البعثات وزراء من البلدان الافريقية .

١٤ - وفي ضوء مؤتمر الأمم المتحدة لاعلان التبرعات الذي عقد في عام ١٩٧٩ والاجتماعات التقنية الاستشارية ، فإنه يمكن اجراء تقييم للانجازات العامة . وفي اجراء هذا التقييم ، ستجرى أدناه محاولة لمقارنة النتائج التي تم التوصل اليها بالأهداف الموضوعة لكل وسيلة من وسائل المواصلات .

دال - التقدم المحرز في تنفيذ المشاريع

١ - النقل

(أ) الطرق والنقل البرى

١٥ - تحقق خلال المرحلة الأولى من العقد تقدم ملحوظ في تنفيذ مشاريع القطاع الفرعى ، للطرق والنقل البرى . ومن مشاريع القطاع الفرعى ال ٢٢٤ (البرنامج المستكمل) تم تمويل مشاريع نسبتها ٤٦٩ في المائة تمويلا كاملا ، وتم تمويل مشاريع نسبتها ٤٣٥ في المائة تمويلا جزئيا ، ومشاريع نسبتها ٩٦ في المائة فقط لم تجتذب أى تمويل . وبالمثل ، فان من التكلفة التقديرية الكلية البالغة ٢٢٧ من بلايين الدولارات تم كفالة ١٥٣ من بلايين الدولارات أو ٦٧٢ في المائة بالكامل ، ومن هذا الرقم ، جاء تمويل نسبته ٦١ في المائة من مصادر خارجية وجاء تمويل نسبته ٣٩ في المائة من مصادر محلية .

١٦ - وفيما يتعلق بالبلدان التي هي من فئات البلدان غير الساحلية ، والبلدان المحرومة ، والبلدان الأخرى ، تم كفالة ما نسبته ٢٣١ في المائة و ١٩٩ في المائة و ٢٤٢ في المائة على التوالي من الأموال المطلوبة لتنفيذ المشاريع .

١٧ - ومن ناحية المشاريع الرئيسية ، أنشئت هيئة الطريق الرئيسي بين لاغوس ومباسا العابر لافريقيا وهيئة الطريق الرئيسي بين القاهرة وغابرون العابر لافريقيا ، وبدأت الأعمال الأولية من أجل تسهيل النقل البرى فيما بين البلدان عن طريق ازالة الحواجز المادية وغيرها من الحواجز .

١٨ - وأعدت اللجنة الاقتصادية لافريقيا مشروع مدونة للطرق الرئيسية في افريقيا ، مصمما للتنسيق بين جميع مدونات الطرق الرئيسية القومية ، وعلامات و اشارات الطرق ، واعتمد مجلس ادارة هيئة الطريق الرئيسي بين القاهرة وغابرون العابر لافريقيا مشروع المدونة هذا اعتمادا مؤقتا . وعلى غرار المشروع الذى يهدف الى الاقلال من حوادث الطرق في الدول الافريقية أو منع هذه الحوادث ، تم تمويل أحد المشاريع تمويلا جزئيا للتمكين من انشاء مركز لاختبار المركبات في غانا . وقد استكملت دراسات بشأن انشاء حواجز للأمان وتحسين علامات الطرق وانشاء مركز لمراقبة المركبات في سيشيل .

١٩ - وقامت اللجنة الاقتصادية لافريقيا باجراء مفاوضات ناجحة بشأن قيام ايطاليا بتمويل الخطة العامة للطرق الرئيسية في افريقيا خلال المرحلة الثانية من العقد ، الأمر الذى سيؤدى الى تحسين وصلات الطرق بين البلدان الافريقية وتوفير شبكة موسعة للطرق الرئيسية في المنطقة . وتم تمويل مركز لتدريب السائقين في ساحل العاج تمويلا جزئيا ، وسيستكمل المركز خلال المرحلة الثانية .

٢٠ - وأخيرا ، فان تنفيذ البرنامج القطاعي للطرق والنقل البرى خلال المرحلة الأولى كان يدعو للاعجاب من ناحية المشاريع والتمويل الذى تم تدبيره ، وكذلك في مشاريع حاسمة محددة لها أهمية على الصعيدين الاقليمي ودون الاقليمي .

(ب) السكك الحديدية والنقل بالسكك الحديدية

٢١ - في البرنامج المنقح للمرحلة الأولى من العقد ، هناك ٧٩ مشروعا في قطاع السكك الحديدية الفرعي ، تقدر تكلفتها بمبلغ ٤٣٩ ٥ مليوناً من الدولارات ؛ وكفل مبلغ ٢ ٤٥٥ مليوناً من الدولارات ، أي ٤٥ في المائة من التمويل . ومع ذلك ، فإنه بالغاً أربعة مشاريع من مشاريع المرحلة الأولى ونقل ستة مشاريع من مشاريع المرحلة الأولى الى المرحلة الثانية ، أصبح العدد الحالي للمشاريع هو ٦٩ مشروعا ، تقدر تكلفتها بمبلغ ٣١٢ من بلايين الدولارات تم كفالة ٢٤٥٢ من بلايين الدولارات منها أي ٧٨٦ في المائة .

٢٢ - ومن ال ٦٩ مشروعا التي احتفظ بها في المرحلة الأولى ، تم تمويل ٢١ مشروعا (أي ٦٠٧ في المائة من التكلفة الكلية) تمويلا كاملا بتكلفة قدرها ١ ٨٩٤ مليوناً من الدولارات ؛ وتمويل ٣٢ مشروعا تبلغ تكلفتها التقديرية ١١ من بلايين الدولارات ، في حدود مبلغ ٥٤٩٦ من ملايين الدولارات ؛ ولم يجتذب ١٦ مشروعا أي تمويل بالمرّة .

٢٣ - ويظهر تحليل آخر أن نسبة ٧٥.٤ في المائة من الأموال المكفولة قد جاءت من مصادر محلية ونسبة ٢٤.٦ في المائة منها جاءت من مصادر أجنبية .

٢٤ - ومن ناحية مضمون المشاريع أو طبيعتها (المساعدة التقنية والتدريب ، والدراسات ، والتشييد) ، جرى تنفيذ عدة مشاريع خلال العام الماضي ، بما في ذلك ثمانية مشاريع دون اقليمية للتشييد ، استفاد من أحدها بلد من البلدان غير الساحلية واستفاد من مشروع آخر بلد محروم . والتمويل المحلي والأجنبي الكامل أو الجزئي لأربع مدارس تدريب دولية في زامبيا والكونغو ومصر ونيجيريا ، أظهر التأكيد الشديد على تدريب الأفراد العاملين في مجال السكك الحديدية . وكان هناك تقدم في العديد من أعمال تجديد القضبان وإعادة ضبط المسارات وأنشطة الإصلاح ، في جمهورية الكاميرون المتحدة وزامبيا وكينيا على سبيل المثال ، كما كانت تجرى دراسات لوصولات سكك حديدية بين بنين وتوغو وساحل العاج وفولتا العليا والنيجر .

٢٥ - وبكفالة ما نسبته ٧٨٦ في المائة من التكلفة الكلية وتمويل ما نسبته ٧٦٨ في المائة من العدد الكلي للمشاريع تمويلا كاملا أو جزئيا ، بالإضافة الى أنه لا يزال هناك عدة أشهر في عام ١٩٨٣ لتنفيذ المرحلة الأولى من البرنامج ، فإن الانجاز ومعدل التنفيذ الشاملين في القطاع الفرعي للسكك الحديدية والنقل بالسكك الحديدية كانا ملحوظين .

(ج) النقل الجوي

٢٦ - في البرنامج المستكمل للمرحلة الأولى من العقد ، هناك ٢٠١ من المشاريع تبلغ تكلفتها التقديرية ٢٢٢ من بلايين الدولارات ، في القطاع الفرعي للنقل الجوي . وقد تم كفالة حوالي ٦٨١ مليوناً من الدولارات من هذه التكلفة الكلية . وعلى أثر تنقيح برنامج المرحلة الأولى ، تم تحويل عدد كبير من المشاريع الى المرحلة الثانية ، مع الإبقاء على ٧٧ مشروعا فقط

في المرحلة الأولى ، جميعها ممولة بالكامل . والسبب في تحويل هذا العدد الكبير للخبايا من المشاريع الى المرحلة الثانية هو أنها مشاريع للتشييد وتوريد المعدات وهذه المشاريع تحتاج الى دراسات جدوى تفصيلية ودراسات هندسية تفصيلية ، تم اجراء بعض منها . ولم يكن من الممكن إكمال تنفيذ هذه المشاريع أو البدء فيه خلال المرحلة الأولى .

٢٧ - وتحليل المشروعات الأصلية التي يبلغ عددها ٢٠١ والتي تشكل المرحلة الأولى يظهر أن ٦٣ مشروعا قد مولت بالكامل ، و ٦٩ مشروعا قد مولت جزئيا وحولت الى المرحلة الثانية ، و ٦٠ مشروعا لم تجتذب أى تمويل وحولت الى المرحلة الثانية ، وألغيت ثمانية مشاريع .

٢٨ - ومن ناحية التنفيذ ، فان مشاريع التدريب والمساعدة التقنية قد حققت نجاحا أكبر من النجاح الذي حققته مشاريع التشييد وتوريد المعدات . فمثلا تم تمويل انشاء وتوسيع المدرسة الاقليمية للتدريب على الطيران المدني في أديس أبابا ، ومركز فرانسفيل (غابون) لتدريب قائدى وتقني صيانة الطائرات المتعددي الجنسيات ، تمويليا جزئيا . وتم تمويل المشاريع التدريبية في مجالات الطيران القومي وقيادة الطائرات والأرصاد الجوية ، في أوغندا والصومال وكينيا ومدغشقر والنيجر تمويليا كاملا ، في حين تم تمويل المشروع الخاص بزائير ، والمقدرة تكلفته بمبلغ ٩١٣ من ملايين الدولارات ، بنسبة ٨٦ في المائة .

٢٩ - وبالمثل ، فقد مولت بالكامل خمسة مشاريع للمساعدة التقنية و ١٥ مشروعا تنطوي على تدريب متخصص للأفراد العاملين في مجال الطيران ، وذلك في أنغولا وبنين وبوتسوانا وجزر القمر وجمهورية افريقيا الوسطى وزائير وساحل العاج والسنغال وسوازيلند وسيراليون وسيشيل والصومال وغينيا وفولتا العليا وكينيا وليسوتو ومالي وموزامبيق . ومولت بالكامل أربعة مشاريع للحصول على معدات للسلامة : مشروعا في جزر القمر ، ومشروع في سوازيلند ومشروع في ليبيريا .

٣٠ - وكان المجال الوحيد الذي لم يحدث فيه تقدم كبير ، لأسباب مذكورة في الفقرة ٢٦ أعلاه ، هو مجال تحسين وتوسيع المطارات الدولية الذي ينطوي عادة على أنشطة تشييد رئيسية . ومع ذلك ، فقد تم تمويل سبعة مشاريع تمويليا كاملا : مشروعا في جزر القمر ، ومشروع في سوازيلند ، ومشروعا في الكونغو ، ومشروع في ليسوتو ، ومشروع في نيجيريا .

٣١ - ولم يتحقق تقدم في تمويل أو تنفيذ المشاريع الاقليمية ودون الاقليمية ، وهذا يرجع جزئيا الى المفاوضات المعقدة المتعلقة بمشروع تقاسم التكلفة فيما بين البلدان الافريقية المستفيدة وعدم وجود متحدث افريقي ممثل أو منظمة افريقية ممثلة للقيام بالترويج لهذه المشاريع ، كما يرجع جزئيا الى عدم تمكن أى بلد افريقي أو أية منظمة حكومية دولية افريقية ، من الناحية القانونية ، من التفاوض والتعاقد على قروض من أجل تنفيذ هذه المشاريع .

٣٢ - وبالنظر الى أن عددا كبيرا من مشاريع هذا البرنامج القطاعي الفرعي قد أجل تنفيذه الى المرحلة الثانية ، فان معدل التنفيذ الشامل هو الى حد ما أقل من أن يكون داعيا للاعجاب .

(د) النقل البحري
الشحن البحري

٣٣ - هناك ٢٥ مشروعا للنقل البحري (الشحن البحري) في البرنامج المستكمل للمرحلة الأولى ، تقدر تكلفتها بمبلغ ١ ١٧٦ مليون دولار . وحتى الآن ، لم يتعد ما تم الحصول عليه من هذه التكلفة ٣٨٨ر٨ مليون دولار أي نسبة ٣٣ في المائة . ونتيجة لتحويل ١٢ مشروعا الى المرحلة الثانية والغاء خمسة مشاريع ، فان البرنامج الراهن للمرحلة الأولى يتألف من ٥٩ مشروعا ، تقدر تكلفتها بمبلغ ٣٨٥ مليون دولار ، تم الحصول على ٣٥٢ر٣ مليون دولار أي نسبة ٩١ر٥ في المائة منه .

٣٤ - ومع تنفيذ المرحلة الأولى ، التي مازال العمل جاريا فيها ، والنسبة العالية من الأموال التي تم الحصول عليها بالفعل ، يمكن تحقيق التنفيذ التام لبرنامج النقل البحري .

٣٥ - وفيما يتعلق بمشاريع البرنامج المستكمل البالغ عددها ٧٥ مشروعا ، فان ٢٩ مشروعا منها تتعلق بعلاج بعض مشاكل التعاون والتنسيق بين خدمات الشحن البحري على الصعيدين الاقليمي ودون الاقليمي ، وبانشاء مؤسسات تدريبية دون اقليمية واقليمية في افريقيا . وبصورة عامة ، واستنادا الى العدد المستكمل من المشاريع والى ما تم الحصول عليه من أموال ، فان معدل تنفيذ مشاريع الشحن البحري لا يتعدى كونه معدلا متواضعا ، على الرغم من أن البرنامج المنقح المتعلق بالمرحلة الأولى يبنى بمعدل مرتفع جدا للتنفيذ .

٣٦ - ومن الواضح ان المشاريع المحتفظ بها في المرحلة الأولى والبالغ عددها ٥٩ مشروعا ، هي بصورة عامة مشاريع منخفضة التكلفة ، تتضمن بعض أنشطة التعاون والتدريب ، وأجرت نجاحا بصورة عامة أثناء التنفيذ ، في حين ان المشاريع المحولة الى المرحلة الثانية والبالغ عددها ١٢ مشروعا ، هي مشاريع مكلفة تتعلق بالتشييد واقتناء المعدات .

٣٧ - ومن بين مجموع الأموال التي تم تأمينها ، قدمت البلدان الافريقية نحو ٢٩ في المائة منها ، في حين أتى الجزء المتبقي من مصادر خارجية .

(هـ) الموانئ

٣٨ - يتضمن البرنامج المنقح للمرحلة الأولى ١٢٠ مشروعا في القطاع الفرعي المتعلق بالموانئ ، تقدر تكلفتها بحوالي ٢ر٩ بليون دولار ، تم الحصول منها على مبلغ ١ر٥ بليون دولار أي نسبة ٥١ر٧ في المائة . وقد احتفظ في برنامج المرحلة الأولى بما لا يتعدى ٥٥ مشروعا تقدر تكلفتها بمبلغ ٢ر٥ بليون دولار .

٣٩ - وفيما يتعلق بأهداف البرنامج وتنفيذ المشاريع ، تم تحقيق انجازات ضخمة في قطاع الموانئ الفرعي . فمن بين ٢٧ مشروعا تتعلق بالتعاون والتدريب الاقليمي ودون الاقليمي وزيادة انتاجية الموانئ ، تم تمويل ستة مشاريع بالكامل ، وتحويل سبعة مشاريع الى المرحلة الثانية وتمويل العدد المتبقي بصورة جزئية .

- ٤٠ - وقد تم احراز تقدم ملحوظ في تنفيذ المشاريع المصممة لانشاء الهياكل الأساسية للموانئ وتحسين قدرتها . وتم بالكامل تمويل ٣٧ مشروعا في هذه الفئة ، يوجد بعضها فى بنى والسودان وغامبيا وغينيا وكينيا وموريشيوس وموزامبيق ونيجيريا .
- ٤١ - وتم بالكامل تمويل عدد من المشاريع دون الاقليمية والمشاريع الوطنية التي تتعلق بالاتصالات بين السفن والشاطئ وباختناقات الموانئ ، كما تم بصورة جزئية تمويل بعض المشاريع المصممة على وجه التحديد من أجل تيسير المرور العابر للبلدان غير الساحلية الى الموانئ الموجودة في البلدان المجاورة (أنغولا وتوغو وساحل العاج وكينيا وموزامبيق) .
- ٤٢ - وبالإضافة الى ذلك مولت المنظمة الدولية للملاحة البحرية مشروعين اقليميين رئيسيين يتعلقان بمنع ومكافحة التلوث البحرى .
- ٤٣ - والتقييم العام هو أنه على الرغم من تحويل ٥٤ مشروعا ، أى ما نسبته ٤٥ في المائة من مشاريع المرحلة الأولى الى المرحلة الثانية ، فان تقدما ملحوظا قد تحقق من حيث التمويل والتنفيذ .

(و) النقل في المياه الداخلية

- ٤٤ - يوجد في البرنامج المنقح للمرحلة الأولى من العقد ٧١ مشروعا في القطاع الفرعى المتعلق بالنقل في المياه الداخلية ، تقدر تكلفتها بمبلغ ٣٣٨ر٢ مليون دولار ، يبلغ ما تم الحصول عليه منه ١٣٧ر٨ مليون دولار أى نسبة ٤٠.٧ في المائة . بيد أن البرنامج المتبقى حاليا يتألف من ٣١ مشروعا فقط ، تقدر تكلفتها بمبلغ ١٠٦ر٧ مليون دولار ، تم الحصول على ٧٣ر٥ مليون دولار أى نسبة ٦٨ر٩ في المائة منه ، وتم تحويل ٣٥ مشروعا الى المرحلة الثانية كما تم الغاء مشروع واحد .
- ٤٥ - والاسباب التي دفعت الى ترحيل هذا العدد الكبير من المشاريع الى المرحلة الثانية هي (أ) أن تلك المشاريع قد تضمنت دراسات أولية فقط في المرحلة الأولى ؛ (ب) وان لها أهمية كبيرة لتطوير خدمات النقل في المياه الداخلية في افريقيا ؛ (ج) وانها لم تجتذب أى تمويل خلال المرحلة الأولى .
- ٤٦ - وفيما يتعلق بالتمويل وتنفيذ المشاريع ، فقد تم بالكامل تمويل الدراسات ومشاريع المساعدة التقنية التالية : دراسة عن النقل في نهر مانو ؛ وتحديث تدابير تنظيم الانهار الصالحة للملاحة ؛ دراسة عن بحيرة تنغانيقا ؛ دراسة عن نهر بينو ؛ وتقديم المساعدة التقنية الى منطقة وسط افريقيا دون الاقليمية ؛ ودراسة ملاحية لنهر كازامانس .
- ٤٧ - وقد تم بصورة تامة أو جزئية تمويل عدد من المشاريع المتعلقة بتجديد أو توسيع الاساطيل النهرية (جمهورية تنزانيا المتحدة وكينيا والكونغو ومصر/السودان وملاوى ونهر زامبيزي) .

٤٨ - وفي ضوء ما أثاره برنامج العقد في المنطقة الافريقية من وعي بأهمية واسطة النقل تلك التي كانت مهمة سابقا ، مقرونا بمعدل التنفيذ البالغ ٦٨٫٩ في المائة الذي تم تحقيقه بالفعل في بقية البرنامج ، يمكن القول بأن تقدما ملائما قد تحقق في هذه الواسطة .

(ز) النقل المتعدد الوسائط

٤٦ - يتضمن البرنامج المنقح للمرحلة الأولى تسعة مشاريع فقط للنقل المتعدد الوسائط ، تقدر تكلفتها بمبلغ ٤٣١٣ مليون دولار . وقد تم حتى الآن الحصول على ٧٠٠ . ٠٠٠ دولار فقط أي نسبة ١٦ في المائة من التكلفة . ونتيجة لتحويل مشروع واحد الى المرحلة الثانية والغاء مشروع آخر فإنه لا يتبقى سوى سبعة مشاريع ، تقدر تكلفتها بمبلغ ٢٨٧٥ مليون دولار ، بلغ ما تم الحصول عليه منه للتمويل ٧٠٠ . ٠٠٠ دولار أي نسبة ٢٤٫٣ في المائة .

٥٠ - وهناك مشروع واحد تم تمويله بالكامل ، ومشروع آخر تم تمويله بصورة جزئية من برنامج الأمم المتحدة الانمائي ، ولم يجتذب أي من المشاريع المتبقية أي تمويل .

٥١ - وعلى الرغم من الدور الهام والحاسم الذي يؤديه النقل المتعدد الوسائط في مجال تنسيق وتيسير أداء مختلف وسائط النقل بوصفه سلسلة متصلة الحلقات ، فإن هذا القطاع الفرعي لم يتمكن من اجتذاب أي تمويل ، نتيجة للطبيعة الاقليمية ودون الاقليمية لمشاريعه ونتيجة لأسباب تم ذكرها بالفعل تحت برنامج النقل الجوي (انظر الفقرة ٣١ أعلاه) .

٢ - الاتصالات

٥٢ - ان استعراض قطاع الاتصالات بأكمله يوضح انه من بين ٣١٢ مشروعا ، تقدر تكلفتها بمبلغ ١١ بليون دولار ، هناك ٥٨ مشروعا ، تقدر تكلفتها بنحو ١٢٠١ مليون دولار أي بنسبة تبلغ ١٠ في المائة من مجموع التكلفة ، سوف يجري تنفيذها قبل نهاية المرحلة الأولى . وهذه المشاريع هي مشاريع قيد التنفيذ بالفعل وتم الحصول على أموال لها . وقد تم تحويل مائتين وسبعة وخمسين مشروعا أي نسبة ٨٢٫٤ في المائة من مشاريع المرحلة الأولى الى المرحلة الثانية للتنفيذ ، ويرجع هذا بصورة رئيسية الى أن معظمها لا يتضمن سوى دراسات أجريت أثناء المرحلة الأولى ، والى ان عددا قليلا منها لم يجتذب أي تمويل . وبلي هذا تحليل للقطاعات الفرعية لبرنامج الاتصالات .

(أ) الاتصالات السلكية واللاسلكية

٥٣ - هناك ٩٠ مشروعا في هذا القطاع الفرعي ، تقدر تكلفتها بمبلغ ٥٣١ بليون دولار ، منها ١٦ مشروعا ، تقدر تكلفتها بمبلغ ٤٠٫٦ مليون دولار أي بنسبة ٧٫٦ في المائة من مجموع

التكلفة ، يتوقع تنفيذها قبل نهاية المرحلة الأولى . وقد تم تحويل ثلاثة وسبعين مشروعا من مشاريع المرحلة الأولى الى المرحلة الثانية للأسباب المذكورة أعلاه .

٥٤ - وفيما يتعلق بتنفيذ المشاريع ، تم احراز تقدم في مجال زيادة عدد الهواتف في منطقة وسط افريقيا دون الاقليمية من ٩٥ ٥٠٠ هاتف الى ١١٥ ٠٠٠ هاتف ، وفي مجال ادخال تسعة من وصلات الربط المشترك البالغ عددها ١٥ في غرب افريقيا الى حيز التشغيل . وقد تم انجاز دراسة عن الاتصالات السلكية واللاسلكية في المناطق الريفية ، وتصميم معدات زهيدة التكلفة واختبارها ميدانيا في كينيا ، كما دخلت وصلة موجات دقيقة بين جمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا حيز التشغيل ، ومن المقرر ان تدخل حيز التشغيل وصلة أخرى مماثلة سوف تربط بوتسوانا وزامبيا وزمبابوي وملاوي في سنة ١٩٨٣ .

(ب) الاذاعة

٥٥ - على الرغم من ان هناك ١١٥ مشروعا اذاعيا ، تقدر تكلفتها بمبلغ ٢١١ر٨ مليون دولار ، في البرنامج المنقح للمرحلة الأولى ، فان من الواضح حاليا ان هناك ١٨ مشروعا فقط ، تقدر تكلفتها بمبلغ ٥١ مليون دولار أي بنسبة ٢٦ في المائة من مجموع التكلفة ، سوف يجري تنفيذها خلال تلك المرحلة . ومن ثم فقد تم تحويل أربعة وتسعين مشروعا الى المرحلة الثانية لتنفيذها .

(ج) الخدمات البريدية

- ٥٦ - تضمن البرنامج المنقح للمرحلة الأولى ٨٤ مشروعا في القطاع الفرعي للخدمات البريدية ، وهو مقدر بتكلفة تبلغ ٢٤١٥٥ مليون دولار . ومن المتوقع أن يستكمل خلال المرحلة الأولى ١٦ فقط من هذه المشاريع ، مقدرة بتكلفة تبلغ ٣٦ مليون دولار أو ١ في المائة من التكلفة الاجمالية .
- ٥٧ - وفي حين لم يتحقق تقدم كبير في تنفيذ المشاريع البريدية ، الا أنه بدأ العمل في عدة مشاريع خلال المرحلة الأولى تتعلق بأكثر المشاكل الاقليمية ودون الاقليمية أهمية في القطاع الفرعي ، مثل مراكز المرور العابرة الاقليمية داخل افريقيا ورافق وأنظمة النقل المحسنة والتدريب ودراسة الخدمات البريدية الريفية وحسابات الادخار البريدية ، وان استكمال تلك المشاريع في المرحلة الثانية سيحسن كثيرا الوضع الراهن للخدمات البريدية في افريقيا .

(د) اليد العاملة

- ٥٨ - من المتوقع فيما يتعلق بمشاريع اليد العاملة البالغ عددها ٢١ مشروعا في برنامج المرحلة الأولى ، والمقدرة بتكلفة تبلغ ١٢٥٨ مليون دولار أن يستكمل منها خمسة فقط خلال المرحلة الأولى تقدر تكلفتها بـ ٤٣ مليون دولار أو ٤٣ في المائة من التكلفة الاجمالية .
- ٥٩ - ومعظم مشاريع اليد العاملة اقليمية ودون اقليمية ومتعددة الجنسيات ولم تتقدم حالسة تنفيذها بدرجة كافية تبرر تقديم تقرير مفصل عن الحالة .

ثالثا - تحضير برنامج المرحلة الثانية من العقد

(١٩٨٤ - ١٩٨٨)

٦٠ - بموجب القرار ١٤/٨١ الصادر من اللجنة الاقتصادية لافريقيا بشأن عقد الأمم المتحدة للنقل والمواصلات في افريقيا والذي اعتمده مؤتمر وزراء النقل والمواصلات والتخطيط الافريقيين في دورته الثانية في آذار/مارس ١٩٨١ ، طلب من اللجنة الاقتصادية لافريقيا تحضير البرنامج للفترة الثانية من العقد ، التي تغطي الفترة ١٩٨٤ الى ١٩٨٨ . وعلى الرغم من أن اللجنة الاقتصادية لافريقيا لعبت دورا حيويا في التحضير للبرنامج فإنه ينبغي التأكيد على أن البلدان الافريقية نفسها هي التي حددت واختارت أساسا المشاريع ، بحيث أن هذه المشاريع هي تعبير عن ارادتها . وقد أحاطت الجمعية العامة في قرارها ٣٧/١٤٠ ، والمجلس الاقتصادي والاجتماعي في قراره ١٨٢/٥٤ طما بالتدابير التي اتخذها الأمين التنفيذي للجنة الاقتصادية لافريقيا فيما يتعلق بالتحضير لخطة العمل للمرحلة الثانية من العقد .

٦١ - وقد تضمنت خطة العمل للتحضير للمرحلة الثانية الأنشطة التالية :

(أ) اعداد الدول الأعضاء في اللجنة الاقتصادية لافريقيا والمنظمات الحكومية الدولية

لقائمة أولية من المشاريع ومخططاتها (تتلقاها اللجنة الاقتصادية لافريقيا بحلول تشرين الأول / أكتوبر ١٩٨١) ،

(ب) تحليل قائمة المشاريع ومخططات المشاريع من قبل الأفرقة العاملة للجنة التنسيق المشتركة بين الوكالات المعنية بالعقد خلال اجتماعها الأول (شباط / فبراير ١٩٨٢) ؛

(ج) بعثات ميدانية الى بلدان افريقية (نيسان / ابريل - حزيران / يونيو ١٩٨٢ ، يقوم بها خبراء استشاريون تعينهم اللجنة الاقتصادية لافريقيا ويتلقون منها التوجيهات ، وتستهدف جمع معلومات عن حالة تنفيذ البرنامج في المرحلة الأولى وتحديد مشاريع جديدة بالتشاور مع الحكومات المعنية وجمع بيانات ومعلومات اخرافية تستلزمها صياغة مخططات المشاريع ؛

(د) صياغة مخططات جميع المشاريع لادراجها في برنامج المرحلة الثانية ؛

(هـ) فحص المشروع الأول للبرنامج من قبل الأفرقة العاملة للجنة التنسيق المشتركة بين الوكالات المعنية بالعقد خلال اجتماعها الثاني (أيلول / سبتمبر ١٩٨٢) ومن قبل اللجنة فسي اجتماعها السادس (تشرين الأول / أكتوبر ١٩٨٢) ؛

(و) النظر في مشروع البرنامج من قبل الاجتماع الحكومي الدولي لخبراء النقل والمواصلات والتخطيط في دورته الثالثة ، المعقودة في أديس ابابا في الفترة من ٥ الى ١٤ كانون الثاني / يناير ١٩٨٣ ، ومن قبل مؤتمر وزراء النقل والمواصلات والتخطيط الافريقيين في دورته الثالثة ، التي عقدت في القاهرة في الفترة من ٨ الى ١١ آذار / مارس ١٩٨٣ .

ألف - برنامج للمرحلة الثانية من العقد

٦٢ - يتكون مشروع البرنامج للمرحلة الثانية من ٣٢٢ مشروع ، منها ٧٠٥ مشاريع جديدة و ٦١٧ مشروعاً نُقلت من المرحلة الأولى . وتقدر التكلفة الاجمالية للبرنامج بنحو ٣١ بليون دولار ، وقد تم فعلاً تأمين ٧ بليون دولار من هذا المبلغ أو ٢٢ في المائة منه . وتكشف النظرة العامة الواسعة النطاق للبرنامج عن وجود ٧٣١ مشروع في مجال النقل ، منها ٣٦٤ مشروع ادخلت فسي المرحلة الأولى ، و ٥٩١ مشروع في الاتصالات منها ٢٥٣ ادخلت من المرحلة الأولى . وتبلغ تكلفة مكون النقل ٢٦٦ بليون دولار أو ٨٦ في المائة ، بينما تبلغ تكلفة الاتصالات ٤٣ بليون دولار أو ١٤ في المائة . وقد تم تأمين نحو ٧ بليون دولار لقطاع النقل و ٨٧٧ مليون دولار لقطاع الاتصالات . وذلك ، تكون نسبة مئوية معقولة من اجمالي الاعتمادات المتعلقة بالبرنامج قد تسم تأمينها أو تخصيصها أو التعمد بها قبل بدء البرنامج بفترة طويلة . ويكرس جزء أساسي (٤٠ في المائة) من برنامج النقل للهيكل الأساسي للنقل الطرقي ، تليه السكك الحديدية (٢٦ في المائة) مما يعكس بوضوح أهمية هاتين الوسيلتين والأولية التي توليها البلدان الافريقية لهما .

٦٣ - وفي تحضير برنامج المرحلة الثانية ، أجرت اللجنة الاقتصادية لافريقيا تحليلا لتقرير ما اذا كان البرنامج متفقا مع الأهداف والأولويات الأساسية ، وما اذا كانت هناك ثغرات في البرنامج وما اذا كانت هناك ضرورة لتعديل الاستراتيجية الأولية خلال البرنامج للمرحلة الثانية . ووجه ظم تبين نتائج التحليل ان البرنامج للمرحلة الثانية يتفق مع الأهداف المقررة في بداية العقد وانه في حين أن الاستراتيجية قد لا تكون محددة بشأن مشاكل معينة تسود في بعض الوسائــــــــــــل والقطاعات الفرعية ، فانها على قدر كاف من الاتساع اللازم لوضع تسويات رشيدة في المستقبل . ويبقى البرنامج للمرحلة الثانية ، على الأولويات المقررة مع مزيد من التشديد على أقل البلدان نموا وغيرها من البلدان المحرومة . وفي حين أبقى على الأولويات في تحضير البرنامج ، تبين تجربة المرحلة الأولى ان المشاريع الاقليمية ودون الاقليمية (مشاريع الأولوية الأساسية) لم تسر على نحو جيد تماما من ناحية التمويل والتنفيذ وانه اذا لم يتحول هذا الاتجاه الى عكسه فسي المرحلة الثانية ، سيعاني البرنامج كله في نهاية الأمر . كذلك ، فان البرنامج للمرحلة الثانية قد صمم لاستكمال البرنامج للمرحلة الأولى والاضافة اليه ؛ وتعبير آخر ، صمم لتعزيز وتكملة البرنامج للمرحلة الأولى .

باء - تحليل البرنامج للمرحلة الثانية من العقد

١ - النقل

(أ) الطرق والنقل الطرقي

٦٤ - يتكون المشروع للمرحلة الثانية من ٣٥٨ مشروط للطرق وللنقل الطرقي ، بالمقارنة ب ٢٠٦ مشاريع في البرنامج للمرحلة الأولى . ومن هذا المجموع يوجد ٢١٩ مشروط جديدا والباقي أدخل من البرنامج للمرحلة الأولى .

٦٥ - ويبلغ اجمالي التكلفة المقدرة لمشاريع الطرق للمرحلة الثانية ما مقداره ١٢٣ بليون دولار ، بالمقارنة بمبلغ ٢٧ بليون دولار للمرحلة الأولى . وترجع التكلفة العالية نسبيا للبرنامج للمرحلة الثانية الى أن معظم المشاريع المحولة بدت كدراسات فقط في المرحلة الأولى ، وتعتبر تكاليفها منخفضة نسبيا بمقارنتها بتكاليف مشاريع البناء في المرحلة الثانية .

٦٦ - وحسب ترتيب الأولوية المقرر في الاستراتيجية العالمية (أنظر ، الجزء الثاني) يوجد ٢١١ مشروط في البرنامج للمرحلة الثانية ذات أولوية أولى و ١٣٣ ذات أولوية ثانوية ، و ١٤ فقط ذات أولوية ثالثة . وذلك ، يكون لنحو ٥٩ في المائة من المشاريع أثرا اقليميا أو دون الاقليمي في حين يخص الباقي أقل البلدان نموا أو البلدان غير الساحلية أو تكون مشاريع وطنية بحتة .

٦٧ - ويتبين من الخبرة المكتسبة خلال تنفيذ البرنامج للمرحلة الأولى ، ان هذه الطريقة تواجه مشاكل شديدة فيما يتعلق بمشاريع الصيانة والتدريب ، ولا يرجع هذا الى أن هذه المشاريع قد

حذفت من البرنامج ، وانما الى أن تنفيذها كان بطيئا وغير مرضي بوجه عام . ولا تجرى صيانة الطرق على نحو كاف وطريقة حسنة التوقيت بسبب عدم وجود الموارد أو عدم كفاية المخصص من الموارد من قبل البلدان الافريقية وأنه يبدو أن كثيرا من المانحين غير راغبين في تمويل أنشطة الصيانة . والنظر الى البرنامج الحالي لتحسين الطرق المنخفضة المستوى ولبناء طرق جديدة ، يحتمل جدا ان تزداد مشاكل الصيانة تدهورا ما لم يوضع تأكيد أقوى على الصيانة في كل بلد افريقي وما لم يشجع الواهبون على تمويل أنشطة الصيانة . ويشمل البرنامج الحالي للمرحلة الثانية ٦٢ مشروعا للصيانة ، من شأنها ان تحسن الحالة ، شريطة تنفيذها بالكامل .

(ب) الخطوط الحديدية والنقل عليها

٦٨ - يتألف برنامج المرحلة الثانية ، باستثناء المشاريع الليبية التي لم تتحدد تكاليفها بعد ، من ٥٤ مشروعا للخطوط الحديدية والنقل عليها تبلغ تكاليفها المقدرة (٨١ بليون دولار ، أمكن تدبير نحو ٣٥ بليون دولار منها حتى الآن أي بنسبة ٤٣ في المائة ، ومعظمها من مصادر خارجية . ولم يرحل من المرحلة الأولى سوى ٦ مشاريع من ٥٤ مشروعا ؛ أما المشاريع الباقية فجديدة . ومن حيث ترتيب الأولويات ، هناك أولوية أولى لـ ٢٤ مشروعا تبلغ تكاليفها المقدرة ٢٦ بليون دولار ، و ١٥ مشروعا لها أولوية ثانية تبلغ تكاليفها المقدرة ٧٩٦٦ مليون دولار و ١٥ مشروعا ذات أولوية ثالثة تبلغ تكاليفها المقدرة ٤٧٢ بليون دولار .

٦٩ - وما زال تدريب القوى العاملة هدفا هاما للبرنامج في المرحلة الثانية ، وسوف تؤدي تنمية المهارات في الادارة والتخطيط الى تعزيز مراكز التدريب للخطوط الحديدية دون الاقليمية التي أنشئت خلال المرحلة الأولى . ويبين تصنيف مشاريع المرحلة الثانية حسب طبيعتها وجود تغيير فسي الاتجاه بالقياس الى المرحلة الأولى . فالتركيز في المرحلة الأولى كان على الاصلاحات وليس على توسيع الخطوط ؛ أما في المرحلة الثانية فسوف يكون التركيز أكبر على بناء خطوط جديدة واكتساب قدرات جديدة .

(ج) النقل الجوي

٧٠ - من بين مشاريع النقل الواردة في البرنامج للمرحلة الأولى والبالغة عددها ١٥٦ مشروعا ، هناك ١١٦ مشروعا مرحلا من المرحلة الأولى . وتقدر تكاليف البرنامج في مرحلته الثانية بنحو ١٣ بليون دولار لم يمكن تدبير أو رصد سوى ١٧٢٢ مليون دولار منها . أما من حيث الأولويات فهناك ١٣ مشروعا اقليميا أو دون اقليمي (ذات أولوية أولى) و ١٤٣ مشروعا وطنيا ذات أولوية أدنى .

٧١ - ويستدل من مزيد من النظر في البرنامج أن حوالي ٨٩ في المائة من تكاليف البرنامج بأكمله ستكون من نصيب التشييد وشراء المعدات ، وهذا يبرز ما تبديه الحكومات الافريقية من تأكيد على تحسين الهياكل الأساسية للنقل الجوي ومرافقه . يضاف الى ذلك ان ٩٥ في المائة من تكاليف البرنامج هي مشاريع وطنية ذات أولوية ثالثة فقط ، مما يعني ضمنا ان المشاريع الوطنية في مجال القطاع الفرعي للنقل الجوي لقيت مزيدا من التركيز من جانب حكومات افريقيا .

(د) النقل البحري

الشحن

٧٢ - يتألف برنامج المرحلة الثانية للشحن من ٢٤ مشروعا ، منها ١٥ مشروعا مستمرا من برنامج المرحلة الأولى . وتبلغ الكلفة المقدرة للبرنامج بأكمله ٩٣٤٥ مليون دولار أمكن تدبير ٨٠ مليون دولار منها ، أي ١١٦ في المائة . وتبلغ الاستثمارات المطلوبة لتنفيذ برنامج المرحلة الثانية ضعف استثمارات برنامج المرحلة الأولى .

٧٣ - وقد وضع برنامج المرحلة الثانية بحيث يكفل استكمال بعض المشاريع التي بدئ العمل فيها خلال المرحلة الأولى ، وبحيث ينصب الاهتمام على أنشطة أخرى لم تكن داخلية في تلك المرحلة . ومن الواضح أن نصيب أفريقيا من الشحن الدولي ظل منخفضا نسبيا لأن تجارتها البحرية مازالت تسيطر عليها شركات الخطوط البحرية الأجنبية المتعددة الجنسيات واتحاداتها ، وأدى ذلك إلى بقاء أسعار الشحن مرتفعة نسبيا . وما زالت الحاجة كبيرة نسبيا إلى موظفين بحريين متدربين ، وهم يبلغون حسب التقديرات الحالية نحو ٥٠٠٠ موظف . وسيكون هدف المرحلة الثانية هو تنقيح وتنسيق التشريعات البحرية .

٧٤ - ويبين تحليل برنامج المرحلة الثانية أن البرامج الإقليمية ودون الإقليمية لن تمثل سوى ٩٣ في المائة من مجموع تكاليف البرنامج مقابل ٢٣٣ في المائة في المرحلة الأولى . وستوجه جهود أكبر (٤١ في المائة) إلى إنشاء أحواض لإصلاح السفن في أفريقيا لتقليل الخسائر من النقد الأجنبي وكذلك لتوفير فرص للعمل . وسيخصص ٩٥ في المائة فقط من البرنامج لتنمية القوى العاملة على مختلف المستويات ، مقابل ٨٨٤ في المائة خلال المرحلة الأولى .

(هـ) الموانئ

٧٥ - يوجد ٧٩ مشروعا تتعلق بالموانئ في المرحلة الثانية ، منها ٥٣ مشروعا مستمرا من المرحلة الأولى . وتبلغ التكاليف المقدرة حوالي ٣٢٢ مليون دولار أمكن تدبير ٥٨٦٥ مليون دولار منها أي ٢٠ في المائة .

٧٦ - وقد وضع برنامج المرحلة الثانية بحيث يتيح حولا لمشاكل الموانئ المعروفة المتعلقة بالادارة والعمليات والتخطيط والتدريب والهيكل الأساسية ، والتي تعذر حلها بالكامل خلال المرحلة الأولى . ولذلك يضم برنامج المرحلة الثانية ٢٤ من مشاريع المساعدة التقنية (للادارة) و ٩ مشاريع للتدريب و ٣٠ مشروعا للتشييد و ٩ مشاريع لتوريد المعدات و ١٣ مشروعا للصيانة ، و ٣ مشاريع لمعينات الملاحة البحرية .

٧٧ - ويستدل من معاودة النظر في البرنامج أن هناك ٥٣ مشروعا إقليميا أو دون اقليمي ، ولهذا فهي ذات أولوية أولى ، و ١٤ مشروعا ذات أولوية ثانية ، و ١٢ مشروعا فقط ذات أولوية ثالثة . وكما هو الحال في الخطوط الحديدية ، تتعلق معظم مشاريع الموانئ ببناء الموانئ . قد وضعت المشاريع

بالدرجة الأولى للبلدان غير الساحلية والبلدان المتضررة جغرافيا . وسيقيم برنامج المرحلة الثانية ٢٨ من المراسي والحواجز المائية والمحطات الجديدة في افريقيا . وحيث أنه يوجد في الساحل الافريقي قرابة ٢٠٠ مرسى فان هذا يعني زيادة تتجاوز ١٠ في المائة ستؤدي بدورها الى زيادة قدرة الموانئ ونتاجيتها .

(و) النقل المائي الداخلي

٧٨ - يوجد ٤٩ مشروعا للنقل المائي الداخلي في برنامج المرحلة الثانية ، منها ٣٥ مشروعا مستمرا من المرحلة الأولى و ١٥ مشروعا فقط هي من المشاريع الجديدة . وتبلغ الكلفة المقدرة للبرنامج ٦٩٢٤ مليون دولار يمكن تدبير ٩١ مليون دولار منها ، أي ١٣ في المائة .

٧٩ - ويبين تحليل برنامج المرحلة الثانية ان هناك ١٢ مشروعا تمثل ٢٤٥ في المائة من البرنامج و ٩٥ في المائة من التكاليف وهي من مشاريع الأولوية الأولى ؛ و ٢١ مشروعا تمثل ٤٢٤ في المائة من البرنامج و ٦٦ في المائة من التكاليف وهي من مشاريع الأولوية الثانية ، و ١٦ مشروعا تمثل ٣٢٥ في المائة من البرنامج و ١٧ في المائة من التكاليف وهي من مشاريع الأولوية الثالثة . والحقيقة ان اكثر من ٥٠ في المائة من تكاليف البرنامج تتألف من مشاريع وطنية .

(ز) النقل المتعدد الوسائط

٨٠ - يتألف برنامج المرحلة الثانية من ١٥ مشروعا تقدر تكاليفها بنحو ٥٨٤ مليون دولار يمكن تدبير ٤٢٠٠٠٠ دولار منها أي ١٢ في المائة .

٨١ - ومعظم المشاريع ذات طابع وطني ، وتشير البوادر الى أنه لن يأتي من المصادر المحلية سوى ٣٠٠٠٠٠ دولار من مجموع التكاليف البالغ ٥٨٤ مليون دولار . ولا توجد حتى الآن دلائل على وجود تمويل من الخارج . ووجه عام كان تنفيذ برنامج المرحلة الأولى ضعيفا جدا ، ولذلك لا بد من بذل جهود جادة خلال تنفيذ برنامج المرحلة الثانية . أما من حيث الأولويات ، فان ٦٦٧ في المائة من المشاريع ذات أولوية أولى . و ٢٦٧ في المائة منها ذات أولوية ثانية ، أما مشاريع الأولوية الثالثة فتبلغ ٦٦ في المائة فقط . وتشمل المشاريع الاقليمية تلك التي ستنفذها اللجنة الاقتصادية لافريقيا بالاشتراك مع مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية . وهي معنية فسي الغالب بالتدريب في مجال النقل المتعدد الوسائط وادخال عمليات النقل المتعدد الوسائط الى الاقليم .

٢ - الاتصالات

٨٢ - يتألف كامل برنامج المرحلة الثانية للاتصالات من ٥٩١ مشروعا توزيعها كما يلي : ٢١٥ مشروعا

للمواصلات السلكية واللاسلكية ، و ٣ مشاريع للاتصال بواسطة التوايح الاصطناعية ، و ٢١٠ مشروعاً للاناعة ، و ١٤٧ مشروعاً للخدمات البريدية ، و ١٦ للقوى العاملة . وهناك ٢٥٣ مشروعاً مرحلاً من برنامج المرحلة الأولى .

٨٣ - وتبلغ الكلفة المقدرة للبرنامج ٤٣ مليون دولار موزعة كما يلي : ٢٨٨ مليون دولار للمواصلات السلكية واللاسلكية ، و ٧٧٧ مليون دولار للاتصال بواسطة التوايح الاصطناعية ، و ٧٦٤ مليون دولار للاناعة ، و ٥٨١ مليون دولار للخدمات البريدية ، و ١١٨ مليون دولار للقوى العاملة . ولم يمكن تدبير سوى نحو ٨٧٧ مليون دولار من مجموع التكاليف ، أي ٢ في المائة .

٨٤ - ويبين التحليل حسب القطاعات الفرعية انه يوجد من بين ٢١٥ مشروعاً للمواصلات السلكية واللاسلكية ٤٤ مشروعاً ذات أولوية أولى ، و ٩٩ ذات أولوية ثانية ، و ٧٢ ذات أولوية ثالثة . ويخص غينيا ونيجيريا ١٧١ من المشاريع الوطنية ذات الأولوية الثانية والثالثة . وتقدر تكاليفها بحوالي ٢٦٦ مليون دولار أي بنسبة ٦٥ في المائة من تكاليف جميع المشاريع الوطنية .

٨٥ - وتتألف مشاريع الاناعة البالغ عددها ٢١٠ مشروعاً من ١٧ مشروعاً ذات أولوية أولى ، و ١٤٠ مشروعاً ذات أولوية ثانية ، و ٥٣ مشروعاً ذات أولوية ثالثة . ومن هذه المشاريع ٢٩ مشروعاً للتدريب والمساعدة التقنية ، و ٢٧ للدراسات ، و ١١٩ للتشييد وشراء المعدات ، أما المشاريع الباقية فهي للإصلاح .

٨٦ - ومن بين مشاريع الخدمات البريدية البالغ عددها ١٤٧ ، هناك ٣١ مشروعاً ذات أولوية أولى و ١١٦ ذات أولوية ثانية أو ثالثة . ويوجد ٢٥ مشروعاً للتدريب والمساعدة التقنية ، و ٢٧ مشروعاً للدراسات ، و ٦٠ مشروعاً للتشييد ، و ٢٤ مشروعاً للمعدات ، و ٣٦ مشروعاً للإصلاح والصيانة .

٨٧ - وجميع المشاريع المتعلقة بالقوى العاملة وعددها ١٦ مشروعاً لها أولوية عليا ، أي انها اما اقليمية أو دون اقليمية . وهي تتألف من ١٤ مشروعاً تدريبياً ، ومن دراسة ومشروع عام . ولا تشير المشاريع المتعلقة بالقوى العاملة المدرجة في برنامج المرحلة الثانية الى مجموع الاحتياجات فيما يتعلق بتدريب القوى العاملة في قطاع المواصلات بأكمله ، لأن بعض المشاريع التدريبية الوطنية قد ادرج في القطاعات الفرعية المحددة .

رابعاً - المبادئ التوجيهية لاعداد برنامج المرحلة
الثانية من العقد

ألف - التدابير المتخذة

٨٨ - انعقد الاجتماع السادس للجنة التنسيق المشتركة بين الوكالات والمعنية بالعقد ، فسي د اكار في الفترة من ١٨ الى ٢٠ تشرين الأول / اكتوبر ١٩٨٢ ، وكانت اللجنة الافريقية للطيران المدني للجنة المضيغة . ومن جملة التوصيات ، أكد الاجتماع على انه ينبغي ، عند اعداد برنامج المرحلة الثانية من العقد ، ايلاء مزيد من العناية الى ما يلي :

- (أ) ما اذا كانت الاستراتيجية العالمية المعتمدة في بداية العقد تحتاج الى تنقيح ، واذا كان الحال كذلك ، ما هي المبادئ التوجيهية لوضع استراتيجية جديدة ؛
- (ب) مشاكل الصيانة ، وما اذا كانت البلدان تعتزم تخصيص ما يكفي من الموارد لها ؛
- (ج) الحاجة الى تطوير القوى العاملة ، والجانب المؤسسي لذلك ، والحاجة الى تفادي ازدياد واج الجهود ؛

(د) الربط بين برنامج العقد والأنشطة الاقتصادية الأخرى في المنطقة ، ولا سيما عقد التنمية الصناعية في افريقيا والخطة الغذائية الاقليمية لافريقيا .

٨٩ - وانهقدت الدورة الثالثة للاجتماع الحكومي الدولي لخبراء النقل والمواصلات والتخطيط فسي اديس ابابا في الفترة من ٥ الى ١٤ كانون الثاني / يناير ١٩٨٣ . واستعرض الاجتماع مشروع التقرير المتعلق بالمرحلة الثانية ، آخذاً في الاعتبار المبادئ التوجيهية التي اقترحتها لجنة التنسيق المشتركة بين الوكالات والمعنية بالعقد ، ووضع توصياته بشأن كل قطاع فرعي من قطاعات النقل استناداً الى تقرير اعدته اللجنة الاقتصادية لافريقيا .

٩٠ - وادرجت التعديلات التي اقترحتها الاجتماع في مشروع برنامج المرحلة الثانية من العقد . وقدم مشروع البرنامج بصيغته المعدلة ، ومعه قرارات الاجتماع ، لينظر فيها مؤتمر وزراء النقل والمواصلات والتخطيط الافريقيين في دورته الثالثة المنعقدة في القاهرة في الفترة من ٨ الى ١١ آذار / مارس ١٩٨٣ .

٩١ - ورأى المؤتمر ، عند النظر في مشروع برنامج المرحلة الثانية ، ان هذا البرنامج كبير ومكلف أكثر من اللازم ولذا ينبغي تخفيضه . وكان هناك شعور عام في المؤتمر بأن الأولويات المحددة فسي الاستراتيجية العالمية للمرحلة الأولى من العقد يجب ابقاؤها كما هي وانه ينبغي ايلاء عناية خاصة لمشاريع البلدان غير الساحلية وأقل البلدان نمواً التي تعتبر ماثراً لخلق المجتمع الدولي . وأكد المؤتمر أيضاً أن بلدين على الأقل من البلدان المعنية ينبغي أن يقوموا معا بتحديد وتقديم المشاريع دون الاقليمية والاقليمية ، وان التنافس الذي لا لزوم له بين مختلف الوسائط ينبغي تفاديه . ولذا يجب التأكيد على تحقيق التساوق بين المشاريع وعلى تنسيقها عند وضع الخطط الرئيسية لقطاع النقل .

٩٢- ووافق المؤتمر ، في قراره ECA/UNTACDA/Res.83/23 ، على ابقاء برنامج المرحلة الثانية من العقد ، والاستراتيجية العالمية ، والأولويات المعتمدة في عام ١٩٧٩ ، مع الجادئ التوجيهية التالية :

- (أ) ينبغي مواصلة المشاريع الجارية وادراجها في برنامج المرحلة الثانية ؛
- (ب) ينبغي أن تدرج في البرنامج المشاريع التي لها دراسات جدوى ومدروسة في الخطط والمشاريع الوطنية ذات الصلة بالأهداف العالمية ؛
- (ج) ينبغي عموماً استبعاد المشاريع التي ليست لها دراسات جدوى ؛
- (د) يجب ألا يدرج في البرنامج أى مشروع غير مدرج في الخطة الوطنية للبلد المقدم له ؛
- (هـ) يجب أيضاً عدم ادراج المشاريع التي لا تزال في مرحلة الابتكار ؛
- (و) ينبغي وضع تأكيد شديد على المشاريع الاقليمية ودون الاقليمية والمشاريع الوطنية للبلدان غير الساحلية ؛
- (ز) يجب تنسيق مختلف وسائط النقل وتحقيق التكامل بينها ؛
- (ح) يجب وضع تأكيد شديد على صيانة الأصول القائمة وحفظها ؛
- (ط) ينبغي أن تكون هناك اشارة واضحة الى مدى التمويل المحلي والأجنبي .

با* - الأعمال التي سيفطلع بها في المستقبل

٩٣- بغية اضافة الصيغة النهائية على برنامج المرحلة الثانية ، اعتمد مؤتمر وزراء النقل والمواصلات والتخطيط الافريقيين ، في دورته الثالثة ، الجدول الزمني التالي للعمل :

- (أ) قيام الدول الأعضاء بتقديم مشاريع اقتراحات منقحة الى اللجنة الاقتصادية لافريقيا قبل يوم ٣٠ حزيران / يونيه ١٩٨٣ ؛
- (ب) قيام اللجنة الاقتصادية لافريقيا باعداد البرنامج المنقح للمرحلة الثانية وتعميمه على أعضاء لجنة التنسيق المشتركة بين الوكالات والمعنية بالعقد في أجل أقصاه ٣٠ أيلول / سبتمبر ١٩٨٣ ؛
- (ج) عقد الاجتماع السابع للجنة التنسيق المشتركة بين الوكالات والمعنية بالعقد فسي برازافيل في الفترة من ١٤ الى ١٦ تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٨٣ ؛
- (د) الموافقة على برنامج المرحلة الثانية ومدى هذا البرنامج من قبل الاجتماع الحكومي الدولي لخبراء النقل والمواصلات والتخطيط في دورته الرابعة ومؤتمر وزراء النقل والمواصلات والتخطيط

الافريقيين في دورته الرابعة . ومن المقرر أن يعقد الاجتماع الحكومي الدولي في كوناكري في الفترة من ٣٠ كانون الثاني /يناير الى ٤ شباط/فبراير ١٩٨٤ ، وأن يعقد المؤتمر في كوناكري أيضا في الفترة من ٢ الى ١١ شباط/فبراير ١٩٨٤ .

٩٤ - ووافق المؤتمر في دورته الثالثة أيضا على عقد اجتماع مائدة مستديرة في باريس بشأن العقد في الفترة من ٢١ الى ٢٤ حزيران/يونيه ١٩٨٣ وطلب ، في القرار ECA/UNTACDA/Res.83/30 ، تقديم التقرير النهائي لاجتماع المائدة المستديرة الى جميع الدول الأعضاء قبل انعقاد المؤتمر الحكومي الدولي الذي يسبق الدورة الرابعة للمؤتمر . والغرض من اجتماع المائدة المستديرة هو اجراء تقييم موضوعي للمصعومات التي تواجه في تنفيذ برنامج المرحلة الأولى وما تحقق من نتائج ، مع أخذ أهداف خطة عمل لاغوس لتنفيذ استراتيجية مونروفيا للتنمية الاقتصادية لافريقيا (A/S-11/14 ، المرفق الأول) والاستراتيجية العالمية في الاعتبار . ومن المتوقع أن يشكل اجتماع المائدة المستديرة من نحو ٤٠ مشتركاً يمثلون ٢٠ من البلدان والمنظمات الافريقية و ٢٠ من البلدان المتقدمة النمو والمنظمات الدولية .

٩٥ - وأخيرا أوصى المؤتمر أيضا ، نظرا لشدة نجاح الاجتماعات الاستشارية التقنية التي سبق عقدها خلال المرحلة الأولى ، بأن تنظم اللجنة الاقتصادية لافريقيا اجتماعات من هذا النوع خلال المرحلة الثانية حالما يبدأ البرنامج . أما القطاعات الفرعية التي يلزم اعداد اجتماعات استشارية تقنية لها فهي البث الاذاعي ، والخدمات البريدية والنقل الجوي والسكك الحديدية . ومن المتوقع أن يبدأ مؤتمر وزراء النقل والمواصلات والتخطيط الافريقيين في دورته الرابعة برنامج المرحلة الثانية يوم ١١ شباط/فبراير ١٩٨٤ (انظر الفقرة ٩٣ أعلاه) .

خامسا - الخلاصة

٩٦ - يوضح التقدم المحرز فعلا في تنفيذ برنامج المرحلة الأولى ان البرنامج كان مرضيا بالنظر الى انه تم الحصول على نسبة ٧٧ في المائة من المبلغ المطلوب وقدره ٨ ٧٤٧ ٣٣٥ ٠٠٠ دولار . والتزم أيضا بنجاح بجدول العمل الذي أعدته اللجنة الاقتصادية لافريقيا بالتعاون مع الدول الأعضاء والبلدان والوكالات المانحة ، وعقدت الاجتماعات الاستشارية التقنية الأربعة التي أعدت لجمع الأموال كما كان مخططا . وهذه الاجتماعات الاستشارية التقنية يعزى اليها الفضل في تعبئة مبلغ ٩٤٠ مليون دولار وكانت أيضا محافل لاجراء مشاورات لا مع الدول الأعضاء فحسب بل ومع الوكالات والمنظمات المانحة أيضا . كما ساعدت هذه الاجتماعات اللجنة الاقتصادية لافريقيا على تقييم التقدم المحرز خلال المرحلة الأولى ، وكانت البيانات التي جمعت خلال الاجتماعات الاستشارية التقنية مفيدة في اعداد مشروع برنامج المرحلة الثانية . ولذلك يمكن الخلوصل الى أن تنفيذ برنامج المرحلة الأولى من حيث المشاريع والأموال المؤمنة كان يدعو الى الاعجاب وأن اللجنة الاقتصادية لافريقيا ، بالتشاور مع الدول الأعضاء والوكالات الحكومية الدولية ، ستعاون في تأمين تنفيذ المشاريع المتبقية في المرحلة الأولى ، وقدرها ٦٤٢ مشروعا تنفيذا كاملا .

٩٧- ويجرى قدما الاعداد لتنفيذ برنامج المرحلة الثانية . ويتمشى البرنامج كله مع الأهداف الأولية للمعقد ويعكس كلا من الاستراتيجية والأولويات المعتمدة . والجدير بالذكر أن المشاريع المدرجة في المرحلة الثانية قد حددتها البلدان ذاتها ، ولذلك فهي تعبر عن رغبتها . والنظر في المشاريع ، مع ادخال تغييرات طفيفة فقط عليها ، من جانب لجنة التنسيق المشتركة بين الوكالات والمعنية بالمعقد في اجتماعها السادس المعقود في داكار في تشرين الأول / اكتوبر ١٩٨٢ ، وأيضا من جانب الاجتماع الحكومي الدولي لخبراء النقل والمواصلات والتخطيط في دورته الثالثة المعقودة في أديس ابابا في كانون الثاني /يناير ١٩٨٣ ، يوضح أن التعاون بين اللجنة الاقتصادية لافريقيا والدول الأعضاء بصدور انتقال المشاريع التي تدرج في برنامج المرحلة الثانية كان ناجحا . ووضع مؤتمر وزراء النقل والمواصلات والتخطيط الافريقيين في دورته الثالثة المعقودة في القاهرة في آذار /مارس ١٩٨٣ مبادئ توجيهية لوضع الصيغة النهائية لبرنامج المرحلة الثانية للمعقد ، بما في ذلك وضع جدول زمني للعمل .

٩٨- ويوضح التحليل الذي أجرته اللجنة الاقتصادية لافريقيا لتقرير ما اذا كانت جميع المشاريع في المرحلة الثانية تتمشى مع الأهداف الأولية والأولويات ، وهو معيار حيوى لقياس ملائمة البرنامج للتنمية الاقتصادية للمنطقة ، ان البرنامج على قدر من الاتساع يجعله كافيا للتصدي للمشاكل الرئيسية في قطاع النقل والمواصلات . كما أن تأكيده على ايجاد حلول لمشاكل البلدان غير الساحلية والبلدان الأقل نموا يعد كافيا بالرغم من أن المشاريع ذات الطابع الوطني اجتذبت تمويلا أكبر من مشاريع المرحلة الأولى المعالة الى المرحلة الثانية . وبذلك تم بنجاح تنفيذ ممارسة انتقال المشاريع للمرحلة الثانية . كما أن تأمين ٢٢٥ في المائة من الأموال اللازمة لتنفيذ برنامج المرحلة الثانية يؤكد أن هذا التنفيذ سيكفل بالنجاح .

٩٩- ان كون التكاليف المقدرة لبرنامج المرحلة الثانية تمثل ضعف تكاليف برنامج المرحلة الأولى لا تشكل نكسة لتنفيذ المرحلة الثانية ، نظرا الى أن معظم المشاريع المعالة الى تلك المرحلة كانت في مرحلة الدراسة فقط في المرحلة الأولى . ومن المؤكد أن تشييد الهياكل الأساسية وشراء المعدات عنصران أكثر تكلفة ، وهذا هو سبب التكلفة العالية لبرنامج المرحلة الثانية . وحيث انه يلزم تحضير أفضل قبل البدء في جمع التبرعات فعليا ، فان الأعمال التحضيرية لتنفيذ المرحلة الثانية يجب القيام بها بطريقة أكثر منهجية . وقد اتفق على الابقاء على نظام التمويل من خلال الاجتماعات الاستشارية التقنية ، مع بعض التعديلات التي تتقرر خلال الاجتماعات التحضيرية القادمة ، بما في ذلك اجتماع المائدة المستديرة الذي سيعقد في باريس في حزيران /يونيه ١٩٨٣ . وسيقيد بالجدول الزمني لتنفيذ برنامج المرحلة الثانية ، كما أوصى به مؤتمر وزراء النقل والمواصلات والتخطيط الافريقيين في دورته الثالثة ، طيلة الأعمال التحضيرية ، مع مراعاة أن الأعمال التحضيرية الكافية لن تؤدي فقط الى بدء البرنامج بنجاح بل ستؤدي أيضا الى ارساء أساس متين أيضا لجمع الأموال اللازمة ، الأمر الذي سيكون له أثر قوى بالتالي على تنفيذ المشاريع ، وعلى بلوغ أهداف المعقد فيما بعد .

١٠٠- وعليه فانه يمكن الخلوص الى أن تنفيذ برنامج المعقد بأكمله يضي قدما بشكل جيد ، وستبذل اللجنة الاقتصادية لافريقيا الجهود ، بالتعاون مع الدول الأعضاء ، لمواصلة ذلك التقدم .

الحواشي

- (أ) الوثائق الرسمية للمجلس الاقتصادي والاجتماعي ، (١٩٨١) ، الطحق رقم ١٤ (E/1981/54) ، الفصل الرابع .
- (ب) اثيوبيا ، اوغندا ، تونس ، الجزائر ، جزر القمر ، الجماهيرية العربية الليبية ، جمهورية تنزانيا المتحدة ، جيبوتي ، السودان ، سيشيل ، الصومال ، كينيا ، مدغشقر ، مصر ، المغرب ، موريشيوس .
