

Distr.
GENERAL

A/39/271
E/1984/98

14 June 1984

ARABIC

ORIGINAL : ENGLISH

الجمعية العامة
المجلس الاقتصادي والاجتماعي



المجلس الاقتصادي والاجتماعي
الدورة العادية الثانية لعام ١٩٨٤
البند ٤ من جدول الأعمال المؤقت **
الحالة الاقتصادية الخطيرة في افريقيا

الجمعية العامة
الدورة التاسعة والثلاثون
البند ١٢ من القائمة الأولية*
تقرير المجلس الاقتصادي والاجتماعي

تنفيذ برنامج عقد النقل والمواصلات
في افريقيا

مذكرة من الأمين العام

رجاء المجلس الاقتصادي والاجتماعي في الفقرة ٦ من القرار ٦٧/١٩٨٣ المؤرخ في ٢٩ تموز/يوليه ١٩٨٣ ، من الأمين التنفيذي للجنة الاقتصادية لافريقيا أن يقدم للمجلس تقريراً مرحلياً عن التقدم المحرز في تنفيذ برنامج العقد . ورجت الجمعية العامة في الفقرة ١٢ من القرار ٣٨/١٥٠ المؤرخ في ١٩ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٣ من الأمين التنفيذي أن يواصل تقديم تقارير مرحلية في كل سنة عن التقدم المحرز في تنفيذ برنامج العقد . ويأتي التقرير المرفق طي هذا استحابة لكل من الرجاءين .

. A/39/50 *

. E/1984/100 **

.. / ..

المرفق

التقرير المرحلي عن التقدم المحرز في تنفيذ
برنامج عقد النقل والمواصلات في افريقيا

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
٤	٢ - ١	مقدمة
٤	١٢ - ٣	اعداد المرحلة الثانية من العقد
٤	٣	ألف - الجدول الزمني
٦	١٢ - ٤	باء* - المبادئ التوجيهية والمعايير
٦	٧ - ٥	١ - مبادئ القاهرة التوجيهية
		٢ - توصيات اجتماع المائدة المستديرة المعقود في باريس
٨	٨	
٨	١٢ - ٩	٣ - المعايير الاضافية وعامل الزمن ...
١٠	٥٥ - ١٣	ثالثا - عرض عام لبرنامج المرحلة الثانية
١٢	٤٠ - ١٦	ألف - قطاع النقل : تحليل برنامج المرحلة الثانية
١٤	٢٩ - ٢٢	١ - الصيانة واعادة التأهيل
١٥	٣٢ - ٣٠	٢ - التدريب والمساعدة التقنية
١٦	٣٧ - ٣٣	٣ - الوصلات الرابطة بين الدول
١٧	٣٨	٤ - المشاريع الاقليمية ودون الاقليمية .
١٧	٤٠ - ٣٩	٥ - المشاريع الوطنية ذات الأولوية ...
		باء* - قطاع المواصلات : تحليل برنامج المرحلة الثانية
٢٧	٥٥ - ٤١	
٢٨	٤٩ - ٤٦	١ - الصيانة والاصلاح
٢٨	٥٠	٢ - المساعدة التقنية

.. / ..

المحتويات (تابع)

الفقرات الصفحة

٢٨	٥٢ - ٥١	.....	٣ - التدريب
٢٩	٥٣	.....	٤ - المشاريع الإقليمية ودون الإقليمية
٢٩	٥٥ - ٥٤	.....	٥ - المشاريع الوطنية ذات الأولوية

قائمة الجداول

١١	.....	١ - موجز للمشاريع المصنفة حسب الوظيفة
١٩	.....	٢ - الصيانة والاصلاح
٢٠	.....	٣ - التدريب والمساعدة التقنية
٢١	.....	٤ - الوصلات المشتركة بين الدول (عام)
٢٢	.....	٥ - ممرات النقل الموصلة الى البحر
٢٣	.....	٦ - الطرق الرئيسية العابرة لافريقيا (والوصلات الفرعية)
٢٤	.....	٧ - الوصلات الجوية فيما بين البلدان الافريقية
٢٥	.....	٨ - المشاريع الإقليمية ودون الإقليمية
٢٦	.....	٩ - المشاريع ذات الأولوية الوطنية
٣٠	.....	١٠ - الصيانة والاصلاح
٣٠	.....	١١ - المساعدة التقنية
٣١	.....	١٢ - التدريب
٣١	.....	١٣ - المشاريع الإقليمية ودون الإقليمية
٣٢	.....	١٤ - المشاريع الوطنية ذات الأولوية

أولا - مقدمة

١ - في بداية عقد النقل والمواصلات في افريقيا تقرر تقسيم العقد الى مرحلتين محددتين :

(أ) المرحلة الأولى وتغطي الفترة من ١٩٨٠ الى ١٩٨٣ ؛

(ب) المرحلة الثانية وتغطي الفترة من ١٩٨٤ الى ١٩٨٨ .

٢ - وفي القرار ECA/UNTACDA/Res/81/14 طلب مؤتمر وزراء النقل والمواصلات والتخطيط الافريقيين المعقود في اديس ابابا في آذار/مارس ١٩٨١ من اللجنة الاقتصادية لافريقيا أن تعد برنامج المرحلة الثانية . وأيد ذلك القرار فيما بعد مؤتمر وزراء اللجنة الاقتصادية لافريقيا في القرارين Res.422(XVI) المؤرخ في ١٠ نيسان/ابريل ١٩٨١ و Res.435(XVII) المؤرخ في ٣٠ نيسان/ابريل ١٩٨٢ ، والمجلس الاقتصادي والاجتماعي في القرارين ٦٧/١٩٨١ المؤرخ في ٢٤ تموز/يوليه ١٩٨١ و ٥٤/١٩٨٢ المؤرخ في ٢٩ تموز/يوليه ١٩٨٢ ، والجمعية العامة في القرارين ٣٦/١٧٧ المؤرخ في ١٧ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨١ و ٣٧/١٤٠ المؤرخ في ١٧ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٢ .

ثانيا - اعداد برنامج المرحلة الثانية من العقد

ألف - الجدول الزمني

٣ - جرى اعداد برنامج المرحلة الثانية في ظروف مواتية أكثر مما كانت في المرحلة الأولى . وتوفر وقت أكثر للجنة الاقتصادية لافريقيا واستفادت من الخبرة المكتسبة خلال المرحلة الأولى . وأمكن بعد عدة بعثات واجتماعات وكثير من الاتصالات غير الرسمية على كل المستويات اعداد البرنامج الذي وافق عليه مؤتمر وزراء النقل والمواصلات والتخطيط الافريقيين في شباط/فبراير ١٩٨٤ . ويمكن ايجاز الجدول الزمني لاعداد برنامج المرحلة الثانية كما يلي :

(أ) آذار مارس ١٩٨١ : اعتماد المؤتمر للقرار ECA/UNTACDA/Res.81/14

الذي يطلب من اللجنة الاقتصادية لافريقيا اعداد برنامج المرحلة الثانية ؛

(ب) تشرين الأول/اكتوبر ١٩٨١ : استلام اللجنة الاقتصادية لافريقيا للقوائم الأولية التي ترغب الدول الاعضاء والمنظمات الحكومية الدولية في ادراجها في برنامج المرحلة الثانية ؛ وقيام اللجنة الاقتصادية لافريقيا بوضع مشروع برنامج مبدئي ؛

.../...

(ج) شباط/فبراير ١٩٨٢ : قيام أفرقة عاملة بالاشتراك الوثيق مع منظمة الوحدة الإفريقية واللجنة الاقتصادية لإفريقيا ووكالات الأمم المتحدة المتخصصة بدراسة تلك القوائم الأولية للمشاريع ؛

(د) نيسان/أبريل - تموز/يوليه ١٩٨٢ : قيام بعثات من الاستشاريين والمسؤولين في اللجنة الاقتصادية لإفريقيا بجمع معلومات في أنحاء القارة عن تقدم مشاريع المرحلة الأولى (وبالنظر أيضا في امكانية ارجاء أو الغاء أو استكمال بعض المشاريع) ، وتحديد مشاريع جديدة بالتشاور مع الدول الأعضاء لادراجها في المرحلة الثانية ؛

(هـ) تموز/يوليه - ايلول/سبتمبر ١٩٨٢ : اعداد بطاقات هوية لمشاريع برنامج المرحلة الثانية واعداد الوثائق الخاصة بها في شكل جداول موجزة وتعليقات خاصة بكل قطاع من القطاعات ؛

(و) ايلول/سبتمبر ١٩٨٢ : دراسة تلك الوثائق خلال اجتماع ثان لأفرقة عاملة تكونت في شباط/فبراير من نفس المشتركين ؛

(ز) تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٢ : اجتماع لجنة التنسيق المشتركة بين الوكالات في داكار لدراسة الوثائق الأنف ذكرها ؛

(ح) كانون الثاني/يناير ١٩٨٣ : تحليل مشروع البرنامج الأولي في الاجتماع الحكومي الدولي الثالث لخبراء النقل والمواصلات والتخطيط ؛

(ط) آذار/مارس ١٩٨٣ : تحليل نفس المشروع الأولي في الاجتماع الثالث لوزراء النقل والمواصلات والتخطيط الإفريقيين المعقود في القاهرة ؛

(ي) حزيران/يونيه ١٩٨٣ : مائدة باريس المستديرة عن اعداد برنامج المرحلة الثانية وتنفيذه ؛

(ك) تموز/يوليه - تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٣ : تنقيح مشروع برنامج المرحلة الثانية في ضوء المبادئ التوجيهية لاجتماع القاهرة ومائدة باريس المستديرة ؛

(ل) تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٣ : ارسال الوثائق الى الدول الأعضاء ؛

(م) كانون الثاني/يناير ١٩٨٤ (٤-٦) : قيام لجنة التنسيق المشتركة بين الوكالات بدراسة مشروع البرنامج النهائي ؛

(ن) ٣٠ كانون الثاني/يناير - ١١ شباط/فبراير ١٩٨٤ (كوناكري) : النظر في مشروع البرنامج النهائي من قبل الاجتماع الحكومي الدولي الرابع لخبراء النقل والمواصلات والتخطيط والاجتماع الرابع لوزراء النقل والمواصلات والتخطيط الإفريقيين .

باء - المبادئ التوجيهية والمعايير

- ٤ - المبادئ التوجيهية للمرحلة الثانية ومعاييرها هي اساسا ما يلي :
- (أ) المبادئ التوجيهية التي وضعها مؤتمر وزراء النقل والمواصلات والتخطيط الافريقيين المعقود في القاهرة في آذار/مارس ١٩٨٣ ؛
- (ب) التوصيات الصادرة عن مائدة باريس المستديرة ؛
- (ج) المعايير الاضافية التي حددتها اللجنة الاقتصادية لافريقيا واعتمدها مؤتمر الوزراء الافريقيين .

١ - مبادئ القاهرة التوجيهية

- ٥ - نبعث المبادئ التوجيهية اساسا من القرارين ECA/UNTACDA/83/23 و ٨٣ / ٢٤، ويمكن ايجازها كما يلي :
- (أ) الحفاظ على الاستراتيجية العامة والأهداف السبعة المعتمدة للعقد في عام ١٩٧٩ ؛
- (ب) الحفاظ على الأولويات الموضوعة في عام ١٩٧٩ لتنفيذ برنامج العقد، وهي بالتحديد :
- ١ ' المشاريع الاقليمية ودون الاقليمية والوطنية ذات الآثار الاقليمية ودون الاقليمية ؛
- ٢ ' مشاريع اقل البلدان نموا والدول غير الساحلية والدول حديثـــة الاستقلال والدول الجزرية ودول خط المواجهة ؛
- ٣ ' المشاريع التي تهتم بلدانا أخرى ؛
- (ج) ينبغي مواصلة المشاريع قيد التنفيذ وادراجها في المرحلة الثانية ؛
- (د) ينبغي أن تدرج في البرنامج المشاريع التي اجريت دراسات جـدوى بشأنها والمشاريع المدرجة في الخطط الوطنية وكذلك تلك التي لها صلة بالأهداف العامة ؛
- (هـ) ينبغي عموما استبعاد المشاريع التي ليست لها دراسات جـدوى والمشاريع التي لا تزال في مرحلة الابتكار . وينبغي الاهتمام بالألا تستبعد المشاريع التي لها علاقة بالأهداف العامة ؛

- (و) يجب ألا يدرج في البرنامج اي مشروع غير مدرج في الخطة الوطنية للبلد المقدم له ؛
- (ز) يجب تنسيق مختلف وسائل النقل والمواصلات تنسيقا فعالا وتحقيق التكامل بينها ؛
- (ح) يجب وضع تأكيد شديد على صيانة الأصول القائمة وحفظها ؛
- (ط) ينبغي أن تكون هناك اشارة واضحة الى مدى التمويل المحلي والاجنبي ؛
- (ي) ينبغي تجميع المشاريع وتصنيفها من أجل تسهيل تكامل الأنشطة دون القطاعية ولجعل برنامج تنمية النقل والمواصلات في افريقيا اكثر تناسقا .
- ٦ - كانت هذه المبادئ التوجيهية مصحوبة بتعليقات على مشروع البرنامج المقدم . وقد اخذتها أمانة اللجنة الاقتصادية لافريقيا في الحسبان بقدر ما يمكن :
- (أ) كان مشروع البرنامج واسعا بأكثر مما يجب ومكلفا ويحتاج الى تقليص حجمه لجعله اكثر اتساما بالواقعية ؛
- (ب) كان من الضروري أن تحدد وتقدم المشاريع دون الاقليمية والاقليمية من قبل اثنين على الاقل من البلدان المعنية ؛
- (ج) ينبغي وضع تأكيد خاص على التدريب ؛
- (د) وبالنظر الى سيادة الدول الأعضاء فقد أدرك أن اللجنة الاقتصادية لافريقيا لا يمكنها ، مهما كانت الصلاحيات المخولة لها ، أن تحل محل الدول في مسؤولية اختيار المشاريع التي تدرج في البرنامج .
- ٧ - وعلاوة على ذلك ، طلب الوزراء الى الدول الأعضاء ان تقدم مقترحات مشاريعها المنقحة الى اللجنة الاقتصادية لافريقيا قبل ٣٠ حزيران /يونيه ١٩٨٣ .

٢- توصيات اجتماع المائدة المستديرة المعقود في باريس

٨- يمكن ايجاز التوصيات التي تفيد مباشرة في اعادة صياغة برنامج المرحلة الثانية للعقد على النحو التالي :

- (أ) من الضروري تصنيف برامج الصيانة والاصلاح كل على حدة ومنحها الأولوية العليا وبرامج التدريب على كل المستويات ؛
- (ب) مما له اهمية اساسية ان تدرج في المرحلة الثانية المشاريع دون الاقليمية الخاصة بالصناعات التمهيديّة للهياكل الاساسية لنظام النقل ؛
- (ج) ولكي يكون البرنامج اكثر تماسكا ، لا ينبغي عرض المشاريع حسب واسطة النقل فحسب بل ينبغي تنسيقها بغية اقامة نظم على المستوى دون الاقليمي للنقل والمواصلات (مثل التصنيف حسب قنوات المنافذ) ؛
- (د) وما ان النقل هو وسيلة لدعم التنمية المتكاملة لافريقيا ، ينبغي تعريف القنوات المتعلقة بالتنمية الزراعية والصناعية ؛
- (هـ) ينبغي تحديد الاولويات من حيث المكان والزمان (باستثناء مشاريع الصيانة والتدريب) ؛
- (و) ينبغي للجنة الاقتصادية لافريقيا الا تعزل عقد النقل والمواصلات عن عقد التنمية الصناعية وعن خطة الاغذية الافريقية ؛
- (ز) ينبغي اعتبار المرحلة الثانية من العقد مجرد مرحلة في عملية التخطيط خلال فترة طويلة من اعادة تنظيم هياكل نظام النقل الافريقي ؛
- (ح) ينبغي القيام تدريجيا بتقليل الحواجز غير المادية التي تقف بين البلدان المتجاورة وتعبق الانتفاع التام بوسائل النقل القائمة ؛
- (ط) يشار على اللجنة الاقتصادية لافريقيا بأن تقدم البرنامج في مجلدين مستقلين واحد عن النقل والاخر عن المواصلات .

٣- المعايير الاضافية وعامل الزمن

٩- خلال المرحلة الاولى من العقد كان المتوسط السنوي للانفاق اقل من ٣ بلايين دولار قامت البلدان الافريقية نفسها بتخصيص ثلاثة ارباعها . وخلال المرحلة الثانية ، سوف يكون من

٠٠ / ٠٠

الصعب على البلدان الافريقية ان تزيد مشاركتها الى اية درجة ملموسة. ومن الناحية الاخرى قد يكون من المأمول فيه من وجهة النظر المتفائلة انه اذا ما سادت حالة اقتصادية اكثر مواساة فستسمح للدوكالات الممولة بزيادة دعمها للعقد. وفي ظل هذه الظروف، يمثل الانفاق المتوسط السنوي للمرحلة الثانية البالغ ٣ بلايين دولار حداً أعلى؛ ومن هنا اختير مبلغ نحو ١٥ بليون دولار لتحديد برنامج واقعي.

١٠- وان التطبيق الصارم لمبادئ القاهرة التوجيهية لم يؤدي الى تخفيض كاف في برنامج المرحلة الثانية. وبلغ اجمالي التكاليف ٢٤ بليون دولار وهو مبلغ يتجاوز كثيراً مبلغ الـ ١٥ بليون دولار المحدد.

١١- ولذلك تعين على امانة اللجنة الاقتصادية لافريقيا ان تبحث عن معايير اختياراً أكثر تقييداً وان تأخذ عامل الزمن في الاعتبار كما هو موجز ادناه:

(أ) ان عامل الزمن هام جداً ويكاد يكون مهملًا تمامًا الى الآن؛ ويمكن ان تقسم بعض المشاريع الطويلة الاجل و/أو المرتفعة التكاليف الى مراحل؛ وبالمثل، فان مشاريع معينة ليست عاجلة بحيث ينبغي انجازها بانتهاء العقد بحلول كانون الاول/ديسمبر ١٩٨٨. وفي هذه الظروف، اعتبر البرنامج البديل برنامجاً قصير الاجل سيمول على اساس الاطوية خلال المرحلة الثانية بالذات من العقد؛ وهكذا فان المراحل اللاحقة من المشاريع المرتفعة التكاليف و/أو الطويلة الاجل، وكذلك المشاريع غير العاجلة، تمثل بدء برنامج متوسط الاجل وطويل الاجل يمكن توخي تنفيذه بعد عام ١٩٨٨؛

(ب) وفيما يتعلق بمعايير الاختيار، أخذت أولويات القاهرة باريس في الاعتبار وهكذا كانت جميع مشاريع الصيانة والاصلاح والتدريب والمساعدة التقنية ذات صلة. أما بخصوص قنوات المرور العابر، فقد اختيرت المشاريع بغية تقليل التنافس بين الوسائط المختلفة فسي القناة الواحد. وينبغي للمشاريع الاقليمية ودون الاقليمية ان اريد ادراجها في البرنامج النهائي ان تتلقى الدعم من اثنتين على الاقل من الدول الاعضاء المعنية. اما مشاريع المرحلة الاولى التي لم تجتذب حتى الان أي تمويل، سواء كان داخلياً أم خارجياً، فلم تحول الى المرحلة الثانية، ولكنها ادرجت في البرنامج المتوسط الاجل والطويل الاجل، وينطبق الامر نفسه على المشاريع الوطنية (غير المشاريع المتصلة بالدراسات والتدريب والمساعدة التقنية والاصلاح والصيانة، وغير مشاريع أقل البلدان نمواً). التي لم تجد اي تمويل حتى على المستوى المحلي.

١٢- وقد أقر الوزراء الافريقيون اثناء مؤتمر كوناكري أهمية عامل الزمن ومعايير الاختيار الموجزة اعلاه.

ثالثا - عرض عام لبرنامج المرحلة الثانية

١٣- ان برنامج المرحلة الثانية ، الذي اعتمده المؤتمر الرابع لوزراء النقل والمواصلات والتخطيط في افريقيا المعقود في كوناكري في الفترة من ٧ الى ١١ شباط/فبراير ١٩٨٤، وضع على الاسس التالية :

- (أ) اهداف الاستراتيجية العالمية للعقد ؛
- (ب) المبادئ التوجيهية الصادرة عن المؤتمر الوزاري المعقود في القاهرة ؛
- (ج) توصيات اجتماع المائدة المستديرة المعقود في باريس ؛
- (د) معايير اختيار اضافية ؛
- (هـ) عامل الزمن ؛
- (و) التعديلات التي ادخلها الخبراء الحكوميون والوزراء في كوناكري .

١٤- يعرض هذا البرنامج بطريقة مختلفة كليا عن طريقة عرض البرامج السابقة . فالمشاريع تعرض بطريقة تقوم بدرجة اكبر على اساس الوظيفة ، وذلك بتصنيفها حسب الصلة بينها ؛ مشاريع الاصلاح والصيانة ، ومشاريع التدريب والمساعدة التقنية ، ومشاريع الربط الخاصة بالتكامل بين الدول (قنوات المرور العابر والطرق الرئيسية عبر افريقيا ، والطرق الفرعية التي تصل بينها ، والوصلات الجوية بين الدول) ، والمشاريع الاقليمية ودون الاقليمية والوطنية الصرفة . وقد اوليت أهمية كبيرة للاصلاح والصيانة وكذلك للتدريب والمساعدة التقنية .

١٥- ويضم البرنامج ٥٣ . ١ مشروعا تبلغ تكلفتها ١٨٣٦ من بلايين الدولارات . ويوجد في قطاع النقل ٥٨١ مشروعا بتكلفة اجمالية تبلغ ١٤٤٢٩ من بلايين الدولارات . ويشمل قطاع المواصلات ٤٧٢ مشروعا تقدر قيمتها بـ ٣٩٣١ من بلايين الدولارات . ويورد الجدول ١ صورة اجمالية للمشاريع المصنفة حسب الوظيفة .

الجدول ١ - موجز للمشاريع المصنفة حسب الوظيفة

التكلفة الاجمالية (بملايين الدولارات)	عدد المشاريع	نوع المشروع
٣٠٩٢٣١	١٣٣	الصيانة والاصلاح
٢٨٦٨٣	٧٥	التدريب والمساعدة التقنية
٤١٠٣٦٧	٢٠٠	الوصلات بين الدول
٧٥٠٣٩	٣٣	المشاريع الاقليمية ودون الاقليمية
٦١٩٥٩٥	١٤٠	المشاريع الوطنية ذات الالوية العليا
١٤٤٢٩١٥	٥٨١	المجموع الفرعي للنقل
١٢٩٢٢	٢٦	الصيانة والاصلاح
٢٧٨٠٨	٧٦	التدريب والمساعدة التقنية
٦٧٥٨٩	٩٥	مشاريع اقليمية اخرى
٢٨٤٧٥٣	٢٧٥	مشاريع وطنية اخرى ذات الوية عليا
٣٩٣٠٧٢	٤٧٢	المجموع الفرعي للمواصلات
١٨٣٥٩٨٧	١٠٥٣	المجموع

ألف - قطاع النقل : تحليل برنامج المرحلة الثانية

- ١٦ - كما تبين اعلاه ، أمكن النظر في عامل الوقت جعل من الممكن الفصل بين المشاريع أو مراحل المشاريع التي ستنفذ على أساس الأولوية في المدى القصير ، أي خلال المرحلة الثانية من العقد نفسه ، والتي يتألف منها البرنامج المعتمد للمرحلة الثانية ، ويــــن المشاريع أو مراحل المشاريع الأقل أولوية والمتوقع ان ينظر في تنفيذها بعد عام ١٩٨٨ .
- ١٧ - يعرض البرنامج النهائي (١) تحت خمس فئات رئيسية هي :

- (أ) الصيانة والاصلاح ؛
- (ب) التدريب والمساعدة التقنية ؛
- (ج) الوصلات بين الدول ؛
- (د) المشاريع الاقليمية ودون الاقليمية ؛
- (هـ) المشاريع الوطنية ذات الاولوية .

ولا تتضمن الفئات الثلاث الاخيرة المشاريع المدرجة من قبل في احدى الفئات السابقة .

- ١٨ - يبين هذا التصنيف كيف يستجيب برنامج المرحلة الثانية لمشاكل النقل الرئيسية في افريقيا وهي :

- (أ) صيانة واصلاح الهياكل الاساسية للنقل ومعداته الحالية ؛
- (ب) تدريب الموظفين الافريقيين على جميع المستويات بغية تحسين الكفاءة على المستويين الادارى والتقني ؛
- (ج) تحسين وصلات النقل بين الدول كشرط رئيسي لزيادة التكامل السياسي والاجتماعي والاقتصادى في المنطقة ؛
- (د) تنسيق وتكامل نظام النقل كله من خلال المشاريع الاقليمية ودون الاقليمية والوطنية ذات الاولوية .

- ١٩ - وقد حصلت البلدان الافريقية فعلا ، أو توشك على الحصول ، على مبلغ ٢٨٦ ر٤ من بلايين الدولارات . كما تنبهي الاشارة الى ان بعض البلدان تمول معظم مشاريعها بل كل مشاريعها ، بنفسها . أما التمويل الخارجى الذى تم الحصول عليه حتى الان فانه أقل شأنًا من ذلك بكثير ، حيث لا تتجاوز قيمته ١٠٨٩ ر١ من بلايين الدولارات . وهكذا يصل

المبلغ الاجمالي المحصل أو شبه المحصل الى نحو ٣٨٠٥ من بلايين الدولارات أو ٣٧٢ في المائة. ولذلك يبلغ حجم التمويل المتعين البحث عنه لقطاع النقل ٤٠٥٩٠ من بلايين الدولارات.

٢٠- ويتوزع العجز الحاصل في التمويل - ومجموعه ٤٠٥٤٠٤ من بلايين الدولارات أو ٤٨٧ في المائة من الاموال التي ما زال من المتعين تأمينها - توزيعا غير متساو فيما بين البلدان الافريقية. ولا يزال من المتعين تعبئة أكثر من ٤٠٠ مليون دولار لكل من البلدان الستة. وتتطلب امكانية احتذاب مثل هذا التمويل الخارجي الضخم دراسة جادة، شأنها في ذلك شأن مسألة تنفيذ مثل هذا البرنامج الضخم قبل الموعد النهائي المقرر حتى ولو توافرت الموارد المالية اللازمة. كما ينبغي اجراء استعراض دقيق لمشاكل خدمة الديون واستهلاكها، في ضوء الظروف الاقتصادية الوطنية والعالمية السائدة والمتوقعة.

٢١- وتشكل فئات المشاريع الاربع الاولى (الصيانة واعادة التأهيل، التدريب والمساعدة التقنية، والوصلات الرابطة بين الدول، والمشاريع الاقليمية ودون الاقليمية) عنصرا برنامجيا شديد الهمية بالنسبة للعقد، لانها تضمن كفاءة تشغيل شبكة النقل وفعالية ادائها لها. ولها المتمثل في المساعدة على تكامل المنطقة. ومن الواضح ان العنصرين الرئيسيين لهذا البرنامج الفرعي، الذي تقدر تكلفته بـ ٣٣٣٨٢ من بلايين الدولارات، هما مشاريع الصيانة واعادة التأهيل (٣٧٦ في المائة) والوصلات الرابطة بين الدول (٤٩٨ في المائة). ويمكن اعتبار التدريب والمساعدة التقنية، اللذين يمثلان ٣٥ في المائة فقط، بدايات متواضعة لجهد كبير تحتاج اليه افريقيا. ويرد أدناه استعراض لكل من الفئات الخمس التي تنقسم اليها المشاريع.

١- الصيانة وإعادة التأهيل (أنظر الجدول ٢)

٢٢- شدد المؤتمران الوزاريان الثالث والرابع ، ومؤتمر المائدة المستديرة المعقود في باريس ، على الأهمية الحاسمة التي ينبغي منحها للحفاظ على المرافق الموجودة . وقد أخذ بهذه التوصية ، وهناك في الوقت الحالي ١٣٣ مشروعاً متعلقاً بصيانة هياكل النقل الأساسية ومعداته وإعادة تأهيلها (٢٢٩ في المائة من المشاريع) بتكلفة إجمالية قدرها ٣٠٩٢ من بلايين الدولارات (٢١٤ في المائة) .

٢٣- وفيما يتعلق بهذه الفئة من المشاريع ، يمكن ذكر الحقائق التالية :

(أ) أن جميع القطاعات الفرعية للنقل مثلة فيها ، باستثناء النقل المتعدد الوسائط الذي أدخل إلى أفريقيا في وقت جد قريب يستحيل معه النظر في أمراء إعادة تأهيل هذا القطاع الفرعي أو صيانته ؛

(ب) أن المشاريع المتصلة مباشرة بالصيانة قد أدرجت هي الأخرى تحت هذا العنوان ، وهي : تشييد مصانع المعدات وقطع الغيار ، وورش الإصلاح ، وأحواض إصلاح السفن ، وما شابه ذلك .

' ١ ' الطرق والنقل بالطرق البرية

٢٤- من الناحية المالية ، تمثل مشاريع الصيانة وإعادة التأهيل ١٧٨ في المائة من قيمة جميع المشاريع المتعلقة بالطرق ، وبالغلة ٩٢٧ مليوناً من الدولارات والمخصص لـ ٤٢ مشروعاً . ويبلغ التمويل الذي ينبغي السعي إلى توفيره ٦٢٤ مليوناً من الدولارات . ويتعلق الكثير من هذه المشاريع بأجزاء من الطرق الرئيسية العابرة لأفريقيا ووصلاتها الفرعية فضلاً عن الطرق الموصلة إلى البحر . ويتسم تنفيذ هذه المشاريع بأهمية حاسمة ، إذ يؤدي ذلك إلى تشغيل شبكة نقل دولية مأمونة وموثوقة .

' ٢ ' السكك الحديدية

٢٥- هناك ٣٦ مشروعاً من مشاريع الصيانة وإعادة التأهيل في القطاع الفرعي المتعلق بالسكك الحديدية ، وهي تتكلف ١٤٠٥ من بلايين الدولارات ؛ ولا يزال من المتعين تأمين ١٠٣٦ من بلايين الدولارات . وهذه المشاريع تشتمل على مشروع لتشييد مصنع لعربات السكك الحديدية التي تخدم المجتمعات المحلية ، فضلاً عن مشاريع متعلقة بمنشآت السلامة والمواصلات .

' ٣ ' النقل البحري

٢٦- هناك خمسة مشاريع للصيانة وإعادة التأهيل في القطاع الفرعي الخاص بالنقل البحري ،

تبلغ تكلفتها الاجمالية ٢١ مليوناً من الدولارات، من بينها ١١ مليوناً لا يزال من المتعين كفالتها . ومن بين ما يشتمل عليه البرنامج شراء معدات كراسة ودراسة أحواض اصلاح السفن أو تشييد مثل هذه الأحواض .

٤ ' العوانى البحرية

٢٧ - تنطوى مشاريع الصيانة واعادة التأهيل الخاصة بالعوانى البحرية على الأنشطة التالية، بصورة رئيسية : تشييد الاحواض الجافة أو توسيعها ، تشييد ورش الصيانة، اصلاح المنارات ، اعادة تأهيل مرافق الرسو، تحديث مرافق العوانى، وشراء معدات المناولة . وهناك ١٧ مشروعاً تقدر تكلفتها الاجمالية بمبلغ ٢٥ مليوناً من الدولارات ؛ ولا يزال من المتعين تأمين ٢٣ مليوناً من هذا المبلغ .

٥ ' النقل الجوى

٢٨ - تقدر تكلفة برنامج الصيانة واعادة التأهيل للقطاع الفرعى الخاص بالنقل الجوى بمبلغ ٢٧٥ مليوناً من الدولارات ، من أجل ٢ مشروعاً . ويبلغ حجم التمويل الذى لا يزال من المتعين تأمينه ٢٦ مليوناً من الدولارات . وتشمل المشاريع اعادة تأهيل المطارات وشراء قطع غيار وتحديث الوسائل المعاونة للملاحة وانشاء مراكز للصيانة .

٦ ' النقل فى المياه الداخلية

٢٩ - يوجد فى هذا القطاع الفرعى ، الذى يعنى بجملة أمور من بينها تشييد أحواض السفن الخاصة بالنقل فى المياه الداخلية واعادة تأهيل السفن وتحديثها وتحسين الوسائل المعاونة للملاحة ، ١٣ مشروعاً تبلغ تكلفتها الاجمالية ٢١٤ مليوناً من الدولارات، من بينها ١٦٧ مليوناً لا يزال من المتعين تأمينها .

٢ - التدريب والمساعدة التقنية (أنظر الجدول ٢)

٣٠ - هذه الفئة من المشاريع تشمل تشييد مراكز تدريب جديدة وتوسيع المراكز الموجودة، وشراء معدات ، ومنح زمالات ، وتوفير المساعدة التقنية المباشرة . وأكثر مشاريع المساعدة التقنية والتدريب أهمية من الناحية المالية هي المشاريع الموجودة فى قطاع النقل الجوى (٣٧ مليوناً من الدولارات) وقطاع النقل البحرى (١١٧ مليوناً من الدولارات) ؛ أما أهمها أهمية فهي المشاريع الموجودة فى مجال العوانى البحرية (١٠ ملايين دولار) والنقل فى المياه الداخلية (٥٠ مليون دولار) ؛ وهذه المكونات ذاتها تأخذ ٥١ مليوناً و ١٥ مليوناً

من الدولارات ، على التوالي ، في قطاعي السكك الحديدية والطرق الفرعيين . ويلاحظ أنه لم يتم تحديد أية مشاريع في القطاع الفرعي الخاص بالنقل المتعدد الوسائط .

٣١- ويلاحظ أيضا أن برنامج التدريب والمساعدة التقنية يأخذ نسبة مئوية جد ضئيلة من التكاليف الاجمالية في برامج الطرق والسكك الحديدية والموانئ : فهو يأخذ ٣٪ في المائة للطرق ، و ٩٪ في المائة للسكك الحديدية و ٦٪ في المائة للموانئ البحرية .

٣٢- ونظرا للتكلفة المنخفضة (٢٨٧ مليوناً من الدولارات لـ ٧٥ مشروعا) وللنقص الحالي في الأيدي العاملة المؤهلة وعدم كفاية مؤسسات التدريب الموجودة ، ينبغي ايلاء أولوية عالية جدا لتنفيذ هذا البرنامج .

٣- الوصلات الرابطة بين الدول (انظر الجدولين ٤ و ٧)

٣٣- تشمل هذه الفئة الثالثة من المشاريع على مشاريع (غير مشاريع الصيانة واعادة التأهيل والتدريب والمساعدة التقنية) تعني بمرات النقل والطرق الموصلة الى البحر والطرق الرئيسية العابرة لافريقيا والوصلات الجوية الممتدة بين بلدان افريقيا . وهذه هي المشاريع التي تستجيب بكل وضوح للأهداف الرئيسية للاستراتيجية العالمية للعقد وهي :

(أ) تعزيز تكامل الهياكل الأساسية للنقل والواصلات، بهدف زيادة التجارة فيما بين البلدان الافريقية ؛

(ب) ضمان التنسيق فيما بين مختلف شبكات النقل ؛

(ج) فتح السبل المؤدية الى البلدان غير الساحلية والمناطق المعزولة .

٣٤- وهناك ٢٠٠ مشروع من هذا القبيل تقدر تكاليفها بما مجموعه ٤٠٤ ملايين دولار من الدولارات . ويبلغ التمويل الاضافي اللازم ٢٣٨٢ ملايين الدولارات .

' ١ ' ممرات النقل التي تتيح الوصول الى البحر (انظر الجدول ٥)

٣٥- تشمل هذه الفئة الفرعية من المشاريع على مشاريع لتحسين وتطوير وسائل النقل المتعلقة ب ١٧ ممرًا حاليًا ومحتملاً للمرور العابر فيما بين الدول ؛ وتنفيذ المشاريع من شأنه أن يسهل على ١٤ بلداً من البلدان الافريقية غير الساحلية امكانية الوصول الى البحر . وهذه المشاريع تشمل تحسين واقامة الطرق والسكك الحديدية ، وتشبيد مستودعات الترانزيت (المرور العابر) في الموانئ لصالح البلدان غير الساحلية ، وتشبيد محطات نهائية للحاويات ، وما شابه ذلك . وهذه الفئة الفرعية المؤلفة من ١٠٥ مشاريع تقدر تكلفتها

الاجمالية بمبلغ ٢٣٥٤ من بلايين الدولارات، من بينها ١٢٥١ من بلايين الدولارات ، لا يزال من المتعين الحصول عليها .

٢' الطرق الرئيسية العابرة لافريقيا (انظر الجدول ٦)

٣٦- الهدف من معظم المشاريع هو تطوير أو تشييد أجزاء من الطرق السريعة أو الوصلات الفرعية الممتدة بين الدول ، وأجزاء الدراسات . وهناك ٨٢ مشروعا تبلغ تكلفتها الاجمالية ١٦٩٥ من بلايين الدولارات . ويبلغ التمويل الاضافي اللازم ١٠٩٦ من بلايين الدولارات .

٣' الوصلات الجوية الممتدة بين البلدان الافريقية (انظر الجدول ٧)

٣٧- تتألف هذه الفئة الفرعية من مشاريع مكرسة لتطوير التعاون والتنسيق في مجال النقل الجوي الدولي في افريقيا ولتحديث بعض المطارات الدولية وتوسيعها . وهو يشمل أيضا مشاريع متعلقة بتبديل المعدات في بعض المطارات . وهناك ما مجموعه ١٣ مشروعا من هذا النوع تبلغ تكاليفه ٥٤ مليوناً من الدولارات ؛ من بينها ٣٥ مليوناً لا يزال من المتعين تأمينها .

٤ - المشاريع الاقليمية ودون الاقليمية (انظر الجدول ٨)

٣٨- تم فعلا تعيين الكثير من المشاريع الاقليمية ودون الاقليمية في اطار مشاريع الصيانة ، واعادة التأهيل ، والتدريب ، والمساعدة التقنية ، والوصلات الرابطة بين الدول . وتشمل مجموعة المشاريع التي يجري النظر فيها تحت هذا العنوان جميع المشاريع الاقليمية ودون الاقليمية التي لا تدخل في اطار أي من الفئات السابقة ، ولذلك يتسم عددها بضآلة النسبية . وهي مشاريع تنطوي على العوامة بين الأنظمة ، والتشريعات الوطنية ، والتعريفات ، وعلامات المرور ، وانشاء مصارف للبيانات ونظم لتجهيز البيانات بالحاسبة الالكترونية ، وانشاء معهد اقليمي للنقل ، ومكافحة التلوث ومنعه في العوانى ، والتوحيد القياسي لمعدات النقل . وهناك ٣٣ مشروعا تتكف ٧٥ مليوناً من الدولارات ؛ ويبلغ التمويل الاضافي اللازم ٤٠٨ مليوناً من الدولارات . ورغم التكلفة المنخفضة لهذه المشاريع ، فمن المحتمل أن يؤثر تنفيذها على تحسين عمليات نظام النقل في افريقيا وتكامله ، مما يتجاوز الى حد كبير حصته الصغيرة من التكلفة العامة للبرنامج .

٥ - المشاريع الوطنية ذات الاولوية (انظر الجدول ٩)

٣٩- تحتوى هذه الفئة على مجموعة من المشاريع تتسم بتنوعها الشديد . الا أن معظمها

يتعلق بتطوير مقومات النقل القائمة وتحديثها وتنميتها أكثر مما يتعلق بالتوسع فيها . وهذه المشاريع تعتبر ذات أولوية نظرا للأسباب التالية :

- (أ) انها مقدمة من البلدان الأقل نموا أو غيرها من البلدان المتضررة ؛
(ب) انها مدرجة في خطط التنمية الوطنية ، وكثير منها ممول فعلا تمويل جزئيا او كليا ؛
(ج) انها في مرحلة التنفيذ .

٤ . — والتكلفة الاجمالية لهذه المشاريع مرتفعة للغاية ، فهي تبلغ ١٩٦ ٦١٦ من بلايين الدولارات . ١٤ مشروعا ، أي ٤٢٩ في المائة من برنامج المرحلة الثانية . والتمويل الاضافي اللازم قدره ٣٧٥٧ من بلايين الدولارات .

الجدول ٢ - الصيانة والاصلاح

القطاعات الفرعية	عدد المشاريع	التكلفة الكلية (بملايين الدولارات)	الأموال المتسلمة (بملايين الدولارات)		الأموال التي يتعين جمعها (بملايين الدولارات)
			من مصادر محلية	من مصادر خارجية	
الطرق والنقل الطرقي	٤٢	٩٢٧ر٤٣	٥٦ر٢٦	٢٤٧ر٠٦	٦٢٤ر١١
السكك الحديدية	٣٦	١٤٠ر٤٦٥	٦٣ر٩٨	٣٠٤ر٦٨	١٠٣٥ر٩٩
النقل البحري	٥	٢٠ر٩١	-	١٠ر٠٠	١٠ر٩١
الموانئ البحرية	١٧	٢٤٩ر٦٠	٤ر٠٠	١٥ر٦٩	٢٢٩ر٩١
النقل الجوي	٢٠	٢٧٥ر٢٦	-	١٤ر٩٠	٢٦٠ر٣٦
النقل المائي الداخلي	١٣	٢١٤ر٤٦	-	٤٧ر٧٤	١٦٦ر٧٢
النقل المتعدد الوسائط	-	-	-	-	-
المجموع (مقرب)	١٢٣	٣٠٩٢ر٣١	١٢٤ر٢٤	٦٤٠ر٠٧	٢٣٢٨ر٠٠

الجدول ٣ - التدريب والمساعدة التقنية

A/39/271
E/1984/98
Arabic
Page 20

القطاعات الفرعية	عدد المشاريع	التكلفة الكلية (بملايين الدولارات)	الأموال المتسلمة (بملايين الدولارات)		الأموال التي يتعين جمعها (بملايين الدولارات)
			من مصادر خارجية	من مصادر محلية	
الزمالات الدراسية	٥	١٠٠٩٦	—	٠٠١	١٠٠٩٥
المساعدة التقنية	٢٥	٢٣٧٠	٠٥٠	—	٢٣٢٠
انشاء مؤسسات جديدة	١٨	١٨٨٧٧	٢٢٨٦	٦٤٩٩	١٠٠٩٢
التوسع في المؤسسات القائمة	١٩	٥١٩٥	٣٥٠	١٣٢٨	٣٥١٧
ادخال تحسينات هيكلية وادارية	٨	١١٤٥	—	٢٤٠	٩٠٥
المجموع (مقرب)	٧٥	٢٨٦٨٣	٢٦٨٦	٨٠٦٨	١٧٩٢٩

الجدول ٤ - الوصلات المشتركة بين الدول (عام)

القطاعات الفرعية	عدد المشاريع	التكلفة الكلية (بملايين الدولارات)	الأموال المتسلمة (بملايين الدولارات)		الأموال التي يتعين جمعها (بملايين الدولارات)
			من مصادر خارجية	من مصادر محلية	
الطرق والنقل الطرقي	١٢٥	٢ ٩٠٩٣٦	١ ٨٧٩٥	١ ١٦١٢٤	١ ٥٦٠١٧
السكك الحديدية	٢١	٣٢٨٤٨	٩٢٠٠	٧٠١٥	١٦٦٣٣
النقل البحري	٣	١١٧٠	—	٣٥٠	٨٢٠
الموانئ البحرية	١٣	٦٩١٦٤	٥٦٠٠	١٢٦٩٠	٥٠٨٧٤
النقل الجوي	١٣	٥٤١٦	٥٥٠	١٣٦٦	٣٥٠٠
النقل المائي الداخلي	١٧	٩٣٦١	١٢٢٨	٢٥٨	٨٩٧٥
النقل المتعدد الوسائط	٧	١٤٧٢	—	٠٩٩	١٣٧٣
المجموع (مقرب)	٢١٠	٤ ١٠٣٦٧	٣٤٢٧٣	١ ٣٧٩٠٢	٢ ٣٨١٩٢

الجدول ٥ - ممرات النقل الموصلة الى البحر

A/39/271
E/1984/98
Arabic
Page 22

القطاعات الفرعية	عدد المشاريع	التكلفة الكلية (بملايين الدولارات)	الأموال المتسلمة (بملايين الدولارات)		الأموال التي يتعين جمعها (بملايين الدولارات)
			من مصادر خارجية	من مصادر محلية	
الطرق والنقل الطرقي	٤٤	١ ٢١٣٩٧	٢٥٦٠	٧٢٣٨٥	٤٦٤٨٥٢
السكك الحديدية	٢١	٣٢٨٤٨	٩٢٠٠	٧٠١٥	١٦٦٣٣
النقل البحري	٣	١١٧٠	—	٣٥٠	٨٢٠
الموانئ البحرية	١٣	٦٩١٦٤	٥٦٠٠	١٢٦٩٠	٥٠٨٧٤
النقل المائي الداخلي	١٧	٩٣٦١	١٢٢٨	٢٥٨	٨٨٧٥
النقل المتعدد الوسائط	٧	١٤٧٢	—	٠٩٩	١٣٧٣
المجموع (مقرب)	١٠٥	٢ ٣٥٤١٢	١٧٤٨٨	٩٢٧٩٧	١ ٢٥١٢٧

الجدول ٦ - الطرق الرئيسية العابرة لافريقيا (والوصلات الفرعية)

الطرق الرئيسية العابرة لافريقيا	عدد المشاريع	التكلفة الكلية (بملايين الدولارات)	الأموال المتسلمة (بملايين الدولارات)		الأموال التي يتعين جمعها (بملايين الدولارات)
			من مصادر خارجية	من مصادر محلية	
لاغوس/مباسا	١٤	٥٦٩٩٠	٤٦٠٠	٢٦٨٧٩	٢٥٥١١
القاهرة/غابرون	١٧	٣٦١١٤	١٥٠	٣٢١٠	٣٢٧٥٤
لاغوس/طنجة	٣١	٥٣٣٥٥	١١٤٨٥	١٢١٩٠	٢٩٦٨٠
داكار/جيبوتي	١٠	٩١٨٠	-	١٢٠٠	٧٩٨٠
طرابلس/ويندهوك	٦	١٢١٥	-	٢٦٠	٩٥٥
الطريق الرئيسي العابر للصحراء*	٣	١٢٠٨٥	-	-	١٢٠٨٥
الرباط/القاهرة	١	٦٠٠	-	-	٦٠٠
بيره/لوبيتو	-	-	-	-	-
المجموع (مقرب)	٨٢	١٦٩٥٣٩	١٦٢٣٥	٤٣٧٣٩	١٠٩٥٦٥

الجدول ٢ - الوصلات الجوية فيما بين البلدان الافريقيه

الأموال السنوي يتضمن جمعيات (بملايين الدولارات)	الأموال المتصلة (بملايين الدولارات)		من مصادر خارجية	التكلفة الكلية (بملايين الدولارات)	عدد المشاريع	فئات المشاريع
	من مصادر محلية	من مصادر خارجية				
٢٥٠	—	٠٢٠	٢٧٠	٣	المشاريع الاقليمية	
٢٢٥٠	١٣٦٦	٥٣٠	٥١٧٦	١٠	المشاريع الوطنية	
٢٥٠٠	١٣٦٦	٥٥٠	٥٤٤٦	١٣	الاجموع (مقرب)	

الجدول ٨ - المشاريع الإقليمية ودون الإقليمية

القطاعات الفرعية	عدد المشاريع	التكلفة الكلية (بملايين الدولارات)	الأموال المتسلمة (بملايين الدولارات)		الأموال التي يتعين جمعها (بملايين الدولارات)
			من مصادر خارجية	من مصادر محلية	
الطرق والنقل الطرقي	٧	١٢٤٢٥٥	٢٩٠٠٠	١٠٠٠٠	٨٥٢٥٥
السكك الحديدية	٤	٤٥٢٥٠	-	٣٠٠٠٥	١٥٢٤٥
النقل البحري	٧	١٥٨٠٣	-	-	١٥٨٠٣
الموانئ البحرية	٦	٦٦٨	٣٧٠	-	٢٩٨
النقل الجوي	٢	٠٢٠	-	-	٠٢٠
النقل المائي الداخلي	٥	١٢٧٥	-	٠٠٤	١٢٧١
النقل المتعدد الوسائط	٢	٦٦٨	-	-	٦٦٨
المجموع (مقرب)	٣٣	٧٥٠٣٩	٣٢٢٧٠	٣١٠٠٩	٤٠٧٦٠

الجدول ٩ - المشاريع ذات الأولوية الوطنية

A/39/271
E/1984/98
Arabic
Page 26

القطاعات الفرعية	عدد المشاريع	التكلفة الكلية (بملايين الدولارات)	الأموال المتسلمة (بملايين الدولارات)		الأموال التي يتعين جمعها (بملايين الدولارات)
			من مصادر خارجية	من مصادر محلية	
الطرق والنقل الطرقي	٥٥	١ ٢٢٧٧٩	٢٠٢٩٩	١٠٠٠٦٨	٩٢٤١٢
السكك الحديدية	١٤	٣ ٣٨٠٠٤٠	٢٩٩٠٠	١ ٣٠٩٨٠	١ ٧٧١٦٠
النقل البحري	٤	١٧٥٣٠	٧٠٠	١٢٥٠	١٥٥٨٠
الموانئ البحرية	٢٧	٨٩١٧٨	١٧٥٠	١٢٥٠	٤٥٧٢٣
النقل الجوي	٣٣	٥٠٦٢١	٣٦٠٥	٣٥٧٩	٤٣٤٣٧
النقل المائي الداخلي	٦	١٤٣٥	-	٠٦٠	١٣٧٥
النقل المتعدد الوسائط	١	٠١٢	-	-	٠١٢
المجموع (مقرب)	١٤٠	٦ ١٩٥٩٥	٥٦٢٥٤	١ ٨٧٦٤٢	٣ ٧٥٧٠٠

باء - قطاع المواصلات : تحليل برنامج المرحلة الثانية

٤١- ان العديد من التعليقات التي أبديت عند تحليل برنامج المرحلة الثانية للنقل تنطبق ايضا على قطاع المواصلات . ولهذا ستبرز الاختلافات بين القطاعين بغية تجنب التكرار.

٤٢- ويقدم البرنامج تحت الفئات الخمس الرئيسية التالية :

(أ) الصيانة والاصلاح ؛

(ب) المساعدة التقنية ؛

(ج) التدريب ؛

(د) المشاريع الاقليمية ودون الاقليمية الاخرى ؛

(هـ) المشاريع ذات الاولوية الوطنية .

٤٣- ويوضح هذا التصنيف كيفية معالجة برنامج المرحلة الثانية لمشاكل المواصلات الرئيسية في افريقيا وهي :

(أ) صيانة واصلاح الهياكل الاساسية للمواصلات ومعداتنا ؛

(ب) تدريب العاملين الافارقة على جميع المستويات بغية زيادة الكفاءة فى ميدان الادارة والميدان التقني ؛

(ج) تكامل الهياكل الاساسية للمواصلات ، بغية زيادة التجارة داخل افريقيا .

٤٤- وتبلغ الاموال التي تم تعبئتها بالفعل أو على وشك ان يتم ذلك ١٨٢ من ملايين الدولارات أو ٤٦ في المائة . ويتعين الحصول على تمويل اضافي قدره ٢١١ من ملايين الدولارات في قطاع المواصلات .

٤٥- وتشكل الفئات الاربع الاولى من المشاريع (الصيانة والاصلاح ، والمساعدة التقنية والتدريب ، والمشاريع الاقليمية ودون الاقليمية) برنامجا فرعيا ذا اهمية كبرى بالنسبة للعقد ، وتمثل الفئات الاربع الاولى من المشاريع في قطاع النقل . وفي حالة دراسة هذه المشاريع بمفردها ، والتي تبلغ تكلفتها الكلية ١٠٨٣ من بلايين الدولارات ، سيتضح ان العناصر الرئيسية لهذا البرنامج الفرعي هي المشاريع الاقليمية ودون الاقليمية (٦٢٤ في المائة) ، والتدريب (٢٢٦ في المائة) ، والصيانة والاصلاح (١١٩ في المائة) وتشكل المساعدة التقنية جزءا صغيرا جدا (٣١ في المائة) .

١- الصيانة والاصلاح (انظر الجدول ١٠)

٤٦- يوجد ٢٦ مشروعا تتصل بصيانة الهياكل الاساسية للمواصلات واصلاحها (٥٥٥ في المائة من مجموع المشاريع) بتكلفة كلية قدرها ١٢٩٢٢٢ من ملايين الدولارات (٣٣٣ في المائة من تكلفة البرنامج) . وفي ضوء الاهمية الشديدة التي ينفى ايلؤها لصيانة الاصول وفقا لمبادئ القاهرة التوجيهية ، بيد وان هذه الارقام منخفضة .

١٤٠ الاتصالات السلكية واللاسلكية

٤٧- يبلغ نصيب مشاريع الصيانة والاصلاح في جميع مشاريع الاتصالات السلكية واللاسلكية ٢٧ في المائة أو ١٥٠٠٠ من ملايين الدولارات ل ١٥ مشروعا ؛ وما زال يتعين جمع ٨٧٤٧ من ملايين الدولارات . ومن الناحية العطفية ، جميع هذه المشاريع وطنية .

٢٤٠ الازاعة

٤٨ جميع المشاريع الثمانية المعروضة هنا هي مشاريع وطنية . وتبلغ تكلفتها الكلية ٢٤٧٣ من ملايين الدولارات ؛ وما زال يتعين جمع مبلغ ٢١٩٦ من ملايين الدولارات .

٣٤٠ الخدمات البريدية

٤٩- لا يشمل هذا القطاع الفرعي الا على ثلاثة مشاريع ، وطنية تماما ، بتكلفة كلية قدرها ٤٣٤ من ملايين الدولارات ؛ وما زال يتعين جمع مبلغ ٢٨٩ من ملايين الدولارات .

٢- المساعدة التقنية (انظر الجدول ١١)

٥٠- تبلغ التكلفة الكلية ل ٢٤ مشروعا ٣٣٧١ من ملايين الدولارات ، تم الحصول بالفعل على ١٠٥ من ملايين الدولارات أو على وشك ان يحصل عليها . ويلتمس الحصول على تمويل اضافي قدره ٣٢٦٦ من ملايين الدولارات . بيد وان هذه المجموعة الفرعية من المشاريع ممثلة تمثيلا ناقصا ، بيد انه يجدر الاشارة الى ان عددا من مشاريع التدريب يتضمن عناصر غالبا من عناصر " المساعدة التقنية " .

٣- التدريب (انظر الجدول ١٢)

٥١- طلب مؤتمر القاهرة الوزاري ايلاء اهمية عظمى للتدريب بوصفه جزءا من الجهد المبذول لصيانة الاصول والحفاظ عليها . وانا اعيد تجميع مشاريع التدريب والمساعدة التقنية

التي ترتبط ببعضها ارتباطا وثيقا جدا في معظم الاحيان ، فسيتمح انما تشكل حوالى ٧٢ في المائة من مجموع برنامج الاتصالات (من وجهة النظر المالية) بالنسبة للمرحلة الثانية من العقد . وتم ايلاء اعتبار كبير عند اعداد هذا البرنامج للمبادئ التوجيهية الوزارية .

٥٢- تتألف المجموعة الفرعية المعنية بالتدريب من ٥٢ مشروعا بتكلفة كلية قدرها ٢٤٤٨٨ من ملايين الدولارات ؛ وما زال يتعين جمع مبلغ ١٨٦٥٩ من ملايين الدولارات .

٤- المشاريع الاقليمية ودون الاقليمية (انظر الجدول ١٣)

٥٣- تتناول هذه الفقرة المشاريع الاقليمية ودون الاقليمية التي لم تحلل تحت عناوين " الصيانة والاصلاح " ، " والمساعدة التقنية " ، " والتدريب " . بيد ان عددها مرتفع الى حد ما (٩٥ مشروعا) وتبلغ تكلفتها الكلية ٦٧٥٨٩ من ملايين الدولارات وهو مبلغ اكبر من مجموع العناوين الثلاثة الواردة أعلاه . وما زال يتعين الحصول على تمويل قدره ٥٦٥٥٩ من ملايين الدولارات . ومعظم هذه المشاريع هي مشاريع دراسة للمنشآت الجديدة أو التوسع في المنشآت القائمة . وتتضمن مشروعا يتصل بالشبكة الاقليمية الافريقية للاتصالات بواسطة التوابع الاصطناعية .

٥- المشاريع الوطنية ذات الاولوية (انظر الجدول ١٤)

٥٤- تمثل هذه المشاريع ، بمفردها ، الجزء الرئيسي من البرنامج (٧٢٤ في المائة) أو ٢٨٤٧ من ملايين الدولارات . ويبلغ عددها ٢٧٥ مشروعا مما مجموعه ٤٧٢ مشروعا . ومع هذا ، ينبغي التأكيد على ان بلدا واحدا ، نيجيريا ، قدم ١٣ مشروعا للاتصالات السلكية واللاسلكية الوطنية المتعلقة بالسياسة بتكلفة كلية قدرها ١٣٥٠ من ملايين الدولارات (٤٧٥ في المائة من هذه المجموعة الفرعية من المشاريع) يتم تمويلها محليا بالكامل .

٥٥- وانا أخذت في الاعتبار التكلفة الكبيرة للمشاريع النيجيرية ، تمثل تكلفة هذه المجموعة الفرعية من المشاريع الوطنية مبلغا يضرب الرقم القياسي (تم الحصول عليه أو علي وشك ان يتم ذلك) وقدره ١٦٣٥ من ملايين الدولارات أو ٥٧٤ في المائة ؛ وما زال يتعين ايجاد ١٢١٣ من ملايين الدولارات من هذا المبلغ .

الجدول ١٠ - الصيانة والاصلاح

A/39/271
E/1984/98
Arabic
Page 30

القطاعات الفرعية	عدد المشاريع	التكلفة الكلية (بملايين الدولارات)	الأموال المتسلمة (بملايين الدولارات)		الأموال التي يتعين جمعها (بملايين الدولارات)
			من مصادر محلية	من مصادر خارجية	
الاتصالات السلكية واللاسلكية	١٥	١٠٠٠١٥	١٢١٠	٠٥٨	٨٢٤٧
الاذاعة	٨	٢٤٧٣	٢١١	٠٦٦	٢١٩٦
الخدمات البريدية	٣	٤٣٤	١٤٥	—	٢٨٩
المجموع (مقرب)	٢٦	١٢٩٢٢	١٥٦٦	١٢٤	١١٢٣٢

الجدول ١١ - المساعدة التقنية

القطاعات الفرعية	عدد المشاريع	التكلفة الكلية (بملايين الدولارات)	الأموال المتسلمة (بملايين الدولارات)		الأموال التي يتعين جمعها (بملايين الدولارات)
			من مصادر محلية	من مصادر خارجية	
الاتصالات السلكية واللاسلكية	٥	٩٦٤	—	—	٩٦٤
الاذاعة	٩	١٨٩٦	٠٥٦	—	١٨٤٠
الخدمات البريدية	١٠	٥١١	—	٠٤٩	٤٦٢
المجموع (مقرب)	٢٤	٣٣٧١	٠٥٦	٠٤٩	٣٢٦٦

الجدول ١٢ - التدريب

الأموال التي يتعين جمعها (بملايين الدولارات)	الأموال التسلمة (بملايين الدولارات)		التكلفة الكلية (بملايين الدولارات)	عدد المشاريع	القطاعات الفرعية
	من مصادر محلية	من مصادر خارجية			
١٣٤٤٥	٣٠٣٤	—	١٦٤٧٩	٢٢	الاتصالات السلكية واللاسلكية
٣٠١٦	٣٧٧	—	٣٣٩٣	١٤	الاذاعة
٢١٩٨	٢٣٨٠	٠٣	٤٦٠٨	١٦	الخدمات البريدية
١٨٦٥٩	٥٧٩١	٠٣٠	٢٤٤٨٠	٥٢	المجموع (مقرب)

الجدول ١٣ - المشاريع الاقليمية ودون الاقليمية

الأموال التي يتعين جمعها (بملايين الدولارات)	الأموال التسلمة (بملايين الدولارات)		التكلفة الكلية (بملايين الدولارات)	عدد المشاريع	القطاعات الفرعية
	من مصادر محلية	من مصادر خارجية			
٣٩٥٠٠	٥٥٣٤	٥٤٩٦	٥٠٥٣٠	٧٥	الاتصالات السلكية واللاسلكية
٢٥٤	—	—	٢٥٤	٣	الاذاعة
١٦٨٠٥	—	—	١٦٨٠٥	١٧	الخدمات البريدية
٥٦٥٥٩	٥٥٣٤	٥٤٩٦	٦٧٥٨٩	٩٥	المجموع (مقرب)

الجدول ١٤ - المشاريع الوطنية ذات الأولوية

A/39/271
E/1984/98
Arabic
Page 32

القطاعات الفرعية	عدد المشاريع	التكلفة الكلية (بملايين الدولارات)	الأموال المتسلمة (بملايين الدولارات)		الأموال التي يتعين جمعها (بملايين الدولارات)
			من مصادر خارجية	من مصادر محلية	
الاتصالات السلكية واللاسلكية	٩٩	١ ٩١٢٣٢	٤٣٢٢٣	١ ٣٨٣٠٨	٤٨٦٠١
الاذاعة	٨٧	٦٣٥٨٢	٧٣٥٠٠	٦٥٨٥	٤٩٦٤٧
الخدمات البريدية	٨٩	٢٩٩٤٣	٠١٠	٦٨٨٥	٢٣٠٤٨
المجموع (مقرب)	٢٧٥	٢ ٨٤٧٥٧	١١٦٨٣	١ ٥١٧٧٨	١ ٢١٢٩٦

الحاشية

(١) اتفق ، في المؤتمر الوزاري الرابع ، على استكمال البرنامج بانتظام في أثناء المرحلة الثانية .
