



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 13.07.2006
COM(2006) 376 végleges

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE A TANÁCSNAK ÉS AZ EURÓPAI
PARLAMENTNEK**

Afrika összekapcsolása: az EU-Afrika partnerség az infrastruktúra területén

**{SEC(2006) 896}
{SEC(2006) 983}**

TARTALOMJEGYZÉK

1.	Megfelelés az infrastruktúra kihívásainak Afrika fejlődésének felgyorsításáért	3
1.1.	A fejlődési kihívások.....	3
1.2.	Afrika folyamatos küzdelme	4
1.3.	Afrikának többet kell beruháznia az infrastruktúrába.....	5
Az Afrika mindkét alrégiójának az EFA-ból és az EU költségvetésből nyújtott további támogatások a megfelelő pénzügyi keretekben későbbi stádiumban történő programozástól függenek.		5
1.4.	A növekedő beruházás jobb fenntartó rendszereket és intézményeket kíván meg	5
2.	Afrika kontinentális és regionális látásmódja	6
2.1.	Afrikai Unió – elsődleges partner	6
2.2.	NEPAD – Rövid távú cselekvési terv az infrastruktúra területén (i-STAP).....	6
2.3.	A NEPAD infrastruktúra-céljainak teljesítése más fellépést jelent	7
3.	Az Európai Unió kezdeményezése: az EU-Afrika partnerség az infrastruktúra területén.....	7
3.1.	Célkitűzések	7
3.2.	Alkalmazási kör	7
3.3.	Európa átadja a transzeurópai hálózataiban szerzett szakértelmét és tapasztalatait	8
4.	A partnerség a gyakorlatban.....	9
4.1.	Intézményi műveletek	9
4.2.	Végrehajtási intézkedések.....	10
4.3.	A műveletek	11
4.4.	Az EU tagállamokkal, más nemzetközi szervezetekkel és kezdeményezésekkel való koordináció.....	13
4.5.	Stratégia a fenntartható partnerségért.....	13
MELLÉKLET		15

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE A TANÁCSNAK ÉS AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

Afrika összekapcsolása: az EU-Afrika partnerség az infrastruktúra területén

Afrika-stratégiája kidolgozásakor az Európai Tanács azt a következtetést vonta le, hogy a fejlődéshez és a szegénység elleni küzdelemhez lényeges a gyors, tartós és széleskörű növekedés¹. A Tanács stratégiáját alátámasztó egyik fő eszköz az infrastruktúra területén az EU-Afrika partnerség kialakítása. A közös uniós erőfeszítést képviselő partnerség megfelel az Afrikai Unió és Új Partnerség Afrika Fejlesztéséért (NEPAD) fejlesztési céljainak. Célja, hogy jelentősen növelje az afrikai infrastruktúrába és a közlekedési, energia-, víz és IKT-szolgáltatásokba történő EU-beruházást. Az infrastruktúra, a kapcsolódó szolgáltatások és a jogszabályi keret fejlesztése hozzá fog járulni a fenntartható gazdasági növekedéshez, a versenyre épülő kereskedelem előmozdításához, munkahelyek és tisztességes munka teremtéséhez, a regionális integráció támogatásához és a szegénység csökkentéséhez. E célkitűzések elérése a béke, a biztonság és a kormányzás fejlesztésére tett fenntartható erőfeszítésektől is függ.

1. MEGFELELÉS AZ INFRASTRUKTÚRA KIHÍVÁSAINAK AFRIKA FEJLŐDÉSÉNEK FELGYORSÍTÁSÁÉRT

Az európai és afrikai kutatások azt mutatják, hogy az infrastruktúra és a kapcsolódó szolgáltatások kihívásainak való megfelelés hatékonyan hozzá tud járulni az MFC-k eléréséhez szükséges 7%-os növekedési ráta eléréséhez és fenntartásához². A partnerség célja, hogy ezeknek a kihívásoknak megfeleljen.

1.1. A fejlődési kihívások

A fenntartható gazdasági növekedés serkentése: Afrika esetében annak elérése, hogy Afrikában fektessen be, és a közvetlen külföldi beruházás Afrikába vonzása nagy részben a megbízható infrastruktúrától és az az által biztosított szolgáltatásoktól függ. Ehhez stabil, biztonságos és jól irányított gazdasági környezet szükséges. Néhány becslés szerint az infrastruktúra-készlet egyszázalékos növekedése egyszázalékos GDP-növekedést hozna³.

A versenyre épülő kereskedelem előmozdítása: Afrikának hatékony közlekedési és kommunikációs rendszerre van szüksége ahhoz, hogy termékeit eljuttassa a nemzeti, regionális és nemzetközi piacokra. Afrikában az áruk szállítása nehezebb és csaknem kétszer olyan drága, mint más fejlődő régiókban, különösen igaz ez a tengerparttal nem rendelkező országokra. A politikai fejlesztések, valamint a kereskedelem, a közlekedés és az IKT szabályozási reformja, a kapacitásépítés és a fizikai infrastruktúra jelentősen csökkenteni tudná a szállítási költségeket és növelné a szállítást.

¹ Európai Tanács: Az EU és Afrika: stratégiai partnerség felé – 15961/05 (Press367), 2005. december 19.

² Szegénységscsökkentéssel foglalkozó DAC hálózat: Vezérelvek az infrastruktúrának a szegénység csökkentésére való felhasználásáról, 2005. december

³ Van-e joga Afrikának a 21. századhoz, Világbank, 2000. április

A regionális integráció támogatása: Afrikának ki kell terjesztenie kereskedelmét. Ehhez az integráció melletti kötelezettségvállalásra van szükség koherens regionális kereskedelmi megállapodásokon, valamint az infrastruktúra-politika és a szabályozási keretek harmonizációján belül. A folyamatot felgyorsíthatja a megfelelő kommunikáció és az e-technológiák használata.

Az MFC-khez való hatékony hozzájárulás: Ma több mint 300 millió ember – Afrika lakosságának mintegy 42%-a – még mindig nem jut ivóvízhez. Hasonlóképpen a lakosság 60%-a számára nem létezik alapvető közegészségügyi ellátás. Afrika lakosságának kevesebb mint 20%-a jut elektromos áramhoz, áramadagolás és -szüneteltetés napi rendszerességgel előfordul. Ez gátolja a munkahelyteremtést és az ipari beruházást, valamint hátráltatja a versenyképes áruk és szolgáltatások termelését. Az MFC-k eléréséhez kiemelten lényeges a megközelíthető árú vízhez és modern energiaszolgáltatásokhoz való hozzáférés, a közegészségügyi ellátás és a fejlett higiénia.

1.2. Afrika folyamatos küzdelme

Az 1990-es években sok afrikai ország új infrastruktúra-politikát fogadott el, ami fenntartható infrastruktúrát garantáló főbb intézményi és pénzügyi reformokhoz vezetett. Bár történt fejlődés, még többet kell ebben az irányban tenni, beleértve a kormányzás és a regionális integráció javítását.

A közlekedési rendszerek, lassan ugyan, de fejlődnek: a helyközi szállítás 90%-át a közúti szállítás teszi ki, a fizikai kapcsolatok és szolgáltatások azonban nem megfelelőek. A vasúti lefedettség gyér, a hálózatok közötti összekapcsolódás pedig ritka. Sok tengeri kikötő igyekszik versenyképes szolgáltatásokat nyújtani, a belvízi utakat pedig alig integrálták a szállítási hálózatokba. A légi közlekedésnek még nem vált teljesen a javára az 1999-es yamoussoukro-i határozat. Ahol a Szaharától délre fekvő országok szállításpolitikai programja (SSATP) által támogatott gyakorlatokat végrehajtják, a közúti feltételek javulnak. A vasút és a kikötők hatékonysága fejlődést mutat ott, ahol a szolgáltatásnyújtást engedélyezik a magánszektorban. Ugyanakkor a szállítási költségek még mindig magasak, sokkal magasabbak, mint a többi fejlődő régióban, átlagosan az összes export értékének 14%-a szemben a többi fejlődő országban tapasztalható 8,6%-kal, és ennél még magasabb sok, tengerparttal nem rendelkező országban – Malawiban (56%), Csádban (52%) és Ruandában (48%)⁴.

Bőséges, de nem hatékonyan használt energiapotenciál: a fosszilis tüzelőanyagok legnagyobb részét exportálják. Alig használnak vagy használnak fenntartható alapon megújuló energiaforrásokat, és Afrika vízi energiai potenciáljának csupán 7%-ából termelnek elektromos áramot. A megbízhatatlan és költséges szolgáltatások problémáját az energia közös kezelése és az összekapcsolhatóság oldhatja meg. A megbízhatóság, kifizethetőség és hozzáférhetőség fejlesztése szempontjából elengedhetetlen a nagyobb nemzeti és határokon átvívelő energiaügyi együttműködés és kereskedelem.

A vízforrások egyenlőtlenül vannak elosztva, és a szabálytalan esőzés súlyosbítja az egyenlő hozzáférést: sok afrikai ország szenved nagy, évszakos csapadékingadozástól és periodikus aszály- és árvízciklusoktól, amelyek gátolják az élelmiszer-termelést, az ökoszisztéma védelmét és a gazdasági fejlődést, különösen a szegények körében. A

⁴ Az afrikai regionális integráció értékelése, Afrika Gazdasági Bizottság, 2004.

határfolyók medencéi esetében a természetvédelem és az erőforrás-megosztás érdekében közös irányítás szükséges – ez az afrikai vízügyi minisztertanács egyik prioritása a 2025-re megvalósítandó African Water Vision (Afrikai Vízkép) elérésére tett erőfeszítéseiben. Stabil és biztonságos pénzügyi és igazgatási környezet szükséges ahhoz, hogy országos szinten fejleszteni tudják a vízszolgáltatásokhoz való jutást és annak kifizethetőségét.

Afrika kommunikációs technológiája gyorsan fejlődik, bár a szolgáltatásokhoz való hozzáférés egyenlőtlen: a vezetékes telefonösszeköttetés, amely a világon itt a legalacsonyabb, folyamatosan nő, de a mobiltelefon-szolgáltatásokban bekövetkezett drámai növekedés megelőzte⁵. A vidéki hozzáférés még mindig jóval elmarad a városi hozzáféréstől. A digitális megosztottság, amely itt a legnagyobb a világon, lassan enyhül, ahogy a Regionális Gazdasági Közösségek és az országok harmonizálják politikáikat és kommunikációs rendeleteiket, de a nem elégséges szabályozási reform miatt az afrikai telekommunikációs szolgáltatások a világon a legdrágábbakká válhatnak.

1.3. Afrikának többet kell beruháznia az infrastruktúrába

Az afrikai kormányok és a fejlesztési partnerek az 1990-es évek során erősen lecsökkentették az infrastruktúrára elkülönített forrásmennyiséget. A kormányzati kiadások ezen a területen jóval az infrastruktúra fenntartásához és üzemeltetéséhez szükséges, a GDP 4%-át kitevő összeg alá süllyedtek, nem is beszélve a fejlesztéshez szükséges kiegészítő beruházást, amely a GDP 5%-a. Ennek értelmében Afrikának évente további 20 milliárd dollárra van szüksége a 7%-os növekedés fenntartásához.

A gazdasági infrastruktúrához és szolgáltatásokhoz nyújtott uniós tagállami támogatás az utóbbi évtizedben főként a szállításban és részben az energiaszektorban nagyon lecsökkent. A teljes ODA részeként a kötelezettségvállalások az 1985-94-es időszakban tapasztalt 19%-ról az 1995-2004-es időszakban 11%-ra estek vissza⁶. Az elmúlt évtized során az EK a Szaharától délre fekvő területeken fenntartotta a szállításhoz nyújtott pénzügyi támogatás szintjét. Jelenleg a 9. EFA értelmében ez 2 500 millió EUR. A fenntartható fejlődésről 2002-ben megtartott csúcstalálkozó után a víz- és energiaágazat eszközei eredményeképpen a víztámogatás 475 millió euróról 975 millió euróra nőtt, az energiatámogatás pedig 230 millióra euróra. A Szaharától délre fekvő afrikai országok infrastruktúrájához nyújtott teljes EK (EFA) támogatás 3 750 millió EUR, ami a 9. EFA 25%-át teszi ki. Az észak-afrikai országok infrastruktúrájához nyújtott EK költségvetési támogatás a 2003-2005-ös időszakban 382,9 millió EUR (lásd a mellékelt táblázatot).

Az Afrika mindkét alrégiójának az EFA-ból és az EU költségvetésből nyújtott további támogatások a megfelelő pénzügyi keretekben későbbi stádiumban történő programozástól függenek.

1.4. A növekedő beruházás jobb fenntartó rendszereket és intézményeket kíván meg

1.4.1. Következtetések a tapasztalatból

Az e közlemény által érintett ágazatokban végzett nemrégii értékelések azt mutatják, hogy az EK politikája és stratégiája fontos szerepet játszott a fenntartás fejlesztésében, amely az EK

⁵ COM(2006) 181 Globális együttműködés felé az információs társadalomban: feladatok az információs társadalomról rendezett csúcsertekezlet tuniszi fordulója után

⁶ 2006-es Adományozási atlasz, Európai Bizottság – OECD

szektoriális megközelítésének lényeges eleme. A fenntarthatóság biztosítása érdekében azonban további erőfeszítésekre van szükség. Az elsődleges úthálózat és a tengeri kikötők fejlesztése pozitív hatással volt a kereskedelem fejlesztésére és a regionális gazdasági integrációra. Az alapvető vízhez és higiéniához való hozzáférés javítása fejlesztette az emberek életkörülményeit. A tapasztalatok megerősítették az EK ágazati megközelítési politikáját. A Bizottságnak az afrikai kormányokkal és más adományozókkal való koordinálása jelentős fejlődéshez vezetett, ami folytatódni fog. Az energiával kapcsolatos felmérés folyamatban van.

1.4.2 Előretékinés

Az afrikai gazdaságoknak ez csak akkor kedvez, ha a fejlett infrastruktúrán keresztül nyújtott szolgáltatások fenntarthatók. Sok afrikai ország küzd fenntarthatósági kérdésekkel – makroökonómiai kifizethetőség, biztonságos és elégséges fenntartás-finanszírozás, „kereskedelmileg” irányított, képzett és elégséges személyzettel felszerelt intézmények és egységek, megbízható, kutatásokkal támogatott adatok, jobb vámrendszer és kereskedelemkönnyítés, a környezeti hatás enyhítése és a szabályozási keretek betartása. Még sokat kell tenni.

A biztos intézményi és pénzügyi keretek felállítása sok időt vesz igénybe. Kevés ország rendelkezik olyan infrastrukturális ágazatokkal, amelyek elég szilárdak a külső támogatás nélküli túléléshez. Erős országos keretek nélkül lehetetlen megvalósítani a regionális fenntarthatóságot. Ezek lényegesek, ha az afrikai gazdaságok részesülni akarnak a szállításra, energiára, vízre és IKT-re vonatkozó regionális jegyzőkönyvek és megállapodások szigorú végrehajtásának gyümölcséből.

2. AFRIKA KONTINENTÁLIS ÉS REGIONÁLIS LÁTÁSMÓDJA

Az Afrikai Unió (AU) államfői a fejlődés folytatásához lényegesnek tartják a békét, a biztonságot és a helyes kormányzást. Ahhoz, hogy Afrika valódi lépést tegyen az MFC-k elérése felé, kontinentális látásmód szükséges. A NEPAD létrehozása Afrika fejlődésének kritikus pillanatában történt.

2.1. Afrikai Unió – elsődleges partner

Az EU számára a gyorsan fejlődő AU elsődleges partner. Kontinentális méretű politikai mandátumával az AU megkönnyíti a párbeszédet az Afrika összekapcsolásában egyre fontosabb szerepet játszó RGK-kal és RGK-k között. Az AU biztosítja az afrikai önállóság iránti elkötelezettséget, kormányozza az általános politikát és biztosítja a partnerség kontinentális integrációját.

2.2. NEPAD – Rövid távú cselekvési terv az infrastruktúra területén (i-STAP)

2002 májusában az AU közzétette a NEPAD i-STAP-ot, amely elismeri, hogy az infrastrukturális szakadék áthidalása az összekapcsolhatóság, a regionális integráció és a gazdasági növekedés kulcsa. Az i-STAP célkitűzéseket állít fel a szegénység csökkentésének átfogó célkitűzéséhez kapcsolódó infrastruktúra-ágazatok számára. Szembenéz az ágazati kihívásokkal és válaszokat talál a következő négy területen: i) könnyítés – politikai és szabályozási keretek, ii) kapacitásépítés, iii) tőkebefektetés és iv) tanulmányok új projektekhez. Az i-STAP átfogó párbeszédre buzdított az AU-NEPAD és az adományozók

között, ez utóbbiak pedig, beleértve az EK-t és az EU tagállamait, résztvettek annak frissítésében. Új lendületet ad az ellenőrzött politikák és jó gyakorlat végrehajtásának felgyorsításával.

2.3. A NEPAD infrastruktúra-céljainak teljesítése más fellépést jelent

Elsősorban azt jelenti, hogy több pénzt áldoznak az infrastruktúrára, hogy hatékonyan hozzájáruljanak a fenntartható gazdasági növekedéshez. 2005 és 2015 között Afrika Szaharától délre eső része a GDP-jének megközelítőleg 5%-át kell, hogy infrastruktúra-beruházásra költse, és további 4%-ot működésre és fenntartásra, ami évi 20 milliárd UDS többletkiadást jelent. Másrészt az afrikaiaknak újra kezükbe kell venniük fejlődésük irányítását és vezetését a prioritások felállításának folyamatában, valamint a regionális integráció fejlesztésében, a stabil intézményi és gazdasági irányításban és az átlátható beszerzésben. Harmadrészt az adományozóknak olyan közvetítő mechanizmusokat kell kifejleszteniük, amely kiegyenlíti a finanszírozás köz- és magánforrásait. Negyedrészt minden fél köteles betartani a párizsi nyilatkozatban foglalt kötelezettségvállalásokat⁷. Ötödrészt szükséges a magánszektor nagyobb mértékű bevonása (az Európai Bizottság 2006 novemberére üzleti fórumot szervez). A partnerség célja, hogy ezeket a célokat elérje.

3. AZ EURÓPAI UNIÓ KEZDEMÉNYEZÉSE: AZ EU-AFRIKA PARTNERSÉG AZ INFRASTRUKTÚRA TERÜLETÉN

Az EU Afrika-stratégiájára épülő partnerség az EU válasza Afrika NEPAD infrastruktúra vonatkozó cselekvési tervére. Ez keretet nyújt az EK és az EU tagállamok által eszközölt fellépések közötti összefüggés erősítéséhez, valamint az Afrikának nyújtott támogatás növelésére tett erőfeszítéseinek koordinált továbbításához.

3.1. Célkitűzések

A partnerség célja, hogy olyan programokat támogasson, amelyek kontinentális és regionális szinten megkönnyítik az összekapcsolhatóságot. A partnerségi műveletek kiegészítik az EU-nak az infrastruktúra területén való országos szintű ágazati megközelítését is (1-es keret), és segítik a Gazdasági Partnerségi Megállapodások (EPA-k) végrehajtását. Ezek a megközelítések biztosítják, hogy az eszközök kontinentális és regionális szinten koherensek a nemzeti szegénységcsökkentési és infrastruktúrastratégiákkal. Ez a kiegészítő jelleg regionális és országos szinten növelni fogja a műveletek fenntarthatóságát. A melléklet rövid ágazati áttekintéseket tartalmaz, valamint olyan térképeket, amelyek a transzafrikai közlekedési folyosókat és áram-összeköttetéseket, a folyómedencéket és IKT-hálózatokat mutatja, amelyek körvonalazzák a partnerségi műveleteket.

3.2. Alkalmazási kör

A **partnerség legfőképpen** az infrastruktúrára összpontosít, amely a kontinens és különböző régiói közötti kapcsolatot biztosítja. A legszélesebb értelemben átfogja majd a határokon átvívelő, a regionális és a nemzeti infrastruktúrát: közlekedési hálózatok, víz- és energia-infrastruktúra és -kapcsolatok, valamint IKT-hálózatok.

⁷

A támogatások hatékonyságáról szóló párizsi nyilatkozat, 2005. február

A partnerség olyan szolgáltatásnyújtási kérdésekkel is megbirkózik, amelyek lényegesek a régióon belüli és régiók közötti kereskedelem előtt álló akadályok felszámolásához, kihasználva azokat a lehetőségeket, amelyeket a szolgáltatások liberalizációja és a vámreformok nyújtanak. A partnerségi programok fizikai infrastruktúra-beruházásokból, intézményfejlesztésből és kapacitásépítésből, a politika többlettámogatásából, könnyítésből és a hatékony infrastruktúra működtetéséhez és szolgáltatásnyújtáshoz szükséges szabályozási keretektől állnak majd. Az uniós és nemzetközi iránymutatásokat fogják követni a mélyreható szociális és környezeti hatásvizsgálatok elkészítéséhez. A legjobb gyakorlatot fogják felhasználni a lehetséges negatív környezeti és társadalmi hatások enyhítésére, valamint a pozitív hatások előmozdítására és megerősítésére.

1. keret: Infrastruktúra – ágazati célkitűzések

Szállítás – csökkenteni a költséget és javítani a szolgáltatások minőségét **az áruk és személyek szabad mozgása előtt álló infrastrukturális és nem fizikai akadályok felszámolásával, a vámműveletek erősítésével, a szállítási eszközök fenntartásának javításával stb. a következő területeken: határok és korlátok nélküli kereskedelmi folyosók; jobb és biztonságosabb utak; versenyképes vasúti szolgáltatások; hatékony kikötők, beleértve a modern halászáti infrastruktúrát és a megfelelő higiéniai követelményeket betartó szolgáltatásokat, biztonságos tengervizek és kikötők; valamint biztonságos, védett és hatékony légiutak és repülőterek.**

Víz és higiénia – az elérhető véges vízforrások fenntartható használata, amely kielégíti a lakosság alapvető víz- és higiéniai szükségleteit, valamint az integrált vízforráskezelés fejlesztése helyi szinten, folyómedencék/vízgyűjtők szintjén, nemzeti és határon átvívelő szinteken.

Energia – a gazdasági és szociális ágazatok számára a fenntartható és megfizethető energiaszolgáltatásokhoz való hozzáférés teljes kifejlesztése, a politikai keretek és intézményi kapacitás javítása, valamint az energiatermeléshez, a határokon átvívelő összekapcsoláshoz, a hálózat-kiterjesztéshez és a vidéki elosztáshoz szükséges beruházások megkönnyítése.

Információs és kommunikációs technológiák – a digitális megosztottság megszüntetése **megfizethető IKT-khez való megfelelő hozzáférés biztosításával a következőkhöz nyújtott támogatás révén: szabályozási reform és kapacitásépítés, pánafrikai szélessávú infrastruktúra, valamint a regionális és nemzeti hálózatokhoz kapcsolódó, nem kereskedelmi internetes szolgáltatások.**

3.3. Európa átadja a transzeurópai hálózataiban szerzett szakértelmét és tapasztalatait

Az EU a szállítási, energia- és távközlési hálózataiban (TEN) szerzett tapasztalataiból épült kiterjedt szaktudását megosztja Afrikával. Ez alapján olyan átfogó regionális és összekapcsolható infrastruktúra jön létre, amely kiegészíti a gazdasági növekedés és integráció elérésére kitűzött országos ágazati célokat. Az EU olyan elveket (lásd melléklet) fejlesztett ki, amelyek i) szigorú és világos módszertant adnak a fő transznacionális tengelyek és elsőrangú projektek azonosításához, valamint ii) az országok és az érdekelttek között konszenzust nyújtanak a szabályozási keretek harmonizációjával kapcsolatban. Ez a szaktudás gazdagítani fogja az AU-EU párbeszédet.

4. A PARTNERSÉG A GYAKORLATBAN

A partnerség intézmények és érdekelték széles tömegét fogja össze, és hatékony interakciót kíván meg kontinentális, regionális és országos szinten. A Regionális Gazdasági Közösségek saját vevőkörökkel rendelkeznek, amelyek földrajzilag igen szétszórtnak helyezkednek el és különböző fejlettségi szintű országokat foglalnak magukba. Néhány ország két, ritkán három különböző regionális gazdasági közösségnek is tagja. Ez a többszörös tagság növeli a partnerségi műveletek összetettségét.

4.1. Intézményi műveletek

Mivel a partnerség három szinten működik – kontinentális, regionális és nemzeti –, a szubszidiaritási szabályt átfogó kereten belül kell alkalmazni, amely biztosítja a hatékony műveletekhez szükséges minimális koordinációt.

4.1.1. Kontinentális szint

Az AU-NEPAD időközönként felülvizsgálja és frissíti az i-STAP-ot, valamint koordinálja a partnerség kontinentális és regionális prioritásainak azonosítását. Ezek a prioritások figyelembe fogják venni azon regionális gazdasági közösségi programokat és országos műveleteket, amelyek támogatják a partnerséget, valamint az EU-TEN elvek minden adaptációját. Az AU-NEPAD és az Európai Bizottság (székhelyek és az etiópiai EU-küldöttség) az EU tagállamokkal és az Afrikáért létrehozott infrastrukturális konzorciummal közölni fogják az információkat és döntéseket.

4.1.2 Regionális szint

Az EK és a regionális gazdasági közösségek közötti regionális együttműködést a Cotonou-i partnerségi megállapodásnak megfelelően létrehozta. Ebbe beletartozik az EPA-k létrehozása, amelyek célja, hogy regionális piacokat építsen ki és megkönnyítse a kereskedelmet a régiók között és azokon belül, valamint az Afrikán kívüli partnerekkel való külkereskedelmet. Annak biztosítása érdekében, hogy a partnerség és a regionális stratégiák koherensek és kiegészítő jellegűek legyenek, a regionális kezdeményezési programoknak (RIP-ek) támogatást kell nyújtaniuk a politikai és szabályozási keretekhez, amelyek növelik a partnerség fizikai beruházásainak fenntarthatóságát. Az AU-NEPAD és az Európai Bizottság (székhelyek és az EU regionális küldöttségei) felügyelni fogják a beruházásokat, amelyek erősítik a regionális hálózatokat és rendszereket.

Az EU (beleértve a legtávolabbi régiókat, különösen a Kanári-szigeteket, Réunion szigetét és Madeirát), az észak-afrikai országok és mediterrán térségbeli szomszédjaik közötti regionális együttműködés számos együttműködés keretében történik. Ezek közé tartozik az euro-mediterrán partnerség, az európai szomszédságpolitika, annak cselekvési tervei, a Horizon 2020 elnevezésű kezdeményezés, valamint az EU vízügyi kezdeményezésének mediterrán eleme. Az ezen kereteken belüli támogatásokhoz való hozzáférés, a megfelelő földrajzi korlátokon belül, támogathatja a partnerségi beavatkozásokat.

4.1.3. Országos szint

Az országos szinten történő fejlesztési együttműködés alátámasztja a regionális és kontinentális szinteken megvalósuló partnerség sikerét és fenntarthatóságát. Az EK és a Szaharától délre fekvő egyes országok közötti együttműködést a Cotonou-i megállapodás

megfelelően létrehozta. Hasonlóképpen az EK szomszédságpolitikája és az ehhez kapcsolódó megállapodások irányítják az észak-afrikai országokkal való együttműködést. Az EK és az EU tagállamok megegyeztek abban, hogy a partnerország fejlesztési stratégiáin alapuló közös többéves programokat terjesztenek elő⁸. A folyamat kiterjed a magánszektorral és a civil társadalommal való konzultációra, amely a partnerség keretében lehetőséget nyújtana a magánszektorból érkező finanszírozásra. Így az EFA vagy az EU költségvetési forrásai által finanszírozott nemzeti kezdeményezési programot (NIP) közös országstratégia alapján állítják fel.

Annak biztosítása érdekében, hogy a partnerség és az országstratégiák koherensek és kiegészítő jellegűek legyenek, az országprogramoknak tartalmazniuk kell az ágazati politikák és intézkedésekhez nyújtott támogatásokat, amelyek növelik a partnerség műveleteinek fenntarthatóságát. Az AU-NEPAD szorosan együtt fog működni az EU-val és küldöttségeivel a partnerségi célkitűzésekhez szorosan hozzájáruló országos fellépések felügyeletében.

4.2. Végrehajtási intézkedések

Az EU tagállamok kötelezettséget vállaltak arra, hogy ODA-jukat 2010-ig a GNI 0,56%-ára emelik, a kiegészítő 20 milliárd EUR felét évente Afrika kapja. A tagállamok arra is kötelezettséget vállaltak, hogy fejlesztik a segélyhatékonyt – a segélyek átvétele, összehangolás, az országok rendszereinek való megfelelés és eredményorientáció. E kötelezettségek betartása koherens, koordinált és kollektív uniós erőfeszítést igényel. A globális kép kialakításával a partnerség keretét nyújt az infrastruktúrához nyújtott támogatás növeléséhez és az eredmények hatékony eléréséhez. Alább számos, az EU előtt álló együttműködési mód leírása található.

4.2.1. Programozható EFA-források

Regionális és nemzeti források: amennyiben a 9. EFA keretében történő finanszírozás aktuális szintjét fenntartják a 10. EFA-ban, az infrastruktúrához nyújtott támogatások 3 750 millió euróról megközelítőleg 5 600 millió euróra nőhetnek, amelynek jelentős része a partnerségi műveleteket fogja finanszírozni.

AKCS-n belüli források: a víz- és energiaágazat eszközeiből a partnerség támogatására mobilizált finanszírozás mellett mintegy 600 millió EUR kiutalás, amelyet a következőképpen folyósítanak:

- jelentős részét a projektfinanszírozók által javasolt tökeberuházási projektek vagyongazdálkodási alapja kapja a támogatások és kölcsönök vegyes útján történő finanszírozásra. Ezeket a támogatásokat a vagyongazdálkodási alap szabályaival összhangban fogják nyújtani,
- egy része a támogatás-kiegészítő finanszírozásra a i) regionális kezdeményezések és könnyítési programokhoz való kapacitásépítésre és támogatásra, valamint ii) az afrikai hálózatok, különösen az út- és vízhálózatok olyan részeinek támogatására, amelyek, természetükből adódóan, nem alkalmasak a kölcsön formájú finanszírozásra,

⁸ A fejlesztésfinanszírozásról és a támogatások hatékonyságáról szóló tanácsi következtetések; többet, jobbat, gyorsabban – GAERC – 2006. április 11., Luxemburg

- beindítási támogatás azon hálózatok és kapcsolódó szolgáltatásaik vagy azok részei számára, amelyek transzafrikainak minősülnek az egyéb részről érkező kiegészítő finanszírozás egyensúlyozására.

4.2.2. *Az afrikai infrastruktúrára létrehozott uniós vagyonkezelői alap*

A vagyonkezelői alap kollektív uniós válasz és innovatív mód az EBB-vel, valamint az európai és afrikai fejlesztésfinanszírozási intézményekkel (DFI) együtt történő társfinanszírozásra. A vagyonkezelői alapba érkező támogatást az EK és minden olyan EU tagállam fogja nyújtani, amely hozzá akar járulni a támogatáshoz. A vagyonkezelői alap támogatásait a következők fedezésére szánják: i) kamattámogatások, ii) az EBB, a DFI-k és az AFB közreműködésével történő társfinanszírozás, iii) a meglévő eszközök által még nem fedezett kockázati garancia mechanizmusok, valamint iv) a projekt-előkészítéshez és kapacitásépítéshez nyújtott támogatások. Így az EU támogatások kiegészítő ODA-kölcsönöket és nem ODA finanszírozást fognak vonzani és kiegyenlíteni.

A vagyonkezelői alap birtoklási és irányítási elvei „könnyű” felépítésre épülnek:

- az AU-NEPAD-ból, az Európai Bizottságból, az EBB-ből, az adományozókból és az afrikai szereplőkből álló irányítóbizottság, amely biztosítja az afrikai birtokba vételt, átfogó politikai irányokat nyújt és prioritásokat állít fel,
- az „adományozókból” álló ügyvezetői bizottság, amely értékeli és jóváhagyja a projekteket,
- partnerségi titkárság, élén a vagyonkezelői alap vezetőjével, amely támogatja az irányító és az ügyvezetői bizottságot.

A vagyonkezelői alapot irányító szabályokat az alapítótagek hozzák meg. Az EBB felel a vagyonkezelői alap bevételeinek és kiadásainak igazgatásáért.

A vagyonkezelői alap 60 millió EUR-t fog kapni AKCS-n belüli forrásokból és az EBB 220 és 260 millió EUR közötti kölcsönt tervez a 2006-2007-es időszakra.

4.2.3. *Erősített koordináció és társfinanszírozás*

A fent említett EK-vezette finanszírozási eszközök magukban nem elégségesek. Más együttműködési módokkal kell kiegészíteni azokat, a szorosabb együttműködés ütemének felgyorsításával és a közös társfinanszírozás kiterjesztésével, alap létrehozásával és párhuzamos finanszírozási lehetőségekkel.

4.3. **A műveletek**

Az AU-NEPAD i-STAP-nak megfelelően a partnerségi műveletek két nagy kategóriába esnek: i) könnyítés és tanulmányok – a szoftver, valamint ii) fizikai beruházás – a hardver.

4.3.1. *Kontinentális és regionális szinten*

A partnerség támogatni fogja:

- az olyan infrastrukturális beruházások tervezését és rangsorolását, amelyek regionális és kontinentális fő terveket állítanak fel a közlekedésre, az energiára és az IKT-hálózatokra, valamint a folyómedencék menti szervezetekre;
- az olyan infrastrukturális tevékenységeket, amelyek részesülnek az EPA-k által megnyitott kereskedelmi lehetőségek előnyeiből, az EPA-k végrehajtására épülnek és a szolgáltatások liberalizációjából és a vámreformból adódó lehetőségeket kihasználják,
- a kapacitásépítést a kontinentális és regionális afrikai intézményekben és kutatási szervezetekben (a regionális kezdeményezési programok és a 7. kutatási és technológiafejlesztési keretprogram által nyújtott támogatás kiegészítője) – AU, AMCOW (a vízügyért felelős afrikai miniszterek tanácsa), energiaügyi minisztériumi szervek, a Szaharától délre fekvő országok szállításpolitikai programja, regionális és kontinentális szabályozó hatóságok, polgári légi közlekedési hatóságok, regionális energiaalap stb.
- a nemzetközi és regionális megállapodások, az összes közlekedési módra, energiára, vízre és IKT-re vonatkozó szabályok és szabványok összehangolását és végrehajtását,
- a regionális szabályozási reformot, annak érdekében, hogy az bátorítsa a hazai és külföldi forrásokból érkező magánberuházásokat az infrastruktúra és a szolgáltatások hatékony biztosítása végett,
- a légi (például a COSCAP projektek támogatásával) és tengeri biztonságot és védelmet, a környezetvédelmet, az európai műholdas navigációs szolgáltatások (GALILEO) és az EU légiforgalom-irányítási modernizációs programjának (SESAR) kiterjesztését és az egységes európai égbolt kezdeményezést fejlesztő intézkedéseket,
- szabad, biztonságos és védett áthaladó forgalom biztosítását Afrika folyosóin és a határokon keresztül,
- a lényeges beruházási és pénzügyi tanulmányoknak a regionális és kontinentális partnerségi projektek keretében történő elkészítésének előkészítő tevékenységeit,
- a transzafrikai közlekedési, energia- és IKT folyosók és hálózatok hiányzó kapcsolatainak és a határokon átvéelő infrastruktúra biztosítását (nyílt hozzáférés elvén),
- a vízmedencék és határokon átvéelő források fenntartható és egyenlő igazgatását.

4.3.2. Országos szinten

A partnerség:

- növelni fogja a nemzeti jogi és szabályozási keretek hatékonyságát és támogatni fogja a nemzetközi és regionális megállapodásoknak ezekbe a keretekbe történő integrálását és végrehajtását,
- finanszírozni fogja a nemzeti vonatkozású szállítási (beleértve a nemzetközi védelmi és biztonsági normák elérésére irányuló intézkedéseket), energiaügyi és IKT-projektekre vonatkozó tanulmányokat és beruházásokat, amelyek a transzafrikai folyosók és hálózatok részét képezik,

- biztosítani fogja, hogy a transzafrikai folyosók és hálózatok fenntarthatóságát figyelembe vegyék az országos programokban,
- hasznosítani fogja az EU energiakezdeményezését annak érdekében, hogy megkönnyítse a modern és kifizethető energiaszolgáltatásokhoz való hozzájutást a források hatékonyabb igénybe vételével, a hálózatok kiterjesztésével és a megújuló energiaforrások szélesebb körű felhasználásával, valamint a megújuló energiaügyi és hatékonysági partnerséggel és a Johannesburgi Megújuló Energia Koalícióval való kapcsolatokkal,
- hasznosítani fogja az EU vízkezdemenyyezésével való kapcsolatokat a vízellátáshoz és higiéniahoz fenntartható és átfogó vízforráskezelés keretében történő hozzáférés biztosítására.

4.4. Az EU tagállamokkal, más nemzetközi szervezetekkel és kezdeményezésekkel való koordináció

A partnerség sikere az AU-NEPAD által végzett hatékony koordinációt igényel az EK, az EU tagállamok és minden egyéb szereplő között.

4.4.1. Az EU tagállamokkal való koordináció

Az Európai Bizottság az EU támogatás koordinálását jól működő, ágazati szintű koordinációs csoportok segítségével, valamint országos és regionális szinten meglévő koordinációs mechanizmusok segítségével végzi.

4.4.2. Más nemzetközi kezdeményezésekkel és szervezetekkel való koordináció

Az infrastruktúra finanszírozását vezető EU, az EBB és a Világbank közötti koordináció igen fejlett; szép fejlődés történt az Afrikai Fejlesztési Bankkal kapcsolatban is. Hasonlóképpen az EK továbbra is együttműködik a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezettel (ICAO) és a Nemzetközi Távközlési Unióval (ITU).

Az EU tagság megkönnyítette az Afrikáért létrehozott infrastrukturális konzorciummal való koordinálást, amely olyan képviseleti fórum, amely nem finanszírozza az infrastruktúrát, hanem az infrastruktúrába történő beruházásokat igyekszik növelni. Az EK a konzorciumnak erős EU véleményt, közös látásmódot és stratégiát nyújt.

4.5. Stratégia a fenntartható partnerségért

Az EK tapasztalat és az értékelésekből levont következtetések hangsúlyozzák, hogy az infrastruktúra fenntarthatóságának kulcsai továbbra is a projekteknek a kedvezményezettek általi birtokbavétele és az ágazati fenntarthatóság. Az infrastrukturális hálózatok időszerű és megfelelő fenntartása nélkül a felhasználók és a kedvezményezettek által igényelt szolgáltatásokat nem lehet fenntarthatóan nyújtani. A partnerség:

- a kormányokat politikai szinten az összes infrastrukturális ágazatban a helyes kormányzás végrehajtására vonatkozó kötelezettségvállalásokra fogja buzdítani,
- támogatni fogja azon ágazati megközelítéseket országos szinten, amelyek az infrastruktúrát és a kapcsolódó szolgáltatásokat integrálják,

- a partnerségen belül koherenciát fog építeni az országos, regionális és kontinentális tevékenységek között,
- elő fogja mozdítani a magánszektor részvételét, ahol lehetséges a magán- és a közszféra partnerségei révén,
- támogatni fogja a biztonságos, megfelelő és a férfiak és nők igényeit kielégítő infrastruktúrát, amely tiszteletben tartja a szociális és környezeti hatásvizsgálatok eredményeit.

A partnerség kibontakoztatása során az Európai Bizottság egy sor közös esemény megszervezését javasolja az Afrikai Unióval, a Regionális Gazdasági Közösségekkel, az EU tagállamokkal és a nemzetközi fejlesztési partnerekkel a partnerség működtetése érdekében. Ezek a következőket foglalják magukban:

- magas szintű kontinentális találkozó Afrikában a partnerség elindítása érdekében,
- egy sor magas szintű és ágazati találkozó regionális szinten a partnerségi műveletek azonosításának megkönnyítésére.

A Bizottság általában véve minden szinten folytatni fogja a párbeszédet afrikai partnereivel és a partnerség prioritásainak, műveleteinek és végrehajtásuknak megfogalmazásában résztvevő európai szereplőkkel.

ANNEX

Sectoral overview, methodology and maps of the trans-African transport corridors, the continental electricity interconnections and river basins and ICT networks

This annex gives a brief overview of each sector - transport, energy, water and ICT. It also outlines the basis for a dialogue between the EU and the AU for moving the Partnership forward and delivering what Africa expects from its infrastructure and services. To facilitate the dialogue between stakeholders, maps of continental and regional transport, energy and ICT networks and of river basins are included. The maps are based on AU-NEPAD strategies and reflect the current progress on the dialogue; they should be regarded as indicative.

A methodology for prioritising EU operations

To guide the decision-making process on setting priorities for EU operations within the EU-Africa Partnership, a two-stage process is summarised below. The process is adapted from the methodology used for extending the trans-European networks. It will be further developed in the course of the ongoing EU-AU dialogue to reflect the AU-NEPAD criteria and will be used as a framework for reaching a consensus between stakeholders.

The first stage is to identify the major trans-African corridors and networks connecting countries, which are most relevant to international exchanges and traffic and to strengthening regional integration and continental cohesion. Various criteria will be jointly agreed under two main categories – institutional and functional.

The second stage is to prioritise projects on the selected trans-African corridors and networks. This process will cover a full project appraisal, which will include, inter alia:

- a firm commitment by the region, country or countries and entities concerned to implement the project, including a clear demonstration of the benefits of the project and how it responds to different demands, a realistic and affordable financing plan and an implementation timetable,
- an analysis of the benefits of the project in terms of its economic and financial, institutional, environmental and social impact. These analyses will take account of the ways in which projects contribute to economic efficiency, environmental sustainability, improved safety and security, etc.

Partnership operations to improve infrastructure along trans-African corridors and networks alone are not enough. These operations need to be supplemented by “facilitation measures” that ensure efficient movement of traffic along corridors and networks and minimum delays at borders. Such measures include, inter alia, harmonisation of transit transport and trade regulations and procedures, technical and administrative interoperability, implementation of new technologies, such as traffic management and electricity grid systems, and measures to improve safety and security. The EU operations will include a balance of physical investment and facilitation measures.

The EU-Africa Partnership on Infrastructure: Transport

A brief overview

Physical links in Africa fall well short of expectations and the infrastructure and services network remains under-developed. Road transport is the dominant mode, accounting for 90% of inter-urban transport.

Roads linking sub-regions are modest and road conditions vary from region to region, and within regions and countries. Road conditions are improving in many African countries where the practices advocated by the Sub-Saharan African Transport Policy Programme (SSATP)⁹ are being implemented. Sustaining these road conditions demands more revenue for maintenance. Although sufficient revenue may exist in just a few countries, the current revenue of road maintenance funds covers approximately 40% of network needs. The increasing number of semi-autonomous road agencies is encouraging and makes increasing government and donor investments more sustainable. Such changes are leading to increased private sector involvement in roads. Progress over the past 10 years has been commendable, particularly given the fragile economy of many African countries. Governments must, however, redouble their efforts to increase their network maintenance.

Road maintenance remains a major problem for many African road agencies. Deferred maintenance has resulted in the loss of one third of the capital invested in the SSA road network. Maintenance budgets also remain an easy target for governments seeking savings; these are usually false economies. Deteriorating road conditions impose extra costs on road users in the form of increased vehicle operating costs or higher freight tariffs and passenger fares in the case of commercial operations. The EU has developed a sectoral approach¹⁰ to tackle the issue of road maintenance.

Experience has defined fundamental principles for the EU's sectoral approach to sustainable road maintenance. These are:

- Involving stakeholders: as most maintenance revenue is raised from user charges, road users and beneficiaries are demanding to know where and how funds are spent. Stakeholders are increasingly involved in prioritising road maintenance in country poverty reduction strategies and sit on the boards of road funds and road agencies.
- Securing finance: road funds are proving an effective means of managing maintenance revenue, largely based on a fuel maintenance levy. Where road funds operate under "2nd generation" principles the traditional objections of fiscal earmarking tend to disappear.
- Restructuring institutions: road networks have to be managed as a business. This means defining clear responsibilities between the many road organisations, introducing effective management information, accounting and auditing systems, using the private sector for service and works delivery and paying professionals adequately. One effective way to address all these issues is to create autonomous road agencies outside the civil service.

⁹ SSATP includes 32 SSA countries and the RECs. Its Long Term Development Plan (2004-07) is supported by EC (major donor), France, Denmark, Ireland, Norway, Sweden, UNECA and World Bank.

¹⁰ COM(2000) 422: Promoting sustainable transport in development cooperation

- Updating standards and regulations: ensuring that road networks cause minimum negative social and environmental impact, responding to the different needs of men and women, taking account of HIV/AIDS, improving road safety and controlling vehicle overloading call for updating and effectively enforcing standards and regulations.

Shipping is served by some 60 major ports with facilities ranging from conventional berths to container, oil and bulk cargo (see the map of the trans-African transport corridors). Many ports struggle to offer competitive services due to inadequate equipment and complex regulations. Similarly, fishing ports, which could play a major role in the economic development of coastal countries, very often have inadequate facilities and services for handling local and foreign vessels and infrastructure for the storage and processing of fish products. Where the private sector is involved in concessions for container terminals and port management, port services are becoming more efficient, e.g. in Maputo, Dar es Salaam and Mombasa.

Africa is endowed with many lakes and rivers, yet few countries integrate inland waterway transport into a regional system. Exceptions are the countries surrounding Lake Victoria and Lake Tanganyika and the countries along the River Congo.

Railway coverage is sparse and where it exists density is low at 3 kilometres per 1 000 square kilometres (see the map of African railways). Africa's railways date back to the colonial period and were built to harness the mineral and agricultural resources of the continent. No regional or continental African railways network exists. Railways are expensive to construct and equip, require a higher degree of management skills and must be highly used if they are to be financially viable. Railway services are slowly being concessioned to the private sector. This is a long process involving a lengthy lead time to financial closure. It also demands considerable restructuring of the railway corporations, involving retrenchment with its consequent negative social impact. Returns to the concessionaire are only gradually emerging and should be considered a medium- and long-term prospect.

Air transport has not fully benefited from the adoption of the Yamoussoukro Decision in 1999, which pushes liberalisation of access to the region's air transport market. SADC is the most integrated region. Full implementation of the Decision is hampered by poor competition rules and protectionist measures for national airlines. Similarly, efficient air services are hindered by limited investment in airport infrastructure, which often needs modernisation if it is to meet international safety and security standards.

Overall transport infrastructure quality is slowly improving but is not always matched by simplification and harmonisation of operational issues. These include cumbersome customs and administrative procedures, illegal roadblocks, conflicting regional trade arrangements, etc. Consequently, transport costs are high, averaging 14% of the value of all exports compared with 8.6% for all developing countries, and higher still for many landlocked countries – Malawi (56%), Chad (52%) and Rwanda (48%).

A basis for dialogue: interconnecting trans-African corridors and regional networks

Reducing the cost and improving the quality of transport services is central to the transport-related part of EU development policy. This means removing infrastructure and non-physical barriers to free movement of goods, services and people, improving maintenance of transport assets, etc. and pursuing the sectoral objectives of trade corridors without borders and barriers; better and safer roads; competitive rail services; efficient ports and safe seas and

ports; and safe, secure skies and airports. And, complementary investment in communications infrastructure will lead to a more efficient flow of transit traffic along corridors and regional networks. EU programmes support these objectives and match the focus on interconnectivity at regional and continental level.

The trans-African corridors and the regional road network linking the corridors to country networks are shown on the map below. It is mainly based on work carried out by the African Development Bank in coordination with the RECs and includes information received from other donors. The continental corridors and regional networks reflect a vision of a more interconnected and better integrated Africa, which matches AU-NEPAD's aspirations.

Eight main trans-African corridors are identified, extending over a total length of 37 500 km of which 14 300 km are in poor condition or "missing links". There is also an extensive network of regional roads linking capitals, production areas, etc. that form an integral part of the trans-African corridors. Further analysis is required to establish the condition of this regional network and to prioritise its investment needs. The eight main trans-African corridors are:

Dakar–N'Djamena: The "trans-Sahelian highway" is approximately 4 500 km long and crosses seven countries: Senegal, Mali, Burkina Faso, Niger, Nigeria, Cameroon and Chad. Almost 35% of the corridor is in poor condition, especially stretches in Senegal and Mali.

The **Nouackchott–Lagos** corridor is approximately 4 500 km long and crosses all twelve coastal countries between Mauritania and Nigeria. It provides the most direct road connection between the capitals of the countries. Approximately 28% of the corridor is in poor condition.

The **Khartoum–Djibouti** corridor is approximately 1 900 km long and links Sudan and Ethiopia to the port of Djibouti. Road conditions vary from good to fair, except for two stretches of approximately 330 km in Djibouti and Ethiopia that are in poor condition.

The **Lagos–Mombasa** corridor is approximately 6 300 km long and connects the ports of West Africa (Nigeria and Cameroon) and East Africa (Mombasa), providing the landlocked Central African countries with access to the coast. Road conditions are poor along almost 53% of the corridor, especially in the Central African Republic, DRC and Uganda.

The **Cairo–Gaborone** corridor is the major trans-African corridor, approximately 8 900 km long. Road conditions vary along the corridor, with almost 33% in poor condition.

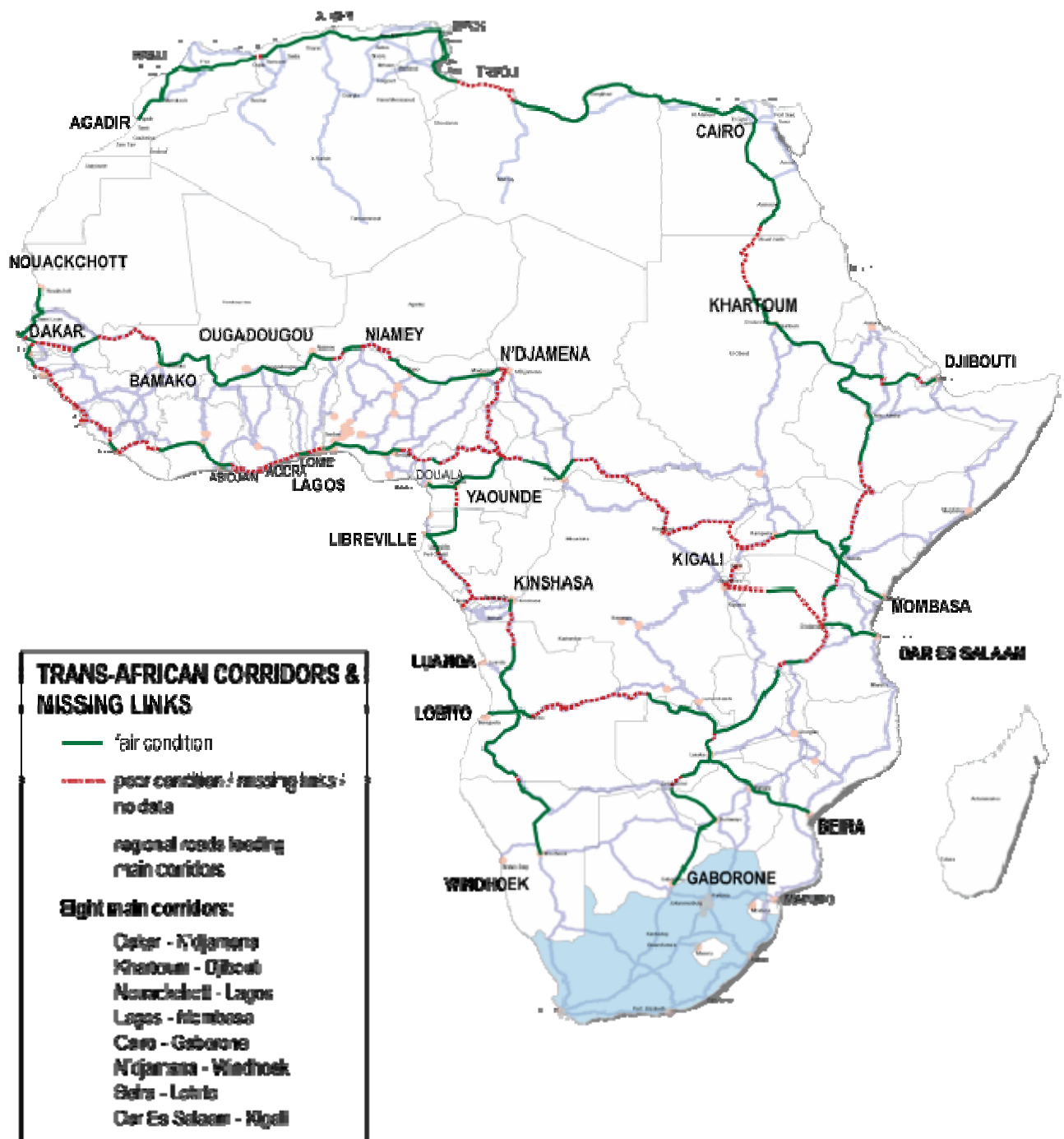
The **N'Djamena–Windhoek** corridor is approximately 6 200 km long and links seven countries (Chad, Cameroon, CAR, Congo, DR Congo, Angola and Namibia). Approximately 45% of the corridor is in poor condition.

The **Beira–Lobito** corridor is approximately 3 500 km long and connects the port of Beira with Harare and continues to Lusaka. It links four countries: Mozambique, Zimbabwe, Zambia and Angola. Approximately 45% of the corridor is in poor condition, particularly in Angola.

The **Dar Es Salaam–Kigali** corridor - the East-African central corridor - is 1 700 km long and connects the landlocked countries of Rwanda, Burundi and Uganda to the port of Dar Es Salaam. Road conditions vary, with about 500 km, especially in Tanzania, in poor condition.

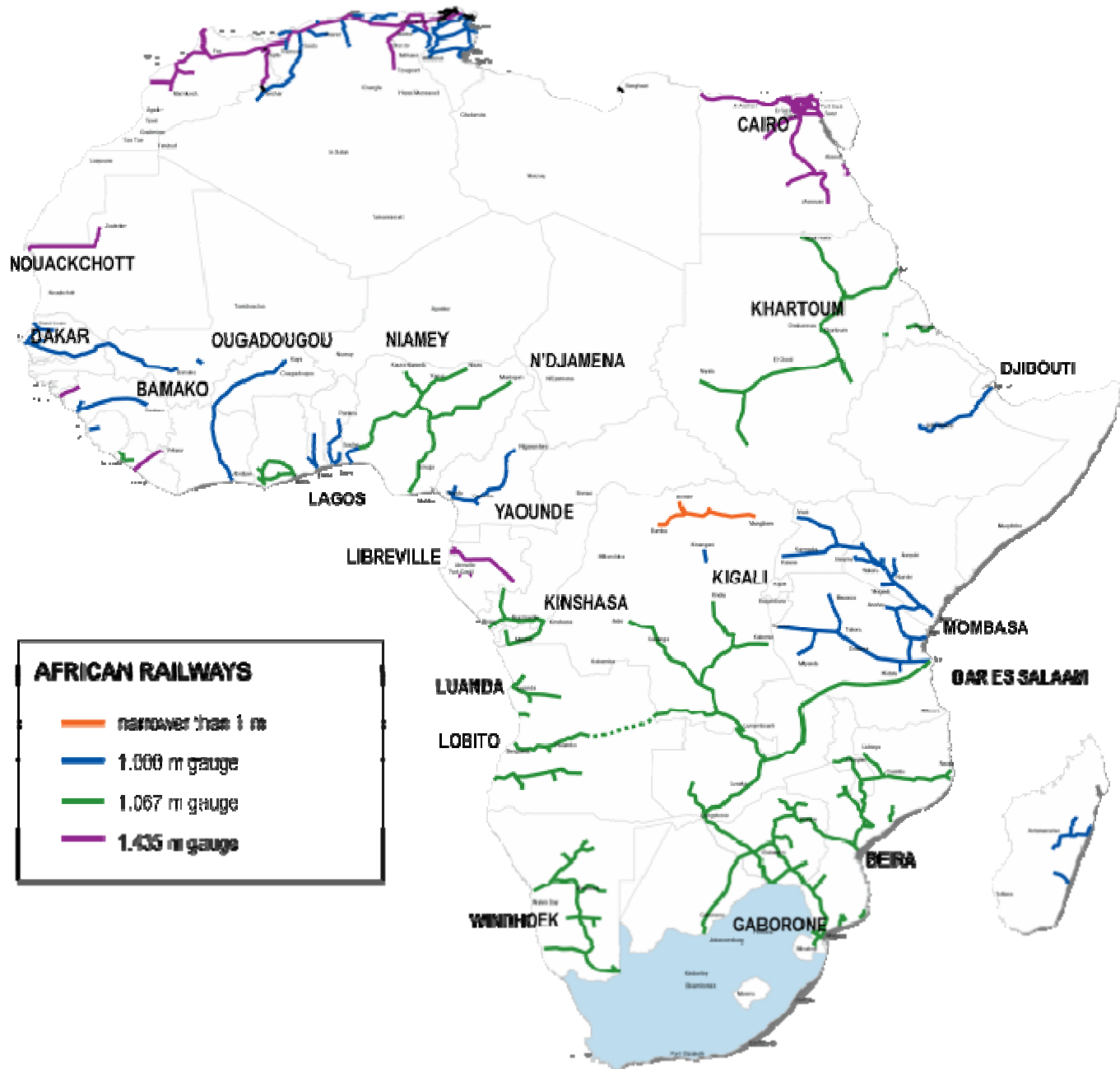
The map does not show the well-developed corridors in South Africa nor the corridors linking South Africa to its neighbours, e.g. the Johannesburg-Maputo corridor. For North Africa, which has a better developed network, the map shows only the Cairo-Agadir corridor.

TRANS-AFRICAN ROAD TRANSPORT CORRIDORS



The corridor names, descriptions and any other information contained herein are for informational purposes only and do not constitute any legal liability or any other form of commitment or endorsement of such corridor.

AFRICAN RAILWAYS



This document contains information and any other information that may be used in the part of the European Commission, any person or the legal status of any entity or any individual or corporation or each company.

The EU-Africa Partnership on Infrastructure: Energy

A brief overview

In Africa access to modern energy services remains very low. Less than 20% of Africa's population has access to electricity and for them power rationing and cuts are part of the daily routine. This inhibits job creation, industrial investment and entrepreneurial development, and impedes production of competitive goods and services. Wider use of modern, sustainable and affordable energy services will improve the efficiency of health and education services, reduce deforestation and ease the daily burden that women bear in Africa. The EU Energy Initiative (EUEI) launched at the WSSD provides the policy framework for the EC and EU Member States to channel their efforts towards increasing access to modern energy services. The 9th EDF ACP-EU Energy Facility (€220 million) recently launched a call for proposals that will be able to co finance investments in rural energy access, to support governance and management in the energy sector and to facilitate investments in cross-border energy interconnections and cooperation. These EU operations are also complemented by actions carried out under the JREC initiative.

Africa's substantial indigenous energy resources, fossil fuels (oil, gas and coal) and renewable sources (hydro, biomass, biofuel, wind, geothermal and solar) are inefficiently used. Most fossil fuel is exported. The rising world market price of oil has a marked negative impact on the GDP of oil-importing countries, particularly the LDCs. Renewable resources are under-used and only 7% of Africa's hydropower potential is converted into electricity.

Increased national and cross-border energy cooperation and trade is essential to improve reliability, affordability and access. It is acknowledged that the traditional approach of limiting energy planning and service provision to nation states has a negative effect on development of the energy sector in Africa. Nation-based planning is sub-optimal in several respects: (a) the geography of energy supply options does not necessarily correspond to political boundaries, since the cleanest and cheapest energy source may lie across national borders; (b) national energy markets are often too small to justify the investments needed to harness certain energy supply options; (c) the difficulties involved in the delivery of energy services in remote areas due to weak planning frameworks and regulations; (d) local and cross-border energy supply often allows diversification of energy sources – a key component in energy security.

Steps are being taken to integrate regional energy systems. Progress is being made on improving power distribution through regional power pools, interconnected electricity grids and plans for regional power development. The Southern African and West African Power Pools are increasing the transit capacity for electricity interchange between the countries concerned. Central and East Africa have established their power pools. These are just the first steps, and much more needs to be done.

Similarly, the RECs are promoting cooperation on the development of gas and hydropower resources. Some cross-border schemes already exist, for example, the Kariba South power station between Zambia and Zimbabwe and the Ruzizi hydroelectric station between Burundi, the DRC and Rwanda. Other hydropower generating facilities have bilateral agreements that play a key role in cross-border trade in electricity. At the same time individual countries are continuing to develop renewable energy sources for decentralised generation of electricity, which can be suitable solutions for increasing access in rural areas.

The EU's recent Green Paper on energy¹¹ sees interconnection of energy systems as one of the priority areas. Other priorities include the international promotion of the rational use of energy and renewable energy, which requires dialogue with between producer, and consumer countries. Interconnectivity would help Europe to diversify its sources of supply, while upgraded and new infrastructure would improve the security of energy supplies. Within the context of the Partnership, concrete measures are needed to develop energy partnerships with producer and transit countries. The Partnership could also improve the development of energy and transport facilities (especially in ports) of producer countries that allows more efficient use of their resources and attracts foreign investment.

Within the thematic programme of "Environment and sustainable management of natural resources, including energy" the EUEI, JREC and the future COOPENER programme will be able to support the EU-Africa Partnership on Infrastructure. The COOPENER programme could provide institutional support for improving access to sustainable energy services and actions aimed at improving energy security, e.g. by stimulating regional cooperation between countries, the private sector and non-governmental organisations for promoting regional interconnectivity.

A basis for dialogue: a focus on interconnectivity

The map shows the main electricity interconnections identified by NEPAD and RECs. It will guide the dialogue to identify priority action and the financial set-up.

NEPAD i-STAP refers to the power pools as the entities responsible for implementing the projects. The power pools include national utilities of member countries that are responsible for optimising use of regional energy resources and country-to-country support during an energy crisis.

The power pools are based on a multitude of legal documents, such as inter-governmental, inter-utility agreements, agreements between operating members and operating guidelines. The present situation with the power pools in the continent is as follows:

North African region: the Maghreb Union, COMELEC, which includes Mauritania, Morocco, Algeria, Tunisia and Libya.

Southern African region: Southern Africa Power Pool (SAPP) - DRC, Angola, Zambia, Tanzania, Namibia, Botswana, Zimbabwe, Malawi, Mozambique, Lesotho, Swaziland and South Africa.

West African region: West Africa Power Pool (WAPP) - Senegal, Guinea Bissau, Gambia, Guinea Conakry, Sierra Leone, Ivory Coast, Mali, Burkina Faso, Niger, Ghana, Togo, Benin, Nigeria and Cape Verde.

Central African region: Central Africa Power Pool (CAPP) - Cameroon, Gabon, Chad, CAR, DRC, Equatorial Guinea, Sao Tome, Congo and Angola. Applications from Rwanda and Burundi are being processed.

East African region: Eastern Africa Power Pool (EAPP) - Egypt, Sudan, Ethiopia, Uganda, Kenya, Rwanda and Burundi. Participation by Eritrea, Somalia and Tanzania is on hold.

¹¹ COM(2006) 105.

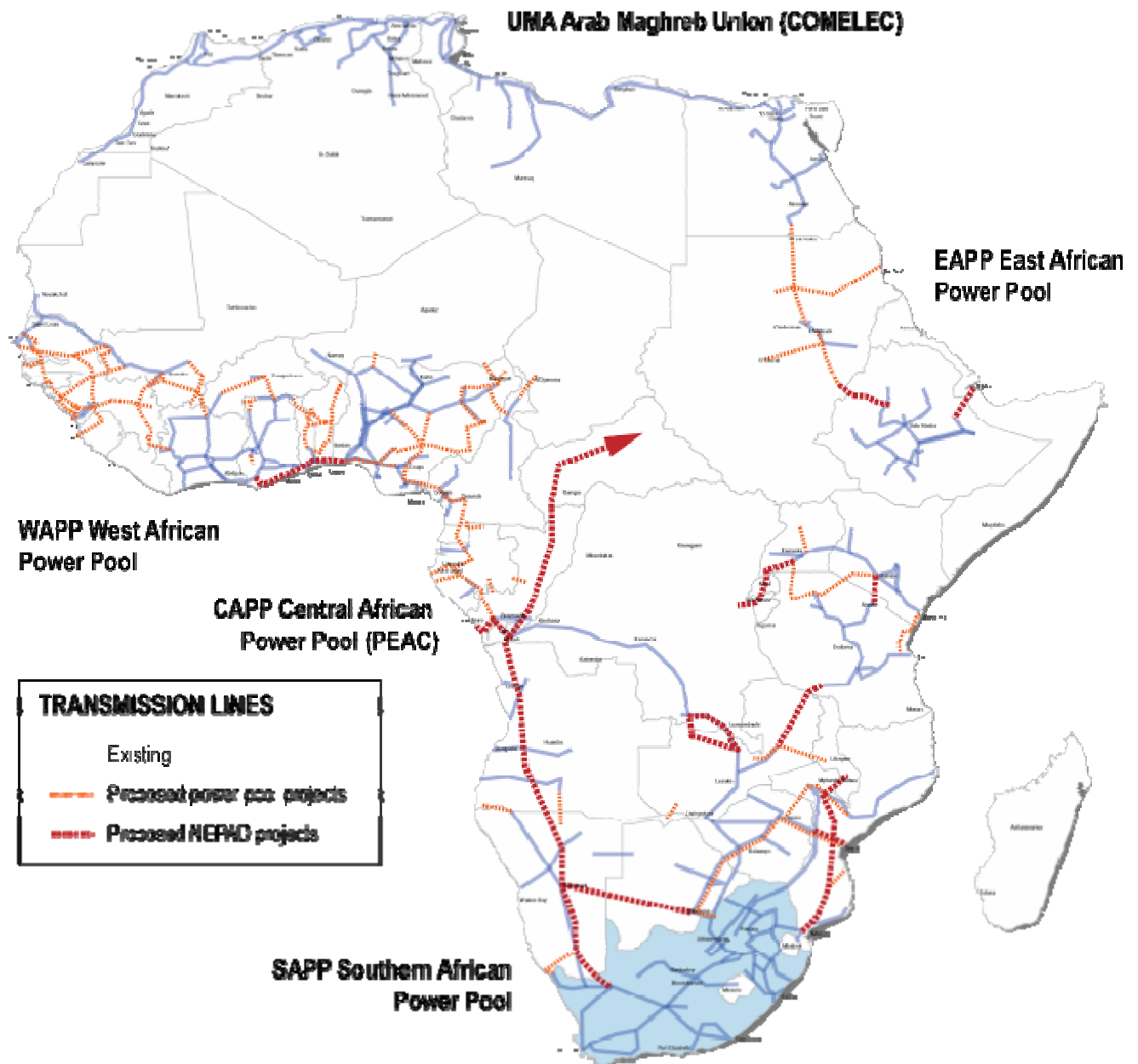
Among these power pools, SAPP and WAPP are more mature than CAPP and EAPP, which are very recent. This is reflected on the map, which shows that interconnections in the WAPP and SAPP regions are more clearly defined than in the EAPP and CAPP regions. Some of the interconnections shown on the map are being implemented or are near financial closure.

NEPAD i-STAP envisages support for:

- projects of continental relevance - identified by a bold, dotted line,
- regional power pools - identified by a lighter dotted line,
- capacity-building activities, especially for power pools, NEPAD, AUC, AFREC and regulatory institutions, some of which will be financed by the EUEI Energy Facility.

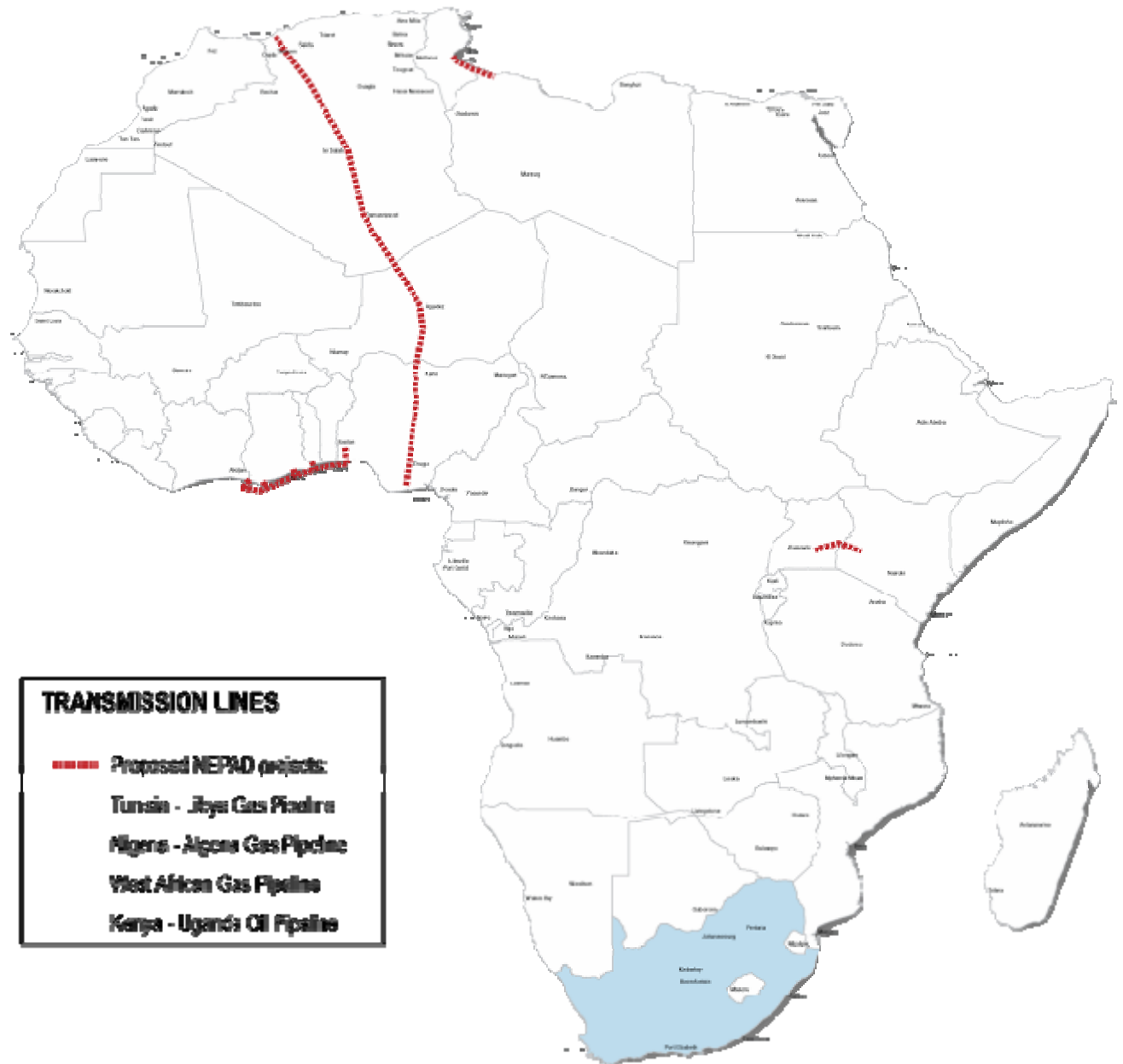
NEPAD has also identified the Nigeria-Algeria gas pipeline as a priority, together with other oil and gas projects, such as the West Africa gas pipeline (under construction), the Kenya-Uganda oil pipeline and the Tunisia-Libya gas pipeline.

ELECTRICITY INTERCONNECTIONS



This document, which describes and explains the various projects in this report, is not a legal document and does not constitute any commitment or obligation on the part of the European Commission or any member state of the European Union.

OIL & GAS PIPELINES IDENTIFIED BY NEPAD



This document is subject to change and may be revised without notice. It is not intended to be a legal document. It is not intended to be a legal document. It is not intended to be a legal document.

The EU-Africa Partnership on Infrastructure: Water

A brief overview

Water resources are unevenly distributed and erratic rainfall exacerbates equitable access. Many African countries suffer large seasonal rainfall fluctuations and periodic cycles of drought and flood. Climate change will exacerbate the extremes of variability of water availability. As a result, the population living in water-scarce countries in Africa will rise to over 400 million by 2010, mainly located in North Africa. These levels of water scarcity constrain food production, ecosystem protection and economic development, particularly among the poor.

Most of Africa's water resources are shared and cross borders. Transboundary river basins need joint management for conservation and equitable resource sharing. Integrated water resource management provides such a framework and will also promote peace and security in transboundary water basins. This framework is crucial as some countries' resources originate beyond their borders, for example Mauritania (95%) and Botswana (94%). There are some 60 international river and lake basins in Africa, although fewer than 10 have the cooperation agreements necessary for sustainable management and equitable sharing of resources between riparian states. One notable example of cooperative water resource management is the Nile Basin Initiative, a partnership between the Nile riparian states led by the Council of Ministers of Water Affairs. It aims to achieve sustained socio-economic development through equitable use of the common Nile Basin water resources. Creating new river basin organisations and revitalising existing organisations is one priority of the African Ministerial Council on Water in its efforts to deliver the African Water Vision for 2025.

More effective management of water resources is needed to improve water security and the affordability of water services at country level and to contribute effectively to the MDGs. Today over 300 million people – some 42% of Africa's population - still have no access to safe water. Similarly access to basic sanitation is denied to 60% of the population. Without clean water and good sanitation, diarrhoea and other water-borne diseases will multiply. Food security and economic productivity will be threatened and HIV/AIDS treatment will be less effective. Africa has potential for hydropower production of about 1.4 million GWh per year. Currently, however, despite the immense possibilities, hydropower generation represents less than 5 percent of the electricity generated. Water for industrial use is also very low and accounts for only 6 percent of water used. Integrated water resource management at a basin level provides the framework for managing these competing demands for water.

Making better use of scarce resources through better water management, efficient irrigation, reducing leakage and waste and avoiding pollution are all necessary in order to reap the estimated economic benefit of US\$ 22 billion when Africa achieves its water and sanitation MDGs. More efficient, more sustainable water use and basin management should also contribute to the goals of halting or reversing the current loss of natural resources and biodiversity by 2015.

Therefore, strong political will and financial commitment to joint management, development and harnessing of transboundary water will contribute to reducing poverty at local level. Better use of water at country level will enable national authorities to expand access to water and sanitation at more affordable prices. This, however, depends on balancing investments between infrastructure provision, governance and providing national and local authorities with the capacity effectively to manage and monitor water resources and service provision.

A basis for dialogue - transboundary water management in Africa

There is a need to get riparian states to cooperate on the use of the resources of shared rivers and ground water basins. This involves (i) preparing water resources management plans that address the needs of all users and respect the needs of the environment, and (ii) developing the infrastructure (dams, irrigation systems, water supplies, hydro-electric power) that is needed to reduce vulnerability to droughts, to manage floods better, to ensure more water, more food and more electricity in a way that takes account of the needs of the river system itself. This means laying a strong foundation for cooperative action and for future investment projects to follow the decision-making framework of the World Commission on Dams Report of 2000.

Integrated Water Resources Management (IWRM) is central to EC development policy related to water, to the EU Water Initiative (EUWI) and the Africa-EU Partnership on water affairs and sanitation launched at the WSSD. As a result of the EUWI, €10 million from 9th EDF is being used to support transboundary management in five basins in Africa (Niger, Volta, Lake Chad, Kagera and Orange/Senqu). The 9th EDF ACP-EU Water Facility (€500 million) is also supporting transboundary water management and the establishment and reinforcement of river basin authorities as well as investments at the national and local level. These Water Facility operations are complementary to investments by the National Indicative Programmes. Funds from the ACP-EU Water Facility have been allocated to the Nile Basin Initiative (NBI - €18 million), the Niger and the Senegal (€2 million each). The EC is thereby supporting regional water management in specific fields:

- Establishment of and support for the “Shared Vision Programme” in the Nile and the Niger. This provides the basic framework for sustainable use of shared water resources and is a prerequisite for sound investment in infrastructure.
- Support for existing basin authorities (Senegal, Orange/Senqu and Lake Chad) and for the establishment of new ones (Volta).
- Multi-purpose basin development addressing the different water uses, as part of the NBI.
- In the field of disaster preparedness, support for a flood preparedness programme in the Eastern Nile for Ethiopia and Sudan, as part of the NBI.
- Knowledge and monitoring of water resources for better management. The EC is supporting the HYCOS Programme (Hydrological Cycle Observing System) and the establishment of a pan-African water information system.

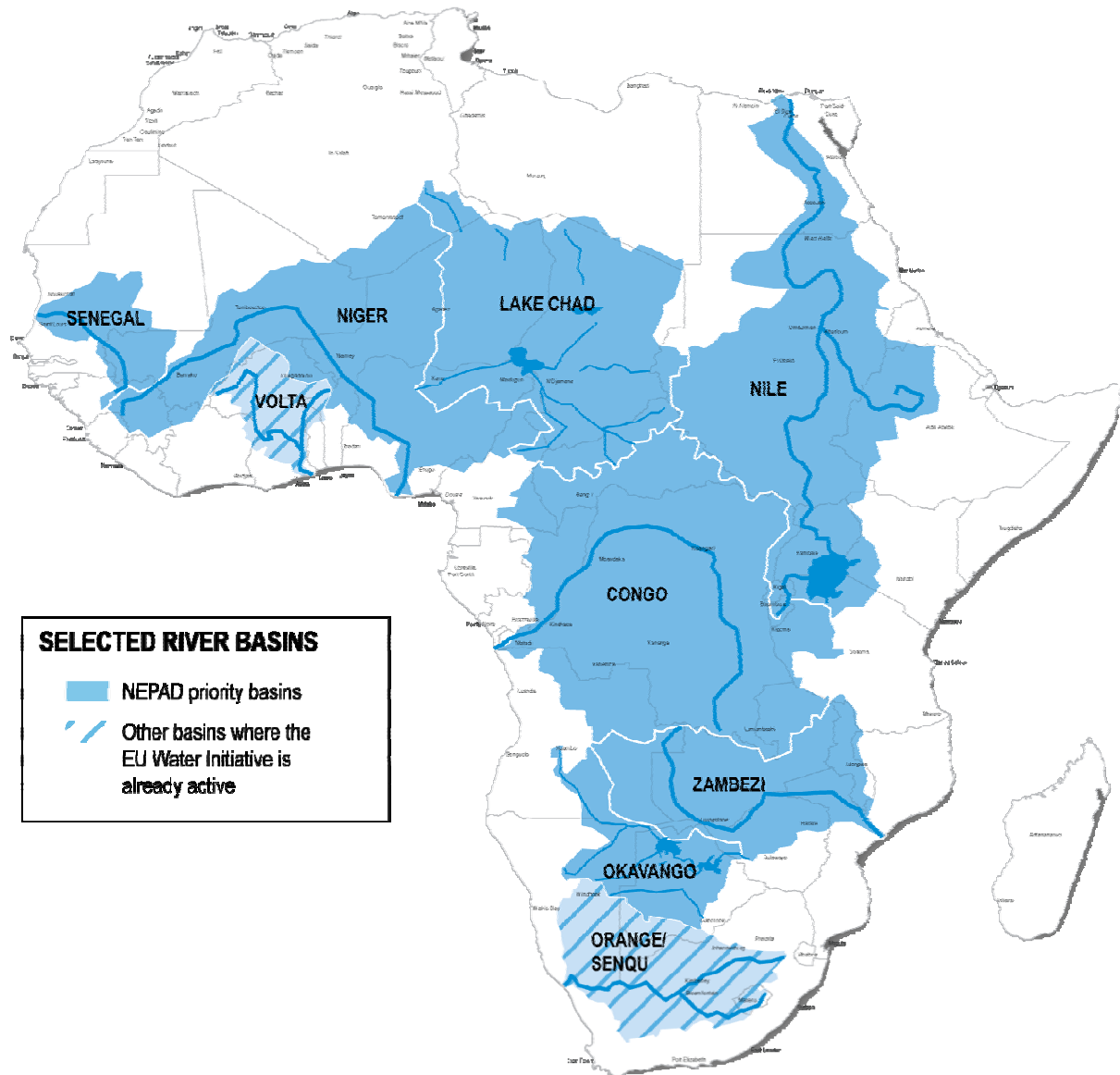
Building on this substantial and varied support already provided by the EC for transboundary basin management in Africa, further opportunities will be developed to respond to AU-NEPAD/REC priorities. Funds from the ACP-EU Water Facility will support the start-up phase of this process. Initially, the focus must be on basins prioritised by NEPAD in its 2005

STAP for Transboundary Water Management (Niger, Senegal, Congo, Lake Chad, Nile, Okavango and Zambezi) and on expanding support for other basins, particularly:

- Establish and support for “shared vision programmes” as the framework for sustainable use of shared water resources and a prerequisite for sound investment in infrastructure.
- Establish and support for basin authorities and building their capacities, as a necessary foundation for sustainable infrastructure development.
- Contributions to project preparation and implementation to complement existing instruments (within the AfDB, NEPAD, SADC, etc.).

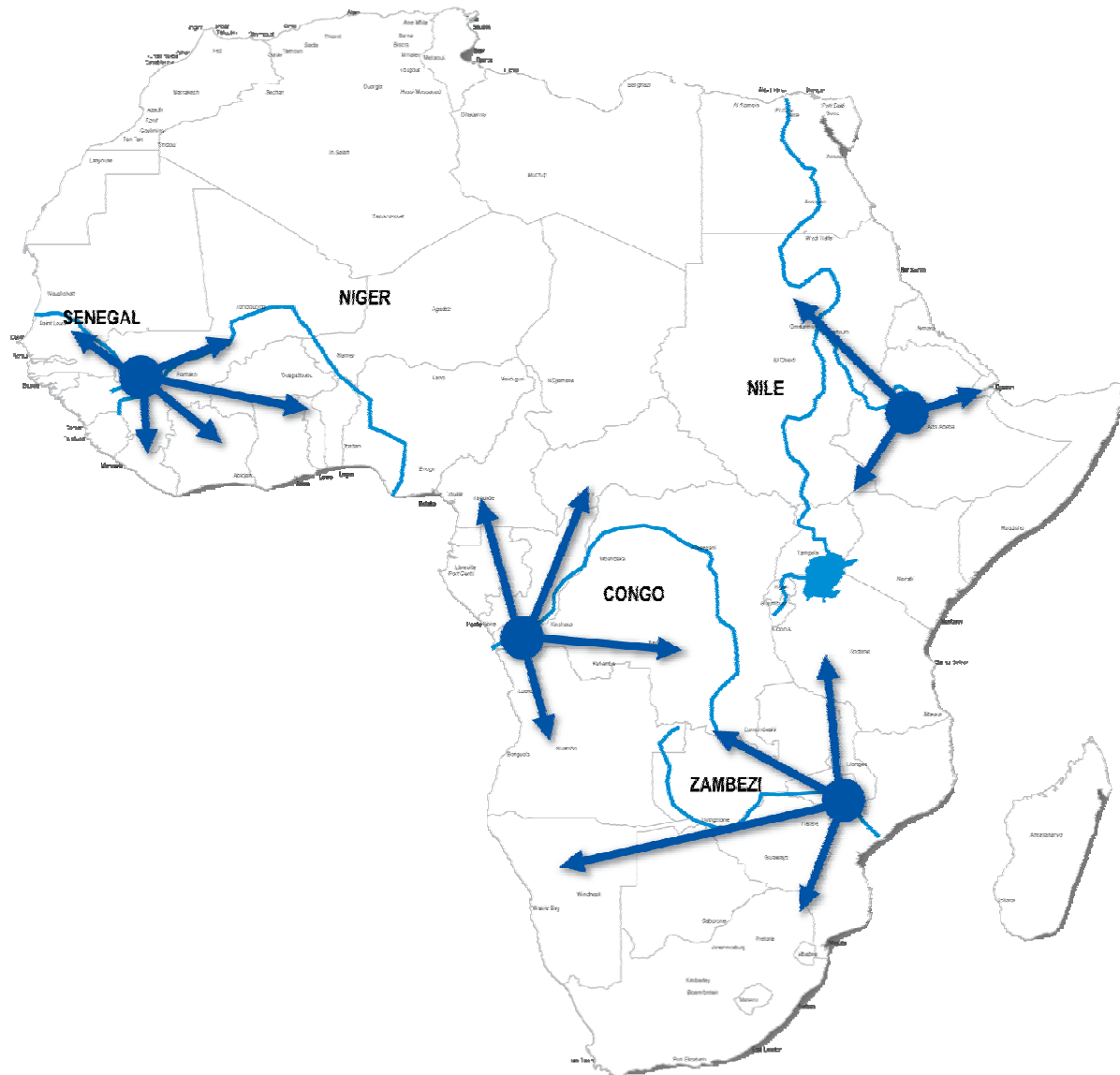
The programme of action will be developed and implemented in close collaboration with African institutions (AU-NEPAD, AMCOW, RECs, AfDB) and other donors (such as Germany which has undertaken a programme to initiate support for the Congo basin).

SELECTED RIVER BASINS



The boundaries, colours, denominations and any other information shown on this map do not imply, on the part of the European Commission, any judgment on the legal status of any territory, or any endorsement or acceptance of such boundaries.

PRIORITY AREAS FOR INCREASED HYDROPOWER POTENTIAL based on NEPAD I-STAP



The boundaries, colours, denominations and any other information shown on this map do not imply, on the part of the European Commission, any judgment on the legal status of any territory, or any endorsement or acceptance of such boundaries.

The EU-Africa Partnership on Infrastructure: ICT

A brief overview

The uptake of ICTs in Sub-Saharan Africa has been hampered by the non-existence of appropriate regulatory frameworks and the inadequacy of infrastructure. The number of fixed telephone lines is minimal and the waiting period for a telephone connection may be several years. Fortunately mobile telephony and pre-paid cards are solving many of Africa's communication problems. Additionally, Africa is wasting US\$400 million each year by intra-African telecom traffic that transits outside Africa because of a lack of interconnections and clearing houses. Large bandwidth at reasonable costs remains an issue for landlocked countries. Building on the broad experience of the EU and following the 2nd phase of the World Summit on the Information Society (WSIS), the Communication "Towards a Global Partnership on the Information Society: Follow up to the Tunis Phase of the WSIS" of April 2006 - paved the way for addressing the digital divide in developing regions, notably Africa.

A basis for dialogue: regulatory reform, broadband and non-commercial e-application investment

Support to Regulatory Reform: It is widely recognised that the private sector can play a major role in ICTs. Even in Africa where many incumbent operators are still state-owned, several governments have privatized their fixed-telecom operator. Moreover, the mobile telecom operators are mainly in the hands of the private sector, local or foreign. To attract the private sector a stable legal environment and an appropriate regulatory framework are needed.

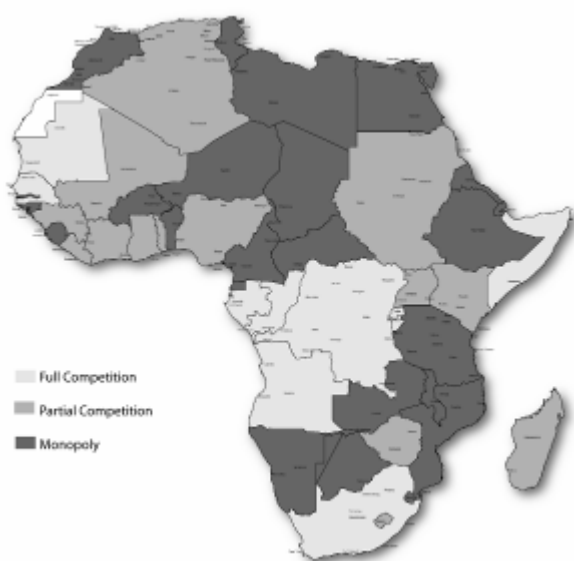


Figure 1: ICT competition

This map compares monopolistic or competitive practices in services such as local, domestic long-distance, international, wireless local loop and mobile.

Source: ITU



Figure 2: Independent regulators

Full autonomy implies national regulatory authorities that are independent from political and financial pressures and that are staffed by appropriately trained professionals.

Source: ITU

The boundaries, colours, denomination and any other information shown on these maps do not imply, on the part of the European Commission, any judgment on the legal status of any territory, or any endorsement or acceptance of such boundaries.

Therefore, while ensuring that the social aspects of liberalisation are considered, it is recommended that action be directed towards:

- establishing and consolidating national and regional ICT strategies, which support poverty reduction strategies;
- creating national and regional regulatory frameworks for electronic communications that ensure a level playing field and facilitate competition whereby competing firms are assured of equal access to technology and fair pricing;
- establishing independent national regulatory authorities.

Activities could consist of assistance measures to manage the transition to liberalised telecommunications markets in order to facilitate network interconnection and interoperability of services, while fostering the reduction of telecommunication costs and the introduction of new technologies. This would include training activities, technical assistance and sharing of good practices for regional policy makers and regulators.

To implement these activities, the Commission will favour a sub-regional approach in order to take benefit of an economy of scale and to promote the emergence of broader markets.

Investment in technologically neutral broadband infrastructure: There are presently several broadband technologies options for rolling out a broadband infrastructure on the African continent: wireless technologies, including satellite, wire-line technologies (e.g. optical fibre networks, but also power line communications) and a combination of these.

Support to the deployment of a broadband infrastructure at pan-African level should be based on a technologically neutral approach with choices between the different options relying on current and planned ICT infrastructures and considerations related to deployability, bandwidth, coverage and cost.

Principal backbones infrastructure, existing and planned, in Africa

EASSy: Submarine cable running along the African East Coast that would close the ring around Africa.

COMTEL: this consortium is entirely composed of incumbent telco covering 21 countries, reflecting the COMESA membership basis of the organisation.

Central African ring: This is a network infrastructure proposed by Celtel, that would link a range of countries including: Kenya, Malawi, Uganda, Tanzania and Bukoba in Eastern DRC.

COM-7: This route proposed by Com-Africa connects seven countries in East and Southern Africa. It has no incumbent telco involvement.

West-East-West linkages E2-E3-E4-E5: The trans-Sahel backbone linking Burkina Faso, Niger, Chad, Sudan, and Uganda . A redundant ring could also be created by linking with the Central African backbone by continuing South through Chad via Cameroon to Gabon, taking advantage of the Cameroun-Chad fibre backbone that has been laid along the oil pipeline.

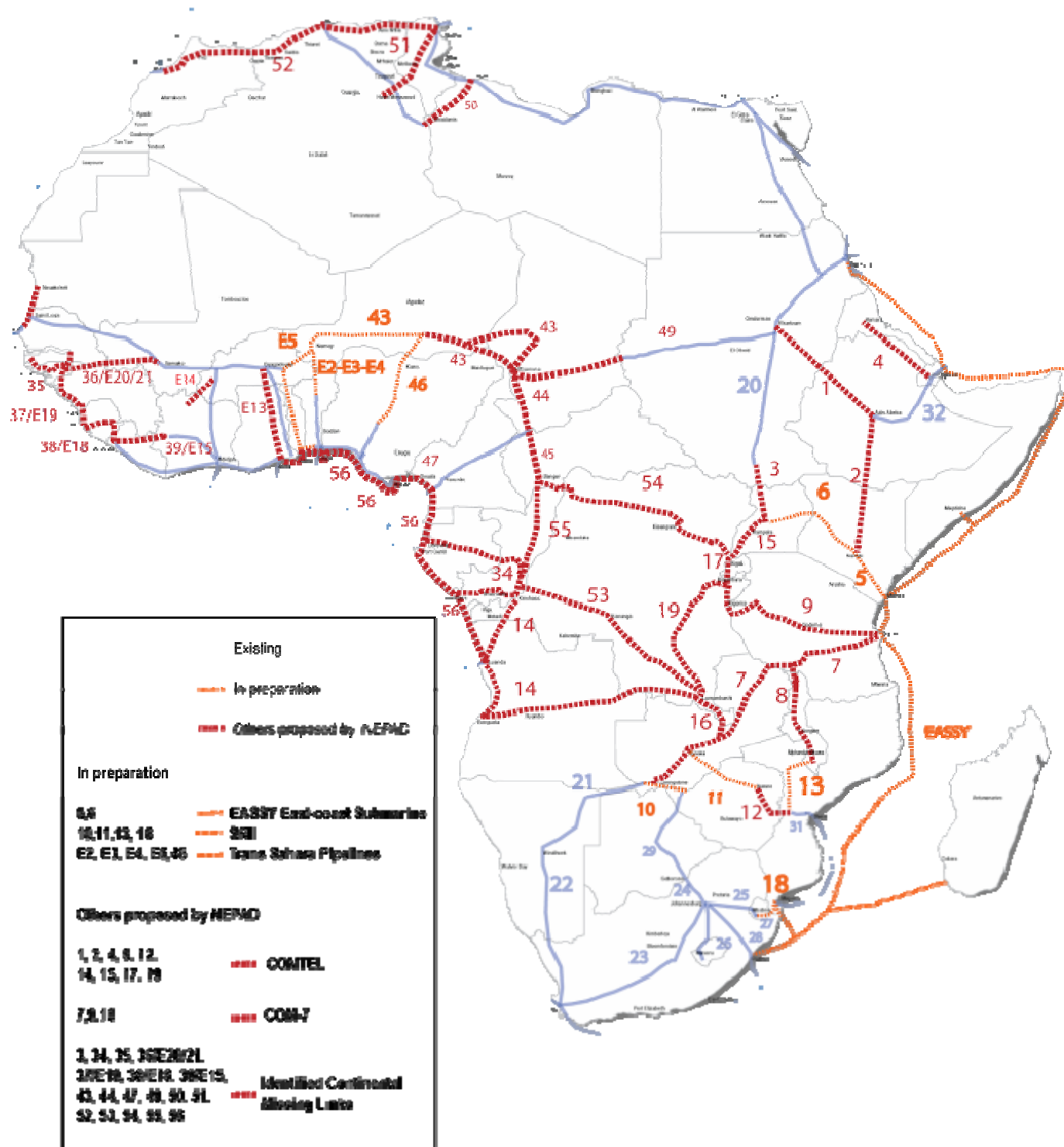
There is a consensus that in circumstances where the market does not deliver, state-intervention should not be excluded. Such situations include (i) the rural sector, (ii) trans-border communications; (iii) post-conflict situations, (iv) networks that are operated by the governments for internal usage (in principal to be avoided), and (v) broadband networks that are operated according to the “Open Access Principle.”

Non-commercial e-services: The objective would be to promote the usage of the underlying ICT infrastructures thus encouraging further investment through the development of e-applications and services of high societal impact such as education, health, agriculture, environment and e-government.

The development of projects in these domains should exploit synergies with EU programmes and initiatives such as trans-European Networks for Telecommunications, TEN-Telecom, i2010, the EU Research and Development Framework Programmes, the Interchange of Data between Administrations (IDABC) Programme, or the recent established co-operation between ESA and DEV to promote telemedicine through satellites. Examples of these are:

- Research and Education Networks: the aim would be to improve the connectivity of African national research and education networks and to interconnect them with the EU’s GÉANT2. This would integrate African researchers into global research communities and limit the “brain drain”.
- The recently established collaboration between the ESA and DEV to promote telemedicine through satellites should be furthered. A task force composed of the relevant African Organizations, the WHO, EC and ESA has been set up to identify a framework of appropriate actions for a telemedicine program in sub-Saharan Africa. The TTF activities will be complemented by an analysis of the cost benefits of the implementation and by a study of system architecture and related costs of a pan-African satellite-based telemedicine.
- e-government between the AUC and its Member countries in a similar way to the EU’s Interchange of Data between Administrations programme,
- the NEPAD e-Schools Initiative that will connect 600,000 African schools to the Internet and provide better education to the millions of children,
- the adaptation to the needs of Africa of the products and services developed by the EU Research and Development Framework Programmes in the field of e-learning, telemedicine and e-government.

ICT FIBRE NETWORK INTERCONNECTIONS



The trademarks, names, designations and any other identifiers shown on this map do not imply, on the part of the European Commission, any judgment or the legal status of any territory or any endorsement or acceptance of such boundaries.

EC commitments to transport, energy, water and sanitation, and ICT in Africa (€)

Sub Saharan Africa commitments are EDF, North Africa commitments are EU budget resources

	2003	2004	2005	Total
Transport				
Sub Saharan Africa	628,000,000	401,400,000	807,400,000	1,836,800,000
North Africa	96,000,000,	43,000,000	19,000,000	158,000,000
Energy				
Sub Saharan Africa	500,000	6,300,000	4,000,000*	10,800,000
North Africa	-	8,600,000	-	8,600,000
Water and sanitation				
Sub Saharan Africa	169,200,000	137,900,000	313,900,000**	621,000,000
North Africa	31,700,000	77,900,000	102,700,000	212,300,000
ICT				
Sub Saharan Africa	11,100,000	21,000,000	-	32,100,000
North Africa	-	4,000,000	-	4,000,000
Total				
Sub Saharan Africa	808,800,000	566,600,000	1,125,300,000	2,500,700,000
North Africa	127,700,000	133,500,000	121,700,000	382,900,000
Grand total - Africa	936,500,000	700,100,000	1,247,000,000	2,883,600,000

Source: EuropeAid Cooperation Office

Notes

* The ACP-EC Council of Ministers decided on 25 June 2005 to set up the Energy Facility. The Facility will commit €220 million by the end of 2007. The call for proposals has been launched.

** The ACP-EC Water Facility has resources of €500 million. During 2004-2005, €125 million was committed and the remaining €375 million will be committed by the end of 2007.

For Sub Saharan Africa: commitments are exclusively EDF programmable resources (and the Water Facility).

For North Africa: commitments are exclusively EU budget resources.

Abbreviations

ACP	Africa, Caribbean, Pacific
AfDB	African Development Bank
AFREC	African Energy Commission
AIDS	Acquired Immunodeficiency Syndrome
AMCOW	African Ministerial Council on Water
AU	African Union
AUC	African Union Commission
CAPP	Central Africa Power Pool
CAR	Central African Republic
COMELEC	Comité Maghrebin de l'Electricité
COMESA	Common Market for Eastern and Southern Africa
COOPENER	Cooperation Energy Programme
COSCAP	Cooperative Development of Operational Safety and Continuing Airworthiness Project
DAC	Development Assistance Committee (of the OECD)
DFI	Development Financing Institutions
DRC	Democratic Republic of Congo
EAPP	Eastern Africa Power Pool
EASSy	Eastern Africa Submarine Cable System
EC	European Community
EDF	European Development Fund
EIB	European Investment Bank
EPA	Economic Partnership Agreement
ESA	European Space Agency
EU	European Union
EUEI	EU Energy Initiative
EUWI	EU Water Initiative
FPA	Fishery Partnership Agreements
GDP	Gross Domestic Product
GNI	Gross National Income
HIV	Human Immunodeficiency Virus

HYCOS	Hydrological Cycle Observing System
ICAO	International Civil Aviation Organisation
ICT	Information and Communications Technology
IDABC	Interoperable Delivery of European eGovernment Services to public Administrations, Businesses and Citizens
i-STAP	Infrastructure Short Term Action Plan (of NEPAD)
ITU	International Telecommunications Union
IWRM	Integrated Water Resources Management
JREC	Johannesburg Renewable Energy Coalition
LDC	Least Developed Countries
MDGs	Millennium Development Goals
NBI	Nile Basin Initiative
NEPAD	New Partnership for Africa's Development
NIP	National Indicative Programme
ODA	Official Development Assistance
OECD	Organization for Economic Cooperation and Development
REC	Regional Economic Community
REEP	Renewable Energy and Energy Efficiency Partnership
RIP	Regional Indicative Programme
SADC	Southern African Development Community
SAPP	Southern Africa Power Pool
SESAR	Single European Sky ATM Research
SSATP	Sub-Saharan Africa Transport Programme
STAP	Short Term Action Plan (of NEPAD)
TEN	Trans-European Networks
TTF	Technology Transfer Facility
WAPP	West Africa Power Pool
WHO	World Health Organisation
WSSD	World Summit on Sustainable Development