



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 13.07.2006
KOM(2006) 376 wersja ostateczna

KOMUNIKAT KOMISJI DO RADY I PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

Tworzenie infrastruktury w Afryce: Partnerstwo UE i Afryki na rzecz infrastruktury

{SEK(2006) 896}
{SEK(2006) 983}

SPIS TREŚCI

1.	Sprostanie wyzwaniom w zakresie infrastruktury pozwoli przyspieszyć rozwój Afryki	3
1.1.	Wyzwania w zakresie rozwoju.....	3
1.2.	Nieustająca walka Afryki.....	4
1.3.	Afryka powinna inwestować więcej w infrastrukturę.....	5
1.4.	Zwiększenie inwestycji wymaga lepszych systemów i ram instytucjonalnych, które będą dbać o ich utrzymanie.....	6
2.	Kontynentalna i regionalna wizja Afryki	6
2.1.	Unia Afrykańska – uprzywilejowany partner	6
2.2.	NEPAD – Krótkoterminowy plan działania w zakresie infrastruktury (<i>Infrastructure Short-Term Action Plan – i-STAP</i>)	7
2.3.	Osiągnięcie celów NEPAD w zakresie infrastruktury wiąże się ze zmianą podejścia	7
3.	Inicjatywa Unii Europejskiej: Partnerstwo UE i Afryki na rzecz infrastruktury	7
3.1.	Cele	7
3.2.	Zakres.....	8
3.3.	Europa oferuje wiedzę i doświadczenie pozyskane w kontekście sieci transeuropejskich.....	9
4.	Partnerstwo w praktyce	9
4.1.	Działania instytucjonalne	9
4.2.	Instrumenty wykonawcze.....	10
4.3.	Działania	12
4.4.	Koordinacja działań państw członkowskich UE, innych organów i inicjatyw międzynarodowych	13
4.5.	Strategia na rzecz zrównoważonego partnerstwa	14
	ZAŁĄCZNIK.....	16

KOMUNIKAT KOMISJI DO RADY I PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

Tworzenie infrastruktury w Afryce: Partnerstwo UE i Afryki na rzecz infrastruktury

Opracowując strategię dla Afryki Rada Europejska przyznała, że rozwój kontynentu i zmniejszenie ubóstwa umożliwi przede wszystkim szybki, długotrwały i szeroko zakrojony wzrost gospodarczy¹. Jednym z głównych środków leżących u podstaw strategii Rady jest utworzenie partnerstwa UE i Afryki na rzecz infrastruktury. Jest ono odpowiedzią całej Unii na cele rozwoju Unii Afrykańskiej i ustanowione przez nią Nowe Partnerstwo dla Rozwoju Afryki (NEPAD). Celem partnerstwa jest znaczne podwyższenie inwestycji UE w afrykańską infrastrukturę i tym samym poprawa dostępności usług transportowych, energetycznych, wodnych oraz usług sektora technologii informacyjno-komunikacyjnych. Poprawa infrastruktury, usług pokrewnych oraz ram regulacyjnych przyczyni się do zrównoważonego wzrostu gospodarczego, promocji konkurencyjnego handlu, tworzenia zatrudnienia i miejsc godnej pracy, pobudzania integracji regionalnej i zmniejszania ubóstwa. To, czy cele te uda się osiągnąć zależy również od długofalowych wysiłków na rzecz umocnienia pokoju, bezpieczeństwa oraz ulepszenia zarządzania w Afryce.

1. SPROSTANIE WYZWANIOM W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY POZWOLI PRZYSPIESZYĆ ROZWÓJ AFRYKI

Wyniki badań europejskich i afrykańskich dowodzą, że sprostanie wyzwaniom w zakresie infrastruktury oraz usług pokrewnych może znacznie przyczynić się do osiągnięcia i utrzymania stopy wzrostu równej 7 %, koniecznej do osiągnięcia milenijnych celów rozwoju². Partnerstwo ukształtowano tak, aby sprostało tym wyzwaniom.

1.1. Wyzwania w zakresie rozwoju

Pobudzanie zrównoważonego rozwoju gospodarczego: skłonienie podmiotów afrykańskich do inwestycji na terenie Afryki oraz przyciągnięcie bezpośrednich inwestycji zagranicznych zależy w dużym stopniu od niezawodnej infrastruktury i usług świadczonych za jej pomocą. Jej warunkiem jest stabilne, bezpieczne i dobrze zarządzane otoczenie gospodarcze. Według niektórych szacunków jednoprocenowe powiększenie dostępnej infrastruktury może podwyższyć o jeden procent wzrost PKB³.

Wspieranie konkurencyjnego handlu: Afryka potrzebuje efektywnego systemu transportowego i komunikacyjnego, aby dostarczać swoje towary na rynki krajowe, regionalne i międzynarodowe. Transport towarowy w Afryce jest trudniejszy i prawie dwukrotnie droższy niż w innych rozwijających się regionach, zwłaszcza w krajach śródlądowych. Ulepszenia wprowadzane w dziedzinie polityki oraz reformy ustawodawstw regulujących handel, transport i technologie informacyjno-komunikacyjne, jak również w

¹ Rada Europejska: UE i Afryka: w stronę strategicznego partnerstwa – 15961/05 (Press 367) z 19.12.2005 r.

² Sieć DAC (Komitetu pomocy rozwojowej) na rzecz ograniczenia ubóstwa: Wytyczne w sprawie wykorzystywania infrastruktury do ograniczenia ubóstwa, grudzień 2005 r.

³ Can Africa Claim the 21st Century (Czy Afryka może wejść w XXI wiek) , Bank Światowy, kwiecień 2000 r.

zakresie tworzenia potencjału i budowy infrastruktury fizycznej mogą znacznie obniżyć koszty transportu i przyczynić się do jego rozwoju.

Pobudzanie integracji regionalnej: Afryka powinna rozszerzyć prowadzony przez siebie handel. Wymaga to zaangażowania w integrację opartą na spójnych regionalnych porozumieniach handlowych oraz harmonizacji polityki infrastrukturalnej i ram regulacyjnych. Dobra komunikacja i wykorzystanie technologii informatycznych może przyspieszyć ten proces.

Efektywne przyczynianie się do osiągnięcia milenijnych celów rozwoju: dziś ponad 300 milionów ludzi – około 42 % mieszkańców Afryki – nadal nie ma dostępu do bezpiecznych źródeł wody. Podobnie 60 % mieszkańców nie ma dostępu do podstawowej infrastruktury sanitarnej. Mniej niż 20 % mieszkańców Afryki ma dostęp do elektryczności, a racjonowanie energii oraz przerwy w dostawach prądu należą do codzienności. Utrudnia to tworzenie miejsc pracy i inwestycje przemysłowe oraz utrudnia produkcję konkurencyjnych towarów i świadczenie usług. Dostęp do przystępnego zaopatrzenia w wodę i energię, infrastruktury sanitarnej oraz poprawa warunków higienicznych stanowią podstawowe warunki osiągnięcia milenijnych celów rozwoju.

1.2. Nieustająca walka Afryki

W latach dziewięćdziesiątych XX wieku wiele krajów afrykańskich wprowadziło nową politykę infrastrukturalną, która pozwoliła na przeprowadzenie znacznych reform instytucjonalnych i finansowych i utworzenie trwałej infrastruktury. Choć poczyniono już postępy, trzeba jeszcze wiele zrobić, w tym ulepszyć zarządzanie i integrację regionalną.

Mimo słabości systemów transportowych odnotowuje się ich powolną poprawę: transport drogowy stanowi 90 % transportu międzymiastowego, ale infrastruktura i usługi są nieodpowiednie. Gęstość sieci kolejowej jest znikoma, a stopień wzajemnego połączenia sieci niski. Wiele portów morskich boryka się z problemami próbując zapewnić konkurencyjne usługi, a kanały żeglugi śródlądowej są słabo zintegrowane z sieciami transportowymi. Transport powietrzny nie skorzystał w pełni z przyjęcia decyzji Yamoussoukro w 1999 r. Warunki drogowe poprawiają się tam, gdzie realizowane są działania popierane przez Program polityki transportowej Afryki subsaharyjskiej (SSATP). Wydajność kolei i portów polepsza się, w przypadkach gdy świadczenie usług powierza się sektorowi prywatnemu. Mimo to koszty transportu są wysokie, dużo wyższe niż w innych regionach rozwijających się, i stanowią średnio 14 % wartości całego eksportu w porównaniu z odsetkiem równym 8,6 % odnotowywanym w odniesieniu do wszystkich państw rozwijających się i są jeszcze wyższe w przypadku wielu krajów śródlądowych – Malawi (56%), Czadu (52%) i Rwandy (48%)⁴.

Potencjał energetyczny jest znaczny, ale nieefektywnie wykorzystywany: większość paliw kopalnych jest eksportowana. Wykorzystanie lub zrównoważone wykorzystywanie odnawialnych źródeł energii jest znikome, a jedynie 7 % afrykańskiego potencjału hydroenergetycznego przetwarzane jest na energię elektryczną. Problem zawodnych i drogich usług rozwiążą giełdy energii (*pooling*) i tworzenie wzajemnych połączeń. Aby poprawić

⁴ Assessing Regional Integration in Africa (Ocena integracji regionalnej w Afryce), Komisja gospodarcza ds. Afryki, 2004 r.

niezawodność, obniżyć ceny i ułatwić dostęp do energii konieczna jest intensyfikacja krajowej i transgranicznej współpracy w zakresie energii oraz handlu nią.

Zasoby wodne rozłożone są nierówno a nieregularne opady pogarszają możliwość sprawiedliwego dostępu: wiele krajów Afryki odnotowuje znaczne wahania opadów i okresowe cykle suszy i powodzi, które utrudniają produkcję żywności, ochronę ekosystemów i rozwój gospodarczy zwłaszcza biednym społecznościom. Transgraniczne dorzecza wymagają wspólnego zarządzania umożliwiającego ochronę i sprawiedliwy podział zasobów – stanowi to priorytet Afrykańskiej ministerialnej rady ds. wody w prowadzonych przez nią staraniach na rzecz realizacji programu *African Water Vision* (Afrykańskiej perspektywy wodnej) na 2025 r. Poprawa przystępności wody i dostępu do zaopatrzenia w nią na poziomie kraju wymaga stabilnego i bezpiecznego środowiska finansowego i zarządczego.

Technologie komunikacyjne w Afryce szybko nadganiają stracony czas, choć dostęp do usług jest fragmentaryczny: zasięg telefonii stacjonarnej choć najniższy na świecie nieustannie się rozszerza, jednak tempo jego wzrostu wyprzedził ogromny rozwój usług telefonii komórkowej⁵. Pod względem dostępu obszary wiejskie są daleko w tyle za miastami. Cyfrowy rozziw, największy na skalę światową, powoli się zmniejsza wraz z harmonizacją polityki oraz przepisów komunikacyjnych przez regionalne wspólnoty gospodarcze (Regional Economic Communities – REC) i kraje, choć niewystarczająca reforma przepisów może sprawić, że afrykańskie usługi telekomunikacyjne staną się jednymi z najdroższych na świecie.

1.3. Afryka powinna inwestować więcej w infrastrukturę

W latach dziewięćdziesiątych XX wieku rządy państw Afryki i partnerzy pomagający w rozwoju znacznie ograniczyli udział środków przeznaczonych na infrastrukturę. Wydatki rządowe spadły znacznie poniżej 4 % PKB – wartości koniecznej do utrzymania i obsługi infrastruktury – nie wspominając nawet o dodatkowych inwestycjach, zważywszy że dopiero wartość 5 % PKB umożliwia rozwój infrastruktury. Oznacza to, że aby utrzymać wzrost na poziomie 7 % Afryka potrzebuje dodatkowych 20 mld USD rocznie.

W trakcie ostatnich dziesięciu lat wsparcie państw członkowskich UE udzielane na rzecz infrastruktury gospodarczej i usług zmalało, zwłaszcza na rzecz sektora transportowego i częściowo energetycznego. Jako udział oficjalnej pomocy rozwojowej (Official Development Aid – ODA) środki na płatności zmalały z 19 % w latach 1985-94 do 11 % w latach 1995-2004⁶. Przez ostatnie dziesięć lat Wspólnota Europejska utrzymywała poziom wsparcia finansowego udzielanego na rzecz transportu w Afryce subsaharyjskiej. Obecnie w ramach 9. EFR wsparcie wynosi 2 500 mln EUR. Po światowym szczycie zrównoważonego rozwoju w 2002 r. dzięki funduszom: wodnemu i energetycznemu finansowanie na rzecz wody wzrosło z 475 mln EUR do 975 mln EUR, a na rzecz energii do 230 mln EUR. Pomoc Wspólnoty Europejskiej (EFR) na rzecz infrastruktury w Afryce subsaharyjskiej w sumie wynosi 3 750 mln EUR i stanowi 25% 9.EFR. Pomoc z budżetu wspólnotowego na rzecz infrastruktury w Północnej Afryce w latach 2003-2005 wyniosła 382,9 mln EUR (patrz tabele w załączniku).

⁵ COM(2006) 181, „Ku globalnemu partnerstwu w społeczeństwie informacyjnym: Kontynuacja tuniskiej fazy Światowego Szczytu Społeczeństwa Informacyjnego”

⁶ Atlas donatorów 2006, Komisja Europejska-OECD

Przyszła pomoc dla obydwu regionów Afryki z EFR i budżetu UE będzie objęta programowaniem na późniejszym etapie, w obrębie stosownych ram finansowych.

1.4. Zwiększenie inwestycji wymaga lepszych systemów i ram instytucjonalnych, które będą dbać o ich utrzymanie

1.4.1. Zdobyte doświadczenia

Niedawne oceny przeprowadzone w sektorach objętych niniejszym komunikatem wskazują, że polityka i strategia Wspólnoty odegrały ważną rolę na drodze do ulepszania utrzymania inwestycji, które stanowiło główny element sektorowego podejścia Wspólnoty. Trzeba jednak dokonać jeszcze wiele, aby zapewnić ich trwałość. Poprawa zasadniczej sieci drogowej i stanu portów morskich miała pozytywny wpływ na rozwój handlu i na regionalną integrację gospodarczą. Rozszerzenie dostępu do wody i podstawowej infrastruktury sanitarnej poprawiło jakość życia ludności. Wszystkie zdobyte doświadczenia potwierdzają słuszność polityki Wspólnoty zakładającej podejście sektorowe. To właśnie na tym obszarze koordynacja działań Komisji z rządami krajów Afryki i innymi donatorami pozwoliła osiągnąć znaczne postępy, które będą nadal realizowane. Obecnie prowadzona jest ocena dotycząca energii.

1.4.2. Spojrzenie w przyszłość

Gospodarki afrykańskie odniosą korzyści tylko, jeżeli będzie można utrzymać usługi świadczone z wykorzystaniem ulepszonej infrastruktury. Wiele krajów Afryki boryka się z problemami związanymi z utrzymywaniem inwestycji – przystępnością makroekonomiczną, bezpiecznym i wystarczającym finansowaniem utrzymania, instytucjami zarządzanymi zgodnie z logiką „komercyjną” i organami zatrudniającymi wystarczającą liczbę pracowników posiadających należyte kwalifikacje, rzetelnymi danymi pochodzącymi z badań naukowych, lepszym systemem celnym i ułatwieniami handlowymi, zmniejszaniem wpływu na środowisko naturalne i realizacją ram regulacyjnych. Trzeba jeszcze wiele zrobić.

Tworzenie solidnych ram instytucjonalnych i finansowych jest czasochłonne. W niewielu państwach sektor infrastruktury jest na tyle odporny, aby mógł funkcjonować bez zewnętrznego wsparcia. Trwałość regionalna nie może istnieć bez solidnych ram państwowych. Ma to zasadnicze znaczenie, jeżeli gospodarki afrykańskie mają zebrać plon z dokładnej realizacji protokołów i porozumień regionalnych w sprawie transportu, energii, wody i technologii informacyjno-komunikacyjnych.

2. KONTYNENTALNA I REGIONALNA WIZJA AFRYKI

Przywódcy państw Unii Afrykańskiej (UA) za podstawowe warunki powodzenia rozwoju uznali pokój, bezpieczeństwo i dobre zarządzanie. Jeżeli Afryka ma osiągnąć rzeczywiste postępy na drodze do osiągnięcia milenijnych celów rozwoju, niezbędna jest wizja obejmująca cały kontynent. NEPAD utworzono w krytycznym momencie rozwoju Afryki.

2.1. Unia Afrykańska – uprzywilejowany partner

Szybko rozwijająca się UA jest uprzywilejowanym partnerem UE. Unia Afrykańska posiadając mandat polityczny obejmujący cały kontynent ułatwia prowadzenia dialogu z REC oraz między nimi, co staje się coraz istotniejszym czynnikiem budowy wzajemnych połączeń na terenie Afryki. UA zapewnia odpowiedzialność mieszkańców Afryki za procesy

zarządzania, steruje ogólnymi ramami polityki i zapewnia integrację kontynentalną partnerstwa.

2.2. NEPAD – Krótkoterminowy plan działania w zakresie infrastruktury (*Infrastructure Short-Term Action Plan – i-STAP*)

W maju 2002 r. UA opublikowała NEPAD i-STAP, który postuluje, że zmniejszanie różnic infrastrukturalnych jest kluczem do budowy wzajemnych połączeń, integracji regionalnej i wzrostu gospodarczego. Plan i-STAP ustala założenia dla sektora infrastruktury związane z nadrzędnym celem zmniejszania ubóstwa. Jest on ukierunkowany na wyzwania sektorowe i określa sposoby sprostania im w czterech obszarach: (i) upraszczanie – ram politycznych i regulacyjnych, (ii) tworzenie potencjału, (iii) inwestycje kapitałowe oraz (iv) opracowania prowadzące do nowych projektów. Plan i-STAP stał się przyczynkiem do szerokiego dialogu między UA-NEPAD a donatorami, podczas gdy donatorzy, w tym Wspólnota Europejska i państwa członkowskie UE zaangażowały się jego aktualizację. Wnosi on nową energię przyspieszającą realizację badanych dziedzin polityki oraz wdrażanie dobrych praktyk.

2.3. Osiągnięcie celów NEPAD w zakresie infrastruktury wiąże się ze zmianą podejścia

Po pierwsze zmiana podejścia związana jest ze zwiększeniem nakładów finansowych na infrastrukturę, które pozwolą efektywnie przyczynić się do trwałego rozwoju gospodarczego. W latach 2005-2015 Afryka subsaharyjska powinna wydać około 5 % swojego PKB na inwestycje infrastrukturalne i kolejne 4 % na ich funkcjonowanie i utrzymanie – stanowiące dodatkowe wydatki równe 20 mld USD rocznie. Po drugie osiągnięcie celów NEPAD wymaga odnowienia odpowiedzialności Afryki za podejmowane decyzje oraz przywództwa w procesie wyznaczania priorytetów, osiągania postępów w zakresie integracji regionalnej, dobrego zarządzania instytucjonalnego i gospodarczego oraz przejrzystego przebiegu procedur zamówień publicznych. Po trzecie donatorzy muszą stworzyć mechanizmy udzielania pomocy, które wspierają prywatne oraz publiczne źródła finansowania. Po czwarte wszystkie strony muszą spełnić swoje zobowiązania złożone w Deklaracji paryskiej⁷. Po piąte konieczne jest większe zaangażowanie sektora prywatnego (Komisja Europejska organizuje Forum przedsiębiorczości w listopadzie 2006 r.). Partnerstwo ukształtowano tak, aby umożliwić osiągnięcie tych celów.

3. INICJATYWA UNII EUROPEJSKIEJ: PARTNERSTWO UE I AFRYKI NA RZECZ INFRASTRUKTURY

Partnerstwo, które opiera się na Strategii UE na rzecz Afryki jest odpowiedzią Unii na Afrykański plan działania w zakresie infrastruktury NEPAD. Stanowi ono ramy powiększania spójności działań podejmowanych przez Wspólnotę Europejską i państwa członkowskie UE oraz skoordynowanego ukierunkowywania ich starań na rzecz zwiększenia pomocy dla Afryki.

3.1. Cele

Celem partnerstwa jest wspieranie programów i ułatwianie tworzenia połączeń na poziomie kontynentalnym i regionalnym. Działania w ramach partnerstwa będą uzupełniać sektorowe

⁷ Deklaracja paryska w sprawie skuteczności pomocy, luty 2005 r.

podejście UE do infrastruktury na poziomie krajowym (ramka nr 1) oraz przyczyniać się do realizacji Porozumień o partnerstwie gospodarczym (Economic Partnership Agreements - EPA). Podejścia te zapewnią, że inwestycje podejmowane na szczeblu kontynentalnym i regionalnym są spójne z krajowymi strategiami zmniejszania ubóstwa i rozwoju infrastruktury. Dzięki uzupełnianiu się działań możliwe będzie zwiększenie trwałości działań na szczeblu regionalnym i krajowym. W załączniku przedstawiono krótkie przeglądy sektorowe i mapy przedstawiające transafrkańskie korytarze transportowe i wzajemne połączenia energetyczne, dorzecza i sieci technologii informacyjno-komunikacyjnych, do których dostosowane zostaną działania podejmowane w ramach partnerstwa.

3.2. Zakres

Partnerstwo będzie głównie skupiało się na infrastrukturze, która umożliwia wzajemne połączenia całego kontynentu i różnych regionów. Będzie ono obejmowało infrastrukturę transgraniczną, regionalną i krajową w jej najszerszym znaczeniu: sieci transportowe, infrastrukturę i sieci przesyłowe wody i energii oraz sieci technologii informacyjno-komunikacyjnych.

Partnerstwo będzie również rozwiązywało problemy związane ze świadczeniem usług, które są niezbędne dla usunięcia przeszkód w handlu regionalnym i międzyregionalnym, tym samym pozwalając na wykorzystanie możliwości powstających dzięki liberalizacji usług i reformom celnym. Programy w ramach partnerstwa będą stanowiły połączenie inwestycji w infrastrukturę fizyczną z rozwojem instytucjonalnym i tworzeniem potencjału oraz wsparciem dla ram polityki, środków wsparcia jak i ram regulacyjnych, które są niezbędne do skutecznego funkcjonowania infrastruktury i świadczenia usług. Przy realizacji pogłębionych ocen wpływu na społeczeństwo i środowisko stosowane będą wytyczne unijne i międzynarodowe. Korzystanie z najlepszych praktyk pozwoli na zmniejszenie potencjalnie negatywnego wpływu na środowisko i społeczeństwo oraz na wspieranie i wzmocnienie pozytywnego wpływu.

Ramka 1: Infrastruktura – cele sektorowe

Transport – obniżenie kosztów i poprawa jakości usług poprzez likwidację barier infrastrukturalnych oraz przeszkód niematerialnych blokujących swobodny przepływ towarów i osób, poprawę działania służb celnych, poprawę utrzymania zasobów transportowych, itp. pod następującymi tematami: korytarze handlowe bez granic i barier; lepsze i bezpieczniejsze drogi; konkurencyjne usługi kolejowe; wydajne porty w tym nowoczesna infrastruktura rybołówstwa oraz usługi spełniające stosowne wymogi placowe oraz bezpieczne morza i porty; jak również bezpieczne i wydajne: przestrzeń powietrzna i porty lotnicze.

Woda i infrastruktura sanitarna – zrównoważone wykorzystanie dostępnych ograniczonych zasobów wodnych, aby zaspokoić podstawowe potrzeby ludności związane z wodą i infrastrukturą sanitarną oraz polepszyć zintegrowane zarządzanie zasobami wodnymi na szczeblach lokalnym, dorzecz/zlewisk, krajowym i transgranicznym.

Energia – pełny rozwój dostępu do zrównoważonych i przystępnych usług zaopatrzenia w energię dla sektorów gospodarczych i społeczeństwa, poprawa ram polityki i potencjału instytucjonalnego oraz ułatwienie inwestycji koniecznych do produkcji energii, połączeń transgranicznych, rozbudowy sieci przesyłowej oraz przesyłu w obszarach wiejskich.

Technologie informacyjno-komunikacyjne – zmniejszanie rozziwu cyfrowego poprzez zapewnianie odpowiedniego dostępu do technologii informacyjno-komunikacyjnych po przystępnych cenach, dzięki wsparciu reform przepisów oraz tworzeniu potencjału i rozwojowi panafrkańskiej

3.3. Europa oferuje wiedzę i doświadczenie pozyskane w kontekście sieci transeuropejskich

Unia Europejska oferuje Afryce szeroką wiedzę, którą zdobyła dzięki doświadczeniom przy tworzeniu sieci transeuropejskich (TEN) w zakresie transportu, energii i telekomunikacji. Umożliwi to stworzenie infrastruktury regionalnej umożliwiającej wzajemne połączenia na dużą skalę, która uzupełni sektorowe cele poszczególnych krajów, dotyczące osiągnięcia wzrostu gospodarczego i integracji. Unia Europejska opracowała zasady (patrz załącznik), które: (i) umożliwiają stworzenie dokładnej i jasnej metodologii określania głównych międzynarodowych osi i projektów priorytetowych oraz (ii) budują konsensus między krajami a stronami zainteresowanymi w zakresie harmonizacji ram regulacyjnych. Wiedza ta wniesie wiele do dialogu UA-UE.

4. PARTNERSTWO W PRAKTYCE

Partnerstwo gromadzi szereg instytucji i stron zainteresowanych i wymaga wydajnego współdziałania na poziomie kontynentalnym, regionalnym i krajowym. Regionalne wspólnoty gospodarcze obejmują obszary, które są szeroko rozproszone i kraje znajdujące się na różnym etapie rozwoju. Niektóre państwa są członkami dwóch, a w kilku przypadkach nawet trzech, różnych regionalnych wspólnot gospodarczych. To wielokrotne członkostwo powiększa jeszcze złożoność działań prowadzonych w ramach partnerstwa.

4.1. Działania instytucjonalne

Ponieważ partnerstwo funkcjonuje na trzech poziomach – kontynentalnym, regionalnym i krajowym – w ogólnych ramach zastosowanie powinna znaleźć zasada pomocniczości, która zapewni minimum koordynacji umożliwiającej wydajne i skuteczne działanie.

4.1.1. Na poziomie kontynentu

UA-NEPAD okresowo przeprowadza przegląd oraz aktualizację planów i-STAP i koordynuje wyznaczanie kontynentalnych i regionalnych priorytetów partnerstwa. Priorytety te uwzględnią programy regionalnych wspólnot gospodarczych i działań krajowych, które wspierają partnerstwo, jak również wszelkie zmiany zasad UE-TEN. UA-NEPAD oraz Komisja Europejska (siedziba główna oraz Przedstawicielstwo UE w Etiopii) będą dzielić się informacjami oraz spostrzeżeniami z państwami członkowskimi UE oraz Konsorcjum na rzecz infrastruktury w Afryce.

4.1.2 Na poziomie regionalnym

Współpraca regionalna między Wspólnotą Europejską a regionalnymi wspólnotami gospodarczymi została wypracowana w ramach umowy o partnerstwie z Kotonu. Obejmuje ona stworzenie porozumień o partnerstwie gospodarczym, ukierunkowanych na tworzenie rynków krajowych i ułatwianie handlu między różnymi regionami oraz na ich terenie oraz handlu zewnętrznego z partnerami spoza Afryki. Aby zapewnić, że partnerstwo oraz strategie regionalne są spójne i nawzajem się uzupełniają, regionalne programy orientacyjne (Regional Indicative Programmes – RIP) powinny zakładać wsparcie dla ram polityki i ram regulacyjnych, które przedłuży trwałość inwestycji w infrastrukturę fizyczną dokonywanych

w ramach partnerstwa. UA-NEPAD oraz Komisja Europejska (siedziba główna oraz przedstawicielstwa regionalne UE) będą monitorować inwestycje w sieci i systemy regionalne.

Współpraca regionalna między UE (łącznie z regionami najbardziej oddalonymi, zwłaszcza wyspami Kanaryjskimi i Wyspą Reunion oraz Maderą), krajami Afryki Północnej a ich śródziemnomorskimi sąsiadami odbywa się w ramach kilku struktur współpracy. Należą do nich partnerstwo eurośródziemnomorskie, europejska polityka sąsiedztwa oraz plany działania w jej ramach, inicjatywa „Horizon 2020” oraz śródziemnomorska część inicjatywy wodnej UE. Dostęp do finansowania za pośrednictwem tych struktur, w ramach stosownych granic geograficznych, może wesprzeć realizację działań prowadzonych w ramach partnerstwa.

4.1.3. Na poziomie krajowym

Współpraca na rzecz rozwoju na poziomie krajowym jest podstawowym warunkiem powodzenia i trwałości partnerstwa na poziomie regionalnym i kontynentalnym. Współpraca między Wspólnotą Europejską a poszczególnymi krajami Afryki subsaharyjskiej została wypracowana na mocy partnerstwa z Kotonu. Podobnie polityka sąsiedztwa Wspólnoty Europejskiej oraz układy o stowarzyszeniu regulują współpracę z państwami Afryki Północnej. Wspólnota Europejska i państwa członkowskie UE uzgodniły dalsze prace na rzecz opracowania wspólnego programu wieloletniego opartego na strategiach rozwoju krajów partnerskich⁸. Proces ten obejmuje konsultacje z sektorem prywatnym i społeczeństwem obywatelskim, które mogą wiązać się z możliwościami finansowania przez sektor prywatny w ramach partnerstwa. Tak więc krajowy program orientacyjny (National Indicative Programme - NIP) finansowany ze środków EFR lub środków budżetowych UE opiera się na wspólnej strategii państwowej.

Aby zapewnić, że partnerstwo oraz strategie krajowe są spójne i nawzajem się uzupełniają, krajowe programy powinny zakładać wsparcie dla obszarów polityki sektorowej i środków sektorowych przedłużających trwałość działań w ramach partnerstwa. UA-NEPAD będzie prowadzić ścisłą współpracę z UE i jej przedstawicielstwami w poszczególnych krajach w ramach monitorowania działań bezpośrednio przyczyniających się do realizacji celów partnerstwa.

4.2. Instrumenty wykonawcze

Państwa członkowskie UE zobowiązały się do podniesienia oficjalnej pomocy rozwojowej do wartości 0,56 % DNB do 2010 r., przy czym połowa dodatkowych 20 mld EUR rocznie ma być przyznana Afryce. Państwa członkowskie zobowiązały się również do poprawy skuteczności – odpowiedzialności za podejmowane decyzje, harmonizacji, dostosowania do systemów krajowych oraz zorientowania na wyniki. Wywiązanie się z tych zobowiązań wymaga spójnego, skoordynowanego i zbiorowego wysiłku ze strony UE. Dzięki opracowaniu globalnej wizji partnerstwo stanowi strukturę pozwalającą na zwiększenie pomocy na rzecz infrastruktury i wydajne osiągnięcie wyników. Poniżej opisano szereg sposobów współpracy UE.

4.2.1. Środki EFR objęte programowaniem

⁸ Konkluzje Rady na temat finansowania rozwoju i efektywności pomocy; udzielanie pomocy – więcej, lepiej, szybciej – Rada ds. Ogólnych i Stosunków Zewnętrznych – 11 kwietnia 2006 r., Luksemburg

Zasoby regionalne i krajowe: jeżeli w 10. EFR utrzymany zostanie obecny poziom finansowania obowiązujący na podstawie 9. EFR, to środki na infrastrukturę mogą wzrosnąć z 3 750 mln EUR do około 5 600 mln EUR, z czego znaczna część będzie wykorzystana na finansowanie działań partnerstwa.

Wewnętrzne zasoby AKP: poza finansowaniem pozyskanym na rzecz partnerstwa z funduszy wodnego i energetycznego, środki w wysokości około 600 mln EUR, które zostaną skierowane w następujący sposób:

- znaczna część zostanie przekazana funduszowi powierniczemu na finansowanie projektów inwestycji kapitałowych zaproponowanych przez realizatorów projektów za pomocą połączenia dotacji i pożyczek. Dotacje te zostaną przyznane zgodnie z zasadami działania funduszu powierniczego,
- część finansowania w formie dotacji na rzecz (i) tworzenia potencjału i wsparcia dla inicjatyw regionalnych jak również programów wsparcia oraz (ii) wspierania części sieci afrykańskich, zwłaszcza drogowych i wodnych, które ze względu na swój charakter nie nadają się do finansowania z wykorzystaniem pożyczek,
- pomoc w formie dotacji na rozruch dla tych sieci i usług pokrewnych lub ich elementów, które sklasyfikować można jako transafrykańskie, na wspieranie dodatkowego finansowania udzielanego przez inne strony.

4.2.2. Fundusz powierniczy UE na rzecz infrastruktury w Afryce

Fundusz powierniczy jest zbiorową odpowiedzialnością UE oraz innowacyjną metodą współfinansowania (patrz ocena wpływu) wraz z EBI oraz europejskimi i afrykańskimi instytucjami finansującymi rozwój. Środki na dotacje będą przekazywane funduszowi powierniczemu przez Wspólnotę Europejską i państwa członkowskie UE, które wyrażą chęć wniesienia wkładu. Dotacje z funduszu powierniczego mają pokrywać (i) dotacje na pokrycie odsetek, (ii) współfinansowanie prowadzone z udziałem EBI, instytucje finansujące rozwój oraz Afrykański Bank Rozwoju (AfDB), (iii) mechanizmy gwarancyjne pokrywające ryzyko niezabezpieczone za pomocą istniejących instrumentów oraz (iv) dotacje na przygotowywanie projektów i tworzenie potencjału. Dotacje UE będą przyciągać i wspierać dodatkowe pożyczki w ramach oficjalnej pomocy rozwojowej oraz finansowanie niewchodzące w jej zakres.

Zasady odpowiedzialności za podejmowane decyzje oraz zarządzania funduszem powierniczym oparto na „odchudzonej” strukturze:

- komitet sterujący złożony z UA-NEPAD, Komisji Europejskiej, EBI, donatorów i podmiotów afrykańskich, aby zapewnić odpowiedzialność strony afrykańskiej za podejmowane decyzje, określa ogólne wytyczne w zakresie polityki oraz wyznacza priorytety,
- wykonawczy komitet zarządczy „donatorów wnoszących wkład” ocenia i zatwierdza projekty,
- sekretariat partnerstwa, na którego czele stoi zarządca funduszu powierniczego, wspiera komitety sterujący i wykonawczy.

Zasady działania funduszu powierniczego zostanie uzgodniony przez członków założycieli. EBI odpowiada za zarządzanie przychodami i wydatkami funduszu powierniczego.

Do funduszu powierniczego wpłynie 60 mln EUR ze środków AKP, a EBI planuje udzielenie pożyczek w kwocie między 220 – 260 mln EUR w okresie 2006-07.

4.2.3. Wzmocniona koordynacja i współfinansowanie

Same opisane powyżej instrumenty finansowania inicjowane przez WE nie wystarczą. Towarzyszyć im powinny inne metody współpracy, szybsze osiągnięcie bliższej koordynacji działań oraz rozszerzenia zakresu współfinansowania, możliwości finansowania zbiorowego (*pool funding*) oraz równoległego.

4.3. Działania

Zgodnie z planem i-STAP w ramach UA-NEPAD, działania podejmowane w obrębie partnerstwa będą należeć do dwóch zasadniczych kategorii: (i) środki wsparcia i analizy oraz (ii) inwestycje rzeczowe.

4.3.1. Na poziomie kontynentalnym i regionalnym

W ramach partnerstwa wsparcie otrzymają:

- planowanie i określanie priorytetów inwestycji infrastrukturalnych, które ustanawiają regionalne i kontynentalne ramowe plany sieci transportowych, energetycznych i technologii informacyjno-komunikacyjnych oraz organizację dorzeczy,
- działania infrastrukturalne, które korzystają z możliwości handlowych wynikających z porozumień o partnerstwie gospodarczym, rozwijają realizację porozumień o partnerstwie gospodarczym oraz korzystają z możliwości związanych z liberalizacją usług i reformami celnymi,
- tworzenie potencjału kontynentalnych i regionalnych instytucji afrykańskich oraz podmiotów badawczych (uzupełniające wsparcie zapewniane jest w ramach regionalnych programów orientacyjnych oraz 7. programu ramowego BRT) - UA, Afrykańskiej rady ministrów ds. wody (AMCOW), organów ministerialnych odpowiedzialnych za energię, programu polityki transportowej krajów Afryki subsaharyjskiej (SSATP), regionalnych i kontynentalnych organów regulacyjnych, organów lotnictwa cywilnego, regionalnych giełd energii (*power pools*), itp.,
- harmonizacja i realizacja międzynarodowych i regionalnych porozumień, rozporządzeń i norm odnoszących się do wszystkich rodzajów transportu, energii, wody i technologii informacyjno-komunikacyjnych,
- regionalne reformy przepisów, zachęcające do prywatnych inwestycji ze środków krajowych i zagranicznych oraz efektywnego zapewniania infrastruktury i świadczenia usług,
- środki na rzecz poprawy jakości powietrza (np. poprzez wsparcie projektów COSCAP), bezpieczeństwa wód morskich i ochrony środowiska oraz rozszerzenia zasięgu europejskich usług nawigacji satelitarnej (GALILEO) i unijnego programu modernizacji

zarządzania ruchem lotniczym (SESAR) i inicjatywy na rzecz Jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej,

- swobodny i bezpieczny ruch tranzytowy wzdłuż afrykańskich korytarzy transportowych oraz obejmujący przekraczanie granic,
- działania przygotowawcze do najważniejszych inwestycji oraz opracowania finansowe dotyczące regionalnych i kontynentalnych projektów w ramach partnerstwa,
- tworzenie brakujących ogniw i infrastruktury transgranicznej w korytarzach transportu transafrykańskiego i sieciach energetycznych i sieciach technologii informacyjno-komunikacyjnych (opartych na zasadzie swobodnego dostępu),
- zrównoważone i sprawiedliwe zarządzanie basenami wodnymi i zasobami transgranicznymi.

4.3.2. Na poziomie krajowym

Partnerstwo będzie dążyć do:

- poprawy efektywności krajowych ram prawnych i regulacyjnych oraz wsparcia procesu włączania w nie międzynarodowych i regionalnych porozumień i ich realizacji,
- opracowań finansowych dotyczących transportu oraz inwestycji w transport (łącznie ze środkami pozwalającymi na osiągnięcie międzynarodowych norm bezpieczeństwa), projekty energetyczne oraz z zakresu technologii informacyjno-komunikacyjnych o znaczeniu krajowym, które stanowią element transafrykańskich korytarzy i sieci,
- uwzględnienia w programach krajowych konieczności zapewnienia trwałości korytarzy i sieci transafrykańskich,
- wykorzystywania powiązań z funduszem energetycznym UE w celu uproszczenia dostępu do nowoczesnych i przystępnych usług energetycznych, dzięki bardziej wydajnemu wykorzystywaniu zasobów, rozbudowie sieci przesyłowej i szerszemu wykorzystaniu odnawialnych źródeł energii oraz dzięki powiązaniom z Partnerstwem na rzecz energii Odnawialnej i Efektywności Energetycznej oraz z Koalicją Johannesburgską na rzecz Odnawialnych Źródeł Energii,
- wykorzystywania powiązań z funduszem wodnym UE, aby zapewnić dostęp do wody i infrastruktury sanitarnej w ramach zrównoważonej i zintegrowanej gospodarki zasobami wodnymi.

4.4. Koordynacja działań państw członkowskich UE, innych organów i inicjatyw międzynarodowych

Powodzenie partnerstwa wymaga wydajnej koordynacji działań WE, państw członkowskich UE i innych stron, pod przewodnictwem UA-NEPAD.

4.4.1. Koordynacja z państwami członkowskimi UE

Komisja Europejska będzie koordynować wsparcie udzielane przez UE w oparciu o działające od dawna grupy koordynacyjne, istniejące na poziomie sektorowym oraz istniejące mechanizmy koordynacji na szczeblu krajowym i regionalnym.

4.4.2. Koordynacja z innymi organami i inicjatywami międzynarodowymi

Koordynacja między UE a EBI i Bankiem Światowym, którzy są liderami w dziedzinie finansowania infrastruktury, jest dobrze rozwinięta; odnotowuje się również postępy w rozwoju koordynacji z Afrykańskim Bankiem Rozwoju. Wspólnota Europejska będzie kontynuować współpracę z Międzynarodową Organizacją Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz Międzynarodowym Związkiem Telekomunikacyjnym (ITU).

Koordynację działań z Konsorcjum na rzecz infrastruktury w Afryce, forum orędowników, które nie finansuje infrastruktury, tylko dąży do podwyższenia inwestycji w infrastrukturę, ułatwia członkostwo UE. Wspólnota Europejska wnosi do konsorcjum zdecydowane stanowisko UE oraz wspólną wizję i strategię.

4.5. Strategia na rzecz zrównoważonego partnerstwa

Doświadczenie Wspólnoty Europejskiej oraz wnioski wyciągnięte przy opracowywaniu ocen dowodzą, że odpowiedzialność beneficjentów za podejmowane decyzje oraz stabilność sektora są najistotniejszymi czynnikami osiągnięcia trwałej infrastruktury. Jeżeli nie zapewni się terminowych i odpowiednich działań w zakresie utrzymania sieci infrastruktury, wówczas nie będzie można zapewnić trwałości świadczenia usług, z których korzystać chcą użytkownicy i beneficjenci. Partnerstwo będzie:

- dążyć do zaangażowania rządów na szczeblu politycznym, aby wdrożyć dobre zarządzanie we wszystkich sektorach infrastruktury,
- wspierać podejścia sektorowe na szczeblu krajowym, które obejmują integrację infrastruktury i usług pokrewnych,
- dążyć do osiągnięcia spójności między działaniami prowadzonymi w ramach partnerstwa na poziomie krajowym, regionalnym i kontynentalnym,
- wspierać udział sektora prywatnego, w stosownych przypadkach za pomocą partnerstwa publiczno-prywatnego,
- wspierać bezpieczną, odpowiednią infrastrukturę, która odpowiada potrzebom mężczyzn i kobiet i jest dostosowana do wyników ocen wpływu na społeczeństwo i środowisko.

Opracowując partnerstwo Komisja Europejska oferuje ułatwienie organizacji szeregu przedsięwzięć z udziałem Unii Afrykańskiej, regionalnych wspólnot gospodarczych, państw członkowskich UE i międzynarodowych partnerów działających na rzecz rozwoju, aby partnerstwo mogło zacząć funkcjonować. Obejmują one:

- kontynentalne spotkanie na wysokim szczeblu w Afryce aby rozpocząć działanie partnerstwa,
- serię spotkań sektorowych oraz spotkań na wysokim szczeblu na poziomie regionalnym, aby określić działania w ramach partnerstwa.

Wyznaczając priorytety partnerstwa, działania w jego ramach oraz ich realizację, Komisja będzie kontynuowała dialog na wszystkich szczeblach z afrykańskimi partnerami i europejskimi zainteresowanymi stronami.

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.

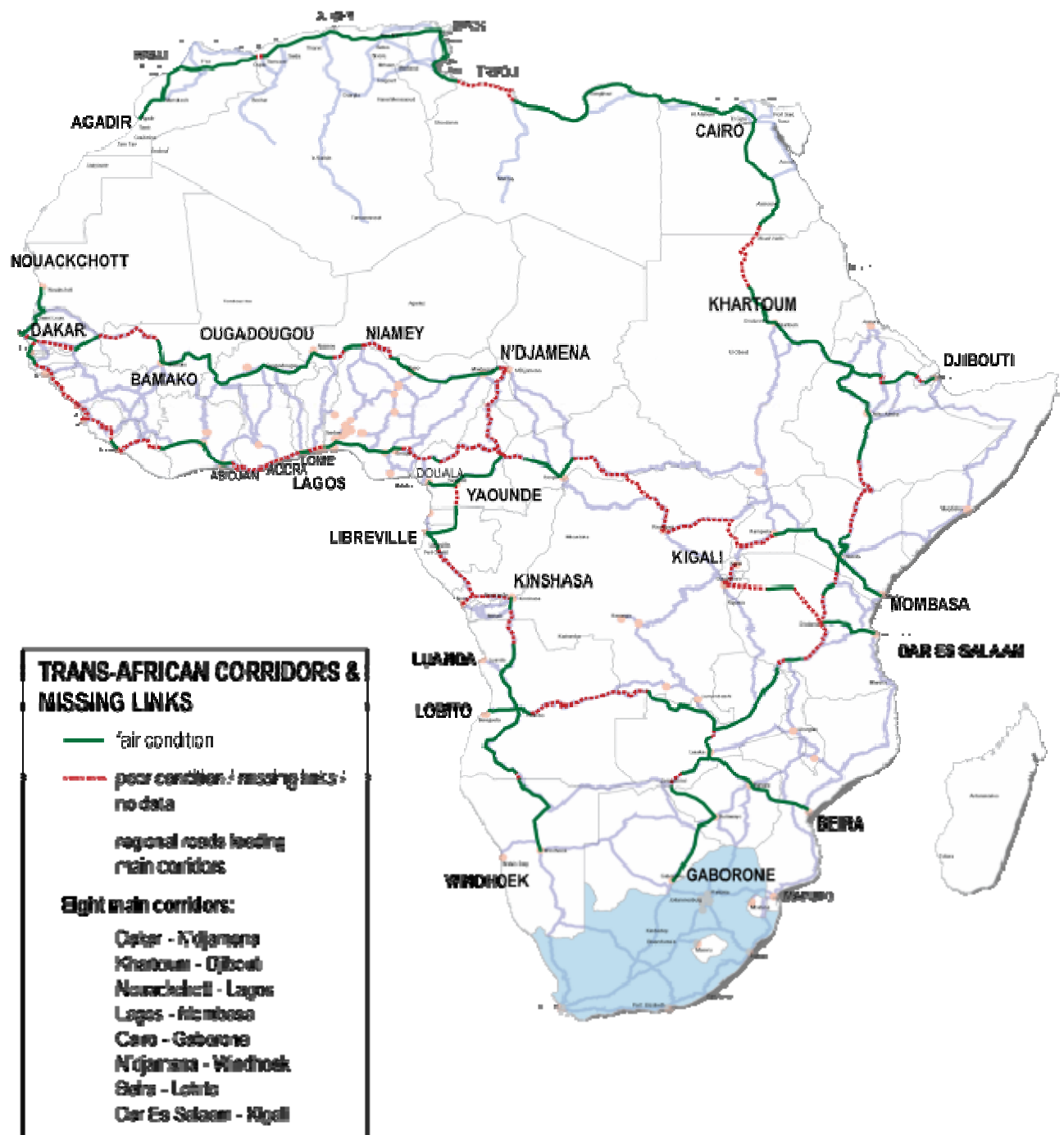
The **N'Djamena–Windhoek** corridor is approximately 6 200 km long and links seven countries (Chad, Cameroon, CAR, Congo, DR Congo, Angola and Namibia). Approximately 45% of the corridor is in poor condition.

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.

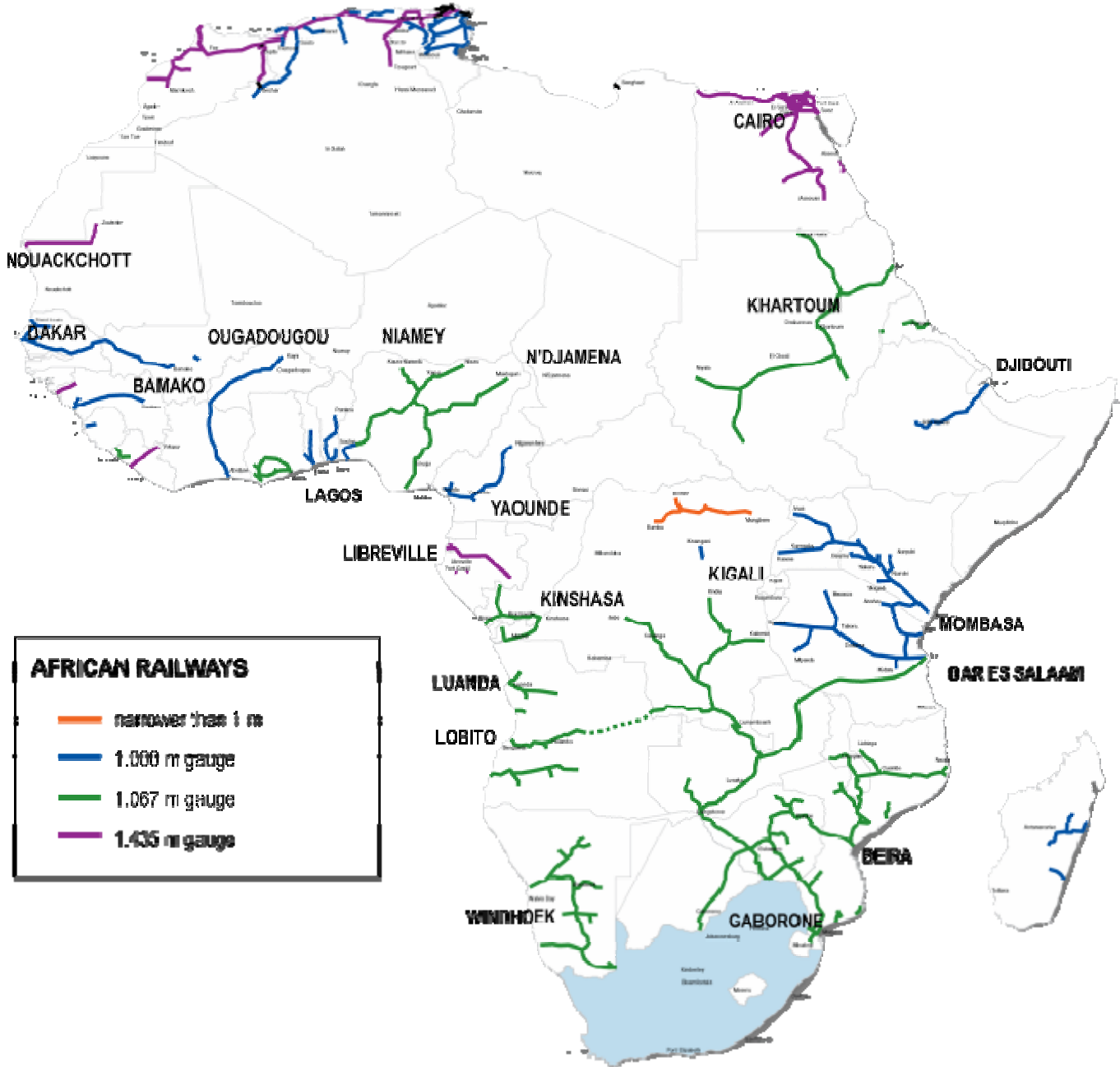
The map does not show the well-developed corridors in South Africa nor the corridors linking South Africa to its neighbours, e.g. the Johannesburg-Maputo corridor. For North Africa, which has a better developed network, the map shows only the Cairo-Agadir corridor.

TRANS-AFRICAN ROAD TRANSPORT CORRIDORS



The corridor names, descriptions and any other information contained herein are for illustrative purposes only and do not constitute any legal liability of any kind on the part of the Commission or any other institution.

AFRICAN RAILWAYS



This document contains information and any other information shall be made available to the public on the part of the European Commission, any person or the legislative or judicial authority or any other authority or competent body of each member state.

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.

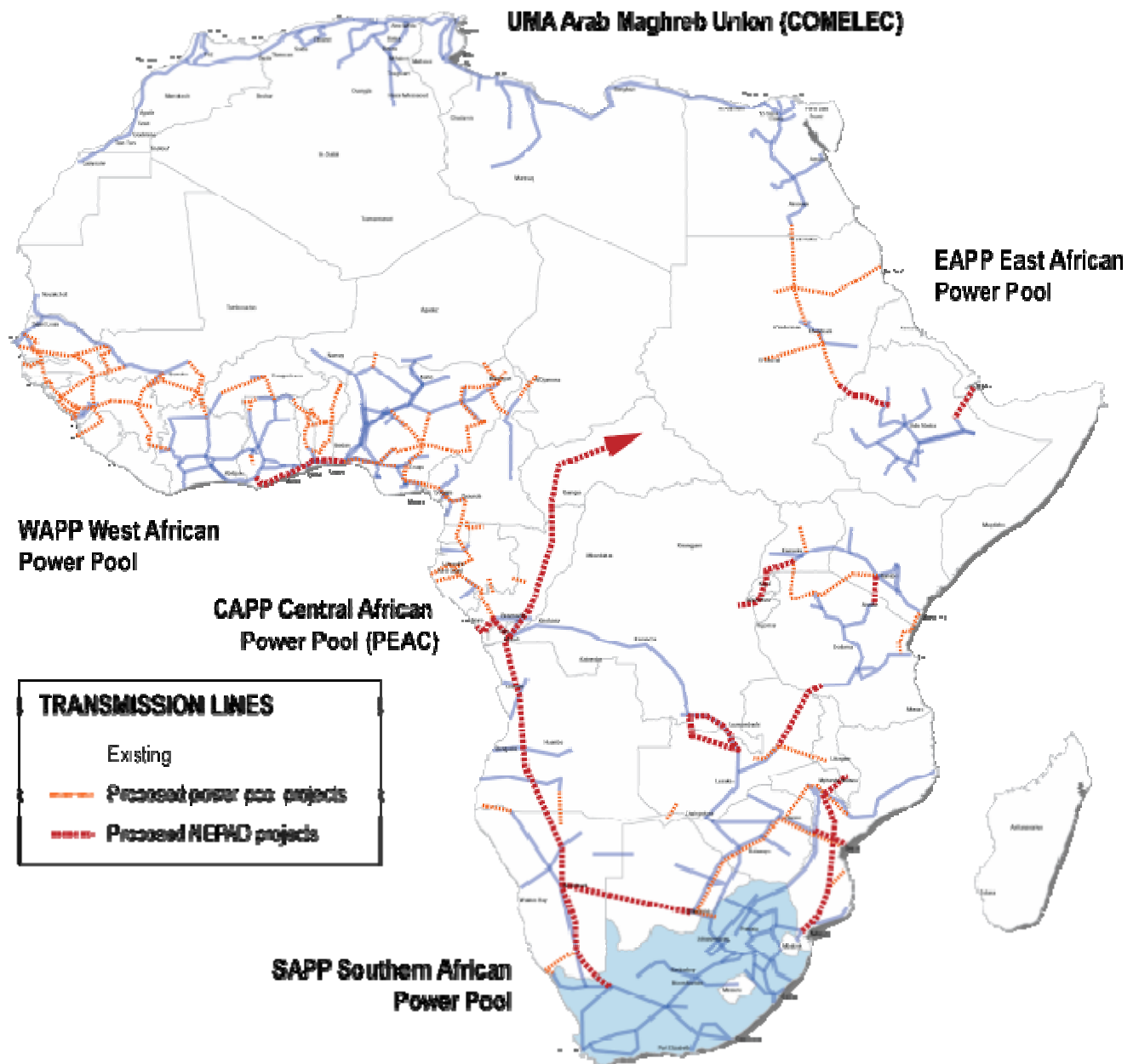
Among these power pools, SAPP and WAPP are more mature than CAPP and EAPP, which are very recent. This is reflected on the map, which shows that interconnections in the WAPP and SAPP regions are more clearly defined than in the EAPP and CAPP regions. Some of the interconnections shown on the map are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

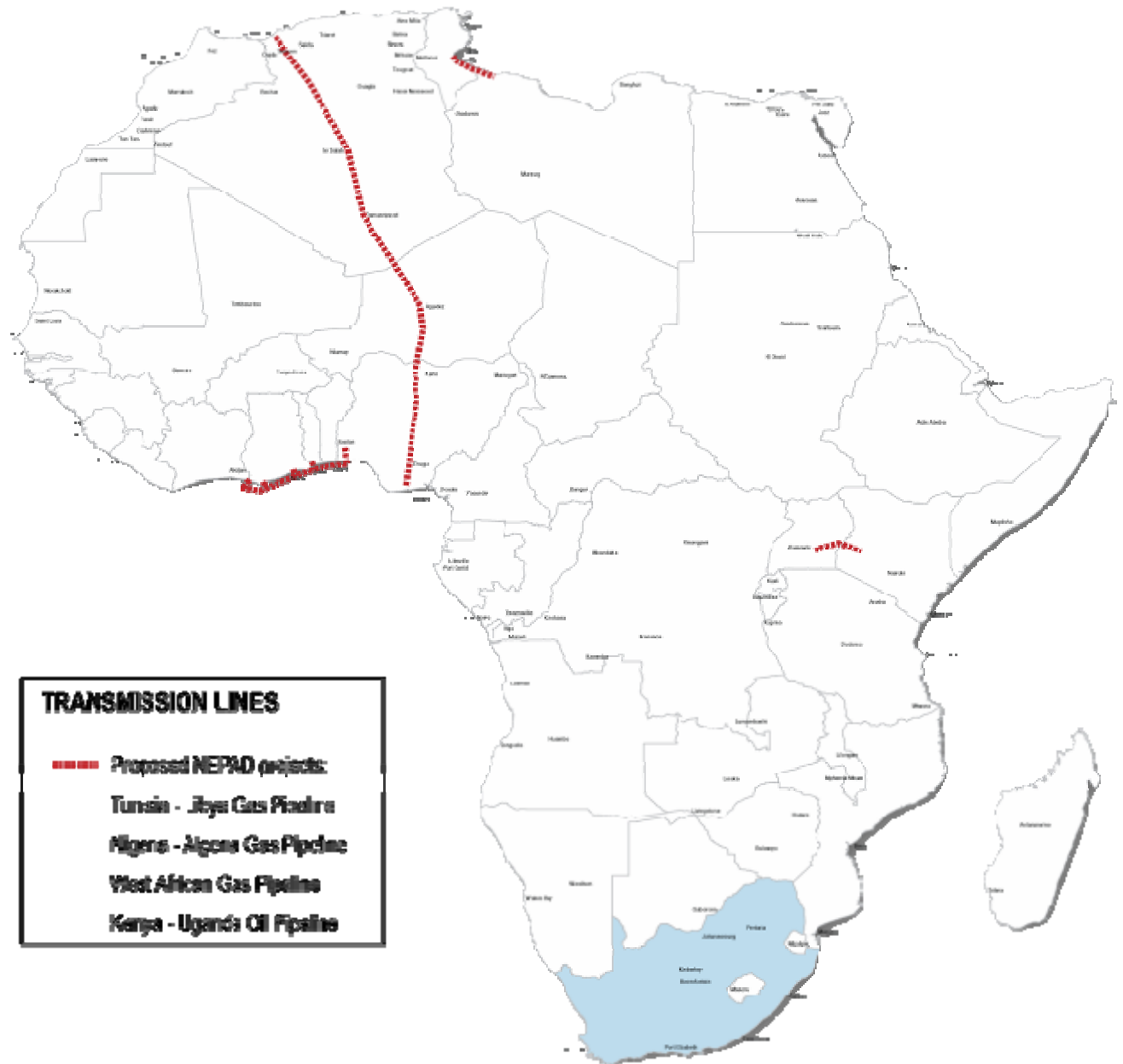
NEPAD has also identified the Nigeria-Algeria gas pipeline as a priority, together with other oil and gas projects, such as the West Africa gas pipeline (under construction), the Kenya-Uganda oil pipeline and the Tunisia-Libya gas pipeline.

ELECTRICITY INTERCONNECTIONS



This document, which describes and explains the various projects in this report, is not a legal document and does not represent the legal status of any binding or any commitment or any other legal obligation.

OIL & GAS PIPELINES IDENTIFIED BY NEPAD



This document is subject to revision and may change 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.

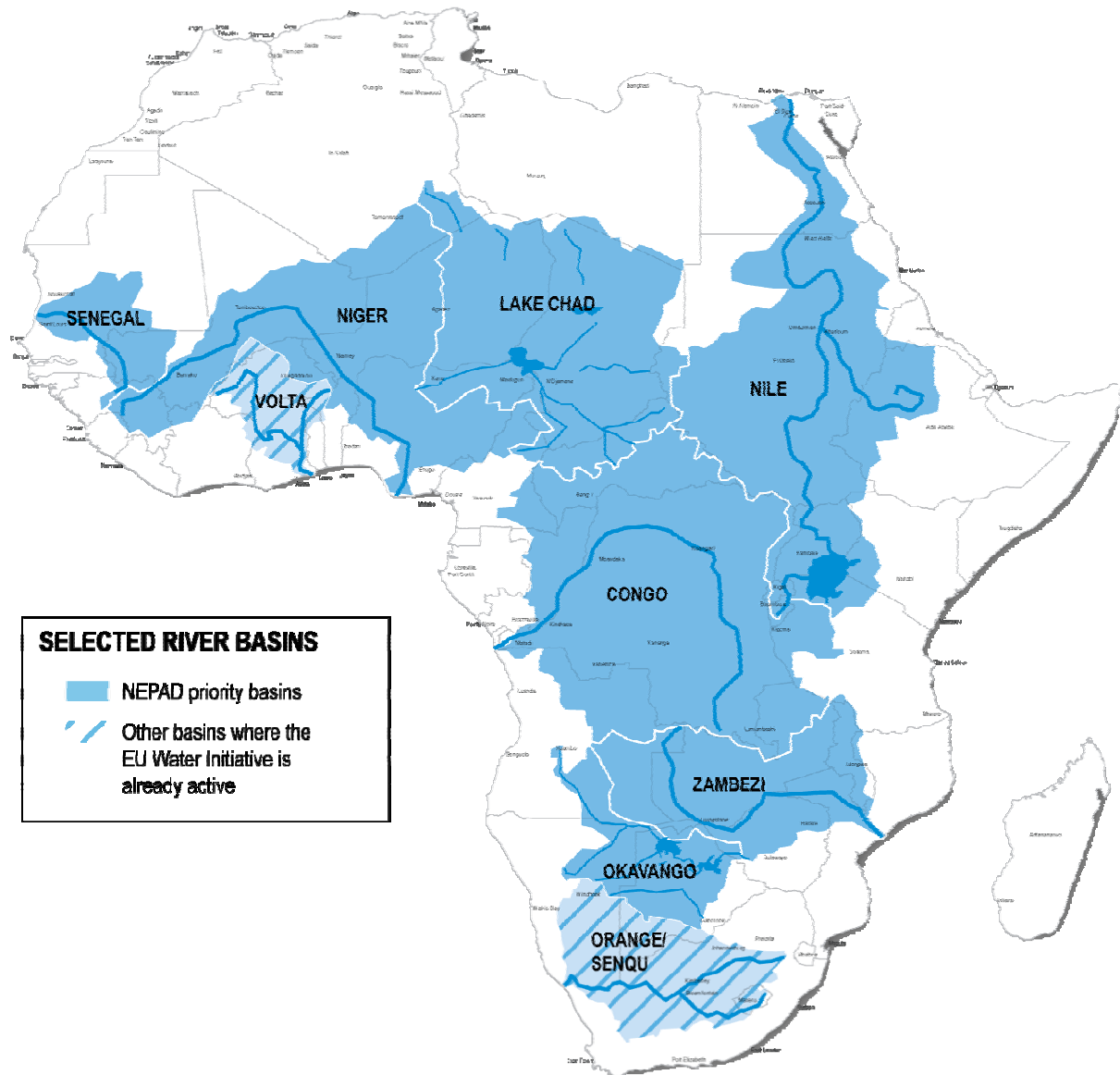
Building on this substantial and varied support already provided by the EC for transboundary basin management in Africa, further opportunities will be developed to respond to AU-NEPAD/REC priorities. Funds from the ACP-EU Water Facility will support the start-up phase of this process. Initially, the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

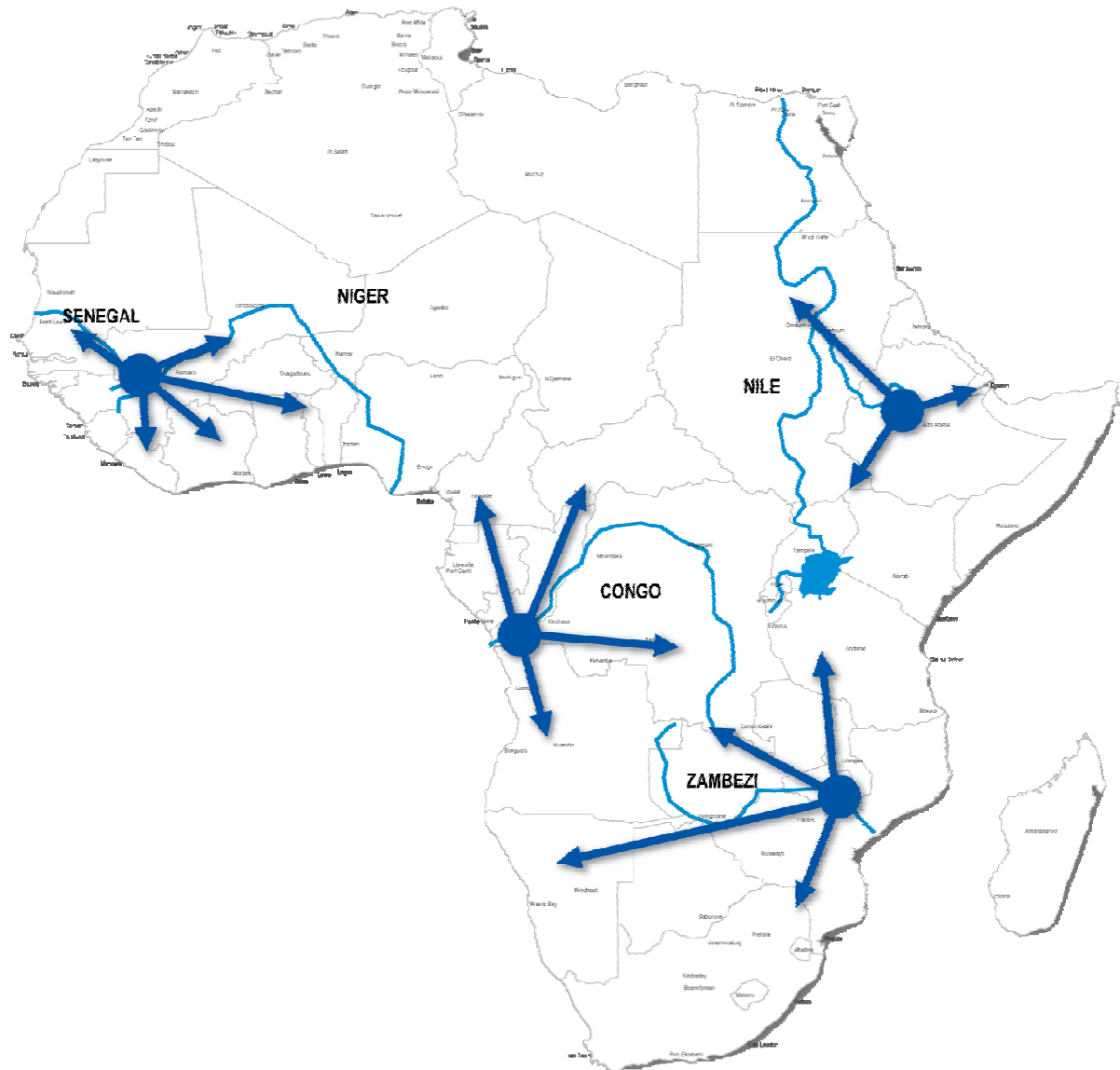
The programme of action will be developed and implemented in close collaboration with African institutions (AU-NEPAD, AMCOW, RECs, AfDB) and other donors (such as Germany which has undertaken a programme to initiate support for the Congo basin).

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.

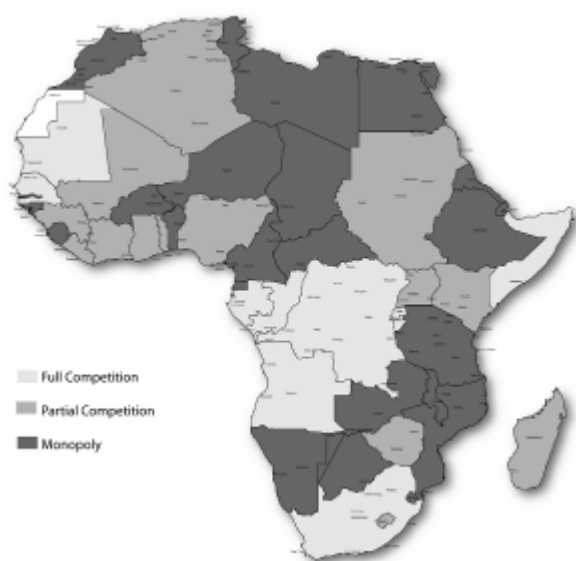


Figure 1: ICT competition

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.

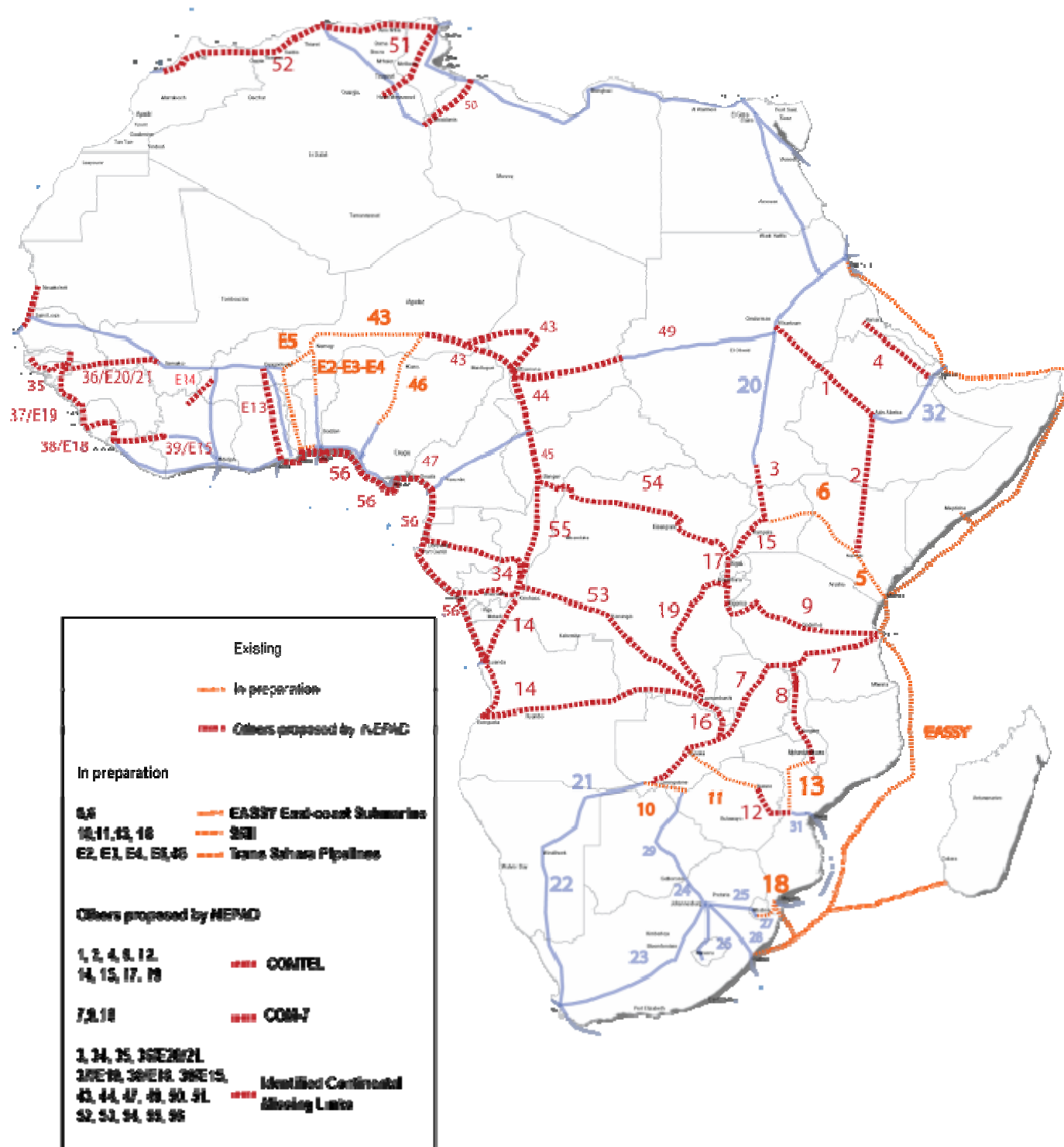
There is a consensus that in circumstances where the market does not deliver, state-intervention should not be excluded. Such situations include (i) the rural sector, (ii) trans-border communications; (iii) post-conflict situations, (iv) networks that are operated by the governments for internal usage (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 as to 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