



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, 13.07.2006
KOM(2006) 376 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-
PARLAMENTET**

Integrering af Afrikas net: EU's og Afrikas infrastrukturpartnerskab

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

INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	Infrastrukturer til fremskyndelse af Afrikas udvikling - Problemløsning.....	3
1.1.	Udviklingsproblemer.....	3
1.2.	Afrika kæmper fortsat	4
1.3.	Afrikas må investere mere i infrastrukturer	5
1.4.	En øget investering forudsætter bedre ordninger og bedre institutioner.....	6
2.	Afrikas overordnede plan for kontinentet og regionen	6
2.1.	Den Afrikanske Union - en privilegeret partner	6
2.2.	NEPAD - en infrastrukturhandlingsplan på kortere sigt	7
2.3.	Indfrielsen af NEPAD's infrastrukturmål kræver nytænkning.....	7
3.	EU's initiativ: et infrastrukturpartnerskab mellem EU og Afrika	7
3.1.	Målsætninger.....	7
3.2.	Sigte.....	8
3.3.	EU tilbyder ekspertise og erfaringer fra de tværeuropæiske net.....	8
4.	Partnerskabet i praksis.....	9
4.1.	Opgavefordelingen mellem institutionerne.....	9
4.2.	Gennemførelsesordninger	10
4.3.	Foranstaltningerne.....	11
4.4.	Samordning med EU's medlemsstater, andre internationale instanser og tiltag	13
4.5.	En strategi for et bæredygtigt partnerskab	13
	ANNEXE	

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET

Integrering af Afrikas net: EU's og Afrikas infrastrukturpartnerskab

Da Det Europæiske Råd fastlagde sin Afrika-strategi, var konklusionen, at forudsætningen for udvikling og fattigdomsbekæmpelse var en hurtig og vedvarende vækst på et bredt grundlag¹. Et af de vigtigste elementer i Rådets strategi er etablering af et infrastrukturpartnerskab mellem EU og Afrika. Sigtet med et sådant partnerskab - som får form af et fælleseuropæisk projekt - er at realisere de mål, der er opstillet af Den Afrikanske Union og det herunder hørende nye partnerskab for Afrikas udvikling (New Partnership for Africa's Development - NEPAD). Sigtet er at øge EU's investering i Afrikas infrastrukturer, og at dække behovet for transport-, energi-, vandforsynings- og IKT-net. Ved en forbedring af infrastrukturerne og de hertil knyttede serviceydelser samt retsgrundlaget kan man bidrage til at skabe en bæredygtig økonomisk vækst, fremme en konkurrencedygtig samhandel, skabe beskæftigelse og ordentlige arbejdsforhold, tilskynde til regional integration og støtte fattigdomsbekæmpelsen. Hvis disse mål skal indfries, må der gøres en vedvarende indsats i arbejdet på at skabe fredelige og sikre forhold og indføre en bedre forvaltningspraksis i Afrika.

1. INFRASTRUKTURER TIL FREMSKYNDELSE AF AFRIKAS UDVIKLING - PROBLEMLØSNING

Både EU's og Afrikas egne undersøgelser viser, at man ved at løse problemerne omkring infrastrukturerne og de hertil knyttede serviceydelser kan yde et effektivt bidrag til arbejdet på at realisere og fastholde den vækstrate på 7 %, som er en forudsætning for at realisere millenniumsmålsætningerne². Partnerskabet er udformet med henblik på at tage denne udfordring op.

1.1. Udviklingsproblemer

Hvordan stimulerer man til en bæredygtig økonomisk vækst? Forudsætningen for at få Afrika til selv at investere i Afrika og tiltrække direkte investering fra udlandet er velfungerende infrastrukturer og de serviceydelser, disse åbner mulighed for. Dette forudsætter et stabilt, sikkert og velforvaltet økonomisk miljø. Diverse skøn viser, at en 1 % forøgelse af investeringerne i infrastrukturer vil kunne forhøje BNP med 1 %³.

Hvordan får man en mere konkurrencedygtig samhandel? Afrika har brug for et effektivt transport- og kommunikationssystem, der kan bringe varerne frem til det nationale, det regionale og det internationale marked. Varetransport i Afrika er vanskeligere og koster næsten dobbelt så meget som i andre udviklingsregioner, og det navnlig i lande uden adgang til havet. Ved at sørge for en bedre politik og en lovgivningsreform inden for samhandel,

¹ Det Europæiske Råd: EU og Afrika: Et strategisk partnerskab – 15961/05 (pressemeldelse 367) af 19.12.2005

² DAC-netværket for fattigdomsbekæmpelse: Vejledende principper for, hvorledes infrastrukturer kan bruges til at mindske fattigdommen, december 2005

³ Can Africa Claim the 21st Century, Verdensbanken, april 2000

transport og informations- og kommunikationsteknologi (IKT) kan man opnå væsentligt lavere transportomkostninger og fremme transporten.

Hvordan tilskynder man til regional integration? Afrika må øge sin samhandel. Dette forudsætter, at man i højere grad bakker op om integration ved hjælp af indbyrdes afpassede regionale samhandelsaftaler og ved harmonisering af landenes infrastrukturpolitik og lovgivning. Denne proces kan fremskyndes ved hjælp af god kommunikation og større brug af elektronisk teknologi.

Hvordan kan man bidrage effektivt til millenniumsmålsætningerne? Mere end 300 millioner mennesker - omkring 42 % af Afrikas befolkning - har stadig ikke adgang til rent drikkevand. Og 60 % af befolkningen har heller ikke adgang til forsvarlig kloakering. Mindre end 20 % af Afrikas befolkning har adgang til elektricitet, og rationering og strømafbrud hører til dagens orden. Sådanne forhold gør det vanskeligt at skabe arbejdspladser og fremme en større investering i industrien og hæmmer arbejdet på at producere konkurrencedygtige varer og serviceydelser. Millenniumsmålsætningerne kan kun realiseres, hvis befolkningen sikres adgang til vand og moderne energi til en pris, den kan betale, samt adgang til kloakering og bedre hygiejne.

1.2. Afrika kæmper fortsat

I løbet af 1990'erne vedtog mange afrikanske lande en ny infrastrukturpolitik med forskellige store institutions- og finansreformer med sigte på at skaffe bæredygtige infrastrukturer. Der er gjort fremskridt, men der mangler endnu meget inden målet er nået, ikke mindst med hensyn til en bedre forvaltningspraksis og regional integration.

Transportsystemerne er stadig utilstrækkelige, om end der kan konstateres en langsom forbedring: Vejtransport udgør 90 % af transporten mellem byerne, men de fysiske forbindelser og transportydelserne er utilstrækkelige. Jernbanedækningen er ringe, og de enkelte net er kun sammenkoblet i beskedent omfang. Mange havne har vanskeligt ved at sikre en konkurrencedygtig service, og de indre vandveje er kun dårligt integreret i transportnettet. Lufttransporten har ikke fået det fulde udbytte af Yamoussoukro-beslutningen, der blev vedtaget i 1999. Forholdene for landevejstransporten er ved at blive bedre de steder, hvor man implementerer den praksis, som søges indført med det transportpolitikprogram (SSATP), som landene syd for Sahara har vedtaget. Der er bedring at spore i jernbanenettets og havnenes effektivitet, hvor driften er overdraget til den private sektor. Alligevel ligger transportomkostningerne fortsat højt, langt højere end i andre udviklingsregioner. De ligger i gennemsnit på 14 % af den samlede eksports værdi, medens de ligger på 8,6 % for udviklingslandene under ét, og de er endnu højere i mange lande uden adgang til havet, såsom Malawi (56 %), Chad (52 %) og Rwanda (48 %)⁴.

Et enormt - men dårligt udnyttet - energipotentiale: størsteparten af Afrikas fossile brændsel eksporteres. Fornyelige energikilder udnyttes knapt eller så godt som ikke på et bæredygtigt grundlag, og kun 7 % af Afrikas vandkraftpotentiale udnyttes til elektricitet. Problemet med en upålidelig og bekostelig forsyning søges løst ved hjælp af energipuljer og sammenkobling. Energisamarbejdet såvel indenlands som med udlandet og samhandelen må udbygges, hvis man skal opnå en mere pålidelig forsyning, mere overkommelige priser og bedre adgang til energi.

⁴ Evalueringsrapport af den regionale integration i Afrika, Den Økonomiske Kommission for Afrika, 2004

Den skæve fordeling af vandressourcerne og en uberegnelig nedbør gør det endnu mere vanskeligt at skabe lige adgang for alle: mange afrikanske lande kæmper med problemer i form af store variationer i den årlige nedbør og regelmæssigt tilbagevendende tørke- og oversvømmelsesperioder, hvilket vanskeliggør fødevarerproduktion, miljøbeskyttelse og økonomisk udvikling, ikke mindst blandt den fattige del af befolkningen. Hvor flodbækkener gennemskæres af landegrænser, er det nødvendigt med en fælles forvaltning, hvis ressourcerne skal bevares og fordeles retfærdigt. Dette har været et højt prioriteret punkt i det arbejde, som det afrikanske ministerråd vedrørende vandressourcer har udført med henblik udarbejdelse af en African Water Vision for 2025. Forudsætningen for at opnå mere overkommelige priser og skabe bedre adgang til vandressourcerne er, at det finansielle og forvaltningsmæssige miljø er stabilt og sikkert.

Afrika er ved at indhente resten af verden på det kommunikationsteknologiske område, men har kun en meget pletvis dækning: der har været en løbende forbedring af fastnetdækningen - hidtil verdens laveste - men denne udvikling er blevet overhalet af den dramatiske vækst i mobiltelefonien⁵. Dækningen i landdistrikterne hinker stadig efter dækningen i byerne. IT-kløften, som er verdens dybeste, bliver langsomt mindre i takt med, at de forskellige regionale økonomiske samfund og lande harmoniserer deres politik og kommunikationslovgivning, men en utilstrækkelig lovgivningsreform kan medføre, at Afrikas teletjenester bliver de dyreste i hele verden.

1.3. Afrikas må investere mere i infrastrukturer

De afrikanske regeringer og udviklingspartnere har i løbet af 1990'erne skåret skarpt ned på bevillingerne til infrastrukturer. Regeringens bevillinger er faldet til langt under de 4 % af BNP, som er nødvendig for at opretholde og drive infrastrukturerne, for slet ikke at tale om den yderligere investering på 5 % af BNP, som er nødvendig for at udvikle dem. Dette betyder, at Afrika har brug for yderligere 20 milliarder USD om året, hvis væksten skal holdes på 7 %.

EU-staternes støtte til de økonomiske infrastrukturer og serviceydelser har været faldende i løbet af det seneste årti. Dette gælder navnlig på transportområdet, og til dels på energiområdet. Målt som andel af den officielle udviklingsbistand (ODA) er tilsagnene i løbet af perioden 1985-1994 faldet fra 19 % til 11 % i tidsrummet 1995-2004⁶. EF har i løbet af det seneste årti opretholdt samme niveau i den finansielle transportstøtte til landene syd for Sahara. Støtten andrager i dag 2 500 millioner EUR under 9. EUF. Efter verdenstopmødet om bæredygtig udvikling i 2002 steg finansieringen af vandressourcer fra 475 millioner EUR til 975 millioner EUR og energifinansieringen til 230 millioner EUR takket være vand- og energifaciliteterne. EF's EUF-støttebevilling til infrastrukturer i landene syd for Sahara er i alt på 3 750 millioner EUR, dvs. 25 % af 9. EUF. EF's budgetstøtte til infrastrukturer i Nordafrika beløb sig til 382,9 Millioner USD for tidsrummet 2003-2005 (se skema i bilaget).

De fremtidige bevillinger fra EUF og EU's budget til de to afrikanske delregioner planlægges senere på grundlag af deres respektive finansielle rammer.

⁵ KOM(2006)181 Mod et globalt partnerskab i informationssamfundet - Opfølgning på Tunis-fasen af verdenstopmødet om informationssamfundet

⁶ Donoratlus for 2006, Kommissionen/OECD

1.4. En øget investering forudsætter bedre ordninger og bedre institutioner

1.4.1. Resultater af tidligere arbejde

De seneste udviklinger inden for de sektorer, der omhandles i denne meddelelse, viser, at EF's politik og strategi har spiller en vigtig rolle i arbejdet på at opnå en bedre vedligeholdelse, hvilket har været en af hovedkomponenterne i EF's sektorstrategi. Der er imidlertid behov for endnu en indsats, hvis bæredygtigheden skal sikres. Forbedringen af det primære vejnet og havnene har haft positive virkninger på udviklingen af samhandelen og den økonomiske integration i regionen. Bedre adgang til rent vand og kloakering har givet befolkningen bedre levevilkår. Alle erfaringer bekræfter EF's politik, for så vidt angår en sektorspecifik strategi. Kommissionens koordinationsarbejde med de afrikanske landes regeringer og andre donorer har på dette punkt ført til væsentlige fremskridt, hvilket vil fortsætte. Man er i gang med en energievaluering.

1.4.2. Det fremtidige arbejde

De afrikanske landes økonomi vil kun kunne udnytte bistanden, hvis de serviceydelser, som en forbedring af infrastrukturen stiller i udsigt, bliver bæredygtige. Mange afrikanske lande er i gang med at løse problemerne i forbindelse med bæredygtighed - overkommelige makroøkonomiske priser, sikker og tilstrækkelig finansiering af vedligeholdelse, 'kommercielt' styrede institutioner og ansættelse af kvalificeret og tilstrækkeligt personale, pålidelige forskningsbaserede data, forenkling af told og samhandel, udbedring af miljøskader og håndhævelse af lovgivningen. Men der er stadig langt igen.

Det er en langvarig opgave at skabe forsvarlige institutionelle og finansielle rammer. Kun få lande har infrastruktursektorer, der er tilstrækkeligt robuste til at kunne overleve uden støtte udefra. En bæredygtig region kan ikke tænkes uden stærke medlemsstater. Det er forudsætningen, hvis de afrikanske landes økonomi skal drage fordel af en korrekt gennemførelse af de regionale protokoller og aftaler vedrørende transport, energi, vand samt informations- og kommunikationsteknologi.

2. AFRIKAS OVERORDNEDE PLAN FOR KONTINENTET OG REGIONEN

Statsoverhovederne i Den Afrikanske Union har udtalt, at fred, sikkerhed og god forvaltningspraksis er grundlaget for en vellykket udvikling. Hvis Afrika skal gøre reelle fremskridt i arbejdet på at indfri millenniumsmålsætningerne, må der opstilles en overordnet plan for hele kontinentet. NEPAD (det nye partnerskab for Afrikas udvikling) er blevet oprettet på et kritisk tidspunkt i Afrikas udvikling.

2.1. Den Afrikanske Union - en privilegeret partner

EU betragter Den Afrikanske Union (AU), der er inde i en hurtig udvikling, som en privilegeret partner. Unionen har et mandat for hele det afrikanske kontinent, og den kan derfor fremme dialogen med - og inden for - de regionale økonomiske samfund, som får stadig større betydning for Afrikas samling. AU står som garant for afrikansk medbestemmelse, styrer den overordnede politik og sikrer partnerskabets kontinentale integritet.

2.2. NEPAD - en infrastrukturhandlingsplan på kortere sigt

Som led i NEPAD offentliggjorde Den Afrikanske Union i maj 2002 en infrastrukturhandlingsplan på kortere sigt (NEPAD I-STAP), hvori den fastslår, at forudsætningen for en integrering af netene og af regionen og økonomisk vækst er, at infrastrukturefterslæbet indhentes. I handlingsplanen opstilles der målsætninger for de forskellige infrastruktursektorer med udgangspunkt i det overordnede sigte, dvs. bekæmpelse af fattigdommen. Handlingsplanen belyser, hvor udfordringerne ligger inden for de forskellige sektorer, og hvordan man kan tage dem op på fire felter: 1) fremmende foranstaltninger - politik og lovgivning, 2) kapacitetsforbedring, 3) kapitalinvestering og 4) studier med henblik på nye projekter. Handlingsplanen har stimuleret til en generel AU-NEPAD/donordialog, og donorerne - og herunder også EF og EU's medlemsstater - har været involveret i ajourføringen heraf. Handlingsplanen sætter således nyt skub i gennemførelsen af afprøvede politiske foranstaltninger og indførelsen af god praksis.

2.3. Indfrielsen af NEPAD's infrastruktur mål kræver nytænkning

For det første er der behov for langt flere midler til infrastrukturer, hvis EU skal bidrage effektivt til en bæredygtig økonomisk udvikling. I tidsrummet fra 2005 til 2015 må landene syd for Sahara afsætte ca. 5 % af deres BNP til investering i infrastrukturer og yderligere 4 % til drift og vedligeholdelse - dvs. ekstraudgifter på 20 mia. USD om året. For det andet må de afrikanske lande tage et større medansvar og udvise et bedre lederskab i forbindelse med fastlæggelsen af indsatsområder og bestræbelserne på at sikre regional integration, en forsvarlig institutionel og økonomisk forvaltningspraksis og klare forhold omkring offentlige kontrakter. For det tredje må donorlandene opstille formidlingsordninger, der maksimerer udnyttelsen af offentlige og private finansieringskilder. For det fjerde må alle parter overholde de tilsagn, de har afgivet i Paris-erklæringen⁷. For det femte må den private sektor involveres i større omfang (Kommissionen organiserer et erhvervslivsforum i november 2006). Partnerskabet er udformet med henblik på indfrielsen af disse mål.

3. EU'S INITIATIV: ET INFRASTRUKTURPARTNERSKAB MELLEM EU OG AFRIKA

Dette partnerskab, der tager udgangspunkt i EU's Afrika-strategi, er EU's respons på Afrikas NEPAD-infrastrukturhandlingsplan. Med partnerskabet sikrer man en bedre indbyrdes overensstemmelse mellem de foranstaltninger, der iværksættes af EF og EU's medlemsstater, og en kanalisering og koordinering af deres bestræbelser på at øge støtten til Afrika.

3.1. Målsætninger

Formålet med partnerskabet er at støtte programmer, der fremmer etableringen af net, der integrerer det afrikanske kontinent og den afrikanske region. Partnerskabsarbejdet kommer også til at supplere EU's sektorstrategi for infrastrukturer på landeniveau (fig. 1) og bidrage til gennemførelsen af de økonomiske partnerskabsaftaler. På denne måde sikres det også, at investeringer på kontinent- og regionsniveau afpasses efter de enkelte landes egne strategier for fattigdomsbekæmpelse og infrastrukturer. En sådan indbyrdes komplementaritet vil give foranstaltningerne større bæredygtighed på regions- og landeniveau. Bilaget indeholder oversigter over forskellige sektorer samt kort over de tværafrikanske transportkorridorer og

⁷ Paris-erklæring om støtteeffektivitet, februar 2005

el-forbindelser, flodbækkener og IKT-net, der bestemmer udformningen af partnerskabsforanstaltningerne.

3.2. Sigte

Hovedformålet med partnerskabet er at skabe netinfrastrukturer, der kan sammenknytte det afrikanske kontinent og de forskellige afrikanske regioner. Partnerskabet kommer til at omfatte grænseoverskridende regionale og nationale infrastrukturer i bredeste forstand, dvs. transport-, vand- og energinet samt informations- og kommunikationsteknologiske net.

I partnerskabet er der også taget stilling til spørgsmålet, om hvordan man løser transportproblemerne, dvs. hvordan man fjerner hindringerne for handelen inden for regionen og samhandelen med andre regioner, og hvordan man udnytter de muligheder, en liberalisering af serviceydelserne og en toldreform stiller i udsigt. Partnerskabsprogrammerne kommer til at bestå af en blanding af investering i fysiske infrastrukturer, institutionsudvikling og kapacitetsforbedring, samt støtte til de politiske, fremmede og forskriftsmæssige foranstaltninger, der er nødvendige for en effektiv drift af infrastrukturerne og en effektiv serviceformidling. EU's retningslinjer og internationale retningslinjer lægges til grund ved gennemførelsen af grundige undersøgelser af følgerne for samfundet og miljøet. Eventuelle negative virkninger på miljø og samfund søges afhjulpet - og de positive virkninger søges fremmet og styrket - ved indførelse af retningslinjer for god praksis.

Fig. 1: Infrastrukturer - målsætningerne for de enkelte sektorer

Transport - målet er at mindske omkostningerne og højne kvaliteten; dette skal ske ved, at man fjerner barrierer af infrastrukturel art samt ikke-fysiske hindringer for varernes og befolkningens bevægelighed, styrker toldforvaltningen, og forbedrer vedligeholdelsen på transportområdet, idet man etablerer handelskorridorer uden landegrænser eller andre hindringer, bygger bedre og sikrere veje, sørger for en konkurrencedygtig togtransport, og sikrer bedre effektivitet og større sikkerhed i havne (bl.a. ved at sørge for, at fiskeriet får moderne infrastrukturer, og serviceydelserne opfylder sundhedskravene) og lufthavne samt inden for søfart og luftfart.

Vand og kloakering - der ønskes en bæredygtig udnyttelse af de disponible vandressourcer, som ikke er ubegrænsede, således at befolkningens basisbehov for vand og kloakering dækkes, og således at man får en mere integreret forvaltning af vandressourcerne i flodbækkener/vandindvindingsområder på både lokalt og nationalt plan og på tværs af landegrænserne.

Energi - målet er, at alle økonomiske og samfundsmæssige sektorer skal have adgang til bæredygtig energi til en overkommelig pris, at forbedre de politiske rammer og institutionernes kapacitet og at øge investeringerne, hvilket er nødvendigt for at kunne producere energi, etablere forbindelser på tværs af grænserne, udvide el-nettet og sikre elforsyningen i landdistrikterne.

Informations- og kommunikationsteknologi (IKT) - målet er at slå bro over IT-kløften ved at sikre adgang til IKT til en overkommelig pris; med henblik herpå skal der ydes støtte til lovgivningsreform og kapacitetsforbedring og til udvikling af fællesafrikanske bredbåndinfrastrukturer og ikke-kommercielle elektroniske tjenester med tilslutning til de regionale og nationale net.

3.3. EU tilbyder ekspertise og erfaringer fra de tværeuropæiske net

EU kan hjælpe Afrika ved at udnytte den omfattende ekspertise og den erfaring, der er indvundet i forbindelse med de tværeuropæiske transport-, energi og telenet, med henblik på etablering af omfattende regionale forbindelsesinfrastrukturer, som supplerer landenes egne

sektormålsætninger for økonomisk vækst og integration. De af EU opstillede principper (se bilaget) kan danne grundlag for 1) stringente og entydige metoder til brug ved placeringen af store tværnationale færdselsårer og projekternes prioritering, og 2) arbejdet på at opnå konsensus mellem de forskellige lande og interesser med hensyn til harmoniseringen af lovgivningen. EU's ekspertise vil således berige dialogen mellem EU og Den Afrikanske Union.

4. PARTNERSKABET I PRAKSIS

Partnerskabet, der samler mange forskellige institutioner og interesser, forudsætter et effektivt samspil på kontinentalt, regionalt og nationalt niveau. De regionale økonomiske samfund har hver især deres egne medlemslande, som ofte er spredt over et stort område og har et meget forskelligt udviklingsniveau. Nogle lande er medlem af to - og i nogle få tilfælde tre - forskellige regionale økonomiske samfund. Medlemskab af flere forskellige organisationer gør partnerskabssamarbejdet endnu mere komplekst.

4.1. Opgavefordelingen mellem institutionerne

Partnerskabet fungerer på tre niveauer - det kontinentale, det regionale og det nationale - og nærhedsprincippet bør derfor lægges til grund inden for generelle rammer baseret på det minimum af samordning, der kræves for at opnå en effektiv og ressourcebesparende forvaltning.

4.1.1. Det kontinentale niveau

AU-NEPAD foretager med mellemrum en gennemgang og ajourføring af I-STAP og samordner tilrettelæggelsen af de kontinentale og regionale arbejdsopgaver inden for partnerskabet. I disse arbejdsopgaver tages der hensyn til de regionale økonomiske samfunds programmer og landeforanstaltninger, der støtter partnerskabet, og eventuelle tilpasninger af de principper der ligger til grund for EU-TEN. AU-NEPAD og Kommissionen (hovedkvarteret i Bruxelles og EU's delegationer i Etiopien) videresender information og resultater til EU's medlemsstater og Infrastrukturkonsortiet for Afrika.

4.1.2 Det regionale niveau

Det regionale samarbejde mellem EF og de regionale økonomiske samfund er veletableret under Cotonou-partnerskabsaftalen. I samarbejdet indgår oprettelse af økonomiske partnerskabsaftaler om opbygning af regionale markeder og fremme af handelen inden for og mellem regionerne og samhandelen med partnere uden for Afrika. Det bør sikres, at partnerskabsstrategien og de regionale strategier afpasses indbyrdes og supplerer hinanden, og de regionale vejledende programmer bør derfor omfatte støtte til politik og lovgivning, der sikrer, at partnerskabets materielle investeringer er bæredygtige. AU-NEPAD og Kommissionen (hovedkvarteret i Bruxelles og EU's regionale delegationer) fører tilsyn med, at investeringerne styrker de regionale net og systemer.

Det regionale samarbejde mellem EU (og herunder også EU's fjerneste regioner, såsom de Kanariske Øer, Reunion og Madeira), landene i Nordafrika og nabolandene omkring Middelhavet bygger på forskellige samarbejdsaftaler, såsom partnerskabet mellem EU og Middelhavslændene, EU's naboskabspolitik, handlingsplaner, Horisont 2020- initiativet og Middelhavskomponenten af EU's vandressourceinitiativ. Partnerskabsforanstaltninger kan

støttes med bedre adgang til finansiering under disse aftaler inden for de heri fastsatte geografiske rammer.

4.1.3. *Det nationale niveau*

Udviklingssamarbejdet på nationalt plan danner grundlaget for et vellykket udfald af partnerskabet og dets bæredygtighed på regionalt og kontinentalt niveau. Der har længe været et godt samarbejde mellem EF og de enkelte SSA-lande inden for rammerne af Cotonou-aftalen. På tilsvarende vis beror samarbejdet med landene i Nordafrika på EF's naboskabspolitik og de hertil hørende aftaler. EF og EU's medlemsstater har aftalt, at de vil indføre fælles flerårige programmer på basis af partnerlandenes udviklingsstrategi⁸. I processen indgår en høring af den private sektor og civilsamfundsorganisationerne, hvilket kan give mulighed for at fremskaffe finansieringsmidler fra den private sektor. Det nationale vejledende program, der finansieres over EUF- eller EU-budgettet, indgår i en fælles landestrategi.

Hvis partnerskabs- og landestrategierne skal afpasses efter hinanden og supplere hinanden, så må landeprogrammerne omfatte støtte til sektorpholitik og -foranstaltninger, der gør partnerskabsprojekterne mere bæredygtige. AU-NEPAD vil arbejde tæt sammen med EU og lantedelegationer om overvågning af landeforanstaltninger, der direkte bidrager til realisering af partnerskabets målsætninger.

4.2. **Gennemførelsesordninger**

EU's medlemsstater har givet tilsagn om at ville øge deres officielle udviklingsstøtte til 0,56 % af deres BNP inden 2010, idet halvdelen af ekstrabeløbet på 20 milliarder EUR afsættes til Afrika. Medlemsstaterne har også lovet at ville øge støttens effektivitet, dvs. sikre større medbestemmelser, harmonisering, tilpasning til landenes egne ordninger og resultatbaserede ordninger. Opfyldelsen af disse krav forudsætter en samlet koordineret kollektiv indsats fra EU's side. Den globale vision, partnerskabet rummer, er grundlaget for større støtte til infrastrukturer og en effektiv resultatformidling. Nedenfor gives der forskellige eksempler på, hvordan EU kan samarbejde.

4.2.1. *Programmerbare EUF-ressourcer*

Regionale og nationale midler: hvis det nuværende finansieringsniveau (9. EUF) opretholdes under 10. EUF, vil bevillingerne til infrastrukturer kunne sættes op fra 3 750 millioner EUR til ca. 5 600 millioner EUR, og et stor del heraf vil kunne anvendes til finansiering af partnerskabsarbejdet.

AVS-interne midler: ud over de finansieringsmidler, der kan rejses under ordningerne for vand- og energiressourcer til støtte for partnerskabet, vil et beløb på ca. 600 millioner EUR kunne kanaliseres således:

- et stort beløb til trust-fonden for kapitalinvesteringsprojekter, hvorom initiativtagere stiller forslag med henblik på finansiering i form af en kombination af tilskud og lån. Disse tilskud bevilges i overensstemmelse med bestemmelserne for trust-fonde

⁸ Konklusioner vedtaget af Rådet vedrørende udviklingsfinansiering og bistandseffektivitet: levere mere, bedre og hurtigere - (almindelige anliggender og eksterne forbindelser) - 11. april 2006 i Luxembourg

- et beløb (suppleringsstilskud) til finansiering af 1) kapacitetsforbedring og støtte til regionale initiativer og programmer med fremmede foranstaltninger, og 2) tilskud til dele af de afrikanske net, i første række vejnet og vandforsyningsnet, som ikke egner sig til lånbaseret finansiering
- støtte i form af opstartstilskud til de net, samt de dele/serviceydelser heraf, der kan betragtes som tværafrikanske, med henblik på at rejse yderligere midler fra andre parter.

4.2.2. *EU's trust-fond for infrastrukturer i Afrika*

Trust-fonden er en kollektiv EU-respons og en innovativ form for fællesfinansiering (se konsekvensanalyse), dvs. med deltagelse af Den Europæiske Investeringsbank og de afrikanske udviklingsfinansieringsinstitutioner. Trust-fondens tilskudsindkomst stilles til rådighed af EF og medlemsstater, som ønsker at bidrage. Tanken er, at tilskud fra trust-fonden skal dække 1) rentegodtgørelser, 2) fællesfinansiering sammen med Den Europæiske Investeringsbank, udviklingsfinansinstitutionerne og Den Afrikanske Udviklingsbank, 3) risikogarantiordninger, der ikke allerede dækkes af eksisterende ordninger, samt 4) tilskud til udarbejdelse af projekter og kapacitetsforbedring. Man søger således at tiltrække yderligere ODA-lån samt finansiering fra andre kilder end ODA.

Principperne for medbestemmelse og forvaltningen af trust-fonden tilgodeses inden for rammerne af en forenklet struktur, dvs.:

- en bestyrelse, bestående af AU-NEPAD, Kommissionen, Den Europæiske Investeringsbank, donorer samt afrikanske beslutningstagere, som skal sikre afrikansk medbestemmelse og fastlægge generelle retningslinjer for politikken og arbejdsopgaverne
- et ledelsesudvalg bestående af bidragsydende donorer, som skal vurdere og godkende projekter
- et partnerskabssekretariat, som har trust-fondbestyreren som formand, og som skal bistå bestyrelsen og ledelsesudvalget.

De nærmere bestemmelser for trust-fondens forvaltning fastlægges af de stiftende medlemmer. Forvaltningen af trust-fondens indtægter og udgifter varetages af Den Europæiske Investeringsbank.

Trust-fonden modtager 60 millioner EUR via de AVS-interne midler, og Den Europæiske Investeringsbank planlægger lån på mellem 220 og 260 millioner EUR for tidsrummet 2006-2007.

4.2.3. *Udbygget koordinering og fællesfinansiering*

Ovennævnte EF-finansierede ordninger vil ikke være tilstrækkelige. De må suppleres med andre former for samarbejde, bedre koordination og større brug af fællesfinansiering, finansieringspuljer og parallelle finansieringsmuligheder.

4.3. **Foranstaltningerne**

Som i AU-NEPAD's I-STAP falder partnerskabsopgaverne i to kategorier: 1) fremmede foranstaltninger og undersøgelser, dvs. immaterielle opgaver, og 2) investeringen i fysiske infrastrukturer, dvs. materielle opgaver

4.3.1. På kontinentalt og regionalt niveau

Partnerskabet indebærer støtte til:

- planlægning og prioritering af infrastrukturinvesteringer, med opstilling af en overordnet regions- og kontinentdækkende plan for transport-, energi- og IKT-net og flodbækkenorganisationer
- infrastrukturarbejde, der drager fordel af de samhandelsmuligheder, som de økonomiske partnerskabsaftaler åbner, bygger på implementeringen af disse økonomiske partnerskabsaftaler, og udnytter de muligheder, som en liberalisering af serviceydelser og toldreform indebærer
- kapacitetsforbedring i Afrikas kontinentale og regionale institutioner og forskningsinstitutioner (til supplerung af den støtte, der ydes via de regionale vejledende programmer og 7. rammeprogram for forskning og teknologisk udvikling), dvs. AU, AMCOW, ministerielle energiudvalg, SSATP, de regionale og kontinentale tilsynsmyndigheder, de civile luftfartsmyndigheder, de regionale kraftcentre osv.
- harmonisering og gennemførelse af internationale og regionale aftaler, forordninger og standarder for alle transportformer, energi, vandressourcer og IKT
- regional lovgivningsreform med det formål at tiltrække private investeringer fra indenlandske og udenlandske kilder og således opnå en effektiv formidling af infrastrukturer og serviceydelser
- foranstaltninger til forbedring af sikkerhedsforholdene inden for luftfart (f.eks. ved hjælp af støtte til COSCAP-projekter) og søfart, samt forbedring af miljøbeskyttelsen samt udvidelse af EU's satellitnavigationssystem (Galileo) og EU's program for modernisering af lufttrafikstyringssystemet (SESAR) og initiativet til skabelse af ét fælles europæisk luftrum
- uhindret og sikker afvikling af transittrafikken gennem Afrikas transportkorridorer på tværs af landegrænserne
- forberedelse af vigtige investerings- og finansundersøgelser vedrørende regionale og kontinentale partnerskabsprojekter
- tilvejebringelse af manglende forbindelselementer og grænseoverskridende infrastrukturer i tværafrikanske transport-, energi- og IKT-korridorer/net (på basis af princippet om fri adgang for alle)
- en bæredygtig og retfærdig forvaltning af vandbækkener og ressourcer, der gennemskæres af landegrænser.

4.3.2. På det nationale niveau

Partnerskabet vil:

- effektivisere de enkelte landes lovgivnings- og forskriftsrammer og støtte de internationale og regionale aftalers implementering og integrering i disse rammer

- finansiere undersøgelser af - samt investering i - nationalt vigtige transport-, energi- og IKT-projekter, som indgår i de tværafrikanske trafikkorridorer og -net (herunder også foranstaltninger til indførelse af internationale sikkerhedsstandarder)
- sikre, at der i landeprogrammerne tages hensyn til de tværafrikanske trafikkorridorer og -nets bæredygtighed
- udnytte tilknytningen til EU's energiinitiativ til at sikre bedre adgang til en moderne - og prismæssigt overkommelig - energiforsyning gennem en bedre ressourceudnyttelse, at udvide el-nettet og opnå en større brug af fornyelig energi, samt drage fordel af tilknytningen til partnerskabet for fornyelig energi og effektivitet og Johannesburg-koalitionen for fornyelig energi
- udnytte tilknytningen til EU's vandressourceinitiativ til at sikre adgang til drikkevand og kloakering som led i en bæredygtig og integreret forvaltning af vandressourcerne.

4.4. Samordning med EU's medlemsstater, andre internationale instanser og tiltag

Et vellykket udfald af partnerskabet kræver en effektiv samordning - under AU-NEPAD's styring - mellem EF og EU's medlemsstater og andre deltagere.

4.4.1. Samordning med EU's medlemsstater

Kommissionen sørger for samordningen af EU's støtte gennem de veletablerede koordinationsgrupper, der allerede findes på sektorniveau, og de bestående koordinationsordninger på lande- og regionsniveau.

4.4.2. Samordning med andre internationale instanser og tiltag

Koordinationen mellem EU, Den Europæiske Investeringsbank og Verdensbanken, de førende infrastrukturfinansierende institutioner, fungerer godt. Der er gjort gode fremskridt med Den Afrikanske Udviklingsbank. EF vil på tilsvarende vis fortsætte sit samarbejde med Den Internationale Organisation for Civil Luftfart (ICAO) og Den Internationale Telekommunikationsunion (ITU).

Koordinationen med infrastrukturkonsortiet for Afrika (dette forum, som ikke selv finansierer infrastrukturer, arbejder på at øge infrastrukturinvesteringerne) lettes af, at EF allerede er medlem af organisationen. EF bidrager med en fælles vision og strategi i dette konsortium, hvor EU har en ikke ubetydelig indflydelse.

4.5. En strategi for et bæredygtigt partnerskab

EF's erfaringer og evalueringsresultaterne viser, at støttemodtagerne må have medansvar, og at de enkelte sektorer må være bæredygtige, hvis infrastrukturerne skal være bæredygtige. Hvis ikke infrastrukturnettene holdes ved lige, så snart der er behov herfor, kan de serviceydelse, som brugerne og støttemodtagerne ønsker, ikke stilles til rådighed på et bæredygtigt grundlag. Som led i partnerskabet vil man derfor:

- tilskynde regeringerne til at afgive et politisk tilsagn om indførelse af en forsvarlig forvaltningspraksis inden for alle infrastruktursektorer

- støtte sektorspecifikke nationale strategier, hvis formål er at integrere infrastrukturer, og de hertil knyttede serviceydelser
- tilstræbe en passende indbyrdes afpasning mellem de nationale, regionale og kontinentale aktiviteter inden for partnerskabet
- tilskynde den private sektors til at deltage inden for rammerne af private/offentlige partnerskaber, hvor dette er formålstjenligt
- støtte infrastrukturer, der opfylder sikkerhedskravene, som er formålstjenlige, som opfylder hele befolkningens behov, og som tager hensyn til resultatet af analyserne af konsekvenserne for samfundet og miljøet.

Som led i tilrettelæggelsen af partnerskabet foreslår Kommissionen, at man sammen med Den Afrikanske Union, de regionale økonomiske samfund, EU's medlemsstater og de internationale udviklingspartnere gennemfører en række foranstaltninger med sigte på partnerskabets iværksættelse, og herunder afholdelse af:

- et møde mellem højtstående repræsentanter fra hele Afrika med henblik på partnerskabets lancering
- en række sektormøder mellem højtstående repræsentanter på regionsniveau med henblik på fastlæggelse af partnerskabsopgaver.

Generelt vil Kommissionen fortsætte sin dialog med partnerlandene i Afrika og interessenter i EU på alle niveauer, når det skal fastlægges, hvordan partnerskabet skal fungere, hvilke arbejdsopgaver der skal tages op, og hvordan dette skal ske.

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.

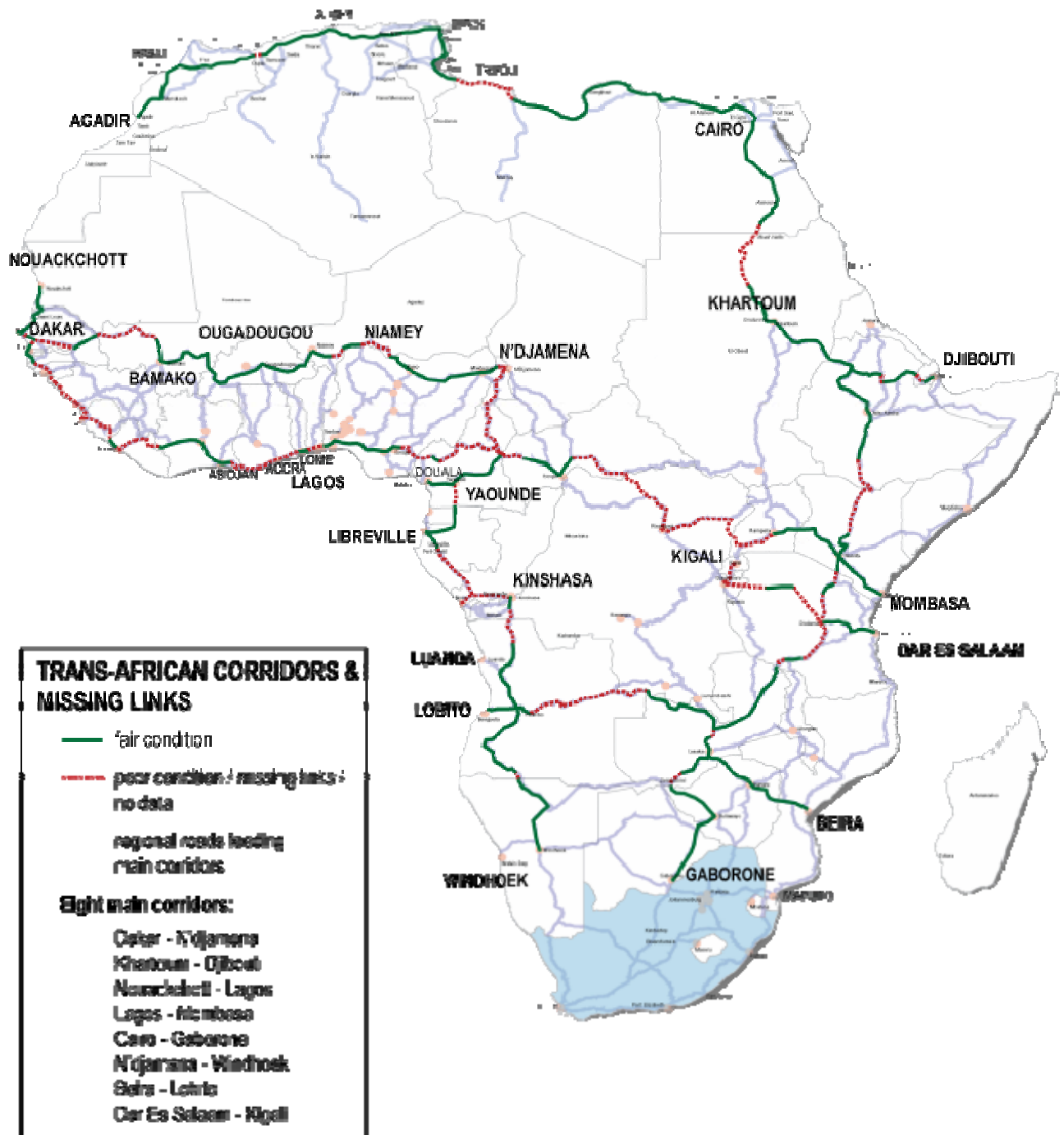
The **N'Djamena–Windhoek** corridor is approximately 6 200 km long and links seven countries (Chad, Cameroon, CAR, Congo, DR Congo, Angola and Namibia). Approximately 45% of the corridor is in poor condition.

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.

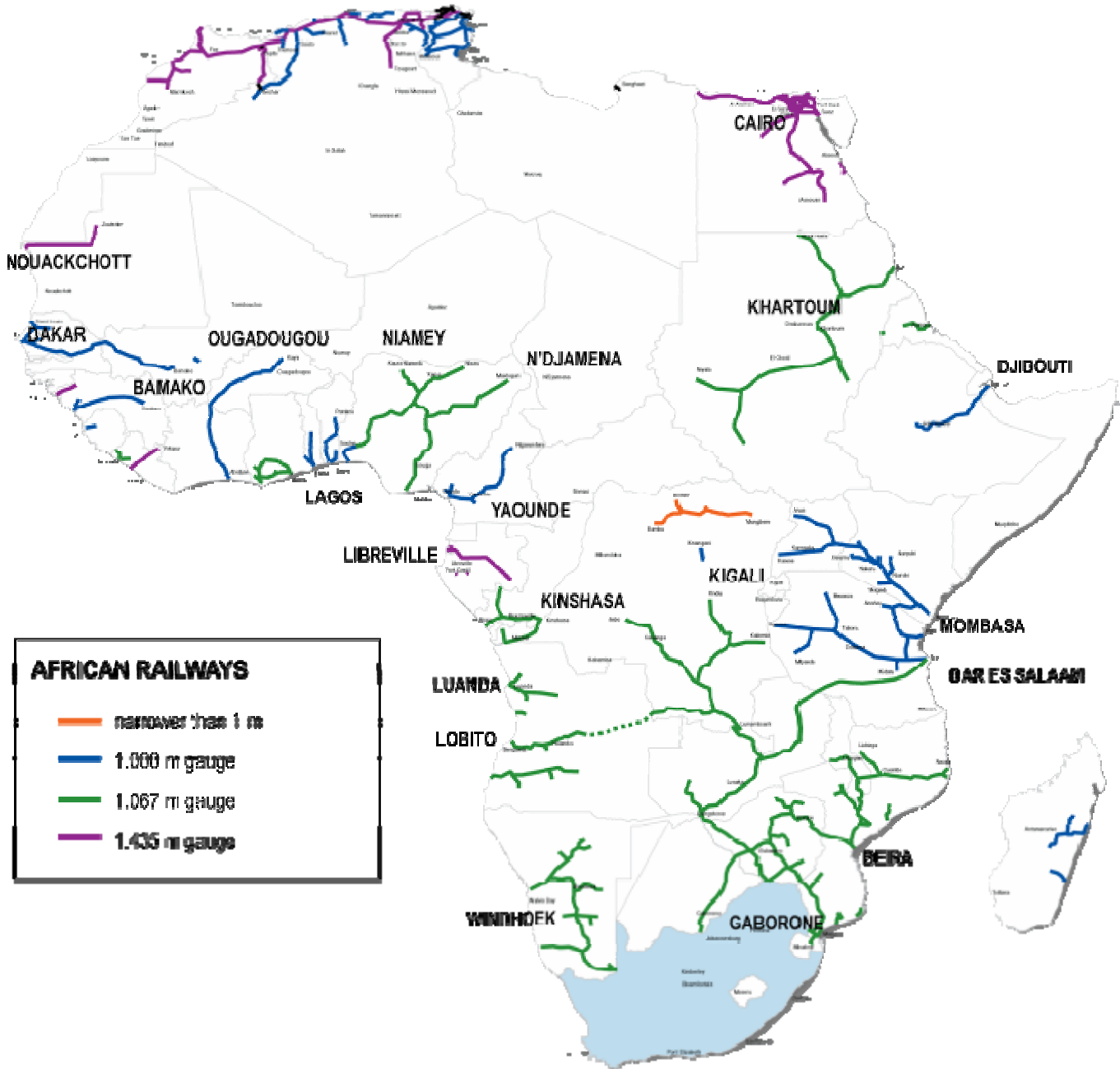
The map does not show the well-developed corridors in South Africa nor the corridors linking South Africa to its neighbours, e.g. the Johannesburg-Maputo corridor. For North Africa, which has a better developed network, the map shows only the Cairo-Agadir corridor.

TRANS-AFRICAN ROAD TRANSPORT CORRIDORS



EU provides technical assistance and any other information that may be necessary to support the implementation of the project. The Commission does not guarantee any judgment or the legal validity of any financial or any other contract or agreement of such kind.

AFRICAN RAILWAYS



This document is a summary of the information and data provided in the map. It is not intended to be used as a legal document or as a source of information. The map is the property of the International Union of Railways (UIC) and is protected by copyright. All rights reserved.

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.

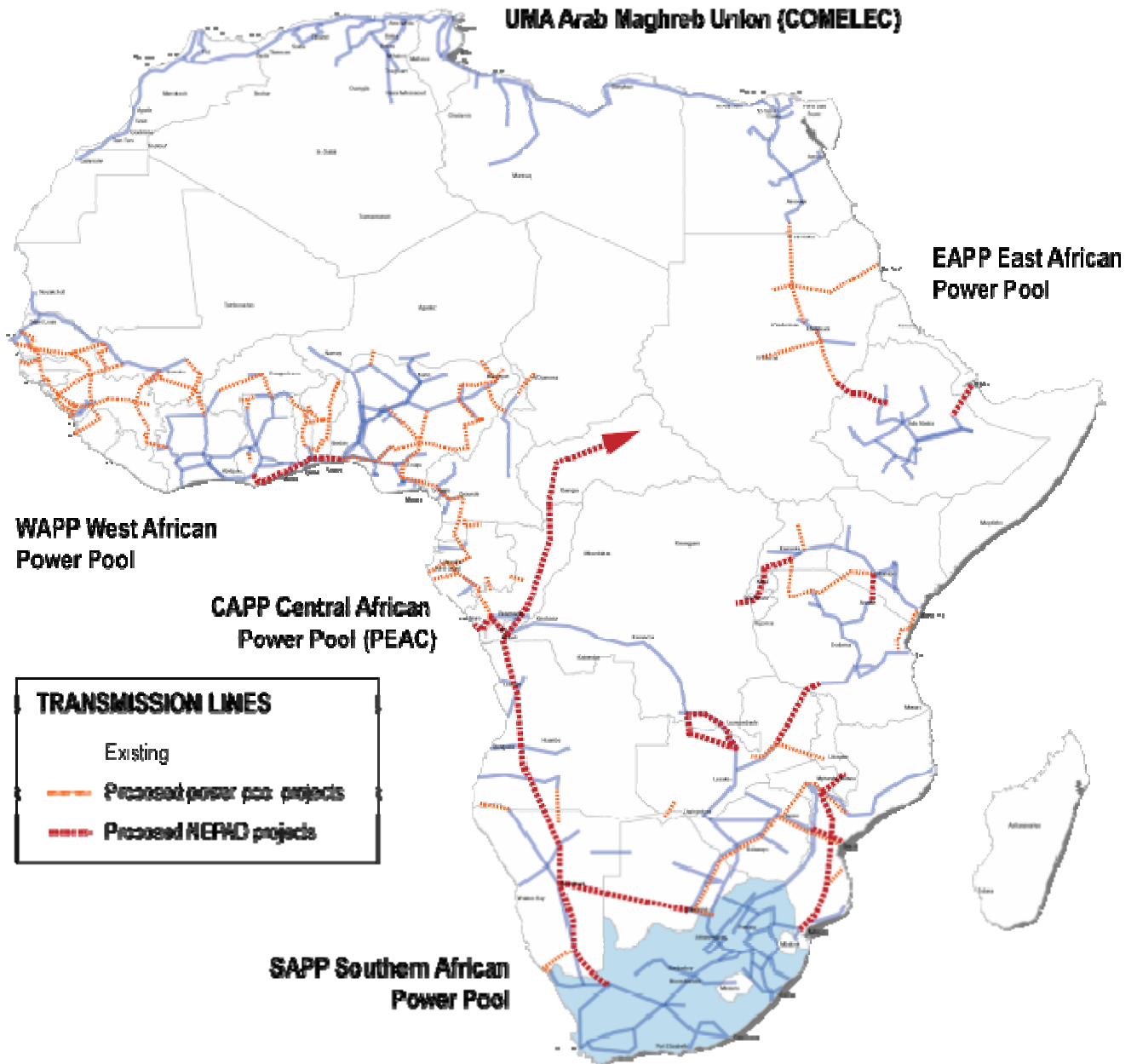
Among these power pools, SAPP and WAPP are more mature than CAPP and EAPP, which are very recent. This is reflected on the map, which shows that interconnections in the WAPP and SAPP regions are more clearly defined than in the EAPP and CAPP regions. Some of the interconnections shown on the map are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

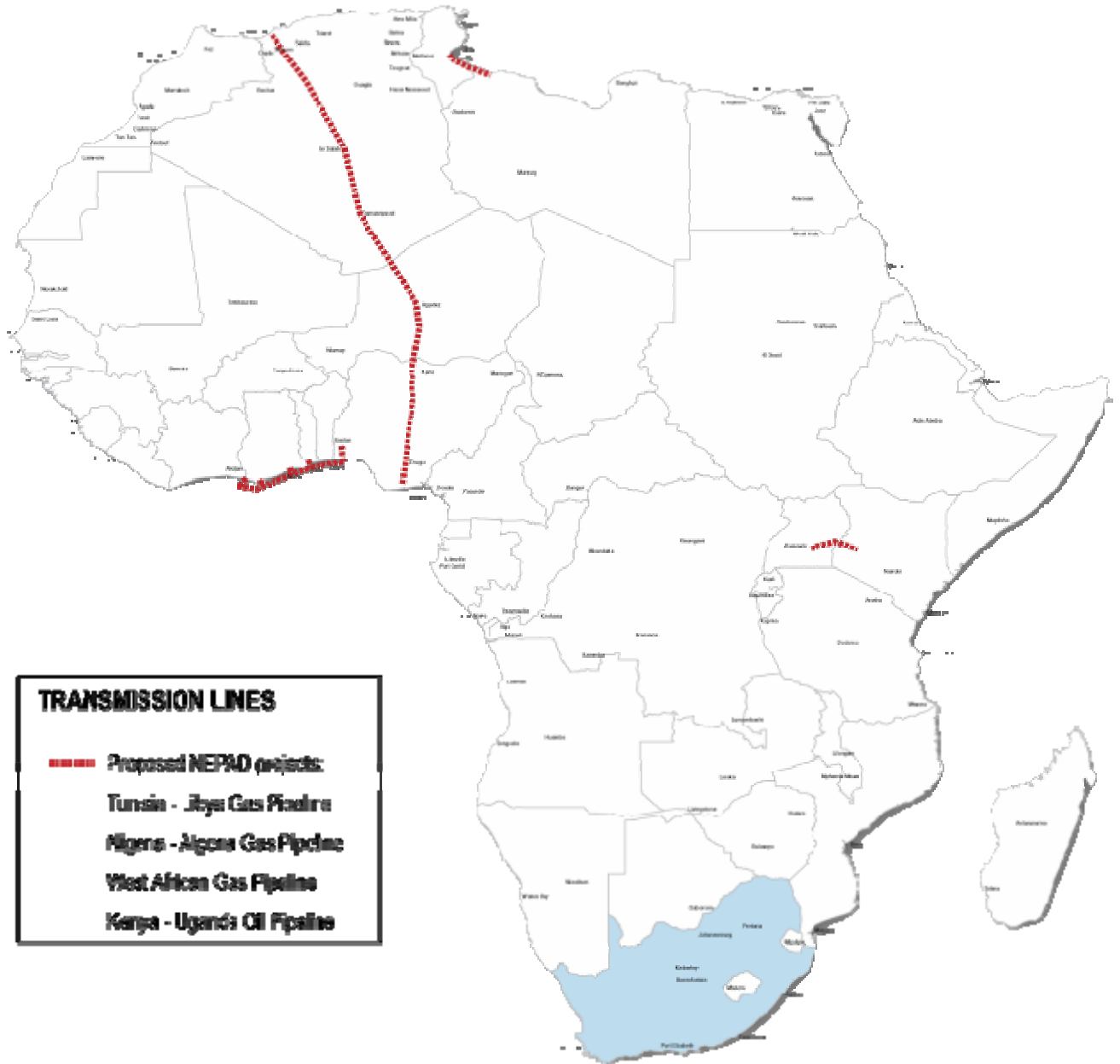
NEPAD has also identified the Nigeria-Algeria gas pipeline as a priority, together with other oil and gas projects, such as the West Africa gas pipeline (under construction), the Kenya-Uganda oil pipeline and the Tunisia-Libya gas pipeline.

ELECTRICITY INTERCONNECTIONS



The boundaries, colors, denominations and any other marks shown on this map do not imply, on the part of the European Commission, any judgement on the legal status of any territory in respect of which there are competing claims.

OIL & GAS PIPELINES IDENTIFIED BY NEPAD



The boundaries, names, denominations, and any other information shown on this map do not imply on the part of the European Commission any judgement on the legal status of any territory or area, or on the claims of any government in respect of that territory or area.

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.

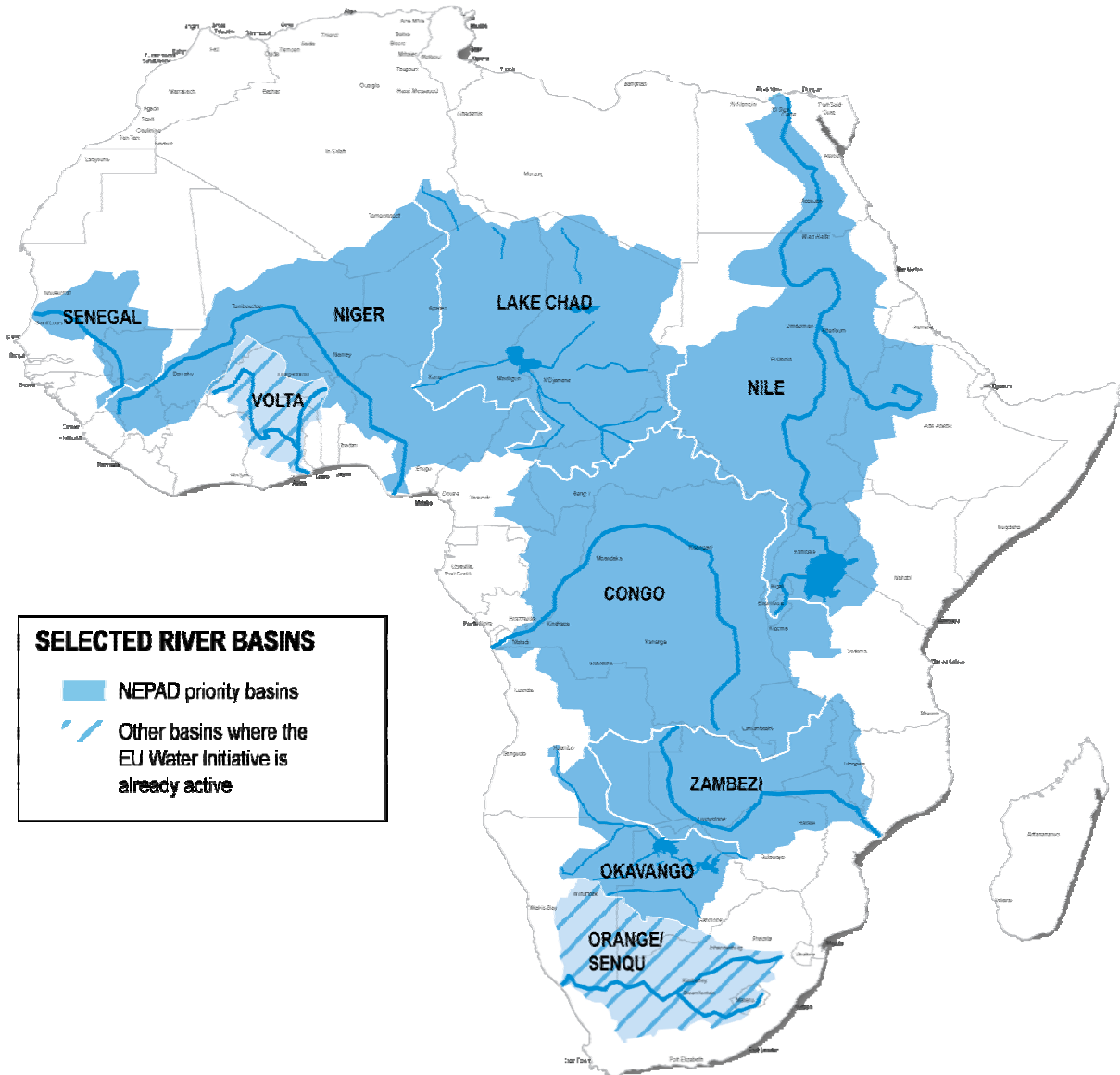
Building on this substantial and varied support already provided by the EC for transboundary basin management in Africa, further opportunities will be developed to respond to AU-NEPAD/REC priorities. Funds from the ACP-EU Water Facility will support the start-up phase of this process. Initially, the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

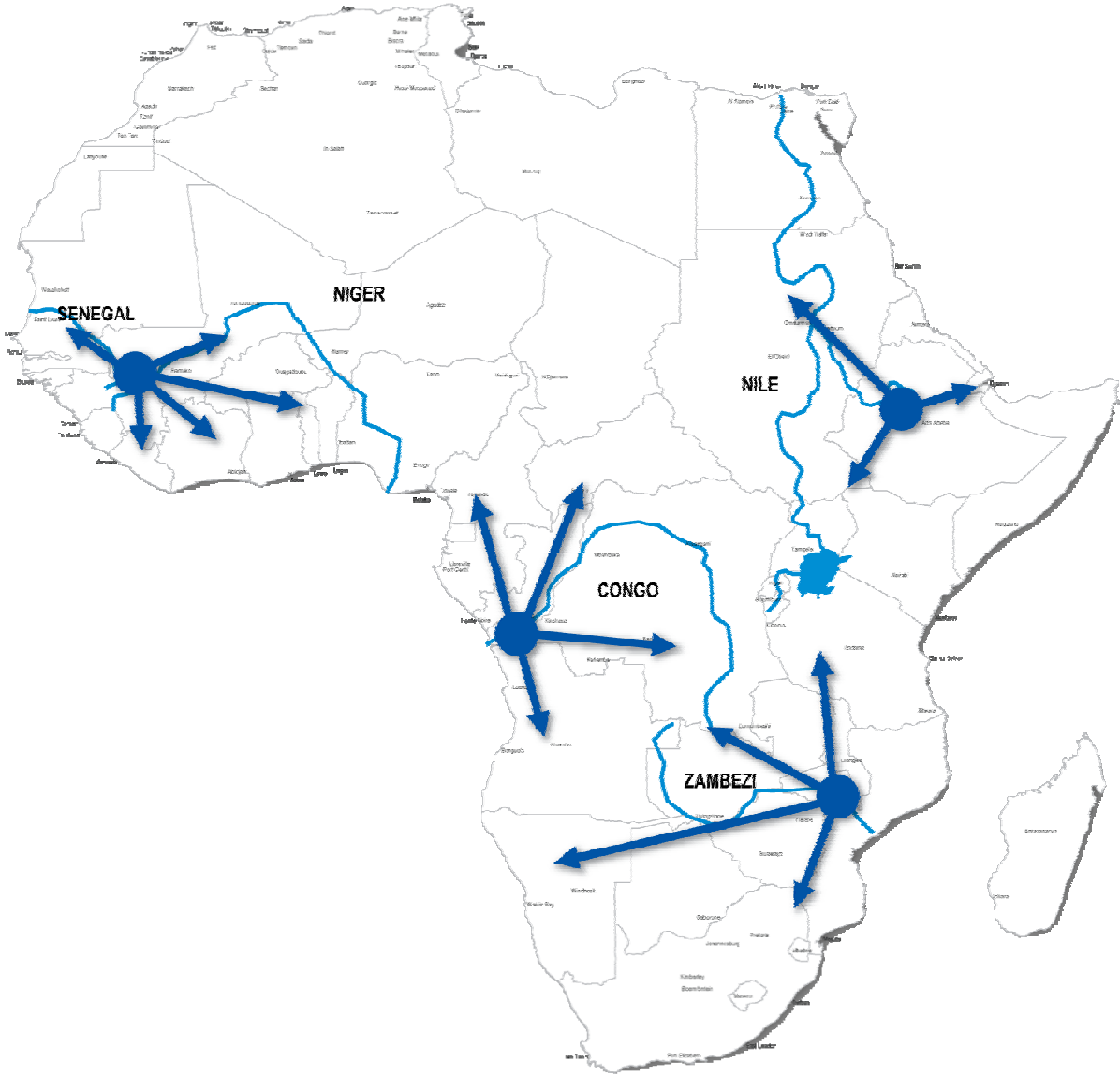
The programme of action will be developed and implemented in close collaboration with African institutions (AU-NEPAD, AMCOW, RECs, AfDB) and other donors (such as Germany which has undertaken a programme to initiate support for the Congo basin).

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.

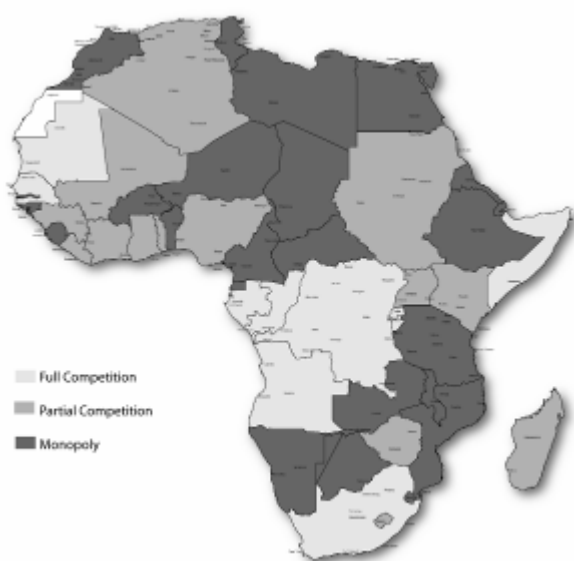


Figure 1: ICT competition

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.

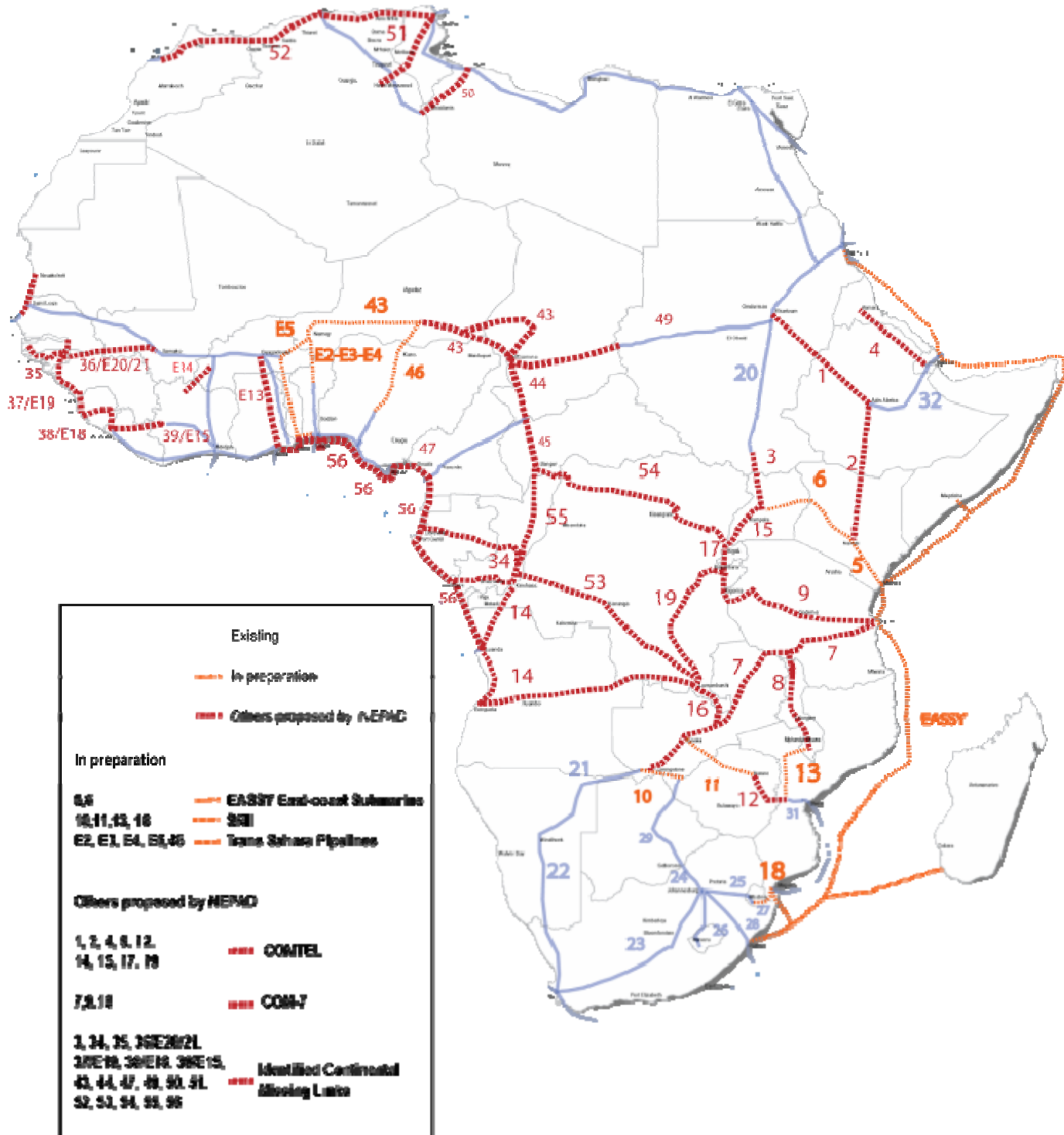
There is a consensus that in circumstances where the market does not deliver, state-intervention should not be excluded. Such situations include (i) the rural sector, (ii) trans-border communications; (iii) post-conflict situations, (iv) networks that are operated by the governments for internal usage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

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