



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 06.07.2000  
KOM(2000) 422 endelig

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

**om fremme af bæredygtig transport i forbindelse med udviklingssamarbejdet**

(forelagt af Kommissionen)

## INDHOLDSFORTEGNELSE

Resumé .....	4
1. Indledning .....	6
1.1. Transportens betydning i EF's udviklingssamarbejde.....	6
1.2. Meddelelsens rækkevidde .....	6
2. Kommissionens og medlemslandenes støtte til transportsektoren .....	7
2.1. Forvaltningen af EF-midler i AVS-regionen.....	7
2.2. Forvaltningen af EF-midler i ALA, Middelhavsområdet og NUS .....	8
2.3. Kommissionens koordinerende rolle .....	9
2.4. Bilateral bistand fra medlemslande.....	10
2.5. De hidtidige erfaringer .....	10
3. Grundlæggende principper for bæredygtig transport .....	13
3.1. Fælles udviklingsprincipper for transportområdet.....	13
3.2. Principper for fremme af bæredygtig økonomisk og social udvikling .....	15
3.3. Principper for udviklingslandenes integrering i verdensøkonomien .....	16
3.4. Principper for bekæmpelsen af fattigdom .....	17
4. En strategi for bæredygtig transport .....	18
4.1. Økonomisk afbalancerede beslutninger på transportområdet .....	18
4.2. Tilstrækkelige finansielle midler .....	19
4.3. Institutionel bæredygtighed via forretningsmæssig styring .....	20
4.4. Miljøvenlig transport .....	21
4.5. Øget vægt på sikkerhed og sociale hensyn.....	22

5.	Vejen frem.....	23
5.1.	Politisk vilje og opbakning fra de berørte parter er en forudsætning .....	24
5.2.	En sektorbaseret strategi for bæredygtig transport .....	24
5.3.	Fremme af intermodal transport med henblik på en omkostningseffektiv udnyttelse af transportfaciliteter.....	24
5.4.	Forretningsmæssige metoder og privatisering for at opnå økonomisk overkommelig transport .....	24
5.5.	Integrering af miljø-, sikkerheds- og sociale hensyn .....	25
5.6.	Vigtigste indsatsområder for EF og medlemslandene .....	25
5.7.	Koordinering med medlemslande og andre donorer.....	27
5.8.	Kommissionens funktion som bindeled mellem politik og praksis.....	28
<b>Tillæg 1</b>	- Fordelingen af midler i AVS-landene .....	29
<b>Tillæg 2</b>	- Medlemslandes bistand til transportsektoren.....	35
<b>Bibliografi</b>	.....	42

## RESUMÉ

Denne meddelelse opstiller retningslinjer for EF's og medlemslandenes bistand til transportsektoren i udviklingslandene med det formål at opfylde de vigtigste udviklingsmål, som er fastsat i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab. I meddelelsen skitseres derfor en bredt dækkende sektorstrategi, som gælder for alle transportformer - veje, jernbaner, lufttransport, søtransport og transport ad indre vandveje - og for de tjenester, der skal lette varebevægelser og menneskers mobilitet. Strategien bygger på nogle grundlæggende principper med sigte på opfyldelsen af de overordnede udviklingsmål og indeholder en plan for, hvordan man opnår bæredygtig transport, som er både sikker og økonomisk, finansielt og institutionelt levedygtig og samtidig miljømæssigt og socialt acceptabel.

EF's strategi er baseret på Europa-Kommissionens hidtidige erfaringer fra samarbejdet med EU-landene, modtagerlandene og andre donorer. Siden 1963 har støtten til transportområdet i vidt omfang været centreret omkring Afrika, Vestindien og Stillehavsområdet (AVS-regionen). I 1990'erne blev transportområdet inkluderet i udviklingssamarbejdet med landene i Middelhavsområdet, Asien og Latinamerika og de nye uafhængige stater (NUS). Det er fortsat AVS-regionen, der får den største finansielle støtte til transportsektoren med tildelinger, som i øjeblikket udgør næsten 40% af de vedtagne nationale og regionale vejledende programmer. Det gør EF til en af de største donorer i AVS-regionen sammen med Verdensbanken.

Sektorstrategien for opfyldelsen af udviklingsmål bygger på principperne om, at transport skal imødekomme brugernes behov, være sikker, overkommelig i pris og effektiv og have den mindst mulige negative indvirkning på miljøet. Hvis transporten skal bidrage til den økonomiske og sociale udvikling, må der afsættes de fornødne bevillinger til sektoren på de nationale budgetter med hovedvægten på vedligeholdelse. Større transporteffektivitet forudsætter offentlige-private partnerskaber, hvor staten i højere grad varetager tilsyns- og reguleringsopgaver. Uhindret transittrafik vil medvirke til at integrere udviklingslandene i verdensøkonomien. Desuden skal transport være sikker for alle og tilbyde øget mobilitet, betjene alle på lige fod og give lige muligheder for mænd og kvinder med særlig vægt på de fattigste befolkningsgrupper.

I strategien for bæredygtig transport indgår både sektorspecifikke og tværgående elementer. Økonomisk bæredygtighed forudsætter balance i de offentlige udgifter, retfærdig konkurrence og fornuftig prissætning af transporttjenesterne. Finansiell bæredygtighed forudsætter, at den private sektor i øget omfang deltager i finansieringen og driften af jernbaner, kyst- og indlandshavne og lufthavne. For vejnettets vedkommende drejer det sig dog primært om at sikre tilstrækkelige midler til vedligeholdelsen. Institutionel bæredygtighed kræver større autonomi i organiseringen af jernbaner, havne og lufthavne for at give plads for mere forretningsmæssige metoder og med tiden privatisering af driften. Også forvaltningen af vejnettet må tilpasses mere forretningsprægede metoder. Der er behov for specifikke foranstaltninger til at afbøde miljørisici og fremme ikke-motoriseret transport. Transporten skal tilbyde effektive og hensigtsmæssige befordringsmidler og imødekomme de forskelligartede behov hos folk i landdistrikterne og i byområderne.

Vejen frem for Europa-Kommissionens og medlemslandenes indsats for at skabe bæredygtig transport i udviklingslandene forudsætter den fornødne politiske vilje og øget medbestemmelse til brugerne og andre involverede parter i udviklingslandene. Det er et afgørende element i den fælles forvaltning af EF's udviklingssamarbejde. Det er ligeledes vigtigt, at der opnås enighed om sektorstrategien og om principperne om mere

forretningsmæssige metoder, privatisering og integrering af miljømæssige, sikkerhedsmæssige og sociale hensyn i alle tiltag. Som noget nyt på EF-plan vil der således primært blive lagt vægt på udvikling af fornuftige politikker og økonomisk overkommelige strategier, foranstaltninger med henblik på omstrukturering af private og offentlige transportselskaber og optimering af eksisterende transportsystemer, før man begynder på moderniseringer og udvidelser. Denne indsats skal sammen med en udbygning af Kommissionens koordinerende rolle i forhold til medlemslandene og andre donorer hjælpe udviklingslandene med at etablere en fælles strategi for bæredygtig transport, som kan bidrage effektivt til udviklingen.

## 1. INDLEDNING

Transport er nøglen til udvikling. Fysisk adgang til en overkommelig pris til job, sundhedsvæsen, uddannelse og andre sociale faciliteter er afgørende for folks velfærd både i landdistrikter og i byområder. Fysisk adgang er også særdeles vigtig for økonomisk vækst og handel og medvirker til øget integration. Forholdene på transportområdet hæmmer imidlertid fortsat udviklingen i mange udviklingslande, især i de mindst udviklede. I takt med stigningen i befolkningstilvæksten i disse lande, den accelererende urbanisering og overbefolkning i bestemte områder vokser efterspørgslen efter transport. Bistanden til transportsektoren indtager en fremtrædende plads i udviklingssamarbejdet med landene i Afrika, Vestindien og Stillehavsområdet (AVS) og i mindre omfang i samarbejdsaftalerne i Asien og Latinamerika (ALA), Middelhavsområdet og De Nye Uafhængige Stater (NUS). Fremme af bæredygtig transport bidrager således til at opfylde både disse landes egne udviklingsmål og de udviklingsmål, der er fastsat i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab (EF-traktaten).

### 1.1. Transportens betydning i EF's udviklingssamarbejde

I artikel 177 i EF-traktaten beskrives de overordnede mål for EF's udviklingssamarbejde, og transporten bidrager til opfyldelsen af disse mål ved at:

- skabe forudsætninger for handel, forretningsvirksomhed og mobilitet for alle i samfundet og dermed "*fremme en bæredygtig økonomisk og social udvikling*"
- lette integrationen mellem landene og inden for de enkelte lande og forbinde inlandsstater med regionale og internationale handelsruter og dermed fremme "*en harmonisk og gradvis integration af udviklingslandene i verdensøkonomien*"
- give de fattige større mobilitet og skabe beskæftigelsesmuligheder og dermed bidrage til "*bekæmpelse af fattigdommen i udviklingslandene*".

EF's udviklingsmål afspejles i målsætningerne for EF's samarbejdsaftaler med udviklingslandene, og transportens betydning for opfyldelsen af disse mål er fastlagt i de enkelte landes nationale og regionale vejledende programmer. Disse programmer er resultatet af intensive forhandlinger mellem Europa-Kommissionen, modtagerlandet og medlemsstaterne. Der er således bred enighed mellem de involverede parter om indbyrdes komplementære mål på transportområdet i en større udviklingskontekst.

### 1.2. Meddelelsens rækkevidde

Transportsystem, således om udtrykket anvendes i denne meddelelse, er et bredt dækkende begreb, der omfatter infrastruktur, tjenester og lovgivning og administrative regler for alle transportformer – veje, jernbaner, lufttransport, søtransport og transport ad indre vandveje. Infrastrukturen er de fysiske forbindelser mellem byer og regioner og mellem storbyer, mindre byer og landsbyer samt transportkorridorer mellem lande. Tjenester omfatter alle former for transport, der varetages af den offentlige og den private sektor til personbefordring og godstransport. Lovgivning og administrative regler omfatter alle gældende regler om sikker drift af alle transportformer på nationalt og regionalt plan.

Meddelelsen vedrører de udviklingslande, der har indgået udviklingssamarbejdsaftaler med EF. Det omfatter lande i Afrika, Vestindien og Stillehavsområdet, Asien og Latinamerika, Middelhavsområdet og De Nye Uafhængige Stater med undtagelse af PHARE-landene, OBNOVA-landene, Rusland, Ukraine, Belarus og Moldova.

Denne meddelelse bygger på EF's erfaringer fra transportsektoren. Disse erfaringer, som primært hidrører fra AVS-landene, afspejler den øgede efterspørgsel efter transport og knapheden på ressourcer i disse lande i forhold til andre udviklingsregioner. Hertil kommer nye erfaringer fra støtten til byudvikling i Asien, Latinamerika og Middelhavsområdet. EF's erfaringer fra transportområdet i Middelhavsområdet supplerer den eksisterende viden om regional integration, og faglig bistand til NUS-landene giver øget viden om transportområdet. De voksende behov over alt i verden inden for alle transportformer gav tilskyndelse til at udvikle en sektorstrategi på transportområdet.

Meddelelsen skal ses i sammenhæng med meddelelserne "Liberalisering af skibsfarten i Vest- og Centralafrika og målene for EF's udviklingspolitik", "Euro-Middelhavspartnerskabet i transportsektoren" og "Den fælles transportpolitik fremtidige udvikling - en samlet fællesskabsstrategi for bæredygtig mobilitet". Mange forskellige aktører i mange lande skal medvirke ved iværksættelsen af retningslinjerne i denne meddelelse, og det vil kræve tættere koordinering og komplementaritet mellem EF, medlemslandene og andre donorer

## **2. KOMMISSIONENS OG MEDLEMSLANDENES STØTTE TIL TRANSPORTSEKTOREN**

EF's støtte til transportområdet i udviklingslandene er domineret af AVS-regionen i forhold til andre udviklingsregioner. Siden 1963 er vej- og jernbanenettene i AVS-landene blevet udviklet for at imødekomme økonomiske og sociale behov, og på regionalt plan har udviklingen af transportkorridorer lettet den indbyrdes handel mellem landene og den internationale handel. Støtten til transportsektoren i Asien og Latinamerika udgør et mindre element i EF's udviklingssamarbejde, men tiltag med henblik på øget samarbejde omkring søtransport og forbedring af flysikkerheden har dog for nylig givet anledning til øget støtte til transportområdet i Asien. Det transportinitiativ til fordel for Middelhavsområdet, der blev iværksat i 1998, tager sigte på etablering af et integreret luft-søtransportsystem kombineret med effektive landtransportnet. Støtten til transportområdet i NUS-landene, som blev indledt i 1991, tager sigte på effektiv udnyttelse af eksisterende transportnet og omstillinger på transportområdet for at imødekomme behovene i relation til en markedsorienteret økonomi.

### **2.1. Forvaltningen af EF-midler i AVS-regionen**

EF-bistanden til transportsektoren er udvidet fra aktiviteter i 18 AVS-lande til 71 AVS-lande. Det begyndte med Yaoundé I-aftalen i 1963 og blev udvidet til 46 lande under Lomé-konvention I i 1975 og i dag i alt 71 lande under den nuværende Lomé-konvention IV fra 1995. Den finansielle støtte til transportsektoren er oppe på næsten 40% af de nationale og regionale vejledende programmer under 8. Europæiske Udviklingsfond (EUF) med et samlet beløb på over 2 mia. EUR. Det gør EF til en af de største donorer i AVS-regionen sammen med Verdensbanken.

Kommissionen har efterhånden erfaring med alle aspekter af transportsektoren i et meget stort geografisk område. Det omfatter veje, jernbaner og havne samt støtte til lufthavne og luftfartssikkerhed i forbindelse med projekter og programmer i næsten alle de 71 AVS-lande. I de enkelte lande har Kommissionens delegationer etableret gode samarbejdsrelationer inden for sektoren. EF-bistandens succes blev fremhævet i en uafhængig undersøgelse for nylig, som gav topkarakter til transportprojekter, der var forvaltet af Kommissionen.

Kommissionens aktiviteter i transportsektoren vokser fortsat, og i dag har mere end 30 lande medtaget transportsektoren i deres nationale vejledende program for 8. EUF. Dette forstærkede engagement har givet Kommissionen en solid forståelse af de transportproblemer, der gør sig gældende for disse lande, og dermed bedre indsigt i, hvilke bæredygtige løsninger der kan og bør findes.

Bistanden til transportsektoren (se tabel 1 og tillæg 1) er voksende, og EF er fortsat en af de største donorer i AVS-regionen. Forvaltningen af det store antal transportprogrammer har foranlediget Kommissionen til at etablere ganske omfattende planlægnings- og projektforvaltningsstrukturer og regnskabs- og økonomisystemer i hovedkvarteret, støttet af den faglige ekspertise i Kommissionens delegationer, der varetager decentrale forvaltningsopgaver.

**Tabel 1: Finansiering (i '000 EUR) af transport i udviklingsregionerne**

	Region	1975-80	1980-85	1985-90	1990-95	1995-2000	I alt
Veje	AVS <sup>1</sup>	426 700	522 600	1 777 800	1 329 500	±2 250 000 <sup>2</sup>	5 855 200
	Asien			p.m. <sup>3</sup>	p.m. <sup>3</sup>		
	Latinamerika		5 300	10 000	6 900	2 500	24 700
	MED					30 000	30 000
	NUS					15 400	21 700
Jernbaner	AVS			151 400	54 300	p.m. <sup>4</sup>	205 700
	Asien						
	Latinamerika						
	MED						
	NUS				11 200	17 700	28 900
Søtransport	AVS			201 500	148 600	p.m. <sup>4</sup>	372 100
	Asien					1 000	1 000
	Latinamerika				300	400	700
	MED					8 500	8 500
	NUS				14 000	13 800	27 800
Lufttransport	AVS			157 200	148 600	p.m. <sup>4</sup>	305 800
	Asien					700	700
	Latinamerika						
	MED						
	NUS				24 300	18 600	42 900

Fodnoter:

1. Tallene frem til 1995 viser udbetalinger, medens tallene efter 1995 viser tildelinger fra finansieringskilder.

2. 1995-2000-tildelinger til transportsektoren i AVS-regionen udgør foreløbig i alt 2,25 mia. EUR; beløbet går næsten udelukkende til veje.

3. 1985-1995-udbetalingerne til veje i Asien var af marginal betydning, hvorfor der blot er anført et "pro memoria".

4. Tildelingerne i 1995-2000 til andre transportformer end vejtransport i AVS-regionen er af marginal betydning, hvorfor der blot er anført et "pro memoria".

## 2.2. Forvaltningen af EF-midler i ALA, Middelhavsområdet og NUS

Kommissionens transportaktiviteter i Asien er beskedne i sammenligning med de 1 mia. EUR, der siden 1970 er brugt på udvikling af landdistrikter og miljø. Samarbejdet omkring søtransport og flysikkerhed fik øget betydning i 1990'erne med finansiel støtte på ca. 2 mio. EUR. Der ydes støtte til bytransport i forbindelse med Urbs-Asia-programmet – i øjeblikket i form af et treårigt program for 26,2 mio. EUR (1996-1999). Urbs-Asia-programmet tager sigte på at skabe bæredygtige partnerskaber mellem byer i Europa og Asien, der arbejder på et decentralt plan for at opnå bedre livskvalitet i større og mindre byer.



Støtten til transportsektoren er mindre fremtrædende i EF's udviklingssamarbejde i Latinamerika. Støtten til vejsektoren har været svingende siden starten af 1980'erne, og der er for nylig ydet meget begrænset støtte til søtransportaktiviteter. Centrale transportspørgsmål i relation til forvaltningen af urbaniseringen og mobiliteten får støtte via Urb-LA-programmet, der opererer med et budget på 21 mio. EUR (1996-2000). Urb-LA-programmet tager sigte på at etablere samarbejde mellem byer i Europa og Latinamerika med henblik på at gøre beslutningsprocesserne mere decentraliserede og tilskynde det civile samfund til at medvirke i bestræbelserne på at opnå en generel forbedring af levestandarden.

Det Euro-Middelhavs transportforum, der er oprettet i forbindelse med Barcelona-processen for at fremme regionalt transportsamarbejde, tager sigte på at etablere et moderne multimodalt luft-søtransportsystem. Det indebærer forbedret drift af havne og lufthavne, afskaffelse af restriktiv praksis, forenkling af procedurer, forbedring af sikkerheden til søs og i luften, opfyldelse af internationale miljønormer og anvendelse af trafikstyringssystemer. Det forudsætter ligeledes, at der udvikles øst-vestgående landtransportforbindelser og skabes forbindelse til de transeuropæiske net.

Transportforummet har prioriteret forbedring af havneeffektiviteten, optimering af forbindelsessystemer og vej- og jernbanesystemer og modernisering af lufttrafikken. Hvis der skal etableres et sådant regionalt transportsystem, forudsætter det ændringer af transportsektorstrategierne, forbedring af transportkædernes multimodale logistik og indførelse af mere konkurrencevenlige regler og forskrifter.

Liberalisering af transportsektoren og inddragelse af den private sektor i transportoperationer er det vigtigste element i TACIS-programmets støtte til transportområdet. Finansiering af disse mål beløber sig til 153,6 mio. EUR eller ca. 5% af de samlede midler, der er anvendt til alle transportformer, således som det fremgår af tabel 1. De aktiviteter, der er finansieret, tager sigte på at gøre overdimensionerede infrastrukturnet mere effektive og ændre statens rolle fra at være transportvirksomhed til at varetage reguleringsopgaver.

### **2.3. Kommissionens koordinerende rolle**

Kommissionens dominerende rolle i transportsektoren betyder, at den er godt placeret til at formulere en konsekvent og sammenhængende strategi for EF-bistanden til denne sektor. Kommissionen er derfor i overensstemmelse med artikel 180 i EF-traktaten aktivt involveret i den politiske koordinering. Blandt de vigtigste koordineringsinitiativer skal nævnes:

- I 1991 var Kommissionen sammen med Verdensbanken vært for en donorkonference om vedligeholdelse af vejnettet i de afrikanske lande syd for Sahara, som resulterede i en adfærdskodeks for bistandsdonorer. I denne kodeks fremhæves kravet om overholdelse af principperne i det såkaldte "Vejvedligeholdelsesinitiativ" ("Road Management Initiative", RMI) og behovet for høringer og koordinering mellem donorer og modtagere.
- For at gøre sin støtte transportsektoren mere effektiv og virksom har Kommissionen formuleret en sektorstrategi, som er beskrevet nærmere i retningslinjerne for transportsektoren: "Udvikling af bæredygtig infrastruktur - En sektorstrategi i praksis". Retningslinjerne blev formuleret i samråd med medlemslandene og offentliggjort af Kommissionen i 1996.
- Kommissionen virker som sekretariat for det transportforum, der blev oprettet i 1998 inden for Euro-Middelhavspartnerskabet. Forummet bidrager til udveksling og formidling af

viden og bistår med udarbejdelsen og implementeringen af handlingsplaner på transportområdet.

- Kommissionen leder transportkoordineringsmøder i mange udviklingslande og periodiske sektormøder med medlemslandene i hovedkvarteret i Bruxelles.

Til disse vigtige tiltag skal føjes Kommissionens aktive deltagelse i RMI og andre dele af transportpolitikprogrammet for de afrikanske lande syd for Sahara sammen med Verdensbanken, flere medlemslande og andre donorer.

#### **2.4. Bilateral bistand fra medlemslande**

De fleste medlemslande støtter transportsektoren for også ad den vej at bekæmpe fattigdom og bidrage til den økonomiske og sociale udvikling. De mest aktive medlemslande på dette felt i udviklingslandene er Østrig, Danmark, Frankrig, Tyskland, Nederlandene, Italien, Sverige og Storbritannien. Nederlandene har et nichemarked, der fokuserer på ikke-motoriseret transport i landdistrikter og byområder og transport ad indre vandveje. Den tyske udviklingsbistand har formentlig den bredeste geografiske dækning, mens Frankrig og Storbritannien fokuserer på deres tidligere kolonier. Det betyder, at disse to medlemslande især er involveret i AVS-landene.

De nævnte medlemslandes strategier fokuserer på behovet for bæredygtige transportsystemer, som imødekommer økonomiske behov og giver grundlæggende adgang til social udvikling, især til fordel for de fattige. Sådanne strategier kræver, at samfundet i højere grad inddrages i beslutningstagningen, og at den private sektor får en mere fremtrædende rolle i forbindelse med forvaltningen og formidlingen af effektiv transportinfrastruktur og -tjenester. Ønsket om større effektivitet afspejles i krav om decentralisering, omstrukturering af transportselskaber og dermed også en ny rolle for staten. Det indebærer også, at der skaffes tilstrækkelige midler fra transportbrugere og modtagere til at vedligeholde og opretholde en miljømæssigt acceptabel drift.

Når så mange medlemslande, Kommissionen, Verdensbanken og andre donorer arbejder sammen i flere lande, vokser behovet for koordinering mellem donorerne og med de offentlige myndigheder i modtagerlandene. Medlemslandene bakker fuldt ud op omkring denne proces og ser gerne, at de relevante organer i modtagerlandene fører an i koordineringsprocessen. Denne koordinering gør det lettere for medlemslandene at formulere deres strategier på transportområdet i udviklingslandene; disse strategier er ganske kort beskrevet i tillæg 2.

#### **2.5. De hidtidige erfaringer**

Evalueringer af erfaringerne fra samarbejdet med medlemslandene, modtagerlandene og andre donorer giver et værdifuldt indblik i de mangeartede problemer, som gør det svært for mange lande at drive og opretholde effektive transportsystemer. Det kan være problemer af politisk, økonomisk og finansiel art, men også forvaltnings-, drifts- og lovgivningsmæssige vanskeligheder. Kommissionen har gennemgået alle disse spørgsmål i forbindelse med en omfattende evaluering af sine transportaktiviteter i 1993. Selv om evalueringen fokuserede på AVS-regionen, har resultaterne ligeledes gyldighed for andre regioner, hvor de politiske og økonomiske vilkår er de samme. Nedenfor følger en gennemgang af de vigtigste problemstillinger, og hvad der skal til for at gøre EF-aktiviteterne mere bæredygtige.

### *2.5.1. Udbudsstyrede politikker, som resulterer i overdimensionerede transportsystemer, bør undgås*

Overdimensionerede transportsystemer er, hvad man får, når veje moderniseres og udbygges til en u hensigtsmæssig høj standard uden den fornødne hensyntagen til økonomiske krav og sociale behov. På samme måde er jernbanetjenester blevet videreført uden hensyntagen til de forretningsmæssige konsekvenser. Havne er blevet moderniseret i forventning om urealistisk høj vækst i samhandelen, og lufthavne er bygget i overstørrelse for at tilfredsstille ambitioner om en imponerende national "indfaldsport". Sådanne alt for høje standarder har ofte betydet, at operatørerne ikke har kunnet skaffe tilstrækkelige midler til at vedligeholde de alt for store transportnet. Følgelig er vejene hurtigt gået i forfald, jernbanernes andel af godstrafikken er faldet, og havnetjenesterne er blevet mindre effektive, hvilket har fået rederierne til at sætte priserne op. Kraftigt reducerede tjenester kombineret med tab af trafik har bragt lufthavne og luftfartsselskaber på fallittens rand.

### *2.5.2. Økonomiske stramminger, som resulterer i nedprioritering af vedligeholdelse, bør undgås*

En finansiel situation præget af stor offentlig gæld, som i mange tilfælde absorberer 30% af eksportindtægterne, og lav økonomisk vækst har også konsekvenser for transporten. Alt for ofte prioriterer beslutningstagerne under sådanne økonomisk stramme vilkår modernisering og udbygning og udskiftning af materiel højere end vedligeholdelse af infrastruktur og tjenester. Desuden er de finansielle midler til driften og vedligeholdelsen ikke tilstrækkelige, hvilket resulterer i, at udskydelsen af vedligeholdelse ikke afspejles i fornødent omfang i de forvaltningsmæssige dispositioner for den fremtidige udvikling. F.eks. giver det en anslået stigning i vejbrugernes driftsomkostninger på 3 euro for hver euro, der ikke anvendes til nødvendig vedligeholdelse. Uden den fornødne vedligeholdelse vil nationale transportaktiver og -tjenester hurtigt forringes til et niveau, hvor det eneste alternativ er at genopbygge fra grunden eller udskifte.

### *2.5.3. Den offentlige sektors dominerende stilling bør reduceres for at opnå mere effektive transportsystemer*

Det forhold, at der er mange forskellige offentlige selskaber og organer, der ejer og forvalter transportsystemerne, har resulteret i ineffektivitet på en lang række administrative områder. Det har i mange tilfælde ført til politisk bestemte priser og tariffer, indirekte subsidier til tjenester og lovgivningsmæssig beskyttelse af indenlandske operatører. Offentlige transportorganer er i mange tilfælde hæmmet af overlapninger mellem ansvarsområderne, restriktioner vedrørende lønninger, manglende motivation hos de ansatte, dårlige kunderelationer, korruption og meget militante fagforeninger. Selv på lovgivningsområdet, som er et klart statsligt anliggende, administrerer og håndhæver myndighederne reglerne alt for lemfældigt, det gælder f.eks. registrering af køretøjer, bilinspektion og vægtkontrol samt sikkerhedsstandarder inden for jernbanetrafikken og i den civile luftfart. Det samme er tilfældet med udstedelse af autorisationer til transporttjenester og krav om reviderede årsregnskaber fra de offentlige transportselskaber. Alle disse faktorer resulterer i store skævheder med hensyn til bevillinger og midler til de forskellige transportformer, manglende konkurrence og større omkostninger for brugere og kunder.

### *2.5.4. Der bør tilstræbes regional integration på transportområdet for at lette samhandelen*

Manglende konsekvens i og ringe håndhævelse af love og regler om regional og international handel, transittrafik og formaliteter ved grænsestederne hæmmer samhandelen. Tidkrævende

toldformaliteter, enorme papirmængder, dårlig ledelse og korruption resulterer i unødvendige omkostningsstigninger. Det endelige resultat bliver højere forbrugerpriser og mindre eksportmargener og -incitament. Disse pris- og omkostningsforskelle er langt større i de afrikanske lande syd for Sahara end i andre udviklingsregioner. Handelen er derfor fortsat mindre konkurrencepræget og kan vanskeligt ekspandere, og det skyldes i vidt omfang et utilstrækkeligt samarbejde mellem de regionale institutioner, der har til opgave at arbejde for økonomisk integration, og de relevante nationale organer.

#### *2.5.5. Dyre transporttjenester bør indskrænkes for at forbedre konkurrenceevnen*

Fragtomkostningerne, især skibsfartens fragtrater, er tre gange højere i de afrikanske lande syd for Sahara end i andre udviklingsregioner. Disse høje omkostninger skyldes udbredt støtte til nationale rederier, som i mange tilfælde reelt ikke eksisterer, og fejlslagne forsøg på at spare udenlandsk valuta i takt med, at fragt- og forsikringsomkostningerne steg 11-15% i perioden 1970-1990. Statistikkerne for de enkelte lande varierer kraftigt, men de gennemsnitlige nominelle fragtrater er 60% højere i Vestafrika end i det østlige og sydlige Afrika. Alt i alt slutte fragt og forsikringsomkostninger ca. 25% af værdien af eksporten for en tredjedel af landene syd for Sahara. Omkostningerne ved den indenlandske transport er tilsvarende dobbelt så høje, og det skyldes tidkrævende havneprocedurer og -tjenester, krav om en mængde forskellige papirer, som dækker over korruption og bestikkelse, og i nogle lande manglende konkurrence mellem speditører og leverandører af transporttjenester. Disse problemer gør priserne meget ustabile, øger omkostningerne og hæmmer konkurrencen. De steder, hvor der tilstræbes øget liberalisering og konkurrence, falder transportomkostningerne imidlertid hurtigt.

#### *2.5.6. Miljøhensyn bør indarbejdes i transportpolitikken*

På trods af færre biler i forhold til befolkningstallet er forureningen i nogle byer i udviklingslandene værre end i de udviklede lande. Den motoriserede trafik, som er en af de største forurenere, tegner sig for op til 90% af udledningerne af kulilte og bly, to tredjedele af kvælstofilte og kulbrinter og størsteparten af partikelforureningen i byområderne. Forureningen forværres yderligere af utilstrækkelig håndhævelse af reglerne om vedligeholdelse af køretøjerne, brændstoffer af lav kvalitet, dårligt vedligeholdte motorer, især totaktsmotorer og manglende fysisk planlægning og trafikstyring. Ligeledes gøres der heller ikke nok i forbindelse med driften og vedligeholdelsen af transportsystemerne for at nedbringe emissionsniveauerne, støjen og støvgenerne, som er ganske betydelige i landdistrikterne, men endnu værre i byområder.

#### *2.5.7. De høje ulykkestal må nedbringes for at afbøde de negative virkninger for samfundet og miljøet*

Trafikulykker er den næsthyppigste dødsårsag i aldersgruppen 5-44 år i udviklingslandene. Ud over den menneskelige elendighed er risikoen for at blive dræbt ved en trafikulykke tre gange højere for de fattige end for befolkningen i mellemindkomstgruppen. De økonomiske omkostninger herved udgør ca. 1% af BNP. Denne forfærdende statistik kan direkte tilskrives utilstrækkelig håndhævelse af lovgivning og regler om færdselssikkerhed og køretøjernes stand samt uøvede bilister og ringe færdselskultur.

Der sker også flere togulykker end i de udviklede lande, at de medfører større skader på spor, rullende materiel og gods. Ulykker, der involverer passagertog, resulterer ligeledes i flere og mere alvorlige kvæstelser. Indberetninger af ulykker til søs er meget sporadiske, medmindre der er tale om omfattende tab af menneskeliv, og man ved stort set ikke noget om omfanget af

miljøskader i den forbindelse. Det skyldes utilstrækkelig håndhævelse af sikkerheden til søs og af bestemmelserne i internationale skibsfartsaftaler. I mange lande lever lufttransport-sikkerheden ikke op til de internationale standarder, og ulykkesfrekvensen er derfor meget høj, f.eks. er den i de afrikanske lande syd for Sahara 33 gange højere end i EU.

#### *2.5.8. Der bør tilskyndes til at anvende mere arbejdskraftintensive metoder*

Tendensen i retning af udstyrskrævende metoder ved anlægsarbejder og vedligeholdelse reducerer beskæftigelsesmulighederne for ufaglærte og delvist faglærte arbejdere i lande med et stort udbud af arbejdskraft. Desuden bidrager den nuværende praksis ikke til at skabe lige beskæftigelsesmuligheder for mænd og kvinder i en situation, hvor 22% af husstandene i Afrika forsørges af kvinder - og tallet kommer helt op på 60% i områder, hvor mændene i vidt omfang forlader landdistrikterne. Bygge- og især vedligeholdelsesmetoderne bidrager ikke til at skabe tilstrækkeligt mange varige job.

#### *2.5.9. Overbelastningen af transportsystemerne må reduceres for at skabe vækst i byøkonomierne*

Selv om der er færre biler i forhold til befolkningstallet, bliver byerne i udviklingslandene hurtigere trafikalt overbelastede end andre steder. Den trafikale overbelastning resulterer i ineffektivitet i transportsystemet, bidrager til højere omkostninger og gør varer og tjenesteydelser mindre konkurrencedygtige. Det bliver således stadigt vanskeligere at skabe ekspansion i fremstillings- og serviceindustrier i byer, som tegner sig for over halvdelen af udviklingslandenes BNP. Uden ændringer i bypolitikkerne vil disse problemer sandsynligvis også gøre sig gældende andre steder og dermed forringe beskæftigelsesmulighederne og skabe øgede sociale spændinger.

### **3. GRUNDLÆGGENDE PRINCIPPER FOR BÆREDYGTIG TRANSPORT**

Transporten kan bidrage til at opfylde de mere overordnede udviklingsmål via en strategi, der dækker hele sektoren. En sådan strategi skal omfatte alle transportnet - veje, jernbaner, havne og lufthavne - og de tjenester, der er med til at lette varebevægelser og øge menneskers mobilitet. Der foreslås derfor nogle grundlæggende principper, som omfatter både fælles udviklingsprincipper for transportområdet og principper for fremme af økonomisk og social udvikling med det formål at integrere udviklingslandene i verdensøkonomien og bekæmpe fattigdommen.

#### **3.1. Fælles udviklingsprincipper for transportområdet**

De principper, der ligger til grund for transportsektorens bidrag til opfyldelsen af udviklingsmålene, er følgende:

##### *3.1.1. Transport skal involvere alle berørte parter*

Transportpolitikker og -planer skal tilbyde løsninger på de berørte parter transportproblemer og imødekomme deres behov, men lige meget, hvor enkel eller kompliceret løsningen måtte være, er det afgørende, at de berørte parter høres. Et samarbejde i de enkelte lande mellem alle berørte parter må omfatte centrale statslige myndigheder, repræsentanter for transportbrugere, erhvervsorganisationer, landbrugsorganisationer og lokalsamfund. Også investorer og donorer bør inddrages i dialogen. En løbende dialog skaber tillid og en følelse af medansvar for transportsystemerne.

Håndteringen af regionale transportbehov kræver regelmæssige møder inden for veletablerede samarbejdsstrukturer og i regionale transportfora. Når dialogen udvides til at dække hele regionen, vil man også kunne behandle problemerne vedrørende indlandsstaters afhængighed af transitlande og mindre øers afhængighed af større øgrupper eller stater på fastlandet. Sådanne fora vil være med til at optimere investeringer i transportkorridorer.

### *3.1.2. Effektiv transportdækning afhænger af forretningsmæssige metoder og privatisering*

Staten bør benytte sig af mere forretningsmæssige metoder og i sidste ende privatisere transportens "private goder" eller de elementer, der har træk til fælles med private goder, og anlægge en forretningsmæssig strategi for leveringen af "offentlige transportgoder" eller de elementer, der har stærke træk til fælles med offentlige goder. Private goder dækker transporttjenester såsom offentlig befordring i byer, betalingsveje, jernbane-, havne- og lufthavnstjenester, hvortil brugernes adgang er kontrolleret. Jernbaner, havne og lufthavnsinfrastruktur, hvor netadgangen er kontrolleret, og hvor en vis knaphed gør sig gældende, har også mange træk til fælles med private goder. En professionel og effektiv drift af disse faciliteter gennem en troværdig forvaltning med de faktiske markedsvilkår for øje er det væsentlige punkt. Ejerskab er ikke vigtigt. Veje kan som hovedregel betragtes som offentlige goder, fordi man ikke kan kontrollere brugeradgangen, specielt ikke de steder, hvor der ikke er nogen overbelastning af betydning. Transporttjenester varetages derfor bedst af den private sektor. Det gælder også den mere forretningsprægede infrastruktur, herunder drift og vedligeholdelse af jernbaner, havne og lufthavne.

Vejtransporten er den vigtigste landbaserede transportform i udviklingslandene, og veje betragtes som offentlige goder, der kræver et betydeligt statsligt engagement. Staten opererer normalt inden for meget snævre grænser for de offentlige ressourcer og må derfor anlægge forretningsmæssige strategier for brugen af disse midler og eventuelle ekstra indtægter fra brugerafgifter. Det forudsætter, at politikere og andre beslutningstagere undersøger behovene for transportinvesteringer meget nøje og ser kritisk på de forudsætninger, der ligger til grund for vurderingen af behovene, eftersom disse forudsætninger er helt afgørende for sektorstrategierne og -planerne. De steder, hvor staten anlægger mere forretningsmæssige vurderinger og arbejder sammen med den private sektor om tilvejebringelse af infrastruktur og levering af tjenesteydelser, bliver de begrænsede ressourcer udnyttet bedst.

### *3.1.3. Transportens miljøskadelige virkninger skal minimeres*

Skal man gøre noget ved transportens miljøskadelige virkninger, må man begynde med at sikre sig, at nationale love og regler er i overensstemmelse med de mål, der er fastsat i internationale konventioner. Nationale love og regler må også ajourføres for at følge med udviklingen i relation til motoriserede køretøjer, skibe og fly. Også ikke-motoriseret transport bør fremmes, f.eks. cykler, som er en underudnyttet transportform i mange afrikanske lande. Disse grundlæggende skridt, som tager sigte på at minimere de miljøskadelige virkninger, skal bane vejen for en strategi for tilsynet med og håndhævelsen af nationale normer.

### *3.1.4. Transport og befordring skal være sikker og afspejle mænds og kvinders forskellige behov*

Politikerne må bringes til at forstå, at ulykker indebærer enorme omkostninger for samfundet, og at der må lægges større vægt på kvinders og mænds forskellige transportbehov. En ajourføring af love og regler er naturligvis altid en begyndelse med den nødvendige håndhævelse af reglerne som opfølgning. Skal sikkerheden forbedres effektivt, kræver det imidlertid også øget hensyntagen til behovene hos transportoperatører, passagerer og

fodgængere. Det forudsætter igen en tættere dialog mellem staten, leverandørerne af transporttjenester og det øvrige samfund, som også kan bidrage til at finde metoder til at imødekomme mænds og kvinders forskellige transportbehov.

### *3.1.5. Transportbeslutninger forudsætter relevante og pålidelige data, understøttet af forskning*

Tilsyn med udviklingen i transportsektoren og dens virkninger for brugerne er afgørende for at kunne vurdere tidligere beslutninger og forbedre beslutningstagningen. Det kræver regelmæssige undersøgelser og evalueringer af tekniske, økonomiske og sociale aspekter, og det kræver også, at landene tilegner sig erfaringer andre steder fra. Der skal desuden opbygges den nødvendige forskningskapacitet for at sikre, at de nyeste resultater inden for international forskning bidrager til de rette løsninger i alle lande. Det vil ikke koste meget at skaffe sig denne praktiske viden, og fordelene bliver langt større end omkostningerne, hvis den kan føre til mere hensigtsmæssige beslutninger.

## **3.2. Principper for fremme af bæredygtig økonomisk og social udvikling**

Transportsystemer er kun en af de centrale faktorer for den økonomiske og sociale udvikling. Uden den fornødne adgang til job, sundhedsvæsen, uddannelse og andre sociale faciliteter vil livskvaliteten forringes, og uden adgang til ressourcer og markeder vil væksten stagnere. Det betyder, at der skal tages hensyn til følgende aspekter:

### *3.2.1. Transporten skal have en rimelig og passende andel af bevillingerne på de nationale budgetter*

Der må sikres en fornuftig balance mellem transportsektoren og andre konkurrerende sektorer i relation til de offentlige finanser, afhængigt af de samlede finansielle ressourcer og afvejningen af de forskellige sektorer. Ved planlægningen af resourceallokeringen skal der tages hensyn til den makroøkonomiske rammes levedygtighed på lidt længere sigt og en hensigtsmæssig fordeling mellem faste udgifter og anlægsudgifter. Det afgørende for en investeringsbeslutning må være, hvilke konsekvenser anlægsudgifterne får for de faste udgifter.

### *3.2.2. Det vigtigste skal være at sikre finansielle midler til vedligeholdelse*

Eftersom ressourcerne er begrænsede, er vedligeholdelse vigtigere end investeringer i modernisering, ny infrastruktur og nyt materiel. Det betyder, at der må vælges realistiske standarder for anlæg og udstyr for at imødekomme behovene, men samtidig skal vedligeholdelsen prioriteres højest. Det vil muligvis kræve, at forskellige dele af nettet bliver drevet med et lavere serviceniveau, og at nettets størrelse i ekstraordinære tilfælde må indskrænkes. Ved at begrænse nettene til deres strategiske størrelse skaffes der flest mulige midler til vedligeholdelse. Den grundlæggende regel gælder således fortsat: der skal kun bygges op til en standard, som kan opretholdes.

### *3.2.3. Transporteffektiviteten afhænger af en optimering og integrering af eksisterende faciliteter*

Med en optimering af udnyttelsen af eksisterende infrastruktur og tjenester undgår man at skabe overkapacitet inden for de enkelte transportformer. Det er ensbetydende med, at man må overveje de enkelte transportformers betydning og effektivitet, f.eks. veje over for jernbaner eller skibsfart. Det vil måske også kræve, at der etableres forbindelser mellem forskellige transportformer for at forbedre omkostningseffektiviteten. Det vil utvivlsomt

kræve en harmonisering af lovgivning og procedurer for multimodal godstransport for at undgå forsinkelser ved omladning. Ved at integrere transportformerne langs de vigtigste transitruter kan man udnytte potentielle besparelser på driften og dermed gøre transporttjenesterne mere effektive.

#### *3.2.4. Transportudbuddet forudsætter optimering af offentlige-private partnerskaber*

Den offentlige sektor skal etablere partnerskaber med den private sektor for at trække på dennes ekspertise med hensyn til at mobilisere finansielle midler og forvalte forretningsmæssige operationer. Sådanne partnerskaber åbner flere muligheder for privat deltagelse, f.eks. i form af ledelseskontrakter, koncessioner, leasing og kontrakter om anlæg og drift med senere overdragelse. Tilsvarende forretningsmæssige strategier kan anvendes på forvaltningen og driften af veje, og, hvor markedsvilkårene tillader det, på privatisering af visse støttetjenester. Modellen er også brugbar for transportsystemer, der primært benyttes af ikke-motoriseret transport. Her vil offentlige-private partnerskaber give et øget medansvar for den nødvendige infrastruktur og bedre kunne opfylde behovene for billige transporttjenester. Med offentlige-private partnerskaber vil man kunne udnytte eksisterende kapacitet og ressourcer til at opnå mere effektiv transport.

#### *3.2.5. Transportlovgivning med den offentlige sektor i en ny rolle*

Øget inddragelse af den private sektor betyder, at staten får øget kapacitet ved kun at skulle fokusere på politiske beslutninger, planlægning, lovgivning, overvågning og tilsyn med henblik på løbende feedback. Det kræver en vis kapacitet at modernisere lovgivningsgrundlaget, så der skabes større muligheder for privat finansiering på transportområdet, sikres ligelig adgang til transportmarkedet og fri konkurrence inden for og mellem de enkelte transportformer og indføres mere effektive metoder med hensyn til registrering af køretøjer, kontrol med lastbilernes vægt og bilinspektion. En sådan modernisering kræver også kapacitet til at kunne tage højde for de forskellige grader af kommercialisering lige fra simpel udlicitering og koncessionsaftaler til fuld privatisering. Denne nye rolle vil gøre sig gældende både i centraladministrationen og i lokalforvaltningerne og føre til, at transporten kan bidrage til at forbedre den sociale udvikling og understøtte vækst i samhandelen på alle niveauer.

### **3.3. Principper for udviklingslandenes integrering i verdensøkonomien**

Indlandsstater og visse østater har større problemer med hensyn til økonomisk integration end kyststaterne på kontinenterne. Det kan f.eks. være længere vejafstande til havne og afhængighed af transitlandenes transportpolitikker og -procedurer. Mindre øer vil være stærkt afhængige af skibsfart og lufttransport, som de ikke selv har ret megen indflydelse på. Ud over principperne for økonomisk og social udvikling skal der derfor tages hensyn til følgende aspekter:

#### *3.3.1. Transittrafikken skal foregå uhindret for at forbedre konkurrenceevnen*

Hvis produkter fra et udviklingsland skal være konkurrencedygtige, må der gennemføres en forenkling af de nationale regler og papirformaliteter i relation til vej-, jernbane- og lufttransittrafik og told-, sundheds- og immigrationsprocedurer, og det vil igen kræve øget regionalt samarbejde og harmoniseringer. Processen vil blive yderligere styrket, hvis der formuleres transport- og handelspolitikker, som supplerer hinanden – et centralt træk i de handelsliberaliseringsaftaler, som EF indgår med udviklingslande.



### *3.3.2. Transporttiderne må nedbringes for at øge konkurrenceevnen*

Det kan gøres med en effektiv iværksættelse af internationale transitaftaler og forenkling af procedurerne for håndtering af import og eksport gennem havne og lufthavne i alle lande. Mindre øer, som er mere afhængige af søtransport, kan få fordel af øget liberalisering inden for denne transportform. De lande, som har lange transportstrækninger over land, må arbejde på at få skabt bedre forbindelser mellem havnene og den landbaserede transport, bl.a. ved at fjerne ikke-fysiske hindringer. Effektivisering og forenkling af papirformaliteterne og bedre fysiske forbindelser i transportkæden vil bidrage til kortere transporttider.

### *3.3.3. Transporten skal drage fordel af den mest effektive teknologi*

Udnyttelse af effektiv teknologi vil medvirke til at forbedre udviklingslandenes konkurrenceposition ved at gøre det lettere for dem at følge med i de hastige forandringer i verdensøkonomien som følge af globaliseringen af samhandelen. Avanceret teknologi er også nødvendig for at kunne opfylde internationale standarder på udvalgte områder, f.eks. styring af lufttrafikken og informationsteknologi til styring af transportnet. Ny rumbaseret teknologi, f.eks. satellitbaserede navigations- og positioneringssystemer, kan indebære store fordele for meget store og/eller fjerntliggende regioner, hvor det er dyrt at opretholde konventionelle jordbaserede navigationshjælpemidler. Hvis den nye teknologi skal udnyttes, må lokale offentlige-private partnerskaber udvides til at omfatte samarbejde med europæiske organisationer, der beskæftiger sig med disse emner.

## **3.4. Principper for bekæmpelsen af fattigdom**

De fattige i lokalsamfundene på landet og i byerne har ikke tilstrækkelig adgang til transportfaciliteter. Den fattigste del af befolkningen har kun ringe politisk indflydelse på transportudbuddet og skal bruge både mere tid og flere penge på at få fysisk adgang til job, uddannelsesfaciliteter og sundhedstjenester og på at kunne sælge og købe varer. Disse begrænsninger er med til at fastholde dem i fattigdom. Medmindre der findes billige metoder til at forbedre deres mobilitet, vil det ikke lykkes at bekæmpe fattigdommen. Ud over principperne for økonomisk og social udvikling skal der tages hensyn til følgende faktorer:

### *3.4.1. Landdistrikter skal have den fornødne transportinfrastruktur og transporttjenester*

Transportsystemer i landdistrikter består primært af veje, men omfatter også indre vandveje og søtransporttjenester i visse øområder. Disse systemer skal imødekomme behovene hos de fattige, der bor og arbejder i de lokalsamfund, de betjener. Det er derfor nødvendigt i samråd med lokalsamfundene at finde frem til, hvilken infrastruktur og hvilke transporttjenester der er brug for, fordi det i mange tilfælde er lokalsamfundene, der skal vedligeholde infrastrukturen. Disse hovedbrugere, som primært er ikke-motoriserede eller benytter lette transportmidler, skal vælge f.eks. vejbygningsstandarder, som er i nøje overensstemmelse med deres vedligeholdelseskapacitet. Det er således sjældent økonomisk hensigtsmæssigt at asfaltere vejene af hensyn til de få motoriserede køretøjer, der måtte komme forbi, og det er vigtigt at give nogenlunde uhindret adgang til at benytte vejnettet.

### *3.4.2. Der er behov for forskellige kategorier af offentlig transport i byområder*

Den offentlige transport skal tilbyde forskellige kategorier af transporttjenester, som de lavest lønnede og fattige i byerne har råd til at betale. Transportbetjeningen skal også imødekomme mænds og kvinders forskellige transportbehov, som i mange tilfælde er særligt forskellige i netop byområder. F.eks. kan transportmuligheder uden for den almindelige myldretid, som er domineret af mandlige pendlere, sikre kvinderne rimelig adgang til beskæftigelse og sociale

servicefaciliteter. Det er vigtigt, at der findes sikre og hensigtsmæssige gang- og cykelstier til dem, som ikke har råd til at betale for offentlig transport. Med et varieret udvalg af offentlige transporttjenester og befordringsmuligheder øges mobiliteten, især for de fattige.

#### *3.4.3. Behov for øget støtte til ikke-motoriserede og lettere transportmidler*

I nogle områder, og det er i mange tilfælde fjerntliggende landdistrikter, er de eneste transportmidler, de fattige råder over for at kunne deltage i den indenlandske økonomi, deres ben eller slæder og kærre med trækdyr samt cykler, knallerter og traktorer. I byområderne udgør ikke-motoriseret transport 80% af den samlede trafik. Infrastruktur til støtte for disse transportkategorier er mindre omkostningskrævende, og der kan gøres meget for at forbedre sikkerheden med relativt lave omkostninger.

#### *3.4.4. Transportsektoren skal benytte små lokale entreprenører og arbejdskraftintensive metoder*

Transporten skal skaffe langsigtet beskæftigelse ved at støtte statens strategier for udvikling af den indenlandske bygge- og anlægsindustri. Med enkelt udstyr, som fremstilles og vedligeholdes lokalt, kan der benyttes arbejdskraftintensive metoder til anlæggelse og vedligeholdelse af jord- og grusveje og til visse vedligeholdelsesopgaver ved brolagte og asfalterede veje. Disse metoder skaber ikke blot beskæftigelse på lang sigt, men hvis de anvendes korrekt, kan de også være med til at reducere omkostningerne. Desuden vil øget kapacitet i den lokale bygge- og anlægsindustri på længere sigt øge konkurrenceevnen inden for vedligeholdelse og levering af transportinfrastruktur.

## **4. EN STRATEGI FOR BÆREDYGTIG TRANSPORT**

Transportprincipper, som fremmer økonomisk vækst, giver folk lettere adgang til uddannelse og sundhedsfaciliteter, bidrager til at integrere landene i verdensøkonomien og skaber bedre forhold for de fattige, skal iværksættes som led i en helhedsstrategi. Resultatet skal være økonomisk, finansielt og institutionelt bæredygtig transport, som samtidig tager hensyn til miljøet, sikkerheden og sociale behov.

### **4.1. Økonomisk afbalancerede beslutninger på transportområdet**

Økonomisk bæredygtighed forudsætter, at der på statsbudgettet tages hensyn til transportsektorens finansielle behov. Hvis beslutningstagningen skal gøres mere åben, er man nødt til at prioritere finansieringen af infrastruktur og transporttjenester, som giver det største udbytte, og det kræver en almindelig økonomisk analyse. Hvis sociale hensyn gør det nødvendigt at yde tilskud, skal de være rettet direkte mod modtagerne. De vigtigste krav er følgende:

#### *4.1.1. Finansiering af transport skal prioriteres korrekt på de offentlige budgetter*

Det sætter beslutningstagere på transportområdet i stand til at tage hensyn til de overordnede finansielle begrænsninger og påvirke afvejningen af de forskellige sektorer. Det vil kræve regelmæssige vurderinger af transportudviklingen, koordinering mellem og udnyttelse af de enkelte transportformer samt planlægning af vedligeholdelsen. Samtidig skal man sikre, at vedligeholdelse prioriteres højest, at der foretages en korrekt prioritering af investeringerne for at imødekomme økonomiens og samfundets behov, og at der således fastlægges en lidt mere langsigtet strategi for finansiering på transportområdet.

#### *4.1.2. Rationel prissætning af transporttjenester med henblik på fair konkurrence*

Når både offentlige og private operatører tilbyder transporttjenester, er det afgørende, at der er tale om fair konkurrence med hensyn til fastsættelse af fragtrater, passagertakster og vejafgifter. Det bliver vanskeligt at sikre fair konkurrence mellem de forskellige transportformer, hvis veletablerede nationale operatører nærmest har monopolstilling, eller hvis koncessioner kan resultere i midlertidige monopoler. Det er især tilfældet i forholdet mellem jernbane- og vejtransport, hvor alt for lave priser for vejbrugere fordrejer efterspørgslen, mens urealistisk høje priser på jernbanerne kan være medvirkende til, at de hurtigt går tilbage. Transportoperatører stiller med rette øgede krav om retfærdige konkurrencevilkår, og derfor er det nødvendigt med jævne mellemrum at gennemgå prissætningen af tariffer og takster.

#### *4.1.3. Tilskud skal i givet fald være rettet direkte mod modtagerne*

Det offentlige må håndtere spørgsmålet om tilskud på en sådan måde, at målgrupperne høster fordelene. F.eks. vil fjernpersontog måske ikke være forretningsmæssigt levedygtige, hvis passagererne ikke har råd til at betale de takster, der skal til for at dække de fulde omkostninger, men det kan alligevel være nødvendigt at opretholde trafikken for at imødekomme et socialt behov. Små havne og lufthavne og mindre øer med begrænsede handels- og trafikstrømme kan have tilsvarende problemer. Tilskuddene skal under alle omstændigheder være meget målrettede for at undgå ineffektivitet og spild, som ofte bliver tilfældet, når man med subsidiering går væk fra forretningsmæssige principper.

### **4.2. Tilstrækkelige finansielle midler**

Bæredygtighed i finansiell henseende forudsætter sikkerhed for tilstrækkelige finansielle midler og effektiv anvendelse af disse midler. Med en mere forretningsbaseret strategi og større privatisering af transporttjenesterne vil driften blive mere effektiv, der bliver råd til bedre vedligeholdelse, og det vil som helhed være til fordel for alle berørte parter. Der skal sættes ind på følgende områder:

#### *4.2.1. Jernbanerne skal fokusere på kerneaktiviteter inden for jernbanedrift og lægge resten ud i entrepris til den private sektor*

Jernbanerne er nødt til at blive finansielt levedygtige for at kunne tilbyde kunderne sikre og pålidelige tjenester. Det bør begynde med, at jernbaneselskaber skærer ikke-jernbanerelaterede aktiviteter væk, f.eks. hoteller og hospitaler, og lægger flere tjenester ud i entrepris til private virksomheder, f.eks. ballastforsyning, catering, sporreparation og vedligeholdelse. Næste stadium er langsigtede koncessionsaftaler, som hovedregel til et enkelt selskab, om udlicitering af kernetjenesterne og vedligeholdelse af rullende materiel og infrastruktur, således som det sker i øjeblikket i f.eks. Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Cameroun, Jordan, Mozambique og Malavi.

#### *4.2.2. Kyst- og flodhavne, lufthavne og lufttrafiktjenester skal benytte private operatører*

Den private sektor bliver i stigende grad involveret i godsbehandling, især containere, og der findes leasingordninger for kajplads, som bør anvendes i langt større udstrækning. Lufthavnsmyndighederne privatiserer et stigende antal tjenester såsom bagagehåndtering, catering og vedligeholdelse, og nogle tilbyder endog åremålskontrakter på ledelsesområdet. Indtægter fra privatisering, brugerbetaling og gebyrer, som tilfalder lufthavnen og de myndigheder, der er ansvarlige for lufttrafikstyringen, skal anvendes til at finansiere de relevante tjenester og skaffe de nødvendige midler til vedligeholdelse af infrastrukturen.

#### *4.2.3. Sikring af tilstrækkelige midler til vedligeholdelse af vejnettet*

Eftersom koncessionsordninger for vejnettet kun kan fungere i nogle få udviklingslande, hvor trafikmængden er tilstrækkeligt stor, er det vanskeligt at gøre betaling for brug af veje til en god forretning. Vejvæsenet må derfor tilskyndes til at øge indtægterne på grundlag af betaling for den leverede service, f.eks. i form af en afgift på benzin og olie, der går til vedligeholdelse af vejnettet. Øgede indtægter er kun begyndelsen. En fast og konsekvent og samtidig gennemsigtig forvaltning af vejnettet er afgørende for bedre vejforhold. En af mulighederne er at oprette en særskilt vejfond, der forvaltes af en bestyrelse, hvori den private sektor er stærkt repræsenteret, således som det sker i mange AVS-lande. Nogle af de lande, der opererer med vejfonde, er Cameroun, Etiopien, Ghana, Jordan, Malawi, Sierra Leone, Zambia og Yemen.

### **4.3. Institutionel bæredygtighed via forretningsmæssig styring**

Institutionel bæredygtighed forudsætter, at politik og lovgivning generelt forbliver statens ansvarsområde, men samtidig skal der indføres forretningsmæssige principper og ske en privatisering af forvaltning, drift og vedligeholdelse af infrastruktur og tjenester. Der skal sættes ind på følgende områder:

#### *4.3.1. Reforme i den offentlige sektor*

Første stadium må være at afklare fordelingen af ansvar og opgaver mellem de forskellige og i mange tilfælde indbyrdes overlappende organer, der beskæftiger sig med transport. Hvis staten deler ansvaret for transportaktiviteterne med uafhængige organer eller den private sektor, vil det styrke den nationale integritet og give staten mulighed for at koncentrere sig om de politiske, planlægningsmæssige og lovgivningsmæssige funktioner. Det betyder, at der bliver behov for øgede færdigheder på disse områder, og de ansatte skal motiveres til at arbejde i denne nye offentlige-private kontekst. De pågældende områder kan f.eks. være mulighed for at privatisere anlæggelse og vedligeholdelse af infrastruktur og et mere konkurrencepræget grundlag for autorisation af speditører, bilinspektion og vægtskontrol. Selv om nogle af disse områder udliciteres, vil de fortsat være undergivet offentlig regulering. En mere forretningspræget holdning til ledelse og styring og større regnskabsansvar vil resultere i højere servicekvalitet over for offentligheden.

#### *4.3.2. Forretningspræget forvaltning af jernbanerne*

Jernbaneselskaberne skal følge en mere forretningspræget strategi for at styrke deres konkurrenceevne, især over for vejtransporten. Hvis kundernes behov ikke opfyldes, vil jernbanernes andel af trafikken falde, så de simpelthen bliver nødt til at lukke. Der skal derfor indføres forretningsbaserede metoder for at forbedre servicekvaliteten. En farbar vej kan meget vel være offentlige-private partnerskaber.

#### *4.3.3. Større selvbestemmelsesret til havne- og lufthavnsmyndigheder*

For at kunne overleve og få fremgang i et stadig mere konkurrencepræget miljø må havne- og lufthavnsmyndigheder gøres fuldt uafhængige. Første skridt i denne retning skal være at gøre dem uafhængige af de mange forskellige offentlige organer, der kontrollerer afgifter, gebyrer og tariffer, normerings- og bemandingsregler og udbuddet af operationelle tjenester. Samtidig er der imidlertid behov for en sund forretningsmæssig styring og øget involvering af den private sektor i aktiviteterne. Myndighederne i f.eks. Mozambique, Kenya og Namibia, som i højere grad arbejder sammen med den private sektor, kan få havne og lufthavne til at løbe rundt og dermed forbedre kundeservicen.

#### *4.3.4. Forretningsmæssige metoder i forvaltningen af vejnettet*

Forretningsmæssige forvaltningsmetoder indebærer radikale reformer. Mange forskellige organer er ansvarlige for vejnettet, og første skridt består i at afklare, "hvem der gør hvad". Det vil i realiteten betyde, at ansvaret for vejene i landdistrikterne skal lægges ud til distrikterne selv, ansvaret for veje i byområder skal ligge hos byernes lokalforvaltninger, mens det statslige vejvæsen tager sig af hovedvejsnettet. Næste skridt bliver at sikre overensstemmelse mellem ressourcer og ansvarsområder, så de forskellige vejafsnit kan forvaltes effektivt. Uanset om opgaverne varetages af den offentlige sektor eller af uafhængige organer, skal de ansvarlige indføre forretningsprægede holdninger og systemer især i relation til ledelse, regnskabsføring og revision. I mange lande undersøger man mulighederne for alternative forvaltningssystemer, men manglende politisk opbakning gør det vanskeligt at få oprettet nye organer, der kan sikre en effektiv forvaltning af aktiverne, hvilket er en forudsætning for effektive vejnet og vejtransporttjenester.

#### *4.3.5. Privatisering af forvaltningen og vedligeholdelsen af vejnettet*

Det viser sig i de fleste tilfælde at være mere omkostningseffektivt at udlicitere serviceydelser og anlægsarbejder til den private sektor, og det giver bedre resultater end anvendelse af offentligt ansat og kontrolleret arbejdskraft. Desuden vil udlicitering af anlægs- og tilsynsopgaver give vejselskaberne den fornødne fleksibilitet til at trække på ekspertise, som er for omkostningskrævende at opretholde med offentlige midler. En ekstra fordel ved udlicitering er, at den styrker kapaciteten hos lokale konsulenter og entreprenører, og det er en forudsætning for institutionel bæredygtighed.

### **4.4. Miljøvenlig transport**

Hvis transporten skal gøres miljømæssigt bæredygtig, skal de nuværende årsager til miljøødelæggelserne begrænses, og det samme gælder virkningerne af den fremtidige udvikling på transportområdet. Afhjælpningen af luft- og støjforurening fra vej-, jernbane- og lufttrafik skal kombineres med anvendelse af lettere transportmidler og ikke-motoriseret transport. Hverken transportnettene eller søtransporten må true økosystemerne. Derfor vil de vigtigste indsatsområder være følgende:

#### *4.4.1. Ajourføring af lovgivningen og bedre kontrol*

Hvis mange af de grundlæggende problemer skal løses, må man formentlig begynde med at indarbejde nationale og internationale miljønormer i transportpolitikken. Det kræver modernisering af eksisterende færdselsregler og lovgivning for alle transportformer samt en mere stringent transportplanlægning for at tage hensyn til miljøvirkningerne. En vurdering af overholdelsen af miljønormer vil kræve andet og mere end miljøkonsekvensanalyser af individuelle projekter, idet også de samlede virkninger af alle transportformerne må undersøges nærmere. Ved denne undersøgelse skal der også tages hensyn til virkningerne for arealressourcer, ændringer i arealudnyttelsen på grund af migration samt økonomisk ekspansion, der bl.a. kan tilskrives bedre transportinfrastruktur og -tjenester. En sådan strategi forudsætter, at transportorganerne arbejder sammen med andre miljørelaterede organer om effektive tilsynssystemer, som giver mulighed for løbende at vurdere, hvordan miljøproblemerne håndteres.

#### *4.4.2. Nedbringelse af emissioner fra køretøjer og øget brug af ikke-motoriseret transport*

Vilje til at fastsætte og håndhæve minimumsnormer er ofte den afgørende faktor for at kunne nedbringe emissionerne fra køretøjer. Det kræver f.eks. støtte til løbende bilsyn og kontrol af

fly samt mere direkte foranstaltninger som f.eks. brug af blyfri benzin. I byområder, hvor forureningsniveauet er hastigt voksende, må mulighederne for ikke-motoriseret transport tillægges langt større betydning i bytrafikken.

#### *4.4.3. Begrænsning af forureningen gennem afhjælpning af trafikale overbelastninger i byområder*

I de fleste byområder vil første skridt på vejen være en mere effektiv trafikafvikling kombineret med regulering af transportbehovet. Der kan iværksættes enkle foranstaltninger som f.eks. bedre trafikstyring med øget vægt på særlige busbaner og cykelstier, ensrettede gader og synkroniserede trafiklys. Regulering af transportbehovet vil indebære parkeringsrestriktioner i visse områder, foranstaltninger med henblik på at begrænse adgangen for privatbiler og forbud mod kørsel med lastvogne i tæt trafikerede områder i myldretiden. Hvis disse foranstaltninger skal give miljømæssige fordele, kræver det en adækvat håndhævelse af færdselsreglerne og effektive forbedringer af den offentlige transport.

#### *4.4.4. "Forureneren skal betale"-princippet*

Indførelse af emissionsafgifter bør fortsat være et mål på mellemlang sigt, men indtil der er fundet enkle og effektivt fungerende systemer hertil, vil de fleste lande benytte benzin- og olieafgifter som en midlertidig løsning. Eftersom prisen på benzin og olie i udviklingslandene er gennemsnitligt halvt så høj som i de industrialiserede lande, er der betydelige muligheder for at kontrollere de miljømæssige virkninger af motoriseret transport. Derfor vil den mest praktiske løsning fortsat bestå i at lade bilister og vognmænd betale via differentierede registreringsafgifter og højere olie- og benzinpriser.

#### *4.4.5. Modernisering af flyflåder*

Hvis emissions- og støjniveauerne fra fly skal nedbringes, kræver det, at alle flyselskaber forpligter sig klart til at overholde internationale miljønormer. Hvis flyselskaber i udviklingslande vil bevare rettighederne til vigtige ruter og adgang til lufthavne overalt i verden, forudsætter det en modernisering af ældre fly. I mange lande vil det kræve en omhyggelig planlægning af moderniserings- og udskiftningsprogrammer, hvis landenes luftfartsselskaber skal kunne konkurrere på dette globale marked, som ekspanderer meget hurtigt.

### **4.5. Øget vægt på sikkerhed og sociale hensyn**

Skal transporten gøres samfundsmæssigt mere acceptabel, kræver det sikrere transport og befordring, fremme af lettere transportmidler og øgede beskæftigelsesmuligheder.

Her er der flere muligheder:

#### *4.5.1. Større sikkerhed ved vejtrafik og jernbanetransport*

Befolkningen skal gøres mere bevidst om disse problemer, og samtidig skal de gældende regler håndhæves effektivt. Der kan opnås en mere hensigtsmæssig bilist- og fodgængeradfærd gennem forbedring af standarden i køreskolerne, offentlige færdselskampagner og færdselsundervisning i skolen. Disse foranstaltninger skal støttes med konsekvent håndhævelse af kravene til køretøjernes stand og overholdelse af vægtgrænser. Jernbaneselskaber skal udføre regelmæssige sporinspektioner og -vedligeholdelse, og lastereglerne skal overholdes. Forbedring af sikkerheden på alle disse områder vil nedbringe

både omkostninger og de yderligere menneskelige lidelser og tab, som disse ulykker forårsager, og som rammer de fattige særligt hårdt.

#### *4.5.2. Overholdelse af internationale normer for sikkerhed til søs og i luften*

Ulykker i kystfarvande kan forebygges med enkle foranstaltninger for at skabe bedre adgang til pålidelige navigationshjælpemidler. Desuden skal alle havnemyndigheder opfylde Den Internationale Søfartsorganisations normer. Også sikkerheden i luften afhænger af opfyldelsen af de internationale normer for bl.a. flyvekontrol, flykommunikation og navigationshjælpemidler, som er fastlagt af Organisationen for International Civil Luftfart. Opfyldelse af internationale sikkerhedsnormer vil skabe større tillid hos offentligheden og i forretningslivet til luft- og skibstransport og dermed gøre disse transportformer mere konkurrencedygtige.

#### *4.5.3. Flere jobmuligheder på transportområdet for at bekæmpe arbejdsløsheden*

Øget privat engagement i transportforvaltning og -aktiviteter skal også give flere job, efterhånden som den offentlige sektor trækker sig ud. Der er brug for job på alle niveauer, men først og fremmest til de delvist faglærte og ufaglærte arbejdere. Små og mellemstore entreprenørvirksomheder har derfor behov for støtte og undervisning i brugen af arbejdskraftintensive metoder. Det omfatter også kendskab til nationale arbejdsmarkedsregler og Den Internationale Arbejdsorganisations standarder for at sikre lige muligheder for mænd og kvinder og undgå misbrug af arbejdskraft, især børnearbejde. Indskrænkningen af den offentlige sektor, især på de områder, hvor der tidligere har været alt for mange ansatte, vil kræve en omhyggelig forvaltning af det sociale område for at afbøde negative sociale konsekvenser.

#### *4.5.4. Bedre muligheder for den lettere transport*

Bedre adgang til lettere transportmidler vil være til gavn for både mænd og kvinder. Det vil gøre det mindre tidkrævende at transportere landbrugsinput og -produkter, give lettere adgang til lokale markeder og gøre det mindre byrdefuldt at hente vand og samle brænde. Staten bør sørge for de fornødne incitamentter til at benytte lettere transportmidler og stimulere et konkurrencedygtigt marked for fremstilling af billige transportmidler, især cykler. Ejere af trækdyr har behov for undervisning i fornuftigt husdyrhold og adgang til veterinærtjenester m.m. Hvis de lettere transportmidler skal give det fulde udbytte, skal de i højere grad også benyttes af kvinder og bakkes op af de offentligt ansatte.

## **5. VEJEN FREM**

EF og medlemslandene har et medansvar for opfyldelsen af det fælles mål om bæredygtig transport i udviklingslandene og en sikrere trafik til gavn for alle. Det fremgår tydeligt af den kendsgerning, at stadig flere lande deltager i fora som f.eks. Transportpolitikprogrammet for de Afrikanske Lande Syd for Sahara (SSATP) og SADC's Kommission for Transport og Kommunikation, Det Globale Partnerskab om Sikkerhed i Vejtrafikken og Euro-Middelhavstransportforummet. Opfyldelse af disse fælles mål kræver imidlertid politisk vilje og opbakning til økonomisk overkommelige transportstrategier. Hvis disse forudsætninger er til stede, kan EF og medlemslandene hjælpe udviklingslandene med at skabe bæredygtig transport gennem støtte til sektorudviklingsprogrammer.

### **5.1. Politisk vilje og opbakning fra de berørte parter er en forudsætning**

Opbakning fra staten på det politiske plan og vilje til at indføre en effektiv forvaltning af sektoren er en forudsætning, hvis bestræbelserne på at gennemføre reformer og opnå bæredygtighed skal give varige virkninger. Derfor skal politikere og embedsmænd indlede drøftelser med de øvrige berørte parter om politikken for og forvaltningen af transportsektoren. Det vil ikke blot skabe opbakning hos dem, som i vidt omfang kommer til at betale for reformerne, men det vil også give det offentlige mulighed for at etablere partnerskaber med den private sektor, f.eks. via kontraktbaseret ledelse og fælles forvaltning af vejfonde. Hvis modtagerlandenes myndigheder ikke er indstillet på at gå i dialog med de vigtigste berørte parter på transportområdet og demonstrere vedvarende politisk opbakning, bør EF i samordning med medlemslandene indstille støtten til transportsektoren.

### **5.2. En sektorbaseret strategi for bæredygtig transport**

En sektorbaseret strategi er afgørende for at kunne integrere transportformerne og de forskellige transporttjenester, så man sikrer transportbrugerne bedre infrastruktur og økonomisk overkommelig og sikrere transport. Det skal gøres ved at styrke transportorganers og -selskabers kapacitet både i den offentlige og den private sektor. Det kræver også, at disse organer får de nødvendige finansielle og menneskelige ressourcer til rådighed til at kunne udføre deres opgaver. Med hensyn til infrastruktur og støttetjenester kræver det, at der fokuseres på strategiske net og regionale transportkorridorer. For EF og medlemslandene betyder det, at man må gå væk fra individuelle projekter og i stedet finansiere sektorudviklingsprogrammer, som sætter transportsektoren i stand til at imødekomme samfundets behov.

### **5.3. Fremme af intermodal transport med henblik på en omkostningseffektiv udnyttelse af transportfaciliteter**

Før der foretages nogen større nye investeringer, må udnyttelsen af eksisterende faciliteter optimeres gennem fremme af intermodal transport og løsning af problemet med den manglende effektivitet ved overgangen fra én transportform til en anden, som øger transportomkostningerne og hæmmer handelens konkurrenceevne. En optimering af udnyttelsen af de eksisterende faciliteter koster penge og forudsætter en rationel prissætning af de forskellige transportformer for at tilskynde til øget konkurrence. Transportpriserne skal dog ikke blot afspejle omkostningerne ved transportudbuddet og drift og vedligeholdelse, men også eksterne faktorer såsom miljøomkostninger. Hvis sådanne omkostninger ikke medregnes, kan det indebære urimelige fordele for bestemte transportformer på bekostning af andre. EF og medlemslandene vil støtte udviklingen af effektiv intermodal transport, som stimulerer konkurrencen, men samtidig tager hensyn til komplementariteten og dermed giver brugerne et større udvalg af transporttjenester.

### **5.4. Forretningsmæssige metoder og privatisering for at opnå økonomisk overkommelig transport**

Tilvejebringelse af transportmuligheder er ikke længere udelukkende en offentlig opgave, men deles nu med den private sektor via kommercialisering, privatisering og offentlige-private partnerskaber. Jernbaner, havne og lufthavne giver allerede nu mulighed for at gøre visse aktiviteter og tjenester mere forretningsbaserede. Videreførelse af denne kommercialiseringstendens og, hvor de rette forudsætninger er til stede, efterhånden også regulær privatisering er mål, som EF og medlemslandene vil støtte.



Vejene vil som "offentlige goder" fortsat forblive i den offentlige sektor i de fleste udviklingslande, hvor trafikstrømmene stadig er beskedne. Vejtransport på alle niveauer vil imidlertid fortsat i vidt omfang skulle varetages af den private sektor. En mere forretningspræget forvaltning af vejnettet er dog en nødvendig forudsætning for den fornødne bæredygtighed i vejsektoren. Støtten fra EF og medlemslandene bør afhænge nøje af sådanne mere forretningsbaserede strategier.

## **5.5. Integrering af miljø-, sikkerheds- og sociale hensyn**

Selv om disse tværgående spørgsmål udgør en integrerende del af sektorstrategien, kræver de særlig opmærksomhed, fordi der ikke tidligere er taget tilstrækkeligt hensyn til befolkningens ønsker og behov. Det skal gøres ved at arbejde mere aktivt for foranstaltninger, der kan afhjælpe miljøproblemerne og minimere transportens direkte virkninger, samt foranstaltninger, der kan give øgede miljømæssige fordele, f.eks. gradvis afskaffelse af blyholdig benzin, bedre vedligeholdelse af køretøjerne, trafikplanlægning og trafikstyringssystemer og omfartsveje omkring byer. Alle indirekte miljømæssige konsekvenser i de økonomiske og sociale sektorer, der er forbundet med transportbehov, skal forvaltes hensigtsmæssigt og korrekt af de pågældende sektorer. Derfor skal støtten fra EF og medlemslandene tilskynde til en fremsynet indsats, der behandler transport og miljø i en sektormæssig, national og regional kontekst, men også i den bredere debat om klimaforandringer.

Det er også afgørende, at sikkerheden prioriteres højt med henblik på at nedbringe de forfærdende høje sociale og økonomiske omkostninger ved trafikulykker. Heller ikke sikkerheden i luften og til søs kan negligeres længere. Transport indebærer fordele for både mænd og kvinder ved at imødekomme deres specifikke transportbehov og skabe øgede jobmuligheder. Derfor vil disse aspekter få stor vægt i EF's og medlemslandenes støtte til transportsektoren, så den bliver til fordel for hele samfundet, men især for de fattige.

## **5.6. Vigtigste indsatsområder for EF og medlemslandene**

EF's indsats er i vidt omfang formet af de nationale og regionale vejledende programmer. Disse programmer er udformet i overensstemmelse med en prioritering af opgaverne på transportområdet, som er vedtaget i fællesskab af Kommissionen og modtagerlandet og/eller – regionen. Ved denne prioritering bør der tages hensyn til EF's erfaringer med liberalisering og privatisering af transportområdet, integration på tværs af grænserne m.m. En sådan dialog vil derfor sikre, at EF's aktioner og finansieringsinstrumenter er egnede til at udvikle bæredygtige interne og eksterne transportsystemer. Der bliver stadigt bedre komplementaritet mellem EF-indsatsen og medlemslandenes indsats som følge af den øgede koordinering dels indbyrdes, dels i forhold til modtagerlandene. Disse indbyrdes komplementære foranstaltninger er, uanset om de gennemføres på nationalt eller regionalt plan, baseret på den sektorstrategi, der er skitseret i Europa-Kommissionens retningslinjer for transportsektoren: "Mod bæredygtig transportinfrastruktur - En sektorstrategi i praksis", som blev offentliggjort i 1996.

### *5.6.1. På nationalt plan*

Ved iværksættelsen af et udviklingsprogram for transportsektoren skal der først og fremmest lægges vægt på spørgsmål vedrørende bæredygtighed med den fornødne balance mellem fremskridt i relation til sektorreformer og fremskridt i relation til fysiske anlægsarbejder. Det forudsætter, at man er enige om de vigtigste indsatsområder og omfanget af de sektorreformer, der skal til for at skabe bæredygtighed både i den offentlige og den private

sektor og dermed skabe ligevægt i finansieringen af fysiske investeringer. Denne ligevægt vil afhænge af, i hvilket omfang transportsektoren og de forskellige transportformer, der får støtte, er ved at blive bæredygtige. Det forudsætter, at EF og medlemslandene på både centralt og decentralt plan yder støtte til f.eks. følgende:

- transportorganer, der formulerer politikker og strategier baseret på en realistisk økonomisk planlægning, pålidelig sektorfinansiering, især af drift og vedligeholdelse, minimale miljøskadelige virkninger og øget sikkerhed
- centrale og lokale planlægningsafdelinger, hvori de berørte parter deltager, og som formulerer hensigtsmæssige og økonomisk overkommelige transportstrategier og -planer
- foranstaltninger, som tager sigte på i transportstrategier og -planer at integrere afhjælpning af miljøproblemerne
- projekter og programmer, der imødekommer mænds og kvinders forskellige transportbehov, især i byområder
- opdatering og håndhævelse af de juridiske, institutionelle og regulerende rammer for transporttjenester, for etablering af offentlige-private partnerskaber og for bedre adgang til transportinfrastruktur og markedet for tjenesteydelser
- foranstaltninger, der skal sikre håndhævelsen af internationale transportaftaler, som udviklingslandene har undertegnet
- sikkerhedsstrategier for alle transportbrugere, både motoriserede og ikke-motoriserede, herunder kampagner om håndhævelse af færdselsreglerne
- foranstaltninger, som skal give bedre mulighed for kommercialisering og privatisering af transportsektoren
- foranstaltninger, der skal tilskynde den offentlige og den private sektor til at etablere nye partnerskaber inden for transportforvaltning og formidling af transporttjenester
- omstrukturering af offentlige transportselskaber, så de i højere grad bliver regeludstedende og tilsynsførende, samtidig med at den private sektor inddrages mere aktivt
- udvikling af konsulent- og entreprenørvirksomheder i den private sektor til at varetage styringsfunktioner og vedligeholdelse af transportnet
- foranstaltninger, der kan maksimere beskæftigelsesmulighederne, især i tilknytning til befordring og transportinfrastruktur i landdistrikterne
- udnyttelse af forskningsresultater og hensigtsmæssig og effektiv teknologi samt anvendelse af eksisterende satellitbaseret navigations- og positioneringsinfrastruktur
- indførelse af undervisningsforløb på universiteterne vedrørende bæredygtig transport, samarbejde med europæiske institutioner og etablering af specialiserede centre med den fornødne ekspertise
- indførelse af enkle systemer til kontrol med resultaterne, som muliggør hurtig feedback med henblik på ændringer i strategier og aktiviteter både inden for og uden for sektoren.

Støtten til fysiske projekter, der er underordnet de nødvendige sektordækkende foranstaltninger, kan f.eks. vedrøre følgende:

- transporttjenester, som forbedrer mobiliteten for folk i landdistrikter og bysamfund og letter varebevægelserne
- infrastrukturnet, hvor vedligeholdelse og istandsættelse prioriteres højere end modernisering og nyt materiel.

### 5.6.2. På regionalt plan

EF og medlemsstaterne har mulighed for at spille en ganske særlig rolle i forbindelse med udvikling af regionale initiativer, yde støtte til regionale transportkorridorer og dermed supplere og give merværdi til handels- og transportaktiviteter på nationalt plan. Det kræver et samarbejde med regionale organer og transportorganisationer om at:

- formulere hensigtsmæssige og økonomisk overkommelige regionale transportstrategier og -planer med inddragelse af alle berørte parter
- integrere foranstaltninger til afhjælpning af miljøproblemerne i transportoperationer og regional transportudvikling
- optimere anvendelsen af de forskellige transportformer og forbedre den intermodale effektivitet langs transportkorridorerne
- harmonisere og håndhæve transportlovgivning, -normer og -procedurer
- tilskynde til bredere anerkendelse af internationale henstillinger, anbefalinger og konventioner på transportområdet, som fremmes af f.eks. FN's Økonomiske Kommission for Europa og FN's Økonomiske og Sociale Kommission for Asien og Stillehavsområdet
- lette transittrafik og transportoperationer på tværs af grænserne.

Støtten til fysiske projekter, der er underordnet de nødvendige sektordækkende foranstaltninger, kan f.eks. vedrøre følgende:

- regionale transportnet til fremme af regional integration og handel
- forbedring af driftssikkerheden inden for skibsfarten og sikkerheden inden for luftfarten samt et globalt satellitbaseret navigationssystem, som er kompatibelt med "European Geostationary Navigation Overlay Service".

## 5.7. Koordination med medlemslande og andre donorer

Koordineringen på landeniveau mellem Kommissionen, medlemslandene og andre donorer og det pågældende lands egne myndigheder vil blive forstærket på sektorplan og dermed resultere i en mere konsekvent strategi for finansiering af sektorudviklingsprogrammer.

Tilsvarende vil koordineringen med medlemslandene under ledelse af Kommissionens generaldirektorater via regelmæssige møder i forskellige ekspertgrupper sikre følgende:

- udvidelse af dækningen til at omfatte sektorrelevante problemstillinger, herunder f.eks. også koordinering af strategier på regionalt plan
- udforskning af mulighederne for mere effektiv anvendelse af finansieringsinstrumenter
- forbedring af tilsynet i sektoren, f.eks. gennem udbredelse af hensigtsmæssige metoder og fælles evalueringer.

På internationalt plan vil Kommissionen fortsætte sine koordineringsaktiviteter sammen med medlemslandene, andre donorer og internationale finansieringsinstitutioner i fora som f.eks. OECD, SSATP m.fl. I disse fora sidder der også mange donorer og modtagerlande, og de konkrete resultater, der hidtil er nået, demonstrerer klart fordelene ved et sådant samarbejde. Erfaringerne fra SSATP bliver nu udnyttet og kan også kopieres i andre regioner i den tredje verden. Koordineringen inden for EF og sammen med andre donorer og partnerlande må således udbygges for at skabe større sammenhæng mellem disse vigtigste finansieringskilder på transportområdet.

#### **5.8. Kommissionens funktion som bindeled mellem politik og praksis**

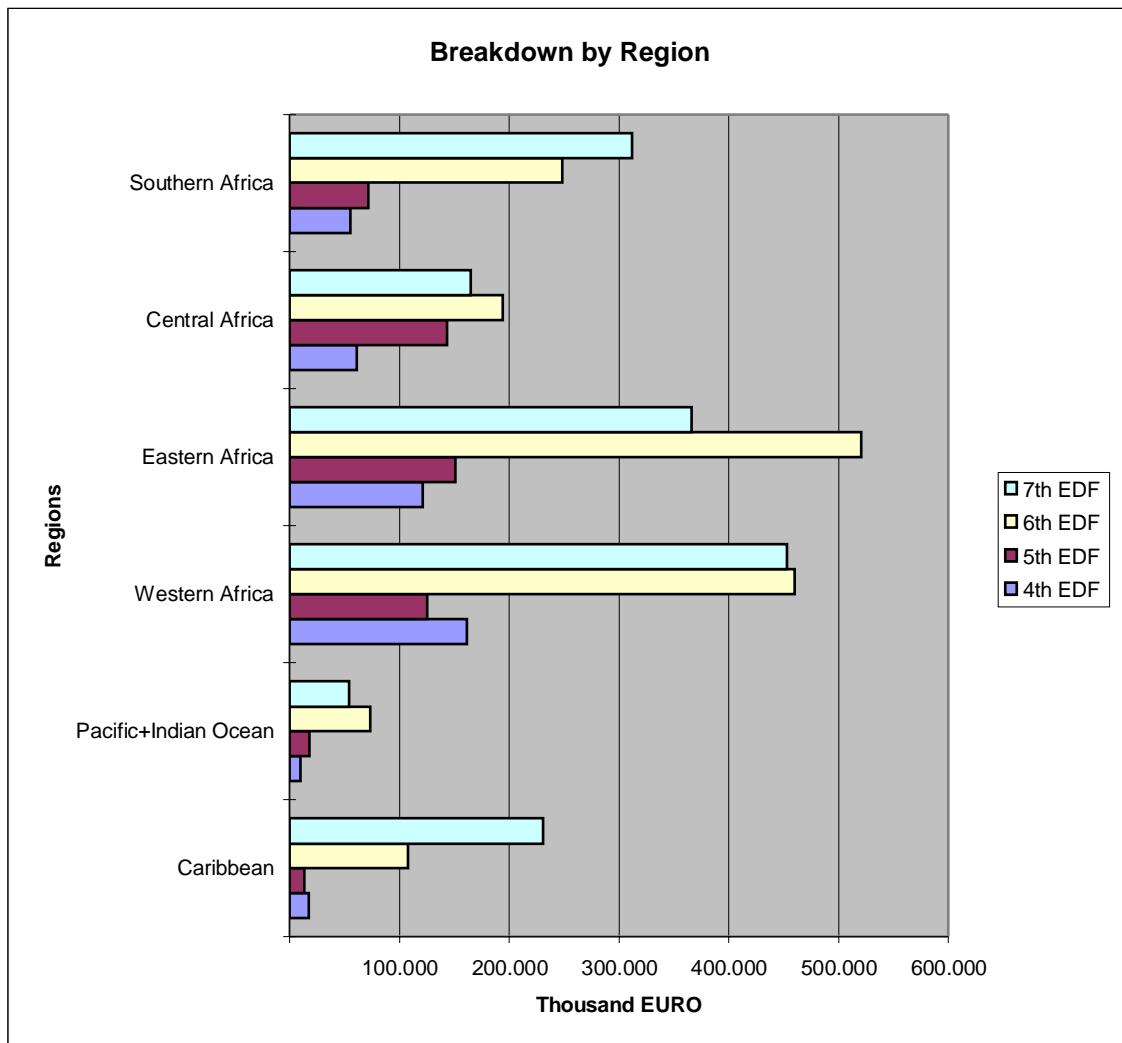
I denne meddelelse foreslås nogle overordnede rammer for, hvordan transportområdet i udviklingslandene kan bidrage effektivt til opfyldelsen af de udviklingsmål, der er fastsat i traktaten om Den Europæiske Union. Der redegøres for principperne for og indholdet i en sektorstrategi for integrering af transportområdet i de enkelte landes udviklingsstrategier og de regionale udviklingsstrategier. Det beskrives ligeledes i meddelelsen, hvordan EF kan støtte disse strategier. Meddelelsen udgør sammen med Kommissionens retningslinjer for transportsektoren, "Mod bæredygtig transportinfrastruktur – En sektorstrategi i praksis", et praktisk værktøj til vurderingen og implementeringen af programmer for bæredygtig transport. Desuden vil den sektorstrategi, der er beskrevet i meddelelsen, sikre den fornødne sammenhæng og komplementaritet mellem EF's og medlemslandenes politiske mål for og finansielle støtte til transportområdet

## Tillæg 1 - Fordelingen af midler i AVS-landene

### Regional fordeling for 4., 5., 6. og 7. EUF i EUR

	Vestindien	Stillehavsomr.+ Indiske Ocean	Vestafrika	Østafrika	Central- afrika	Sydlige Afrika
4. EUF	17 467 000	9 892 000	161 194 000	121 354 270	61 234 000	55 608 000
5. EUF	13 153 000	17 993 000	125 456 000	151 154 000	143 555 000	71 308 290
6. EUF	108 033 820	73 463 788	459 971 665	520 538 863	194 496 950	248 182 755
7. EUF	230 999 456	54 436 800	452 630 374	366 107 499	164 788 032	311 826 466

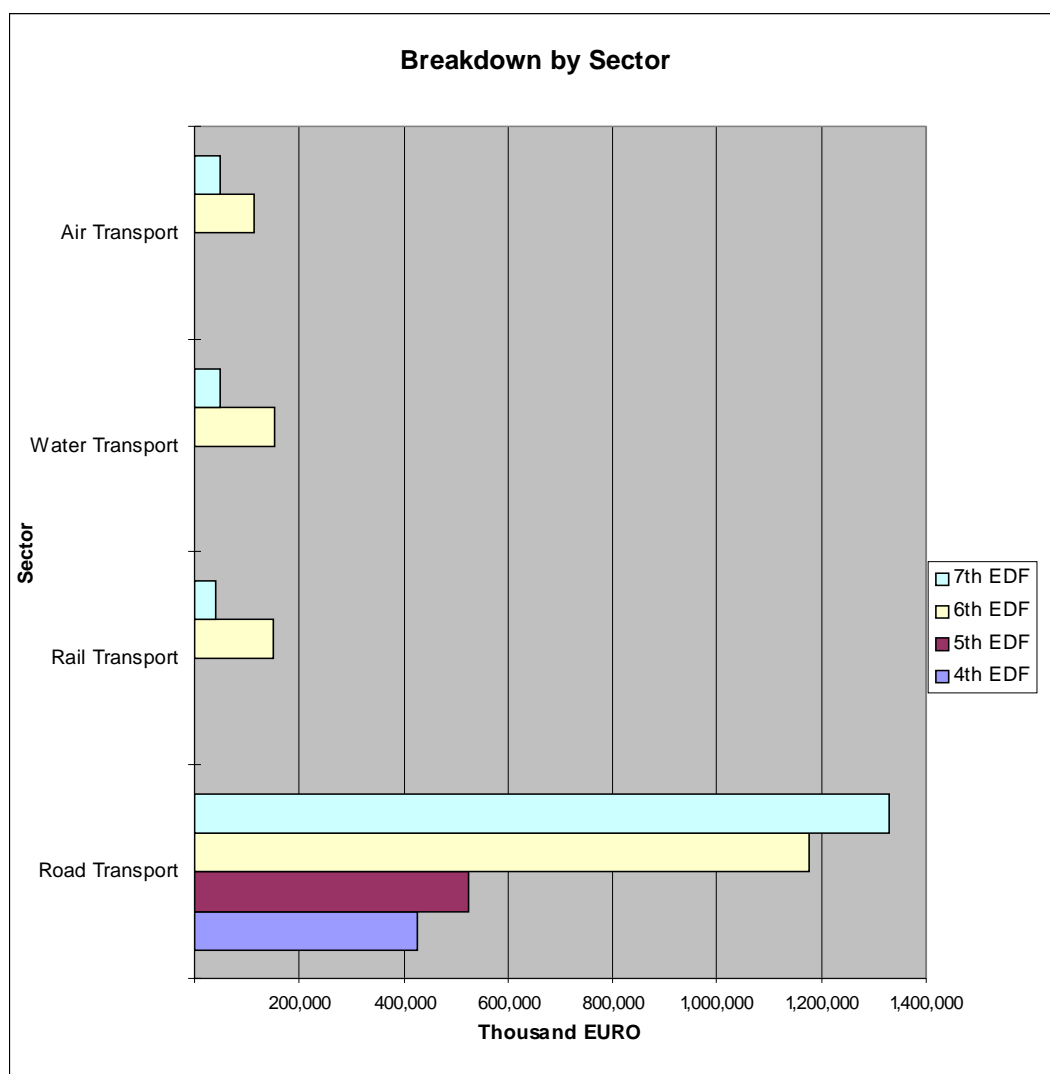
NB: For 4. og 5. EUF vedrører tallene kun vejtransport.



### Fordeling på transportformer under 4., 5., 6. og 7. EUF i EUR

	Vejtransport	Jernbane-transport	Skibstransport	Lufttransport
4. EUF	426 749 000	-	-	-
5. EUF	522 619 000	-	-	-
6. EUF	1 177 839 876	151 400 784	152 146 568	111 940 089
7. EUF	1 329 544 396	41 301 739	48 344 997	50 021 257

NB: For 4. og 5. EUF vedrører tallene kun vejtransport



## LOMÉ IV - 8. EUF 1995-2000

### TILDELINGER TIL TRANSPORTSEKTOREN

<b>NATIONALE VEJLEDENDE PROGRAM</b>	<b>NATIONALE VEJLEDENDE PROGRAM I ALT (MIO. EUR)</b>	<b>TRANSPORT I ALT (MIO. EUR)</b>
Vestafrika	1488	502
Centralafrika	410	254
Østafrika	928	499
Sydlig Afrika	975	300
Vestindien	453	93
Stillehavsområdet	133	21
Indiske Ocean	261	112
I ALT	4 648	1 781

<b>REGIONALT VEJLEDENDE PROGRAM</b>	<b>REGIONALT VEJLEDENDE PROGRAM I ALT (MIO. EUR)</b>	<b>TRANSPORT I ALT (MIO. EUR)</b>
Vestafrika	228	180
Østafrika	194	145
Centralafrika	84	55
Sydlig Afrika	121	54
Vestindien	90	36
Stillehavsområdet	35	-
Indiske Ocean	30	
I ALT	782	470

	<b>NATIONALE OG REGIONALE VEJL. PROGRAMMER I ALT (MIO. EUR)</b>	<b>TRANSPORT I ALT (MIO. EUR)</b>
Nationale og regionale vejledende programmer i alt	5 430	2 251

## Transportsektoren - 8. EUF - Nationale og regionale vejledende programmer

### VESTAFRIKA

	Sahel-landene							Vestafrikanske kyststater					Guineabugten				I ALT
	Kap Verde	Guinea Bissau	Guinea Conakry	Gambia	Mauretanien	Senegal	Sierra Leone	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Ghana	Liberia	Mali	Benin	Niger	Nigeria	Togo	
Nat. vejl. program i alt (mio. EUR)	30	47	154	28,5	77	140	111,5	180	120	130	-	189	120,5	160	-	-	<b>1487,5</b>
Transport i % af nat. vejl. program	55	50	31	20	60	16,4	30	55	-	42	-	45	55	-	-	-	
Transport (mio. EUR)	16,5	23,5	48	5,7	46,2	23	33,5	99	-	55	-	85	66,3	p.m.	-	-	<b>501,7</b>

### CENTRALAFRIKA

	Cameroun	Central afrika. Repub.	Congo (RCB)	Gabon	Ækvatorial-guinea	Tchad	Congo (CD)	I ALT
Nat. vejl. program i alt (mio. EUR)	133	102	-	33,5	-	141,5	-	<b>410</b>
Transport i % af nat. vejl. program	53	80	-	80	-	53	-	
Transport (mio. EUR)	70,5	81,6	-	26,8	-	75	-	<b>253,9</b>



## ØSTAFRIKA

	Afrikas Horn					Østafrika					I ALT
	Djibouti	Eritrea	Etiopien	Somalia	Sudan	Burundi	Kenya	Uganda	Rwanda	Tanzania	
Nat. vejl. program i alt (mio. EUR)	22	-	294	-	-	-	161	210	-	240,5	<b>928</b>
Transport i % af nat. vejl. program	60	-	68	-	-	-	31,06	55	-	50	
Transport (mio. EUR)	13,2	-	200	-	-	-	50	115,5	-	120	<b>498,7</b>

## SYDLIGE AFRIKA

	Sydlige Afrika						Toldunionen for Det Sydlige Afrika (SACU)				I ALT
	Angola	Malawi	Mozambique	Sao Tomé & Príncipe	Zambia	Zimbabwe	Botswana	Lesotho	Namibia	Swaziland	
Nat. vejl. program i alt (mio. EUR)	167	174	214,5	9,5	138	110	38	43	52	29	<b>975</b>
Transport i % af nat. vejl. program	70	40	39	75	-	-	-	45	4,88	-	
Transport (mio. EUR)	117	69,6	84	7,1	-	-	-	19	2,54	-	<b>299,24</b>

## VESTINDIEN

	Nordlige Vestindien					Sydlige Vestindien										I ALT
	Baha- mas	Belize	Haiti	Jamaica	Domini- kanske Rep.	Antigua & Barbuda	Barba- dos	Domini- ca	Grena- da	Guyana	St. Kitts & Nevis	St. Lucia	St.Vin- cent & Grenad.	Suri- nam	Trinidad & Tobago	
Nat. vejl. program i alt (mio. EUR)	4,5	9,5	148	60	106	4,5	7	6,5	6,5	32	3	6	6	32,5	21	<b>453</b>
Transport i % af nat. vejl. program	100	53	32	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	65	-	
Transport (mio. EUR)	4,5	5	47,36	15	-	-	-	-	-	p.m.	-	-	-	21	-	<b>92,86</b>

## STILLEHAVSOMRÅDET

	Fiji	Kiribati	Papua Ny Guinea.	Salom.- øerne	Vest- samoa	Tonga	Tuvalu	Vanuatu	I ALT
Nat. vejl. program i alt (mio. EUR)	25,5	8,5	50	19	11,5	7	1,9	9,5	<b>132,9</b>
Transport i % af nat. vejl. program	-	-	-	55	95	-	-	-	
Transport (mio. EUR)	-	-	-	10,45	11	-	-	-	<b>21,45</b>

## INDISKE OCEAN

	Comorerne	Madagaskar	Mauritius	Seychellerne	I ALT
Nat. vejl. program i alt (mio. EUR)	27,5	188,5	39,5	5,5	<b>261</b>
Transport i % af nat. vejl. program	50	50	10	-	
Transport (mio. EUR)	13,7	94,2	4	-	<b>111,9</b>

## **Tillæg 2 - Medlemslandes bistand til transportsektoren**

I dette tillæg beskrives kort flere medlemslandes bistand til transportsektoren. Det bygger på forskelligt skriftligt materiale og må ikke opfattes som en officiel redegørelse fra de enkelte medlemslande.

Østrig, Danmark, Frankrig, Tyskland, Italien, Sverige og Storbritannien er via deres bilaterale bistandsprogrammer de største donorer i transportsektoren. Bistanden fra Nederlandene er noget mindre, men fokuserer på en sektorpolitik med særlig vægt på ikke-motoriseret transport i byområder og landdistrikter samt transport ad indre vandveje.

### **Østrig**

Østrigs transportstrategi fokuserer på godstransport og personbefordring for at imødekomme samfundets sociale og økonomiske behov. I denne strategi har projekter, som bidrager til at bekæmpe fattigdommen, første prioritet. Den østrigske bistand til transportområdet dækker derfor både motoriserede og ikke-motoriserede transportsystemer.

Østrigs aktiviteter i transportsektoren bygger på:

- behovsorienterede løsningsmodeller, som kræver aktiv medvirken af det omgivende samfund
- en bredere social og miljømæssig vurdering af transportens virkninger og betydning for lokalsamfundene og
- krav om, at partnerlandene følger brugerbetalingsprincippet i forbindelse med vedligeholdelsen af transportsystemer.

### **Danmark**

Danmarks bistand til transportområdet er ved at blive lagt om i overensstemmelse med udviklingsmålsætningerne i redegørelsen fra 1994 om strategien for dansk udviklingsbistand frem til år 2000 (Strategi 2000). Det vigtigste mål for transportsektoren er derfor at medvirke til at nedbringe fattigdommen ved at give de fattige (både mænd og kvinder) bedre mulighed for at deltage i samfundets sociale og økonomiske udvikling. Denne imødekommelse af samfundets transportbehov kræver miljøkonsekvensanalyser, ligelig fordeling af goderne mellem mænd og kvinder og øget deltagelse fra samfundets side i beslutningstagningen.

Danmark har valgt transporten som et vigtigt indsatsområde i flere af sine bistandsprogrammer over for individuelle udviklingslande. Selv om Danmark er i færd med at udvikle sin strategi for støtte til alle transportformer, fokuseres der i særlig grad på vejinfrastruktur lige fra hovedveje til markveje og stier. Den finansielle og faglige bistand har således til formål at sikre:

- bedre transportsystemer for at imødekomme økonomiske og sociale behov
- repræsentativ deltagelse fra samfundets side i beslutningstagningen omkring transportløsninger og i forvaltningen af finansielle midler (forbundet med den fornødne åbenhed)
- en netværksbaseret strategi for infrastrukturplanlægning og optimering af udbyttet af finansielle investeringer

- integrering af miljømæssige og sociale og kulturelle problemstillinger i transportplanlægningen og -implementeringen
- udvikling og vedligeholdelse af transportinfrastruktur under hensyntagen til budgetmæssige begrænsninger
- en forretningsmæssig indfaldsvinkel til reformer og styrkelse af transportselskaberne.

## **Frankrig**

Frankrigs bistand til transportsektoren tager sigte på at bidrage effektivt til den økonomiske og sociale udvikling. I sin støtte til denne overordnede målsætning lægger Frankrig vægt på en god og fornuftig forvaltning, som resulterer i effektive transportoperationer, beskytter investeringer i infrastruktur og materiel og sikrer, at transporten indpasses i den overordnede strategi for opnåelse af bæredygtig udvikling. Det kræver, at Frankrig yder støtte til mange reformer, som primært tager sigte på følgende:

- transporten skal imødekomme behovene i de økonomiske og sociale sektorer effektivt
- der skal etableres en meningsfuld dialog med myndighederne og det civile samfund i partnerlandene og med andre donororganisationer for at optimere bistanden og koordineringen af ressourcerne
- lovgivning og regler skal ændres for at omdanne transportmonopoler til forretningsbaserede enheder, som fremmer udviklingen i stedet for at hindre den
- der skal tages højde for miljømæssige og sociale spørgsmål i relation til bæredygtig udvikling.

På dette grundlag har Frankrig centreret sin bistand til by-, luft-, vej-, jernbane- og skibstransport omkring følgende:

- tilvejebringelse af økonomisk overkommelig transport for alle befolkningsgrupper i byområder for at bidrage til en effektiv økonomisk udvikling i større og mindre byer
- forbedring af sikkerheden ved lufttransport
- optimering af brugen af vejtransportsystemer, bedre trafikafvikling og flere midler til vedligeholdelse via brugerbetaling
- bestræbelser på at gøre jernbaneselskaber mere forretningsbaserede gennem koncessionsordninger og
- omstrukturering af havnemyndigheder med monopolstilling for at give brugerne bedre havnetjenester.

Frankrig støtter aktivt koordineringen mellem donorerne indbyrdes og med modtagerlandene inden for transportsektoren som en afgørende forudsætning for at skabe bæredygtige transportsystemer, der kan bidrage til den økonomiske og sociale udvikling.

## **Tyskland**

Tysklands udviklingssamarbejde tager sigte på at opnå strukturændringer i partnerlandene for at forbedre de politiske, sociale, miljømæssige og økonomiske forhold. Det gælder også for støtten til transportsektoren. Hovedmålsætningerne for støtten til transportsektoren er at skabe bedre adgang til varer og tjenesteydelser og forbedre menneskers mobilitet og samtidig mindske de negative konsekvenser for samfundet som helhed i form af f.eks. forurenende

emissioner og ulykker. Opfyldelsen af disse målsætninger bidrager til at udvikle regioner og byer og nedbringe de økonomiske omkostninger ved transporten og dermed også til at forøge den samlede produktion og skabe velstand i samfundet.

Problemet i relation til alle foranstaltninger i transportsektoren er at opnå bæredygtighed, dvs. at opfylde samfundets mobilitetsbehov og samtidig tage hensyn til økonomisk levedygtighed, social ligevægt og miljøet. De grundlæggende principper for bistanden til transportområdet er derfor følgende:

- en integreret transportsektorpolitik og planlægning, der dækker alle transportformer og alle transportmidler og samspillet mellem dem, og som indebærer koordinering med andre sektorpolitikker, f.eks. den økonomiske politik, skattepolitikken, socialpolitikken og miljøpolitikken samt byplanlægning, arealanvendelse m.m.
- fokus på effektiv vedligeholdelse og optimal udnyttelse af eksisterende transportsystemer
- brugerbetalingsprincippet: brugerne skal på længere sigt betale de fulde omkostninger ved deres transportrelaterede ressourceforbrug
- imødekommelse af de fattige befolkningsgrupper og kvindernes specifikke mobilitetsbehov i form af ikke-motoriseret og offentlig transport, arbejdskraftintensive bygge-, anlægs- og vedligeholdelsesarbejder m.m.
- øget inddragelse af brugere og andre, der berøres af transportrelaterede foranstaltninger, i beslutningstagningen
- anvendelse af kommercielle principper i de tilfælde, hvor transportsystemernes karakter af ”offentlige goder” er dominerende, og maksimal mobilisering af potentialet i den private sektor til finansiering, levering og forvaltning af transportinfrastruktur (planlægning, bygge- og anlægsarbejder og vedligeholdelse)
- sikring af konkurrence på markedet for transporttjenester med et minimum af regulering for at tilgodese almenvellets interesser og privatisering af transporttjenester i fornødent omfang
- en helt klar og entydig fastlæggelse af ansvarsområder og, hvor det er muligt, decentralisering af opgaver og beslutningstagning, herunder også beslutninger om budgetbevillinger, dvs. at centraladministrationen inddrages kun i de tilfælde, hvor underordnede lokale enheder eller private virksomheder (endnu) ikke er i stand til selv at løse problemerne (nærhedsprincippet)
- nedbringelse af risikoen for trafikulykker og
- afhjælpning af transportens miljøskadelige virkninger både lokalt (luftforurening, støj, flora og fauna m.m.) og globalt (klimaforandring).

### Støtte til transportområdet i de enkelte regioner (i tusinde DEM)

	Afrika	Asien*	Latinamerika	Europa**	I alt
1975-79	1 175 000	373 000	92 000	6 500	1 646 500
1980-84	2 135 000	713 000	140 000	16 000	3 004 000
1985-89	1 468 000	385 000	61 000	102 000	2 016 000
1990-94	1 265 000	1 260 000	101 000	60 000	2 686 000
1995-99	875 000	1 065 000	211 000	112 000	2 263 000

Tallene omfatter både finansielt og fagligt samarbejde; de endelige tal for 1999 foreligger endnu ikke.

\* Centralasien og Stillehavsområdet

\*\* Tidl. USSR, Tyrkiet, Balkan og landene i det tidligere Jugoslavien.

### Støtte til de enkelte transportformer

Sektor	Finansielt samarbejde		Fagligt samarbejde	
Transportpolitik og administration	505 000	11%	122 500	30%
Veje	1 857 000	41%	186 500	46%
Jernbaner	1 636 000	36%	58 250	14%
Havne/skibe	382 500	8%	16 250	4%
Lufttransport	162 500	4%	21 000	5%

Tallene omfatter projekter fra 1990 og til dato; de endelige tal for 1999 foreligger endnu ikke.

### Italien

Italiens aktive støtte til transportinfrastruktur tager sigte på at bidrage til den økonomiske og sociale udvikling i alle udviklingslande. For at opfylde denne generelle målsætning prioriterer Italien de mindst udviklede lande med fokus på vej- og jernbaneinfrastruktur i de afrikanske lande syd for Sahara.

### Støtte til transportområdet i de enkelte regioner (i tusinde ITL)

	Afrika	Asien	Latin-amerika	Middelhavsområdet	Europa**	I alt
1980-85	220 859 000	1 995 000	4 783 000*	23 232 000	-	251 869 000
1986-90	494 314 000	120 876 000	174 409 000*	14 886 000	-	804 485 000
1991-95	176 362 000	-	37 103 000	60 419 000	35 800 000	308 684 000
1996-99	73 360 000	-	31 627 000	-	-	104 987 000

\* Latinamerika inkl. Costa Rica

\*\* Albanien og tidl. Jugoslavien

## Støtte til de enkelte transportformer (i tusinde ITL)

Transportform	Afrika	Asien	Latin-amerika	Middelhavsområdet	I alt
Veje	469 284 000	66 904 000	1 403 000	60 627 000	598 218 000
Jernbaner	309 396 000	27 644 000	169 950 000	13 872 000	520 862 000
Havne/skibe	136 218 000	-	156 000	13 800 000	150 174 000
Lufttransport	49 997 000	28 323 000	76 413 000	11 238 000	165 971 000
I alt	964 895 000	122 871 000	247 922 000	99 537 000	1 435 225 000

### Sverige

Sveriges strategi på transportområdet går ud på at imødekomme den fattige befolknings behov i landdistrikter og byområder. Denne strategi supplerer Sveriges overordnede udviklingsmål, som er at forbedre levevilkårene for den fattige befolkning i de fattigste lande. Sverige mener, at en af forudsætningerne for opfyldelsen af dette mål er velfungerende transportsystemer. I bestræbelserne på at etablere bæredygtige transportsystemer lægger Sverige vægt på to vigtige tværgående temaer, nemlig ligestilling mellem mænd og kvinder og afbødning af transportens miljøskadelige virkninger.

Sveriges finansielle bistand til transportsektoren fokuserer primært på landene i det østlige og sydlige Afrika og nogle få lande i det sydlige Asien. I disse lande er de vigtigste aktiviteter i forbindelse med svensk bistand til transportområdet følgende:

- bestræbelser på at decentralisere beslutningsprocessen og give det civile samfund øget vægt i myndighedernes beslutningstagning samt at lade staten koncentrere sig om den regeludstedende funktion i relation til transport
- styrkelse af transportselskabernes kapacitet i forbindelse med en omstruktureringsproces med henblik på at forbedre forvaltningen af vej- og jernbanesystemer
- revision af lovgivning og regler for at forenkle formaliteterne omkring levering af transporttjenester og åbne op for konkurrence
- sikring af tilstrækkelige finansielle midler til transportsystemernes vedligeholdelse og drift
- fokus på istandsættelse og vedligeholdelse af veje i landdistrikterne og i særlige tilfælde også hovedveje
- tilskyndelse til at anvende hensigtsmæssig teknologi, især arbejdskraftintensive metoder til vejbygning og -vedligeholdelse samt ikke-motoriseret transport og lavteknologisk infrastruktur for transport i landdistrikter
- udvikling af metoder til at forbedre færdselssikkerheden og nedbringe antallet af ulykker samt foranstaltninger, der skal afbøde transportens miljøskadelige virkninger
- støtte til regional integration på transportområdet gennem intermodale transportkorridorer, der forbinder indlandsstater med regionale og internationale markeder.

I forbindelse med alle disse aktiviteter prioriterer Sverige koordineringen mellem partnerlande, Europa-Kommissionen, Verdensbanken og andre donorer særdeles højt.

### Støtte til transportområdet i de enkelte regioner (i tusinde SEK)

	Afrika	Asien	Middelhavs- området	I alt
1975-79	162 700	-	-	162 700
1980-84	351 100	98 700	59 600	509 400
1985-89	583 200	180 100	-	763 300
1990-94	976 700	241 200	-	1 217 900
1995-99	513 000	461 000	-	974 000

### Støtte til de enkelte transportformer (i tusinde SEK)

Sektor	Afrika	Asien	Middelhavs- området	I alt
Institutionel støtte	463 200	108 200	-	571 400
Veje	1 104 500	752 700	-	1 857 200
Jernbaner	569 900	80 000	-	649 900
Havne/skibe	363 000	40 100	59 600	462 700
Lufttransport	86 100	-	-	86 100
I alt	2 586 700	981 000	59 600	3 627 300

### Storbritannien

Storbritanniens bistand til transportsektoren skal underbygge indsatsen mod fattigdom, således som det er skitseret i den britiske hvidbog om international udvikling med titlen "Eliminating World Poverty: A Challenge for the 21<sup>st</sup> Century". Hovedformålet med bistanden til transportsektoren skal derfor være at forbedre levevilkårene for den fattige befolkning ved at hjælpe med til at imødekomme dens behov for fysisk adgang og transport på en bæredygtig måde. Imødekommelsen af disse behov forudsætter støtte til økonomisk vækst, som kommer de fattige til gode, gennem bistand til effektiv drift af transportsektoren på nationalt og lokalt plan. Andre initiativer, der dækker hele sektoren, især "Sustainable Livelihoods" og "Private Investment in Infrastructure", tager direkte sigte på problemerne i relation til fysisk adgang og transport i forbindelse med andre investeringer i landdistrikter og byområder.

Imødekommelse af basale adgangs- og transportbehov er ensbetydende med øget fokus på de enkelte husstande og lokalsamfundene i bestræbelserne på at forbedre levevilkårene for den fattige befolkning. Det forudsætter en bred sektorstrategi med deltagelse af alle berørte parter og koordinering med andre donorer og udviklingslande for at afdække god praksis til brug i bilaterale programmer.

Støtten til en vækst, som kommer især de fattige til gode, tager direkte sigte på effektiv forvaltning af transportsektoren med vægt på bedre vedligeholdelse af infrastruktur og drift af de dertil knyttede tjenester. Det forudsætter kraftig fokus på effektiv vedligeholdelse af vejnet, støtte til institutionelle ordninger, som kan bidrage til at sikre systemerne, og kontinuitet i den finansielle bistand for at sikre bæredygtigheden.



Den britiske bilaterale bistand skal styrke kapaciteten på lokalt og nationalt plan gennem fagligt samarbejde, om muligt kombineret med bistand fra Europa-Kommissionen, Verdensbanken og andre donorer. Desuden vil Storbritannien fortsætte sit "Engineering Knowledge and Research programme", som bidrager til den internationale viden om transport og underbygger de bilaterale programmer.

## **Bibliografi**

How European Aid Works – A Comparison of Management Systems and Effectiveness – Cox, Healey, Koning – Overseas Development Institute 1997

Traktaten om Den Europæiske Union

Fjerde AVS/EF-konvention (Lomé-konvention IV)

Grønbog om EU-AVS-samarbejdets udformning på tærsklen til det 21. århundrede – Europa-Kommissionen 1997

Evaluering af EUF-projekter og -programmer i transportsektoren – Resultater, konklusioner og anbefalinger – Generaldirektoratet for Udvikling, marts 1995

Retningslinjer for transportsektoren – Mod bæredygtig transportinfrastruktur - En sektorstrategi i praksis – Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Udvikling, juli 1996

Den Paritetiske AVS/EU-Forsamling - beslutning om infrastruktur af 28. september 1998 – AVS/EU 1494/95/A/endelig udg.

Meddelelse om Europa-Middelhavspartnerskabet i transportsektoren – KOM (1998) 7 endelig udg. af 16. januar 1998

Meddelelse om liberalisering af skibsfarten i Vest- og Centralafrika og om målene for EF's udviklingspolitik – KOM(97) af 11. februar 1997

Meddelelse om videnskabelig og teknologisk forskning – Et strategisk element i Den Europæiske Unions samarbejde med udviklingslandene – KOM (97) 174 endelig udg. af 25. april 1997

Arbejdsrapport fra Kommissionens tjenestegrene om menneskelig og social udvikling og Den Europæiske Unions udviklingssamarbejde - oktober 1996

Arbejdsrapport fra Kommissionens tjenestegrene om perspektiverne for regionalt samarbejde – juli 1997

Udkast til Kommissionens meddelelse om EF-støtte til udvikling af den private sektor i AVS-landene – november 1997

Kommissionens meddelelse om udfordringer i partnerskabet mellem Den Europæiske Union og AVS-staterne: Demokratiets og retsstatens principper, menneskerettigheder og god regeringsførelse – KOM(98) 146 endelig udg.

Arbejdsrapport fra Kommissionens tjenestegrene – Det Europæiske Fællesskabs Udviklingspolitik – februar 2000

World Development Report 1994 – Infrastructure for Development – Verdensbanken.