

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

لجنة الاتحاد الأفريقي الفنية المتخصصة للنقل والبنية
التحتية العابرة للقارة والأقاليم والطاقة والسياحة
الدورة العادية الأولى
لومي، توجو، 13-17 مارس 2017

التقرير المرحلي عن تنفيذ خطط العمل الخاصة بالنقل

مقدمة

1. اعتمد مؤتمر الوزراء الأفريقيين المسؤولين عن النقل خطط عمل مفوضية الاتحاد الأفريقي المعمول بها حاليا للقطاعات الفرعية للنقل (الوسائط) وذلك في ملابو، جمهورية غينيا الاستوائية في أبريل 2014، وهي حول: الطيران المدني/النقل الجوي، النقل بالسكك الحديدية والنقل البحري والنقل البري. وقد تم بعد ذلك صياغة خطط العمل للفترة من 2015 إلى 2017 لتحل محل الخطط السابقة التي اعتمدت في لواندا، أنجولا في نوفمبر 2011.
2. كان الهدف الرئيسي من برنامج النقل للاتحاد الأفريقي هو تسهيل بناء شبكة على نطاق القارة لبنية تحتية متكاملة صالحة لكافة الأحوال الجوية. ويهدف البرنامج أيضا إلى التأكد من أن قطاع النقل سيساهم في تحقيق تطلعات أجندة 2063 للاتحاد الأفريقي. ومن ناحية أخرى، أدرج هذا الهدف في برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا الذي يغطي قطاعات النقل والطاقة وتكنولوجيا الاتصالات والمعلومات والموارد المائية العابرة للحدود.
3. سعيا إلى تحقيق هذا الهدف، شرعت المفوضية من خلال إدارة البنية التحتية والطاقة في اتخاذ التدابير أو الاضطلاع بالمهام الرئيسية التالية:
 1. مواءمة السياسات القطاعية والمعايير والنظم؛
 2. تسهيل تطوير البنية التحتية في ممرات النقل الإقليمية الكبرى؛
 3. مواءمة أنشطة الإدارة مع أجندة 2063 وتطلعاتها.
 4. رصد وتيسير تنفيذ السياسات والاستراتيجيات ومشاريع البنية التحتية الرئيسية الخاصة بتكامل القارة مع التركيز بصفة خاصة على المشاريع الرائدة للنقل الواردة في أجندة 2063.
4. في عملية تنفيذ خطط العمل المذكورة، تتولى مفوضية الاتحاد الأفريقي مهمة القيادة الكاملة ودور التنسيق. وتشمل العناصر الفاعلة الأخرى في هذا الصدد، وكالة التخطيط والتنسيق للنيباد، المجموعات الاقتصادية الإقليمية، المؤسسات المتخصصة والدول الأعضاء. كما يوفر الشركاء الدعم الفني والمالي بما في ذلك البنك الأفريقي للتنمية، لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا وسائر وكالات الأمم المتحدة الأخرى، فضلا عن غيرها من الشركاء الرئيسيون وخاصة الاتحاد الأوروبي، ووكالة التعاون الألمانية والبنك الدولي.
5. يركز هذا التقرير على الوضع الحالي لتنفيذ تلك الأنشطة التي تلعب مفوضية الاتحاد الأفريقي فيها دورا قياديا وتلك التي تخضع لقيادة المؤسسات الأخرى التي تم الإبلاغ عن أوضاعها. ويسلط الجزء السردى من التقرير الضوء على الأنشطة الرئيسية التي تضطلع بها إدارة البنية التحتية والطاقة لمفوضية الاتحاد الأفريقي كما يرد في خطط العمل المرفقة الوضع بالنسبة لكل نشاط علي وجه التحديد.

1- مواءمة سياسات النقل

6. كان اقتصاد أفريقيا ينمو بمعدل أسرع طوال السنوات الـ 50 الماضية. وقد تجاوز هذا النمو في الآونة الأخيرة آسيا من حيث النمو الاقتصادي. ومع ذلك، تواجه القارة تحديات في تطوير البنية التحتية للنقل وخدمات النقل. وإلى جانب التحديات القائمة، يواجه النقل الأفريقي كذلك تحديات جديدة تتمثل في التحضر السريع والحاجة إلى إقامة بنية تحتية مرنة وملائمة للمناخ وتطوير المدن الذكية للمناخ والممرات الذكية واستخدام تكنولوجيات جديدة لتعزيز نظام نقل فعال في أفريقيا. وتمشيا مع السياسات المحددة في أجندة 2063، يتوخى الاتحاد الأفريقي أن تحقق رؤية النقل الأهداف التالية على المدى الطويل:
 - (1) خفض التكاليف اللوجستية لجميع وسائط النقل؛
 - (2) تحسين وتوسيع نطاق الاتصالات الإقليمية؛
 - (3) تعزيز وسائل النقل الآمنة والمضمونة التي تحمي السلع والحياة وأسباب الرزق للسكان؛
 - (4) تعزيز البنية التحتية والخدمات المستدامة والملائمة للبيئة والمجتمعات؛

- (5) تحسين الإدارة العامة لهذا القطاع، من خلال وضع أنظمة فعالة وتنفيذها مع السماح للمنافسة العادلة داخل وبين وسائط النقل؛
- (6) تعزيز صناعة النقل التي تدعم خلق فرص العمل المستدامة؛
- (7) ضمان وصول المجتمعات الريفية والنائية إلى البنية التحتية الأساسية للنقل من أجل تعزيز التنمية الاجتماعية والاقتصادية فيها؛
- (8) تحسين وفرة وإدارة أنظمة المواصلات العامة المتكاملة ذات الفعالية في استخدام الطاقة في المناطق الحضرية.

7. وفي هذا الصدد، شرعت خلال الفترة التي يغطيها التقرير، إدارة البنية التحتية والطاقة في دراسات لصياغة إطار جديد ومتسق لسياسة النقل الأفريقية. ويتعين على إطار السياسة هذا أن يحقق، من جملة اعتبارات أخرى، التكامل القاري والإقليمي؛ وتلبية الطلب على النقل في المستقبل، ودعم الأعمال الأفريقية من خلال نظم لوجستية سهلة وسلسة وتوفير نظام نقل آمن ومضمون يتكيف مع المناخ. يتم تمويل هذا العمل في إطار برنامج بناء القدرات لصندوق التنمية الأوروبي العاشر لبرنامج بناء القدرات حول "دعم تطوير قطاع النقل في أفريقيا" المقدم إلى إدارة البنية التحتية والطاقة لمفوضية الاتحاد الأفريقي لمواءمة سياسات النقل وتطوير قطاع خدمات النقل ودعم خطة العمل ذات الأولوية لتطوير البنية التحتية في أفريقيا للبدء في تنفيذ أنشطة الممرات الذكية. وقد تم حتى يومنا هذا تنظيم ثلاثة (3) ورش عمل لاستعراض التقدم المحرز في المشروع. وسوف يتم في وقت لاحق تقديم ورقة السياسة النهائية إلى الدول الأعضاء لبحثها واعتمادها.

2- النقل الجوي/الطيران المدني

8. خلال الفترة التي يغطيها التقرير، شهدت القارة زيادة في عدد شركات الطيران منخفضة التكلفة، واندماج شركات طيران، وتحسين الترابط ومنح الحرية الخامسة لرحلات الطيران، وإفلاس شركات الطيران الصغيرة، وبدء عمليات شركات جديدة، ودخول شركات طيران جديدة، وإقامة شراكات استراتيجية بين الخطوط الجوية الأفريقية، وإصلاح مطارات وتوسيعها أو بناء أخرى جديدة، والاستثمار في مرافق الملاحة الجوية والمعدات والاستثمار في تجديد الأساطيل، وتدريب المهنيين في مجال الطيران وإعادة تدريبهم إلخ ... من جهة وانتشار متزايد لشركات الطيران الأجنبية في الأسواق الأفريقية من جهة أخرى.
9. شاركت اللجنة الأفريقية للطيران المدني والدول الأعضاء الأفريقية في المؤتمر العام الـ 39 لمنظمة الطيران المدني الدولي حيث توصل المؤتمر العام إلى نتيجتين رئيسيتين حول الطيران والبيئة - (أ) التوافق التاريخي في قرار المؤتمر الخاص بمشروع التدابير العالمية القائمة على السوق و (ب) الاعتراف بالإنجازات الهامة التي حققتها منظمة الطيران المدني الدولي في مساعدة الدول على تطوير خطط العمل الحكومية حول الحد من انبعاثات CO2. وقدمت حتى الآن 22 دولة أفريقية خطط عملها في هذا الشأن إلى منظمة الطيران المدني الدولي.

أولاً- السياسة الأفريقية للطيران المدني (الافكاك)

10. تم الاضطلاع بالأنشطة التالية ذات الصلة بالسياسة الأفريقية للطيران المدني. وفي مجال النقل الجوي، تعمل مفوضية الاتحاد الأفريقي حالياً، بالتعاون مع " اللجنة الأفريقية للطيران المدني لتنفيذ السياسة القارية. وتتمثل إحدى المشاكل الرئيسية التي تؤثر على النقل الجوي في أفريقيا على النحو المبين في السياسة الأفريقية للطيران المدني في السجل الرديء لسلامة الطيران. وسعياً لمعالجة هذه المشكلة، تعمل اللجنة الأفريقية للطيران المدني "علي تقديم تسهيلات إلى الدول الأعضاء ورصد تصرفاتها فيما يتعلق بالامتثال لأهداف أبوجا لسلامة الطيران التي اعتمدت في أبوجا في 2012 وأقرتها بعد ذلك قمة الاتحاد الأفريقي في 2013. وقد انتهت صلاحية بعض هذه الأهداف بينما تنتهي صلاحية بعضها في 2017. وبناء ذلك، توصي كل من

مفوضية الاتحاد الأفريقي "واللجنة الأفريقية للطيران المدني" بضرورة مراجعة الأهداف الحالية التي تنتهي صلاحيتها في 2017 للفترة المقبلة.

11. تنفيذًا لسلامة الطيران في إطار السياسة الأفريقية للطيران المدني، تقوم اللجنة الأفريقية للطيران المدني بالاشتراك مع منظمة الطيران المدني الدولي بإدارة نظام تفتيش تعاوني لمنطقة المحيط الهندي وأفريقيا من أجل مساعدة الدول الأفريقية مع التركيز على وإعطاء الأولوية للدول التي تم تحديدها لأنها تتسم بقدر كبير من مخاوف الأمان. وعلى الصعيد الإقليمي، تقوم المنظمات الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة بأعمال مماثلة للتأكد من تنفيذ السياسة الأفريقية للطيران المدني على نحو فعال.

12. يقوم اتحاد النقل الجوي الدولي كذلك ببذل الجهود مع الاتحاد الأفريقي في تنفيذ إعلان أبوجا وخطة العمل والأهداف حول سلامة الطيران في أفريقيا. ويجدر بالذكر أن اتحاد النقل الجوي الدولي ملتزم بمواصلة التركيز على النهج التعاوني بين كل من اتحاد النقل الجوي الدولي، ومنظمة الطيران المدني الدولي واتحاد شركات الطيران الأفريقية لبناء المهارات ومساعدة شركات الطيران الأفريقية في الحصول على شهادة برنامج البرنامج التشغيلي للرقابة على سلامة الطيران التابع لاتحاد النقل الجوي الدولي. وفي يوليو 2016، وقعت مفوضية الاتحاد الأفريقي واتحاد النقل الجوي الدولي على مذكرة تفاهم للتعاون.

13. من خلال الجهود المشتركة بين المؤسسات، تشهد القارة في الوقت الراهن تحسناً كبيراً في مستويات السلامة مما يوحي بأن نتائج تنفيذ أهداف أبوجا مشجعة. وبصفة عامة، حصلت اثنتان وعشرون (22) دولة على درجة التنفيذ الفعال للرقابة على سلامة الطيران لاتحاد النقل الجوي الدولي حتي أبريل 2016. بينما حصلت أربعة عشر (14) دولة لمنطقة المحيط الهندي وأفريقيا على درجة $EI=30\%$ من المتوسط العالمي الحالي البالغ 62.87%. ومن ناحية أخرى، انخفضت نسبة الدول أو شركات الطيران على سجل الاتحاد الأوروبي في مجال سلامة الطيران.

14. في أبريل عام 2016، نظمت مفوضية الاتحاد الأفريقي بالتعاون المشترك مع اللجنة الأفريقية للطيران المدني ومنظمة الطيران المدني الدولي وجمهورية ناميبيا، المؤتمر الوزاري حول أمن الطيران وتسهيله في أفريقيا، وذلك في ويندهوك، ناميبيا. وتضمنت نتائج الاجتماع الوزاري إعلاناً وأهدافاً حول أمن الطيران وتسهيله. ومن المتوقع أن يتم تنفيذ الأهداف المذكورة من قبل جميع الدول الأعضاء في مجموعة منطقة المحيط الهندي. وأوصي المؤتمر كذلك أمانة الخطة الإقليمية الشاملة لتنفيذ أمن الطيران وتسهيله في أفريقيا بالتوصل إلى تحديد طرق تنفيذ التوصيات والمقررات الصادرة عن مؤتمر الوزراء. وسوف يتم عرض الاعلان الوزاري وأهداف أمن الطيران وتسهيله علي اللجنة الفنية المتخصصة لاعتمادهما.

ثانياً- شراكة الاتحاد الأفريقي والاتحاد الأوروبي في مجال الطيران

15. تم إطلاق مشروع دعم تطبيقات القطاع الفرعي وخدمات الأقمار الصناعية للنقل الجوي في أفريقيا، الذي يتألف من ثلاثة عناصر (السلامة والأمن وتطبيقات خدمات الأقمار الصناعية في أفريقيا)، في 2012 وانتهت صلاحيته في 2015، بتمويل من صندوق التمويل الأوروبي العاشر لشراكة أفريقيا-الاتحاد الأوروبي في مجال البنية التحتية. وكان الهدف الرئيسي من هذا المشروع هو بناء القدرات في الدول والمجموعات الاقتصادية الإقليمية في المجالات المذكورة. وقد عقد العنصر الخاص بتطبيقات خدمات الأقمار الصناعية في أفريقيا حتى الآن ثلاث جلسات عمل لبناء القدرات في مجال نظام التعزيز القائم على الأقمار الصناعية وتركزت هذه الجلسات على إصدار الرخص، والشهادات والمسؤوليات من خلال تدريب أربعين (40) مهنيًا أفريقيًا من ثلاثة عشرة (13) دولة أفريقية وإحدى عشرة (11) مؤسسة أفريقية منها أربعة (4) مجموعات اقتصادية إقليمية. وفي إطار هذا المشروع، درب مركز الفيزياء النظرية في تريسترا بإيطاليا ثلاثة وعشرين مهنيًا أفريقيًا في 2015، تم تعيين عشرة منهم للعمل في مكتب المشروع المشترك لخدمات الملاحة الفضائية لإقليم أفريقيا في داكار، السنغال.

16. تم تحديد التعاون الحالي القائم بين الاتحاد الأفريقي والاتحاد الأوروبي في الاستراتيجية المشتركة بين أفريقيا والاتحاد الأوروبي وخارطة الطريق للشراكة الاستراتيجية بين الاتحاد الأوروبي وأفريقيا التي اعتمدت خلال

القمة الرابعة بين أفريقيا والاتحاد الأوروبي المنعقدة في بروكسل، في ابريل 2014. وتغطي خارطة الطريق الفترة من 2014-2017. وقد وافقت القمة على أن تركز عملية تنفيذ الاستراتيجية المشتركة على أربعة أهداف. وهي النمو المستدام والشامل، القضايا العالمية، ويغطي مجال التعاون الاستثمار الخاص، البنية التحتية والتكامل القاري. وتغطي الجوانب القطاعية الرئيسية في النقل الجوي: (أ) دعم تنفيذ مقرر ياموسوكرو وإنشاء السوق الأفريقية الواحدة للنقل الجوي و (ب) تمديد نطاق النظام الأوروبي التكميلي الثابت ليشمل البنية التحتية وخدمات الملاحة بالأقمار الصناعية في أفريقيا.

17. يتطلب التنفيذ القاري لمشروع النظام الملاحي الأوروبي التكميلي الثابت إدماج مكتب المشروع المشترك لخدمات الملاحة الفضائية لإقليم أفريقيا في هياكل الاتحاد الأفريقي من أجل ضمان الملكية الأفريقية للمشروع واستدامته على المدى المتوسط والطويل. وبعد مشاورات مكثفة مع أصحاب المصلحة الرئيسيين، تعترم مفوضية الاتحاد الأفريقي إجراء تحليل مستقل للتكاليف والمنافع لإثبات مزايا النظام الملاحي الأوروبي التكميلي الثابت بالنسبة لأفريقيا على النظم القائمة الأخرى على المستوى العالمي وتنظيم ورشة عمل الطيران القارية للمصادقة على النتائج واتخاذ القرار النهائي للقارة بشأن المشروع المقترح. وبناء على ذلك، تقدم مفوضية الاتحاد الأفريقي هذا المشروع المقترح حول النظام الملاحي الأوروبي التكميلي الثابت إلى اللجنة الفنية المتخصصة للبحث والتوجيه من قبل الوزراء حول الخطوات التالية كما تمت الإشارة إليه.

ثالثاً- مقرر ياموسوكرو بشأن تحرير أسواق النقل الجوي في أفريقيا

18. لا يزال تنفيذ مقرر ياموسوكرو بشأن تحرير أسواق النقل الجوي في أفريقيا جارياً. وعلى مدى السنوات الأربع الماضية، حقق التنفيذ تقدماً كبيراً يؤدي إلى مزيد من التواصل من خلال استحداث خطوط جوية جديدة وزيادة الترددات على الطرق الحالية، في حين تكيف العديد من البلدان اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية للنقل الجوي داخل أفريقيا لجعلها متوافقة مع مقرر ياموسوكرو. ومع ذلك لا تزال هناك بعض العوائق أمام التنفيذ الكامل للمقرر، بما في ذلك الحواجز غير المادية.

19. سوف يؤدي تخفيف متطلبات الحصول على التأشيرة والقيود الإدارية الأخرى إلى قطع شوط طويل في تعزيز وصلات النقل الجوي بين الدول الأفريقية وحجم الحركة الجوية والقدرة على تحمل تكاليف السفر الجوي. وقد اعترف المجلس التنفيذي بهذه المشكلة وأوصى الدول الأعضاء بمراجعة الأوضاع الأمنية الداخلية والخارجية بهدف إقامة الآليات التي تسمح بإصدار التأشيرات عند الوصول لمواطني الدول الأعضاء في الاتحاد الأفريقي، مع خيار البقاء في البلاد لمدة تصل إلى 30 يوماً. وكخطوة منه إلى الأمام، يقوم الاتحاد الأفريقي حالياً بمراجعة إقرار بروتوكول قاري حول حرية تنقل الأشخاص، والحق في الإقامة والحق في التأسيس. وسوف يركز البروتوكول فقط على وضع نظام يضمن وصول جميع المواطنين الأفريقيين إلى جميع البلدان الأفريقية. (إلغاء التأشيرات/التأشيرات عند الوصول/إلغاء رسوم التأشيرات).

20. كوسيلة لتسهيل إنشاء سوق أفريقية واحدة للنقل الجوي، أكملت مفوضية الاتحاد الأفريقي بالاشتراك مع أصحاب المصلحة الأفريقيين المعنيين الآخرين صياغة النصوص التنظيمية وبناء قاعدة بيانات النقل الجوي الأفريقية. وتتكون هذه النصوص التنظيمية من أنظمة المنافسة وآلية تسوية المنازعات وتنظيم حماية المستهلك جنباً إلى جنب مع مواصفات قاعدة البيانات والمؤشرات ذات الصلة للنقل الجوي الأفريقي وهي جاهزة الآن للنشر والتنفيذ من قبل الوكالة المنفذة لمقرر ياموسوكرو (اللجنة الأفريقية للطيران المدني).

21. كان البطء في تنفيذ مقرر ياموسوكرو يشكل مصدر قلق لصانعي السياسات. وقد أحاط مؤتمر الاتحاد الأفريقي خلال قمة يناير 2015 علماً بهذه التحديات الخطيرة أمام تنفيذ مقرر ياموسوكرو وأجاز إنشاء السوق الأفريقية الواحدة للنقل الجوي والالتزام الرسمي من قبل 11 دولة عضواً بالتحقيق السريع وغير المشروط لفكرة إنشاء السوق الأفريقية الواحدة للنقل الجوي بحلول 2017. وعلاوة على ذلك، وافق المؤتمر علي ما أجازه المجلس التنفيذي للاتحاد الأفريقي من الصكوك التنظيمية والمؤسسية لمقرر ياموسوكرو.

22. تم تشكيل فريق عمل وزاري للإشراف على تحقيق السوق الأفريقية الواحدة للنقل الجوي على أساس ثلاث وظائف رئيسية هي: (أ) متابعة التقدم المحرز في التنفيذ، (ب) تقديم التوجيهات اللازمة، و (ج) قيادة حملة الدعوة لحث بقية الدول الأعضاء على الانضمام إلى السوق الواحدة. وقد اعتمد فريق عمل الوزاري خارطة الطريق في 2015 مع ثمانية عشر (18) نشاطا بلغت ذروتها في إطلاق السوق الأفريقية الواحدة للنقل الجوي خلال دورة مؤتمر رؤساء دول وحكومات الاتحاد الأفريقي في يونيو 2017. وعقد فريق عمل الوزاري اجتماعه الثاني في 20 أكتوبر 2016 حيث تم تحديث خارطة الطريق واتخذ القرار بالمضي قدما نحو إطلاق السوق الأفريقية الواحدة للنقل الجوي في يونيو 2017.

23. تتمثل إحدى نتائج الاجتماع الوزاري في التوصية باستعراض واجبات ومسؤوليات هيئة رصد مقرر ياموسوكرو. فقد تم تكليف مفوضية الاتحاد الأفريقي، واللجنة الاقتصادية لأفريقيا واللجنة الأفريقية للنقل الجوي بمهمة استعراض واجبات هيئة الرصد كما ترد في الملحق 2 من مقرر ياموسوكرو واقتراح مهامها ومسؤولياتها المنقحة مع الأخذ في الاعتبار دور الوكالة المنفذة لمقرر ياموسوكرو

24. تواصل المجموعات الاقتصادية الإقليمية بذل الجهود من أجل مواءمة السياسات والأنظمة في مجال النقل الجوي. وقد اعتمدت المجموعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا النظام الاقتصادي لتحرير النقل الجوي في إقليم وسط أفريقيا وقامت جماعة شرق أفريقيا بصياغة النظام الاقتصادي لتحرير النقل الجوي في جماعة شرق أفريقيا.

25. وأخيرا، تحت القيادة الحكيمة للمواطن الأفريقي المخضرم، رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، تم انتخاب ثلاثة بلدان أفريقية أخرى في المجلس. ويجدر بالذكر أن العضوية الحالية للمجلس من البلدان الأفريقية هي: مصر، نيجيريا، جنوب أفريقيا، كينيا وجمهورية تنزانيا المتحدة - والبلدان المنتخبة حديثا - هي: الجزائر، الرأس الأخضر والكونغو.

النقل البحري

26. تعتمد أفريقيا في تجارتها، إلى حد كبير، على التجارة مع الأقاليم العالمية الأخرى. وتتكون صادراتها أساسا من السلع الأولية الضخمة بينما تستورد القارة معظم احتياجاتها من المنتجات الصناعية التامة الصنع. وفي هذا الصدد، يشكل النقل البحري القطاع الفرعي الحاسم بالنسبة للتنمية الاجتماعية والاقتصادية في أفريقيا. ومن هذا المنطلق، تظل ضرورة تعزيز قدرة النقل البحري لتمكينه من معالجة التجارة الدولية لأفريقيا بفاعلية في التكاليف تحظى بالأولوية دائما. وقد وضع الاتحاد الأفريقي خطة عمله القارية للنقل البحري قيد التنفيذ بدعم من الاتحاد الأوروبي والمنظمة البحرية الدولية وشركاء آخرين. وكان التركيز هنا على تعزيز أدوار المراقبة لدولة الميناء ودولة العلم.

27. بالمثل، ظلت أنشطة هذا القطاع تحظى بدعم جيد من قبل البرنامج البيئي لمجموعة دول أفريقيا والبحر الكاريبي والمحيط الهادئ في إطار الدعم المقدم لقطاع النقل البحري في أفريقيا يمول من الاتحاد الأوروبي من خلال صندوق التنمية الأوروبي العاشر. وقد بدأ تنفيذ هذا البرنامج في 2014. ومنذ ذلك الحين، تم تنظيم عدد من ورش العمل لبناء القدرات في الدول الأعضاء بدءا من دول غرب أفريقيا ووسطها. ولا يزال البرنامج مستمرا على أمل أن يمتد بعد هذا إلى بقية القارة بفضل الانجازات التي حققها الإقليم.

28. ظلت السلامة البحرية، الأمن وحماية البيئة البحرية من القضايا ذات الاهتمام الكبير بالنسبة لأفريقيا وخاصة في أعقاب سلسلة من أعمال القرصنة والسطو المسلح في خليجي عدن وغينيا وكذلك حوادث لسفن صغيرة ومتوسطة في محيطات وممرات مائية داخلية داخل حدود أفريقيا. وعلاوة على ذلك استمرت عمليات الصيد غير المشروعة وإلقاء النفايات السامة بالقرب من الشواطئ الأفريقية مع الحد الأدنى من الرصد والمكافحة.

29. تتمثل التحديات الرئيسية المحددة التي تواجه النقل البحري في ضعف القدرات المؤسسية والتنظيمية والتنفيذية على المستويين القطري والإقليمي للإشراف على الامتثال للاتفاقيات الدولية في مجال السلامة البحرية والأمن وحماية البيئة البحرية. ويواجه القطاع الفرعي أيضا تحديات تتعلق بتعزيز وتعظيم الفوائد من الاقتصاد الأزرق/البحري، والحوكمة الرشيدة في إدارة قطاع مصايد الأسماك وتربية الأحياء المائية

وحفظ واستعادة النظام الإيكولوجي البحري. وتتوفر فرص هائلة في مجال السياحة البحرية، لا تزال بحاجة إلى استغلالها في القارة.

30. توجه مفوضية الاتحاد الأفريقي، بالتعاون مع أصحاب المصلحة في القطاع الفرعي، جهودها للتصدي لهذه التحديات بطريقة شاملة من خلال الأنشطة المخططة الرئيسية التالية:

(1) تفعيل الميثاق الأفريقي المنقح للنقل البحري الذي اعتمدته مؤتمر رؤساء دول وحكومات الاتحاد الأفريقي في يوليو 2010؛

(2) التعاون مع أصحاب المصلحة الرئيسيين في تعزيز الأمن البحري؛

(3) بناء قدرات الإدارات البحرية الوطنية لتنفيذ الصكوك الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية والأمن وحماية البيئة البحرية؛

(4) إنشاء هيكل مؤسسي لرصد وتنسيق الأنشطة البحرية في القارة؛

(5) إنشاء شبكة من حرس السواحل للمشاركة معا في تقاسم الموارد والقدرات لمكافحة الأنشطة غير المشروعة في المياه الأفريقية. وقد بدأ بالفعل إقليما غرب ووسط أفريقيا العمل في المشروع. ويتعين علينا الآن أن نعمل على تعزيز المبادرة وتوسيعها لتشمل بقية القارة.

31. من سوء الحظ، أن ميثاق النقل البحري الأفريقي المنقح لم يدخل حيز التنفيذ بعد. وحتى الآن، وقعت عليه ستة عشرة (16) دولة فقط بينما صدقت سبع (7) دول على الميثاق. وتواصل المفوضية سعيها إلى إشراك الدول الأعضاء والمجموعات الاقتصادية الإقليمية والمؤسسات المتخصصة للتعبيل بدخول الميثاق حيز التنفيذ بغية ضمان أن يسترشد تطوير النقل البحري في أفريقيا بسياسة قارية وإطار استراتيجي. قاريين متماسكين.

3- النقل بالسكك الحديدية

32. يمثل النقل بالسكك الحديدية في الأساس العمود الفقري لشبكة نقل متكاملة وفعالة من حيث التكلفة في أي موقع جغرافي. هناك أكثر من مليون (1) كيلومتر من السكك الحديدية في جميع أنحاء العالم. ومع ذلك، مع طول يبلغ اجماله حوالي 89390 كيلو مترا، تمثل الشبكة الأفريقية أقل من 9 في المئة من الشبكة العالمية. وتنقسم شبكة السكك الحديدية في أفريقيا بين جنوب أفريقيا (43.1%)، وشمال أفريقيا (22.3%)، وأفريقيا جنوب الصحراء (34.6%). وبالنسبة للبلدان، تمتلك جنوب أفريقيا أكبر شبكة للسكك الحديدية من حوالي 32000 كيلو متر. ومن ناحية أخرى، هناك عشرات من البلدان الأفريقية مثل بروندي وجزر القمر وليبيا ورواندا وليسوتو وموريشيوس لا يتوفر فيها أي اتصال عبر شبكات السكك الحديدية.

33. في السياق المذكور، تتابع مفوضية الاتحاد الأفريقي تنفيذ رؤية 2040 لإحياء السكك الحديدية في أفريقيا المرتبط ببرنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا. وفي هذا الصدد، أبقت مفوضية الاتحاد الأفريقي عددا من الأنشطة الاستراتيجية في خطة عملها حول السكك الحديدية بما في ذلك:

(1) صياغة استراتيجيات لتطوير شبكة قارية متكاملة للسكك الحديدية فائقة السرعة كأحد المشاريع الاثني عشر (12) الرائدة في أجندة 2063. وستكون الشبكة القارية هذه بمثابة مسهل لتوفير البنية التحتية في القارة والتي سوف تدفع التكامل الإقليمي قدما؛

(2) تعبئة الموارد من أجل تطوير وخدمات البنية التحتية للسكك الحديدية؛

(3) موازنة برامج التدريب وبناء القدرات للمؤسسات التدريبية في مجال السكك الحديدية بهدف تعزيز مؤسسات التدريب القائمة في مجال السكك الحديدية من أجل تلبية الاحتياجات الإقليمية والقارية للمحترفين في مجال السكك الحديدية.

34. من المتوقع أن يكون هناك عدد كبير من مشاريع السكك الحديدية ذات السرعة العادية والفائقة السرعة في الأجل القصير من 2016-2025، واستنادا إلى بعض المبادئ الرئيسية وهذه المبادئ، وضعت مفوضية الاتحاد الأفريقي قائمة أولية لبعض مشاريع السكك الحديدية الرئيسية الموصى بها للتشاور بشأنها.
35. في عملية تنفيذ الشبكة الأفريقية المتكاملة للسكك الحديدية الفائقة السرعة، تواصل مفوضية الاتحاد الأفريقي المفاوضات مع جمهورية الصين الشعبية التي أبدت حرصها على أن تكون شريكا استراتيجيا في المشروع. وعلاوة على ذلك، بدأت إدارة البنية التحتية والطاقة لمفوضية الاتحاد الأفريقي إعداد وثائق استراتيجية لتنفيذ الشبكة الأفريقية المتكاملة للسكك الحديدية الفائقة السرعة
36. تعمل مفوضية الاتحاد الأفريقي في الوقت الراهن مع وكالة التنسيق والتخطيط للنيباد من أجل إنشاء وحدة لتنفيذ المشروع.

4- النقل البري

37. في القطاع الفرعي للنقل البري، كانت الأنشطة الرئيسية على النحو التالي:
- (أ) صياغة ونشر معايير ومقاييس الطرق البرية لشبكة الطرق السريعة عبر أفريقيا والاتفاقية المشتركة بين الحكومات لتنفيذها؛
- (ب) وضع ونشر الميثاق الأفريقي للسلامة على الطرق؛
- (ج) رصد واستعراض تنفيذ خطة العمل الأفريقية للعقد العالمي (الأمم المتحدة) 2010-2020 حول السلامة على الطرق.

38. تم اعتماد الاتفاقية المشتركة بين الحكومات حول معايير ومقاييس الطرق البرية لشبكة الطرق السريعة عبر أفريقيا خلال قمة الاتحاد الأفريقي في يونيو 2014، كما الميثاق الأفريقي للسلامة على الطرق في يناير 2016. وحاليا، من المقرر إقامة ورش العمل للترويج وبناء القدرات في جميع الأقاليم. وبالنسبة لدول غرب ووسط أفريقيا، أقيمت ورشة عمل إقليمية مشتركة في أبوجا، نيجيريا بالتعاون مع المجموعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا والمجموعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا وذلك في يونيو 2016. وكان من المقرر تنظيم ورشة عمل مماثلة في الرباط، المغرب لدول شمال أفريقيا في ديسمبر 2016 بالتعاون مع اتحاد المغرب العربي. ويخطط لتنظيم الورشة الأخيرة للشرق والجنوب الأفريقيين في أوائل 2017. وسوف تشارك لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا في هذه المهمة.

5- تطوير ممرات النقل

39. فيما يتعلق بتطوير ممرات النقل، يجري تنفيذ برنامج مشترك بين مجموعة دول أفريقيا والبحر الكاريبي والمحيط الهادي حول دعم قطاع النقل في أفريقيا بهدف بناء قدرات مفوضية الاتحاد الأفريقي والمجموعات الاقتصادية الإقليمية وخاصة حول ما يلي:

- (1) وضع سياسات النقل.
- (2) تطوير "الممرات الذكية".
- (3) وضع نظم فعالة لصيانة الطرق.

40. سعت المفوضية من قبل إلى إجراء دراسات لجدوى مبدئية حول عدد من ممرات النقل عبر القارة بهدف حشد الدعم المالي والتقني اللازم لتعزيزها بما في ذلك البناء، والإصلاح والتحديث. وعلى سبيل المثال ممر النقل داكار-إنجمينا-جيبوتي (المشروعان 5 و 6 للطرق السريعة عبر أفريقيا)، ومشروع السكك الحديدية كوتونو-واجادوجو-نيامي-أبيدجان وجسر جامبيا في إطار المشروع 7 للطرق السريعة عبر أفريقيا.

41. أجريت دراسات الجدوى المبدئية بدعم من البنك الأفريقي للتنمية (1 و 2) وتولى الباقي الاتحاد الأوروبي في إطار صندوق التنمية الأوروبي التاسع. وبناء على نتائج دراسات الجدوى المبدئية، شرعت البلدان والمجموعات الاقتصادية الإقليمية المعنية في تنفيذ عناصر المشروع المشار إليها المحددة وحققت فيها مستويات مختلفة من الإنجاز.

6- الاستنتاجات والتوصيات

42. كما هو مبين في الأجزاء السابقة، هناك العديد من التحديات التي تقيد عدد الأنشطة الواردة في خطط العمل التي يمكن تنفيذها في فترة معينة وكذلك التأخير في تنفيذ الأنشطة التي تمت برمجتها للتنفيذ. وتتابع مفوضية الاتحاد الأفريقي عدة استراتيجيات قصيرة الأجل وطويلة الأجل لحل هذه التحديات بهدف تحقيق أقصى قدر من التنفيذ. وتتمثل التحديات الرئيسية التي واجهتها المفوضية باستمرار وتعالجها فيما يلي:

- (1) عدم كفاية الموارد المخصصة للأنشطة الإنمائية؛
- (2) عدم كفاية الموارد البشرية؛
- (3) ضعف مستوى مشاركة المجموعات الاقتصادية الإقليمية والمؤسسات المتخصصة في أنشطة البنية التحتية لمفوضية الاتحاد الأفريقي؛
- (4) البطء في إدراج السياسات والاستراتيجيات القارية والإقليمية المعتمدة ضمن الأطر القانونية والتنظيمية الوطنية بما في ذلك عدم التصديق على أطر السياسات الإقليمية/القارية مما يجعلها غير فعالة؛
- (5) انخفاض حصة الاستثمار الخاص في تطوير البنية التحتية في أفريقيا.

43. تود مفوضية الاتحاد الأفريقي أن تحت الدول الأعضاء على تحديد أولويات تنفيذ أنشطة برامج الاتحاد الأفريقي ومقرراته التي لها فيها مسؤولية كبيرة. ويعتبر التصديق والانضمام إلى صكوك الاتحاد الأفريقي بما في ذلك المعاهدات والمواثيق، أمراً أساسياً للتمكين من استخدامها لتحقيق التنمية الاجتماعية والاقتصادية للقارة.

44. بالمثل، يطلب من المجموعات الاقتصادية الإقليمية مواصلة أنشطتها مع أنشطة مفوضية الاتحاد الأفريقي وتخصيص اعتمادات في ميزانياتها ومواعيدها للمشاركة في أحداث مفوضية الاتحاد الأفريقي المتعلقة بتنسيق البرامج. ويطلب من الدول الأعضاء والمجموعات الاقتصادية الإقليمية كذلك دعم مبادرات مفوضية الاتحاد الأفريقي الموجهة نحو تعزيز استكمال الحلقات المفقودة مع شبكات الطرق السريعة والسكك الحديدية العابرة لأفريقيا. وينبغي بذل الجهود لمواصلة تطوير البنية التحتية في القارة مع تطلعات أجندة 2063 للاتحاد الأفريقي.