

الدورة العادية الأولى للجنة الفنية المتخصصة للاتحاد الأفريقي للنقل ، والبنية التحتية القارية والإقليمية المشتركة، والطاقة .

الموضوع : تمويل البنية التحتية في أفريقيا

التقارب بين الطيران والسياحة: نتائج دراسة لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا حول الطيران والسياحة والتوصيات

أولا. الخلفية

1. صدقت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا ، في مايو 2016، على الدراسة حول تعزيز نمو السياحة الأفريقية من خلال سياسة التقارب بين السياحة والطيران . كان الهدف الرئيسي من هذه الدراسة هو بحث وبلورة السياسة المناسبة بالصياغة اللازمة لمعالجة الحاجة إلى تقارب السياسة بين قطاعي النقل الجوي الأفريقي والسياحة. كان سبب هذا هو تقدير الإمكانيات الأفريقية غير المستغلة في القطاعين، وعلاقة التكافل القائمة بينهما . ومن المؤمل أن تسهم نتائج هذه الدراسة في توضيح وصياغة النقاش حول الطريقة التي يمكن لأفريقيا ان تقوم من خلالها بالمواءمة بين القطاعين الأساسيين في توفير فرص العمل والتنمية الاقتصادية والاجتماعية المستدامة للقارة.

2. ظلت السياحة القطاع الاقتصادي العالمي الرائد. في عام 2014، على سبيل المثال، ولد القطاع 7.6 تريليون دولار أمريكي، وهو ما يمثل 10% من الناتج المحلي العالمي، و277 مليون وظيفة (1 من كل وظيفة) للاقتصاد العالمي. وتبقى توقعات النمو بالنسبة للقطاع إيجابية ، على المدى الطويل حسب منظمة الأمم المتحد للسياحة التي تتوقع أن عدد السياح الوافدين على المستوى الدولي ، قد يزيد بنسبة 3.3% كل سنة اعتبارا من 2010 إلى 2030 . ليصل 1.8 بليون بحلول سنة 2030. وتجدر الإشارة إلى أنه بين هذه الفترة المتوقعة فإن عدد الزوار الدوليين للوجهات الجديدة والذي يصل الآن إلى +4.4% في السنة مقارنة مع +2.2% في السنة في الوجهات القديمة، يتوقع أن يزيد بنسبة مرتين على تلك الموجودة في الاقتصادات المتقدمة. تشير منظمة الأمم المتحدة للسياحة، إلى أن هذا سينتج عنه وصول حصة السوق للاقتصادات الصاعدة ستصل إلى 57% بحلول 2030 وهو ما يعادل أكثر من بليون من السياح الدوليين الوافدين ، مقارنة ب مع 30% في سنة 1980. ترتبط صناعة السياحة ارتباطا وثيقا بقطاع الطيران الذي ظل محوريا في أي تنمية للسياحة الدولية نظرا للحاجة إلى الطلب السياحي للانتقال إلى وجهة المنتج.

3. على العموم ، لا يمكن إنكار أهمية النقل في تطوير السياحة. والوصول الجيد والمستدام إلى الوجهة والذي تحدده خدمات النقل المتوفرة، هو شرط أساسي لتطوير أي وجهة سياحية، نظرا للعلاقة الحيوية بين مناطق توليد السياحة والوجهات. وفقا لمنظمة السياحة العالمية التابعة للأمم المتحدة ، فإن النقل الجوي نمط السفر السائد في السياحة الدولية بما يزيد قليلا على نصف الأسفار الدولية (53%) في سنة 2014.

4. بالنظر إلى إمكانات الصناعة السياحية الأفريقية غير المستغلة ، والدور المحوري الذي يلعبه النقل الجوي في تطوير القطاع ، فإن الحاجة إلى وضع سياسة تقارب تنظيمي بين القطاعين ، أساسية ومناسبة . إن الموازنة بين القطاعين التوأمن قد تساهم نتيجة ذلك في في المبادرات الإقليمية مثل زيادة التنقل فيما بين الأقاليم، والتكامل ، والتجارة والسياحة على النحو المتوخى في أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة، وأجندة 2063 للاتحاد الأفريقي ، وبرنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا ، ومقرر ياموسوكرو.

ثانيا . نظرة عامة عن صناعات السياحة والطيران في أفريقيا:

5. وفقا لمنظمة السياحة العالمية / منظمة الطيران المدني الدولي والمنتدى المشترك رفيع المستوى حول السياحة والنقل الجوي من أجل التنمية ، المنعقد مع الدورة الإحدى والعشرين للمؤتمر العام لمنظمة السياحة العالمية التابعة للأمم المتحدة في مدلين ، كولومبيا، في 15 سبتمبر ، 2015 ، فإن السياحة والنقل الجوي قطاعان أساسيان للتنمية والنمو المستدام ، خاصة بالنسبة للبلدان الأقل نموا ، والبلدان النامية غير الساحلية . إنها يمكن أن تلعب دورا محوريا في توفير فرص العمل المباشرة وغير المباشرة من خلال ارتباطها بالأنشطة الاقتصادية المحلية، وزيادة الدخل على المستويين العائلي والوطني ، وتحسين ميزان المدفوعات ودفع عجلة النمو الاقتصادي. إن أهميتهما في تعزيز التعاون الاقتصادي والتجاري، والتبادل الثقافي ، على المستويين الإقليمي والدولي ، يجعلهما أساسيين للتنمية المستدامة في البلدان الأفريقية.

6. فيما يتعلق بقطاع السياحة ، على الرغم من أنه يواجه عددا من التحديات الكبيرة التي تمخضت عن الركود في بعض الأحيان، فإن الإقليم الأفريقي شهد نموا في هذ القطاع. على سبيل المثال، بين 2005 و2014 زاد عدد الوافدين الدوليين إلى أفريقيا من 34.8 مليون إلى 55.7 مليون زائر، تغير قياسي بنسبة 60.1% في غضون 10 سنوات تقريبا (منظمة السياحة العالمية، التابعة للأمم المتحدة، 2015). خلال هذه الفترة، فإن أفريقيا ، باستثناء شمال أفريقيا كمنطقة سجلت حوالي 72% في عدد السياح الوافدين ، في حين سجلت منطقة شمال أفريقيا تحولا بنسبة 42.4%.

7. على مستوى البلد ، استمر عدد متزايد من البلدان الأفريقية في تحقيق النمو في عدد السياح الدوليين . على سبيل المثال ، في 2005، ستة فقط من أصل 54 بلدا في أفريقيا استقبلت ، أكثر من مليون سائح أي جنوب أفريقيا(6.8 مليون)، تونس (6 مليون)، المغرب (5.5 مليون)، زامبيا (1.9 مليون)، الجزائر(1.2 مليون) وكينيا

(1.1 مليون)، وهو ما يمثل تقريبا 70 في المئة من مجموع الوافدين الدوليين إلى الإقليم (منظمة السياحة العالمية التابعة للأمم المتحدة، 2006). ومع ذلك، فإن هذا العدد تضاعف بعد ذلك بخمس سنوات، عند ما كان أربعة عشر بلدا في سنة 2014 قد تجاوز علامة المليون من السياح الدوليين، وهو ما يمثل تقريبا 70 في المائة من جميع الرحلات الدولية داخل الإقليم¹ (الجدول 1.1)

الجدول 1.1: البلدان الأفريقية التي استقبلت أكثر من مليون سائح دولي في سنة 2010

البلد	عدد السياح الدوليين ('000)
1. المغرب	10,282
2. مصر	9,628
3. جنوب أفريقيا	9,549
4. تونس	6,069
5. زمبابوى	1,880
6. بوتسوانا	1,826
7. الجزائر	2,733*
8. موزامبيق	1,886*
9. كينيا	1,433*
10. أوغندا	1,206*
11. ناميبيا	1,176*
12. السنغال	1,063*
13. تنزانيا	1,063*
14. موريشيوس	1,039

المصدر: منظمة السياحة العالمية، التابعة للأمم المتحدة، 2015 إبراز السياحة

* 2013 أرقام الوصول الدولية

8. علاوة على ذلك، واصل عدد السائحين الوافدين إلى أفريقيا ليشكل جزءا هاما من الزوار الوافدين إلى الإقليم. على سبيل المثال، بلغت نسبة الزوار للإقليم، في عام 2009، 46% من السواح الوافدين إلى أفريقيا، مقارنة مع 31% من أوروبا، و4%

¹ تستثني هذه النسبة المنوية، السياح الوافدين إلى مصر التي تعتبر جزءا من منطقة الشرق الأوسط وفق تصنيف منظمة السياحة العالمية التابعة للأمم المتحدة

من الشرق الأوسط، و3% من آسيا وأمريكا (منظمة السياحة العالمية التابعة للأمم المتحدة ، 2010).

9. شهد هذا النمو، السياحة تصبح القطاع الاقتصادي الرائد في الإقليم ولو كان ذلك بدرجات متفاوتة بين البلدان المختلفة، متراوحة بين 4.5% من الناتج المحلي الإجمالي في بوروندي إلى 56% في السيشل (المجلس العالمي للسياحة والسفر 2014). علاوة على ذلك ، لا يزال القطاع الدافع الرئيسي لتوفير فرص العمل في الإقليم. يقدر المجلس العالمي للسياحة والسفر، على سبيل المثال ، أنه بحلول 2012، كانت هناك 5.3 مليون وظيفة مباشرة و12.8 مليون وظيفة غير مباشرة يتحملها القطاع عبر أفريقيا باستثناء شمال أفريقيا .

من المتوقع أن يرتفع هذا العدد إلى 6.7 مليون وظيفة مباشرة وأكثر 16 مليون وظيفة بحلول 2021 (المجلس العالمي للسياحة والسفر، 2012). داخل هاتين المنطقتين الفرعيتين، فإن 5.3% من القوى العاملة في شمال أفريقيا و2.4% من القوى العاملة في باقي أفريقيا تعمل مباشرة في السياحة والصناعات ذات الصلة بما في ذلك الضيافة، والترفيه، وتوفير خدمة النقل (المرجع نفسه).

10. تشير تقديرات مجلس السياحة والسفر العالمي (2013) إلى أنه في عام 2013، كان أكثر من 2.79 مليون شخص يعملون مباشرة في صناعة السياحة في البلدان الأفريقية الخمسة المقصودة وحدها. (الجدول 2.1).

البلد	*توظيف السياحة المباشر		التوظيف** المباشر ، وغير المباشر، والمستحدث بفضل السياحة كنسبة مئوية من جميع القوى العاملة (2013)*	
	النسبة المئوية لجميع القوى العاملة	إجمالي العاملين مباشرة في السياحة	% من إجمالي القوى العاملة	إجمالي العاملين في السياحة (مباشر، وغير مباشر، ومستحدث)
سيشيل	22.7	9,700	56.5	24,100
موريشيوس	10.8	62,000	23.9	137,500
الرأس الأخضر	14.5	32,000	38.4	84,500
المغرب	7.6	814,000	16.7	1,798,000
تونس	6.6	228,000	13.8	473,000

المصدر : المجلس العالمي للسياحة والسفر (2013)

16. في الختام ، ترى الدراسة أنه على الرغم من التقدم المحرز في صناعات الطيران و السياحة الأفريقية، فإن إمكانيات معظم البلدان الأفريقية لم تستغل بالكامل. يتصور الاتحاد الأفريقي في ضوء أجندة 2063 للاتحاد الأفريقي الهدف العام لقطاع السياحة على ان يكون : **جعل أفريقيا الوجهة المفضلة للسياحة في العالم**. ولتحقيق هذ الهدف العام للسياحة ، فإن الأجندة توضح الحاجة إلى بناء القدرات ، والإسراع بتنفيذ خطة عمل السياحة للنيباد /الاتحاد الأفريقي. في مجال الطيران ، أظهرت محاكاة جاراتها مجموعة فيستاز الدولية المحدودة²، حول أثر تطبيق إعلان ياموسوكرو على التعريفه وتدفق الركاب بين 12 بلدا أفريقيا، عددا من النتائج الإيجابية لتحرير صناعة الطيران الأفريقي التي ينبغي إنجازها لصالح البلدان الأفريقية . وبالتالي يجب أن يركز نجاح سياسة المفاضلة بين الطيران – السياحة على تحسين الكفاءة على امتداد سلاسل القيمة السياحية المرتبطة بالنقل الجوي.

ثالثا . التحديات الرئيسية في قطاعي الطيران والسياحة

17. لا يزال عدد من العناصر يحد بشكل مباشر نمو صناعة السياحة في أفريقيا. ومن أهمها تلك التي تعتبر إطارا سياسيا غير موات ، وانعدام الأمن ، وعدم الاستقرار السياسي ، والفجوة في قدرة الموارد البشرية والبنية التحتية، وتحديات القدرة التنافسية للأسعار. غير أنه بشكل ملحوظ، فإن ضعف أداء صناعة النقل الجوي للإقليم التي تمثل حاليا حوالي 3% من إجمالي حركة النقل الجوي ، قد لعبت دورا أساسيا في إعاقة نمو صناعة السياحة الأفريقية. وهذا ناتج عن وجود تحديات مثل غياب البنية التحتية، ومرافق العبور غير الملائمة، والربط الجوي المحدود، وانخفاض درجة السلامة والأمن، وسياسات الحد من منح التأشيرة، وعدم فعالية الإجراءات الحكومية.

18. والأهم بالنسبة لصناعة السياحة، هو أن النقل الجوي في أفريقيا أكثر تكلفة نسبيا ، مقارنة مع أقاليم العالم الأخرى. هذا في المقام الأول نتيجة الضرائب المرتفعة نسبيا على المسافرين، والضرائب المجحفة في شكل رسوم المطار، مع ضرائب وقود الطائرة ، ورسوم الإنتاج . شهدت

3 قامت المجموعة الاستشارية المحدودة بإجراء تحليل حول آثار حركة المرور والركاب الناتجة عن تحرير الخدمات الجوية الثنائية بين إثني عشر بلدا في سنة 2013: الشمال : الجزائر، مصر، تونس،؛ الشرق : إثيوبيا، كينيا، أوغندا،؛ الجنوب: أنغولا، ناميبيا، جنوب أفريقيا،؛ الغرب: غانا ، نيجيريا والسنغال

أفريقيا ، في العقد الماضي ، نمو متواصل في قطاع النقل الجوي، حيث ارتفع بنسبة 6.6% وجعل القارة المنطقة الثانية الأسرع نموًا في العالم بعد آسيا. وقد زادت أعداد المسافرين الدوليين عبر الجو باستمرار سنة بعد سنة منذ 2004 باستثناء سنة 2011 حيث انخفضت الأعداد نتيجة لعدم الاستقرار السياسي في أجزاء من شمال أفريقيا . من بين أقل من 40 مليون مسافر نقلوا في عام 2004 بواسطة الخطوط الأفريقية ، زاد عدد المسافرين ليصل إلى 73.8 مليون في عام 2013. كما زادت كذلك أعداد المسافرين المحليين داخل الإقليم بشكل ملحوظ لتبلغ 28 مليون في عام 2013 (شينغوزو 2014).

19. من المتوقع أن يستمر هذا النمو في صناعة الطيران الأفريقية، في المستقبل المنظور تشير توقعات شركة بوينغ على المدى الطويل للفترة 2014-2033، استنادًا إلى التوقعات الاقتصادية الإيجابية ، وزيادة الروابط التجارية ، والطبقة الوسطى المتنامية ، أنه من المتوقع أن تنمو حركة المرور إلى أفريقيا ، ومنها وداخلها بحوالي 6 في المائة في السنة خلال العشرين سنة القادمة . وعلاوة على ذلك، من المتوقع أن تتطلب أفريقيا حوالي 1.100 طائرة جديدة خلال عشرين سنة قادمة ، وهو ما يقرب من ثلثي ما سيتوسع به أسطول الإقليم (شركة بوينغ التجارية الجوية ، 2014).

20. بذل الإقليم الأفريقي في غضون ذلك جهودًا لتحرير صناعة الطيران لديه ، ومن أهمها مقرر ياموسوكرو لسنة 1999 الذي سعى لتحرير خدمات النقل الجوي وتعزيز فتح الأسواق الجوية الإقليمية للمنافسة الوطنية العابرة للحدود. وفي حين واجه تنفيذ مقرر ياموسوكرو، على نحو ملحوظ، عددا من التحديات، فإن أثره الواضح على نمو السفر الجوي الإقليمي المشترك جدير بالثناء.

21. إن حرية تنقل الأشخاص هي السمة المميزة للتكامل الاقتصادي الإقليمي كما وردت في للاتحاد الأفريقي، وتطلعات أفريقيا لتكون "قارة ذات حدود سلسلة "حيث" 2063 تطلعات أجندة "حرية تنقل الأشخاص ، ورأس المال والسلع والخدمات". ولتحقيق هذه الرؤية ، فإن المزيد من الانفتاح على التأشيرة يعتبر شرطًا أساسيًا، مما يؤدي إلى كسب الوقت ، والتكلفة ، والعقبات التي تحول دون حرية التنقل عبر القارة . ولتحقيق هذه الغاية، تنص أجندة 2063 للاتحاد الأفريقي على جملة من التدابير لإلغاء القيود على السفر داخل الإقليم بما في ذلك جواز السفر الأفريقي الذي يتعين على الدول الأعضاء إصداره للاستفادة من الهجرة العالمية نحو جواز السفر الإلكتروني، وإلغاء متطلبات التأشيرة لجميع مواطني أفريقيا في جميع البلدان الأفريقية بحلول 2018. إلى وحتى الآن، فإن مواطني هذا الإقليم يحتاجون إلى الحصول على تأشيرة السفر إلى 45% من البلدان الأفريقية، ويمكنهم الحصول على التأشيرة عند الوصول في 35% من البلدان الأفريقية ، ولا يمكنهم الحصول على تأشيرة في 20% من البلدان الأفريقية في حين قامت بعض الدول بتسهيل البنية الرياضية الأفريقية

الثنائية للسماح بمزيد من الرحلات الجوية، وتعددتها ، فإن عدة عناصر حالت دون الانجاز الكامل للقدرة المتمثلة في مقرر ياموسوكرو . وفقا لدراسة حديثة أجراها اتحاد النقل الجوي الدولي، فإن مثل هذه الحواجز تشمل السياسات الحمائية لصالح شركات الطيران " الوطنية، والممارسات التمييزية لصالح شركات نقل القارات الاخرى، وفرض قيود صارمة على شركات الطيران الأفريقية من قبل، سلطات السلامة في الاتحاد الأوروبي، من ضمن سلطات أخرى ، والحواجز غير المادية ، ومتطلبات التأشيرة ووثائق أخرى ، والنقص في العملات الصعبة الأجنبية إلخ.

22. لسوء الحظ بالنسبة لعدة بلدان أفريقية، وفي الوقت الذي يبدو فيه هذا الارتباط جليا بين الطيران والسياحة ، فإنه لم يحظي بعناية كبيرة في العديد من البلدان الأفريقية. وعلى الرغم من ذلك ، فإن إعلان لواندا حول السياحة ، وربط النقل الجوي يعتبر خطوة في الاتجاه الصحيح بالنسبة للقارة. برهن الإعلان على التقدير للحاجة إلى سياسة التقارب بين قطاعات الطيران والسياحة في أفريقيا. وبذلك ، يحدد التزام الإقليم بمعالجة القضايا الهامة المتعلقة بإقامة جسر بين سياسات السياحة والنقل الجوي ، بما في ذلك الإطار التنظيمي الحالي ، والضرائب. يهدف الإعلان إلى التأكد من أن القارة تستغل الفرص الشاملة المتنامية التي يتيحها النقل الجوي والسياحة على المستوى العالمي.

رابعاً. القضايا الرئيسية للمناقشات مع خبراء اللجنة الفنية المتخصصة

23. فيما يلي القضايا الرئيسية التي يتم رفعها إلى عناية خبراء اللجنة المتخصصة لمعالجة هذا الطريق الشائك في قارتنا كما نتطلع إلى أفريقيا التي نريد.

أ. الترتيبات التنظيمية في الطيران وانعكاساتها على تدفقات السياح: يتعين على الحكومات تجنب القوانين غير الضرورية والثقيلة في تنفيذ سياستها، واتخاذ خطوات خاصة بغية الاستفادة القصوى من الربط، وتنفيذ تدابير منسقة وشاملة بهدف تطوير السياحة والنقل الجوي. يتعين عليها أيضا تقييم فوائد السياحة والنقل الجوي مقابل مختلف فرص التنمية ، والموارد المستخدمة، والقيم التي تم إنشاؤها. يجب على الحكومات أن تسعى للتقارب والتوافق عند صياغة أنظمة حماية المستهلك ، مع مراعاة الأدوات الدولية ذات الصلة، بما في ذلك المبادئ الجوهرية لمنظمة الطيران المدني الدولي حول حماية المستهلك.

ب) اثبتت الفوائد المرتبطة بالسياحة/التدابير وعوائقها في تحرير الأجواء، والحماية وتحسين شركات النقل التي تمتلكها الدولة، في كثير من الأحيان الخطر الكبير الذي يهدد تحرير قطاع الطيران. من جانب آخر ، فإن هذه الحماية لشركة النقل الوطنية قد تفهم على أنها مجهود أوسع لمنع شركات الطيران المقررة من تهديد خدمات النقل (تمتاز عموما بالرحلات الرخيصة

إلى الجهات السياحية المتعددة خلال مواسم الذروة كجزء من صفقة العلات التي تقدمها الشركات السياحية بسعر شامل) .

ج) ينبغي منح العناية لدور البنية التحتية في دعم تطور المطارات ، والبنية التحتية للنقل المتعدد الوسائط للاستجابة للطلب على الخدمات الجوية ، وكذلك الممارسات لجذب رأس المال الخاص والعام بطريقة أكثر فعالية.

د) التركيز على تحسين الكفاءة على امتداد سلاسل القيمة السياحية تلك المرتبط بالنقل الجوي. ومن شأن هذا تحسين القدرة التنافسية لقطاع السياحة وتهيئة ظروف ملائمة لتعزيز النمو لقطاع الطيران.

هـ) السياسات القائمة على الأدلة؛ يجب إبلاغ البلدان الأفريقية عن طريق قياس التكاليف والفوائد لتحرير الطيران وليس فقط شركات الطيران، والركاب المتجهين إليها ، بل كذلك فوائد القدرة الاقتصادية من واردات السياحة المتزايدة ودفع الأجندة بواسطة تقديم الدعم من قبل سياسة السياحة الإقليمية الاستراتيجية.

خامسا. توصيات السياسة .

24. تقيد لوائح الخدمة الجوية ، السفر جوا، والسياحة، والأعمال التجارية، وبالتالي تؤثر سلبا على النمو الاقتصادي ، وتوفير فرص العمل . من ثم ، بعد تحرير النقل الجوي قرار حاسما يجب اتخاذه لصالح صحة الاقتصادات الأفريقية . ويمكن استخلاص عدد من الاستنتاجات من التحليل السابقة؛ 22. يتم تشجيع البلدان الأفريقية على اتباع نهج مفضلة سياسة الطيران والسياحة بهدف ضمان تحقيق نتائج مشتركة ، مفيدة للقطاعين .

25. يكتسي تعزيز اتخاذ القرارات المبنية على الأدلة، أهمية قصوى، خاصة فيما يتعلق باستخدام وإدارة الموارد – بما في ذلك التنوع البيولوجي – فوائد وآثار السياحة والنقل الجوي عند الجهات. نتيجة لذلك، ينبغي للحكومات أن تدعم بنشاط تطوير المؤشرات الواردة من منظمة السياحة الدولية التابعة للأمم المتحدة، ومنظمة الطيران المدني الدولي لدعم الدول في مراقبة التقدم المحرز في تحقيق أهداف التنمية المستدامة.

26. يتعين على الحكومات تجنب القوانين غير الضرورية والثقيلة في تنفيذ سياساتها واتخاذ خطوات خاصة لتحقيق الاستفادة القصوى من الربط ، وتنفيذ تدابير منسقة وشاملة من أجل تنمية السياحة والنقل الجوي . ويتعين عليها كذلك تقييم فوائد السياحة والنقل الجوي مقابل فرص التنمية المختلفة، والموارد المستخدمة والقيم التي تم إنشاؤها. كما يجب على الحكومات أن تسعى للتقارب والتوافق عند صياغة أنظمة حماية المستهلك ، مع مراعاة الأدوات الدولية ذات الصلة، بما في ذلك المبادئ الجوهرية لمنظمة الطيران المدني الدولي حول حماية المستهلك.

27. تساعد السياحة المحلية في تحقيق توزيع أفضل للفوائد، وفرص العمل ، والثروة في جميع أنحاء التراب الوطني. إنها مرتبطة ارتباطاً وثيقاً، ومرتبطة مع القطاعات الأخرى للحياة الاقتصادية والاجتماعية لكل بلد، ويزداد النقل الجوي أهمية بالنسبة لنمو السياحة المحلية ، في العديد من البلدان عبر العالم . وبالتالي فإن نمو السياحة المحلية يجب أن يشكل جزءاً لا يتجزأ من التخطيط التنموي الاستراتيجي الذي يساهم في تعزيز التنمية المستدامة والمتسمة بالمرونة على المستويين الوطني والمحلي.
28. في إطار التحرير التدريجي المتوازن للخدمات الجوية، ينبغي شرح الروابط الجوية العالمية والإقليمية، وينبغي زيادة الربط. ويتعين أن تتحسن القدرة التنافسية، ويزيد الاستثمار الأجنبي الخارجي المباشر، وينبغي تسريع النمو الاقتصادي. وعلى الحكومات، بالتالي التحرير المستمر للنقل الجوي بنشاط، لصالح جميع أصحاب المصلحة والاقتصاد ككل نظراً للحاجة إلى ضمان احترام أعلى مستوى من الامن والسلامة ومبدأ الفرص العادلة والمتساوية لجميع الدول ولأصحاب المصلحة فيها.
29. يكتسي تسهيل السفر أهمية بالغة بالنسبة لتنمية السياحة في الوقت الحاضر، ويتعين على الدول الاعضاء مواصلة الجهود لتنفيذ أحكام الإعلانات والتوصيات السابقة، خاصة تلك التي تشجع تسهيل السفر ، وعند الاقتضاء ، تقديم دعمها لمنظمة السياحة العالمية التابعة للأمم المتحدة ، ومنظمة الطيران المدني الدولي، وتنفيذ مقرر ياموسوكرو.
30. تعتبر اتخاذ إجراءات وتدابير السفر المبسطة فيما يتعلق بنقاط الدخول والخروج، الجمارك، العملة ، السلامة، وكذلك القواعد الصحية، أمراً أساسياً من أجل الحفاظ على قطاع السياحة و النقل الجوي على نموها المتسم بالمرونة، والاستفادة إمكاناتها التنموية. أشار تقرير اللجنة الاقتصادية لأفريقيا إلى أن عمليات تقييد منح التأشيرات المكلفة وغير الفعالة ، قلصت من السفر داخل أفريقيا، وبالتالي أثرت سلباً على الطلب على السياحة والسفر داخل أفريقيا. على وجه التحديد ، وعلى الرغم من ان تعميق السفر بين الأقاليم ، كان وسيظل تطلعا بعيد المنال في البلدان الأفريقية، غالباً ما يتعرض المسافرون الإفريقيون داخل الإقليم للقيود بشكل أكثر، مقارنة بالأجانب. ينبغي ضمان تحسين ظروف النقل، وخاصة النقل الجوي، من خلال تعزيز استحداث تدابير قوية، للتمكين السلس من السفر الدولي والمحلي الآمن والمؤمن، مثل برنامج تحديد هوية المسافر لمنظمة الطيران الدولي المدني وكذلك قاعدة بيانات وثائق السفر الضائعة والمسروقة للشرطة الدولية ، وذلك للاستفادة القصوى من النهج الشامل لإدارة الهوية على الحدود، مع ضمان سلامة المسافرين وصمود تنمية السياحة. ينبغي للحكومات وصناعة الطيران تجنب فرض الضرائب غير المبررة، والرسوم والجبائيات الأخرى على الطيران الدولي ، والتي قد يكون لها أثر سلبي على القدرة التنافسية لصناعات السياحة والنقل الجوي والاقتصادات الوطنية.

المراجع: