

ورقة السياسات المعنية بالنقل



مفوضية الاتحاد الأفريقي



ورقة السياسات المعنية بالنقل
توفير النقل المستدام من أجل تحقيق أجندة الاتحاد الأفريقي لعام 2063
النقل يعزز اقتصاد ومجتمع أفريقيا
فبراير 2017

دعم برنامج تطوير قطاع النقل

الجزء 1. دعم إدارة البنية التحتية والطاقة بمفوضية الاتحاد الأفريقي في تنسيق سياسات النقل وتطوير ودعم قطاع النقل للخطة ذات الأولوية في برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا من أجل بدء أنشطة الممرات الذكية

تمهيد

يسعدني للغاية أن أقدم ورقة سياسة النقل هذه، والتي أطلقنا عليها عنوان "توفير النقل المستدام لتحقيق أجندة الاتحاد الأفريقي 2063: النقل يعزز اقتصاد ومجتمع أفريقيا". وتعكس هذه الورقة رؤيتنا المشتركة حول الكيفية التي يمكن بها والتي يجب أن يسهم بها النقل في التعامل مع التحديات على طريق تحقيق طموحات أجندة 2063.

وتعد أجندة 2063 إطارا استراتيجيا للتحويل الاجتماعي والاقتصادي في أفريقيا على مدى السنوات الخمسين المقبلة والتي تعتمد على تنفيذ العديد من المبادرات القارية لتحقيق الازدهار الاقتصادي والتنمية المستدامة وتسعى إلى تسريعها. واحدى هذه المبادرات هي برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا. وتتضمن صياغة أجندة 2063 مشاورات مكثفة مع أصحاب المصلحة، وتبني على الخبرات الوطنية والاقليمية والقارية والممارسات الجيدة ، بما يشمل تلك في قطاع النقل.

وفي أبريل 2014، اعتمد وزراء النقل الأفريقيون إعلان مالابو بشأن تنمية قطاع النقل في أفريقيا. وأقر الوزراء المقرر الذي يطلب من مفوضية الاتحاد الأفريقي وضع استراتيجية للنقل طويلة الأجل للقارة للاستجابة لتحديات النقل في أجندة 2063.

وردا على ذلك، اتخذت مفوضية الاتحاد الأفريقي نهجا متكاملا لأنماط النقل في إعداد ورقة السياسات هذه، التي تحدد إطارا مشتركا لتوفير نقل مستدام على المستوى القاري والإقليمي وعلى مستوى الدول. وهي تطور طرقا لتعزيز الشراكات مع القطاع الخاص وشركائنا الانمائيين، وعلى وجه الخصوص، المفوضية الأوروبية. وسيحفز العمل مع هؤلاء الشركاء على طرق مبتكرة لسد الفجوة المالية لانجاز هذه الخطط الطموحة والحد من اعتماد أفريقيا على المعونة.

وأدعو جميع أصحاب المصلحة في مجال النقل إلى اعتماد السياسات والاستراتيجيات التي تشجع عليها هذه الورقة لضمان أن يسهم النقل بفعالية في تحقيق أجندة 2063.

شيخ بيذا

مدير، ادارة البنية التحتية والطاقة

مفوضية الاتحاد الافريقي

ملخص تنفيذي

تم توسيع وتحسين شبكات النقل والخدمات باطراد في جميع أنحاء أفريقيا على مدار العقدين الماضيين. ولكن هناك مهمة كبيرة في المستقبل لضمان أن يسهم النقل في تحقيق التحول الاجتماعي والاقتصادي في أفريقيا في السنوات الخمسين القادمة على النحو المبين في أجندة 2063. وتشمل هذه المهمة أيضا تحقيق الغايات المتعلقة بالنقل من الاهداف الانمائية المستدامة للأمم المتحدة.

وتحدد ورقة النقل هذه السياسات والاستراتيجيات، لضمان أن يسهم النقل بشكل مستدام في تحقيق طموحات وتطلعات أجندة 2063. وتستند هذه السياسات والاستراتيجيات إلى توصيات إعلان مالابو لوزراء النقل الأفريقيين. وهي تستفيد من الدروس التي استخلصها الاتحاد الأفريقي والمجموعات الاقتصادية الإقليمية والدول الأعضاء في تنفيذ نهج الممرات للنقل داخل المناطق وفيما بينها، ونهج قطاعي على مستوى الدول. وتشمل هذه الطرق جميع طرق النقل - الطرق، والسكك الحديدية، والنقل الجوي، والبحري، والممرات المائية الداخلية، والتنقل الحضري - وجميع الخدمات المتعلقة بحركة الأشخاص والبضائع.

الاستجابات الرئيسية لسياسات النقل لتحقيق تطلعات أفريقيا هي:

البنية التحتية للنقل المترابط لإدماج أفريقيا وتوحيدها سياسيا

لتحقيق تطلعات أجندة 2063 من أجل التكامل الأفريقي والوحدة السياسية، ستكون القارة مترابطة عن طريق ممرات النقل الإستراتيجية. وبالتالي، فإن هدف السياسات هو الحفاظ على الطرق السريعة القائمة العابرة لأفريقيا وتطويرها وبناء الروابط المفقودة في ربط مناطق ودول أفريقيا. ويعتمد الترابط أيضا على إنشاء شبكة قطارات متكاملة عالية السرعة وصيانتها. وستربط ممرات الطرق والسكك الحديدية هذه الدول الساحلية والدول غير الساحلية بالموانئ الرئيسية في القارة التي تربطها بأوروبا عبر الطرق السريعة للبحار وتوفر الوصول إلى الأسواق العالمية. وهناك صلة أساسية للبنية التحتية تتمثل في زيادة تطوير النقل عن طريق البحيرات الداخلية والممرات المائية. ويتطلب الطيران المترابط داخل أفريقيا وبقية العالم، إنشاء سوق إفريقية موحدة للنقل الجوي، والتنفيذ الكامل لمقرر ياموسوكرو وتوسيع الخدمة الملاحية التكميلية الأوروبية الثابتة بالنسبة للأرض (إجنوس).

خدمات النقل من أجل الازدهار الاقتصادي لأفريقيا

يعتمد الرخاء الاقتصادي على حرية حركة البضائع والأشخاص على طول الممرات الإقليمية وعلى الشبكات الوطنية في جميع أنحاء أفريقيا ومع بقية العالم. وسيتم تحقيق حرية الحركة من خلال تنسيق الأطر التنظيمية للمرور العابر وإنشاء ممرات السلامة والتنقل والإدارة الآلية للحركة في الوقت الحقيقي التي تعمل بأنظمة ذكية للنقل البري والنقل بالسكك الحديدية. وستسهل الممرات التي تضم مراكز حدودية ذات منفذ واحدة، ووسائل نقل برية بدون قيود ومحركة، النقل المتعدد السبل من موانئ البوابات الوطنية إلى وجهات داخلية بعيدة. وستسهم الشبكات الوطنية للطرق الريفية التي يتم الحفاظ عليها بشكل سليم في تعزيز الإنتاج الزراعي. وعلاوة على ذلك، سترحر اتفاقات السماوات المفتوحة السفر الجوي، والتجارة البنينية وداخل المناطق عن طريق الجو.

النقل يوفر فرص العمل وييسر الوصول إلى الوظائف والمرافق الاجتماعية

يمكن لقطاع النقل ويجب، أن يوفر المزيد من فرص العمل للرجال والنساء والفتيات، وكذلك للشباب المتعطلين عن العمل من خلال، على سبيل المثال، المناهج القائمة على العمالة بشكل رئيسي لبناء الطرق وصيانتها، وتقديم الخدمات. وهناك حاجة ماسة إلى برامج بناء الطرق وتحديثها لتزويد الناس في المناطق الريفية المعزولة بالقدرة على الوصول إلى العمل والمرافق الاجتماعية. ويعد التنقل المدني الآمن والميسور التكلفة ليشمل الأعداد الكبيرة من المشاة وراكبي الدراجات أمرا حيويا لفرص العمل والتنمية الاجتماعية للناس الذين يعيشون في المدن السريعة النمو في أفريقيا.

ضمان حركة آمنة وسالمة للأشخاص والبضائع

يتطلب خفض عدد الوفيات والإصابات على الطرق بشكل كبير في إطار الهدف 3 من الأهداف الإنمائية المستدامة عددا كافيا من وكالات السلامة ذات القدرة والموارد اللازمة لتطبيق لوائح السلامة والترخيص للسائقين ومعايير سلامة المركبات بما في ذلك حدود الحمولة المحورية. وترتكز سلامة السكك الحديدية على اعتماد وتنفيذ معايير سلامة التشغيل البيئي المتبادل بين أنظمة السكك الحديدية وأنظمة إدارة السلامة المشتركة. ويعد التنفيذ الصارم لمعايير منظمة الطيران المدني الدولي وممارساتها في إدارة الحركة الجوية وصلاحية الطيران هي السبل الملموسة لتحسين سلامة الطيران في أفريقيا، في حين أن الحد من مخاطر التصادم البحري يعتمد على الالتزام بمعايير المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية. ويعد حماية المسافرين جوا من أعمال التخريب، والملاحين من القرصنة مرهونا بتعزيز شركات الطيران والوكالات البحرية للضوابط الأمنية وعمليات التفتيش على السفن والطائرات بالإضافة إلى المشاركة في مشروعات الأمن العالمية لمنع التخريب والقرصنة.

ضمان التنقل الحضري والوصول إلى المدن الكبرى والعواصم والمدن الثانوية في أفريقيا

يعد التنقل الآمن في المناطق الحضرية أمرا حيويا للوصول إلى أماكن العمل والمرافق الاجتماعية ويعتمد بشكل أساسي على دمج التخطيط لاستخدام الأراضي وطلب خدمات النقل. ويتطلب الوصول إلى المرافق الحضرية شبكات من ممرات المشاة للمشاة وراكبي الدراجات منفصلة عن حركة المرور باستخدام المحركات. ويمكن تقليل ازدحام الطرق في المدن من خلال تحسين أنظمة إدارة المرور، وفرض قواعد المرور وتصميم بنية تحتية جديدة للحد من الازدحام المروري. وعلاوة على ذلك، سيتعين أن تكون وسائل النقل العامة والخاصة مترابطة بشكل أفضل لتوفير خدمات آمنة وميسورة التكلفة وحيث تكون أنظمة النقل السريع بالحافلات والنقل الجماعي قابلة للاستمرار بمشاركة القطاع الخاص.

اضفاء مرونة على خدمات النقل وخفض الانبعاثات

تعد البنية التحتية للنقل أصولا عامة قيمة يجب حمايتها من تقلبات تغير المناخ. ولهذه الغاية، سيتعين تخصيص الأموال لحماية الطرق والسكك الحديدية من الفيضانات والإغلاق اللاحق. ويجب اعتماد معايير أعلى لبناء وصيانة جديدة، وتحديث البنية التحتية في المناطق المعرضة للتأثر. وعلاوة على ذلك، تتسم الدفاعات البحرية الجديدة والمعززة بأهمية قصوى في الموانئ والمناطق الحضرية والمناطق الساحلية المنخفضة والدول الجزرية المهددة بارتفاع مستوى سطح البحر. وفي الوقت نفسه، يجب بذل الجهود للحد من انبعاثات غازات الاحتباس

الحراري من خلال الالتزام الصارم بمعايير الانبعاثات الصادرة عن المركبات، واستخدام المركبات ذات الكفاءة في استهلاك الوقود والانبعاثات المنخفضة، وتكاليف استخدام الطرق المناسبة لتشجيع التحول إلى النقل بالسكك الحديدية والنقل المائي الداخلي. كما يدعو خفض الانبعاثات إلى تعاون أوثق بين الدول الأعضاء وشركات النقل الجوي والشاحنين من أجل انفاذ الامتثال للمعايير الدولية لمنظمة الطيران المدني الدولي والمنظمة البحرية الدولية.

إدارة شفافة ومؤسسات قوية

يعد الالتزام السياسي المستمر أمراً حيوياً لتعزيز مؤسسات النقل على المستوى الوطني والإقليمي والقاري. ويجب أن تكون نقطة البداية لدعم مؤسسات النقل لتوظيف الموارد البشرية الكافية المدربة تدريباً جيداً والابقاء عليها. ويمكن تحقيق ذلك من خلال التنسيق الوثيق لسياسات النقل والتعليم لوضع برامج التدريب المناسبة في الجامعات والكليات الأفريقية، ومن خلال تحفيز حصول الطلاب على فرص عمل في كل من القطاعين العام والخاص. وعلى سبيل المثال، تتطلب سلطات الطيران المدني موظفين ذوي مهارات عالية لتشغيل المطارات الحديثة باستخدام أنظمة ملاحية متقدمة.

وسيتم تعزيز مؤسسات النقل من خلال الحوار المفتوح مع أصحاب المصلحة في القطاع الخاص، وعلى سبيل المثال، في ترشيد إدارة الممرات وزيادة الكفاءة التشغيلية لأموال الطرق ووكالات الطرق. وعلاوة على ذلك، يعد الحوار بين القطاعين العام والخاص أمراً حيوياً في إعادة تقييم امتيازات السكك الحديدية وتوسيع نطاق الممارسات الجيدة في مجال منح امتياز محطة الحاويات لعمليات موانئ أخرى

تمويل واستدامة نظم النقل المترابطة

سيطلب تحقيق تطلعات أجندة 2063 للبنية التحتية للنقل المترابط وأنظمة النقل المستدامة، جمع ملياري دولار إضافية كل عام. ويمكن توليد المزيد من التمويل الحكومي من خلال تنفيذ أكثر حصافة للميزانية، ولكن بشكل رئيسي من خلال تعزيز عائدات صناديق الطرق. ومع ذلك، ستحتاج الحكومات إلى الاستعانة بمصادر تمويل جديدة. وتشمل هذه المصادر صناديق البنية التحتية دون الإقليمية، والبنوك الإنمائية المتعددة الأطراف والثنائية، وصناديق الثروة السيادية، والصندوق الأفريقي لتغيير المناخ. وسيتعين جمع المزيد من التمويل من مستثمري القطاع الخاص عن طريق إصدار سندات للبنية التحتية وتعزيز الشراكات من أجل إنجاز المشروعات في إطار مجموعة متنوعة من الترتيبات التعاقدية. وعلاوة على ذلك، يمكن للدول الأعضاء جمع الأموال مع الجهات المانحة التقليدية والجديدة من خلال آليات تمويل مبتكرة، مثل أدوات التمويل المختلطة.

وتعد أهداف هذه السياسات والاستراتيجيات والإجراءات ذات الأولوية الخاصة بالنقل والموضحة في هذه الورقة موجهة نحو تحقيق تطلعات أجندة الاتحاد الإفريقي لعام 2063. وهذه الأهداف والاستراتيجيات والإجراءات تلتزم أيضاً بتحقيق أفريقيا مزدهرة مبنية على النمو الشامل والتنمية المستدامة، وقارة متكاملة موحدة سياسياً ولاعب وشريك عالمي مؤثر.

المحتويات

Erreur ! Signet non défini.

تمهيد

3

ملخص تنفيذي

Erreur ! Signet non défini.

المختصرات

9

1. النقل في التطلعات الأفريقية والعالمية

9

1.1 النقل وأجندة 2063

9

1.2 النقل والأهداف الانمائية المستدامة للأمم المتحدة

10

1.3 وزراء النقل الأفريقيون وإعلان مالابو

11

1.4 نطاق ورقة السياسات

12

2. صانعو سياسات النقل الرئيسيون

12

2.1 تدعم مفوضية الاتحاد الأفريقي السياسات القارية

13

2.2 تسهل المجموعات الاقتصادية الإقليمية سياسات تكامل النقل الاقليمي

13

2.3 الدول الأعضاء تحدث تحولاً في أنظمة النقل الاقليمية

14

2.4 الدروس المستفادة

20

3. مساهمة النقل في أجندة 2063

20

3.1 مساهمة النقل في أجندة 2063

21

3.2 النقل يحدث تحولاً في التبادل التجاري والتجارة

22

3.3 النقل يسهل الوصول إلى الوظائف والمرافق الاجتماعية

22

3.4 النقل يسهل الوصول إلى الوظائف والمرافق الاجتماعية

23

3.5 النقل يصبح مرناً والهواء أنظف

23

3.6 النقل يساعد إفريقيا في الحد من احتياجات تمويل التنمية

23

3.7 النقل يساهم في توفير فرص العمل وتمكين الشباب

24

4. استراتيجية لتوفير النقل المستدام

24

4.1 تحسين الاتصال القاري والاقليمي

26

4.2 تخفيض تكاليف النقل وأسعار الشحن

28

4.3 تعزيز مؤسسات النقل

30

4.4 تعزيز النقل السالم والأمن

32

4.5 تحسين التنقل الحضري وامكانية الوصول إلى المرافق الحضرية

34

4.6 تعزيز النقل المرن والصديق للبيئة

35

4.7 تعبئة التمويل الاضافي

37

5. الطريق الى الامام

37

5.1 السعي إلى حكم شفاف

ورقة السياسات المعنية بالنقل

- 37 5.2 تعميم مراعاة السلامة والأمن وتغير المناخ والوعي الاجتماعي
- 38 5.3 جهود موسعة من أجل النقل الحضري الآمن الميسور التكلفة وهواء أنظف
- 38 5.4 جمع التمويل للحفاظ على ترابط النقل
- 39 5.5 اجراءات ذات اولوية للمفوضية والمجموعات الاقتصادية الإقليمية والدول الأعضاء

الملحق الأول اعلانات ومقررات الاتحاد الأفريقي بشأن النقل

الملحق الثاني المجموعات الاقتصادية الإقليمية

الملحق الثالث الطرق السريعة العابرة لأفريقيا والسكك الحديدية والموانئ

المراجع

المختصرات

صندوق تغير المناخ في أفريقيا	ACCF
البنك الأفريقي للتنمية	AfDB
اللجنة الأفريقية للطيران المدني	AFCAC
تشخيص الدول للهياكل الأساسية في أفريقيا	AICD
مؤشر تطوير البنية التحتية في أفريقيا	AIDI
برنامج البنية التحتية للمعرفة في أفريقيا	AKIP
اتحاد المغرب العربي	AMU
الوكالة المعنية بسلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر	ASECNA
مراقبة الحركة الجوية	ATC
الاتحاد الأفريقي	AU
مفوضية الاتحاد الأفريقي	AUC
البنوك الانمائية الثنائية	BDB
هيئة الطيران المدني	CAA
مؤتمر الوزراء الأفريقيين للنقل	CAMT
تجمع دول الساحل والصحراء	CENSAD
مؤسسة إدارة الممرات	CMI
السوق المشتركة للشرق والجنوب الأفريقي (كوميسا)	COMESA
برامج التطوير المستمر للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطيران	COSCAPs
مؤتمر الأطراف	COP

ورقة السياسات المعنية بالنقل

ادارة البنية التحتية والطاقة	DIE
المفوضية الأوروبية	EC
المجموعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا	ECCAS
المجموعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا	ECOWAS
الخدمة الملاحية التكميلية الأوروبية الثابتة بالنسبة للأرض (إجنوس)	EGNOS
الاتحاد الأوروبي	EU
غاز الاحتباس الحراري	GHG
منظمة الطيران المدني الدولي	ICAO
الهيئة الحكومية المشتركة للتنمية	IGAD
منظمة العمل الدولية	ILO
المنظمة البحرية الدولية	IMO
مؤشر الأداء اللوجستي	LGI
البنك الانمائي المتعدد الأطراف	MDB
الشراكة الجديدة لتنمية أفريقيا	NEPAD
وسائل النقل غير الآلية	NMT
وكالة التخطيط والتنسيق التابعة للشراكة الجديدة لتنمية أفريقيا	NPCA
مركز حدودي ذي منفذ واحد	OSBP
خطة عمل ذات أولوية	PAP
برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا	PIDA
الشراكة بين القطاعين العام والخاص	PPP
مؤشر الوصول الريفي	RAI
المجموعة الاقتصادية الإقليمية	REC
مجموعة مرجعية بشأن البنية التحتية	RGI
السوق الموحدة للنقل الجوي الأفريقي	SAATM
مجموعة تنمية الجنوب الأفريقي	SADC
هدف إنمائي مستدام	SDG
السلامة والتنقل والادارة الآلية للحركة في الوقت الحقيقي	SMART
صندوق الثروة السيادية	SWF
البرنامج الأفريقي لسياسات النقل	SSATP
اللجنة الفنية المتخصصة	STC
الأمم المتحدة	UN
مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية	UNCTAD
لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا	UNECA
الدولار الأمريكي	US\$
منظمة الصحة العالمية	WHO

1. النقل في التطلعات الأفريقية والعالمية

يعد النقل الميسور التكلفة والفعال والآمن أمرا حيويا للتكامل الاقتصادي والاجتماعي للقارة الأفريقية، وتكامل أقاليمها ودولها. ويعتمد النمو التجاري والاقتصادي في جميع القطاعات بما في ذلك الزراعة والسياحة، على البنية التحتية للنقل المستدام والخدمات. وبنفس الطريقة، يعتبر النقل شريان حياة للناس في المناطق الحضرية والريفية، مما يوفر امكانية الوصول إلى الوظائف والخدمات الصحية والتعليم وغير ذلك من المرافق. وتدرك المفوضية أن النمو والتنمية في أفريقيا يعتمدان على توسيع نطاق النقل لتحقيق تطلعات أفريقيا. وترد هذه التطلعات والأهداف في أجندة الاتحاد الأفريقي لعام 2063، التي تدمج أجندة الأمم المتحدة 2030 - الأهداف الانمائية المستدامة، وتستكمل بتوصيات وزراء النقل الأفريقيين في اعلان مالابو.

1.1 النقل وأجندة 2063

تمثل أجندة 2063 إطارا استراتيجيا لتحويل اقتصاد أفريقيا وتلبية توقعات المجتمع. وهي تبني على برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا والشراكة الجديدة لتنمية أفريقيا وخطط البنية التحتية الإقليمية والوطنية. وتلتزم أجندة 2063 بمجموعة مشتركة من سبعة تطلعات، ثلاثة منها ذات صلة مباشرة بالنقل:

- 1 التطلع أفريقيا مزدهرة تقوم على النمو الشامل والتنمية المستدامة
- 2 قارة متكاملة، وموحدة سياسيا، مبنية على مثل الانتماء الأفريقي، ورؤية النهضة الأفريقية.
- 7 التطلع أفريقيا باعتبارها لاعبا وشريكا عالميا قويا ومرنا موحدًا ومؤثرًا.

وتغطي هذه التطلعات الأربعة الأخرى الحكم الرشيد وسيادة القانون، والسلام والأمن، والقيم والأخلاقيات، والتنمية المدفوعة بالناس من قبل الأفريقيين. وبالرغم من أن هذه التطلعات غير مرتبطة بشكل مباشر بالنقل، إلا أنها ستعزز مساهمة قطاع النقل في تحقيق تطلعات أجندة 2063.

1.2 النقل والأهداف الانمائية المستدامة للأمم المتحدة

وحددت الأهداف الانمائية المستدامة المعتمدة في سبتمبر 2015، 17 هدفا مع 169 غاية ذات صلة. وتتصل ثلاثة من هذه الأهداف مباشرة بالنقل مع الغايات التالية:

الغاية 3.6 بحلول 2020، تخفيض عدد الوفيات والاصابات على المستوى العالمي الناجمة عن حوادث المرور على الطرق إلى النصف.

الغاية 3.9 بحلول 2030، تخفيض عدد الوفيات والأمراض الناجمة عن المواد الكيميائية الخطرة وتلوث الهواء والمياه والتربة والتلوث بدرجة كبيرة.

الغاية 9.1 بحلول 2030، تطوير بنية تحتية تتسم بالجودة والجدارة والاستدامة والمرونة، بما في ذلك البنية التحتية الإقليمية وعبر الحدود، لدعم التنمية الاقتصادية ورفاهية الإنسان، مع تركيز على الوصول بتكلفة ميسورة وبشكل عادل للجميع.

الغاية 9.9 تيسير تنمية البنية التحتية المستدامة والمرنة في الدول النامية عن طريق تعزيز الدعم المالي والتكنولوجي والفني للدول الأفريقية وأقل الدول نمواً والدول النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية.

الغاية 11.2 بحلول 2030، توفير إمكانية الوصول إلى نظم نقل آمنة، ميسورة التكلفة، يمكن الوصول إليها ومستدامة للجميع، وتحسين السلامة على الطرق، وخاصة عن طريق توسيع نطاق النقل العام، مع إيلاء اهتمام خاص لاحتياجات الموجودين في حالات ضعف، والنساء والأطفال والأشخاص ذوي الإعاقة وكبار السن.

وتعطي هذه الأهداف رؤية عالمية لإقناع أصحاب المصلحة بدور النقل في دفع التنمية الاقتصادية والاجتماعية في أفريقيا. وسوف يبسر إدراج النقل في الأهداف الإنمائية المستدامة على المفوضية والمجموعات الاقتصادية الإقليمية والدول الأعضاء، تقديم شبكات البنية التحتية المرنة التي تربط إفريقيا وتعزز الاقتصاد. وتدعم هذه الأهداف، التنقل للجميع عن طريق خدمات نقل بأسعار في المتناول، وأمنة وصديقة للبيئة.

1.3 وزراء النقل الأفريقيون وإعلان مالابو

وفي مؤتمرهم الثالث في مالابو في عام 2014، حدد الوزراء، في إعلان مالابو، طرق النقل لدعم أفريقيا للوصول إلى الطموحات 1 و 2 و 7 من أجندة 2063. واستنتاجات الوزراء ومقترحاتهم هي رؤيتهم للقطاع وتوصياتهم هي:

أفريقيا مزدهرة تقوم على النمو الشامل والتنمية المستدامة

- تطوير نماذج جديدة لأعمال النقل باستخدام التكنولوجيا الجديدة التي تحسن الكفاءة وتوفر الوظائف وتخفف التكاليف،
- تطوير النقل بالسكك الحديدية مع أنظمة النقل الجماعي في المدن التي يبلغ عدد سكانها مليوني نسمة وزيادة حركة البضائع والركاب التي تنقلها السكك الحديدية،
- زيادة ترابط الطرق لزيادة الانتاج الزراعي وتوصيل الأنفاق بين الدول الجزرية والبر الرئيسي.

قارة متكاملة وموحدة سياسياً تستند إلى مُثل الانتماء الأفريقي، ورؤية النهضة الأفريقية

- تنفيذ مشروعات برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا التي تربط بين المدن عن طريق النقل البري والسكك الحديدية،
- تطوير نماذج أعمال النقل الجوي والبحري التي تعزز السياحة وتسهل الحركة الحرة للسلع والخدمات المتصورة في أجندة 2063.

أفريقيا كلاعب وشريك عالمي قوي ومرن موحد ومؤثر

- إنشاء شركات ذات صلة بالشحن للتعامل مع التوسع المتوقع في التجارة.
- ويعتقد الوزراء أيضا أن الإنجازات التي تحققت في ظل التطلعات الأربعة الأخرى غير المتعلقة بالنقل الواردة في أجندة 2063 ستعزز أداء النقل. وفوائد النقل هي:
- زيادة مستوى المهارات والمعايير المهنية العالية في إنفاذ القانون،
- تحسين تدابير التعليم التي تطور الموارد البشرية للنقل،
- تعزيز وكالات الأمن والسلامة التي تقلل جرائم وحوادث الطرق السريعة،
- معايير أخلاقية أعلى واحترام للقواعد التي تقضي على الممارسات الفاسدة،
- التدريب الشامل والوصول إلى التمويل الذي يسهل الابتكار وفرص الأعمال، بما في ذلك للنساء، في خدمات النقل.

وتعالج ورقة السياسة هذه، مساهمات الوزراء القيمة بشأن تدابير السياسات وتدابير الاستراتيجية في إعلان مالابو. وينعكس العديد من هذه التدابير أيضا في برامج المجموعات الاقتصادية الإقليمية والدول الأعضاء. وبالتالي، فإن أصحاب المصلحة الأفريقيين الرئيسيين على جميع المستويات يشتركون في رؤية حول الأهداف المتناسكة للنقل في تحقيق أجندة أفريقيا 2063.

1.4 نطاق ورقة السياسات

تعتمد ورقة السياسات هذه على الدرس الذي استخلصه الاتحاد الأفريقي والمجموعات الاقتصادية الإقليمية والدول الأعضاء خلال العقدين الماضيين. وتتبع هذه الدروس من تنفيذ نهج الممرات داخل المناطق وفيما بينها، ونهج قطاعي على مستوى الدول. ويشمل هذان النهجان جميع وسائل النقل - الطرق والسكك الحديدية، والجو، والمدن، والموانئ، والممرات البحرية والممرات المائية الداخلية - بالإضافة إلى خدمات النقل من أجل حركة الأشخاص والبضائع.

وأدى العمل في شراكات مع شركائنا الإنمائيين - الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، ودول منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، والصين، والبنوك الإنمائية المتعددة الأطراف، مثل البنك الأفريقي للتنمية والبنك الدولي - إلى استكمال خبرة المفوضية وتعزيز الدروس المستفادة. ومن بين الشركاء الإنمائيين للمفوضية، يعد الاتحاد الأوروبي مانحا رئيسيا ولديه علاقة متميزة من خلال الاستراتيجية المشتركة بين أفريقيا وأوروبا وشراكته في مجال البنية التحتية. ومن ثم، فإن ورقة السياسات هذه، تتسق مع اتصالات شريكنا في الاتحاد الأوروبي.

• الورقة البيضاء للمفوضية الأوروبية: خريطة طريق لمنطقة نقل أوروبية واحدة - نحو نظام نقل تنافسي وموفر للموارد (2011)،

- البيان المشترك لمفوضية الاتحاد الأفريقي والمفوضية الأوروبية، البيان المشترك، أديس أبابا 2016

• البيان المشترك للمجموعة المرجعية للاتحاد الأفريقي والمفوضية الأوروبية حول البنية التحتية، بروكسل (2016).

وستشمل استراتيجية تنفيذ ورقة السياسات هذه، أصحاب المصلحة الرئيسيين في جميع أنحاء أفريقيا. وبالتالي، يعزز الطريق إلى الأمام التماسك والتكامل بين المفوضية والمجموعات الاقتصادية الإقليمية والدول الأعضاء والشركاء الإنمائيين.

2. صانعو سياسات النقل الرئيسيون

الجهات الفاعلة الرئيسية الثلاثة في صنع سياسات النقل هي الاتحاد الأفريقي والمجموعات الاقتصادية الإقليمية والدول الأعضاء. وتتولى إدارة البنية التحتية والطاقة التابعة للمفوضية، المسؤولية الأفريقية عن تعزيز وتنسيق ومتابعة سياسات النقل. وتتابع المجموعات الاقتصادية الإقليمية تنفيذ سياسات النقل القارية على مستوى اقليمي، وتنسيق أنظمة النقل الإقليمية والاستثمارات الإقليمية. وتضمن الدول الأعضاء البالغ عددها 54 دولة التنفيذ المتسق للسياسات والبرامج القارية والإقليمية في سياساتها وبرامجها وخطط عملها الوطنية الخاصة بالنقل.

2.1 مفوضية الاتحاد الأفريقي تشجع السياسات القارية

من أجل دفع سياسات النقل الأفريقية، تنسق إدارة البنية التحتية والطاقة على المستوى الدولي مع لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا، والوكالات الأفريقية والدولية المتخصصة، بما في ذلك اللجنة الأفريقية للطيران المدني، ومنظمة الطيران المدني الدولي والمنظمة البحرية الدولية. وعلى المستوى القاري، تعد المفوضية عضواً في اللجنة التوجيهية لبرنامج البنية التحتية الرائد في أفريقيا، وهو برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا. وهذا البرنامج هو المبادرة المشتركة للمفوضية، والشراكة الجديدة لتنمية أفريقيا ووكالة التخطيط والتنسيق، والبنك الأفريقي للتنمية هو الوكالة المنفذة. وفي الإشراف على برنامج البنية التحتية في أفريقيا المتطور، تدعم المجموعات الاقتصادية الإقليمية والدول الأعضاء، إدارة البنية التحتية والطاقة من خلال اجتماعات اللجنة الفنية المتخصصة حول البنية التحتية، التي تعقدتها المفوضية.

وفي مراقبة وتقييم أداء السياسات، تلتقى إدارة البنية التحتية والطاقة، دعماً من برنامج البنية التحتية للمعرفة في أفريقيا، الذي يجمع ويحلل البيانات من أجل قواعد البيانات التي وضعتها دراسة تشخيص الدول للهياكل الأساسية في أفريقيا. وبالتالي، يقيم برنامج البنية التحتية للمعرفة في أفريقيا، مدى تقدم الدول الأعضاء وينشر نشرات مؤشر تنمية البنية التحتية لأفريقيا. ويدعم تدفق البيانات، إدارة البنية التحتية والطاقة في تقييم أداء سياسات النقل وتطويره.

وتقوم المفوضية بحشد الدعم المالي ودعم بناء القدرات من خلال الحوار الثنائي مع الشركاء والمشاركة في المنتديات الدولية، مثل الاتحاد المعني بالبنية التحتية في أفريقيا. وحاز هذه الحوار على الدعم وجمع نحو 23 مليون دولار أمريكي، مما مكن إدارة البنية التحتية والطاقة من متابعة المبادرات التالية:

- أنشطة بدء التشغيل في خطة العمل الخاصة بالبنية التحتية قصيرة الأجل التابعة للشراكة الجديدة لتنمية أفريقيا، والتي شملت من أجل النقل، الدعم للوكالة المنفذة لمقرر ياموسوكرو، وعبور الأنهار الرئيسية، والممر الإقليمي ودراسات السكك الحديدية الإقليمية،

- دعم بناء القدرات لجميع قطاعات النقل في ادارة البنية التحتية والطاقة، واعداد مبادئ توجيهية لقطاع النقل،
- دعم بناء القدرات إلى الوكالة المعنية بسلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر بشأن سلامة وأمن الطيران والتدريب على أنظمة الملاحة بالاقمار الصناعية التابعة لخدمة الخدمة الملاحية التكميلية الأوروبية الثابتة بالنسبة للأرض (إجنوس).

2.2 تسهل المجموعات الاقتصادية الإقليمية سياسات التكامل الإقليمي للنقل

تشكل المجموعات الاقتصادية الإقليمية الثماني اللبنة الأساسية للاتحاد الأفريقي:

- اتحاد المغرب العربي
- تجمع دول الساحل والصحراء
- المجموعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا
- المجموعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا
- جماعة شرق أفريقيا
- الهيئة الحكومية المشتركة للتنمية (إيجاد)
- السوق المشتركة للشرق والجنوب الأفريقي (الكوميسا)
- مجموعة تنمية الجنوب الأفريقي

وتكون المجموعات الاقتصادية الإقليمية مسؤولة عن دمج السياسات القارية في برامجها الإقليمية، وذلك بشكل رئيسي من خلال دورها القيادي في تنفيذ مشروعات برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا. كما أنها تعطي الأولوية للتخطيط للبنية التحتية الإقليمية وتنسقه وترصده مع الدول الأعضاء فيها التي تركز على الممرات القارية والإقليمية. ومن المهم بالدرجة نفسها هو دور المجموعات الاقتصادية الإقليمية في التغلب على الصعوبات في تنسيق معايير ولوائح النقل.

وعلاوة على ذلك، يعد التنسيق فيما بين المجموعات الاقتصادية الإقليمية ضروريا نظرا لأن تداخل حدود المجموعات الاقتصادية الإقليمية يعني أن الدول الأعضاء غالبا ما تنتمي إلى مجموعتين إقليميتين أو أكثر. ومن الأمثلة على هذا التنسيق مبادرة المجموعات الاقتصادية الإقليمية الثلاثية التي تجمع الكوميسا، وجماعة شرق أفريقيا، والهيئة الحكومية المشتركة للتنمية، ومجموعة تنمية الجنوب الأفريقي. وبالتالي، فإن الاتفاق بين المجموعات الاقتصادية الإقليمية والدول الأعضاء بشأن تنفيذ استراتيجيات النقل الإقليمية والأطر التنظيمية هو أمر ضروري لأن هذه الاتفاقات تؤثر على نسبة كبيرة من نفقات النقل في أفريقيا.

2.3 الدول الأعضاء تحدث تحولا لأنظمة النقل الإقليمية

تواجه الدول الأعضاء العديد من المهام في تنفيذ السياسات الإقليمية والوطنية، وبناء وتشغيل وصيانة البنية التحتية الإقليمية والوطنية للنقل التي تعبر أراضيها. وتشمل مهامها أيضا تحديث المعايير واللوائح الوطنية

باستمرار لتعكس الانماط والاتفاقات الإقليمية والدولية المتعلقة بالنقل العابر. وفي تنفيذ هذه المهام، يتم دعم الدول الأعضاء من قبل أصحاب المصلحة، بما في ذلك المجتمع المدني والقطاع الخاص والشركاء الانمائيون.

وتفوق نفقات النقل على مستوى الدول، بكثير على المستوى الإقليمي. ولكن نفقات النقل ليست موحدة في جميع الدول، ولا يوجد توازن بين الاستثمار والتشغيل والصيانة. ويعتمد مستوى الانفاق أيضا على ما اذا كانت دولة ما متوسطة الدخل أم هشة ذات دخل منخفض أم غير هشة ذات دخل منخفض أم غنية بالموارد. وبالتالي، تسعى الدول الأعضاء باستمرار الى تحقيق اتساق بين سياسات واستراتيجيات النقل الوطنية والإقليمية، وتحقيق توازن بين الانفاق على الأولويات الإقليمية والوطنية.

2.4 الدروس المستفادة

خلال العقدتين الأخيرين، تم اعتماد نهج جديدة لتحسين أداء النقل بما في ذلك اتباع نهج الممرات في النقل الإقليمي ونهج قطاعي شامل للنقل الوطني. وتتطور هذه النهج بالتغذية العكسية من المشاركة الأفريقية في البرنامج الأفريقي لسياسات النقل، ومبادرة المجموعات الاقتصادية الإقليمية الثلاثية، ومن خلال التعاون مع وكالات النقل المتخصصة، مثل اللجنة الأفريقية للطيران المدني. وعلاوة على ذلك، توفر المعرفة المكتسبة من العمل مع المجموعات الاقتصادية الإقليمية والدول الأعضاء بشأن برامج النقل الإقليمية والوطنية، رؤية عميقة للقضايا المعقدة التي يواجهها القطاع. والمشاكل والدروس المستفادة الرئيسية باختصار هي:

إصلاح السياسات يجب أن يكون عملية مستمرة

اعتمدت العديد من الدول مفهوم اصفاء الطابع التجاري على الطرق في التسعينات، مما أدى إلى إنشاء الجيل الثاني من صناديق الطرق ووكالات الطرق. ومع ذلك، فإن بعض وكالات الطرق تعمل مثل البيروقراطية التي تتطلع إلى استبدالها. ولا تتماشى رسوم تمويل الطرق مع احتياجات الشبكات، مما يؤدي إلى تراكم متزايد في الصيانة غير المنجزة وأوضاع الطرق السيئة. وعلى الرغم من أوجه القصور هذه، تتحسن أحوال الطرق ببطء في جميع الدول تقريبا في أفريقيا.

وفي الموانئ، أدى نموذج "المالك" في ادارة خدمات الموانئ إلى تحسين أداء محطات الحاويات التي يديرها القطاع الخاص، ولكن إدارة قطاع الموانئ لم تحرز سوى تقدم ضئيل.

وبالمثل، فإن امتيازات السكك الحديدية التي يديرها القطاع الخاص لم تحدث تحولا بشكل كامل في شركات السكك الحديدية، وظلت تكاليف النقل مرتفعة، ولم يقدم المستثمرون من القطاع الخاص سوى القليل في إعادة تجديد رأس المال. ومع ذلك، فإن النجاحات والإخفاقات المتعلقة بالامتيازات تقدم توجيهات بناءة للقطاعين العام والخاص والتي ستساعد على إعادة تنشيط شبكة السكك الحديدية الأفريقية.

وتطبق جميع الدول تقريبا مقرر ياموسوكرو، لكن التقدم المتغير يعيق التحرير الكامل للنقل الجوي ويعيق التحسينات لخدمات الطيران والسلامة والأمن. وبالمثل، انضمت 17 دولة عضو فقط إلى المبادرة لإنشاء سوق إفريقية موحدة للنقل الجوي من شأنها أن تحسن الوصول إلى الأسواق والمنافسة التي تعود بالفائدة على شركات

الطيران والمسافرين على حد سواء. ومن ثم، لا يمكن أن يكون إصلاح السياسات عملية تقدم وتوقف. وإذا كان النقل مستداما، يجب مراقبة السياسة والأداء باستمرار وتحديثهما.

يتعين تعزيز القدرات في الوزارات والمجموعات الاقتصادية الإقليمية والقطاع الخاص لتعزيز التكامل

فقدت الوزارات المعنية، المهارات والقدرات لصياغة وتنفيذ ومراقبة أداء السياسات في نهج تجاري لإدارة النقل. وعلى سبيل المثال، تم نقل العديد من موظفي الوزارات إلى وكالات طرق جديدة تاركين في الوراثة وزارات مفرغة. وبالمثل، فإن منح امتياز النقل بالسكك الحديدية إلى مشغلين من القطاع الخاص ترك الوزارات مع موظفي شركة السكك الحديدية العامة السابقة لتنظيم الامتيازات. ولكن مع خبرة السكك الحديدية المملوكة للدولة فقط، لا يملك الموظفون المهارات اللازمة للإشراف على تقديم الامتيازات. ويجري تناول هذه الثغرات في الإصلاح المؤسسي الذي تجرته العديد من الدول الأعضاء.

ولا يكفي تطوير المهارات والخبرات المهنية والفنية في القطاع الخاص، لاستكمال هذه الفجوات في القطاع العام. وينبع هذا النقص من عدد قليل جدا من الجامعات والكليات في أفريقيا التي تقدم تدريباً مناسباً لبناء طاقم من المهنيين والفنيين في مجال النقل. ويحد النقص في الموظفين المهرة من الطرق والوتيرة التي يستجيب بها قطاع النقل لتلبية احتياجات التنمية ومن ثم، فإن الحوار القاري بين صناعات السياسات في قطاعي النقل والتعليم ضروري لجسر هذه الفجوة في التدريب.

ويحد عدم كفاية الموظفين ووقت السفر اللازم لدعم الدول الأعضاء، من قدرة المجموعات الاقتصادية الإقليمية على تحمل مسؤولياتها ومهامها لتسهيل التجارة والنقل. ومما يزيد من تعقيد مهامها، مجموعة واسعة من الظروف الاقتصادية في دولهم الأعضاء، والعديد من الدول التي تنتمي إلى مجموعتين أو أكثر من المجموعات الاقتصادية الإقليمية. وتعني أوجه القصور هذه أن تنفيذ الأطر التنظيمية الإقليمية غير مكتمل على مستوى الدول، وتختلف إدارة الممرات الإقليمية. ومع ذلك، أينما أقامت الممرات مرصداً للمتابعة ومؤسسات لإدارة الممرات، من الأفضل معالجة المشاكل المعروفة جيداً في التأخيرات بالمراكز الحدودية، وتعدد وثائق المرور العابر، والممارسات الفاسدة.

تسريع استخدام النقل متعدد الوسائط للتجارة والتكامل الإقليمي

تعاني التجارة الداخلية والتجارة الأفريقية البينية من تناقضات في الأطر التنظيمية للنقل العابر وتطبيقاتها المختلفة، مما يزيد من ارتفاع أسعار المستهلكين بالفعل ويقلل هوامش التصدير والحوافز للتجارة. ويرجع ارتفاع الأسعار إلى حد كبير إلى أنظمة الشحن غير الفعالة في أفريقيا التي تستخدم العديد من شركات النقل على طول المسارات متعددة الوسائط، ويؤدي بالتالي إلى إنشاء العديد من وثائق المرور العابر. وتعيق هذه النظم المجزأة والأطر التنظيمية الضعيفة للمرور العابر، النقل المتعدد الوسائط الذي يستخدم ناقل واحد ووثيقة مرور عابر متعدد الوسائط واحدة للتسليم المباشر (من الباب إلى الباب). ومن شأن النقل المتعدد الوسائط الكفؤ أن يمكن أفريقيا من المشاركة في سوق النقل المتنامي في جميع أنحاء العالم، مما يفيد جميع الدول الأعضاء، وخاصة الدول غير الساحلية.

شركات البنية التحتية غير المكتملة تعيق التجارة الداخلية والتجارة الأفريقية البينية

يعتمد توسيع التجارة الإقليمية على الترابط الإقليمي الجيد في جميع أنحاء القارة. وحالياً، لا توجد شبكة جيدة الصيانة في حالة جيدة لتوفير ترابط فعال بين العواصم والمدن مع أكثر من مليون شخص، وموانئ البحار العميقة والحدود الدولية. وتم بناء حوالي 70٪ فقط من شبكة الطرق السريعة عبر أفريقيا، ويحتاج حوالي ربعها إلى تحديث، وحوالي ثلاثة أرباعها بحاجة إلى إعادة تأهيل. والربط بالسكك الحديدية منخفض، ويضم ممرات تقليدية للاستيراد والتصدير وعدد قليل من المسارات الإقليمية البينية. وتم تقييد ربط الموانئ بالشحن الدولي نظراً لأن مراسي الحاويات لا تواكب تطور السفن. وبالمثل، تم تقييد الربط مع الطيران العالمي من خلال الممرات القصيرة جداً غير المخصصة للطائرات الكبيرة في بعض الدول، ولكن بشكل أعم من خلال الاحتكارات في المناولة الأرضية ورسوم الملاحة العالية. ويعيق عدم كفاية الربط الإقليمي، التجارة ويمكن أن يقلل النمو الاقتصادي بنسبة تصل إلى 2٪ سنوياً. ولهذا السبب، يركز برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا على تحديث شبكات البنية التحتية الإقليمية وبناء الروابط المفقودة.

خدمات النقل المكلفة تعيق التنافسية التجارية

مع وجود طرق تحمل 80٪ على الأقل من البضائع المتداولة و 90٪ من الركاب، فإن خفض أسعار النقل البري سيحسن بشكل كبير من القدرة التنافسية لأفريقيا. ومع ذلك، فإن أسعار النقل البري في أفريقيا أعلى بنسبة 40 إلى 100٪ منها في جنوب شرق آسيا. وتعاني الدول غير الساحلية أكثر حيث يعد النقل مسؤولاً عما يتراوح بين 50 و 75 في المائة من سعر التجزئة للسلع في مالابو ورواندا وأوغندا. وتعزى مثل هذه الأسعار المرتفعة إلى التأخيرات الطويلة في التخليص الجمركي من الموانئ وعبور الحدود الوطنية، كما أن العديد من وثائق المرور العابر تخفي إجراءات تتسم بالفساد. وعلى سبيل المثال، يكلف نقل حاوية من مومباسا إلى كمبالا ما يعادل نقلها من مومباسا إلى شنغهاي. ومع ذلك، فإن هذه التأخيرات تراجعت بأكثر من النصف عند المعابر الحدودية ذات المنفذ الواحد، مثل مابالا في الممر الشمالي في شرق أفريقيا، وفي بيتبريدج وكيروندو في الممر الشمالي الجنوبي في الجنوب الأفريقي. ويؤدي تقليل مثل هذا التأخير في الممر الشمالي الجنوبي إلى تحقيق وفورات تصل إلى 60 مليون دولار سنوياً.

ولا تسجل أفريقيا نقاطاً عالية في مؤشر الأداء اللوجستي. وفي حين أن الولايات المتحدة لديها مؤشر أداء لوجستي في عام 2009 بلغ 3.84، تراوحت قيم مؤشرات الأداء اللوجستي بين 2.19 في غرب أفريقيا إلى 2.73 في الجنوب الأفريقي. وتشير هذه الأرقام إلى أن جودة خدمات النقل في أفريقيا أقل بشكل ملحوظ منها في الدول المتقدمة. وهي تعكس أيضاً احتكار اتحادات النقل وقطاعاً ينظم بشكل كبير من قبل الحكومات التي تخنق التجارة. ومع ذلك، أينما يجري السعي إلى التحرر والمنافسة، على سبيل المثال في جنوب أفريقيا، فإن أسعار النقل تنخفض بسرعة.

ضعف الترابط مع القارات القريبة والبعيدة يحد من إفريقيا كتاجر عالمي

تعتمد الدول الأفريقية والدول الجزرية على موانئها البحرية وخدماتها البحرية لنقل أكثر من 90٪ من تجارتها. ومع ذلك، فإن معدلات الشحن مرتفعة. ويتكلف شحن حاوية إلى أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، حوالي ثلاثة أضعاف الشحن إلى شرق آسيا والمحيط الهادئ. ويمكن أن يعزى ذلك إلى حد كبير إلى الأداء الضعيف للميناء، والوقت المستغرق، ووقت المكوث، والتي تتخلف عما هو عليه في المناطق الأكثر تقدماً. ومن ثم، فإن أوجه القصور في هذه الروابط الخارجية مع القارات القريبة والبعيدة تقلل من فرص قيام الشاحنين الدوليين وشركات الشحن الدولي، بأعمال تجارية مع أفريقيا.

وتعتمد صادرات أفريقيا من المنتجات القابلة للتلف والسياحة على خطوط الطيران الدولية بشكل كامل تقريباً. ومع ذلك، فإن حصة أفريقيا من حركة الطيران في العالم لا تكاد تبلغ 3 في المائة بينما تمثل الشركات الجوية غير الأفريقية 80 في المائة من السوق داخل القارة. فشركات الطيران الأفريقية فشلت في زيادة حصتها في السوق إلى حد كبير بسبب التنفيذ غير الكاف لمقرر ياموسوكرو، وارتفاع تكاليف التشغيل. ومع ذلك، تتخذ عدة دول أعضاء خطوات لإنشاء سوق إفريقية موحدة للنقل الجوي لاختراق سوق الطيران العالمي المتزايد.

النقل يمكن أن يحرر المجتمعات الريفية المعزولة

لا يلقى سوى نصف سكان المناطق الريفية في أفريقيا خدمة الطرق المتاحة في جميع المواسم، بينما تعرقل خدمات النقل غير المنتظمة الإنتاج الزراعي. وفي بعض الأماكن، تستنفد تكاليف النقل والمعاملات ما يصل إلى 80% من سعر السوق، وتمثل عاملاً مثبطاً للمزارعين لزراعة المزيد من الطعام. كما تؤدي قيود النقل إلى عزل المجتمعات الريفية عن خدمات التعليم والصحة واستبعادها من النمو الاقتصادي والتنمية المستدامة. وسيؤدي تحقيق هدف الوصول إلى طريق متاح في كل المواسم على مستوى أفريقيا في حدود كيلومترين، وخدمات النقل المرتبطة به، إلى تحرير المجتمعات الريفية. وأينما تم اعتماد نهج شامل لقطاع النقل مرتبط بالتنمية الريفية، كما هو الحال في إثيوبيا، تستفيد المجتمعات الريفية من زيادة فرص الوصول إلى الطرق وفرص السوق.

الازدحام المروري يقيد التنقل والوصول إلى المدن سريعة النمو

يزداد الازدحام المروري سوءاً وتطول ساعات ذروة الازدحام في جميع العواصم والمدن الأفريقية المترامية الأطراف. ومن غير المحتمل أن تتحسن هذه الحالة على المدى القصير حيث من المتوقع أن ينمو سكان الحضر في أفريقيا من حوالي 414 مليون نسمة في عام 2011 إلى 750 مليون نسمة في عام 2030، وأن يصلوا إلى أكثر من 1.2 مليار بحلول عام 2050.

وتزداد أحجام المرور بشكل خاص في المدن الكبرى في مصر ونيجيريا، وفي المدن الثانوية حيث يرتفع عدد السكان إلى مليون نسمة. وتحل الحافلات الصغيرة والدراجات النارية محل خدمات الحافلات العامة المتعثرة. وأينما وجدت، فإن أنظمة النقل السريع بالحافلات وشبكات السكك الحديدية الحضرية لا تقلل بدرجة كبيرة من حركة المرور على الطرق. وبالتالي، فإن النقل بوسائط بدون محركات يمثل من 50 إلى 90% من الرحلات اليومية، ولكن عندما يتشارك المستخدمون في البنية التحتية التي تختنق بسبب الحركة بوسائط بمحركات، تصبح رحلاتهم أطول وأكثر خطورة.

ويواجه سكان المناطق الحضرية رحلات أطول في المسافة والزمن. ويرتفع سعر النقل العام إلى حد كبير بسبب الامتداد العمراني الذي يمكن أن يعزى إلى عدم كفاية السياسات المتعلقة باستخدام الأراضي والتنمية الاقتصادية. وعلاوة على ذلك، فإن زيادة ملكية السيارات يؤدي إلى زيادة الازدحام المروري في المدن، وبالتالي زيادة انبعاثات غازات الاحتباس الحراري وخلق مشاكل صحية. وكل هذه المسائل تجعل من الصعب على الناس الوصول إلى العمل، والوصول إلى المدارس والمستشفيات، والقيام بأعمال تجارية.

يجب تقليل الوفيات الناجمة عن النقل والإصابات الشخصية

أخطر مشكلات شركات الطيران الأفريقية هي السلامة والأمن. وبالرغم من أن سلامة الطيران تتحسن منذ تطبيق مراجعات السلامة التشغيلية للاتحاد الدولي للنقل الجوي في عام 2012، تعاني شركات الطيران الأفريقية من عدد غير متناسب من الحوادث المميتة باعتبار أنها تحمل أقل من 5% من الحركة الجوية في العالم.

والسلامة هي أيضا مصدر قلق كبير بشأن السكك الحديدية الأفريقية. وبالرغم من انخفاض العدد بسبب انخفاض أحجام حركة المرور، إلا أن حوادث القطارات مرتفعة بشكل غير مقبول. وتسجل معظم السكك الحديدية الإفريقية أكثر من 100 انحرافا عن القضبان للسكك الحديدية في السنة، وبعضها يصل إلى 200 انحراف مقارنة بأقل من 100 انحرافا عن القضبان تعلن عنه السكك الحديدية الهندية. وباستثناء، حينما تكون الخسائر في الأرواح عالية، يكون الإبلاغ عن الحوادث البحرية غير منتظم، ولا يزال مدى الضرر البيئي غير معروف إلى حد كبير. وينشأ العديد من هذه الحوادث عن التنفيذ غير الكاف لسلامة الملاحة والاتفاقات البحرية الدولية. وبموجب الميثاق البحري، تضطلع المفوضية بدور أكثر نشاطا في مجال السلامة والأمن البحريين، بما في ذلك مكافحة القرصنة.

وبالرغم من أن العديد من الدول الأعضاء تتخذ تدابير لمكافحة حوادث الطرق، إلا أن المعدلات لا تزال مرتفعة. وتعتبر الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق السبب الرئيسي الثالث للوفاة في أفريقيا بعد الملاريا وفيروس نقص المناعة البشرية/ الإيدز، وتشكل مشكلة صحية عامة رئيسية من حيث معدلات المرض والعجز وتكاليف الرعاية الصحية المرتبطة بها. ويوجد في إفريقيا 16% من الوفيات على الطرق في العالم مع 12% فقط من السكان و2% فقط من مركبات العالم. ويواجه المسافرون على الطرق مخاطر خطيرة على السلامة نتيجة عدم كفاية تطبيق معايير القيادة، ولوائح ترخيص المركبات وصيانتها، والحمل الزائد للمركبات، والسلوك المتهور للسائقين. وتبلغ التكاليف العامة لحوادث الطرق من 3 إلى 5% من الناتج المحلي الإجمالي للدول ذات الدخل المنخفض وذات الدخل المتوسط أو أكثر من إجمالي المساعدات الانمائية التي تتلقاها هذه الدول.

يجب أن يواجه النقل تحديات تغير المناخ

تؤدي الزيادة في الظواهر الجوية البالغة الشدة إلى تصاعد مخاطر ومدى الفيضانات والانهيarts الأرضية التي تتسبب في إتلاف وتدمير البنية التحتية للنقل. وتغير مثل هذه الأحداث، أنماط سقوط الأمطار التي تزيد تكاليف إعادة التأهيل والصيانة، وغالبا ما تعطل عمليات النقل. وتغير، هذه التغييرات أنماط الترسيب التي تؤثر على نقل المياه الداخلية وعمليات الموانئ. وعلاوة على ذلك، فإن المدن والمجتمعات الحضرية في المناطق الساحلية المنخفضة والدول الجزرية الصغيرة تواجه تهديدات ترتبط بارتفاع مستوى سطح البحر. ومن ثم، فإن تأثيرات تغير المناخ تهدد عمليات النقل وتزيد من الضغط على ميزانيات الدول الأعضاء.

وتؤدي المعايير السيئة لجودة الوقود والمركبات السيئة الصيانة إلى انبعاثات عالية للمركبات وتسهم في وفيات مبكرة، تقدرها منظمة الصحة العالمية بسبعة ملايين في عام 2012. وتعتبر الانبعاثات من الكربون الأسود وغيرها من ملوثات المناخ القصيرة العمر هي أيضا من العوامل المساهمة الرئيسية في زيادة انبعاثات غازات الاحتباس الحراري، مما يؤدي إلى ارتفاع درجات الحرارة العالمية. وبالمثل، يقدر أن انبعاثات الطيران مسؤولة عن تقاوم تغير المناخ. ومع تجاوز نمو الطيران ببساطة لمكاسب الكفاءة، توقعت الدورة الثانية والعشرون لمؤتمر الأطراف أن تزيد الانبعاثات بثلاثة أضعاف بحلول عام 2050، إذا لم يتم كبحها. وبالتالي، يشكل النقل وخاصة

في المناطق الحضرية، خطراً على صحة الفئات الضعيفة والشباب والمسنين في المجتمع. وتعالج المفوضية هذه المسائل في إطار استراتيجيتها بشأن تغير المناخ.

إيجاد وسائل لتمويل الفجوة بين احتياجات النقل والنفقات

بناء على عينة تمثيلية من الدول الأفريقية، تقدر دراسة تشخيص الدول للهياكل الأساسية في أفريقيا أن الفجوة التمويلية تبلغ حوالي مليار دولار أمريكي سنوياً. وتمثل هذه الفجوة الفرق بين تكلفة اصلاح البنية التحتية للنقل في أفريقيا لتحقيق الترابط الميسور التكلفة على المستوى الإقليمي والوطني، والإنفاق السنوي على البنية التحتية القائمة. وربما تبدو فجوة التمويل هذه صغيرة، لكن إيجاد موارد إضافية يمثل مشكلة رئيسية للعديد من الدول الأعضاء.

والحد من هذه الفجوة يمكن أن يأتي من مكاسب الكفاءة بشكل أساسي في قطاع الطرق. وتتبع أوجه عدم الكفاءة من الانخفاض في مستوى الإنفاق من الميزانيات العامة، وانخفاض استرداد تكاليف مستخدمي الطرق وضعف تحصيل الرسوم. ومع ذلك، فإن تحقيق هذه الكفاءات عملية معقدة والنتائج أبعد من أن تكون مؤكدة.

وعلاوة على ذلك، فإن تحقيق مكاسب الكفاءة يفترض استكمال الإصلاحات القطاعية واستدامتها، ولا تزال مستويات تمويل الشركاء الإنمائيين عند مستوياتها الأخيرة ولا تتصاعد تكاليف البناء بدرجة كبيرة. وربما يختلف الوفاء ببرامج الإصلاحات من بلد إلى آخر، والتمويل الخارجي غير مؤكد، ومن الصعب التنبؤ بتكاليف البناء المستقبلية. علاوة على ذلك، لا ينطبق التحليل أعلاه بشكل موحد على جميع الدول. وتواجه الدول الهشة ذات الدخل المنخفض فجوة تمويلية أكبر، حتى مع مراعاة وفورات الكفاءة المذكورة أعلاه. ومن ثم، يمكن أن تواجه هذه الدول تحديات إضافية فيما يتعلق بالمعايير وحلول التكلفة الأقل وتأخر تسليم الأهداف.

استخدام تكنولوجيا المعلومات كأداة تمكينية لتطوير النقل القاري

تنتشر تغطية الإنترنت على نطاق واسع في مدن ومناطق حضرية في أفريقيا وتصل حتى إلى أبعد المجتمعات الريفية النائية. والمزيد من الناس لديهم إمكانية الوصول إلى خدمات الإنترنت حيث تقل تكلفة أجهزة الكمبيوتر والهاتف المحمول ورسوم مزود الخدمة، وتصبح تطبيقات البرامج أكثر ملاءمة للمستخدمين. وبالرغم من استخدام الأنظمة الحاسوبية على نطاق واسع في إدارة وعمليات النقل الجوي والبحري، إلا أن النقل بالسكك الحديدية والنقل البري كان أبداً في تطوير أنظمة مترابطة بالكامل على طول الممرات الإقليمية وفي المناطق الحضرية. وتقوم المفوضية بتعزيز أنظمة تكنولوجيا المعلومات في إطار مبادراتها للممرات "السلامة والتنقل والادارة الآلية للحركة في الوقت الحقيقي".

تحسين الدراسات للاضطلاع بالمشروعات من البداية إلى الإغلاق المالي

لدى برامج البنية التحتية القارية والإقليمية مثل برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا، التزام سياسي كبير، والدعم المالي والفني لإعداد المشروعات. ومع ذلك، لا يزال العديد من المشروعات بدون تمويل، وهناك عدد قليل جداً من المشروعات قيد التنفيذ. وينشأ هذا النقص من دراسات أقل دقة سابقة على دراسات الجدوى أو دراسات استطلاعية تقيم المخاطر بشكل غير كاف. ويعني هذا أنه في دراسات الجدوى اللاحقة أن التحليلات

الاقتصادية غير كافية لإعطاء الأولوية للمشروعات بشكل صحيح، وأن المشروعات لا تستوفي بالضرورة معايير العديد من فرص التمويل المتاحة. وتتعامل الشراكة الجديدة لتنمية أفريقيا (النيباد) مع هذه المسائل.

3. مساهمة النقل في أجندة 2063

تتمثل تطلعات أفريقيا في عام 2063 في أن تكون قارة متكاملة وسلمية مع ازدهار على أساس النمو الاقتصادي الشامل والتنمية المستدامة، وأفريقيا كلاعب وشريك عالمي. ولتحقيق هذه الطموحات، ستحتاج البنية التحتية للنقل والخدمات إلى ربط المناطق والدول ودعم التبادل التجاري والتجارة وتسهيل الوصول إلى المرافق الاجتماعية. ويجب أن يكون السفر لجميع الناس آمناً ومرناً وبأقل قدر ممكن من التأثير على البيئة.

3.1 النقل يدمج أفريقيا ومناطقها ودولها

لقد أدرك صانعو سياسات النقل منذ زمن طويل أن البنية التحتية القارية لأفريقيا تعوق رؤية التكامل الأفريقي. واليوم، لدى أصحاب المصلحة في النقل برنامج متفق عليه بشأن الكيفية التي يمكن بها للنقل أن ييسر إدماج أفريقيا ويسهل ذلك .

تحويل تراث البنية التحتية للنقل في أفريقيا إلى شبكات عالمية المستوى

تأسست أنظمة النقل في أفريقيا من قبل قوى استعمارية أوروبية تستغل الموارد المعدنية الغنية في القارة والمنتجات الزراعية ذات القيمة العالية، مثل المطاط والبن والكافور والقطن. وكان الدافع وراء الاستغلال هو الربح التجاري الذي يحتاج إلى ممرات نقل فعالة إلى الموانئ الساحلية لنقلها إلى أوروبا. وهكذا، فإن استثمارات النقل فضلت الطرق والموانئ وشبكات السكك الحديدية على طول الممرات الاستراتيجية مع اهتمام قليل لتطوير شبكات الربط الإقليمية وداخل الدول. ونتيجة لذلك، ظهرت أنظمة نقل مجزأة ومشوهة في جميع أنحاء أفريقيا تديرها وتشغلها أنظمة سياسية ومؤسسية مختلفة. وكان هذا هو ارث النقل الذي ورثته الدول الأفريقية في وقت استقلالها. وعرقل هذا الارث المسار السياسي للطموح الأفريقي نحو افريقيا متكاملة بشكل كامل. وبحلول عام 2063، تتطلع أفريقيا إلى أن يكون لديها خطوط سكك حديدية وطرق عالية السرعة، وبنية تحتية بحرية وجوية تربط العواصم والمدن الرئيسية، وتحسن الروابط بين الدول الجزرية الأفريقية والبر الرئيسي للقارة. وبالإضافة الى ذلك، سيضمن النقل الجوي المتحرر والنقل البحري الفعال وجود روابط بين أفريقيا وأوروبا والهند وآسيا وأستراليا والأمريكتين.

برنامج لشبكات النقل القارية

وافقت المفوضية والمجموعات الاقتصادية الإقليمية والدول الأعضاء على استراتيجيات وبرامج ومشروعات لتوسيع البنية التحتية للنقل في برنامجها القاري، وهو برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا. وتعتمد رؤية برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا في ادماج أفريقيا على التآزر بين سبل النقل داخل شبكة نقل اقليمية للمحاور

والممرات. وتدعم هذه الرؤية سياسات واستراتيجيات وطنية منسقة تعكس الرؤية القارية في خططها وأطرها المؤسسية والتنظيمية.

3.2 النقل يحدث تحولا للتبادل التجاري والتجارة

ستزدهر التجارة البينية الأفريقية بإنشاء منطقة التجارة الحرة القارية المبنية على الاتفاقيات التجارية الحالية للمجموعات الاقتصادية الإقليمية. وللحفاظ على القدرة التنافسية التجارية، يجب أن تتيح البنية التحتية والخدمات للنقل حرية حركة المنتجات التجارية والزراعية عن طريق الطرق والسكك الحديدية والممرات المائية الداخلية والبحرية والجوية.

شبكات النقل الإقليمية تنقل البضائع والخدمات بحرية عبر أفريقيا وخارجها

بالاستفادة من استقرار الاقتصاد الكلي بحلول عام 2063، سيكون لدى أفريقيا صناعات تحويلية وشركات مدفوعة بالتكنولوجيا تسهم بنحو 50٪ من الناتج المحلي الإجمالي للقارة. وسيؤدي تحول الصناعة وهيمنة أفريقيا في استغلال مواردها الطبيعية إلى زيادة كبيرة في التجارة الأفريقية والصادرات الدولية. وسوف تعتمد التدفقات التجارية المتزايدة والمنافسة على المرور العابر للحدود على طول الممرات الإقليمية للطرق والسكك الحديدية ومن خلال الموانئ إلى الشركاء التجاريين العالميين. ولدعم تدفق حركة المرور، سيتم الحفاظ على الطرق وممرات السكك الحديدية الإقليمية التي تربط المناطق والدول والمراكز التجارية بالموانئ البحرية وتحديثها. وسيتم تحديث عمليات الميناء بشكل مناسب وتحسين خدمات الموانئ لتسهيل التدفق الحر للبضائع. وهناك استراتيجيات وخطط مماثلة جارية في قطاع الطيران من أجل التجارة في السلع عالية القيمة والسلع القابلة للتلف، ودعم السياحة.

شبكات النقل الوطنية تمكن الزراعة من إطعام أفريقيا والتصدير

سيتم تحويل الزراعة الأفريقية في عام 2063 من خلال زيادة الزراعة الآلية، وزيادة فرص الوصول إلى مدخلات الإنتاج وتحسين فرص التمويل التي ستعزز الانتاج. وسيجعل رفع مستوى الإنتاج، من إنتاج الغذاء المحلي منافسا بما فيه الكفاية ليحل محل الواردات الغذائية وسيولد فوائض للتصدير. ومع ذلك، فإن الحصول على المنتجات الزراعية من المزرعة إلى السوق بأقل قدر من الأضرار يتطلب شبكة من الطرق الريفية في حالة جيدة. وبالمثل، يتعين على صادرات الأغذية أن تتحرك بسرعة على طول الطرق الوطنية والإقليمية لإعادة شحنها بواسطة السفن والطائرات. وستعمل الحكومات الأفريقية على تحسين قدراتها وطاقاتها للحفاظ على صيانة الطرق وتحديثها لخدمة المزارعين والتجار بكفاءة حتى تظل المنتجات الزراعية قادرة على المنافسة في أفريقيا والخارج.

البحيرات والأنهار تنقل المنتجات البحرية داخل أفريقيا وإلى الأسواق العالمية

من المتوقع أن يكتسب الاقتصاد الأزرق وإدارة المحيطات زخما في عام 2020، مما يؤدي إلى معرفة متقدمة بشأن التكنولوجيا الحيوية البحرية والمائية لإنتاج منتجات جديدة. وسوف يتطلب تسويق هذه المنتجات صيانة وتحديث شبكات داخلية من البحيرات والأنهار الصالحة للملاحة لربط الدول غير الساحلية مع بقية أفريقيا والأسواق العالمية.

3.3 النقل ييسر الوصول إلى الوظائف والمرافق الاجتماعية

سيحظى سكان أفريقيا بحلول عام 2063 بمستوى معيشي مرتفع حيث يعيش نحو 60 في المائة في المدن والمجتمعات شبه الحضرية، وتحل المجتمعات الريفية مناطق شاسعة غير كثيفة السكان. وسوف تتيح البنية الأساسية والخدمات المناسبة للنقل، الوصول إلى الصحة والتعليم والعمالة، وستكون الخدمات الموثوقة مقبولة للمجموعات الاقتصادية والاجتماعية المختلفة.

النقل المناسب للمجتمعات الحضرية المتنامية

سيتم تعليم سكان الحضر في أفريقيا في عام 2063، وسيحظون بصحة جيدة ويعيشون في مدن جيدة التخطيط ومجتمعات شبه حضرية مزودة بمرافق نقل حديثة. وستتراوح هذه النظم من ممرات مشاة جيدة الصيانة ومضاءة جيدا، إلى وسائل نقل وسيطة متكاملة مع جميع أشكال خدمات النقل الخاصة والعامة. وفي المدن الكبرى، ستشمل وسائل النقل العام أنظمة النقل الجماعي بالحافلات والقطارات. وسوف تعمل هذه الخدمات، ببنية تحتية محسنة تتيح لسكان المدن امكانية الوصول إلى وسائل نقل بأسعار ميسورة.

النقل المناسب لربط المجتمعات الريفية

ستحظى المجتمعات الريفية بنوعية حياة مماثلة لنظيراتها في المجتمعات الحضرية مع روابط نقل جيدة للعيادات الصحية والمستشفيات والمدارس والأسواق وأماكن العمل. ويتطلب ذلك طرقا جيدة الصيانة صالحة لسير المركبات المزودة بالمحركات لضمان توفير خدمات موثوقة بالحافلات من القطاعين العام والخاص والنقل الوسيط .

3.4 النقل يضمن حركة سالمة وأمنة للأشخاص والبضائع

في أفريقيا 2063، سوف يسافر عدد أكبر من الناس والبضائع برا وبحرا للأعمال والسياحة مما هو عليه الآن. وسيتم اعتماد مستويات السلامة والأمان للمعيار الدولي من خلال جميع وسائل النقل.

النقل البري والسكك الحديدية يعمل وفق المعايير الحديثة

سيكون السفر أكثر أمانا لجميع مستخدمي الطرق والسكك الحديدية على الطرق والسكك الحديدية الجيدة الصيانة والمجهزة جيدا والمجهزة بمركبات حديثة تخضع لصيانة جيدة. وسيكون سائقو الشاحنات والقطارات مدربين بشكل

أفضل ومرخصين، ويحكمهم لوائح سلامة حديثة يتم تطبيقها بشكل صارم. وبالمثل، سيتم تعزيز أمن السلع عن طريق أساليب فحص حديثة مع تحويل ممرات اقليمية إلى ممرات للسلامة والتنقل والادارة الآلية للحركة في الوقت الحقيقي.

تشغيل النقل البحري والممر المائي الداخلي والنقل الجوي وفقا للمعايير الدولية

سيكون جميع المسافرين جوا وبحرا أكثر أمانا وأكثر أمنا مع الشاحنين وشركات الطيران والموانئ والمطارات التي تعمل وفقا للمعايير الدولية للمنظمة البحرية الدولية ومنظمة الطيران المدني الدولي. وعلاوة على ذلك، سيغطي مراقبة الحركة الجوية جميع أفريقيا وستعمل وسائل الملاحة على نحو موثوق في جميع الممرات المائية الداخلية. وسيتم القضاء على القرصنة البحرية الى حد كبير .

3.5 النقل يصبح مرنا والهواء أنظف

بحلول عام 2063، سيكون لدى أفريقيا بنية تحتية للنقل أكثر مرونة مع تأثيرات تغير المناخ وخدمات نقل أقل تلويثا.

نقل مرن لحماية مستخدمي النقل والمجتمعات الساحلية

جعل جميع وسائل النقل مرنة تجاه تغير المناخ بحلول عام 2063 ستكون عملية متطورة. وسيشمل الحفاظ على البنية التحتية للحد من الفيضانات التي تهدد عمليات النقل والأشخاص الذين يعيشون في المجتمعات الساحلية. وسيتم اعتماد معايير معززة للبنية التحتية الجديدة في المناطق المعرضة للخطر بيئيا وحيث تتركز حركة المرور.

الحد من تأثير النقل على الصحة

بحلول عام 2063، سيتم تخفيض انبعاثات النقل إلى مستويات لها الحد الأدنى من التأثير على الصحة. ويتحقق ذلك عن طريق ادخال مركبات ذات كفاءة في استهلاك الوقود ومنخفضة الانبعاثات، من خلال التسعير الملائم للوقود والإجراءات المالية لمعالجة التوازن بين البضائع المنقولة بواسطة الطرق والسكك الحديدية، والامتثال لمتطلبات المنظمة البحرية الدولية ومنظمة الطيران المدني الدولي بشأن النقل البحري والجوي على التوالي.

3.6 النقل يساعد افريقيا على تقليل احتياجات تمويل التنمية

تهدف أفريقيا إلى تقليل اعتمادها على التمويل الخارجي من أجل التنمية بحلول عام 2063. وسوف يقلل النقل جزئيا من احتياجاتها التمويلية باستخدام مخصصات الميزانية بشكل أكثر كفاءة، ومن خلال جذب المزيد من المستثمرين من القطاع الخاص من خلال الشراكات بين القطاعين العام والخاص.

3.7 النقل يسهم في توفير فرص العمل وتمكين الشباب

بحلول عام 2063، من المتصور أن تكون أفريقيا قارة يتاح فيها لجميع الناس، وخاصة النساء والشباب، الوصول على قدم المساواة إلى المشاركة السياسية والتعليم والصحة وسوق العمل.

ويمكن أن يلعب النقل دورا حيويا في توفير الوظائف وفي الحد من معدلات البطالة المرتفعة بين الشباب (15-24 عاما) في أفريقيا. تتراوح هذه المعدلات من 20% في دول مثل غانا وزامبيا وزيمبابوي إلى أكثر من 30% في ناميبيا والجزائر وجنوب إفريقيا. ولتحقيق ذلك، يجب أن يتاح للشباب الوصول إلى الفرص التعليمية ليصبحوا مهنيين وفنيين في مجال انجاز البنية التحتية للنقل وفي عمليات النقل. وعلاوة على ذلك، فإن إنشاء البنية التحتية وصيانتها سيوفر فرص عمل للرجال والنساء الذين يثرون المجتمعات الريفية والحضرية ويؤدي إلى الاندماج الاجتماعي، وبالتالي يعالج بعض الأسباب الجذرية للهجرة.

4. استراتيجية لتوفير النقل المستدام

هناك حاجة إلى استراتيجية شاملة لضمان أن يعمل النقل على تيسير النمو الاقتصادي والتنمية الاجتماعية، وتعزيز التكامل القاري ويمكن أفريقيا من المشاركة بفعالية في الاقتصاد العالمي. وحدد وزراء النقل الأفريقيون موضوعات لاستراتيجية النقل المستدام، وتشمل الترابط، وتكاليف النقل والأسعار، ومؤسسات النقل، والسلامة والأمن، والتنقل الحضري، والنقل المرن للبيئة.

4.1 تحسين الاتصال القاري والإقليمي

يتطلب التكامل الأوثق لأفريقيا صلات نقل مناسبة بين المناطق وداخلها، وصيانة شبكات النقل وتطويرها، وتعزيز روابط النقل مع بقية العالم.

تحديث خطط برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا لتلبية الاحتياجات المتغيرة لأفريقيا

يتعين تحديث خطط برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا باستمرار لضمان بقاء المشروعات القصيرة والمتوسطة الأجل في خطة العمل ذات الأولوية لبرنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا ذات صلة وبأسعار ميسورة. ومن شأن هذه المراجعات أن تُعَيِّم التقدم وتعيد النظر في الافتراضات الأساسية المتعلقة بتكاليف المشروعات والتخطيط المالي وغير ذلك من العوامل الخارجية للاقتصاد الكلي التي تؤثر على أولويات وخطط النقل. وبهذه الطريقة، ستكون تحديثات برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا متسقة مع الخطط الرئيسية للمجموعات الاقتصادية الإقليمية، بما يتماشى مع الإطار الاستراتيجي لبرنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا وتلبية الأولويات الجديدة مع تطور احتياجات أفريقيا.

المحافظة على الصيانة والتعجيل بالتحديث وبناء الروابط المفقودة

ينبغي صيانة شبكات الطرق في جميع أنحاء القارة والارتقاء بها لتحقيق مستويات الترابط اللازمة لدمج أفريقيا ومناطقها ودولها. وهذا الاقتراح له ثلاثة تأثيرات على 59100 كيلومترا من شبكة الطرق السريعة عبر أفريقيا. الأول هو صيانة ثلث الشبكة تقريبا والذي يعد حاليا في حالة جيدة. والثاني هو إعادة تأهيل نحو نصف الشبكة الذي يعد في حالة سيئة. والثالث هو تحديث أجزاء السطح الأرضي والسطح المرصوف بالحصى إلى معايير الطرق المرصوفة، وبناء الروابط المفقودة المقدرة بنحو 4300 كيلومتر تقريبا.

وتتطلب طبيعة ونطاق هذا العمل استراتيجيات وأولويات تختلف من منطقة إلى أخرى ومن دولة إلى دولة. وعلى سبيل المثال، تم الانتهاء من ممر القاهرة - داكار بشكل كبير، ولكن الممرات عبر وسط أفريقيا تتطلب تحديث وبناء الروابط المفقودة. ومع ذلك، فإن تحقيق معايير الطرق المرصوفة في بعض الدول ذات الدخل المنخفض سوف يجهد الميزانيات المنهكة وسيطلب الأمر بعض أشكال البناء المرحلي. ومع ذلك، سيظل الطريق الذي يمكن سير المركبات به في هذه الدول يسهم في الربط القاري والإقليمي.

وهناك حاجة إلى استراتيجية ماثلة من أجل شبكات الطرق الوطنية التي تربط المدن الثانوية والمناطق التجارية بالشبكات الإقليمية. ويجب صيانة جميع الطرق الرئيسية والثانوية والفرعية الصغيرة والتي تعد حالياً في حالة جيدة، ويجب إعادة تأهيل الطرق التي تعد في حالة حرجة قبل انهيارها وتتطلب إعادة البناء. ويجب الارتقاء بالطرق الأرضية إلى سطح مرصوف بالحصى، وأينما وجدت ضرورة إلى سطح مرصوف بشكل ملائم.

ويجري تعزيز ترابط السكك الحديدية في إطار الشبكة الأفريقية المتكاملة للقطارات عالية السرعة، وهو مشروع رائد في أجنده 2063 لربط جميع العواصم والمراكز التجارية الأفريقية. والخطوة الأولى في هذا المشروع البعيد النظر هي خط السكك الحديدية العالي السرعة بين طنجة والطنجة والطنجة في المغرب الذي سيتم افتتاحه في عام 2018. وهذا المشروع المبتكر، وهو مثال على تمويل القطاعين العام والخاص، يتضمن مشاركة من الاتحاد الأوروبي والمستثمرين الدوليين الآخرين. وبالتوازي مع ذلك، يجب تحديث ممرات السكك الحديدية غير المتصلة ببعضها بشكل كبير في أفريقيا وربطها في شبكة قارية. وسيطلب ذلك تسريع إعادة تأهيل الشبكة المعيارية الضيقة الحالية لنقل الشحنات المحورية لاستيعاب اسطول مركبات حديث وبالتالي نقل أحجام متزايدة من السلع. وعلاوة على ذلك، يجب تحسين إمكانية التشغيل المتبادل لشبكات السكك الحديدية، والكثير منها بمعايير مختلفة، وتحسين أو بناء مراكز مناسبة لتبادل النقل. وستسهم جميع هذه التحسينات في زيادة نسبة وسائط النقل المستهدفة في برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا إلى 30% في السكك الحديدية و 70% في الطرق مقارنة مع 10% من السكك الحديدية و 90% من الطرق في الوقت الحالي.

وسيتعين تحسين ترابط الموانئ في اتجاهين، في الداخل إلى الدول الساحلية وغير الساحلية وفي الخارج إلى أوروبا والهند وآسيا وأستراليا والأمريكتين. وتدور أنشطة التحديث بشكل أساسي حول التطوير المستمر لمحطات الحاويات لتتعامل مع أنماط التجارة والشحن السريعة التغير. كما يتطلب تنسيق الاستثمار في النقل العابر الداخلي بالطرق والسكك الحديدية ليتعامل مع حركة الحاويات المتصاعدة، وكذلك تحديث الموانئ التي تعد مراكز رئيسية لإعادة الشحن. وفي المناطق التي لا يوجد بها موانئ محورية مخصصة، فإن تصميم شبكة موانئ "محورية وفرعية"، على الأقل لتجارة معينة أو سفن معينة، يمكن أن يعمل على تجنب الاستثمار المفرط في ممرات موازية عديدة.

كما تتطلب أرصفة البحيرات والبنية التحتية البرية المرتبطة بها إعادة تأهيل، في كثير من الحالات بالتزامن مع عنصر السكك الحديدية. ويتطلب تحسين كفاءة النقل على الأنهار الصالحة للملاحة، مثل الكونغو، إعادة تأهيل كبيرة للبنية التحتية في الموانئ النهرية، والتجريف لصيانة الوصول وتركيب أجهزة مساعدة حديثة للملاحة. ومن شأن هذه التحسينات أن تزيد من الترابط فيما بين الأقاليم، وفي حالة نهر الكونغو، تزيد إمكانية ترابط تسع دول في وسط أفريقيا.

وسيتطلب الربط الجوي القاري والإقليمي تحديث البنية التحتية للمطارات والملاحة الجوية، والحد من تكاليف تشغيل الخطوط الجوية، ورفع الالتزام الوطني الحالي من 17 دولة إلى السوق الموحدة للنقل الجوي الإفريقي.

وهذه المبادرات مطلوبة لتعكس الانخفاض في الخدمات الدولية المجدولة، من أجل تحسين الترابط الجوي بين أفريقيا وهي ضرورية لزيادة الحركة الجوية.

تعزيز الروابط مع القارات القريبة والبعيدة

سيتم التغلب على الروابط المفقودة في خدمات الملاحة الجوية والطيران من خلال التنفيذ الكامل لمقرر ياموسوكرو وتحديث أنظمة الملاحة الجوية من خلال توسيع الخدمة الملاحية التكميلية الأوروبية الثابتة بالنسبة للأرض (إجنوس) إلى أفريقيا. وستعزز هذه المبادرات، بالإضافة إلى تعزيز الروابط خارج إفريقيا، دور اللجنة الأفريقية للطيران المدني وغيرها من وكالات الطيران المدني الإقليمية.

وسيعزز بناء مراسي المياه العميقة وجرف المراسي الحالية لاستيعاب الجيل الجديد من السفن الكبيرة، من الروابط مع الناقلين في أوروبا والهند وآسيا وأستراليا والأمريكتين. وبشكل خاص، هناك حاجة لتعزيز التعاون البحري في البحر الأبيض المتوسط مع دول شمال أفريقيا عن طريق ربط شبكات البحر المتوسط الخاصة ببرنامج تطوير البنية التحتية لأفريقيا بالشبكات العابرة لأوروبا - وهي الطرق السريعة للبحر.

4.2 تخفيض تكاليف النقل وأسعار الشحن

يعتمد النقل الميسور التكلفة على حرية التنقل داخل المناطق وفيما بين المناطق، وبين القارة الأفريقية والدول الجزرية. وتتطلب الحركة الحرة، أنظمة فعالة لتسهيل مرور البضائع عبر الموانئ البحرية والممرات الإقليمية متعددة الوسائط الفعالة والاتفاقات التي تحرر سماوات أفريقيا.

تنفيذ القواعد التنظيمية للنقل العابر المنسقة والانتقال إلى أنظمة غير ورقية

يمكن خفض تكاليف النقل وأسعاره بشكل كبير مع اعتماد إطار شامل للقواعد التنظيمية للنقل العابر، بما في ذلك التحكم في الشحنات المحورية على طول الممرات الإقليمية. وهذا يعني ضمنا أن سياسات النقل الوطنية تشمل بالكامل الاتفاقات الإقليمية. ومع ذلك، تتطلب السياسات الوطنية رسدا وتحديثا منتظمين، وخاصة إذا كانت أي دولة عضو، عضوا في اثنتين أو أكثر من المجموعات الاقتصادية الإقليمية، لضمان التنفيذ المنسق لاتفاقيات المرور العابر المتعددة. وعلاوة على ذلك، هناك حاجة إلى ضمانات لمنع الازدواجية في استخدام وثائق المرور العابر المشتركة الإقليمية والوثائق الوطنية من قبل دولة عضو حريصة على الاحتفاظ بوثائقها الوطنية، وهي ممارسة تعرف باسم "إضفاء الطابع المحلي على الوثائق". وعلاوة على ذلك، فإن الطبيعة الجغرافية المتداخلة للمجموعات الاقتصادية الإقليمية تتطلب مزيدا من التنسيق لضمان التنفيذ الفعال لإجراءات المرور العابر، مثل تلك التي يتم تطويرها من خلال الاتفاق الثلاثي بين السوق المشتركة للشرق والجنوب الأفريقي ومجموعة تنمية الجنوب الأفريقي وجماعة شرق أفريقيا.

وتعد وثائق المرور العابر غير الورقية، بمثابة رؤية لممر السلامة والتنقل والادارة الآلية للحركة في الوقت الحقيقي الذي ينشر أنظمة نقل ذكية في الموانئ وعلى طول ممرات الطرق والسكك الحديدية، ويبني على الممارسات الجيدة لنظم الشحن الإلكتروني في صناعة الطيران. ويوفر النظام القائم على الحواسيب، معلومات

في الوقت الحقيقي لجميع أصحاب المصلحة في النقل ويمكن أن يقلل من الممارسات الفاسدة الكامنة في النظام القائم المعتمد على الأوراق. وبالإضافة إلى ذلك، فإن الوثائق المحوسبة من شأنها أن تقلل من الوقت اللازم للتخليص الجمركي في الموانئ، ووقت السفر على طول ممرات الطرق والسكك الحديدية. وبالإضافة إلى الاستفادة من الناقلين والزبائن، فإن هذه الأنظمة تقلل من أوجه القصور في الممرات، وبالتالي تسهم في زيادة الإيرادات الحكومية.

إدخال أنظمة نقل متعددة الوسائط تركز على موانئ البوابات الوطنية

ستؤدي أنظمة النقل المتعددة الوسائط إلى وقت أقل للمرور العابر وأمان أكبر للسلع. وتتطلب مثل هذه النظم من مشغلي النقل أن يتصرفوا ليس بوصفهم وكلاء وإنما كمسؤولين رئيسيين في نقل البضائع مباشرة من الباب إلى الباب عن طريق البحر والسكك الحديدية والطرق. وسيطلب النقل المتعدد الوسائط إطاراً قانونياً متسقاً مع الاتفاقيات الدولية في الدول الأعضاء، وداخل المجموعات الاقتصادية الإقليمية، وبين المجموعات الاقتصادية الإقليمية. وبينما يتطلب الأمر تنسيقاً وثيقاً، سيوفر النقل متعدد الوسائط للمشغلين وصولاً أفضل إلى الأسواق العالمية ويمكنهم من المشاركة الكاملة في التجارة الدولية.

وستسهم أنظمة النقل المتعدد الوسائط في تبسيط سلسلة الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية والداخلية المعقدة فيما يتعلق بمناولة الحاويات والبضائع العامة، والجمارك والابراء الصحي والتفتيش، وعمليات الشحن مع الناقلين على الطرق البرية ووكالات السكك الحديدية. ويمكن تسهيل ممارسات عمل العديد من أصحاب المصلحة إلى حد كبير من خلال تنفيذ نظام إدارة الجمارك المحوسب الذي وضعه مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) المعروف باسم النظام الآلي للبيانات الجمركية (أسيكودا). ويعالج هذا النظام، البيانات والاعلانات الجمركية والإجراءات المحاسبية واجراءات العبور والايكاف المؤقت. وسيؤدي الجمع بين النظام الآلي للبيانات الجمركية (أسيكودا) وكفاءة نظام متعدد الوسائط إلى زيادة أداء الموانئ، مما يفيد جميع أصحاب المصلحة ويجذب المزيد من الحركة والتجارة.

بناء مراكز الحدود ذات منفذ واحد في جميع الحدود الوطنية

تبين أن وظيفة المركز الحدودي ذي المنفذ الواحد مفيد لجميع مستخدمي النقل والمستفيدين من حيث أوقات العبور المتوقعة والكفاءة اللوجستية وانخفاض التكاليف والأسعار وزيادة التنافسية التجارية. وهذا يعني ضمناً أن وكالات ونظم ادارة الحدود يجب النظر فيها في تخطيط وانشاء البنية التحتية للنقل. وستحتاج الدول الأعضاء الى دمج عمليات وكالاتها الوطنية المعنية بادارة الحدود على الحدود (الجمارك والهجرة ووكلاء التخليص الجمركي)، وستحتاج الدول إلى الاتفاق على الاطار القانوني الذي تعمل بموجبه وكالات ادارة الحدود بصورة مشتركة. وعلاوة على ذلك، يجب على الوكالات اعتماد نفس ساعات العمل اليومية واعداد أنظمة للتعامل مع تقديم الوثائق قبل الوصول.

رفع القيود عن صناعة النقل البري وتحريها

يمكن خفض أسعار النقل بشكل كبير عن طريق تفكيك التكتلات وتحرير صناعة النقل بالشاحنات. وهذا ينطوي على تفكيك السلوك الاحتكاري حيث تنظم وكالات الشحن والشاحنون ونقابات العمال على نحو محكم عمليات النقل بالشاحنات.

وعلاوة على ذلك، يتعين رفع الاجراءات التي تقرضها الحكومة والتي تضيف إلى رسوم الشحن، مثل الاتفاقات الثنائية التي تحدد الحصص التي ينبغي أن تقوم بها الدول الأطراف وحيث يتم حظر الملاحة الساحلية. وسيتعين على شركات النقل تحديث أساطيل شاحناتهم للتعامل مع الحاويات بفعالية وتحقيق الضوابط المحدثة للشحنات المحورية. ومع ذلك، يجب أن تضمن إزالة القيود أن تحتفظ الدول الأعضاء بالمسؤولية عن معايير المركبات ومعايير التراخيص والسلامة. ومن ثم، سيؤدي رفع القيود والتحرير إلى زيادة إمكانية الوصول إلى أسواق النقل وتحفيز المنافسة لصالح المستهلكين.

تحقيق السماوات المفتوحة عبر أفريقيا

يمكن تخفيض رسوم السفر الجوي وزيادة عائدات شركات الطيران مع الالتزام والتنفيذ الكامل لمبادرتين رئيسيتين - هما مقرر ياموسوكرو والسوق الموحدة للنقل الجوي الافريقي - وازالة الحواجز غير المادية، مثل متطلبات التأشيرة للرحلات داخل افريقيا. وتدعو هذه المبادرات، التي تشكل أساس السماوات المفتوحة لأفريقيا، إلى تنسيق أوثق على الصعيدين الإقليمي والقاري. وبالإضافة إلى تخفيض رسوم السفر الجوي وزيادة عائدات شركات الطيران، فإن هذه المبادرات تعزز الترابط بين المناطق وداخلها والتي تيسر التجارة الأفريقية التي ينقلها الطيران.

4.3 تعزيز مؤسسات النقل

من خلال التعاون مع مشغلي القطاع الخاص، يمكن للمؤسسات العامة تحسين إلى ابعد حد الإدارة والعمليات وصيانة البنية التحتية والخدمات. وبالتالي، فإن تعزيز قدرة المؤسسات العامة على الحكم سيؤدي الى نقل أكثر فعالية وكفاءة على المستويات القارية والإقليمية والوطنية. والإجراءات الرئيسية اللازمة هي:

تزويد صانعي سياسات النقل الرئيسيين بالمهارات والموارد المناسبة

من الضروري لتسريع تكامل النقل، وجود موارد بشرية كافية ومختصة في المفاوضات والمجموعات الاقتصادية الإقليمية والدول الأعضاء. وتحتاج المفاوضات إلى قدرات لبدء وتنسيق تطوير السياسات، ورصد وتقييم تنفيذ السياسات من قبل المجموعات الاقتصادية الإقليمية. وبالمثل، تحتاج المجموعات الاقتصادية الإقليمية، باعتبارها الوكالات المنفذة للاتفاقات الإقليمية، إلى القدرة على تنسيق ورصد الدول الأعضاء في دمج السياسات الإقليمية في سياسات النقل الوطنية لديها وضمان التخطيط المتسق للنقل. وبالتالي، تحتاج الدول الأعضاء إلى مجموعة كاملة من المهارات المهنية لتحديد الأولويات الإقليمية في السياسات الوطنية واناذا الأطر التنظيمية الإقليمية ذات الصلة. وسيحدد مدى بناء القدرات المؤسسية وكفاية ميزانياتها وتيرة الربط القاري والإقليمي.

ويتطلب بناء القدرات تعيين الموظفين المهرة والاحتفاظ بهم لتنسيق ومراقبة نهج الإدارة التجارية المتبع في وسائط النقل. وبالنسبة لقطاع الطرق، يتطلب هذا تطوير القدرة على مراقبة أداء صناديق الطرق ووكالات الطرق.

وبالنسبة للسكك الحديدية والموانئ، يتعين تعزيز المهارات والخبرات في مراقبة امتيازات السكك الحديدية وموانئ الحاويات. وبالنسبة لقطاع الطيران، يجب تعزيز المهارات في التفاوض على اتفاقات الطيران وبالتنسيق مع المنظمات الدولية.

ترشيد مؤسسات ادارة الممرات

هناك حاجة لتطوير واعتماد ممارسات جيدة في ادارة الممرات لزيادة الفعالية والكفاءة التشغيلية وقابلية المقارنة عبر المناطق. وحاليا، جميع ممرات النقل لديها تقريبا نماذج ادارة مختلفة. فعلى سبيل المثال، يوجد في الممر الشمالي في شرق أفريقيا أمانة دائمة لأصحاب المصلحة من القطاعين العام والخاص ممولة بضريبة على البضائع عبر ميناء مومباسا. وفي أماكن أخرى، في غرب ووسط أفريقيا، يتم تنسيق ممرات النقل من قبل المجموعات الاقتصادية الإقليمية. وفي الجنوب الأفريقي، أنشأ المشغلون والمستخدمون المبادرة اللوجستية لممر مابوتو. وفي الوقت الحالي، تختلف نماذج التمويل والهياكل المؤسسية ومؤشرات الرصد، وبالتالي تعيق مقارنة أداء الممرات.

تعزيز الكفاءة التشغيلية لصناديق الطرق ووكالات الطرق

يمثل نقص التمويل لصيانة الطرق قضية مشتركة في إفريقيا. وسيتعين إعادة النظر في الصناديق المؤسسية للطرق التي أقيمت لصيانة الشبكات الوطنية والإقليمية. وتحتاج الإيرادات من رسوم الوقود الى التوجيه مباشرة الى الصندوق وليس من خلال الخزينة الوطنية. وبالمثل، يتعين تحديد رسوم الوقود سنويا من قبل مجلس صناديق الطرق لتمكين الادارة التجارية لأصول الطرق. وتحتاج وكالات الطرق، والعديد منها شبه مستقل، إلى أن تصبح هيئات مستقلة وأن تعتمد أهدافا ووظائف وبرامج واضحة. وعلى سبيل المثال، سيؤدي انشاء صندوق للطرق دون دورات الميزانية السنوية الحكومية الى تمكين التعاقد القائم على الأداء للصيانة. ومع ذلك، فقد حسنت صناديق الطرق ووكالات الطرق، من ظروف الطرق، وسيحافظ إعادة النظر في وظائفها وعملياتها على هذه التحسينات وتؤدي الى تحسين ظروف شبكات الطرق في جميع أنحاء أفريقيا.

ويشكل نطاق شبكة الطرق الريفية ودورها في ربط المجتمعات بالمرافق الاجتماعية، استراتيجية على نطاق الشبكة ضرورية لزيادة التواصل الوطني والحفاظ عليه. وبالتالي، يجب مراجعة شبكات الطرق الريفية بشكل صارم ومستمر لتعزيز الاستراتيجيات التي تدعم الاحتياجات من التمويل والموظفين. ومع ذلك، ربما تكون المراجعات معقدة حيث تتحمل الحكومات المحلية المسؤولية عن الطرق الريفية ولكنها تعتمد على الحكومة المركزية للحصول على التمويل والدعم المهني.

تحسين فعالية امتيازات السكك الحديدية

أدى منح امتيازات السكك الحديدية إلى زيادة كميات البضائع التي يتم نقلها، وخفض العبء المالي على الحكومات، ولكنه لم يقدم سوى القليل من العائدات الى المستثمرين الخاصين. وفي الوقت الذي يرى فيه المستثمرون الحكوميون والقطاع الخاص فرصا لجذب المزيد من الأعمال، إلا أن العمل مطلوب لتمكين هذا الأمر من الحدوث. ويجب إعادة التفاوض على التوازن المختل في المخاطر بشكل عام لصالح الحكومة. ويجب تسريع عملية إعادة تأهيل البنية التحتية ومواءمة الاستراتيجيات الإقليمية. كما يجب تصحيح التوازن بين سياسات

النقل عبر الطرق والسكك الحديدية. وعلى سبيل المثال، تغطي رسوم مستخدمي الطرق عادة الصيانة فقط، ولكن يجب أن تغطي رسوم السفر بالسكك الحديدية تكاليف الصيانة والتشغيل. ومن خلال وضع النقل بالسكك الحديدية والنقل البري على أساس أكثر توازناً، يمكن أن تحسن امتيازات السكك الحديدية المزايا لمستخدمي السكك الحديدية، وأصحاب الامتيازات والحكومات.

زيادة امتيازات الموانئ وتوسيع ممارسات العمل الجيدة

يقدم اعتماد نموذج "المالك" للموانئ وعمليات منح امتيازات الموانئ، خاصة محطات الحاويات، فوائد مماثلة للحكومة كتلك المقدمة من منح امتيازات السكك الحديدية. وتأتي فائدة إضافية عندما تقي الحكومات بالتزاماتها المتعلقة بالبنية التحتية، ويحقق المستثمرون من القطاع الخاص استثمارات كبيرة في البنية التحتية، والتي ربما لم يتم تنفيذها بعد. وبالمثل، يعمل معظم أصحاب امتيازات الموانئ بشكل مربح وفي كثير من الحالات، يدفعون رسوم امتيازات للحكومة. ومن الأمثلة الأخرى على الممارسة الجيدة اعتماد مفهوم النافذة الواحدة في بنين، حيث تتم إدارة جميع المعلومات بين وكلاء الشحن وخطوط الشحن ومشغلي الموانئ في عملية واحدة. وسيؤدي توسيع مبادئ الممارسة الجيدة في منح امتيازات محطات الحاويات الى تحسينات لجميع مستخدمي الموانئ. وتشمل الممارسات الجيدة، سلطات الموانئ التي تعمل عن كثب مع المشغلين من القطاع الخاص، ووكالات الشحن، والسلطات الجمركية لتنفيذ استراتيجيات لخفض وقت شحن البضائع ورسوم مناولة الحاويات، وتحسين أوقات انتظار السفن وأوقات التنفيذ. وسوف تسهم هذه التحسينات في جذب الحركة من التجارة الوطنية والإقليمية والعالمية.

تحسين مراقبة الحركة الجوية والبنية التحتية للمطارات والهيئات التنظيمية للإصلاحات

يعد تحسين مراقبة الحركة الجوية أمراً حيوياً في تطوير النقل الجوي وفي دعم شركات الطيران الأفريقية للتنافس على المستوى الدولي. وفي هذا الصدد، ستحتاج الحكومات إلى السماح لسلطات الطيران المدني بالاحتفاظ بالرسوم التي تم تحصيلها من شركات الطيران من أجل الانفاق على التكنولوجيا الحديثة القائمة على الأقمار الصناعية والتي قد يثبت أنها أكثر فعالية من حيث التكلفة. ومن شأن زيادة الإيرادات من الرسوم وخفض تكاليف التشغيل أن تمكن هيئات الطيران المدني من تعيين موظفين ذوي مهارات عالية والاحتفاظ بهم لتشغيل المطارات الحديثة في قطاع تكنولوجيا سريع التغير. وبالمثل، يجب أن تركز الاستثمارات في المطارات على تحديث المحطات المزدهمة، والمرافق الجوية والأرضية المتقدمة التي يمكن أن تجتذب مستثمرين من القطاع الخاص. وكل هذه الإجراءات من شأنها أن تعزز السفر الجوي وتيسر القدرة التنافسية لشركات الطيران الأفريقية. ويعتبر إعادة هيكلة الهيئات التنظيمية للطيران التي كانت تحمي تاريخياً الناقلات الوطنية، خطوة رئيسية نحو تحرير الطيران المتوقع بموجب مقرر ياموسوكرو. ويتطلب تسريع وتيرة التحرير، موارد فنية ومالية إضافية، للجنة الأفريقية للطيران المدني، وهي الهيئة المشرفة، من أجل تسهيل الاتصال الجوي الضروري في جذب المزيد من الحركة.

4.4 تعزيز النقل السالم والأمن

السفر في بيئة سالمة وأمنة هو جانب أساسي للنقل المستدام. ويتطلب توفير هذه البيئة خفضا كبيرا في حوادث الطرق وانحرافات القطارات، وضمان امتثال النقل الجوي والبحري للمعايير الدولية.

وقف المذابح على الطرق

شرعت العديد من الدول الأعضاء في خطط السلامة على الطرق، ومع ذلك لا تزال معدلات حوادث الطرق مرتفعة للغاية. وجميع أصحاب المصلحة على دراية بإجراءات للحد من الوفيات والإصابات على الطرق. وتم توثيق الاجراءات بشكل جيد من قبل الشراكة العالمية للسلامة على الطرق، والتي اعتمدها مفوضية الاتحاد الأفريقي في ميثاق السلامة على الطرق الخاص بها استجابة للهدف 3.6 من الأهداف الإنمائية المستدامة. وبالتالي، يجب على الحكومات تزويد وكالة السلامة الرائدة لديها بالموارد اللازمة من أجل التنسيق الفعال للعديد من وكالات السلامة على الطرق. ويتطلب هذا تحديث الأطر القانونية التي تشمل معايير سلامة المركبات وتحسين تنفيذ لوائح السلامة. وتحتاج الوكالة الرائدة إلى حشد أموال كافية لدعم مبادرات السلامة المستدامة. ومستوى التمويل الذي أوصت به الخطة الإفريقية للسلامة على الطرق هو 10 ٪ من الاستثمارات على الطرق و 5 ٪ من تمويل الصيانة.

وتحسين الأمن وممارسات تحميل المركبات الآمنة على طول ممرات الطرق الإقليمية هما من الفوائد العديدة لممرات السلامة والتنقل والادارة الآلية للحركة في الوقت الحقيقي. وستشمل هذه الممرات تدابير أمنية، مثل تحسين فحص الحاويات وزيادة الأمن في نقاط الاستراحة والمعايير الحدودية حيث يكون أفراد النقل بالشاحنات والبضائع على الطرق أكثر عرضة للأنشطة الإجرامية.

الحد من الانحرافات وتحسين تنظيم السلامة

يمكن الحد من حالات الانحرافات المرتفعة من خلال إطار تنظيمي للأداء الفني وأهداف ومعايير السلامة وأنظمة إدارة السلامة من أجل منح تراخيص لمشغلي السكك الحديدية. وينبغي أن يستند أي إطار تنظيمي شامل إلى تحليل أجرته وكالة مستقلة للتحقيق في الحوادث في أسباب الحوادث والتوصيات لتحسين الوقاية من الحوادث. وستعمل المعايير المناسبة ووكالات السلامة الفعالة على الحد من الحوادث والإصابات التي يتعرض لها المستخدمون فضلا عن الأضرار التي تلحق بالبضائع ومعدات النقل المتحركة.

وعلاوة على ذلك، ستزيد معايير السلامة المشتركة للتشغيل المتبادل من الأمن داخل أنظمة السكك الحديدية وفيما بينها. وسيطلب ذلك أهدافا ومؤشرات للسلامة المشتركة عبر القارة وطرق السلامة المشتركة لضمان الامتثال مع متطلبات السلامة. وستعمل المعايير المشتركة على تحسين سلامة وأمن السكك الحديدية بتكلفة منخفضة نسبيا وهي ضرورية في المناطق الحضرية المكتظة بالسكان.

سلامة وأمن الطيران يجب أن تتوافق مع معايير وممارسات منظمة الطيران المدني الدولي

يمكن خفض معدل الحوادث المرتفع لشركات الطيران الأفريقية من خلال التنفيذ المتسق لمعايير منظمة الطيران المدني الدولي والممارسات الموصى بها، والإشراف التنظيمي الفعال، وتحسين نظم إدارة السلامة. وسيتم تعزيز قدرات السلامة والإشراف عبر تحليلات للأسباب الشائعة مستقلة لتמיד التعاون مع منظمة الطيران المدني الدولي والشركاء الإنمائيين بشأن السلامة التشغيلية وبرامج استمرار صلاحية الطيران، إلى مزيد من الدول

الأعضاء، ومن خلال اعتماد نظام نُهج الطيران "الخدمة الملاحية التكميلية الأوروبية الثابتة بالنسبة للأرض (إجنوس)". وسوف يجعل تعزيز القدرات في جميع المجالات لتحقيق الامتثال لمنظمة الطيران المدني الدولي، السفر الجوي أكثر أمنا.

ويمكن تحسين أمن الطيران من خلال التنفيذ الصارم للملحق 17 لمنظمة الطيران المدني الدولي الذي يسعى إلى منع الأعمال غير القانونية، التي تتراوح من الهجمات على الطائرات والركاب إلى وضع عبوات ناسفة في البضائع والأمتعة. وستحتاج المفوضية والدول الأعضاء إلى بدء خطط منسقة للتخفيف من هذه المخاطر وفقا لالتزاماتها في ويندهوك في عام 2016. وتشمل مثل هذه الخطط العمل مع منظمة الطيران المدني الدولي في إطار خطة أمن وتيسير الطيران في أفريقيا ومشروع أمن الطيران المدني للاتحاد الأوروبي. وستبني هذه المبادرات ثقافة أمن الطيران الفعال التي تيسر توظيف الموظفين الأكفاء المسؤولين عن السلامة، واستخدام جوازات السفر المقروءة آليا، والامتثال للملحق 9 لمنظمة الطيران المدني الدولي. كما يتطلب تحسين الأمن من هيئات الطيران المدني ممارسة نفوذها على سلطات الجمارك والهجرة والتنسيق مع وكالات تنفيذ القانون لضمان أن يكون الأمن الأولوية العليا. وسوف تهيئ كل هذه المبادرات والخطط بيئة أكثر أمنا للركاب وهو أمر حيوي في صناعة السياحة المتزايدة في أفريقيا

العمليات البحرية والمائية الداخلية يجب أن تتوافق مع الأنماط الدولية

سيعزز الالتزام بمعايير المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية، السلامة ويخفف من المخاطر الأمنية في البحر وفي الممرات المائية الداخلية وفي الموانئ. ويعني ذلك أن تتخذ المفوضية والدول الأعضاء إجراءات لضمان التزام الشاحنين بمعايير الدولة التي تم فيها تسجيل السفينة وتوظيف الطاقم. ومع ذلك، لا يمكن الاعتماد على العديد من السفن التي تحمل تطبيق "أعلام الملاءمة" من قبل الدولة المسجلة. ولهذا السبب، تتطلب اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية إجراء عمليات تفتيش على السفن في الدول الأعضاء ومن خلال الدول الأعضاء، مع ممارسة سلطاتها "مراقبة دولة الميناء". وبالتالي، يجب أن يكون لدى سلطات الموانئ الموظفون ذو الاختصاص لتطبيق اللوائح الدولية.

ويجب أن تكون الوسائل الكافية للملاحة جاهزة للعمل بشكل كامل ويمكن الاعتماد عليها لحماية السفن في المياه الساحلية والممرات المائية الداخلية. وبالتالي، يجب أن يكون لدى الوكالات البحرية في الدول الأعضاء الموظفون والموارد للتفتيش والصيانة المعتادة لمنع الخسائر في الأرواح والأضرار للسفن والبضائع والأضرار البيئية.

ويمكن السيطرة بشكل أفضل على القرصنة في غرب المحيط الهندي وخليج عدن وخليج غينيا بوصفها موقعة على مدونة جيبوتي لقواعد السلوك. وسيسهم تنفيذ المدونة في حماية تجارة أفريقيا، التي يتم نقل 90% منها عن طريق البحر، وفي أمن ممرات الشحن البحرية التجارية الاستراتيجية التي تقع في الحيز البحري الأفريقي. وفي الوقت الحالي، هناك 15 دولة عضو في الاتحاد الأفريقي موقعة، بما في ذلك ثلاث دول جزر في المحيط الهندي، وأربع دول متاخمة للبحر الأحمر وخليج عدن، ودولة أخرى جزرية بالمحيط الهندي.

4.5 تحسين التنقل الحضري وإمكانية الوصول إلى المرافق الحضرية

تعمل الإدارة المناسبة لاستخدام الأراضي وتحسين البنية التحتية للنقل بدون محركات، وخدمات النقل العامة والخاصة الفعالة، على تمكين سكان الحضر من السفر بسلاسة وأمان إلى العمل والمدارس والمرافق الصحية وإلى مرافق حضرية أخرى.

تعزيز ادارة استخدام الأراضي في المناطق الحضرية

يمكن تحقيق التنقل في المدن الأفريقية المكتظة من خلال ادارة أفضل لاستخدام الأراضي للتحقق من توسع التنمية التجارية والسكنية التي تزيد من الطلب على خدمات النقل. وهذا هو الحال في المدن الكبرى في أفريقيا، مثل القاهرة وكينشاسا، ومدن كبيرة مثل الدار البيضاء ونيروبي، وكذلك في المدن الثانوية المتنامية التي يقارب عدد سكانها مليون نسمة. ويمكن أن يؤدي دمج إدارة استخدام الأراضي وخدمات النقل الى التقليل من الازدحام الحضري، وهو أكثر نجاحا عندما تقع المسؤولية على عاتق سلطة النقل الحضري، كما هو الحال في لاجوس.

تحديث البنية التحتية للنقل بوسائل غير مزودة بمحركات والنقل الآلي

يمكن تحسين الوصول إلى المرافق الحضرية للمشاة وراكبي الدراجات بشكل كبير من خلال تحديث ممرات المشاة وتطويرها لإنشاء شبكات مستمرة وآمنة ومضاءة جيدا. ومن شأن مثل هذه الشبكات أيضا أن تقضي على التعارض بين النقل غير المزود بمحركات والنقل الآلي ويسهم في الحد من ازدحام الطرق وخطر الوفيات والإصابات.

ويمكن تعزيز قدرة البنية التحتية من أجل حركة الوسائل المزودة بمحركات من خلال اجراءات منخفضة التكلفة نسبيا لزيادة عدد مواقف انتظار المركبات خارج الطرق، لضمان تشغيل أنظمة إدارة حركة المرور واناذا قواعد المرور. وعلى المدى القصير، ستزيد هذه التدابير من قدرة الطرق وتساعد في تدفق الحركة المرورية. ومع ذلك، فإن التحديث الكبير للبنية التحتية للنقل الذي تغير قليلا منذ الاستقلال في العديد من المدن أمر حيوي لخدمات النقل الفعالة. ولكن يجب أن تهدف البنية الأساسية الجديدة إلى تقليل الازدحام المروري. وعلاوة على ذلك، يجب أن يدعم تطوير البنية التحتية نظام صيانة قوي لمنع حدوث المزيد من التدهور في الطرق مما يؤدي إلى تعطيل حركة المرور وزيادة انبعاثات المركبات.

تحسين النقل العام

بعد المشي، تعتبر وسائل النقل العام هي وسيلة النقل الرئيسية لسكان المدن، ويمكن أن تقلل بشكل كبير من التنقل اليومي. ويلزم دمج خدمات الحافلات العامة مع الحافلات الصغيرة المحلية وخدمات سيارات الأجرة التي يشغلها القطاع الخاص. وسيطلب الدمج انفاذا اللوائح للحد من الاكتظاظ ولتحسين معايير القيادة وصيانة المركبات من قبل المشغلين من القطاعين العام والخاص. وعلاوة على ذلك، فإن إزالة سيطرة الاتحادات على الطرق وممارسات التحميل ستوفر حوافز لمشغلي القطاع الخاص لتحسين سلامة وجودة الخدمة.

وتتطلب وسائل النقل العام في المدن الكبرى والعواصم الكبيرة في أفريقيا انشاء نظم للنقل السريع بالحافلات والنقل الجماعي بالسكك الحديدية. ومثل هذه الأنظمة ناجحة نسبيا في مدن، مثل القاهرة وتونس و لاجوس ودار السلام وجاوتتج وكيب تاون والدار البيضاء. ويتطلب تطوير هذه الأنظمة مشاركة واسعة من جانب أصحاب

المصلحة ويوفر فرصا للشراكات العامة والخاصة. وعلاوة على ذلك، فإن الأداء التشغيلي العالي من شأنه أن يقلل من الازدحام المروري وانبعاثات غازات الاحتباس الحراري.

4.6 تعزيز النقل المرن والصدىق للبيئة

تتطلب ادارة تأثير تغيير المناخ في تصميم وانشاء وصيانة البنية التحتية المرنة للنقل، تدابير للتكيف والتخفيف. وتعد مساهمة النقل في الحد من تغيير المناخ، هي في الأساس خفض انبعاثات غازات الاحتباس الحراري .

جعل البنية التحتية للنقل تتسم بمرونة مع تغيير المناخ

تتطلب التغييرات في درجات الحرارة المحيطة وهطول الأمطار والفيضانات المصاحبة المرتبطة بتغيير المناخ اتخاذ اجراءات لجعل البنية التحتية للنقل مرنة تجاه هذه التأثيرات. وتجعل درجات الحرارة المرتفعة، الطرق المرصوفة بمادة البيتومين تتدهور بشكل أسرع. وتؤدي زيادة هطول الأمطار إلى تقليل سعة التحميل على الطرق والعمر الافتراضي للطرق الممهدة وغير الممهدة. وتسبب الفيضانات على الطرق المرصوفة وغير المرصوفة في غمر حواجز الطرق وانجراف الطرق. ويمكن التخفيف من التدهور المتسارع في الطرق من خلال تحسين الصيانة لمنع الطرق من أن تصبح غير قابلة للاستخدام واعتماد معايير مناسبة لانشاء وصيانة الطرق الجديدة في المناطق القابلة للتأثر وإعادة تأهيل الطرق المزدهمة للغاية.

ويجب على شركات السكك الحديدية تطوير استراتيجيات للتخفيف من تأثير تغيير المناخ من خلال برامج الصيانة لحماية الطريق الدائم من زيادة دخول المياه. وستحتاج أنظمة الصرف إلى التحديث حيث تكون الجسور عرضة للانجراف والممرات عرضة للفيضان. ومن المرجح أن تكون التكلفة الإضافية متوازنة مع الخسائر في الإيرادات إذا توقفت عمليات السكك الحديدية أو تعطلت.

وسيتعين على الدول الأعضاء، الاتصال بالوكالات البيئية الوطنية بشأن برامج تعزيز دفاعات المد والجزر ودفاعات الحواجز البحرية، وخاصة بالقرب من الموانئ الرئيسية والمناطق الحضرية. وتحتاج الدول الجزرية المهددة بارتفاع مستوى سطح البحر، بصورة ملحة إلى بناء تدابير دفاعية. وفي مواجهة انخفاض أو زيادة تدفقات الأنهار، تحتاج وكالات الممرات المائية الداخلية إلى تحسين الصيانة في المناطق الضحلة عن طريق عمليات التجريف الإضافية وحماية الأرصفة البحرية على ضفاف النهر.

تقليل الانبعاثات من نقل الركاب والشحن

تمثل انبعاثات النقل حوالي ربع انبعاثات غازات الاحتباس الحراري المرتبطة بالطاقة. وسيطلب خفض انبعاثات المركبات مراجعة اللوائح المتعلقة بمعايير المركبات والصيانة والتفتيش، والأطر التنظيمية لإدراج الحوافز، مثل استيراد المركبات ذات الكفاءة في استهلاك الوقود وانخفاض الانبعاثات. بالإضافة إلى ذلك، يجب أن يتم الانتقال إلى مبدأ "المستخدم يدفع" عن طريق إلغاء دعم الوقود للثني عن السفر غير الضروري وتعديل أسعار الوقود لتعكس مستويات مختلفة من انبعاثات المركبات. وعلاوة على ذلك، يمكن زيادة كفاءة استهلاك الوقود عن طريق خفض السرعة وفرض حدود أقل للسرعة. ومن التدابير الفعالة الأخرى إعادة تقييم وزيادة الرسوم على

مستخدمي الطرق لتشجيع استخدام السكك الحديدية والممرات المائية الداخلية بالنسبة للمسافات المتوسطة إلى الطويلة. ويمكن للدول الأعضاء تقديم هذه المبادرات بسرعة وستقدم مساهمة فورية للحد من انبعاثات النقل. ويستدعي تخفيض انبعاثات الطيران من الدول الأعضاء، بالشراكة مع منظمة الطيران المدني الدولي، ضمان أن تسرع شركات الطيران من جهودها وأن تحافظ على التزامها لتحقيق استقرار على الأقل في انبعاثات الطيران عند مستويات 2020. وبالمثل، يتعين على الدول الأعضاء والمنظمة البحرية الدولية العمل بشكل وثيق مع خطوط الشحن لتنفيذ المعايير الحالية للمنظمة البحرية الدولية ووضع استراتيجية للحد من انبعاثات غازات الاحتباس الحراري وحماية البيئة البحرية. وفي هذا السياق، ينبغي للدول الأعضاء الانضمام إلى مشروع بناء القدرات الممول من الاتحاد الأوروبي بشأن التخفيف من تغير المناخ في صناعة الشحن البحري. ويهدف هذا المشروع، الذي تنفذه المنظمة البحرية الدولية، إلى إنشاء مركز تعاون للتكنولوجيا البحرية في أفريقيا. وبالتالي، فإن رصد الامتثال لهذه المعايير الدولية سيستلزم على اتصال أوثق بين المفوضية والمجموعات الاقتصادية الإقليمية وهذه المنظمات الدولية.

4.7 حشد تمويل إضافي

يعد إيجاد تمويلات كافية لجسر الفجوة بين مستويات الإنفاق المطلوبة بالنسبة لمستويات الترابط في أجندة 2063 وتوقعات الإنفاق في المستقبل يعني حشد نحو ملياري دولار أمريكي كل عام. ويتطلب سد هذه الفجوة من الحكومات تحسين الإيرادات وكفاءة الميزانية والاستفادة من مصادر تمويل جديدة ومبتكرة تشمل القطاع الخاص والشركاء الإنمائيين.

زيادة الموارد المحلية

من الصعب زيادة الإنفاق الحكومي من الخزنة، وهو المصدر الرئيسي لتمويل النقل، بالنسبة للعديد من الدول التي تواجه انخفاضاً في إيرادات الموارد المعدنية والأثر المالي السلبي للأزمة المالية العالمية في عام 2008. ومع ذلك، يمكن للحكومات تعزيز مواردها بشكل رئيسي من خلال تحسين تحصيل رسوم استخدام الطرق واستخدام أكثر كفاءة للأموال المدرجة في الميزانية. وستحتاج الدول الأعضاء إلى السماح بزيادة رسوم الوقود لتغطية الصيانة المعتادة والدورية للطرق، والحد من تراكم الصيانة غير المنجزة. ويجب تنفيذ ميزانيات الطرق بشكل أكثر فاعلية من خلال تحسين كفاءة المشتريات وتقدير التكلفة بناء على بيانات أكثر موثوقية. ويمكن أن تقلل زيادة الكفاءة في هذين المجالين، إلى حد كبير من الفجوة المالية.

الاستعانة بمصادر تمويل جديدة للبنية التحتية

تتوافر مجموعة متزايدة من الموارد في جميع أنحاء أفريقيا تتراوح بين صناديق البنية التحتية شبه الإقليمية والبنوك الائتمانية المتعددة الأطراف والثنائية إلى صناديق الثروة السيادية. ويركز صندوق أفريقيا 50 للبنية التحتية، الذي تملكه 23 حكومة أفريقية، والبنك الأفريقي للتنمية ومستثمرون من المؤسسات، على المشروعات الإقليمية في مجال الطاقة والنقل. ويهدف الصندوق إلى تسريع تطوير المشروعات والعمل كجسر بين المساهمين الحكوميين والمستثمرين من القطاع الخاص لتحسين إدارة المخاطر وتنفيذ المشروعات. وبالمثل، يمكن للبنوك الائتمانية المتعددة الأطراف والبنوك الثنائية المتعددة الأطراف التي لديها تصنيفات ائتمانية عالية

الاقتراض بمعدلات أقل في أسواق رأس المال الدولية وتقديم قروض منخفضة التكلفة طويلة الأجل لتمويل مشروعات النقل. وبالإضافة إلى ذلك، تملك أفريقيا 16 صندوقاً للثروة للسيادية بإجمالي أصول 195 مليار دولار، مع سيطرة ليبيا والجزائر على أصول تبلغ 124 مليار دولار. ولدى صناديق الثروة السيادية في نيجيريا وأنجولا وغانا وكينيا تقويضات واضحة لتمويل البنية التحتية للنقل. وبالتالي، ينبغي على الدول الأعضاء استكشاف مصادر التمويل هذه لتعزيز استثماراتها في مجال النقل.

كما يمكن للدول الأفريقية الاستعانة بالصندوق الأفريقي لتغير المناخ الذي أنشأه البنك الأفريقي للتنمية في عام 2014 لدعم الدول الأفريقية في بناء المرونة مع الآثار السلبية لتغير المناخ والانتقال إلى النمو المستدام المنخفض الكربون. ويكمل الصندوق الأفريقي لتغير المناخ عمليات البنك مع الصناديق متعددة الأطراف الأخرى ذات الصلة بالمناخ، مثل صندوق الاستثمار المناخي. وحالياً، يمول الصندوق الأفريقي لتغير المناخ ثمانية مشروعات بإجمالي 3.3 مليون دولار أمريكي. ويركز أحد المشروعات على بناء القدرة على التكيف مع المناخ في البنية التحتية العابرة للحدود، وعلى وجه التحديد ممر أبيدجان - لاجوس.

بناء وتمويل الشراكات بين القطاعين العام والخاص

يتطلب اجتذاب المستثمرين من القطاع الخاص من الدول الأعضاء وضع مشروعات جيدة التنظيم والمقبولة لدى البنوك. وسيطلب صياغة مثل هذه المشروعات الاستفادة من الموارد التي يوفرها عدد وافر من مرافق إعداد المشروعات، التي يتم تمويلها من قبل الجهات المانحة، بما في ذلك مرفق برنامج تطوير البنية التحتية المخصص. ويتطلب العمل مع مستثمرين من القطاع الخاص بشأن المشروعات الإقليمية تنسيقاً وثيقاً بين الجهات الفاعلة، والاختصاصات القضائية، وأنظمة الشراء لضمان التعاون الفعال والكفؤ من التصميم حتى الانتهاء. كما ينطوي التعاون على تبني الممارسات الجيدة، مثل المشروعات البارزة لتوسيع قناة السويس في مصر، والسكك الحديدية عالية السرعة في المغرب وجنوب أفريقيا، ومشروع الميناء في ناميبيا.

ولدى الدول الأعضاء فرص أكبر لجمع الأموال عن طريق إصدار سندات للبنية التحتية يحتمل أن تكون جذابة لصناديق المعاشات التقاعدية التي تسعى إلى الحصول على أصول طويلة الأجل وتستخدم سندات مماثلة في الشراكات بين القطاعين العام والخاص، بالرغم من أن هذه الأخيرة هي أدوات مالية أكثر تعقيداً. وعلاوة على ذلك، يمكن للشراكات بين القطاعين العام والخاص أن تقدم العديد من الترتيبات التعاقدية التي تجلب الاستثمار الخاص إلى البنية التحتية العامة. وتشمل مثل هذه الترتيبات "التصميم - البناء - التشغيل - النقل"، و"البناء - التملك - التشغيل - التحويل"، و"البناء - الإيجار - النقل" والتي تنطوي على كيان خاص يتلقى عقد امتيازات. ويتطلب إنشاء واستدامة شراكة ناجحة بين القطاعين العام والخاص، التعاون الوثيق بين الحكومات والمستثمرين من القطاع الخاص الذين يعززون المشاركة العادلة في المخاطر في بيئة شفافة ومنظمة بشكل جيد.

استدامة الشراكات مع الشركاء الإنمائيين

يتطلب استدامة تمويل الشركاء الإنمائيين من أجل النقل، من المفوضية والمجموعات الاقتصادية الإقليمية والدول الأعضاء الحفاظ على تعاونها المتطور جيداً مع الجهات المانحة التقليدية وتعزيز التعاون مع المانحين الجدد، وخاصة الصين ودول الخليج العربية. وتشمل مننديات التعاون التي كانت مفيدة في زيادة التمويل للنقل الأفريقي،

الشراكة المشتركة بين أفريقيا وأوروبا بشأن البنية التحتية، والاتحاد المعني بالبنية التحتية لأفريقيا ومجموعة التنسيق العربية. ويستخدم الشركاء الانمائيون بشكل متزايد الأدوات المالية المختلطة. وعلى سبيل المثال، يجمع الاتحاد الأوروبي عبر "مرفق أفريقيا للاستثمار" موارد ممنوحة من الاتحاد الأوروبي للاستفادة من القروض من البنوك الأوروبية المالية والمتعددة الأطراف.

5. الطريق الى الأمام

يتقاسم الاتحاد الأفريقي والمجموعات الاقتصادية الإقليمية والدول الأعضاء المسؤولية عن توفير النقل المستدام من خلال تنقل أكثر أمانا للجميع. وسوف يسهم النقل المستدام في تحقيق أفريقيا طموحاتها في أجندة 2063، والأهداف المتعلقة بالنقل الخاصة بالأهداف الإنمائية المستدامة للأمم المتحدة. ومع ذلك، يتطلب تحقيق هذه الأهداف المشتركة:

- استمرار الالتزام السياسي لتحسين إدارة النقل،
- أولوية كبيرة للسلامة والأمن،
- استجابات فعالة لتغير المناخ،
- التركيز الفعال على النقل الحضري،
- التمويل الكافي للبنية التحتية وخدمات النقل بأسعار معقولة.

5.1 السعي إلى حكم شفاف

أثيرت كمية ونوعية البنية التحتية والخدمات في جميع أنحاء أفريقيا في العقد الأخيرين في جانب كبير بسبب القيادة السياسية والالتزام بإصلاح وملكية استراتيجيات النقل الميسور التكلفة. ويتعين تعزيز الدعم السياسي لدعم مؤسسات النقل. وهذا يتطلب حوارا مفتوحا حول السياسات والإدارة مع أصحاب المصلحة الرئيسيين على المستوى القاري والإقليمي وعلى مستوى الدول. ولتسهيل ومتابعة هذه المناقشات، يتعين على المفوضية والمجموعات الاقتصادية الإقليمية والوزارات الوطنية ووكالات النقل، توظيف والاحتفاظ بموظفين محترفين مجهزين لتنظيم عمليات النقل في القطاعين العام والخاص. وعلاوة على ذلك، تحتاج المؤسسات الرئيسية إلى تعزيز روح الإدارة الموجهة نحو التجارة مع استراتيجيات وأهداف ونتائج واضحة يتم تقاسمها مع أصحاب المصلحة من خلال عمليات المراجعة الفنية والمالية المنشورة. وستعزز هذه التدابير الشراكات مع:

- مستخدمو النقل والمستفيدون، الذين يدفعون بشكل كبير مقابل النقل،
- القطاع الخاص بشأن الاستثمار في البنية التحتية، والبناء والصيانة،
- الشركاء الانمائيون.

5.2 تعميم السلامة والأمن وتغير المناخ والوعي الاجتماعي

تأخذ إفريقيا، السلامة على محمل الجد وتعترف بأن هناك الكثير الذي يتعين عمله في جميع وسائل النقل، وخاصة النقل البري لتحقيق الهدف الثالث من الأهداف الإنمائية المستدامة المتمثل في خفض الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق إلى النصف. وتعد أسباب الوفيات والحوادث المرورية مفهومة جيدا، ومع

أولوية كافية يمكن خفض معدلات الحوادث. وهذا يتطلب مؤسسات تنظيمية قوية للسلامة والتنفيذ السليم لمعايير السلامة والأنظمة في جميع وسائط النقل. ويعتمد الأمن بشكل خاص في النقل الجوي والبحري، بما في ذلك الممرات المائية الداخلية، على التشغيل وفقا للمعايير الدولية التي يتم ادخالها الآن في العديد من الدول. وسيضمن تنفيذ هذه التدابير تنقلا آمنا للجميع، بما في ذلك الأطفال والمسنون والمعاقون. وتتعامل المفوضية مع مسألة توفير بنية تحتية مستدامة وميسورة التكلفة للنقل من أجل التنمية الاقتصادية والاجتماعية، والتي تعد جوهر الهدف التاسع من الأهداف الانمائية المستدامة، ومحور ورقة السياسات هذه. كما تتطلب الأهداف الانمائية المستدامة أن تكون البنية التحتية مرنة. ويتطلب ذلك استجابات مناسبة للتكيف والتخفيف من آثار تغير المناخ، ليس فقط لحماية أصول البنية التحتية، بل الأهم من ذلك هو حماية سبل العيش للمجتمعات في المناطق الساحلية المنخفضة وفي الدول الجزرية الصغيرة.

5.3 تعزيز الجهود من أجل النقل الحضري الآمن الميسور التكلفة وهواء أنظف

سيعني التوسع الحضري أن المزيد من الناس سيعيشون في مدن مكتظة ومزدحمة بالمرور أكثر من المجتمعات الريفية بحلول عام 2050. وتستهدف أجندة 2063 والهدف 11 من الأهداف الانمائية المستدامة خفضا كبيرا في الوفيات والأمراض الناجمة عن تلوث الهواء والنقل العام الآمن في المناطق الحضرية. ويتطلب توفير تنقل حضري آمن يشمل المشي وركوب الدراجات والنقل المزود بمحركات وكذلك النقل العام المتاح للجميع، التخطيط الاستراتيجي وإدارة المدن التي تدير قضايا رئيسية تتعلق بالمكان والنقل. ويتضمن تقليل الازدحام المروري زيادة سعة الطرق وتحسين إدارة حركة المرور وضمان صيانة الطرق بشكل مناسب. وتتراوح التحسينات في النقل العام الحضري من خدمات الحافلات العامة بأسعار ميسورة التكلفة إلى أنظمة النقل السريع بالحافلات والنقل الجماعي بالسكك الحديدية. ويمكن للنقل أن يسهم في نظافة الهواء من خلال تبني أنواع وقود أنظف وادخال المزيد من المركبات ذات الكفاءة في استهلاك الوقود والمركبات منخفضة الانبعاثات وتطبيق لوائح تفتيش المركبات. وسيعزز التقدم في تنفيذ هذه التدابير، البيئة الحضرية ورفاهية سكان المدينة.

5.4 زيادة التمويل للربط المستدام للنقل

سينشئ برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا شبكة من ممرات الطرق والسكك الحديدية، والطرق المائية الداخلية التي تربط المناطق والدول عبر القارة وتربط الدول غير الساحلية بالموانئ الساحلية. وستضمن الموانئ البحرية وخدمات الطيران، روابط مع الدول الجزرية في أفريقيا والقارات القريبة والبعيدة. ويلتزم صانعو السياسات الرئيسيون بتمويل واستدامة أنظمة النقل هذه باستخدام مجموعة من أدوات التمويل. وستظل ميزانيات الحكومات هي المصدر المالي الرئيسي ولوسائل النقل المستدامة التي تعني اعطاء الأولوية للصيانة وتحقيق التوازن المناسب بين إعادة التأهيل والتحديث. وينطوي جمع الأموال الاضافية على توسيع نطاق الشراكات مع مستثمرين من القطاع الخاص على غرار تلك الموجودة في موانئ الحاويات والسكك الحديدية التي تم منح امتياز تشغيلها، وتوسيع طرق المزج المالي مع الجهات المانحة التقليدية وجذب التمويل الميسور التكلفة من الشركاء الانمائيين الجدد.

5.5 الاجراءات ذات الأولوية للمفوضية والمجموعات الاقتصادية الإقليمية والدول الأعضاء

يتطلب تنفيذ المشروعات القارية في برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا، والخطط الإقليمية للمجموعات الاقتصادية الإقليمية وخطط النقل للدول الأعضاء ادارة مستدامة، وأطر تنظيمية تسهل خدمات النقل والتمويل الكافي لبناء وصيانة البنية التحتية للنقل.

على المستوى القاري

لدى المفوضية دور فريد في تعزيز مبادرات السياسات القارية مع المجموعات الاقتصادية الإقليمية ووكالات النقل الأفريقية المتخصصة والدول الأعضاء. وهذا يشمل:

- جذب وتدريب الموظفين والاحتفاظ بهم للاتصال بالمنظمات الدولية ووكالات النقل الأفريقية وقيادة اللجنة الفنية المتخصصة المعنية بالنقل،
- تعزيز التنسيق بين وكالة التخطيط والتنسيق التابعة للشراكة الجديدة لتنمية أفريقيا، والمجموعات الاقتصادية الإقليمية والدول الأعضاء بشأن إعداد مشروع برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا،
- تطوير بوابة معارف النقل وتشجيع مجتمعات الممارسات الجيدة،
- التنسيق الرائد بين المجموعات الاقتصادية الإقليمية بشأن التخطيط والأولويات القارية والإقليمية،
- تشجيع إنشاء ممرات السلامة والتنقل والادارة الآلية للحركة في الوقت الحقيقي ووضع مبادئ توجيهية متناسقة لمؤسسة ادارة الممرات، واعتماد أنظمة النقل المتعدد الوسائط،
- وضع وتنفيذ تدابير لتيسير مشروعين رئيسيين في أجنحة 2063: الشبكة الأفريقية المتكاملة للقطارات السريعة والسوق الأفريقي الموحد للنقل الجوي،
- تعزيز السلامة والأمن الجوي والبحري بالشراكة مع منظمة الطيران المدني الدولي والمنظمة البحرية الدولية،
- المشاركة في برامج بحوث النقل، مثل البرنامج الأفريقي لسياسات النقل،
- رصد وتقييم أهداف سياسة النقل وفعالية الاستراتيجيات،
- التواصل مع الشركاء الانمائيين ضمن الاستراتيجية المشتركة لأوروبا وأفريقيا.

على المستوى الإقليمي

تعمل المجموعات الاقتصادية الإقليمية والمفوضية مع الدول الأعضاء لتنفيذ السياسة القارية والإقليمية من خلال البرامج الإقليمية، والتي تشمل:

- استعراض بانتظام التقدم المحرز في مشروع برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا وتحديث الاستراتيجيات والخطط لمواجهة التغيرات الإقليمية الناشئة والقضايا الجديدة،
- جذب وتدريب الموظفين والاحتفاظ بهم من أجل تقييم أداء الممرات، وتحليل الاتساق بين السياسات والاستراتيجيات والأطر التنظيمية الإقليمية والوطنية،
- تسريع تنسيق الأطر التنظيمية بشأن حركة المرور العابر والسلامة في الدول الأعضاء في المجموعات الاقتصادية الإقليمية وفيما بين المجموعات الاقتصادية الإقليمية،

ورقة السياسات المعنية بالنقل

- وضع وتنفيذ تدابير لبناء مراكز حدودية ذات منفذ واحد لكل الحدود الوطنية،
- التنسيق مع مؤسسات إدارة الممرات بشأن انشاء ممرات السلامة والتنقل والادارة الآلية للحركة في الوقت الحقيقي وتعزيز السلامة،
- وضع وتنفيذ تدابير للحفاظ على الأجزاء وتحديثها وبناء الروابط المفقودة في الطريق السريع العابر لأفريقيا،
- وضع وتنفيذ تدابير لزيادة قابلية التشغيل البيئي لشبكات السكك الحديدية،
- العمل مع هيئات الطيران المدني والوكالة المعنية بسلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر وغيرهم للمساهمة في نظام بالأقمار الصناعية يمكن تشغيله مع الخدمة الملاحية التكميلية الأوروبية الثابتة بالنسبة للأرض (إجنوس)،
- التنسيق مع المنظمة البحرية الدولية ومنظمة الطيران المدني الدولي بشأن السلامة والأمن البحري والجوي، وخاصة القرصنة.

على مستوى الدول

- تلعب الدول الأعضاء دورا حيويا من خلال ادماج الطموحات القارية والاقليمية في سياسات واستراتيجيات النقل الوطنية والتي تشمل:
- تحديث بانتظام السياسات والاستراتيجية وتخطيط المشروعات على أساس نظم سليمة لجمع البيانات ورصد أداء البنية التحتية للنقل والخدمات،
- تحديث الأطر التنظيمية للنقل لتسهيل حركة المرور العابر من خلال موانئ الدخول/الخروج وعلى طول الممرات الإقليمية للطرق والسكك الحديدية،
- جذب وتدريب الموظفين والاحتفاظ بهم في الوزارات من أجل تطوير وادارة جميع مقدمي وسائط النقل في القطاعين العام والخاص،
- الاتصال بالجامعات والكليات في دورات النقل للمهنيين والفنيين الراغبين في الحصول على وظائف في مجال النقل في القطاعين العام والخاص،
- وضع وتنفيذ تدابير لزيادة ميزانيات النقل ووضع نفقات الصيانة أولا، وزيادة أداء تنفيذ الميزانية،
- زيادة التمويل للنقل عن طريق استخدام آليات مالية جديدة لجذب المستثمرين من القطاع الخاص واقامة شركات القطاعين العام والخاص،
- توفير الموارد الكافية لجميع وكالات سلامة وأمن النقل في مجال الإصلاح التنظيمي والتنفيذ، وخاصة النقل البري، بما في ذلك التحكم في الحمولة المحورية،
- وضع وتنفيذ تدابير لترشيد الادارة الحضرية من أجل تحسين ادارة الطلب على استخدام الأراضي والنقل الحضري، لتحسين البنية التحتية للنقل غير المزود بمحركات، وادماج خدمات النقل العامة وغير الرسمية، وتطوير نظم المرور العابر الجماعي في بعض المدن،
- وضع وتنفيذ تدابير لرصد تلوث الهواء والحد من انبعاثات المركبات واعتماد نقل منخفض الكربون،
- ضمان أن تولد صناديق الطريق إيرادات كافية للصيانة، وأن تتعش وكالات الطرق نهجها التجاري لادارة شبكات الطرق الوطنية من أجل الوصول الى جميع المواسم،
- تشجيع أساليب صيانة الطرق القائمة على العمل، حيثما كان ذلك مناسباً، وتوفير فرص عمل للرجال والنساء،

ورقة السياسات المعنية بالنقل

- وضع وتنفيذ تدابير للقضاء على السلوك الاحتكاري والتكتلات في صناعة النقل بالشاحنات،
- دعم امتيازات السكك الحديدية القابلة للبقاء وإعادة تقييم وتعديل تقاسم المخاطر بين القطاعين العام والخاص وأثر انخفاض رسوم استخدام الطرق على الامتيازات التي يقودها القطاع الخاص،
- التعاون مع القطاع الخاص لإنشاء عمليات النقل المتعدد الوسائط،
- تسريع تنفيذ مقرر ياموسوكرو، والانضمام إلى السوق الأفريقية الموحدة للنقل الجوي، وتحسين خدمات إدارة الحركة الجوية بما يتفق مع منظمة الطيران المدني الدولي،
- توسيع نموذج "المالك" ليشمل مشغلي القطاع الخاص لتغطية جميع خدمات الموانئ وتحسين قدرات الأرصفة وفرض معايير المنظمة البحرية الدولية على الشاحنات وتيسير الحصة السوقية للشاحنات الأفريقيين حيثما تسمح ظروف السوق بذلك،
- وضع وتنفيذ تدابير لتحقيق أقصى قدر من استخدام الممرات المائية الداخلية المرتبطة بشبكات النقل البري.

الملحق الأول اعلانات ومقررات النقل للاتحاد الأفريقي

صدر أو اعتمد	القطاع / الموضوع
	النقل الجوي
1988	إعلان ياموسوكرو
1999	مقرر ياموسوكرو
2011	السياسة الأفريقية للطيران المدني
2016	أمن وتيسير الطيران
	النقل على الطرق
2011	خطة العمل الأفريقية للسلامة على الطرق 2011-2020
2014	الاتفاق الحكومي الدولي بشأن الطريق السريع العابري لأفريقيا
2016	ميثاق السلامة على الطرق
	النقل بالسكك الحديدية
2012	رؤية 2040، برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا
2014	الشبكة الأفريقية للسكك الحديدية عالية السرعة، أجهزة 2063
	النقل البحري
1994	الميثاق البحري الأفريقي

ورقة السياسات المعنية بالنقل

- 2010 الميثاق البحري الأفريقي المعدل
- 2016 الميثاق الأفريقي بشأن الأمن البحري والسلامة والتنمية
- النقل الحضري
- 2015 التنقل في المناطق الحضرية في أفريقيا والبرنامج الأفريقي لسياسات النقل
- ممرات متعددة الوسائط
- 2012 ممرات السلامة والتنقل والادارة الآلية للحركة في الوقت الحقيقي، برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا
- المقرر بشأن أجندة 2063
- 2014 مؤتمر مالابو لوزراء النقل
- تغير المناخ
- 2016 الاستراتيجية الأفريقية لتغير المناخ - (مسودة)

Regional Economic Communities (RECs)

Africa is moving toward regional integration. There are eight Regional Economic Communities approved by the African Union (AU)

CEN-SAD
(Community of Sahel Saharan States)
28 member countries



AMU
(Arab Maghreb Union)
5 member countries



IGAD
(Inter-governmental Authority
on Development)
8 member countries



ECOWAS
(Economic Community of
West African States)
15 member countries



EAC
(East African Community)
5 member countries



ECCAS
(Economic Community of Central African States)
10 member countries



COMESA
(Common Market for Eastern and
Southern Africa)
19 member countries



SADC
(Southern African Development Community)
15 member countries



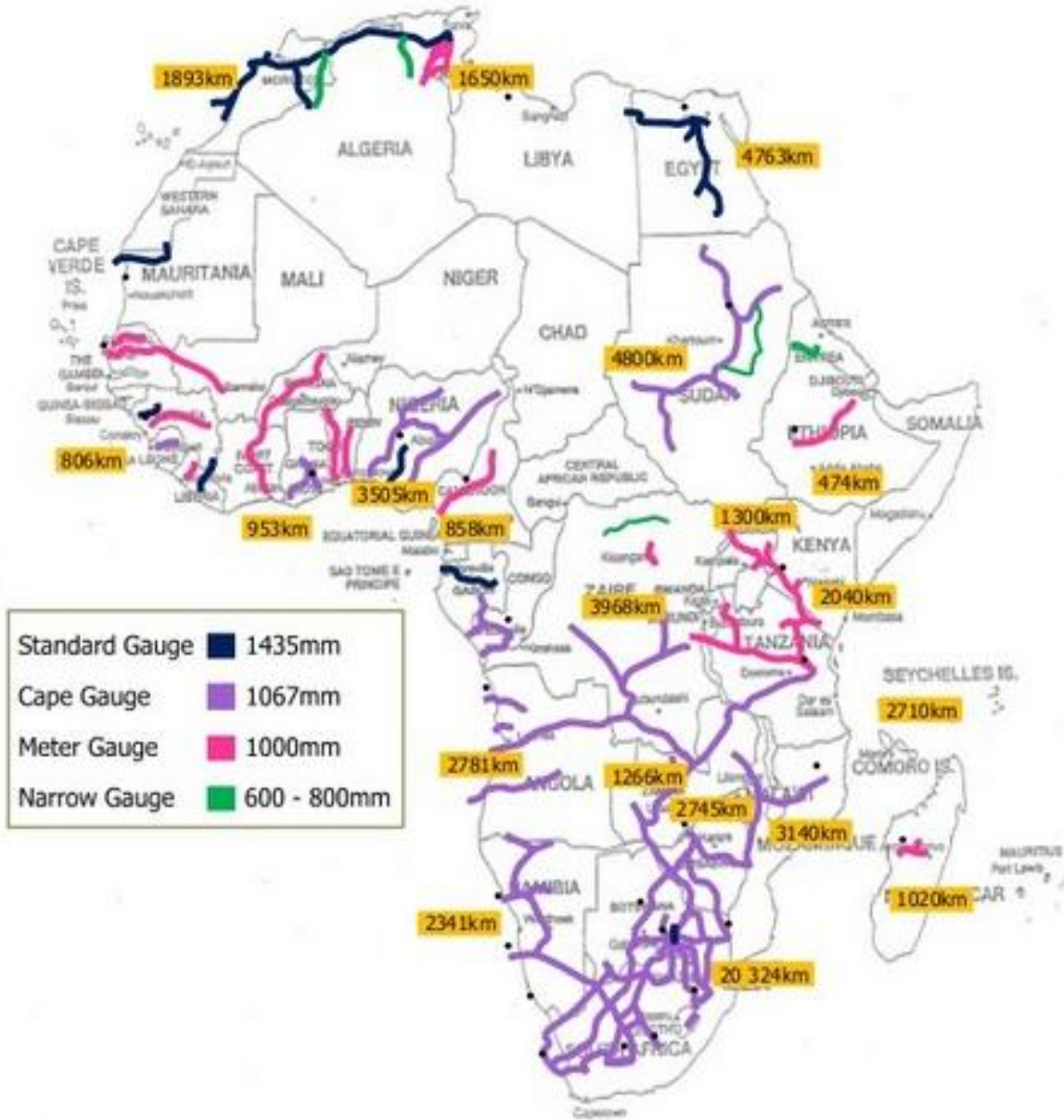
الملحق الثالث طرق سريعة وموانئ وسكك حديدية عابرة لأفريقيا



الطرق السريعة العابرة لأفريقيا

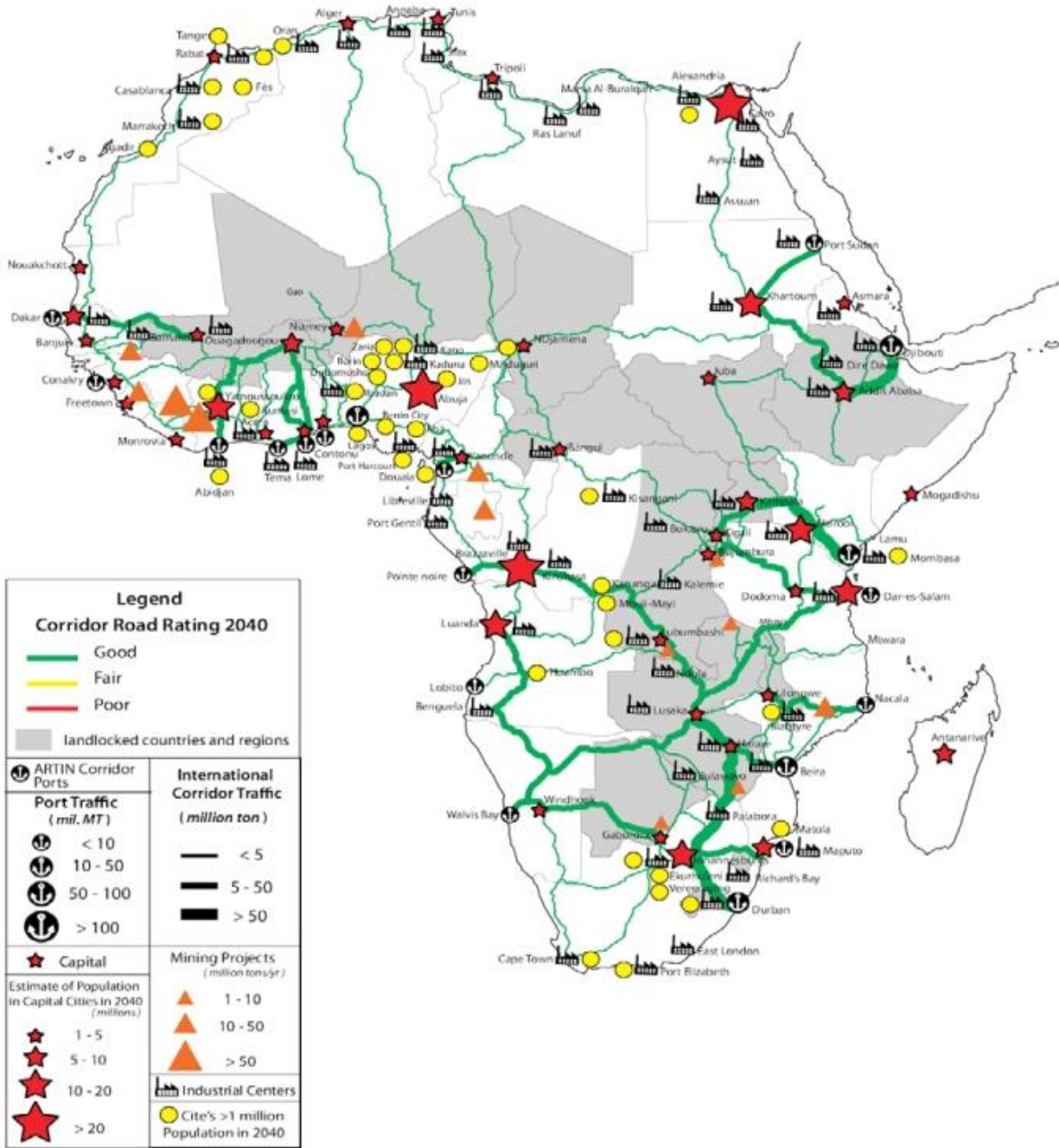
المصدر: برنامج تطوير البنية التحتية لأفريقيا

السكك الحديدية في أفريقيا



المصدر: برنامج تطوير البنية التحتية لأفريقيا

الموانئ في أفريقيا

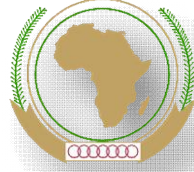


المصدر: برنامج تطوير البنية التحتية لأفريقيا

المراجع

- مفوضية الاتحاد الأفريقي، وثيقة إطارية لأجندة 2063، أفريقيا التي نريدها، سبتمبر 2015
- _____ ، تقرير مؤتمر الاتحاد الأفريقي للوزراء المسؤولين عن النقل، مالابو، غينيا الاستوائية، أبريل 2014
- _____ النقل البحري: زيادة قدرة وكفاءة الموانئ الأفريقية للنمو الاقتصادي، الدورة العادية الأولى للجنة الفنية المتخصصة للاتحاد الأفريقي بشأن النقل، والبنية التحتية الدولية وفيما بين الأقاليم، والطاقة والسياحة، أديس أبابا، نوفمبر 2016
- _____ ، ورقة عمل للجنة الفنية المتخصصة 2016، السلامة على الطرق: خطة العمل الأفريقية للعقد العالمي للعمل من أجل السلامة على الطرق
- _____ مؤتمر القمة الإفريقية الاستثنائية حول الأمن البحري
- السلامة والتنمية في أفريقيا، حماية محيطاتنا، لومي، توجو، أكتوبر 2016
- _____ استعراض حالة التنفيذ للطرق السريعة العابرة لأفريقيا والروابط المفقودة ، سويكو انترناشيونال، ومجموعة نورديك الاستشارية، السويد بالاشتراك مع بنيتد في ساحل العاج ويونيوكونسلت، في كينيا
- _____ الاستراتيجية الأفريقية بشأن تغير المناخ، مايو 2014
- _____ ، تقرير المؤتمر الوزاري حول سلامة الطيران في أفريقيا، أبوجا، نيجيريا، يوليو 2012
- البنك الأفريقي للتنمية: برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا - ربط ودمج وتحويل قارة
- _____ الصندوق الأفريقي لتغير المناخ، دعم الدول الأفريقية للوصول إلى التمويل الدولي للمناخ
- برنامج سياسات النقل في أفريقيا، إحياء طرق التجارة
- أدلة من ممر مابوتو، ساندراسكويرا، أوليفيه هارتمان وتشارلز كوناكا، ورقة مناقشة رقم 103 نوفمبر 2014
- _____ ، استعراض أداء سياسات النقل في أفريقيا - الحاجة إلى سياسات نقل أكثر قوة، جوستين رنجي، ورقة العمل رقم 103 يناير 2015
- _____ ، دروس من قياس أداء الممرات، جايل، جان فرانسوا مارتو، تشارلز كوناكا، جان كيزيتو كابانجوكا وأوليفيه هارتمان، ورقة مناقشة رقم 7، 2008
- _____ ، سياسات من أجل الوصول المستدام والتنقل في المناطق الحضرية في أفريقيا، مارتن ستوكي، ورقة العمل رقم 106، يونيو 2015
- _____ ، مركز شيروندو الحدودي: رصد مفصل لأوقات العبور، بارني كورتيس، ورقة مناقشة رقم 10، سبتمبر 2009
- _____ ، ورقة العمل رقم 101، إدارة السلامة على الطرق في أفريقيا: إطار عمل للوكالات الوطنية الرائدة
- _____ ، ورقة العمل رقم 97، مبادئ توجيهية لتعميم السلامة على الطرق في ممرات الطرق التجارية الإقليمية
- _____ ، ورقة العمل رقم 102، مشاركة القطاع الخاص في تمويل الطرق، بيتر بروكلينك، ديسمبر 2014،

- الدورة الثانية والعشرون لمؤتمر الأطراف، عملية باريس بشأن التنقل والمناخ: الاعلان بشأن العمل المعجل حول التكيف في مجال النقل، نوفمبر 2016
- ، عملية باريس بشأن التنقل والمناخ: اجراء طموح بشأن النقل وتغير المناخ مجديا الآن - 20 اجراءات للفوز السريع في مجال النقل، نوفمبر 2016
- أمانة جماعة شرق أفريقيا، ادارة البنية التحتية، ورقة غير منشورة بشأن السكك الحديدية، سبتمبر 2016
- المفوضية الأوروبية، 376 (2000) COM ربط أفريقيا: الشراكة بين الاتحاد الأوروبي وأفريقيا بشأن البنية التحتية
- 301 (2009) COM ربط أفريقيا وأوروبا: العمل باتجاه تعزيز التعاون في مجال النقل
- 144 (2011) COM خارطة طريق إلى منطقة نقل أوروبية واحدة - نحو نظام نقل تنافسي وكفؤ في استخدام الموارد
- 52 (2016) JOIN شراكة متجددة مع دول أفريقيا والكاريبي والمحيط الهادئ
- الاتحاد الدولي لأفريقيا، اتجاهات تمويل البنية التحتية في أفريقيا - 2014
- المنظمة البحرية الدولية، مدونة جيبوتي لقواعد السلوك، يناير 2009
- مؤسسة ناتان أسوشيتيس، دراسة تشخيصية للممرات في الممرات الشمالية والوسطى في شرق أفريقيا، أبريل 2011
- الأمم المتحدة، تحويل عالما: أجندة 2030 من أجل التنمية المستدامة، سبتمبر 2015
- مؤتمر الأمم المتحدة بشأن الاسكان والتنمية الحضرية المستدامة "الموئل الثالث"، جدول الأعمال الحضري الجديد، كيتو، مسودة سبتمبر 2016
- لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا، تقييم التكامل الاقليمي في أفريقيا الاصدار السابع - الابتكار والقدرة التنافسية والتكامل الإقليمي، مارس 2016
- جدول أعمال أديس أبابا للمؤتمر الدولي الثالث لتمويل التنمية (جدول أعمال أديس أبابا)
- البنك الدولي، البنية التحتية لأفريقيا - وقت للتحويل، فيفيان فوستر وسييليا برينسينو - جارمينديا، 2010
- ، البنية التحتية للنقل في أفريقيا: تعميم الصيانة والإدارة، كين وليام، 2011
- ، أسعار النقل والتكاليف في أفريقيا: استعراض للممرات الدولية الرئيسية، سوبي تيرافانثورن وجابيل رابالاند، 2009
- تقييم فيروس نقص المناعة البشرية/ الايدز في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى: مشروعات النقل، جوسلين دو ساكرامنتو وايكونج ايماه ، مارس 2007
- ، البرنامج العالمي لفيروس نقص المناعة البشرية/الايدز، الدروس المستفادة حتى الآن من برنامج فيروس نقص المناعة البشرية/الايدز في مشروعات ممرات النقل، ستيفن بروشيت وجون ستيفن أوزيكا، 2005
- ، ورقة المعلومات الأساسية السابعة الخاصة بتشخيص الدول للهياكل الأساسية في أفريقيا، تحسين الترابط: الاستثمار في البنية التحتية للنقل في إفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، روبن كاروثرز، رانجا راجان كريشناماني وسيوبان موراي، يونيو 2008
- تعزيز المرونة مع المناخ في البنية التحتية لأفريقيا: قطاع الطرق والجسور، 2017
- جذب المستثمرين إلى الشراكات الإفريقية بين القطاعين العام والخاص، دليل لاعداد المشروعات، 2009
- منظمة الصحة العالمية، تقرير الحالات العالمية



إن تي يو انترناشيونال / شركة
العنوان: 5 فسٹر ہافنبرومنیڈ
9000- آلبرج، الدنمارك
الدنمارك
هاتف: +45 99 30 00 00
فاكس: +45 99 30 00 01
البريد الإلكتروني: [@ntu.eu](mailto:ntu.eu)



مدیر المشروعات:
امینا کابینانوفیتش
+45 99 30 00 12
ehk@ntu.eu

البريد الإلكتروني العام لشركة إن تي يو:
ntu@ntu.eu

