



المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوي

مونتريال، كندا، من ١٦ إلى ٢٠/١١/٢٠٢٦

البند رقم ٢: تعزيز نمو قطاع الطيران والربط الجوي من خلال الاستثمارات في البنية التحتية ورأس المال البشري والشراكات
٢-٢ الاستثمار في تطوير البنية التحتية للطيران المدني وتحديثها

تمويل البنية الأساسية للطيران من أجل ربط جوي مستدام وقادر على تجاوز الأزمات

(ورقة مقدّمة من جنوب أفريقيا بالنيابة عن الدول الأعضاء الأربع والخمسين
في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك))^٢

الموجز التنفيذي

تستند ورقة العمل هذه إلى نتائج مؤتمر ومعرض النقل الجوي الأفريقي اللذين عُقدا في لومي بتوغو، في يونيو ٢٠٢٦، حيث بحثت اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) ومفوضية الاتحاد الأفريقي والدول الأعضاء ومؤسسات التمويل الإنمائي والشركاء على مستوى القطاع تدابير عملية للدفع بأولويات البنية الأساسية للطيران في أفريقيا نحو التنفيذ. وتابع المؤتمر ما انتهى إليه تحليل الفجوات في البنية الأساسية للطيران الذي أُجري في ٢٠٢٣ وحزم المشروعات الخمس للبنية الأساسية للطيران التي عُمت لاحقاً على الدول الأعضاء كي تسترشد بها عملية تحديد وتقديم المشروعات ذات الأولوية. ويجري حالياً تشجيع الدول الأعضاء على تجاوز مرحلة تحديد الاحتياجات من البنية الأساسية، من خلال تحديد نطاق المشروعات وإجراء دراسات الجدوى والتنبؤ بحجم الطلب وإجراء تقييمات الأثر البيئي والاجتماعي والنمذجة المالية وتحليل المخاطر وهيكلية المشروعات. وتُعد هذه الأنشطة التحضيرية أساسية لتحويل الأولويات الوطنية والإقليمية إلى مشروعات ناضجة ذات هامش ربح وقادرة على اجتذاب التمويل.

^١ قدّمت اللجنة الأفريقية للطيران المدني النسختين الإنجليزية والفرنسية.

^٢ الجزائر وأنغولا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكاميرون وكابو فيردي وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وإثيوبيا وغابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا-بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزامبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وسان تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

وتشجع الورقة تحديداً المشروعات الإقليمية والعابرة للحدود التي تدعم النظم المتكاملة، وقابلية التشغيل البيئي للبنية الأساسية، وتنفيذ السوق الأفريقية الموحدة للنقل الجوي (SAATM)، وتحسين الربط الجوي للركاب والشحن. كما تسلط الضوء على استمرار تواصل أفكاك مع مؤسسات التمويل الإنمائي والشركاء الدوليين لتعزيز القدرة على إعداد المشروعات، وإرساء مسارات تمويل مستدامة، وتعبئة الأدوات المناسبة للتمويل العام والخاص والميسر والمختلط. الإجراءات: يُدعى المؤتمر إلى اتخاذ الإجراءات الواردة في الفقرة ٥.	الأهداف الاستراتيجية: ترتبط هذه الورقة بالهدف الاستراتيجي "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع".
تُنفذ الأنشطة المشار إليها في هذه الورقة رهنًا بالموارد المتاحة في الميزانية العادية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ و/أو بالمساهمات الخارجة عن الميزانية، بما في ذلك صندوق النقل الجوي الطوعي.	الأثر المالي:
المراجع: تحليل الفجوات في البنية الأساسية للطيران في أفريقيا لعام ٢٠٢٣ وتوقعات الطلب على الحركة الجوية على مدى ٢٥ عاماً - التقرير النهائي (مفوضية الاتحاد الأفريقي وأفكاك والإيكاو) تقرير المشروعات القابلة للتمويل لإقامة بنية أساسية للطيران في أفريقيا إعلان وإطار خطة عمل تطوير البنية الأساسية للطيران في أفريقيا (منتدى الإيكاو العالمي الثالث للطيران (IWAF/3)، أبوجا، ٢٠١٧) الخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750) خطة الملاحة الجوية لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي (Doc 7474) خطة العمل ذات الأولوية في سياق برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا (PIDA) المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية (Doc 9854)	

١- المقدمة

١-١ أطلق الاتحاد الأفريقي السوق الأفريقية الموحدة للنقل الجوي في عام ٢٠١٨ بهدف إنشاء مجال جوي أفريقي متكامل وآمن وقابل للتشغيل البيئي. إلا أن تحقيق هذه الرؤية يتطلب استثمارات كبيرة في البنية الأساسية للمطارات والملاحة الجوية، بحيث تكون تلك الاستثمارات منسقة ومعتمدة على التكنولوجيا، على الرغم من استمرار التحديات المتعلقة بالتمويل.

٢-١ واستجابةً لذلك، قامت مفوضية الاتحاد الأفريقي (AUC) واللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) ومنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)، بدعم من اتحاد شركات الطيران الأفريقية (AFRAA)، واتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، والجماعات الاقتصادية الإقليمية، و٤١ دولة أفريقية، بإجراء دراسة تحليل الفجوات في البنية الأساسية للطيران في أفريقيا لعام ٢٠٢٣ وتوقعات حجم الطلب على الحركة الجوية على مدى ٢٥ عاماً، وذلك في أعقاب إعلان أبوجا الصادر عن منتدى الإيكاو العالمي الثالث للطيران (IWAF/3) في عام ٢٠١٧. وقد خلصت الدراسة إلى وجود ٦٠ فجوة: ١١ فجوة تتعلق بالمطارات، و٣٧ فجوة بخدمات الملاحة الجوية، و١٢ فجوة بتجهيزات الطائرات. كما توقعت الدراسة أن ترتفع حركة المسافرين من نحو ١٦٠ مليوناً في عام ٢٠٢٤ إلى ٤٦٩ مليوناً بحلول عام ٢٠٥٠، مما يؤكد الحاجة الملحة إلى الاستثمارات المنسقة والعاجلة.

٣-١ وبالتالي، لم تعد المسألة الأساسية تقتصر على وجود أوجه قصور في البنية الأساسية، بل تتمثل، في كثير من الحالات، في غياب القدرة على إعداد المشروعات والتنسيق المؤسسي وهياكل التمويل اللازم لتحويل الأولويات المطروحة إلى مشروعات محددة التكاليف وقابلة للتمويل والتنفيذ. وتعرض هذه الورقة المبادرة التي تقودها أفريقيا لسد هذه الفجوة في التنفيذ، وتقترح مجالات يمكن أن تقدم فيها الإيكاف وشركاؤها الدوليون قيمةً عمليةً مضافةً.

٢- من تحليل الفجوات إلى خمس حزم من المشروعات

١-٢ جُمعت الفجوات الستون، استناداً إلى تقييم مرجح للجدوى والتعقيد والاعتبارات السياسية ومخاطر السلامة والأثر والأهمية الحاسمة، في إطار خمس حزم لمشروعات البنية الأساسية للطيران، وهي: (أ) تطوير البنية الأساسية للمطارات والشحن؛ (ب) تحديث خدمات الملاحة الجوية ونظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)؛ (ج) تحديث تجهيز الطائرات والارتقاء به؛ (د) معدات ونظم أمن الطيران وتعزيز القدرة على تجاوز الأزمات؛ و(هـ) إقامة بنية أساسية للطيران تتسم بالاستدامة والقدرة على التكيف مع تغير المناخ.

٢-٢ وهذه الحزم تشكل إطاراً مشتركاً يمكن للدول والمؤسسات الإقليمية من خلاله التوفيق بين ما تقدمه من مشروعات ذات أولوية، وتجنب الاستثمارات المنفردة والمكررة، وتحديد فرص تنفيذ المشروعات القابلة للتشغيل البيئي والمجمعة والعابرة للحدود. كما تربط تخطيط البنية الأساسية بالسلامة والأمن والتسهيلات والاستدامة البيئية وتطوير الشحن، بما يسهم في العمل الذي تضطلع به الجهات المعنية لوضع استراتيجية رئيسية لخدمات الملاحة الجوية في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي (AFI) من أجل أجواء متكاملة.

٣- لومي: نقطة الانطلاق من مرحلة تشخيص المشكلة إلى إيجاد الحلول

١-٣ شكّل مؤتمر ومعرض النقل الجوي الأفريقي، اللذان عُقدا في لومي بتوغو، في يونيو ٢٠٢٦، محطة محورية نجحت في نقل العمل على مستوى القارة إلى ما هو أبعد من مجرد حصر أوجه القصور. وشكل المؤتمر والمعرض فرصة لحشد الحكومات وسلطات الطيران المدني ومشغلي المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية وشركات الطيران والقطاع ومؤسسات التمويل الإنمائي والشركاء الفنيين، لدراسة سبل تحويل حزم المشروعات الخمس إلى مشروعات قابلة للاستثمار.

٢-٣ وقامت خمس حلقات نقاش متخصصة في البنية الأساسية ببحث دورة تطوير المشروعات، وكشفت عن قيود متكررة في كل مرحلة. وشملت تلك القيود عدم تحديد نطاق المشروعات والجهة المالكة لها على نحو كافٍ؛ وعدم اكتمال الدراسات الفنية والدراسات عن الحركة والاقتصاد والبيئة والآثار الاجتماعية؛ ونقطة التخطيط الوطني والإقليمي؛ وعدم اليقين في توزيع المخاطر والضمانات؛ وعدم التواصل مع جهات التمويل إلا بعد تصميم المشروعات، بدلاً من إشراكها أثناء إعدادها.

٣-٣ وأرست المناقشات التي جرت في لومي مساراً منظماً يبدأ بتحديد المشروعات ودراسة جدواها ثم دراسة هامش الربح فيها ثم سبل تمويلها وتنفيذها، مع الإقرار بأن التمويل لا يمكن أن يحل محل الإعداد الوافي للمشروعات. وتتولى أفكاف ومفوضية الاتحاد الأفريقي تنسيق ما تقدمه الدول الأعضاء من مشروعات وما يُبذل من جهود لإشراك الشركاء، بهدف تهيئة ما لا يقل عن ٥ مشروعات ذات أولوية لتصبح قابلة للتمويل في غضون ١٢-٢٤ شهراً.

٤- الأولويات على مستوى القارة لإعداد المشروعات وتمويلها

١-٤ تحتاج أفريقيا إلى آلية منسقة لإعداد المشروعات من أجل دفع المشروعات المختارة إلى مرحلة الجاهزية للاستثمار. وينبغي أن توفر هذه الآلية خبرات متعددة التخصصات، وأن تطبق معايير شفافة لتحديد الأولويات، وأن تطرح المعلومات المتعلقة بالمشروعات وخيارات تمويلها، وأن ترصد المشروعات من مرحلة الفكرة إلى التنفيذ.

٢-٤ وتتطلب المشروعات الإقليمية والعابرة للحدود تخطيطاً منسقاً لمعالجة الاختلافات في المعايير ونظم المشتريات والمهام والترتيبات المتعلقة بالإيرادات. ومن شأن ذلك أن يحد من التفتت، وأن يحسن قابلية التشغيل البيني ويحقق وفورات الحجم، ويدعم التنفيذ الفعال للسوق الأفريقية الموحدة للنقل الجوي.

٣-٤ وينبغي أن يراعي التمويل خصائص المشروعات والظروف الوطنية، بحيث تُستخدم الموارد العامة أو التمويلات الميسرة لدعم البنية الأساسية الضرورية للسلامة والمنخفضة الإيرادات، في حين يُستخدم التمويل الخاص أو المختلط لدعم المشروعات المجدية تجارياً. ويجب أن يعالج إعداد المشروعات مسائل اعتدال التكاليف وحجم الطلب والإيرادات وتوزيع المخاطر قبل الشروع في المشتريات أو تقديم التزامات مالية.

٥- الإجراءات المعروضة على المؤتمر

١-٥ يُدعى المؤتمر إلى القيام بما يلي:

(أ) الإحاطة علماً بتحليل الفجوات لعام ٢٠٢٣، وحزم المشروعات الخمس للبنية الأساسية للطيران، ونتائج مؤتمر لومي لعام ٢٠٢٦، باعتبارها كلها الإطار المنسق الذي تعتمده أفريقيا للانتقال من مرحلة تحديد الاحتياجات من البنية الأساسية إلى إعداد مشروعات قابلة للتمويل والتنفيذ؛

(ب) دعوة الإيكاو إلى الاستفادة من الدروس المستخلصة من المبادرة الأفريقية للانتقال من تحليل الفجوات إلى طرح مشروعات قابلة للتمويل، في عملها المستمر بشأن تمويل البنية الأساسية للطيران والخطة العالمية للملاحة الجوية ومبادرة "عدم ترك أي بلد خلف الركب"؛

(ج) دعوة الإيكاو إلى تحسين الإرشادات العملية بشأن إعداد مشروعات الطيران وجعلها قابلة للتمويل وهياكل التمويل ومشاركة القطاعين العام والخاص، بما يتلاءم مع احتياجات الدول النامية؛

(د) تشجيع مؤسسات التمويل الإنمائي والشركاء على توفير مرافق لإعداد المشروعات، وأدوات للتمويل الميسر والمختلط، وضمانات، وغيرها من الحلول للحد من المخاطر، دعماً للبنية الأساسية للطيران الضرورية للسلامة والعابرة للحدود والقادرة على التكيف مع تغير المناخ.

— انتهى —