



الجمعية العمومية – الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٢٦: التنمية الاقتصادية للنقل الجوي

تحرير النقل الجوي – تفعيل وتنفيذ السوق الأفريقية الموحدة للنقل الجوي

(ورقة مقدمة من اللجنة الإفريقية للطيران المدني (AFCAC) باسم دولها الأعضاء الأربعة والخمسين)^٢

الموجز التنفيذي

تهدف السوق الأفريقية الموحدة للنقل الجوي (SAATM)، التي أطلقت في عام ٢٠١٨ كجزء من خطة الاتحاد الأفريقي لعام ٢٠٦٣، إلى تحرير قطاع النقل الجوي في أفريقيا، وتعزيز الربط وزيادة التكامل الاقتصادي. وعلى الرغم من التقدم المحرز، بما في ذلك مشاركة ٣٨ دولة عضواً، وزيادة الربط الجوي، وتطوير البنية التحتية، فإن تحديات مثل التناقضات التنظيمية والقيود المالية لا تزال تعيق التنفيذ. ولمعالجة هذه العوائق، أُطلق مشروع التنفيذ التجريبي (PIP) للسوق الأفريقية الموحدة للنقل الجوي في عام ٢٠٢٢ لتسريع عملية تحرير السوق. وتؤكد هذه الورقة على ضرورة قيام منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) والمنظمات الإقليمية وأصحاب المصلحة الدوليين بدعم المواءمة التنظيمية والمراجعة الجارية لنموذج الإيكاو لاتفاقيات الخدمات الجوية (TASA) لاتفاقيات ونُهُج الخدمات الجوية متعددة الأطراف لتتماشى مع واقع الطيران الحديث، بما يضمن التنمية المستدامة للنقل الجوي.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

أ) الإحاطة علماً بالإنجازات والتحديات في تنفيذ السوق الأفريقية الموحدة للنقل الجوي؛

ب) تشجيع الإيكاو على الإسراع في المراجعة الجارية للبنود النموذجية في نموذج الإيكاو لاتفاقيات الخدمات الجوية لاتفاقيات ونُهُج الخدمات الجوية متعددة الأطراف؛

ج) تشجيع الإيكاو والشركاء الدوليين على دعم التدابير الرامية إلى معالجة الثغرات في القدرات في الدول من خلال تبادل الخبرات ودراسات الحالة والدروس المستفادة بين الأقران بانتظام بما يتماشى مع أفضل الممارسات العالمية.

^١ النسختان الإنجليزيتين والفرنسيتين مقدماتان من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)

^٢ إثيوبيا، إريتريا، إيسواتيني، أنغولا، أوغندا، بنن، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بوروندي، تشاد، توغو، تونس، الجزائر، جزر القمر، جمهورية أفريقيا الوسطى، جمهورية تنزانيا المتحدة، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جنوب أفريقيا، جنوب السودان، جيبوتي، الرأس الأخضر، رواندا، زامبيا، زيمبابوي، سان تومي وبرينسيبي، السنغال، السودان، سيراليون، سيشيل، الصومال، غابون، غانا، غامبيا، غينيا، غينيا الاستوائية، غينيا - بيساو، الكاميرون، كوت ديفوار، الكونغو، كينيا، ليبيريا، ليبيا، ليسوتو، مالي، مدغشقر، مصر، المغرب، ملاوي، موريتانيا، موريشيوس، موزمبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع.
الآثار المالية:	تحدد لاحقاً.
المراجع:	القرار المتعلق بتنفيذ قرار ياموسوكرو بشأن تحرير الوصول إلى أسواق النقل الجوي في أفريقيا (الوثيقة (AHG/OUA/AEC/Dec.1(IV) وملحقاتها سياسة الطيران المدني الأفريقي المنقحة التقرير النهائي لتحليلات الثغرات في البنية التحتية للطيران في أفريقيا لعام ٢٠٢٣

١- المقدمة

١-١ لطالما أدركت أفريقيا أهمية تعددية الأطراف في تعزيز التكامل الاقتصادي والتنمية. ولا يزال قرار ياموسوكرو (YD) لعام ١٩٩٩ وتنفيذه اللاحق من خلال السوق الأفريقية الموحدة للنقل الجوي (SAATM) أمراً حاسماً في تحرير قطاع النقل الجوي في القارة. ويُعد مشروع السوق، الذي أُطلق في عام ٢٠١٨، مشروعاً رائداً في إطار خطة الاتحاد الأفريقي لعام ٢٠٦٣، وهو يهدف إلى إنشاء سوق نقل جوي واحدة وموحدة، ويمثل خطوة هائلة نحو تحرير النقل الجوي في أفريقيا، بهدف تعزيز الربط وتسهيل حرية حركة الأشخاص والبضائع عبر القارة، وتعزيز النمو الاقتصادي والتكامل الإقليمي. ومنذ إنشاء السوق، نمت عضويتها إلى ٣٨ دولة ملتزمة، مما يدل على زيادة الإرادة السياسية لتعزيز النقل الجوي بين الدول الأفريقية.

٢-١ علاوة على ذلك، تضطلع السوق بدور حاسم في التفعيل الناجح لمنطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية، وهي مبادرة رئيسية أخرى للاتحاد الأفريقي أُطلقت رسمياً في عام ٢٠٢١، وتهدف إلى زيادة التكامل بين الدول الأفريقية من خلال تعزيز حرية التجارة والحركة من خلال سوق نقل جوي محرة تتسم بالكفاءة والتنافسية والاستدامة.

٣-١ ومع ذلك، على الرغم من هذه الإنجازات، يواجه تنفيذ السوق عدة تحديات. ونتيجة لذلك، أطلقت اللجنة الأفريقية للطيران المدني في نوفمبر ٢٠٢٢، مشروع التنفيذ التجريبي للسوق الأفريقية الموحدة للنقل الجوي (SAATM-PIP) للمضي قدماً في مسار التحرير الأفريقي. ويشكل مشروع التنفيذ التجريبي مبادرة تهدف إلى تسريع تنفيذ إعلان ياموسوكرو والسوق الأفريقية الموحدة للنقل الجوي من خلال نهج يجمع مجموعات صغيرة من البلدان لزيادة الفوائد ومعالجة عوائق التنفيذ.

٢- المناقشة

١-٢ الإنجازات التي تم تحقيقها في تنفيذ السوق الأفريقية الموحدة للنقل الجوي

١-١-٢ لا يزال تنفيذ إعلان ياموسوكرو/السوق الأفريقية الموحدة للنقل الجوي يحرز تقدماً مطرداً. وتعمل اللجنة الأفريقية للطيران المدني، بصفتها الوكالة المنفذة لإعلان ياموسوكرو/السوق الأفريقية الموحدة للنقل الجوي، بشكل وثيق مع الدول الأعضاء والجماعات الاقتصادية الإقليمية وأصحاب المصلحة الرئيسيين لتعزيز تحرير النقل الجوي في جميع أنحاء أفريقيا. ويشمل بعض الإنجازات الرئيسية ما يلي:

أ) نمو العضوية: حتى الآن، انضمت ٣٨ دولة من الدول الأعضاء في الاتحاد الأفريقي إلى عضوية السوق، وهو ما يمثل أكثر من ٨٠ في المائة من حركة النقل الجوي بين الدول الأفريقية;

ب) زيادة الربط: سهّلت السوق زيادة الربط الجوي بين الدول الأفريقية من ١٤,٥ في المائة إلى ٢٣ في المائة، حيث أطلق المشغلون الأفارقة ١٠٨ مسارات جديدة بين سبتمبر ٢٠٢٢ وأبريل ٢٠٢٥، بما في ذلك ١٩ مساراً من المسارات التي توفر الحرية الخامسة؛

ج) تطوير البنية التحتية: أجرت مفوضية الاتحاد الأفريقي واللجنة الأفريقية للطيران المدني، ومنظمة الطيران المدني الدولي وشركاء آخرون تحليل الثغرات في البنية التحتية للطيران في أفريقيا لعام ٢٠٢٣، بما في ذلك توقعات حركة الطيران على مدى ٢٥ عاماً، حيث تم تحديد الثغرات التي تتطلب جهوداً تعاونية لمواجهتها دعماً للسوق؛

د) مواءمة السياسات مع المعايير العالمية: تتماشى السوق مع سياسات الإيكاو بشأن السلامة والأمن والاستدامة البيئية، مما يضمن اندماج أفريقيا في شبكة الطيران العالمية؛

هـ) المواءمة التنظيمية: أطلقت اللجنة الأفريقية للطيران المدني مشروع التنفيذ التجريبي للسوق الأفريقية الموحدة للنقل الجوي، الذي يهدف إلى إزالة العوائق التي تحول دون التنفيذ الكامل من خلال مواءمة الأطر التنظيمية وفقاً لأحكام إعلان ياموسوكرو؛

و) تعزيز البنية التحتية والاتصال: يجري حالياً تحديث بعض المطارات الرئيسية ومقدمي خدمات الملاحة الجوية لدعم زيادة تدفقات الحركة الجوية في إطار السوق؛

ز) بناء القدرات والدعوة: كثفت اللجنة الأفريقية للطيران المدني جهودها في مجال الدعوة، حيث تعمل مع الدول الأعضاء والجماعات الاقتصادية الإقليمية وأصحاب المصلحة في القطاع لتسريع التوقيع على الالتزام الرسمي بالسوق وتعزيز التعاون بين شركات الطيران؛

ح) تتصدى اللجنة الأفريقية للطيران المدني للعديد من تحديات الوصول إلى الأسواق والترخيص والتعيين بين الدول.

٢-٢ التحديات التي تواجه تنفيذ السوق الأفريقية الموحدة للنقل الجوي

٢-٢-٢ لا تزال هناك عقبات رئيسية قائمة، بما في ذلك التناقضات التنظيمية التي تعيق التحرير الكامل بسبب اتفاقيات الخدمات الجوية الثنائية التقييدية (BASASAS). وهناك مخاوف بشأن المنافسة، وحماية الناقلين الوطنيين، والثغرات في البنية التحتية والقدرات، والقيود المالية، والقيود المفروضة على تأشيرات الدخول عبر الحدود، وببطء تنسيق السياسات التي تحد من التنفيذ الكامل للسوق.

٢-٢-٢ ونظراً للطبيعة المتطورة للنقل الجوي العالمي، هناك حاجة متزايدة لمراجعة وتحديث إعلان ياموسوكرو لضمان تماشيهِ مع متطلبات الطيران المعاصرة. وهناك حاجة إلى تحديث شامل لدمج سياسات الاتحاد الأفريقي الجديدة، وظهور المنصات الرقمية، وتهديدات الأمن السيبراني، وخدمات الطيران التي تعتمد على التجارة الإلكترونية، مما يتطلب تكييفاً تنظيمياً. ويشمل ذلك أيضاً الالتزامات البيئية للإيكاو وأوجه التقدم التكنولوجي والدروس المستفادة من الاضطرابات العالمية. وسيؤدي تمتين الإطار التنظيمي إلى تعزيز القدرة التنافسية واستدامة تطوير النقل الجوي.

٣- الخلاصة

٣-١ يعتمد نجاح المبادرات الإقليمية على التعاون الدولي والإقليمي. ويمكن أن تقوم الإيكاو بدور حاسم في الدعوة إلى الاستثمارات المالية لدعم تطوير النقل الجوي. ويمكن تحقيق المواءمة الفعالة للإطار التنظيمي من خلال التعاون بين الإيكاو والمنظمات الإقليمية والدول الأعضاء. وسيكون لمراجعة وتحديث نموذج الإيكاو لاتفاقات الخدمات ونهج الخدمات الجوية متعددة الأطراف (TASA) دور فعال في معالجة التحديات المعاصرة. كما يمكن للإيكاو استضافة فعاليات التبادل الفني أو تقييم الأقران حيث يقوم المشاركون بتقييم أنظمة بعضهم البعض وتقديم ملاحظات بناءة، بالإشارة إلى المعايير الدولية لإلهام التكرار وبناء المصداقية بشأن التعلم من الأقران.

٣-٢ ومن خلال تنفيذ هذه التدابير، يمكن للمنظمات الإقليمية والإيكاو والمجتمع الدولي ضمان أن تحقق المبادرات الإقليمية كامل إمكاناتها، مما يدفع عجلة النمو الاقتصادي ويعزز الربط ويحسن القدرة التنافسية في مجال النقل الجوي.

— انتهى —