

معلومات أساسية عن "يوم أفريقيا"

التحديات

- يساهم نمو الطيران في المستقبل مساهمة كبيرة في تحقيق جدول أعمال الاتحاد الأفريقي حتى عام 2063، وذلك من خلال النهوض بالنمو الشامل والتنمية المستدامة وتسريع وتيرة تكامل الاقتصاديات الأفريقية. ويُفضي تعزيز الربط الجوي إلى عودة الاستثمارات إلى قطاع الطيران، مما يؤدي إلى خلق دورة حيوية وسليمة للتكامل بين قطاع الطيران الوطني وتطوير بنية أساسية اقتصادية ترقى إلى مستويات عالمية.
- وعلى الرغم من النمو المتوقع، تجد الدول وأصحاب المصلحة في مجال الطيران في القارة الأفريقية صعوبة في الحصول على الموارد المالية و/أو ضمان التمويل لعصرنة ما لديها من بنى أساسية وتوسيع نطاقها (مثل المطارات والمدرج وتجهيزات الاتصالات وحظائر الشحن الجوي ومرافق الأرصاد الجوية، إلى آخره). كما تتعدم ترتيبات تمويلية لتنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران المحددة في الخطة العالمية للملاحة الجوية.
- ويتجلى الشرط الأول لتحقيق منافع الطيران في تحسين مستوى الامتثال لقواعد الإيكاو القياسية العالمية. فضلا عن ذلك، تكتسي إزالة العوائق التشغيلية و/أو العراقيل الوطنية أهمية أساسية في ضمان منافع الطيران والاستفادة المثلى منها في إطار الاقتصاديات والمجتمعات المحلية.
- ولا يغطي برنامج تطوير الهياكل الأساسية في أفريقيا (PIDA) تطوير البنية الأساسية في مجال الطيران ولا الاستثمارات اللازمة لهذا القطاع تغطية مناسبة، مما يعني أن 24 مطارا في القارة الأفريقية ستبلغ طاقتها القصوى بحلول عام 2020. ومن بين أكثر من 50 مشروعاً ينفذ ضمن برنامج تطوير الهياكل الأساسية في أفريقيا (PIDA) لم يخصص للطيران المدني أكثر من 3 مشاريع مرتبطة بتحرير النقل الجوي وبناء القدرات وتطوير المطارات ومرافق الملاحة الجوية.
- وفي العديد من المبادرات التي بوشرت ضمن الشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا (NEPAD)، بما في ذلك مبادرة أفريقيا إلى الأمام، لم يتم تطوير بُنى الطيران الأساسية ولم يعط لها أي أولوية.
- ويتعذر تنفيذ سياسة الطيران المدني الأفريقي التي أقرتها جمعية رؤساء دول وحكومات الاتحاد الأفريقي (أديس أبابا، اثيوبيا في يناير 2012) تنفيذاً كاملاً بسبب الافتقار إلى استدامة الموارد المالية والتمويل للبنية الأساسية والتدريب وبناء القدرات في مجال الطيران، فضلا عن الافتقار إلى قدرات المراقبة التنظيمية.
- ويترتب عن التنفيذ البطيء لإعلان ياموسوكرو ظهور عراقيل في وجه الاستثمارات في مجال الطيران، مما يفضي إلى انخفاض الروابط الجوية ومستوى التنافسية. ولم تلتزم سوى 20 دولة أفريقية بالسوق الموحد للنقل الجوي الأفريقي والذي تم إنشاؤه بموجب قرار ياموسوكرو.
- واعتمدت الدورة العادية الثامنة عشرة لجمعية رؤساء دول وحكومات الاتحاد الأفريقي (أديس أبابا، اثيوبيا في يناير 2012) قراراً بإنشاء منطقة التجارة الحرة القارية (CFTA). ومن شأن هذه المنطقة أن تحقق أهدافا بينها توسيع نطاق التجارة داخل القارة الأفريقية من خلال تحرير التجارة ونظم التسهيلات على نحو منسجم ومتسق.
- وفي أفريقيا، يعرقل قلة المهارات النمو على المدى القريب، أضف إلى ذلك الافتقار إلى الطيارين ومراقبي الحركة الجوية والمهندسين والموظفين في قطاع السياحة المدربين على النحو المناسب. وتحتاج أفريقيا إلى عدد أكبر من الموظفين المدربين على نحو أفضل للوفاء بالمتطلبات الحالية بل وأيضا لتلبية احتياجات النمو والتكنولوجيات الجديدة في المستقبل.