

Distr.: GENERAL

E/ECA/CTRCI/5/3
27 September 2007



ARABIC

Original: FRENCH

الأمم المتحدة
المجلس الاقتصادي والاجتماعي

اللجنة الاقتصادية لأفريقيا

اللجنة المعنية بالتجارة والتعاون
والتكامل الإقليميين

الدورة الخامسة

أديس أبابا ، إثيوبيا
8 - 10 تشرين الأول / أكتوبر 2007

حالة النقل في أفريقيا

يشكل النقل أحد العناصر الضرورية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية. ومادامت الهياكل الأساسية الخاصة بالنقل عنصراً رئيسياً في التكامل الاقتصادي فإنها تشكل شرطاً أولياً لتيسير المبادلات وتنقل السلع والأفراد. كما أن هذه الهياكل الأساسية التي طالما اعتبرت أداة مساعدة للمبادلات التجارية والعالمية في بيئة دولية أخذت في التحول فإنها تظل إحدى ركائز التنمية الرامية إلى زيادة وتيرة النمو وخفض حدة الفقر. وبالنظر إلى التحديات المنبثقة عن العولمة فإن أفريقيا تعاني من تأخر كبير من حيث تنمية مبادلاتها الإقليمية نتيجة لغياب هياكل نقل يعول عليها وتلائم وضع القارة. والواقع إن طرق ووسائل النقل الموجودة لديها كانت مكرسة لخدمة تجارة موجهة كلها إلى الخارج، الأمر الذي يفسر نواضع مستوى تنمية الهياكل الأساسية والخدمات ذات الصلة بالنقل وضعف مستوى التكامل المادي للشبكة وعمليات النقل في القارة الأفريقية.

انطلاقاً من هذه الملاحظات، واستجابة لطلب تقدمت به البلدان الأفريقية، خصّصت منظمة الأمم المتحدة عقدين للنقل والاتصالات في أفريقيا (1978 - 1988 و 1991 - 2000) حتى تتركز جهود الدول والشركاء في التنمية على مسائل النقل والاتصالات في أفريقيا.

وتوضح من تقييم نتائج الجهود التي خصّصت للنقل خلال هذين العَقدَين أن الهياكل الأساسية والخدمات ذات الصلة بالنقل في أفريقيا لا تزال بعيدة عن تحقيق التنمية الاجتماعية والاقتصادية والتكامل في القارة.

وإدراكاً لأهمية هذا القطاع عقد الوزراء المكلفون بالنقل مؤتمراً في 6 نيسان/ أبريل 2005 بأديس أبابا بشأن دور النقل في تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية واعتمدوا في هذا الشأن الأهداف والمؤشرات التي يتيح تحقيقها لأفريقيا إحراز تقدم كبير. وقد أعتمدت نتائج هذا المؤتمر بواسطة قمة رؤساء الدول الأفريقية، المعقودة في سرت، ليبيا في يومي 4 و 5 في تموز/ يولييه 2005 وأحيلت بعد ذلك إلى الأمين العام للأمم المتحدة.

وفي هذا السياق فإن الشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا المصممة لتشجيع التنمية قد جعلت على رأس أولوياتها التعجيل بالتكامل الإقليمي. ولهذا الغرض فقد حددت هدفها الرئيسي سد الثغرات في الهياكل الأساسية في أفريقيا.

وهكذا فإن هذه الدراسة تهدف إلى بيان الحالة الفعلية للنقل والتحديات التي تواجهها القارة في هذا المجال. كما تهدف إلى حث صنّاع القرار السياسي على اتخاذ التدابير الملائمة حتى يستطيع قطاع النقل أن يساهم بطريقة فعالة في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية في القارة.

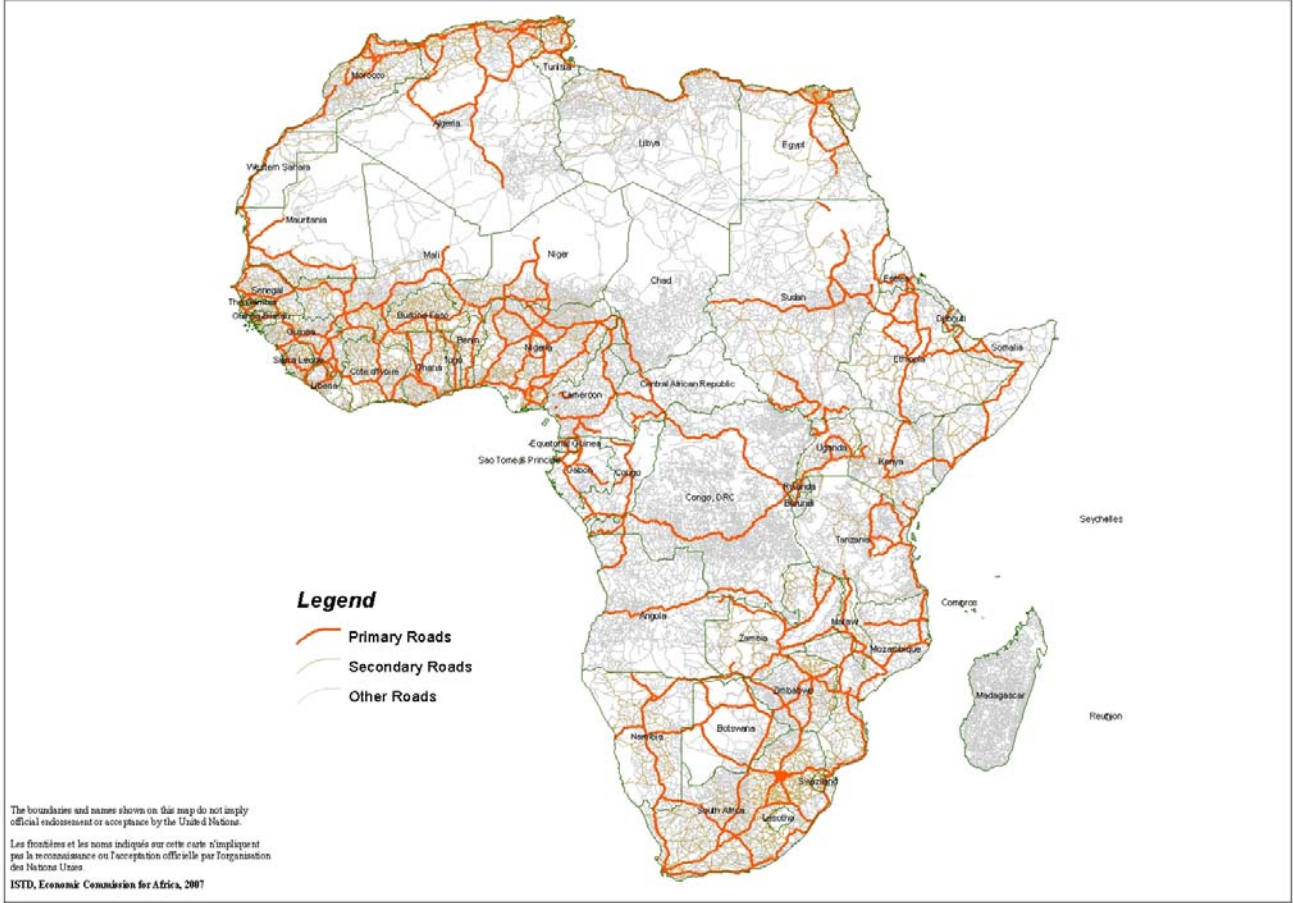
ثانياً - حالة مختلف طرائق النقل

1-2 الطرق والنقل البري

يظل النقل البري العنصر المهيمن في أفريقيا إذ يمثل نسبة تتراوح بين 80 وأكثر من 90 في المائة من حجم البضائع التي تنقل بين المدن والدول ويمثل النقل البري بشكل عام الطريقة الوحيدة لدخول المناطق الريفية. كما أنه يشكل الطريقة الأكثر مرونة وملاءمة للحياة الاقتصادية والاجتماعية في هذه البلدان أو المناطق.

وتختص القارة الأفريقية بضعف نسبة كثافة الطرق أي 6.84 كلم لمساحة 100 كلم²، مقارنة بنسبة 12 كلم/100 كلم² في أمريكا اللاتينية و نسبة 18 كلم/100 كلم² في آسيا (انظر خريطة شبكة الطرق في القارة الواردة أدناه).

الخريطة 1: شبكة الطرق الأفريقية



المصدر: ISTD ، اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، 2007

تمثل شبكة الطرق المعبدة حوالي 24.56 في المائة من مجموع طول الشبكة ، كما يتضح من الجدول أدناه.

الجدول رقم 1 – توزيع شبكة الطرق في أفريقيا بالنسبة لكل إقليم فرعي

طرق معبدة %	عدد السكان (106/ساكن)	المساحة (كلم)	
4.1	29.654	3021180	وسط أفريقيا
9.5	233.87	6755902	شرق أفريقيا
64.1	165.07	9301385	شمال أفريقيا
20.7	108.77	6005240	الجنوب الأفريقي
22.6		5112060	غرب أفريقيا
24.5		30195767	مجموع أفريقيا

المصدر: مؤشرات التنمية الخاصة بقطاعات النقل في العالم لعام 2005، ورقة بحث مقدمة من البنك الدولي

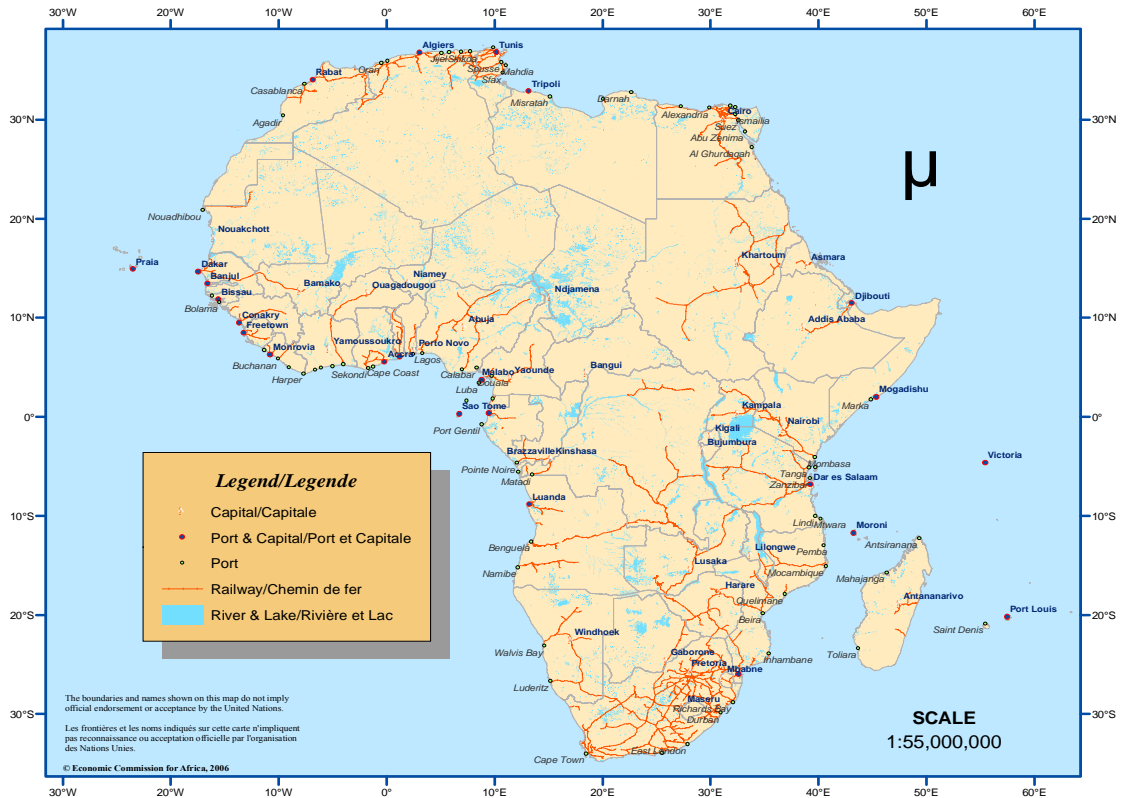
وفضلاً عن ذلك فإن هذه الشبكة تعاني من عدم الصيانة نتيجة لقلّة الموارد المخصصة لها، مما يؤدي إلى عدم تلبية أكثر من نصف احتياجات الصيانة . وعلى سبيل المثال، تبلغ نسبة الشبكات التي تغطيها الصيانة 30 في المائة لدى الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا، و 31 في المائة في السوق المشتركة لشرق أفريقيا

والجنوب الأفريقي، و40 في المائة بالنسبة للجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي، و25 في المائة بالنسبة للجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا.

وتعاني هذه الشبكة بوجه خاص من الإفراط في تحميل الشاحنات، الأمر الذي يخفض مدة بقاء الطرق الصالحة للاستعمال.

2-2 النقل بالسكك الحديدية

يُقدَّر طول شبكة السكك الحديدية الأفريقية بنحو 89380 كلم وتغطي مساحة قدرها 30.19 مليون كلم² أي بكثافة 2.96 كلم لكل 1000 كلم². وهي شبكة قليلة الترابط فيما بينها خاصة في منطقتي شرق أفريقيا ووسط أفريقيا، كما تبين ذلك الخريطة أدناه :



المصدر : اللجنة الاقتصادية لأفريقيا : شبكة السكك الحديدية الأفريقية، 2006.

هناك 17 بلدا أفريقيا ليس لديها سكك حديدية، وهي بوروندي والرأس الأخضر وجمهورية أفريقيا الوسطى وجزر القمر وغامبيا وغينيا-بيساو وغينيا الاستوائية وليبيا وموريشيوس والنيجر ورواندا وسان تومي وبرينسيبي وسيسيل وسيراليون (لم تعد السكك الحديدية مستغلة) والصومال وتشاد.

تظل الخطوط التي تربط الشبكة فيما بينها قليلة لاسيما في غرب أفريقيا ووسط أفريقيا. وعلاوة على ذلك تتسم السكك الحديدية بغياب التجانس بين مقاييس عرض خطوطها، وفي بعض الأحيان توجد أنواع متباينة من قياسات عرض السكة الحديدية في شبه الإقليم الواحد.

الجدول رقم 2 - نوع قياسات عرض خطوط السكك الحديدية في كل إقليم فرعي

وسط أفريقيا	شرق أفريقيا	شمال أفريقيا	الجنوب الأفريقي	غرب أفريقيا
1.067	0.600	0.600	0.600	1.000
1.435	0.950	1.000	0.610	1.067
	1.000	1.055	0.762	1.435
	1.067	1.067	1.067	
		1.435		

المصدر : بيانات جمعتها اللجنة الاقتصادية لأفريقيا بالاعتماد على World Fact Book 2006

رغم استثمار الأموال الطائلة في الهياكل الأساسية وشراء عربات السكك الحديدية خلال فترتي السبعينات والثمانينات، فقد ظل الدور الذي تنهض به السكك الحديدية، سواء في مجال نقل البضائع أو المسافرين، في تراجع مستمر على المستويين الوطني والإقليمي الفرعي.

كما أسهمت العوامل المرتبطة بسوء صيانة الهياكل الأساسية وقلة عدد العربات في تدهور مستوى ونوعية خدمات السكك الحديدية. زد على ذلك أن السكك الحديدية تواجه منافسة النقل البري على الخطوط الطويلة الذي تتمتع فيه بمزية نسبية. وعلاوة على كل ذلك، كانت شركات السكك الحديدية تتسم فيما مضى - ولا يزال بعضها ينسجم إلى الآن - بكثرة الإجراءات الإدارية وكثرة أعداد العمال وقلة إنتاجيتهم.

لقد أفضى هذا الوضع إلى إدخال إصلاحات في العديد من البلدان الأفريقية، شملت خصخصة بعض خطوط السكك الحديدية أو بيعها أو مجرد وقف استخدامها.

لكن السكك الحديدية في شمال أفريقيا كانت محل إصلاحات أضفت عليها مزيدا من الاستقلالية من حيث إدارة شؤونها.

3-2 الموانئ والنقل البحري

يشكل النقل البحري إحدى وسائل النقل المهمة بالنسبة لأسواق المبادلات بين المناطق وداخلها وهو يمثل نسبة تتراوح بين 92 و97 في المائة من التجارة الدولية في أفريقيا. لذا فإن تيسير عمل هذا القطاع الفرعي للنقل ينسب طابعا حيويا، ليس بالنسبة للاقتصاد الأفريقي فحسب، بل وأكثر من ذلك بالنسبة للاقتصاد العالمي أيضا.

يوجد بأفريقيا حوالي 80 ميناء رئيسيا تستأثر مجتمعة بنسبة 95 في المائة من التجارة الدولية (استيراد وتصدير)، ومن أصل 53 بلدا أفريقيا توجد 6 بلدان جزرية و15 بلدا غير ساحلي. وتعاني هذه الموانئ من مشاكل تشمل المعدات والأمن وأخرى ذات صلة بالبيئة (تلوث وانجراف) وضعف الإنتاجية وعدم كفاية تدابير التيسير والقدرات الفنية.

وتزيد أعمار 80 في المائة من السفن في أفريقيا عن 15 عاما في مقابل المتوسط العالمي البالغ 15 في المائة. ويعرض الجدول أدناه حجم الحركة البحرية في أهم الموانئ التي توجد بها المحطات للحاويات في أفريقيا خلال سنة 2004: ونقع 3 من هذه الموانئ في شمال أفريقيا و4 في شرق أفريقيا و4 في الجنوب الأفريقي و1 في وسط أفريقيا و5 في غرب أفريقيا:

الجدول رقم 3: حركة الموانئ والحاويات.

المنطقة/البلد	البلد / الإقليم	2003	2004	نسبة النمو السنوي (%)
شمال أفريقيا				
دمياط	مصر	955	1.263	32.25
سخنة	مصر	122	155	27.05
الدار البيضاء	المغرب	448	492	9.82
شرق أفريقيا				
مومباسا	كينيا	331	404	22.05
جيبوتي	جيبوتي	244	159	34.84-
دار السلام	تنزانيا	204	260	27.45

بور تسودان	السودان	157	206	31.21
الجنوب الأفريقي				
دربان	جنوب أفريقيا	1.511	1.717	13.63
كيب تاون	جنوب أفريقيا	533	570	6.94
بورت إليزابيث	جنوب أفريقيا	274	323	17.88
إيست لندن	جنوب أفريقيا	56	60	7.14
وسط أفريقيا				
لواندا	أنغولا	210	235	11.90
غرب أفريقيا				
أبيدجان	ساحل العاج	579	670	15.72
لاغوس	نيجيريا	486	444	8.64-
تيما	غانا	350	340	2.86-
داكار	السنغال	281	337	17.79
لومي	توغو	166	185	11.45
مجموع الموانئ الأفريقية		9.661	11.239	16.3
مجموع الموانئ في العالم		303.109		
حصة أفريقيا		% 3.2		

المصدر : حولية حاويات الشحن الدولية، عام 2006

4-2 النقل الجوي

يلعب النقل الجوي دوراً مهماً للقارة في نقل البضائع ونقل الركاب وهو عنصر حيوي لتنمية قطاع السياحة . ولكن أفريقيا لا تزال متخلفة في هذا القطاع ولا تزال حصتها في السوق ضعيفة . فهي لم تسجل إلا نسبة 5.2 في المائة من عدد المسافرين، و6،3 في المائة من مجمل شحن البضائع، و5،8 في المائة من حركة الطيران في 2004 (عدد الرحلات). وأوجد هذا القطاع خلال السنة نفسها 470000 فرصة عمل في القارة الأفريقية وبلغت إيراداته 11.3 مليار دولار أمريكي، ويسهم في الناتج الداخلي الإجمالي بنسبة 1.7 في المائة في أفريقيا.

سجل النقل الجوي باعتباره قطاعاً فرعياً من قطاعات النقل تقدماً ذا بال منذ اعتماد قرار ياموسوكرو سنة 1999. وأفضى هذا القرار إلى تحرير دخول سوق النقل الجوي في المنطقة بسرعة. كما أدى إلى إدخال إصلاحات على إدارة شؤون المطارات والمجال الجوي للبلدان الأفريقية.

وتضم أفريقيا 117 مطاراً دولياً يستخدم باستمرار فضلاً عن 500 مطار محلي .

إلا أن دراسة متعمقة للمطارات الأفريقية تبين أنه من النادر أن تكون المعايير الدولية مطبقة في هذه المطارات.

وتتسم المطارات العالمية والدولية في أفريقيا بالتالي :

- ✓ تدهور عميق في الهياكل الأساسية (مثل مدارج الهبوط والطرق المكسفة) سببه غياب عمليات الصيانة،
- ✓ معدات بالية لا تستوفي كل الشروط المطبقة دولياً،
- ✓ قصور في معايير الأمن والأمان.

كانت نسبة ملء الطائرات أعلى مما هي عليه في أمريكا اللاتينية ومنطقة بحر الكاريبي إذ بلغت 12 % دون المعدل العالمي. وفي المقابل فإن معامل حجم الشحن المقدر بنحو 20% دون المعدل يظل أقل من النسبة المسجلة في المناطق الأخرى بكثير. ويورد الجدول التالي نسق تطور حركة النقل الجوي في سنة 2004 :

الجدول 4 : تطور حركة الطيران الجوي

حصة أفريقيا	العالم	أفريقيا	جنوب	وسط	غرب	شرق	شمال
-------------	--------	---------	------	-----	-----	-----	------

مستأجرين (1000)	44442	10655	12046	3178	33746	105067	1988328	5.3%
النسبة المئوية لكل منطقة	42.3%	10.1%	11.5%	4.0%	32.1%			
شحن (طن)	3239222	357898	143696	214438	352471	1392698	38926634	3.6%
النسبة المئوية لكل منطقة	23.3%	25.7%	10.3%	15.4%	25.3%			
رحلات	533192	359219	273589	167769	801638	2135407	24995883	8.5%
النسبة المئوية لكل منطقة	25%	16.8%	12.8%	7.9%	37.5%			

المصدر : المجلس الدولي للمطارات – منظمة الطيران المدني الدولي (2004)

ولتفعيل عمليات هذا القطاع عُقدت عدة مؤتمرات للوزراء الأفريقيين المسؤولين عن النقل الجوي بالتعاون مع الاتحاد الأفريقي واللجنة الاقتصادية لأفريقيا. فكان المؤتمر الثالث للوزراء المسؤولين عن النقل الجوي المنعقد بأديس أبابا خلال الفترة 7-11 أيار/مايو 2007 مناسبة للتذكير بأهمية قرار ياموسوكرو من أجل دفع مسيرة قطاع الطيران إلى الأمام وتنشيطه. وتركزت مناقشات هذا المؤتمر على المسائل التالية :

✓ إنشاء وكالة تنفيذية طبقاً للتوجيهات الواردة في قرار ياموسوكرو،

✓ تنسيق قواعد المنافسة،

✓ إنشاء آلية لحسم النزاعات،

✓ وضع معايير لتقييم تنفيذ قرار ياموسوكرو،

✓ المشاكل التي يطرحها قرار ياموسوكرو وآفاقه المستقبلية، استعداداً لتحرير أسواق النقل الجوي في أفريقيا.

ويلاحظ في الواقع حدوث تحسن في عمليات شركات الطيران، فقد تشكلت تحالفات إقليمية حتى وإن لم تبلغ بعدُ المستويات التي بلغت في أمريكا اللاتينية. وأسس العديد من البلدان سلطات مختصة بشؤون الطيران وعمدت إلى منح شركات خاصة امتيازات لاستغلال مطاراتها.

واستثمرت المنظمات الإقليمية وبعض البلدان في عمليات تحسين خدمات الملاحة الجوية، إلا أن المسائل المتصلة بسلامة الطيران تظل، إلى الآن، أحد التحديات التي يجب التصدي لها. ولا يختلف الوضع عن ذلك من حيث اتخاذ التدابير لتيسير الشؤون وصرفها في المطارات، لاسيما مسألة الحصول على التأشيرات.

5-2 النقل بواسطة الطرق المائية الداخلية

رغم أن النقل بواسطة الممرات المائية الداخلية يشكل طريقة نقل ممتازة فإنه قليل الاستخدام في أفريقيا. وتوفر للقارة الأفريقية طرائق نقل قليلة الكلفة من حيث استهلاك الطاقة وعدم الإضرار بالبيئة. وكانت تنمية طرق النقل هذه واستغلالها في أفريقيا بطيئة خلال العقد الماضي رغم زيادة أهميتها في مناطق أخرى من العالم. ويتسم الوضع بهذه الخصائص لأن عدد الطرق المائية الداخلية التي يمكن استخدامها للنقل في أفريقيا محدود. ولئن كانت أنهار مثل الكونغو والنيل وزمباري تُصنّف ضمن الممرات المائية الدولية فإن أغلب الأنهار الأخرى ظلت على حالتها الطبيعية، فأعمقها منقلبة وتتغير بحسب المواسم. أما البحيرات فتتيح أفضل الفرص للنقل بواسطة الممرات المائية الداخلية، خاصة في شرق أفريقيا ووسط أفريقيا.

لكن جزءاً كبيراً من هذا القطاع يظل مفتقراً إلى الهيكلة والتنظيم. كما أن المساعدات الملاحية غير كافية وتعاني تجهيزات الموانئ من العديد من أوجه النقص.

ثم إن التنظيمات العصرية الخاصة بسلامة السفن والقوارب غير مطبقة.

ثالثاً – التحديات القائمة في مجال تطوير أساليب النقل

نظراً لحالة النقل التي عرضناها أعلاه، يتبين لنا أن تحديات عديدة تظل قائمة ويجب التصدي لها والتغلب عليها حتى يصبح النقل أحد عناصر تحريك النمو الاقتصادي في القارة الأفريقية. ويمكن أن نذكر من هذه التحديات :

1-3 غياب صياغة وتنفيذ السياسات بشكل ملائم للوضع

بذلت البلدان الأفريقية خلال السنوات الأخيرة جهوداً تهدف إلى تطوير مختلف الهياكل الأساسية وضمان استدامتها لكن نمو هذا القطاع وفعاليته لم يكونا بمستوى ما كان متوقفاً منهما، ويعزى السبب في ذلك إلى غياب الإطار التوجيهي الملائم ووجود مشاكل متصلة بالهياكل الأساسية القائمة.

كما إن السياسات المتوخاة لتنظيم واستغلال الهياكل الأساسية وخدمات النقل في أفريقيا لا تسهم إلى حد كبير في إيجاد مناخ يشجع على مشاركة القطاع الخاص.

وعلاوة على كل ذلك، كان لا بد لهذه السياسة أن تأخذ في الاعتبار سائر طرائق النقل وأن يكون هدفها إرساء دعائم السلم والأمن.

2-3 قصور شبكة الهياكل الأساسية

تشكو شبكة مختلف طرائق النقل في أفريقيا من عدم ملاءمتها للوضع لأن بعض أجزائها لا تستوفي المعايير المطلوبة، ثم إن بعض المسافات الجزئية الأخرى غير مهيأة أو مرتبطة ببعضها البعض، خاصة الطرق الرابطة بين البلدان الأفريقية، وخطوط السكك الحديدية، والنقل الجوي.

لذلك، يصعب السفر داخل أفريقيا في كل الفصول لهذه الأسباب، تدعو الضرورة إلى بناء الأجزاء الناقصة من هذه الشبكة على المستوى الوطني وشبه الإقليمي والإقليمي، وإعداد تدابير للصيانة الملائمة وتنسيق البرامج التي تطبقها مختلف الجماعات الاقتصادية الإقليمية في هذا المجال.

3-3 النقص في التمويل

تتسم الاحتياجات المالية التي يستلزمها قطاع النقل بضخامتها وغالباً ما تكون مرتبطة بتوسيع الهياكل الأساسية والاستدامة المتصلة بعمليات الصيانة. وعادة ما تفوق تكاليف تجديد الهياكل الأساسية وتوسيعها طاقة البلدان الأفريقية، فيدفعها هذا الوضع إلى اللجوء إلى الاقتراض المفرط.

وتواجه الحكومات حالياً مشاكل لإيجاد وتعبئة موارد تخصصها لتجديد هياكلها الأساسية، ذلك لأن القروض والهيئات الأجنبية المخصصة لإقامة الهياكل الأساسية الجديدة وصيانتها أصبحت نادرة للغاية ولا تكفي للاستجابة لكل أولويات التنمية في أفريقيا.

وتفيد التقديرات الحديثة بأن الاستثمارات المطلوب توظيفها كل سنة في الهياكل الأساسية في أفريقيا تمثل نسبة بين 5 و6 في المائة من الناتج المحلي الإجمالي، وهذا أمر يتطلب احتياجات استثمارية تفوق 250 مليار دولار أمريكي خلال السنوات العشر القادمة. لذلك، أصبح من الضروري أن يسهم القطاع الخاص اسهاماً حقيقياً في تطوير الهياكل الأساسية، ولهذا السبب يكون لزاماً على الحكومات أن توجد بيئة مواتية (أي إطاراً سياسياً وقانونياً ملائماً) لمشاركة القطاع الخاص. ولا بد لآليات التمويل أن تتمحور حول شركات تقوم بين القطاعين العام والخاص.

كما تدعو الضرورة إلى إيجاد وتوخي سياسات وتدابير مبتكرة لزيادة حجم الموارد المالية، ولا يختلف الوضع عن ذلك بالنسبة لإعداد سياسات اقتصادية واجتماعية كلية مستقرة واعتماد وتنفيذ تدابير لحسن الإدارة.

4-3 النقص في القدرات البشرية والمؤسسية الملائمة

يندرج النهوض بالموارد البشرية والتنمية المؤسسية ضمن الشروط الأساسية والأولية لتطوير هذا القطاع. وإسهامه في مسار العولمة لكن قطاع النقل القائم حالياً في أغلبية البلدان الأفريقية لا تتوفر له الموارد البشرية ولا القدرات المؤسسية الضرورية وليست لديه الكفاءة الفنية المطلوبة لإنتاج خدمات نقل ملائمة وإجادتها واستدامتها.

وفي مجال السكك الحديدية مثلاً فقد اندثرت معظم مراكز التدريب.

ولا بد لإعمال المبادرة المتخذة أن تركز على تقاسم المعارف والممارسات الجيدة والتدريب وبناء القدرات الملائمة على المستويين الوطني وشبه الإقليمي. ومن أولويات هذا المجال أيضاً تعزيز الاتحادات وإنشاء مراكز الامتياز.

5-3 عدم كفاية إجراءات تيسير النقل وارتفاع تكاليفه

تعرق دخول الأسواق إجراءات إدارية طويلة ومكلفة وغياب سياسات تيسير ملائمة.

كما أن غياب الاتساق في قواعد وإجراءات العبور والجمارك وغير ذلك من مستندات النقل التي تختلف من بلد إلى آخر تعرقل أنشطة النقل بين هذه البلدان. وهذا وضع يفضي إلى ارتفاع التكاليف ارتفاعاً مفرطاً ويزيد في الأجل التي تستغرقها هذه العمليات وكما يبين الجدول 5 فإن تكاليف النقل والتأمين تشكل عناصر مهمة في عمليات الاستيراد والتصدير. ولا بد من بذل جهود إضافية لخفض هذه التكاليف بنسبة عالية من أجل تحسين قدرة المنتجات الأفريقية على المنافسة في الأسواق العالمية.

الجدول رقم 5 – تكاليف نقل الصادرات وتأمينها

البلدان الأقل نمواً غير الساحلية	البلدان غير الساحلية	البلدان الساحلية	البلدان نامية غير ساحلية	بلدان نامية	بلدان أعضاء في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي
32%	20%	15%	13%	8%	6%
25%	21%	10%	7%	5%	3%
تصدير					
استيراد					

المصدر : منظمة الجمارك العالمية، 2005

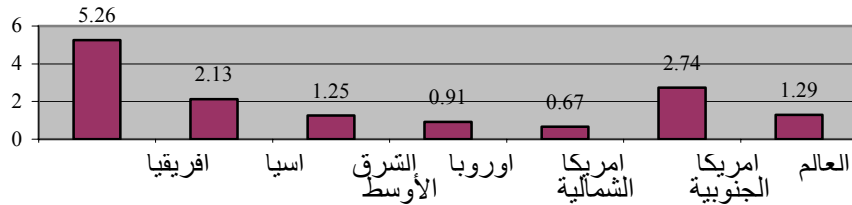
6-3 عدم كفاية الأمن والسلامة

إن مسألتي الأمن والسلامة تطرحان في سائر طرائق النقل بأنواعها لناخذ النقل البري على سبيل المثال، فإن عدد حوادث السير في أفريقيا مرتفع للغاية مقارنة بالقارات الأخرى. وتقدر الكلفة الاجتماعية والاقتصادية لهذه الحوادث بنحو 2 في المائة من الناتج القومي الإجمالي. وتبين الوقائع أنه من الضروري تطبيق سياسة ملائمة للوضع. وبغية تقييم وتحديد النسبة العالية لحوادث السير، عقد خلال الفترة من 5 إلى 8 شباط/فبراير 2007 باكرا (غانا) المؤتمر الأفريقي المعني بالأمن والسلامة على الطرق وكان من أهدافه تأكيد أهمية السلامة على الطرق بأفريقيا وخاصة توعية المسؤولين السياسيين بضرورة تنفيذ إجراءات للوقاية والطوارئ.

من المعلوم إن كل طرائق النقل معنية بأمان الأفراد والسلع. وفيما يخص النقل الجوي مثلاً فإن نسبة الحوادث المميتة مرتفعة للغاية وبشكل ملفت للنظر في أفريقيا، كما يبين ذلك الرسم البياني الوارد أدناه:

الجدول 6: نسبة الحوادث بالنقل الجوي

نسبة الحوادث المميتة للطيران المنتظم من كل 100000 رحلة



المصدر : منظمة الطيران المدني الدولي

7-3 ضعف مستوى العناية بالمسائل البيئية والإجراءات المتخذة لمكافحة التلوث

أصبح تدهور الوضع البيئي الشغل الشاغل لسكان العالم. وتحدث الهياكل الأساسية المتصلة بالنقل وبوسائل النقل أثراً سلبياً كبيراً على البيئة مما ينبغي التحكم فيه.

شهدت كبريات المدن الأفريقية خلال السنوات الأخيرة تزايداً في حجم التلوث الجوي والتلوث الضوضائي وازدحام الطرق. كما أن مخاطر التلوث البحري تتزايد، هي الأخرى. وتتجسم المشاكل البيئية المرتبطة بهذا الوضع في انبعاث الغازات والضجيج وفضلات النفط ومعالجة النفايات... وتشكل التوعية واعتماد سياسات وتدابير ملائمة على المستوى الوطني وشبه الإقليمي والإقليمي أفضل السبل لتحسين هذا الوضع.

8-3 العجز عن استغلال تكنولوجيات المعلومات والاتصالات الجديدة

يمثل تطبيق تكنولوجيات المعلومات والاتصالات في قطاع النقل أكبر تحدٍ تواجهه البلدان الأفريقية نظراً لقدم معداتها وتجهيزاتها.

لقد أحدثت تكنولوجيات المعلومات ثورة عارمة في مجال الأعمال فتبين أنها تشكل وسيلة قوية للغاية لتوسيع مجال التجارة بفضل التجارة الإلكترونية. إلا أن هذه الفرص غير مستغلة بالكامل في أفريقيا وتكمن التدابير الضرورية الواجب اتخاذها وتوحيها خلال السنوات القادمة في حسن استخدام تكنولوجيات المعلومات والاتصالات وتشكيل واكتساب رصيد من المعارف.

9-3 غياب قاعدة بيانات ملائمة

بيّن انعدام أو ندرة بيانات ملائمة تتيح متابعة وتخطيط وتقييم نتائج قطاع النقل والاتصالات أن من الصعب على المسؤولين تصور سياسات ملائمة وتخصيص استثمارات لهذا القطاع. ويجب أن تنصدر الأولويات في أفريقيا عملية إعداد قاعدة بيانات على الصعيد الوطني وشبه الإقليمي والإقليمي وانساق هذه البيانات وإجراءات جمعها، بما في ذلك ضبط مؤشرات للتقدم في إنجاز الأعمال.

10-3 أخذ مكافحة فيروس نقص المناعة البشرية/ الإيدز والمسائل الجنسانية في الاعتبار عند وضع السياسات والبرامج الخاصة بالنقل

يمثل النقل، بطبيعته، نشاطا قد ينقل العديد من الأمراض نتيجة للاتصالات التي يحدثها إذا لم تتخذ التدابير الملائمة لذلك.

ومادام النقل قطاعا واسعا جدا يمس كل الميادين الاجتماعية والاقتصادية، كائنا ما كانت سياسة النقل المتبعة، فإن له أثرا في العلاقة بين الرجل والمرأة. فتعبيد طريق وإقامة شبكة نقل بالحافلات وخلق خط سكة حديدية وغيرها على سبيل المثال قد يكون لها تأثير على المرأة.

لذلك، إذا أردنا مكافحة الفقر فإنه من الضروري إدراج مسألة العلاقة بين الرجل والمرأة ضمن سائر سياسات أو استراتيجيات تطوير النقل.

رابعا – المبادرات المنفذة من أجل تطوير الهياكل الأساسية المتصلة بالنقل

1-4 جهود الجماعات الاقتصادية الإقليمية

أعدت الجماعات الاقتصادية الإقليمية برامج تيسير وتحسين يتمثل هدفها في بناء هياكل أساسية خاصة بالنقل. وأعدت كل واحدة من الجماعات الاقتصادية شبه الإقليمية خطة نقل خاصة بها. وفي الواقع فقد بذلت الجماعات الاقتصادية الإقليمية جهوداً لحث البلدان الأعضاء على تطوير هياكلها الأساسية في مجال النقل والاتصالات وتحسين خدماتها لضمان التنمية المستدامة.

وقد اعتمدت الإجراءات والتدابير الكفيلة بتيسير حركة النقل فعلى سبيل المثال :

- ✓ طبقت السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي التأمين على السيارات لصالح الغير ووحدت مستويات الرسوم على الشبكة واعتمدت رسوم النقل البري والإعلان المتعلق بالضرائب للسوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي.
- ✓ يخضع النقل فيما بين الدول الأعضاء في الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا والاتحاد الاقتصادي النقدي لدول غرب أفريقيا للاتفاقيتين .
- ✓ اتفاقية النقل الدولي البري واتفاقية النقل فيما بين الدول ولعدد من الاتفاقات الثنائية . وأدخل نظام للتأمين على الطرق أيضا .
- ✓ وفي وسط أفريقيا يخضع النقل لاتفاقية النقل المتعدد الوسائط فيما بين الدول .
- ✓ طبق أيضاً نظام النقل بين الدول في وسط أفريقيا فيما يتعلق بالنقل بين الدول في شبه المنطقة .
- ✓ وفي شرق أفريقيا يشجع الاتحاد الإنمائي للجنوب الأفريقي إنشاء مواقع حدودية مشتركة واتخاذ مبادرات لتنمية طرق النقل بمشاركة القطاع الخاص وإنشاء لجنة لتيسير النقل العابر. وتتمثل الأولويات في إنشاء الأجزاء المفقودة والمشاكل التي تواجه تسهيل وتقليص فترات التأخير في التسجيل أثناء عبور الحدود وتقليص فترات الانتظار في الموانئ .

لقد أنشئت لجنة تنسيق لعمليات النقل للجان الاقتصادية الإقليمية من أجل توحيد برامج عملها وتبادل الخبرات. ويشمل هذا البرنامج إنشاء مواقع حدودية مشتركة لتوحيد الإجراءات والتعجيل باتخاذها عند عبور الحدود، وضع أجهزة للرقابة على طول طرق النقل لإنشاء لجنة لإدارة الطرق.

2-4 برنامج النقل الخاص بالبلدان الأفريقية الواقعة جنوب الصحراء

كان البرنامج المتعلق بسياسة النقل في البلدان الأفريقية الواقعة جنوب الصحراء ثمرة لمبادرة اشتركت فيها اللجنة الاقتصادية لأفريقيا والبنك الدولي في عام 1987 بمشاركة بلدان أفريقية والجماعات الاقتصادية الإقليمية، وفي الواقع فإن 35 بلداً والجماعات الاقتصادية الإقليمية شاركت في البرنامج الذي مولته 11 منظمة مانحة. ويهدف إلى تحسين أداء قطاع النقل بإدخال إصلاحات على سياسة النقل وتعديلات مؤسسية هدفها دفع النمو الاقتصادي المستدام إلى الأمام وخفض حدة الفقر في البلدان الشريكة.

ومن مكونات هذا البرنامج منذ إنطلاقه :

- ✓ استراتيجيات للنقل الفعال
- ✓ إدارة تمويل الطرق
- ✓ خدمات النقل الملائمة
- ✓ التكامل الإقليمي والنقل
- ✓ الأمن على الطرق
- ✓ المساواة بين الجنسين
- ✓ توليد العمالة
- ✓ إدارة الآثار البيئية
- ✓ فيروس نقص المناعة البشرية/ الإيدز

ويُعدّ القائمون عليه حالياً خطة تنمية للفترة 2008-2011 (الخطة التنموية 2). ونُظمت ورشة مشتركة خلال الفترة 19-20 تموز/ يوليو 2007 بأديس أبابا حضرتها الجماعات الاقتصادية الإقليمية أتاحت دراسة للتقدم المحرز في مجال تنفيذ الخطة الإنمائية طويلة الأجل (الخطة الإنمائية طويلة الأجل 2004-2007).

وكان الهدف من ذلك إعداد الخطة الإنمائية الثانية طويلة الأجل. ومن بين المحاور التي استأثرت بالأولوية خلال هذه الورشة تيسير المبادلات التجارية والتكامل الإقليمي وإدارة وتدبير شئون ممرات النقل الموجودة.

كما انصب اهتمام الورشة على تعزيز وتمكين البلدان والجماعات الاقتصادية الإقليمية من امتلاكها وإقامة علاقات شراكة مع العمليات التي تنجزها الجهات المانحة.

3-4 الشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا (نيباد)

جعلت الشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا (نيباد) تنمية الهياكل الأساسية واحدة من أولياتها، مع إدراج العديد من مشاريع النقل ضمن العشرين مشروعاً ذات الأولوية الخاصة من خلال دراسة (الإطار الاستراتيجي طويل ومتوسط الأجل).

والهدف من ذلك هو وضع إطار متناسق واستراتيجي لمتابعة تنمية الهياكل الأساسية الخاصة بالنقل. وهو يؤكد أيضاً على تحديد استراتيجيات خاصة بالمناطق شبه الإقليمية وبالقارة الأفريقية قاطبة.

وكانت هذه الدراسة التي اشترك في تمويلها مصرف التنمية الأفريقي وصندوق التعاون الفني بنيجيريا موضوع ورشة نظمت بأديس أبابا خلال الفترة 24-26 تموز/ يوليو 2007 شارك فيها كل الجهات الفاعلة ذات الصلة.

وأتاح هذا الاجتماع للمشاركين إلقاء نظرة شاملة على المسائل ذات الصلة بالهياكل الأساسية في أفريقيا ثم تقييم إرساء دعائم المشاريع الرئيسية في مجال النقل والمتمثلة في:

- ✓ تحسين فعالية النقل وأمنه وموثوقيته
- ✓ تعزيز قدرات الجماعات الاقتصادية الإقليمية والمصالح المتفرعة عنها،
- ✓ الإعداد المسبق للمشاريع والبرامج،
- ✓ وضع مشاريع التيسير الخاصة بطرائق النقل كلها.

4-4 خطة عمل ألماتي التي أطلقها مكتب الممثل السامي من أجل البلدان الأقل نمواً، والبلدان النامية غير الساحلية، والبلدان الجزرية الصغيرة النامية

تمثل خطة عمل ألماتي إطار عمل جديداً وشاملاً هدفه تطوير أنظمة مرور عابر فعالة في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر. وانطلق هذا البرنامج بمبادرة من مكتب الممثل السامي لدى الأمانة العامة للأمم المتحدة المكلف بالبلدان الأقل نمواً النامية غير الساحلية والبلدان الجزرية الصغيرة النامية. ومن أولويات هذا البرنامج تنمية هياكل أساسية خاصة بالنقل العابر.

وكانت ممرات العبور الرئيسية المفصلة أدناه محل عناية خاصة في خطة العمل من أجل أفريقيا خلال الاجتماع التحضيرى لألماتي الذي عقد بأديس أبابا خلال الفترة 5-7 أيار/مايو 2003:

الجدول رقم 7 : الممرات البرية الرئيسية للنقل العابر

ممر العبور	المسافات	الملاحظات
داكار – مالي	1250 كلم	سكة حديد
أبيدجان – بوركينافاسو – مالي	1200 كلم	خيارات متعددة الوسائط إلى واغادوغو، ثم طرق برية
تيما/ تاكورادي – بوركينافاسو – مالي	1100 كلم إلى واغادوغو	طريق
لومي – بوركينافاسو – النيجر – مالي	2000 كلم	طريق
كوتونو – النيجر – بوركينافاسو – مالي	1000 كلم إلى نيامي	خيارات متعددة الوسائط
لاغوس – النيجر	1500 كلم	طريق
بورت هاركورت – تشاد		
دوالا – جمهورية أفريقيا الوسطى – تشاد	1800 كلم	خيارات متعددة الوسائط
بوانت نوار – جمهورية أفريقيا الوسطى – تشاد	1800	سكة حديدية / نهر / طريق
لوبيتو – جمهورية الكونغو الديمقراطية – زامبيا	1300 كلم	ممر غير مستخدم حالياً
لواندا – جمهورية الكونغو الديمقراطية – رواندا بوروندي والفيش باي – زامبيا – جمهورية الكونغو الديمقراطية (عبر كابريفي)	2100 كلم إلى لوساكا	طريق
والفيش باي – بوتسوانا – جنوب أفريقيا (عبر كالا هاري)	1800 كلم	طريق
ديربان – زمبابوي – زامبيا – جمهورية الكونغو الديمقراطية (ممر من الشمال إلى الجنوب)	2500 كلم إلى جمهورية الكونغو الديمقراطية	خيارات متعددة الوسائط
مابوتو – جنوب أفريقيا	600 كلم	خيارات متعددة الوسائط
بيرا – ملاوي – زامبيا – جمهورية الكونغو الديمقراطية		خيارات متعددة الوسائط
ناكالا – زمبابوي – زامبيا – جمهورية الكونغو الديمقراطية	1800 كلم إلى لوساكا	خيارات متعددة الوسائط
متوارا – ملاوي – زامبيا – جمهورية الكونغو الديمقراطية		غير مستخدم بعد للعبور
دار السلام – زامبيا – جمهورية الكونغو الديمقراطية (ممر تازارا)	2000 كلم إلى لوساكا	إمكانية خيارات متعددة الوسائط
دار السلام – رواندا – بوروندي – أوغندا – جمهورية الكونغو الديمقراطية (ممر مركزي)	1400 كلم إلى كيغالي، 1600 كلم إلى كمبالا	خيارات متعددة الوسائط
تانغا – أوغندا	1500 كلم	ممر لم يجهز بعد
مومباسا – رواندا – بوروندي – أوغندا – جمهورية الكونغو الديمقراطية (ممر شمالي)	1200 كلم إلى كمبالا، 2000 كلم إلى بوجومبورا	خيارات متعددة الوسائط
بير بير – إثيوبيا	850 كلم	طريق
حبيوتي – إثيوبيا	900 كلم	خيارات متعددة الوسائط
عصب – إثيوبيا	900 كلم	غير مستخدم حالياً
مصوع – إثيوبيا		غير مستخدم حالياً

ممر العبور	المسافات	الملاحظات
بورنيسودان – إثيوبيا		غير مستخدم حالياً
لاغوس- النيجر-مالي ولاغوس- تشاد – مشروع لجنة ربط الطريق العابرة للصحراء	800 كلم	خيارات متعددة الوسائط

المصدر : اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، خطة العمل من أجل أفريقيا، أيار/مايو 2003.

تجمع ممرات العبور هذه بين النقل البري والنقل النهري والسكك الحديدية، وتتطلب تهيئتها أخذ هذه الوسائط المختلفة في الاعتبار، إضافة إلى بناء الهياكل الأساسية والمعدات الضرورية.

خامساً – استنتاجات وتوصيات

تعانى أفريقيا من نقص هائل في مجال الهياكل الأساسية الخاصة بالنقل. وحتى يكون النقل دعامة للنمو الاقتصادي والتكامل الإقليمي ويسهم في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للقارة الأفريقية، لا بد من وجود إرادة سياسية حقيقية وبذل جهود جبارة ومستمرة في هذا القطاع.

لذلك، يمكن التقدم بالتوصيات التالية :

- ❖ توشي نُهج متكاملة حيال سياسة تطوير أساليب النقل تأخذ في الاعتبار سائر وسائط النقل؛
- ❖ إدخال إصلاحات على قطاع النقل ؛
- ❖ تشجيع بناء الأجزاء الناقصة من الهياكل الأساسية الخاصة بالنقل ؛
- ❖ تشجيع تمويل الهياكل الأساسية الخاصة بالنقل ؛
- ❖ إنشاء إطار تنظيمي يتيح مزيداً من مشاركة القطاع الخاص في إدارة شؤون النقل وتمويلها ؛
- ❖ ضمان توفر المزيد من الأمن والأمان في مجال النقل بكل أنواعه ووسائطه ؛
- ❖ تعزيز الموارد البشرية والمؤسسية وإعادة الاعتبار لمدارس التدريب في هذا المجال ؛
- ❖ إعداد قواعد بيانات تمكن من تقييم درجة التقدم المحرز في قطاع النقل،

- ❖ تشجيع الاستخدام المتزايد لتكنولوجيات المعلومات والاتصالات الجديدة في مجال النقل،
- ❖ الأخذ في الاعتبار للمسائل الجنسانية ومكافحة فيروس نقص المناعة البشرية/ الإيدز والأمراض المنقولة عن طريق الاتصال الجنسي عند وضع السياسات والبرامج الخاصة بالنقل.

المراجع

CIA (2006), "World Fact Book 2006" Washington, DC

ECA (2002), "Third and Final Evaluation Report of the Second United Nations Transport and Communications Decade for Africa", Addis Ababa

ECA (2002), "The Way Forward", Twelfth meeting of the Conference of the African Ministers of Transport and Communications, ECA/RCID/TPTCOM/MIN-12/02/WFWD

ECA (2004), "Assessing Regional Integration in Africa", ECA Policy Research Report, Addis Ababa