SC 6691

AFRICAN UNION
الاتحاد الأفريقي

UNION AFRICAINE
UNIÃO AFRICANA

Addis Ababa, ETHIOPIA P. O. Box 3243 Telephone +251115- 517700 Fax : +251115- 517844
Website : www.africa-union.org

المجلس التنفيذي

الدورة العادية العشرون

أديس أبابا، إثيوبيا، 23-27 يناير 2012

الأصل: إنجليزي

EX.CL/702 (XX) REV.1

تقرير عن
برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا
–

تقرير المفوضية عن برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا

مقدمة:

1- لأفريقيا وضع قوي على الساحة العالمية حيث ينظر إليها على أنها أرض الفرص فهي وجهة جديدة يقصدها العديد من المستثمرين والعناصر الفاعلة في التنمية في سعيهما للوصول إلى الأسواق ذات النمو العالي، ذلك على الرغم من الاضطرابات الاقتصادية الجارية والآثار التي خلفتها الأزمة المالية والركود. وفي هذه البيئة العالمية سريعة التغيير، تحتاج أفريقيا إلى الاستفادة من هذه الظروف المستجدة التي ستعزز بشكل كبير التجارة، وتدفع عجلة النمو وتخلق فرص العمل. ولكنها الآن، غير قادرة على جني الفوائد الكاملة لمواردها. حيث تتمثل إحدى المشاكل الرئيسية في الفجوة الموجودة في البنية التحتية، ويمكن الحل لهذه الفجوة لبرنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا.

2- اعتمدت الدورة العادية الثانية عشرة لمؤتمر رؤساء الدول والحكومات الإعلان AU/DECL.1 مطالبة مفوضية الاتحاد الأفريقي بصياغة برنامج لتطوير البنية التحية في أفريقيا، والذي أطلق رسميا في كمبالا، أوغندا في يوليو 2010. وقد عملت منظمات قارية رائدة، بما في ذلك مفوضية الاتحاد الافريقي ووكالة التخطيط والتنسيق للنيباد ، والبنك الأفريقي للتنمية)، لسنوات على معالجة العجز في البنية التحتية. وبالإضافة إلى ذلك، تبرز خطة العمل الخاصة بالبنية التحتية لمجموعة الـ20 وكونسورتيوم البنية التحتية لأفريقيا وصندوق الائتمان بشأن البنية التحتية للاتحاد الأوروبي وافريقيا وبرنامج تشخيص البنية التحتية في البلدان الافريقية أهمية البنية التحتية الإقليمية بالنسبة للنمو في أفريقيا.

3- يقدم برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا تحليلا ت ورؤى جديدة للجمع، في إطار برنامج واحد متماسك، المبادرات القارية القائمة أو السابقة المتعلقة بالبنية التحتية مثل خطة العمل قصيرة الأجل للنيباد، والإطار الاستراتيجي المتوسط الي طويل الأجل للنيباد، وخطط العمل

الرئيسية للبنية التحتية للاتحاد الافريقي ويملأ البرنامج الثغرات، واستنادا إلى الدروس السابقة، فانه يتيح الوزن المناسب لقيمة الملكية المحلية، وضرورة التدخلات المادية وغير المادية، والحاجة لمصادر تمويل متنوعة وأهمية وجود استراتيجيات تنفيذ سليمة. وبناء على مشاورات واسعة وعمليات تحليل، فان برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا يوفر أجندة لمشاريع ذات أولوية قابلة للتطبيق تتمشى مع الأهداف طويلة الأجل في أفريقيا. ببساطة، يمكن القول ان برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا يختلف عن مبادرات التكامل الإقليمي للبنية التحتية السابقة لأنه صمم من أجل جذب استثمارات فعالة.

4- أعد هذا التقرير على أساس تقارير دراسات مختلفة (التشخيص، منظور سياسة الاقتصاد الكلي، الأطر والبرامج الاستراتيجية) ترد قائمة في المحلق وتم تنفيذها بخصوص القطاعات الأربعة للطاقة والنقل والمياه العابرة للحدود والاتصالات السلكية واللاسلكية/ تكنولوجيا المعلومات والاتصالات. ويوجد هذا التقرير نتائج العمل والمشاورات مع جميع أصحاب المصلحة والأطراف المعنية خلال 18 شهرا. ويلخص التقرير ما تحتاج أفريقيا القيام به لاستغلال إمكاناتها من خلال الاستثمار الجزئي في البنية التحتية الإقليمية. ويقدم هذا التقرير إلى الدورة العادية الثامنة عشرة لمؤتمر الاتحاد الأفريقي لاعتماده.

ثانيا- **<u>التوقعات</u>:**

5- يفترض برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا أن متوسط معدل النمو الاقتصادي للبلدان الأفريقية سيكون 6٪ سنويا بين 2010 و 2040، مدفوعا بالزيادة في عدد السكان، وارتفاع مستويات التعليم واستيعاب لتكنولوجيا[1] ويعني هذا النمو، أنه على مدى 30 عاما حتى عام 2040 سوف يتضاعف الناتج المحلي الإجمالي للبلدان الأفريقية ست مرات، وان متوسط دخل الفرد الأكثر من 10,000 دولار في جميع البلدان. وهذا النمو المستمر والازدهار سيضخم الطلب على البنية التحتية، والتي هي بالفعل واحدة من أكبر العقبات أمام تحقيق

[1] يكون معدل النمو مماثلا للهند خلال العقود الثلاثة الماضية. فمنذ 2005، تجاوز متوسط معدل النمو السنوي في أفريقيا5%.

التنمية المستدامة في القارة. وعلى افتراض أن هذا النمو سوف يتحقق، فان احتياجات البنية التحتية في أفريقيا تكون واضحة بشكل صارخ :

- سوف يزيد الطلب على الكهرباء من 590 تيراواط في الساعة (TWh) في عام 2010، إلى أكثر من 3100 تيراواط في الساعة في عام 2040 ،وهو ما يعني معدل نمو سنوي يبلغ في المتوسط ما يقرب من 6٪[2]. وحتي يتحقق ذلك، فان قدرة توليد الكهرباء المثبتة يجب ان ترتفع من المستويات الحالية عند 125 جيجاوات (GW، مقارنة مع المملكة المتحدة) إلى ما يناهز 700 جيجاواط في عام 2040.
- زيادة أحجام النقل من 6–8 مرات، مع زيادة كبيرة بشكل خاص إلى 14 ضعفا بالنسبة لبعض البلدان غير الساحلية. وسوف ترتفع إنتاجية الميناء من 265 مليون طن في عام 2009، إلى أكثر من 2 مليار طن في عام 2040.
- الاحتياجات المائية سوف تدفع بعض الأحواض المائية، بما في ذلك نهر النيل، والنيجر، وحوضا أورانج وفولتا الى حافة الايكولوجية.
- الطلب علي تكنولوجيا المعلومات والاتصالات سوف يتضاعف 20 مرة قبل عام 2020 في أفريقيا مع محاولة افريقيا اللحاق بنطاق الذبذبات العريضة والطلب الذي يتراوح حول 300 جيجابايت في الثانية الواحدة في عام 2009 سوف يصل إلى 6000 جيجابايت في الثانية الواحدة بحلول عام 2018.

6- هذا الطلب المتزايد على البنية التحتية يمثل تحديا حرجا لأفريقيا حيث أنها يتنافس في الأسواق التجارية العالمية والإقليمية التي تعتمد على الانتاج في الوقت المحدد والمرونة، والتسليم السريع والموثوق به. وبالقياس على أي من مجالات البنية التحتية، سواء كثافة

[2] طبقاً لإحصائيات الطاقة العالمية الرئيسية للوكالة الدولية للطاقة لعام 2009 فإن الطلب البالغ 590 تيراواط في الساعة يضاهي تقريبا طلب المانيا في 2007 و 3100 تبراواط في الساعة للصين في 2007.

الطرق، الكثافة الهاتفية، القدرة على توليد أو خدمة التغطية فان البلدان الأفريقية متخلفة. بالإضافة إلى ذلك، فإن استراتيجية تنمية القطاع الخاص في أفريقيا للبنك الأفريقي للتنمية تقدر تكلفة خدمات البنية التحتية في المتوسط بضعفي تكلفتها في المناطق النامية الأخرى، كما وان الرسوم الجمركية مرتفعة بشكل استثنائي. وتوفر شركات شرق آسيا ما يقرب من 70٪ من تكاليف النقل مقارنة بالشركات الافريقية، في حين أن شركات دول أمريكا اللاتينية وجنوب آسيا توفر ما يقرب من 50 ٪.

7- يعتبر سد العجز في البنية التحتية أمرا حيويا لتحقيق الرخاء الاقتصادي والتنمية المستدامة. الا انه يمثل مشكلة اقليمية وقارية تتطلب حلا إقليميا وقاريا. وبما ان الجغرافيا الاقتصادية في أفريقيا تمثل تحديا من نوع خاص وأن احتياجات البنية التحتية كبيرة جدا، فإن تحقيق التكامل الإقليمي هو الأفضل، وربما السبيل الوحيد لأفريقيا لتحقيق النمو والاقتسام العادل للمزايا في سوق عالمية متزايدة الترابط .

ثالثا. الرؤية والآثار لبرنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا:

8- ان القادة الأفريقيين الذين عرفوا منذ فترة طويلة أهمية التكامل الإقليمي لدعم التنمية الاقتصادية في أفريقيا، قد أعربوا باستمرار عن رغبتهم في بناء سوق مشتركة للسلع والخدمات. لذا فان الهدف الاستراتيجي العام لبرنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا هو تمكين أفريقيا من تعجيل التكامل الاقليمي للقارة وتسهيل خلق اقتصاد اقليمي افريقي كما خططت لذلك معاهدة ابوجا. ومن خلال تحسين الوصول إلى شبكات البنية التحتية الاقليمية والقارية المتكاملة، فان برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا سوف يسمح للبلدان بتلبية الطلب المتوقع على خدمات البنية التحتية وتعزيز قدرتها التنافسية من خلال :

- زيادة الكفاءة
- تسريع النمو

- تسهيل الاندماج في الاقتصاد العالمي
- تحسين مستويات المعيشة
- إطلاق العنان للتجارة البينية الأفريقية.

9- تتمثل الفوائد الأساسية لنهج متكامل إقليميا لتطوير البنية التحتية في التمكين من تشكيل الأسواق التنافسية الكبيرة بدلا من تلك الاسواق الصغيرة والمعزولة وغير الفعالة، وخفض التكاليف في مختلف القطاعات الانتاجية. وعلى الرغم من المكاسب القوية للناتج المحلي الإجمالي في العديد من البلدان خلال السنوات الأخيرة، فان قصور البنية التحتية في أفريقيا يخنق جهود التكامل، يعوق النمو ويضعف الموارد الوطنية، العامة والخاصة.

10- يمكن جزء من المشكلة في ان الإطار الافريقي للسياسات الإقليمية والقارية سليم جوهريا، ولكن هذه السياسات لم تتم صياغتها بدقة وباستمرار في تشريعات وطنية، حتى بعد أن يتم توقيع المعاهدات والتصديق عليها. وحيث تظهر هذه السياسات في التشريعات الوطنية، فإنها غالبا لا تنفذ. وكشفت مراجعة شاملة لأكثر من عشرين مشروعا إقليميا و برامج التنمية ان ضعف التنسيق ومواءمة السياسات يشكل عائقا رئيسيا للكفاءة على الرغم من عدم كفاية التمويل. وفي كثير من الحالات، فان هذا القصور يكلف أفريقيا مليارات من الدولارات اللازمة لسد الفجوة التمويلية في تطوير البنية التحتية.

11- سوف يساعد تنفيذ برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا علي حل هذه المشكلة. وسيمكن القادة الأفريقيين من التحدث بصوت واحد والوصول لتحقيق الأهداف المشتركة. أنه يقدم لصناع القرار قائمة الأولويات التي تلبي احتياجات البنية التحتية المادية والقضايا الحساسة للحكم والأهم من ذلك، يستند برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا على رؤية مشتركة للتكامل الإقليمي وبرنامج طويل الأجل من شأنه أن يدعم أهداف الاتحاد الافريقي ومعاهدة أبوجا. وسوف يمكن برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا البلدان مما يلي:

- **خفض تكاليف الطاقة وزيادة فرص الوصول اليها**. سوف تجني أفريقيا وفورات في تكاليف إنتاج الكهرباء تقدر ب 30 مليار دولار أمريكي سنويا، أو 850 مليار دولار أمريكي حتي عام 2040. الحصول على الطاقة سيرتفع من 39 ٪ في عام 2009 إلى ما يقرب من 70٪ في عام 2040، وموفرا فرص الوصول الى الطاقة ل 800 مليون نسمة إضافية.
- **خفض تكاليف النقل وتعزيز التجارة البينية الأفريقية**. سوف تبلغ مكاسب كفاءة النقل في شبكة النقل الإقليمية الأفريقية المتكاملة (أرتين) 172 مليار دولار على الاقل، مع إمكانية تحقيق وفورات عند فتح ممرات التجارة. أخيرا سوف يوفر التقدم المطرد في التكامل الإقليمي والخدمات تحولا من التجارة الخارجية إلى التجارة فيما بين البلدان وداخل الأقاليم وفيما بينها، مما يساعد علي الوفاء بوعد اقامة السوق الأفريقية المشتركة عام 2028.
- ضمان الأمن المائي والغذائي. يوجد في أفريقيا أدنى مستوي تخزين للمياه وللزراعة المروية في العالم، وحوالي نصف القارة تواجه نوعا من الإجهاد المائي أو ندرة المياه وسوف يشتد الطب. وللتعامل مع الأزمة المقبلة، سوف يوفر برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا البنية التحتية لتخزين المياه اللازمة لإنتاج الغذاء والتجارة.
- زيادة الترابط العالمي. سوف يعزز برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا نطاق الربط بالذبذبات العريضة بنسبة 20 نقطة مئوية. لزيادة هذا الربط بنسبـــة 10٪، بحلول عام 2018، ومع هذه الزيادة المتوقعة يرتفع الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 1٪ عن طريق تعزيز الربط بين السلع والأسواق وبين الناس وفرص العمل.

12- إن التجارة والقدرة التنافسية ليست الاعتبارات الوحيدة عند التخطيط لمستقبل البنية التحتية في أفريقيا. اذا لم تأخذ افريقيا امورها بيديها، فإن أفريقيا لن تكون في وضع يمكنها من توليد

فرص عمل لعدد سكانها المتزايد. وفي عام 2010 كان في افريقيا51 مدينة ذات تعداد أكثر من مليون نسمة، ومدينتان (القاهرة ولاجوس) كان تعداد السكان أكثر من 10 مليون نسمة. من المتوقع في عام 2040 أن يكون لديها أكثر من 100 مدينة ذات تعداد أكثر من مليون نسمة وعلي الاقل7 مدن يتجاوز تعداد سكانها 10ملايين نسمة. تنطوي هذه التوقعات[3] في الارتفاع عدد السكان ضمنا علي ارتفاع عدد القوى العاملة في أفريقيا. وتعد القارة مستودعا للقوى العاملة لتحقيق النمو الاقتصادي في افريقيا والاقتصاد العالمي، ومع ما يوفره برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا من قاعدة البنية التحتية، تصبح لدي أفريقيا وسيلة فعالة لتحقيق نمو قوي مشترك ومستدام.

رابعا. تحديد أولويات البرامج والمشاريع، و التحقق من صحة العملية

13- يعتمد برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا على الدروس المستفادة من أقاليم مثل آسيا وأوروبا وأمريكا الجنوبية. وعليه فان طريقة تحديد الأولويات لهذا البرنامج واسع النطاق والمعقد تعتمد على البحوث المعمقة والتشخيص والاستعراض وعلى تحليل مفصل للاحتياجات والثغرات على المدى القصير والمتوسط والطويل، وهو ما يميز برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا عن كل المحاولات السابقة .

14- أسفرت الدراسة عن إبراز توقعات الطلب الكلي على البنية التحتية في كل قطاع حتي عام 2040 (أو 2020 لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات)، والفجوات المتوقعة والاختناقات الناجمة عن عدم توافق العرض مع الطلب، وعدم الكفاءة المؤسسية والتي تم تسليط الضوء عليها سابقا والخيارات المطروحة لتحديد وإعداد وتمويل المشاريع. وقد تم تنظيم البرنامج للمدى القصير والمتوسط (حتي 2020 و2030) مع نظرة طويلة الأجل لتلبية الاحتياجات حتي عام 2040.

[3] سوف يرتفع تعداد سكان أفريقيا من مليار نسمة في 2010 إلى 1ر8 مليار نسمة في 2040 وبذلك تتجاوز أفريقيا تعداد السكان في الصين في 2025 والهند في 203 .

15- نظرا للاحتياجات العاجلة للبنية التحتية في أفريقيا، فقد تم تضمين قائمة المشاريع والبرامج للتنفيذ على المدى القصير في خطة العمل ذات الأولوية (الملحق 1) من برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا. وإن كان يمكن اعتبار البرنامج بالكامل كوسيلة لتطوير البنية التحتية الإقليمية لأفريقيا على المدى الطويل ،فان خطة العمل ذات الأولوية تعطي تفاصيل المضي قدما على نحو مباشر من خلال تقديم مشاريع وبرامج للتنفيذ، تعزز التكامل الإقليمي السليم بين 2012 و 2020.

16- الأهم من ذلك، أن خطة العمل ذات الأولوية تجعل برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا فريدا من نوعه، ذلك أن قائمة المشاريع ذات الأولوية، ليست فقط نتيجة عمل تحليلي مكثف ولكن أيضا عملية تشاور شاملة ومكثفة منذ البداية مع المجموعات الاقتصادية الإقليمية، ومجمعات الطاقة ومنظمات البحيرات وأحواض الأنهار والوكالات المتخصصة، ووزراء القطاعات وغيرهم من أصحاب المصلحة المعنيين بالتنمية. وبالإضافة إلى ذلك، تم التشاور مع وزراء القطاعات للحصول على موافقتهم.

17- تم تحديد أولويات المشاريع على أساس فئات المعايير الثلاثة: (1) الأهلية والتكامل الإقليمي، (2) الجدوى والجاهزية (3) التأثيرات التنموية. وقد نوقشت هذه المعايير التفصيلية وتم الاتفاق عليها كجزء من عملية تشاورية مكثفة لبرنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا مع أصحاب المصلحة. وقد تم تقييم وتصنيف وترتيب المشاريع التي تم اختيارها في إطار خطة العمل ذات الأولوية على أساس معايير فرعية داخل كل من هذه المجموعات الثلاث حيث تمت المصادقة عليها أثناء المشاورات الإقليمية، وعمليات مراجعتها واجازتها من قبل الاجتماعات الوزارية للقطاعات.

18- أجريت مشاورات لمدة يومين مع كل مجموعة اقتصادية إقليمية والوكالات الاقليمية ذات الصلة لمناقشة معايير الاختيار، والمشاريع المحتملة والتوصل الى توافق حول تفاصيل البرنامج. وقد حضر أكثر من 300 ممثل من دول افريقية هذه الاجتماعات. وعقدت

اجتماعات وزارية للقطاعات لبحث وإقرار نتائج برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا. وضعت هذه المشاركة الواسعة، التي أدت إلى توافق في الآراء على مستوى القارة، الأساس لاستمرار الملكية خلال جميع مراحل التنفيذ. وقد أدت هذه العملية من أسفل إلى أعلى إلى تزويد برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا بالقياسات الكمية المتخصصة، مثل تفاصيل برامج الاستثمارات الوطنية والإقليمية، فضلا عن نوعية مدخلات مهمة، مثل رغبات المجتمع وأفضلياته.

19- تمثلت النتيجة في خطة العمل ذات الأولوية التي تتكون من 51 مشروعا وبرنامجا تم تجميعها في مجموعة من الفئات العامة، من خلال عدد من المزايا عبر القطاعات :(15) للطاقة و (24)للنقل و(9) للمياه عابرة الحدود؛ (3) لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات. والمجموعات [4] هي (الملحق 2):

- **الطاقة:** الطاقة الكهرومائية، والترابط، وخطوط الأنابيب ؛
- **النقل:** الترابط، تحديث الممرات ؛ تحديث الموانئ والسكك الحديدية، وتحديث النقل الجوي؛
- **المياه** : السدود متعددة الأغراض، بناء القدرات، تحويل المياه؛
- **تكنولوجيا المعلومات والاتصالات:** بناء القدرات، البنية التحتية للربط الأرضي، ونقاط مراكز الإنترنت؛

20- تمثل المشاريع والبرامج في إطار خطة العمل ذات الأولوية الدفعة الأولى من الأولويات المتفق عليها والناتجة عن التحليل وفقا للمعايير المحددة والمشاورات بشأن الخطط الرئيسية للمجموعات الاقتصادية الإقليمية وهي تمثل الطريق ذا الأولوية اللازم لتحقيق نتائج برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا. وخطة العمل ذات الأولوية ليست خطة جامدة بل سيتم

[4] ملحوظة: بشان مشروع رقم 1 الوارد في الملحق رقم 2: إن سد النهضة الكبير الإثيوبي (GERD) الذي هو قيد الإنشاء في وادي ABBAY بواسطة الحكومة الإثيوبية. الحكومة الإثيوبية مقتنعة أن لهذا السد فائدة كبيرة للبلدان الثلاثة المتشاطئة، وهي مصر وإثيوبيا والسودان. لدى مصر والسودان مخاوف بشأن آثار السد عليهما. ولهذه الغاية، دعت الحكومة الإثيوبية، بحسن نية، بلدا المصب وهما مصر والسودان لتشكيل لجنة دولية من الخبراء لمراجعة وثائق تصميم (GERD)، وتوفير شفافية تبادل المعلومات والتماس تفهم الفوائد والتكاليف لكل من الدول الثلاث وكذا أي آثار للسد (GERD) إن وجدت على بلدي المصب، وذلك لبناء الثقة بين جميع الأطراف.

تحديثها بانتظام لتعكس التقدم وتفسح المجال لأولويات جديدة ،ذلك ان احتياجات أفريقيا مستمرة في التطور. وهذا يعكس الحاجة الى ضمان الاتساق مع الخطط الرئيسية للمجموعات الاقتصادية الإقليمية والاتساق مع الإطار الاستراتيجي لبرنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا. لذلك، ينبغي أن ينظر إلى خطة العمل ذات الأولوية ليس كقائمة واحدة غير قابلة للتغيير ولكن كخطوة أولى (ضرورية) في عملية ديناميكية لتنفيذ برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا على مدى العقود الثلاثة المقبلة.

21- خلال المشاورات، تم الاعتراف بأن الظروف الخاصة للدول النامية الجزرية والبلدان الهشة فحركة النقل البحري والموانئ هي عناصر أساسية في التخطيط لممرات النقل التي تربط الدول الجزرية بالجزء الرئيسي من البلد وطرق التجارة. وقد تم التعرف على الاحتياجات الخاصة للبنية التحتية الإقليمية للبلدان الهشة وسوف تنعكس باستمرار مع تنفيذ برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا على مدى العقود الثلاثة المقبلة.

22- تحقيق افريقيا بالفعل تقدما كبيرا في البنية التحتية الاقليمية من خلال مشاريع مثل ممر طريق مُمباسا – نيروبي –أديس، ممر طريق تيما– واجادوجو – باماكو، وممر الطريق العابر للدول المغاربية، وجسر كازا انجولا والممر البري بامندا – إينوجو. ولم يتم تضمين المشاريع الجارية أو التي تم تأمين تمويلها.

خامسا. تكاليف البرنامج:

23- في حين يصعب تقدير تكلفة رأس المال اللازم للتنفيذ طويل الاجل لبرنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا حتي عام 2040 (تقدر حاليا بأكثر من 36مليار دولار امريكي)، فانه من المتوقع أن تكون التكلفة العامة لرأس المال اللازم لتنفيذ خطة العمل ذات الأولوية من عام 2012 حتى عام 2020 حوالي 68 مليار دولار أمريكي أو 7.5 مليار دولار أمريكي تقريبا سنويا على مدى السنوات التسع المقبلة.

قطاع	تكلفة (**US$ billion**)
النقل	24.4
الطاقة	40.3
المياه	1.7
تكنولوجيا المعلومات والاتصالات	0.5
الإجمالي	**67.9**

التكلفة الإجمالية لخطة العمل ذات الأولوية لبرنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا

القطاع والإقليم : 67.9 مليار دولار أمريكي حتي عام 2020

القاري	التكلفة (**US$ billion**)
الإقليم	3.0
شمال أفريقيا	1.3
غرب أفريقيا	6.2
وسط أفريقيا	21.5
Southern Africa	12.6
شرق أفريقيا	23.3
الإجمالي	**67.9**

24- تمثل مشاريع وبرامج الطاقة والنقل حوالي 95 ٪ من التكلفة الإجمالية، مما يدل على الحاجة الماسة للاستثمارات التحويلية في هذه القطاعات لدعم التجارة الأفريقية وتعزيز النمو وخلق فرص العمل. ويتمثل التركيز في قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات على تمكين الإصلاحات البيئية لتشجيع استثمارات القطاع الخاص، جنبا إلى جنب مع الاستثمارات لتحسين الترابط عن طريق الذبذبات العريضة وترد استثمارات الألياف البصرية على طول خطوط نقل الطاقة الكهربائية والطرق والسكك الحديدية ضمن قطاعات الطاقة والنقل لخطة العمل ذات الأولوية. وتشمل تكاليف قطاع الطاقة العديد من مشاريع وبرامج، قطاع المياه العريض مثل مرافق الطاقة الكهرومائية ، وتتضمن جميع المشاريع والبرامج في إطار خطة العمل ذات الأولوية تدابير مرنة لإطلاق الاستثمارات اللازمة المطلوبة.

25- يقل استثمار رأس المال المطلوب لعام 2020 بكثير عن 1 ٪ من الناتج المحلي الإجمالي في أفريقيا. بعض الإجراءات تكاد لا تتطلب أي تكاليف مالية ولكن تحتاج إلى الإرادة السياسية ولاستعداد للعمل.

26- سوف تعود البنية التحتية الإقليمية بالفائدة لجميع البلدان من خلال وفورات الحجم. ولكن البعض سوف يتحمل تكلفة أعلى من غيره، وتعكس الخلافات الإقليمية للتمويل حجم

الاستثمارات المطلوبة في بلدان وأقاليم معينة، مثل التنمية المثلى لموقع إنجا وعملية النقل المقترنة بها (في جمهورية الكونغو الديمقراطية).

سادسا- **استراتيجية التمويل:**

27- في إطار سيناريوهات العمل كالمعتاد، يمكن بتفاؤل أن ترتفع مصادر التمويل للبنية التحتية في إطار خطة العمل ذات الأولوية الى نحو 30 مليار دولار أمريكي بحلول عام 2020. لكن العمل على النحو المعتاد فقط ليس خيارا لأن برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا سيتكلف 68 مليار دولار أمريكي حتي عام 2020. كيف سيتم سد الفجوة؟ ومن اين تأتي الموارد؟

28- سوف يعتمد التمويل علي قيادة وطنية قوية وملتزمة لمواجهة فجوة التمويل المتوقعة. ووفقا لتقديرات الدراسة، فان مصادر التمويل المحلية (العامة أو الخاصة)المتوقعة تمثل أكثر من 50٪ من إجمالي التمويل اللازم لبرنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا بحلول عام 2020. الا ان هذه الحصة قد تصل الى نحو الثلثين في عام 2030 وإلى 75 ٪ في عام 2040. وسوف تستمر المساعدات الرسمية للتنمية تلعب دورا هاما، وتدعا العناصر الفاعلة الرئيسية مثل أعضاء كونسورتيوم البنية التحتية لأفريقيا الذي يضم بلدان مجموعة الـ20 وصندوق الاتحاد الأوروبي-أفريقيا الائتماني للبنية التحتية، والأطراف المتعددة، ومصارف التنمية الإقليمية ورؤوس الأموال المستهدفة، من بين مساهمين اخرين، إلى الاستمرار في زيادة المساعدات المقدمة حتي عام 2040. ولكن موارد المساعدات الرسمية للتنمية لن تكون كافية، ولا يجب الاعتماد عليها منفردة كاستراتيجية متماسكة للتمويل.

29- سوف يتعين على البلدان تعبئة مواردها المحلية العامة والخاصة وجذب الاستثمارات الأجنبية الخاصة. فقد بلغت التزامات القطاع الخاص بالنسبة للبنية التحتية ككل في افريقيا ما يقرب من 14 مليار دولار في عام 2010، مرتدة إلى مستويات لم تشهدها منذ عام

2008، قبل الأزمة المالية. ومن أجل جذب استثمارات القطاع الخاص، هناك حاجة لقيام البلدان بضمان وجود سوق تنافسية تقوم على تشريعات واضحة مع تطبيق القانون التجاري والشفافية في المشتريات. هناك أيضا حاجة لأسواق اكثر تنافسية وأنظمة مصرفية. إن غياب التشريعات والأنظمة، والافتقار إلى المهارات المحلية، وسوء فهم مسالة توزيع المخاطر في شراكات القطاعين العام والخاص كلها تمثل في الوقت الراهن عنق الزجاجة الذي يمنع العديد من البلدان من الجذب الكامل لاستثمارات القطاع الخاص، لا سيما في المشاريع الإقليمية. ولكن إذا ما وضعت لاستخدام أوسع، فان الشراكات العامة والخاصة لديها القدرة علي تحقيق تحول حقيقي.

30- يتعين على قادة افريقيا إيجاد مصادر جديدة ومبتكرة للتمويل بالإضافة إلى جذب مزيد من رؤوس أموال القطاع الخاص، وهو أمر حاسم لتحقيق نجاح برنامج تطوير البنية التحتية. التفكير الإبداعي في العمل. في السنوات الأخيرة، أثبتت بعض المؤسسات الأفريقية الذكاء في تعبئة التمويل للاستفادة من تحسن البيئة الاقتصادية، واضعين ادوات تمويل هامة ومتشابكة في بعض الحالات من أجل التنمية.

- تستخدم سندات البنية التحتية العديد من البلدان اليوم. قامت جنوب أفريقيا من خلال هذه السندات بتمويل عدد من الطرق، في حين أن كينيا اضافت ما يقرب من 1 بليون دولار على مدى السنوات الأربع الماضية لتمويل مشروعات الطرق ،الطاقة ،المياه والري. وتدرس مجموعة تنمية الجنوب الافريقي، والسوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي وجماعة شرق أفريقيا (الثلاثية)، إصدار سندات البنية التحتية الإقليمية في عام 2012.
- لضمانات القروض، التي تساعد على طمأنة المستثمرين من القطاع الخاص، أهمية قصوى في تنفيذ الشراكات المنتجة بين القطاعين العام والخاص، كما يتجلى في ممر

تنمية مابوتو، عند تمويل احد مشاريع الطرق، الطريق بين جوهانسبرج ومابوتو، فان جنوب افريقيا وجدت المستثمرين في الأسهم على استعداد لوضع المال في المشروع، ولكن ليس من دون ضمانا. بالعمل مع بنك التنمية لجنوب أفريقيا، أصدرت حكومة جنوب افريقيا ضمانا على المخاطر للديون التابعة، ما جعل المستثمرين في الأسهم يشعرون بالارتياح في الاستثمار في أول شراكة بين القطاعين العام والخاص في جنوب افريقيا.

- على الصعيد الإقليمي، يمكن أن تلعب المجموعات الاقتصادية الإقليمية أيضا دورا هاما في ابتكار طرق التمويل. لقد خصصت اللجنة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا (الإيكواس) ضريبة المجتمع بمقدار 0.25٪ على مدى عقود. ويعتمد معظم المجموعات الاقتصادية الإقليمية الأخرى فقط على التمويل من المساعدة الإنمائية الرسمية أو مساهمات الاعضاء، التي لا تجدد باستمرار مثل الضريبة المفروضة من الإيكواس والتي توفر إيرادات ثابتة في الصندوق العام.

31- ببساطة، فإن حجم الاستثمارات المطلوبة يعني أن كل الاحتمالات تحتاج إلى التعزيز، بما في ذلك غير المنظمة لمصادر التعاون والتنمية الاقتصادية، مثل الصناديق العربية ،البرازيل ،الصين والهند. ولابد من الاعتراف بفرص الابتكار المالي، مثل مناخ التمويل.

32- لا يمكن ان يتقدم تطوير البنية التحتية الإقليمية بدون مزيد من التركيز على تخطيط وإعداد المشاريع. إن أحجام تمويل عملية إعداد المشاريع اللازمة للمشاريع التحويلية في برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا كبيرة. ومن المتوقع أن تكون النفقات السنوية لإعداد مشاريع برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا أكثر من 500 مليون دولار، على افتراض أن متوسط تكاليف الإعداد هو 7٪ من مجموع تكاليف الاستثمار. وسوف تكون تكاليف بداية

الإعداد في عام 2012 في حدود 200 مليون دولار في السنة، وسوف تتدرج. وهناك حاجة لبذل جهود متضافرة لضمان توفير حجم كاف من الموارد لإعداد المشروع وذلك من الصندوق المحلي الأفريقي ومصادر أخرى، مثل بنوك التنمية المتعددة الأطراف ومرافق إعداد المشروع مثل صندوق إعداد مشروع البنية التحتية للنيباد.

33- تحتاج كفاءة إعداد مشروع إقليمي الى تطور كبير. بالنسبة لمعظم مبادرات البنية التحتية الأفريقية، فان إعداد مشروع إقليمي للتمويل لا يزال مرتجلا، مما يؤدي إلى حالات تأخير كبيرة أو التأجيل المتكرر للمشاريع الكبرى. تحتاج البلدان الأفريقية وشركائها إلى ضمان تطابق وتوحيد عملية إعداد المشاريع للتمويل وإذا لزم الأمر، لتجنب الازدواجية في المنتجات والتسهيلات، مما يعرقل تطوير المشروع والانتهاء منه.

سابعا- <u>التنفيذ</u>:

34- سوف يعتمد التنفيذ على جميع الجهات الفاعلة على جميع المستويات في عملية التنمية الأفريقية اخذا في الاعتبار إجراءات التنسيق- مفوضية الاتحاد الافريقي ووكالة التخطيط والتنسيق للنيباد على الصعيد القاري، والمجموعات الاقتصادية الإقليمية على المستوى الإقليمي، وعلى المستوى الوطني، البلدان التي سيتم تنفيذ المشاريع على أراضيها والتي ينبغي لسكانها الاستفادة منها.

35- ترتكز عملية التنفيذ في الهيكل المؤسسي لتطوير البنية التحية في أفريقيا (الملحق 3). والغرض الأساسي منها هو دعم القدرات المؤسسية وخلق البيئة لتعبئة الموارد. وتتكون الهندسة هياكل اتخاذ القرار والتنفيذ. وتضمن جهاز اتخاذ القرار العديد من اللاعبين الحاليين او الهيئات الحالية مع ابتكار جديد في شكل مجلس لتطوير البنية التحتية ، ككيان غير دائم، يتكون من اعضاء مكاتب اللجان الفنية المتخصصة للقطاعات الاربعة. استنادا إلى IAIDA ، سيكون تركيز الهيئات القارية، مفوضية الاتحاد الأفريقي ووكالة التخطيط

والتنسيق للنيباد على الرصد والدعوة لعملية التنفيذ على الصعيد القاري. على مستوى المشروع، سيتم رصد التقدم المحرز في التنفيذ من قبل المجموعات الاقتصادية الإقليمية وفقا لترتيبات كل قطاع على حدة. وتتحمل المجموعات الاقتصادية الإقليمية المسؤولية الرئيسية في ضمان تنسيق وتنفيذ التدابير السياسة العامة المرنة في مختلف البلدان. على ان تقوم أيضا بإبلاغ الهيئات القارية المسؤولية عن إطلاع صناع السياسات ورؤساء الدول والحكومات على التقدم المحرز عموما.

36. تقع مسؤولية ادارة الخطط الرئيسية وتحديد البنية التحتية الإقليمية التكاملية على الصعيدين الإقليمي والوطني. ووضع مسؤولية تحديث برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا على عاتق وكالة التخطيط والتنسيق للنيباد في تعاون وثيق مع المجموعات الاقتصادية الإقليمية ومؤسساتها المتخصصة. وسيجري هذا التخطيط الدوري على الأقل كل خمس سنوات، ويشمل التوقعات المنقحة للمستقبل وللبرلمان الأفريقي.

37. بوصفها البيانات الاقليمية، تشكل المجموعات الاقتصادية الإقليمية الدعائم الأساسية لتخطيط ورصد مشاريع برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا. مع رؤاها طويلة الأجل ومصالح الإقليم في الصميم، فان المجموعات الاقتصادية الاقليمية في وضع جيد وكذلك الوكالات التابعة لها لتخطيط ورصد البرنامج. لأن والوكالات التابعة لها تفتقد القدرات البشرية والفنية لأداء دورها، فان الهيكل المؤسسي والبرامج الجارية الأخرى تساعدها على مواجهة هذا التحدي. ولأنه لم تتم هيكلة المجموعات الاقتصادية الإقليمية كوكالات تنفيذية، فإن على البلدان الاعتماد على المطورين ذوي الخبرة، من القطاع العام او الخاص، للتنفيذ على أرض الواقع. ويتعين على البلدان قيادة وامتلاك المشاريع. كما يتعين عليها إنشاء الهياكل المحددة اللازمة لكل مشروع. لهذا سيتعين على البلدان حشد الموارد وبناء القدرات الضرورية لإعداد وتنفيذ وتشغيل وصيانة المشاريع. لن تكون هذه العملية دائما سهلة، ولكنها ضرورية، وقد حققت بالفعل النجاح في أفريقيا.

38. إن تنفيذ البنية التحتية دائما معقد، وخاصة بالنسبة للمشاريع الإقليمية مع العديد من أصحاب المصلحة. لنجاح تنفيذ برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا يجب اتخاذ تدابير منسقة على طول سلسلة المشروع، بدءاً برؤساء الدول والحكومات، الذين يجب عليهم توفر القيادة السياسية. تحقيقا لهذه الغاية، من المهم أن نشير إلى المبادرة الرئاسية للبنية التحتية والتي لعبت دوراً حافزاً لتسهل التنفيذ من خلال إزالة العقبات. يتعين على حكومات الدول والمؤسسات المالية، مثل البنك الأفريقي للتنمية، توفير القيادة المالية. فضلا عن القيادة المالية، فان القيادة السياسية مطلوبة لتجنب الوقوع في اخطاء جهود البنية التحتية الاقليمية السابقة. على الصعيد الإقليمي، يجب على المجموعات الاقتصادية الإقليمية والوكالات المختارة ضمان اتخاذ الدول المعنية وكون القائمين بوضع المشاريع مؤهلين.

39. تختلف الاحتياجات اللازمة للمشاريع المختلفة في الاقاليم المختلفة بطبيعة الحال. ونظرا لهذه الحقائق، فان تأثير برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا يعتمد على عدد قليل من عوامل النجاح الرئيسية لعملية التنفيذ من أبرزها:

- **الالتزام بقيم التبعية والتضامن للاتحاد الافريقي.** تتخذ القرارات في نظام على نحو هرمي افضل من أدنى مستوى ممكن، حيث توجد المساءلة أيضا. بالنسبة لبرنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا ،فان هذا يعني أن الهيئات القارية لا ينبغي لها اتخاذ إجراءات تكون المجموعات الاقتصادية الإقليمية افضل منها في التعامل معها. على أن تحيل المجموعات الاقتصادية الإقليمية بدورها إلى الدول الأعضاء البنود التي هي أكثر اعتدالاً للتعامل معها. ينبغي للإجراءات على جميع المستويات ان تكون متكاملة ؛
- **الملكية المحلية القوية.** سوف يتجنب برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا الوقوع في الفخاخ السابقة المرتبطة بتطوير البنية التحتية الإقليمية، حيث انتهت مشاريع دون أن تكتمل أو دون تحديد كاف للمسؤولية عن مواصلة العمل والصيانة. يتوافق جميع

مشاريع برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا مع الأولويات الإقليمية وهي نتيجة مشاورات ومراجعة مكثفة من القاعدة إلى القمة،

- **البداية السريعة والفوز المبكر**. يرغب رعاة البرنامج في رؤية تقدم سريع على الارض في قطاع البناء والتكليف من المرافق. يشتمل البرلمان الأفريقي على العديد من المشاريع المكتملة الاعداد والتي حققت تقدما كبيرا : مشاريع توليد الطاقة الكهرومائية مثل شلالات روسومو، روزيزي الثالث، كاليتا وسامبانجالو، مشاريع النقل مثل جسر جامبيا، والبنية التحتية الارضية لمشروعات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات؛
- **تقاسم المسؤوليات**. بعد برنامج تطوير البنية التحتية برنامجاً لجميع الأفريقيين. وعليه ، يتعين على جميع الأفريقيين دعمه بكل الوسائل الممكنة. ومن الواضح أن الثقل الأكبر من هذه المسؤولية يقع على عاتق القادة.

ثامنا. الخلاصة:

40. افريقيا اليوم هي القارة الأقل تكاملا في العالم، مع مستويات منخفضة من التبادلات الاقتصادية البينية وحصة أصغر من التجارة العالمية. تكلف عدم كفاءة البنية التحتية عشرات المليارات من الدولارات سنويا، ويعرقل النمو لكي تستخدم أفريقيا إمكاناتها، يجب أن يكون هناك التزام مشترك من قبل جميع البلدان وجميع أصحاب المصلحة بالعمل معا على أجندة مشتركه والتحدث بصوت واحد، بحيث يمكن التغلب على الصعوبات في إطلاق وتنفيذ مشاريع البنية التحتية الاقليمية.

41. هذا ما ستبدو عليه افريقيا بحلول عام 2040 إذا استمر التكامل الإقليمي على نحو فعال وإذا تحملت جميع البلدان والقادة المسؤولية المشتركة عن تنفيذ برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا:

- ستكون المنافسة الافريقية في الأسواق المتخصصة في طيف متزايد من الأنشطة الرئيسية، بما في ذلك الزراعة والصناعة التحويلية.
- سوف تزيد حصة افريقيا من التجارة العالمية على حصتها الحالية المقدرة ب 2٪.
- سوف يتم استحداث ما يقرب من 15 مليون وظيفة جديدة في مجالات البناء والتشغيل والصيانة لمشاريع برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا، مع استحداث عدة ملايين من الوظائف بشكل غير مباشر من خلال زيادة النشاط الاقتصادي الذي ستحدثه تلك المشروعات.
- سوف تتضاعف حصة التجارة البينية الأفريقية من المستويات الحالية عند 11-12٪
- سيتم تامين الموارد المائية والأحواض للأجيال المقبلة.
- سوف يعالج النطاق الترددي بتكنولوجيا المعلومات والاتصالات تضخم الطلب بمعامل يقترب من 20.
- سيكون الحصول على الكهرباء بنسبة لا تقل عن 60 ٪ في كل بلد أفريقي بتوفير الوصول للطاقة ل 800 مليون نسمة إضافية.

42. النتائج الإيجابية لا حصر لها : مع نظام تجارة إقليمية قوي كالقوة المحركة لتجارة دولية قوية، ومع النمو الاقتصادي المستدام وخلق فرص العمل لتلبية متطلبات العدد المتزايد من السكان. ولكن يبدأ كل ذلك بالاستثمار المناسب في المكان والوقت المناسب في البنية التحتية.

43. سيعتمد نجاح البرنامج وبالتالي مستقبل البنية التحتية في أفريقيا في نهاية المطاف، على رؤساء الدول والحكومات بوصفهم القادة لهذه المشاريع الذين يجب عليهم القيام بعملية ضبط التناغم، والابقاء على الزخم، وتوفير القيادة الوطنية الحاسمة من خلال العمل معا واظهار الالتزام التام بالسياسات والمشاريع والأهداف المتكاملة. ينبغي عليهم خلق البيئة المواتية للقطاع الخاص، وضمان تصفية الالتزامات ذات الأولوية من القيم إلى القاعدة من خلال افضل الوكالات التنفيذية

والوزارات. وقد أظهرت المبادرة الرئاسية المؤيدة للبنية التحتية كيف يمكن أن تحرك المشاركة على أعلى مستوى المشروعات الإقليمية المعقدة إلى الأمام من خلال إزالة الحواجز التي تحول دون التقدم.

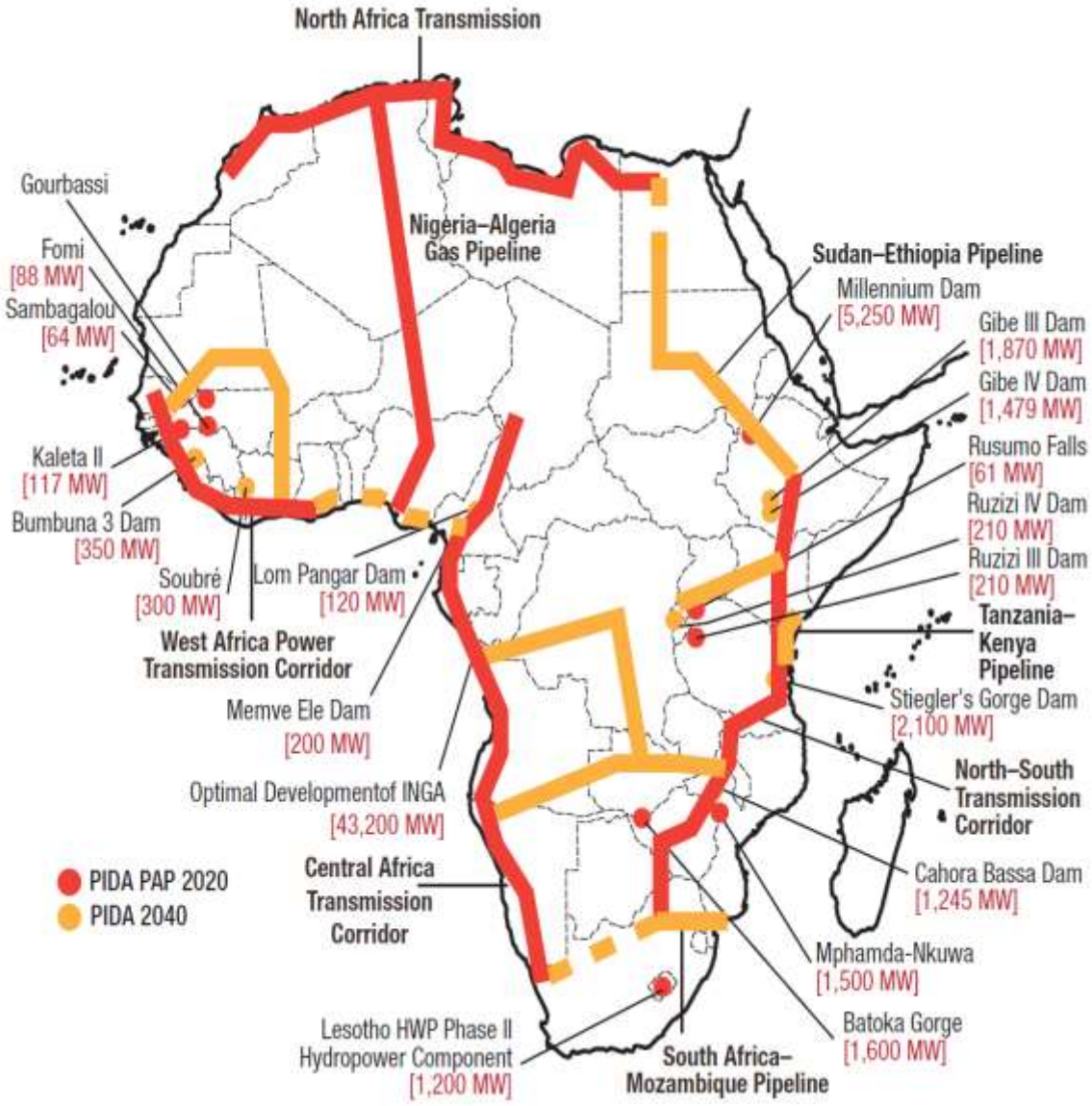
44. يعني تنفيذ برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا بنجاح أيضا معالجة قضايا الادارة المرنة اللازمة للتكامل، والمواءمة والتيسير والرصد والتقييم الاقليمي الحقيقي.

45. بالنسبة لأفريقيا، فان المسألة ليست ما اذا كان ينبغي على البلدان اتباع استراتيجية التكامل الإقليمي، فتوافق الآراء السياسية والاجتماعية والاقتصادية يوفر زخما للقيام بذلك. الا ان التحدى يكمن في تنفيذ السياسات والمشاريع وتهيئة الظروف التي من شأنها أن تؤدي إلى أسواق أقوى، وتعزز التكامل التجاري والنمو المستدام لصالح الشعوب والدول الأفريقية. بوصفه مبادرة تملكها وتقودها أفريقيا، فإن برنامج تطوير البنية التحتية يمثل الطريقة المثلى لمواجهة هذا التحدي.

الملحق 1 : الخرائط القطاعية لبرنامج تطوير البنية التحتية

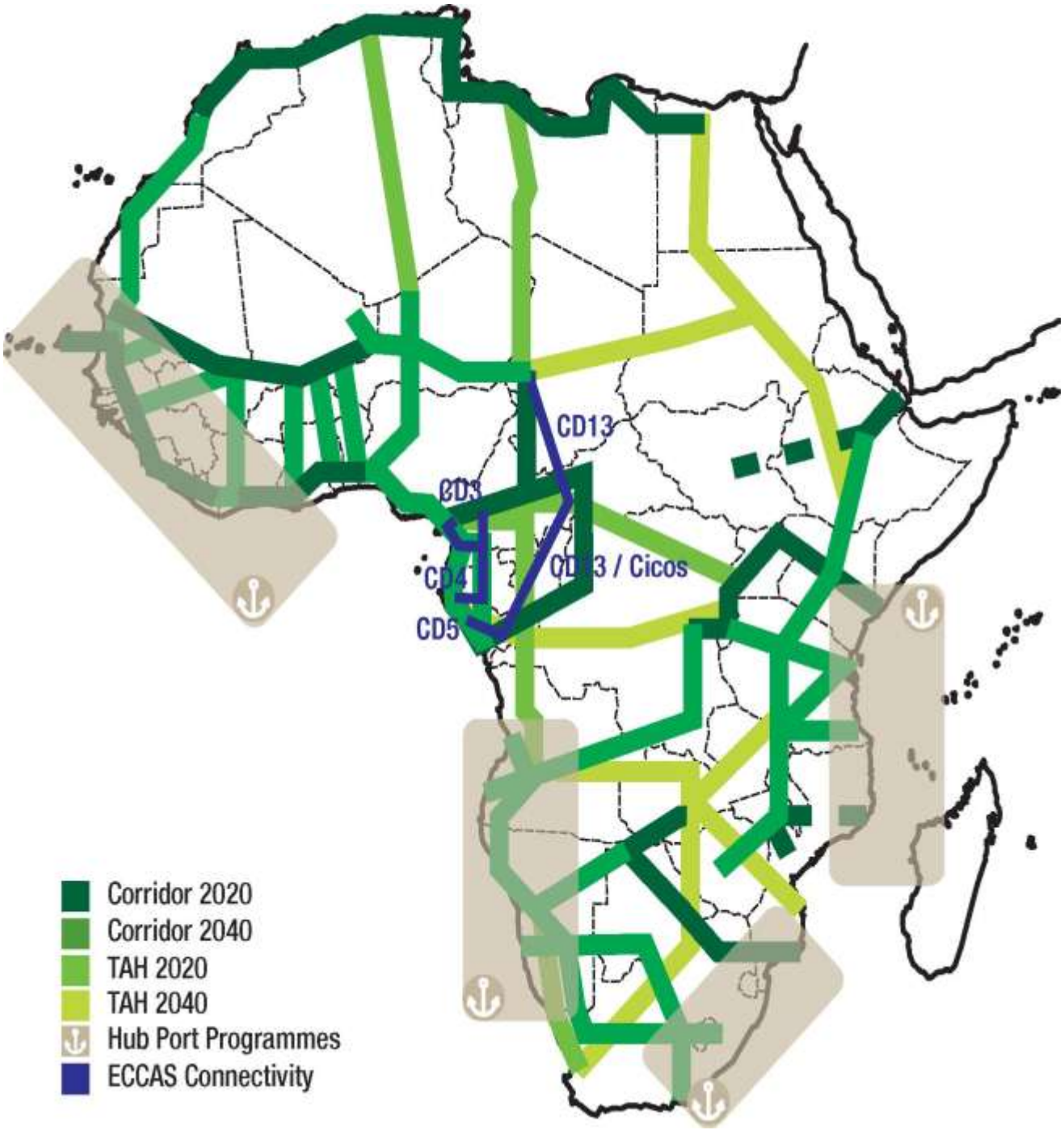
(ا) تأثير برنامج تطوير البنية التحتية على قطاع الطاقة

يركز برنامج تطوير البنية التحتية للطاقة على مشاريع توليد الطاقة الكهرومائية الرئيسية والوصلات ومجمعات الطاقة لتلبية الزيادة المتوقعة في الطلب. كما يشمل انابيب النفط والغاز الإقليمية.



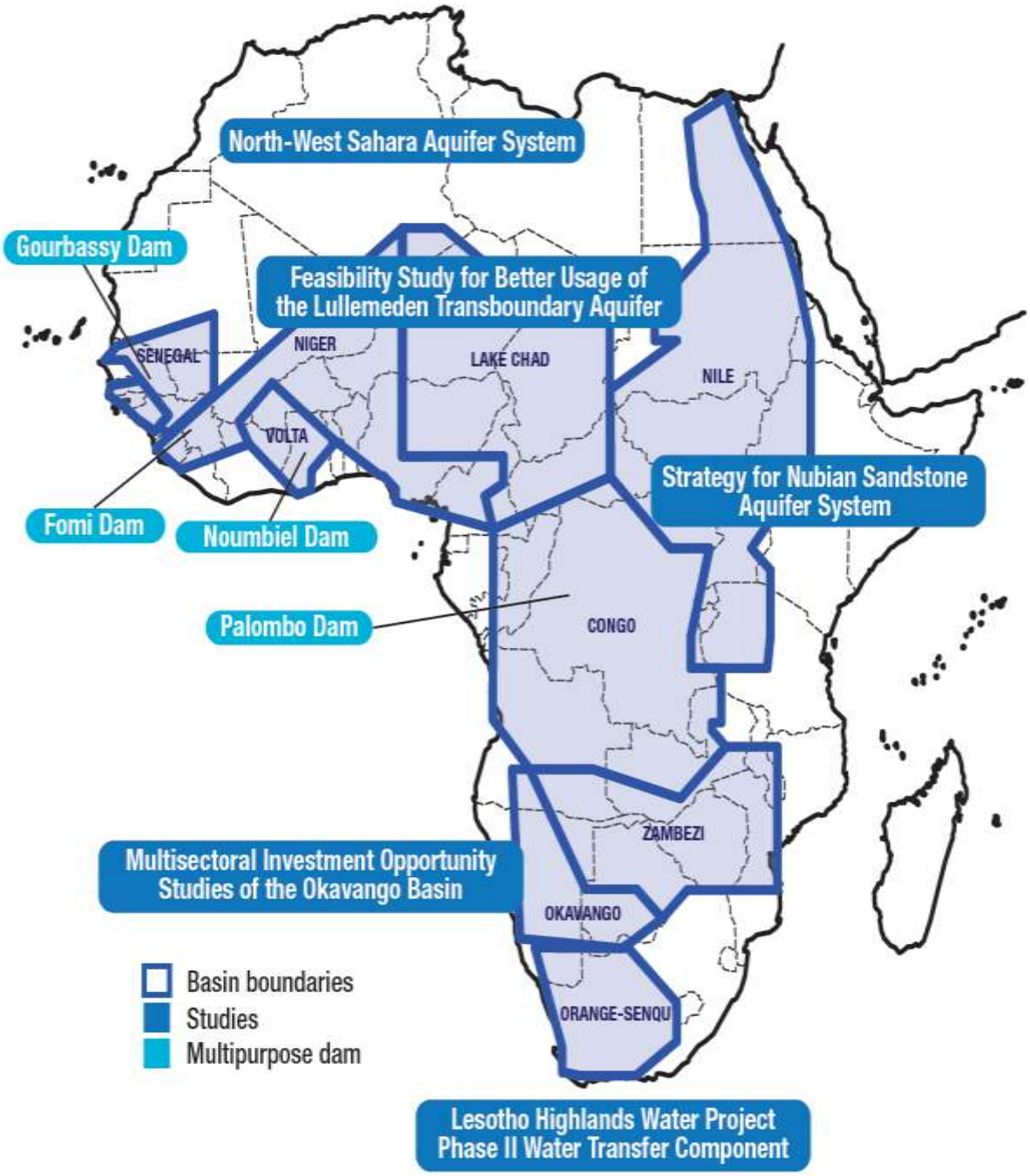
(ب) تأثير برنامج تطوير البنية التحتية علي قطاع النقل

يربط برنامج النقل مناطق الانتاج الرئيسية ومراكز الاستهلاك، ويوفر الربط بين المدن الرئيسية، ويعرف أفضل الموانئ ومحاور السكك الحديدية والطرق ويفتح البلدان غير الساحلية لتحسين التجارة الإقليمية والقارية.



(ج) تأثير برنامج تطوير البنية التحتية على المياه العابرة للحدود

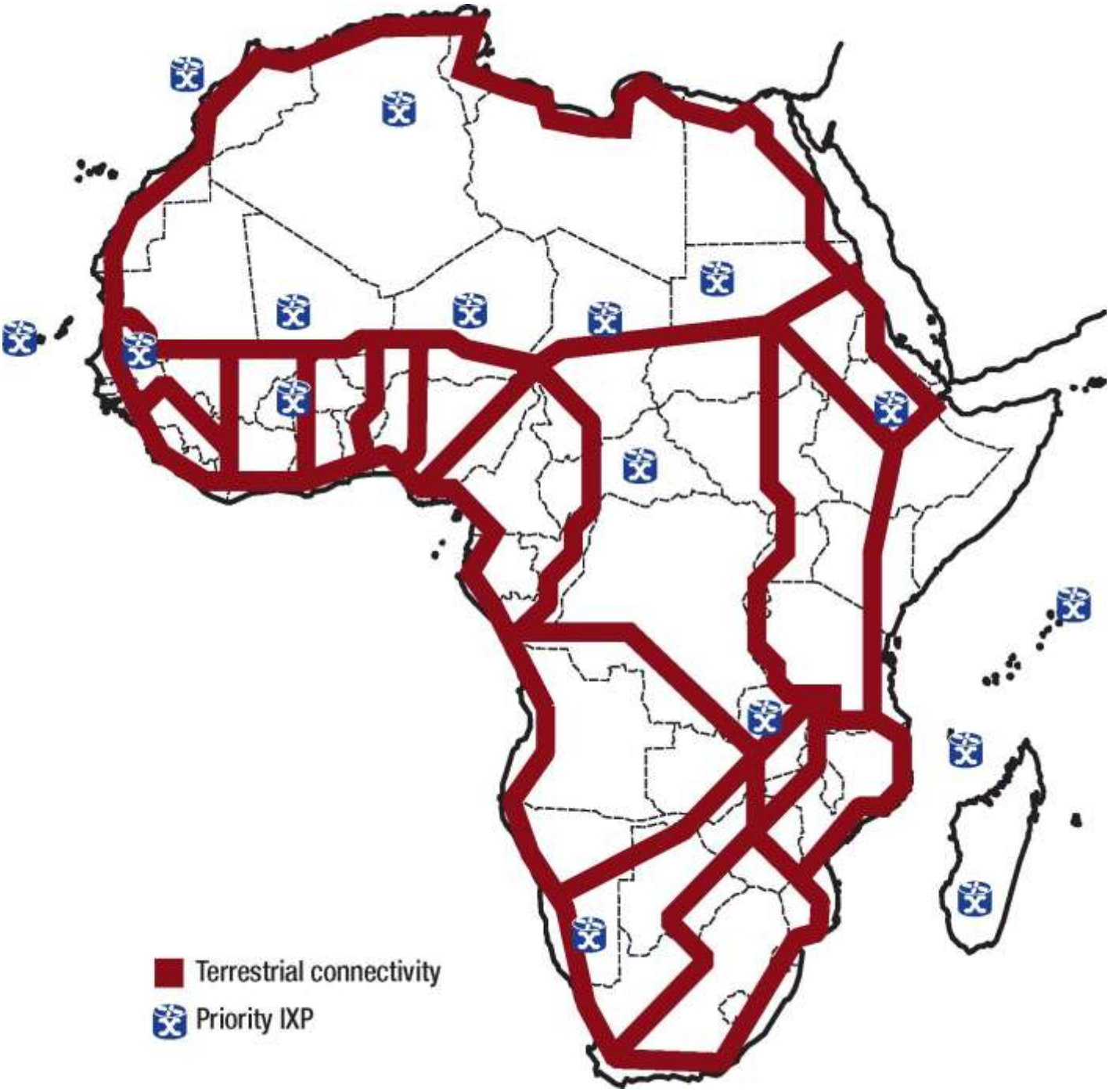
برنامج المياه العابرة للحدود يستهدف سدود التنمية المتعددة الاغراض ويبني قدرات المنظمات الافريقية للبحيرات واحواض الانهار حتي يمكنها تطوير البنية التحتية المائية. كما يمكنها من المساعدة في معالجة العجز الغذائي الذي يلوح في الأفق



(د) تأثير برنامج تطوير البنية التحتية على قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات

سيقوم برنامج تكنولوجيا المعلومات والاتصالات بتهيئة بيئة مواتية لاستكمال البنية التحتية الارضية من الألياف البصرية وتركيب نقاط تبادل الإنترنت في البلدان التي لا تتواجد بها . كما سيتم ربط كل بلد

بكبلين بحريين مختلفين للاستفادة من القدرات الموسعة. خريطة البنية التحتية حتي عام 2020



الملحق 2 : خطة العمل ذات الأولوية لبرنامج تطوير البنية التحتية: جداول موجزة لمشاريع وبرامج القطاعات

المشاريع والبرامج في إطار البرلمان الأفريقي تمثل الدفعة الأولى من الأولويات المتفق عليها والناتجة عن تحليل معايير المراجعة، والمشاورات حول الخطط الرئيسية للمجموعات الاقتصادية الإقليمية والتي تمثل خط الأنابيب للمشروعات ذات الأولوية اللازمة لمواجهة مخرجات برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا. المشاريع التي تجري حاليا أو التي وصلت الي الأفعال المالية غير متضمنة. PAP ليست ساكنة، وسيتم تحديثها بانتظام لتعكس التقدم وتفسح الطريق لأولويات جديدة حيث ان احتياجات أفريقيا مستمرة في التطور. وهذا يعكس الحاجة الى ضمان الاتساق مع الخطط الرئيسية للمجموعات الاقتصادية الإقليمية والاتساق مع الاطار الاستراتيجي لبرنامج تطوير البنية التحتية. لذا، ينبغي أن ينظر إلى PAP ليس كقائمة واحدة متحجرة، ولكنه بالخطوة (الضرورية) الأولى في عملية دينامية لتقديم برنامج تطوير البنية التحتية على مدى العقود الثلاثة المقبلة. يتم تحديد مراحل مشروع PAP على النحو التالي :

- S1 -- اقتراع مبكر للمفهوم
- S2 -- الجدوى/تقييم الاحتياجات
- S3 -- هيكلة البرنامج/المشروع وتعزيز تأمين التمويل
- S4 -- التنفيذ والتشغيل

a) برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا**PAP Energy SECTOR**

Project	Description	Stage	Cost (US$ millions)	Countries	REC	Region
1. Great Millennium Renaissance Dam	Develop a 5,250 MW plant to supply domestic market and export electricity on EAPP market	S4	8,000	Ethiopia, Nile basin	COMESA/ IGAD	Eastern
2. North–South Power Transmission Corridor	8,000 km line from Egypt through Sudan, South Sudan, Ethiopia, Kenya, Malawi, Mozambique, Zambia, Zimbabwe to South Africa	S2	6,000	Kenya, Ethiopia, Tanzania, Malawi, Mozambique, Zambia, Zimbabwe, South Africa	COMESA/EAC/ SADC/IGAD	Southern
3. Mphamda-Nkuwa	Hydroelectric power plant with a capacity of 1,500 MW for export on the SAPP market	S2	2,400	Mozambique, Zambezi basin	SADC	Southern
4. Lesotho HWP phase II hydropower component	Hydropower programme for power supply to Lesotho and power export to South Africa	S2	800	Orange-Senqu River Basin	SADC	Southern
5. Inga III Hydro	4,200 MW capacity run of river hydropower station on the Congo river with eight turbines	S2	6,000	DRC Congo River	ECCAS	Central
6. Central African Interconnection	3,800 km line from the DRC to South Africa through Angola, Gabon, Namibia and to the north to Equatorial Guinea, Cameroon and Chad	S1	10,500	South Africa, Angola, Gabon, Namibia, Ethiopia	ECCAS	Central
7. Sambagalou	128 MW of hydropower capacity, 930 km from the mouth of the Gambia River to supply Senegal, Guinea, Guinea Bissau and Gambia	S3	300	Senegal, OMVG	ECOWAS	Western
8. West Africa Power Transmission Corridor	2,000 km line along the coast connecting with the existing Ghana–Nigeria line with a capacity of 1,000 MW	S2	1,200	Guinea, Guinea Bissau, Gambia, Sierra Leone, Liberia, Côte d'Ivoire, Ghana	ECOWAS	Western
9. North Africa Transmission	2,700 km line from Morocco to Egypt through Algeria, Tunisia and Libya	S2	1,200	Morocco, Algeria, Tunisia, Libya, Egypt	AMU	Northern
10. Kaleta	Hydropower generation of 117 MW	S3	179	Guinea – OMVG	ECOWAS	Western
11. Batoka	Hydroelectric plant with a capacity of 1,600 MW to enable export of electricity	S3	2,800	Zambia/Zimbabwe Zambezi basin	COMESA/EAC	Eastern
12. Ruzizi III	Hydroelectric plant with a capacity of 145 MW to share power among Rwanda, Burundi and DRC promoted by CEPGL	S3	450	Rwanda/DRC	COMESA/EAC	Eastern
13. Rusumo Falls	Hydropower production of 61 MW for Burundi, Rwanda and Tanzania	S3	360	Nile River Basin	COMESA/EAC	Eastern
14. Uganda-Kenya Petroleum Products Pipeline	300 km long pipeline for a lower cost mode of transport of petroleum products	S4	150	Uganda, Kenya	COMESA/EAC	Eastern
15. Nigeria–Algeria Pipeline	4,100 km gas pipeline from Warri to Hassi R'Mel in Algeria for export to Europe	S2	NA	Nigeria, Niger, Algeria	UMA/ECOWAS	Northern, Western

b) برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا**PAP Transport Sector**

Programme	Description	Stage	Cost (US$ millions)	Countries	REC	Region
1. TAH programme	This is phase I of the continental connectivity programme that focuses on completion and standardization of the TAH missing links by 2030	S2/S3	2,150	Africa	Continental	Continental
2. Single African Sky phase 1 (design and initial implementation)	Single African Sky is a continental programme that will create a high-level, satellite-based air navigation system for the African continent	S3	275	Africa	Continental	Continental
3. Yamoussoukro Decision implementation	Accelerate Yamoussoukro Decision implementation by identifying countries that are ready to fully implement it, and discussing and agreeing with both their governments and airlines to launch the voluntary club on a full membership basis	S4	5	Africa	Continental	Continental
4. Smart corridor programme phase I	This programme includes both the development of model smart corridor technology and the design and the implementation of a continental and regional corridor efficiency monitoring system	S1	100	Africa	Continental	Continental
5. Northern Multimodal Corridor	This programme is designed to modernize the highest priority multimodal ARTIN corridor on modern standards (climbing lanes and urban bypasses) in East Africa. This programme aims to facilitate travel by people and goods across the borders between Kenya, Uganda, Rwanda, Burundi and DRC with a spur to South Sudan	S3/S4	1,000	Kenya, Uganda, Rwanda, Burundi	COMESA/EAC	Eastern
6. North-South Multimodal Corridor	This programme is designed to modernize the highest priority multimodal ARTIN corridor in Southern Africa on modern standards and facilitate travel of people and goods across the borders between South Africa, Botswana, Zimbabwe, Zambia, Malawi and DRC	S3/S4	2,325	DRC, Zambia, Zimbabwe, South Africa, Mozambique	COMESA/EAC/ SADC	Eastern
7. Djibouti-Addis Corridor	This programme would resuscitate the rail system in a high priority multimodal ARTIN corridor in Eastern Africa and increase the flow of goods across the border between Djibouti and Ethiopia. It would also design and implement a smart corridor system for both road and rail transport	S3/S4	1,000	Djibouti, Ethiopia	COMESA/IGAD	Eastern
8. Central Corridor	This programme would modernize the third priority ARTIN corridor in East Africa and facilitate travel for people and goods across the borders between Tanzania, Uganda, Rwanda, Burundi and DRC	S3/S4	840	Tanzania, Uganda, Rwanda, Burundi, DRC	COMESA/EAC	Eastern
9. Beira-Nacala Multimodal Corridors	Rehabilitation/reconstruction of railway and road links, including one-stop border posts along the corridors. Improvement of capacity at the ports, including capital dredging at Beira Port. Natural resources development, including Moatize Coal Field in the Zambezi Valley will use the ports as main export gateways	S3/S4	450	Mozambique, Malawi, Zimbabwe	COMESA/SADC	Eastern
10. Lamu Gateway Development	This programme aims at responding to the Eastern Africa challenge in developing sufficient port capacity to handle future demand from both domestic sources and landlocked countries. The priority action will be to develop the Lamu gateway	S3/S4	5,900	Kenya, Uganda, Rwanda, Burundi	COMESA/SADC/ EAC	Eastern
11. Southern Africa Hub Port and Rail Programme	This programme aims at responding to Southern Africa challenge in developing sufficient port capacity to handle future demand from both domestic sources and landlocked countries	S1	2,270	REC members	SADC	Southern
12. Abidjan-Lagos Coastal Corridor	This programme would modernize the most heavily travelled ARTIN corridor in West Africa (trade facilitation, OSBPs, capacity enhancement and implementation of PPP) for five countries: Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Benin and Nigeria	S3/S4	290	Nigeria, Benin, Toga, Ghana, Côte d'Ivoire	ECOWAS	Western
13. Dakar-Niamey Multimodal Corridor	This programme is designed to modernize the most heavily travelled ARTIN corridor in West Africa (trade facilitation, OSBPs, capacity enhancement and implementation of PPP) for four countries: Senegal, Mali, Burkina Faso, Niger	S3/S4	590	Senegal, Mali, Burkina Faso, Niger	ECOWAS	Western

Programme	Description	Stage	Cost (US$ millions)	Countries	REC	Region
14. Praia-Dakar-Abidjan Multimodal Corridor	This programme would improve marine transport and the connection between island and mainland countries by creating a new maritime service between regional ports and facilitating this with a modern information system that links the maritime service with ports and road corridor in the Dakar-Abidjan Corridor. This programme would also modernize one of the most heavily travelled ARTIN corridor in West Africa (trade facilitation, OSBPs, capacity enhancement possibly through PPP) for eight countries: Cape Verde, Senegal, Gambia, Guinea Bissau, Guinea, Sierra Leone, Liberia, Côte d'Ivoire	S2 to S4	150	Cape Verde, Senegal, Gambia, Guinea Bissau, Guinea, Sierra Leone, Liberia, Côte d'Ivoire	ECOWAS	Western
15. Abidjan-Ouagadougou/ Bamako	This programme would modernize and rehabilitate the multimodal corridor that suffered during civil war in Côte d'Ivoire	S3/S4	540	Côte d'Ivoire, Burkina Faso, Mali	ECOWAS	Western
16. West Africa Hub Port and Rail Programme	This programme aims at responding to the future capacity problems in West African ports. This programme has two components: (a) a regional hub port and rail linkage master plan and (b) port expansion	S1	2,140	15 countries, PMAWCA	ECOWAS	Western
17. West Africa Air Transport	This programme aims at increasing the air transport service levels in West Africa, which are currently limited by the lack of a regional air hub	S1	420	15 countries	ECOWAS	Western
18. Pointe Noire, Brazzaville/ Kinshasa, Bangui, N'djamena Multimodal Corridor	This multimodal programme would resuscitate the river transport in the Congo-Ubangi River Basin and modernize road transport along the corridor	S3/S4	300	Congo/DRC/ Central African Republic	ECCAS	Central
19. Kinshasa-Brazzaville Bridge Road and Rail Project & Rail to Ilebo	This programme would provide infrastructure to improve the regional transportation and trade systems through the construction of a fixed crossing linking Kinshasa and Brazzaville, ensuring continuity in railway traffic from Matadi and Pointe-Noire to the eastern border of the DRC and, beyond that towards the eastern and southern parts of Africa	S2	1,650	Congo/DRC	ECCAS	Central
20. Douala-Bangui Douala-Ndjamena Corridor	This programme would modernize the highest priority multimodal ARTIN corridor in Central Africa and facilitate travel for people and goods across the borders between Cameroon, Chad and the Central African Republic	S3	290	Cameroon/ Central African Republic/ Chad	ECCAS	Central
21. Central African Inter-Capital Connectivity	This programme is specially designed for Central Africa, where one of the key issues for regional integration is the missing links in several inter-capital connectors	S2	800	Cameroon/Chad/ Central African Republic/Congo/DRC/ Gabon/Burundi/ Angola	ECCAS	Central
22. Central Africa Air Transport	This programme aims at increasing the air transport service levels as well as airport improvement in Central Africa, which are currently limited by the lack of a regional air hub	S1	420		ECCAS	Central
23. Central Africa Hub Port and Rail Programme	This programme aims at responding to the future capacity problems in Central African ports. This programme has two components: (a) a regional hub port and rail linkage master plan and (b) port expansion	S1	1,400	Cameroon/Chad/ Central African Republic/Congo/DRC/ Gabon/Burundi, PMAWCA	ECCAS	Central
24. Trans-Maghreb Highway	This programme is designed to improve travel for people and goods across the Maghreb countries, which have had their trade and travel limited by artificial barriers between countries at the borders. This programme would design and implement a smart corridor system along the highway and install one-stop border posts	S3/S4	75	Morocco to Egypt through Algeria, Tunisia and Libya	AMU	Northern

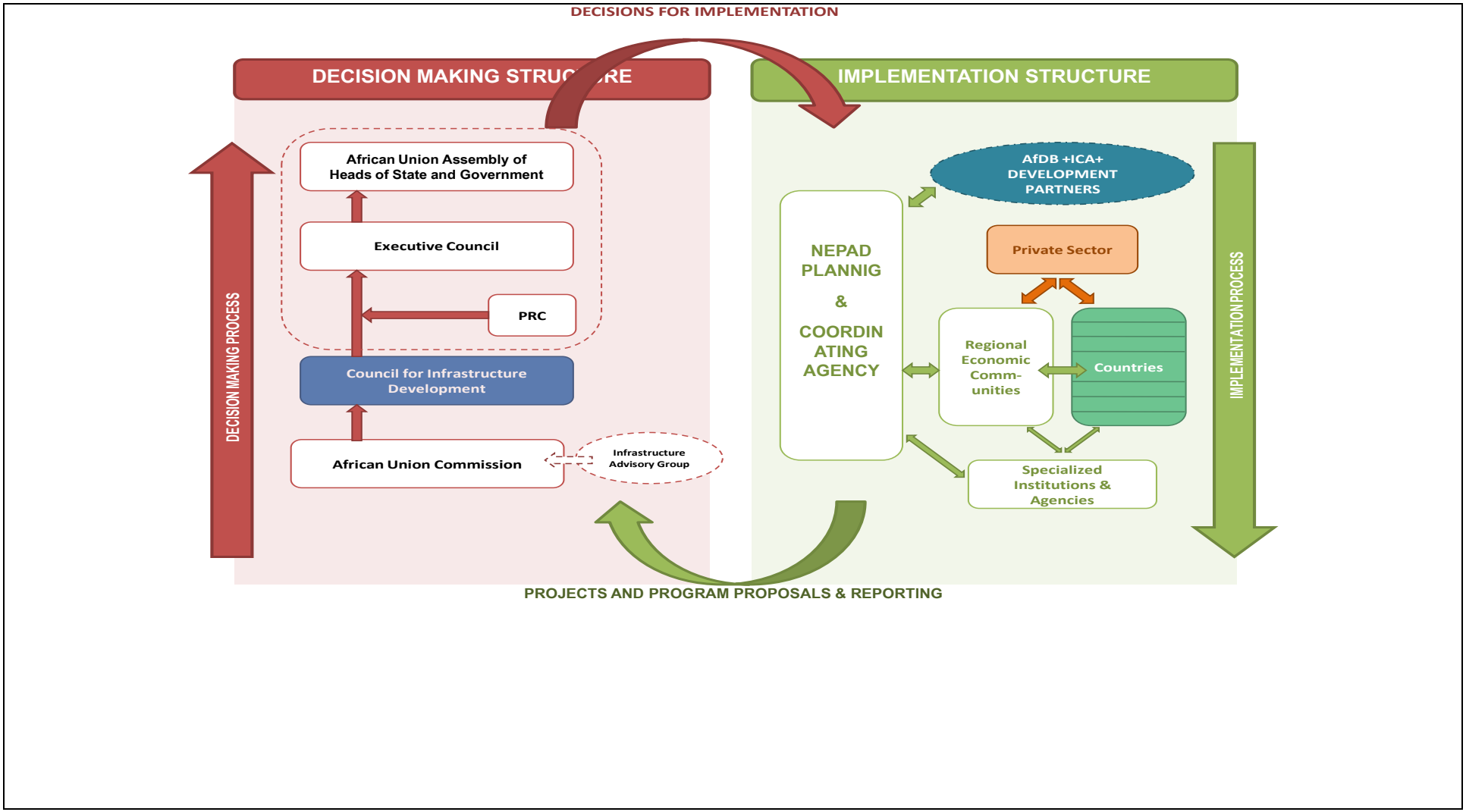
c) برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا**PAP Transbondary Water Sector**

Project	Description	Stage	Cost (US$ millions)	Countries	REC	Region
1. Palambo	Regulation dam to improve navigability of Obangui River with added hydropower component	S2	155	Congo River Basin	ECCAS	Central
2. Fomi	Hydropower station in Guinea with irrigation water supply for Mali and regulation of the Niger river (nine countries)	S3	384	Niger River Basin	ECOWAS	Western
3. Multisectoral Investment Opportunity Studies	Identification and preparation of investment programmes in the basin	S1	1	Okavango River Basin	SADC	Southern
4. Lesotho HWP Phase II – water transfer component	Water transfer programme supplying water to Gauteng Province in South Africa	S3	1,100	Orange-Senqu River Basin	SADC	Southern
5. Gourbassy	Multipurpose dam located in Guinea: regulation of the Senegal river (four countries)	S2	NA	Senegal River Basin	ECOWAS	Western
6. Noumbiel	Multipurpose dam with hydropower generation (for Burkina Faso and Ghana) component	S1/S2	NA	Volta River Basin	ECOWAS	Western
7. Nubian Sandstone Aquifer System	Implementation of regional strategy for the use of the aquifer system	S4	5	Nubian Sandstone Aquifer System	UMA	Northern
8. North-West Sahara Aquifer System	Prefeasibility studies for improved use of the aquifer system	S2	2.5	North West Sahara Aquifer System	UMA	Northern
9. Lullemeden Aquifer System	Prefeasibility studies for improved use of the aquifer system	S2	10	Lullemeden and Taoudeni/Tanezrouft Aquifer System	UMA	Northern

d) برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا**PAP ICT Sector**

Programme	Description	Stage	Cost (US$ millions)	Countries	REC	Region
1. ICT Enabling Environment	This programme would improve the environment for the private sectors to invest in high-speed broadband infrastructure	S2	25	Continental	Continental	Continental
2. ICT Terrestrial for Connectivity	This programme has two main components: secure each country connection by at least two broadband infrastructure and ensure the access to submarine cable to all landlocked countries	S3	320	Continental	Continental	Continental
3. Internet Exchange Point (IXP) programme	The aim of this programme is to provide Africa with adequate internet node exchange to maximize internal traffic	S3	130	Continental	Continental	Continental

الملحق (3): الهيكل المؤسسي لتطوير البنية التحية في أفريقيا (لمحة):



الهيكل التنفيذي	هيكل اتخاذ القرار
أ) تخصص آلية تنفيذ الحقوق والمسؤوليات لكل جهاز تدخل وتضمن تنفيذ جميع القرارات المتخذة بشان برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا في الوقت المناسب. ب) بعد إجازة المشاريع ذات الأولوية في إطار برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا من قبل مؤتمر الاتحاد الإفريقي، وتتخذ وكالة التخطيط والتنسيق للنيباد كافة الإجراءات اللازمة لتنفيذ قرار المؤتمر وتقوم بإعداد التقرير السنوي المتخصص عن وضع تنفيذ قرارات الاتحاد الافريقي. وتكفل مفوضية الاتحاد الافريقي وغيرها من أجهزة الاتحاد الأفريقي معالجة أي عقبة تعوق تنفيذ قرارت الاتحاد الافريقي وتقدم الدعم والتسهيلات اللازمة لوكالة التخطيط والتنسيق للنيباد. ج) تكون وكالة التخطيط والتنسيق للنيباد هي المسؤولة عن: (أ) تيسير وتنسيق تنفيذ البرامج والمشاريع ذات الأولوية الإقليمية والقارية ؛ (ب) تنظيم اجتماع الجهات المانحة مع المجموعات الاقتصادية الإقليمية والبنك الأفريقي للتنمية والشركاء في التنمية والمستثمرين المحتملين من القطاع الخاص لتمويل/المساهمة في خطة العمل ذات الأولوية لبرنامج	ا) تحدد آلية صنع القرار الأجهزة والترتيبات المؤسسية التي توفر إطارا لصياغة وتنفيذ السياسات وضمان المصداقية والشفافية والقدرة على التنبؤ بعمليات تلك الأجهزة. 2) تضم الآلية مؤتمر الاتحاد الأفريقي، ومجلس تطوير البنية التحتية، ومفوضية الاتحاد الأفريقي ووكالة التخطيط والتنسيق للنيباد. 3) في مجال تطوير البنية التحتية، فإن مؤتمر الاتحاد الأفريقي يتخذ القرارات بشأن المشاريع/البرامج المقترحة والمعروضة عليه. 4) الوظائف الرئيسية لمجلس تطوير البنية التحتية هي استعراض المشاريع التي تم اختيارها ضمان للاتساق والانسجام بين مختلف القطاعات، والتحكم والموافقة على المشاريع ذات الأولوية وتوفير التوجيه الاستراتيجي لتعبئة الموارد والتعاون الفني. وبالإضافة إلى ذلك فان مجلس تطوير البنية التحتية يراجع التقارير عن تنفيذ البرامج/المشروعات.

تطوير البنية التحتية في أفريقيا، (ج) توقيع مذكرة تفاهم مع المجموعات الاقتصادية الإقليمية، بخصوص كل مشروع من مشاريع برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا قيد التنفيذ، (د) إعداد تقارير سنوية متخصصة عن وضع تنفيذ برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا والمشاريع ذات الأولوية.	
د) تكون المجموعات الاقتصادية الإقليمية والدول مسؤولة عن التنفيذ المباشر للمشاريع ذات الأولوية لبرنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا مع التسهيلات المقدمة من وكالة التخطيط والتنسيق للنيباد والدعم الفني من الوكالات المتخصصة. وتقوم المجموعات الاقتصادية الإقليمية بتنسيق أعمالها مع الهيئات المتخصصة الإقليمية. هـ) تقوم المؤسسات المتخصصة بدعم تنفيذ المشاريع ذات الأولوية من خلال تقديم المساعدة إلى المجموعات الاقتصادية الإقليمية، والبلدان ووكالة التخطيط والتنسيق للنيباد حول أنشطة تطوير المشاريع. و) باعتباره شريكا رئيسيا في تطوير البنية التحتية، سوف يشارك القطاع الخاص على نحو كامل في عملية التنفيذ ولا سيما في تمويل وبناء وتشغيل وصيانة البنية التحتية. ز) تعتبر مساهمة البنك الأفريقي للتنمية والشركاء في التنمية أمرا ضروريا	5) تكفل مفوضية الاتحاد الأفريقي مواءمة المشاريع والبرامج ذات الأولوية المحددة مع الاستراتيجيات الإقليمية والقارية وإطار السياسات ومراجعة الخطط الاستراتيجية والدراسات والتقارير التي تعدها وكالة التخطيط والتنسيق للنيباد ويصدر التوصيات المناسبة لمجلس تطوير البنية التحتية. 6) تقوم مفوضية الاتحاد الأفريقي بصياغة جميع السياسات اللازمة لخلق بيئة مواتية وملائمة لتنفيذ برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا فضلا عن الدعوة لتعبئة الموارد. وللوفاء بمسؤولياتها يجب دعم مفوضية الاتحاد الافريقي بلجنة استشارية للبنية التحتية، تكون مهمتها تقديم المشورة الفنية، الاقتصادية والمالية حول مشاريع وبرامج البنية التحتية القطاعية. تتألف هذه اللجنة من خبراء على مستوى عال والمدراء المسؤولين عن البنية التحتية في المجموعات الاقتصادية الإقليمية ويجوز مشاركة مصارف التنمية والقطاع الخاص والمنظمين.

في جميع مراحل إعداد المشاريع وتنفيذها فضلا عن بناء القدرات والمساعدة الفنية للمؤسسات التنفيذية والبلدان.	7) تكون وكالة التخطيط والتنسيق للنيباد مسؤولة عن الاختيار المسبق للمشاريع. في هذا الصدد، فان على الوكالة تحديد العملية المناسبة للتنسيق مع جميع الأجهزة الحالية مثل المجموعات الاقتصادية الإقليمية والبلدان وشركاء التنمية والمؤسسات والوكالات المتخصصة والقطاع الخاص للحصول على دعمها في تجميع المشاريع.
تشمل المهام الرئيسية للهيكل المؤسسي لتطوير البنية التحتية في أفريقيا خلق بيئة مواتية لتطوير البنية التحتية، وتعبئة الموارد والإدارة والتواصل.	

قائمة الوثائق التي تم اصدارها اثناء الدراسة الخاصة ببرنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا

التقرير الأولي 5 يوليو 2010

موجز المنهجية 15 سبتمبر 2010

نقل الطاقة على نطاق واسع TWRM تكنولوجيا المعلومات والاتصالات

تقرير المرحلة الأولى 30 مارس 2011

التقرير العام للمرحلة الأولى عن السياسات (4 قطاعات) تقرير عن البنية التحتية (4 قطاعات)

تقرير عن التوقعات (4 قطاعات) موجز برنامج التنمية (4 قطاعات) الملاحق الخاصة بالمرحلة الأولي،

التوقعات بخصوص القطاعات في أفريقيا عام 2040 15 أغسطس 2011

توقعات الاقتصاد الكلي في أفريقيا في 2040 ،توقعات النقل في إفريقيا في 2040، توقعات الطاقة في افريقيا في 2040،

توقعات TWRM في افريقيا في 2040 ،توقعات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في أفريقيا في 2040.

موجز استراتيجي 15 يونيو 2011

موجز عن قطاع النقل، موجز عن قطاع الطاقة، نبذة موجزة عن TWRM موجز عن تكنولوجيا المعلومات والاتصالات،

تقرير المرحلة الثانية (مشروع الإطار الاستراتيجي ومشروع برنامج تطوير البنية التحتية ومشروع استراتيجية التنفيذ

15 سبتمبر 2011

النقل

الطاقة

TWRM

تكنولوجيا المعلومات والاتصالات

تقرير المرحلة الثالثة (الإطار الاستراتيجي النهائي وبرنامج تطوير البنية التحتية النهائي ومشروع استراتيجية التنفيذ)

15 نوفمبر 2011

النقل

الطاقة

TWRM

تكنولوجيا المعلومات والاتصالات

تجميع الدراسة الخاصة ببرنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا

–

AFRICAN UNION UNION AFRICAINE

African Union Common Repository **http://archives.au.int**

Organs Council of Ministers & Executive Council Collection

2012

Report of the commission on infrastructure development in Africa (PIDA)

African Union

African Union

http://archives.au.int/handle/123456789/4715

Downloaded from African Union Common Repository