

AFRICAN UNION
الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE
UNIÃO AFRICANA

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

مؤتمر الاتحاد الأفريقي
الدورة العادية الثانية عشرة
أديس أبابا، إثيوبيا، 1-3 فبراير 2009

—

ASSEMBLY/AU/9 (XII)

تنمية البنية التحتية في أفريقيا:
النقل والطاقة

—

وثيقة تحليلية

الفهرس

1	1	المقدمة
1	1.1	السياق
2	2.1	المبادرات القارية لتنمية البنية التحتية
4	2	قطاع النقل
4	1.2	التحديات والفرص
5	2.2	الاستراتيجيات والبرامج لتنمية النقل في
6	1.2.2	الطرق البرية والنقل البري
11	2.2.2	السكك الحديدية والنقل على السكك الحديدية
13	3.2.2	النقل الجوي
15	4.2.2	النقل البحري
18	5.2.2	النقل على الممرات المائية الداخلية
19	6.2.2	النقل الحضري والريفي
20	3.2	تنفيذ النيباد - خطة عمل قصيرة الأجل
21	3	قطاع الطاقة
21	1.3	التحديات والفرص
22	2.3	استراتيجيات ونهج تنمية قطاع الطاقة في أفريقيا
23	1.2.3	تجارة البترول والغاز وتنمية البنية التحتية
26	2.2.3	تنمية البنية التحتية للقطاع الفرعي للكهرباء
32	3.2.3	الوقود الحيوي
33	4.2.3	الحصول على خدمات للطاقة معتدلة التكلفة
34	5.2.3	كفاية الطاقة وموثوقية إمدادات الطاقة
35	3.3	تنفيذ النيباد - البرنامج الخاص للمساعدة التقنية
37	4	تمويل البنية التحتية في أفريقيا: الاتجاهات والتوقعات
37	1.4	احتياجات تمويل البنية التحتية لأفريقيا
38	2.4	مصادر تمويل البنية التحتية لأفريقيا
39	1.2.4	الميزانية العامة للبنية التحتية لأفريقيا
39	2.2.4	المساعدة الإنمائية الرسمية
41	3.2.4	مؤسسات التمويل المتعددة الجنسيات
42	4.2.4	الشركاء غير الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية
43	5.2.4	القطاع الخاص
44	3.4	تحديات الأزمات المالية والاقتصادية العالمية
45	5.	<u>القضايا الهامة والإجراءات الموصى بها</u>
50	6.	ملاحظات ختامية

تنمية البنية التحتية في أفريقيا

1. المقدمة

1.1 السياق

- 1- بحثت قمة رؤساء الدول والحكومات الأفريقيين في دورتها الحادية عشرة في يوليو 2008 أدوار المياه والصرف الصحي في التنمية وكرست دورتها التالية لتنمية البنية التحتية للنقل والطاقة في أفريقيا. ويعكس هذا المقرر القلق المشترك من أن حالة البنية التحتية الطبيعية والخدمات في مجال النقل والمواصلات والطاقة والمياه في أفريقيا تظل غير كافية وتشكل عائقاً خطيراً أمام تنمية أفريقيا وتحقيق الأهداف الإنمائية للألفية المتفق عليها دولياً. بمعنى آخر، فإن عدم كفاية البنية التحتية يترتب عليه نقص في خيارات وجودة الخدمات المتاحة للسكان، لا سيما الفئات الأكثر ضعفاً.
- 2- البنية التحتية للنقل والطاقة في أفريقيا تتصف بقدر هائل من عدم الكفاية مقارنة بمناطق العالم الأخرى؛ إذ أن نسبة السكان المتاح لهم الوصول إلى الكهرباء لا تتجاوز 38% مقابل معدلات تتراوح بين 70 و90% في مناطق جغرافية أخرى مهمة من العالم النامي (آسيا، أمريكا الوسطى والكاريبية، والشرق الأوسط وأمريكا اللاتينية). كما تجدر الإشارة إلى أن أفريقيا التي تضم 13% من سكان العالم، تستهلك 3% فقط من الطاقة التجارية في العالم كما أن نصيبها من الإنتاج العالمي للطاقة لا يتجاوز 7%. وهو ما ينطبق أيضاً على النقل والوصول إلى الطرق حيث يصل المعدل المتوسط إلى 34% مقابل 50% في المناطق الجغرافية الأخرى. وتعتبر الطرق الوسيلة المهيمنة بالنسبة لـ 90% من عمليات نقل الركاب والبضائع داخل أفريقيا مقابل حوالي 50% من حركة الشحن في أوروبا. كما تغطي أفريقيا شبكة سكك حديدية متفرقة ذات مستوى ربط متدني،

3- إن تأثيرات مثل هذا العجز على القدرة التنافسية في أفريقيا واضحة تماماً: تعد البلدان الأفريقية من ضمن البلدان الأقل تنافساً على مستوى العالم. ومؤشرات القدرة التنافسية العالمية، التي تم حسابها بواسطة المنتدى الاقتصادي العالمي، تشير إلى أن أدنى مستوى يخص أفريقيا بالنسبة للمناطق الأخرى في العالم النامي. ويبدو أن البنية التحتية هي العامل البارز الذي يسهم بالنصيب الأكبر في هذا التذني النسبي لمستوى القدرة التنافسية. ولا جدال في أن تحقيق مستوى أفضل من الربط في أفريقيا، داخلياً ومع بقية أنحاء العالم، من شأنه أن يوجد أسواقاً أوسع وأن يساعد أيضاً على تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية؛ وفقاً لبعض التقديرات، 1% زيادة في دعائم وتجهيزات البنية التحتية قد يحقق 1% زيادة في نمو الناتج المحلي الإجمالي.

2.1 المبادرات القارية لتنمية البنية التحتية

4- تؤكد كل من خطة عمل لاجوس (1980) ومعاهدة أبوجا (1991) على تنمية البنية التحتية. كما أن الشراكة الجديدة لتنمية أفريقيا (النيباد)، التي أنشأها رؤساء الدول الأفريقيون عام 2002، اشتملت على برنامج للبنية التحتية يتضمن خطة عمل قصيرة الأجل وخطة عمل متوسطة وطويلة الأجل، سميت فيما بعد بالإطار الاستراتيجي المتوسط والطويل الأجل، بهدف تعزيز دمج تنمية البنية التحتية الإقليمية. وقد اشتملت الخطة

¹ تنمية البنية التحتية والتكامل الإقليمي: المشاكل والفرص والتحديات، مذكرة مشتركة بين بنك التنمية الأفريقي ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا، 2006.

5- أعد الإطار الاستراتيجي المتوسط والطويل الأجل لتوفير إطار استراتيجي لتنمية البنية التحتية في القارة استناداً إلى أهداف استراتيجية مترابطة لتحديد معايير انتقاء المشروعات وتحديد ووضع إطار للرصد بغية متابعة الثغرات وخطوات التقدم. في عام 2005، عكفت مفوضية الاتحاد الأفريقي على تنفيذ مبادرة الخطط الرئيسية والسياسات القارية التي تهدف إلى التعجيل بالتكامل الطبيعي لأفريقيا من خلال إعداد سياسات قطاعية وتنفيذ مشاريع وبرامج قارية رئيسية.

6- من أجل الاستفادة من التعاون في تنفيذ برنامج البنية التحتية، تتولى مفوضية الاتحاد الأفريقي وأمانة النيباد وبنك التنمية الأفريقي معاً قيادة مبادرة للتنمية المعجلة للبنية التحتية من خلال صياغة برنامج تنمية البنية التحتية في أفريقيا. ويهدف هذا البرنامج إلى تمكين صانعي القرار الأفريقيين من وضع إطار استراتيجي لتنمية البنية التحتية الإقليمية والقارية استناداً إلى رؤية تنموية وأهداف استراتيجية وسياسات قطاعية، ووضع برنامج لتنمية البنية التحتية يتمحور حول أولويات ومراحل، وإعداد استراتيجية وعملية تنفيذ تشمل، بوجه خاص، خطة عمل ذات أولوية قصيرة الأجل وكذلك خطط عمل متوسطة وطويلة الأجل. في هذا الصدد،

2. قطاع النقل

1.2 التحديات والفرص

- 7- يعد النقل عنصراً لا غنى عنه لتحقيق حيز اجتماعي-اقتصادي واحد لحرية حركة السلع والخدمات والأشخاص؛ ومن ثم يعتبر مكوناً رئيسياً للاستراتيجية الأساسية للاتحاد الأفريقية لتعزيز التكامل الإقليمي تحقيقاً لهدف التنمية المستدامة للقارة.
- 8- لكي يكون نظام النقل فعالاً وكافياً، لا بد وأن يتصف بالتكامل الطبيعي للشبكات، وتكامل التشغيل البيئي لوسائل النقل، وسلاسة المسطح البيئي الذي يتم من خلاله توفير الخدمات للمستخدم، وتوافق السياسات، والتخطيط المشترك وتنمية مرافق ونظم النقل، والمعايير المتسقة، واستراتيجية للتعبئة المستدامة للموارد والخضوع للمعاهدات والاتفاقيات الدولية ذات الصلة.
- 9- يمكن النظر إلى تكامل نظام النقل من خلال بعدين: بعد الحيز وبعد الوسيلة؛ فيما يتعلق بتكامل الحيز، فإن أفريقيا تركز حالياً على وسائل الربط فيما بين البلدان. وهذا من شأنه أن يربط الأنظمة الوطنية التي تخدم الاحتياجات الداخلية لكل بلد، بغية تكوين شبكة إقليمية وفتح منافذ في جميع المجالات داخل كل بلد أمام الحيز الاقتصادي الإقليمي. وسوف يستفيد التكامل بين الوسائط من أوجه التكامل والفعالية التي يقترن بها كل نظام.
- 10- الوضع الحالي في القارة هو في معظمه غير مرض: عدم كفاية وتدني جودة البنية التحتية، من ناحية، وعدم فعالية الخدمات وارتفاع تكلفتها، من ناحية أخرى. إضافة إلى ذلك، تضم أفريقيا 15 بلداً غير ساحلي و6 دول جزرية. كما أن الإجراءات الإدارية المعقدة والمرافق المتدنية المستوى في

2.2 استراتيجيات وبرامج تنمية النقل في أفريقيا:

11- اتخذت عدة مبادرات في الماضي من أجل تنمية قطاع النقل في أفريقيا؛ فقد طرحت مبكراً في أوائل السبعينيات فكرة ربط مدينة كيب تاون بالقاهرة في إطار برنامج شبكات الطرق العامة العابرة لأفريقيا. وتم فيما بعد إدراج هذه الفكرة في العقدين الأفريقيين للنقل والمواصلات في أفريقيا (1978-1988 و 1991-2000) تحت رعاية الأمم المتحدة. وكانت هناك مبادرة مكملة لهذه المبادرة الأخيرة تمثلت في برنامج سياسة النقل لبلدان جنوب الصحراء الذي صمم لتعزيز إدارة نظم النقل في أفريقيا. علاوة على ذلك، اتخذت مبادرات محددة خاصة بكل قطاع فرعي للنقل: إعلان ياموسوكرو حول سياسة جديدة للنقل الجوي (1988) ومقرر ياموسوكرو حول تحرير النقل الجوي في أفريقيا (1999) والميثاق الأفريقي للنقل البحري (1994)، الخ..

12- يشكل النقل محور جميع البرامج التنموية القارية والإقليمية، لا سيما خطة عمل لاجوس والنيباد. كما ركزت المجموعات الاقتصادية الإقليمية في برامجها على تنمية قطاع النقل. على المستوى الدولي، اعتمدت الدول الأفريقية أيضاً برنامج عمل آلماتي (كازاخستان) للأمم المتحدة حول التعاون في مجال النقل العابر، مع الاهتمام بوجه خاص بالبلدان النامية غير الساحلية.

13- في عام 2003، اعتمدت مفوضية الاتحاد الأفريقي خطة استراتيجية للفترة 2004-2007، على أساسها تم إعداد برنامج لتنمية البنية التحتية سمي

14- بناء عليه، اتخذ الوزراء الأفريقيون المسؤولون عن تنمية النقل خطوات لتسريع إيقاع تنمية هذا القطاع؛ وفي هذا الإطار قاموا بعقد مؤتمرات عامة ومحددة الوسائط لبحث القضايا التي تؤثر مباشرة على مختلف وسائط النقل. وقد بحث المؤتمر الأول للاتحاد الأفريقي للوزراء المسؤولين عن النقل والبنية التحتية (أديس أبابا، 2005) الدور المهم للنقل في التخفيف من حدة الفقر وتحقيق الأهداف الإنمائية للألفية. وفي ختام المؤتمر اعتمد الوزراء غايات ومؤشرات محددة والتزموا بتنفيذ الأهداف والاستراتيجيات المتفق عليها من أجل تحقيق هذا الغرض.

15- ثم عقدت على التوالي مؤتمرات وزارية حول: السكك الحديدية (برازافيل، 2006)، النقل الجوي (صان سيتي، 2005؛ ليرفيل، 2006؛ وأديس أبابا، 2007)، السلامة على الطرق البرية (أكرا، 2007)، النقل البري (دربان، 2007)، النقل البحري (أبوجا، 2007) وأخيراً، مؤتمر وزراء النقل الأفريقيين (الجزائر العاصمة، 2008). وقد أتاح هذا المؤتمر الأخير الفرصة أمام الوزراء للاتفاق على استراتيجيات وخطوط إرشادية لصياغة العديد من خطط العمل لتنمية قطاع النقل في القارة. يتناول هذا التقرير فيما يلي بإيجاز الوضع في القطاعات الفرعية والقضايا ذات الصلة.

1.2.2. الطرق البرية والنقل البري

16- يعتبر النقل البري أكثر وسائط النقل انتشاراً في أفريقيا إذ يمثل 80-90% من جميع حركات الشحن ونقل الركاب بين مناطق الإنتاج الاقتصادي والأسواق الداخلية والدولية. وفيما يتعلق بالقضايا الخاصة بهذا القطاع الفرعي فقد تم دراستها دراسة شاملة من جانب المؤتمر الأول للوزراء

الطرق الأفريقية العامة العابرة وحلقات الربط المفقودة

17- تم تحديد شبكة الطرق الأفريقية العامة العابرة في أوائل السبعينيات كشبكة طرق عامة صالحة للعمل في جميع الأجواء فضلاً عن جودتها لتوفير حلقات الربط المباشرة بين جميع العواصم الأفريقية والمناطق الرئيسية للإنتاج الاقتصادي من أجل تعزيز التكامل بين الشعوب والاقتصادات الأفريقية. وفي جميع الأحوال، تم تحديد تسعة محاور، وإنشاء هيئة للطرق العامة الأفريقية العابرة ومكتب للطرق الأفريقية العامة العابرة للإشراف على تنفيذ البرنامج وإدارته.

18- وفقاً لدراسة أجرتها في عام 2003 اللجنة الاقتصادية الأفريقية وبنك التنمية الأفريقي، فإن الوضع الراهن لشبكة الطرق العامة الأفريقية العابرة يوضح أن 25% من الشبكة لم يتم بناؤها حتى الآن بالمعايير المنفق عليها داخل وبين بعض البلدان. ولا شك أن إكمال شبكة الطرق الأفريقية العامة العابرة سوف يغير بصورة واضحة وجه القارة، ومن ثم تبرز الحاجة لإدماجها في برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا الذي يعتبر التعبير الجاري لإرادة أصحاب المصلحة الأفريقيين للتعجيل بالربط الداخلي لأفريقيا في إطار النيباد. وفيما يلي الإجراءات المقترحة اتخاذها:

الإجراءات

- تم تفويض المجموعات الاقتصادية الإقليمية بتسهيل تنفيذ الطرق العامة الأفريقية العابرة، ومن ثم يتعين تعزيزها لتنفيذ المشروعات الخاصة باستكمال حلقات الربط المفقودة.
- يتعين تعزيز مفوضية الاتحاد الأفريقي بدعم قدرتها على تنسيق، وإدارة ورصد تنفيذ مشروعات الطرق العامة الأفريقية العابرة.
- يتعين على الدول الأعضاء أن تولي أولوية قصوى للمشروعات الخاصة باستكمال حلقات الربط المفقودة للطرق العامة الأفريقية العابرة في برامج أولوياتها الوطنية.

تنمية شبكة الطرق البرية

19- على الرغم من زيادة حجم المرور ، لا تزال كثير من شبكات الطرق البرية في أفريقيا في حالة يرثى لها من ناحية البنية التحتية. ويعتبر إنشاء طرق جديدة كفيلة بتحسين إمكانية الوصول إليها وإعادة تأهيلها ورفع كفاءتها أمراً أساسياً لتوفير شبكة نقل يعول عليها وأمنة وعلى قدر عال من الكفاءة وذلك من أجل نقل الركاب وعمليات الشحن. سوف يتطلب هذا نهجاً جديدة ومبتكرة للتمويل والإدارة تجمع بين تمويل القطاع العام واستثمارات القطاع الخاص والعمليات. وفيما يلي الإجراءات المقترحة اتخاذها:

الإجراءات:

- يتعين على الحكومات وضع إطار ملائم (إيجاد بيئة ملائمة) للاستثمار الخاص في تنمية البنية التحتية للطرق البرية.
- يتعين على الحكومات زيادة الاعتمادات في موازنتها المخصصة لتنمية شبكة الطرق البرية.

صيانة الطرق البرية

20- لا تزال صيانة البنية التحتية الحالية تشكل تحدياً كبيراً. وتعتبر البنية التحتية للطرق البرية في أفريقيا بصفة عامة في حالة يرثى لها وفي معظم الأحوال، يرجع هذا إلى ضعف الصيانة والإهمال. وفي أغلب الأحيان تمر الطرق البرية في أفريقيا بحالة من تراكم الصيانة المؤجلة التي يترتب عليها تدهور سريع. ولتصحيح هذا، هناك حاجة في أغلب الأحيان إلى إعادة تأهيل مكلفة مما يضيف عبئاً إضافياً على الموارد المحدودة بالفعل، المالية والبشرية. وتشير مبادرة إدارة صيانة الطرق التي تم إطلاقها تحت البرنامج الأفريقي لسياسة النقل لأفريقيا جنوب الصحراء (SSATP) إلى نهج جديد لإدارة التصرف المجدي للطرق يتناول بوضوح مسائل الملكية، والمسؤولية، واستعادة التكاليف، والتمويل المستدام والصيانة. ولا تزال صناديق الطرق البرية التي أنشئت في إطار مبادرة إدارة صيانة الطرق تلعب دوراً هاماً في تحسين شبكة الطرق البرية في أفريقيا. وتوجد هناك (20) عشرون دولة أفريقية على الأقل من دول أفريقيا جنوب الصحراء نصفها تقريباً أعضاء في مبادرة إدارة صيانة الطرق التي أنشأت صناديق للطرق البرية استحدث معظمها إجراءات للمراجعة مستقلة وتتصف بالشفافية، وتدار هذه الصناديق بواسطة مجالس إدارة مستقلة ذاتياً. وفيما يلي الإجراءات المقترحة اتخاذها:

الإجراءات:

- استحداث وتنفيذ نظم إدارة فعالة لصيانة الطرق للتقليل إلى أدنى حد من التدهور السريع للطرق .

- يتعين على الدول الأعضاء أن تخصص الأموال الكافية للصيانة من خلال، من بين جملة أمور أخرى، إنشاء صناديق للطرق البرية وآليات أخرى للتمويل الفعال.

السلامة على الطرق البرية:

21- تعتبر أفريقيا في قمة بلدان العالم من حيث نسب حوادث المرور ومعدلات الوفيات على الطرق. ووفقاً للتقرير العالمي لعبء الأمراض، تعتبر الإصابات المرورية على الطرق البرية من بين أعلى خمسة أسباب للوفيات في الفئة العمرية 5 - 44 سنة. وتشير تقديرات التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور والإصابات على الطرق في البلدان الأفريقية إلى أنها تقترب من 2 في المائة من الناتج المحلي الإجمالي سنوياً (10 بليون دولار) بعنصر مرتفع من العملات الأجنبية لاستيراد الأدوية، وتجهيزات المستشفيات وقطع غيار السيارات وغيرها. وفي عام 2005، اعتمد الوزراء الأفريقيون المسؤولون عن النقل والبنية التحتية في الاجتماع المنعقد في أديس أبابا، إثيوبيا، إعلاناً أكدوا فيه عزمهم على تقليص حوادث الطرق بواقع النصف بحلول عام 2015. وبالتالي، اعتمد وزراء النقل والوزراء المسؤولون عن الصحة إعلاناً أكرأ خلال المؤتمر الأفريقي للسلامة على الطرق، المنعقد في أكرأ في شهر فبراير 2007، والذي تضمن خططا محددة. وفيما يلي الإجراءات المقترحة اتخاذها:

الإجراءات:

- إدراج جوانب السلامة على الطرق في تصميم وإنشاء طرق جديدة وتحديد النقاط السوداء وتصحيح على الطرق الرئيسية.
- استحداث أو تعزيز أطر هياكل لتنسيق وإدارة السلامة على الطرق.

تسهيل النقل العابر للبلدان غير الساحلية والجزرية:

22- هناك 15 بلداً غير ساحلي في أفريقيا وستة بلدان جزرية. وبالإضافة إلى المسافات الطويلة، تمر عمليات تصدير واستيراد السلع بعقبات متعددة على الطرق للوصول إلى الموانئ، مما يترتب عليه تكاليف باهظة وقدرة تنافسية منخفضة في التجارة العالمية. وتشمل مثل هذه العقبات حالات تأخير عند عبور الحدود والتخليص الجمركي فضلاً عن العقبات المعتادة وغير القانونية على الطرق. ويتعين اتخاذ إجراءات مناسبة لتسهيل النقل العابر، بما في ذلك المصادقة على الاتفاقيات الدولية الملائمة بشأن النقل العابر وتنفيذها وفقاً لما تنص عليه خطة عمل ألماتي. وفيما يلي الإجراءات المقترحة لتنفيذها.

الإجراءات:

- المصادقة على الاتفاقيات الدولية الملائمة حول النقل العابر وتنفيذها وفقاً لما تنص عليه خطة عمل ألماتي.
- تنفيذ الإدارة الرشيدة والمشاركة للنظم المشتركة لنقاط التوقف مرة واحدة على الحدود.
- إنشاء صناديق مجتمعية خاصة لدعم تنفيذ البرامج المتفق عليها في البلدان الأضعف اقتصادياً (مثل البلدان غير الساحلية الأقل نمواً) والتي لن يكون بمقدورها، بدون ذلك، تنفيذ مثل هذه المشروعات بمواردها الخاصة (مثل الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا)، كما يتعين وضع المعايير المناسبة لاستخدام مثل هذه الصناديق.

2.2.2 السكك الحديدية والنقل بالسكك الحديدية:

23- يعتبر النقل بالسكك الحديدية أفضل وسائل النقل بالنسبة للشحن الضخم لمسافات طويلة. وفي هذا الصدد، فإن النقل بالسكك الحديدية لديه إمكانات

24- وعلاوة على ذلك، تتميز شبكات السكك الحديدية الأفريقية بمقاييس مختلفة (مترية ومعيارية) كما تتميز أيضاً بعدد من المعايير والمواصفات الفنية المختلفة. وترتب على هذا عدم قدرة أفريقيا على تنمية شبكات سكك حديدية مرتبطة ببعضها وقادرة على التشغيل فيما بينها بالنسبة لمعظم أنحاء القارة.

25- على الرغم من أن هناك خطوات جاري اتخاذها من أجل الخصخصة، إلا أن حركة النقل بالسكك الحديدية كانت آخذة في التراجع لعدة عقود بسبب ضعف الإدارة، والخطوط والمعدات القديمة والمتهالكة، والمنافسة غير العادلة في مواجهة قطاع النقل البري المرن للقطاع الخاص. وقد راجعت معظم السكك الحديدية الأفريقية وضعها القانوني في إطار التحرر والتسويق، ومن ثم مهدت الطريق أمام مشاركة القطاع الخاص وتم إبرام عقود امتيازات في عدد من البلدان على الرغم من أن النتائج جمعت بين الإيجابية والسلبية.

26- عقد المؤتمر الأول للوزراء الأفريقيين المسؤولين عن شبكة النقل بالسكك الحديدية في 2006 في برازافيل، جمهورية الكونغو، تحت عنوان "من أجل نظام نقل فعال بالسكك الحديدية، في خدمة التنمية والتكامل الأفريقي". واعتمد المؤتمر إعلان وخطة عمل برازافيل حول السكك الحديدية الأفريقية. وأعقب ذلك المؤتمر المهني للسكك الحديدية حول الربط الداخلي والتشغيل المشترك واكتمال شبكات السكك الحديدية الأفريقية المنعقد في جوهانسبرج في عام 2007 والذي بحث استراتيجيات معايير مواعمة البنية التحتية، والمعدات والإجراءات التشغيلية للسكك الحديدية الأفريقية. وفيما يلي الإجراءات المقترحة اتخاذها:

الإجراءات

- ◀ قيام الحكومة بزيادة الاستثمار في برامج إصلاح، ورفع كفاءة وتمديد خطوط السكك الحديدية من أجل نقل الشحنات؛
- ◀ وضع وتنفيذ برامج لاستبدال القاطرات القديمة، والعربات ونظم المواصلات؛

3.2.2. النقل الجوي

27- لا يزال نصيب أفريقيا في النقل الجوي العالمي متواضعاً، إذ يقدر بحوالي 5.2% من حركات نقل الركاب، و3,6% تقريباً من عمليات الشحن في سنة 2004. وخلال العام نفسه، وفر القطاع 470000 فرصة عمل في القارة، مما ترتب عليه دخل يقدر بـ11.3 بليون دولار أمريكي (1.7% من الناتج المحلي الإجمالي الأفريقي).

28- تسببت عملية التحرر جنباً إلى جنب مع العولمة في إحداث تغييرات عميقة على مستوى العالم في صناعة الخطوط الجوية. وفي معرض الرد على ذلك، اعتمدت الدول الأفريقية مقرر ياموسوكرو في عام 1999 للتحرر

29- لا يزال التنفيذ الكامل لمقرر ياموسوكرو يمثل تحدياً لمعظم البلدان الأفريقية. وقد عقدت مفوضية الاتحاد الأفريقي ثلاثة مؤتمرات وزارية حول النقل الجوي منذ عام 2005، آخرها كان في أديس أبابا عام 2007 حول موضوع: "تحقيق مجال جوي واحد آمن وسالم من أجل تنمية وتكامل أفريقيا"؛ كتعبير عن رغبة حقيقية من جانب الأفريقيين في إعطاء قوة دفع جديدة لصناعة النقل الجوي في القارة. وتدارس المؤتمر أيضاً مسألة مستقبل تنفيذ مقرر ياموسوكرو واعتمد خطة عمل موحدة للنقل الجوي الأفريقي (2007-2010).

30- استكمل المؤتمر الأول للوزراء الأفريقيين للنقل المعقود في الجزائر العاصمة في أبريل 2008 خطة العمل المعتمدة في أديس أبابا. وقد تم تمديد فترة تنفيذ خطة العمل هذه إلى 2012. وبالإضافة إلى ذلك، عقد اجتماع رفيع المستوى للخطوط الجوية الأفريقية في تونس العاصمة يومي 29 و30 مايو 2006، وخرج الاجتماع بتوصيات وخطة عمل تستهدف تحسين الربط بين عواصم الدول الأفريقية. وسوف يؤدي تنفيذ كل من خطتي العمل، من بين جملة أمور أخرى، إلى زيادة الربط في القارة، وإعادة تأهيل ورفع كفاءة البنية التحتية للمطارات ومرافق الملاحة الجوية

² الحق الممنوح لشركة طيران لركوب ونزول الركاب دافعي الإيرادات في مطار البلدان غير بلدان التسجيل.

الإجراءات:

- ◀ تحسين مرافق الملاحة الجوية من قبل الدول على الأصعدة الوطنية والإقليمية؛
- ◀ التزام الدول بالمعايير الدولية للسلامة والأمن لتجنب حظر الخطوط الجوية الأفريقية عن العمل فيما وراء البحار فضلاً عن إخفاق المطارات الأفريقية في التأهل بالسلامة والأمن على المستوى العالمي؛
- ◀ التنفيذ الكامل لمقرر ياموسوكرو من جانب جميع الدول وتعزيز اللجنة الأفريقية للطيران المدني باعتبارها الوكالة المنفذة.

4.2.2. النقل البحري

الملاحة البحرية

31- توضح آخر التقديرات وفقاً لمجلة "ماريتايم ريفيو" لمنظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية لعام 2006، أن حجم البضائع التي تم شحنها وتفريغها في الموانئ الأفريقية يصل إلى ما يقرب 860 مليون طن في السنة، نصيب المرور من البلدان الواقعة في أفريقيا جنوب الصحراء يبلغ حوالي الثلث، وبالتحديد 300 مليون طن. ومن ثم، تمثل القارة حوالي نسبة 6.1% من الشحن البحري على مستوى العالم، بينما تمثل البلدان الواقعة في أفريقيا جنوب الصحراء حوالي نسبة 2.1% من الإجمالي.

32- هناك حوالي 80 ميناء/مرفأً رئيسياً في المنطقة تنتشر جميعها حول الشريط الساحلي القاري، وهناك أيضاً كثير من مرافق الموانئ المتخصصة الأخرى للصيد، والسياحة الخ... وبصفة عامة، يستغرق الرسو في الموانئ الأفريقية وقتاً طويلاً وينطبق ذلك أيضاً على ما يستغرقه أداء الحاويات من

33- كونت اتحادات المواني الإقليمية الثلاثة في أفريقيا الاتحاد الأفريقي لتعاون المواني عام 2001 للمساعدة في مواءمة أنشطة اتحادات إدارة المواني القائمة في أفريقيا. وقد استحوذت قضية أمن المواني على اهتمام خاص من جانب الدول الأعضاء في الاتحاد الأفريقي التي تملك أو تدير مواني وطنية. والتزام الخضوع للقانون الدولي لمرافق أمن السفن والمواني أجبر سلطات المواني الأفريقية على تحسين منشآتها وإجراءاتها الأمنية، بما في ذلك استخدام أجهزة الكشف على الحاويات بهدف تجنب إدراجها على القائمة السوداء باعتبارها تمثل تهديداً أمنياً للصناعة العالمية للنقل البحري.

34- انعقد المؤتمر الأول للاتحاد الأفريقي للوزراء المسؤولين عن النقل البحري في أبوجا، نيجيريا، يومي 22 و 23 فبراير 2007 متخذاً كهدف رئيسي له تحديد استراتيجية للتنشيط الفعال للنقل الجوي في أفريقيا، باعتباره عنصراً رئيسياً لسياسة أفريقية للتنمية الاجتماعية-الاقتصادية. ولقد اعتمد الوزراء إعلان وخطة عمل أبوجا حول النقل البحري في أفريقيا. وفيما يلي الإجراءات المقترحة اتخاذها:

الإجراءات

- ◀ تنمية وصيانة وسائل للمساعدة الملاحية كافية وفعالة وموثوق فيها ونشر المعلومات ذات الصلة؛
- ◀ تحديد وتنفيذ مشروعات رئيسية لتنمية البنية التحتية للمواني واقتناء تجهيزات مواني ملائمة؛
- ◀ تعزيز وتنمية خطوط الشحن الأفريقية؛

- ◀ اتحادات الشحن و" برنامج تأجير السفن"؛
- ◀ إنشاء صناديق تخصص لزيادة خطوط الشحن الأفريقية؛
- ◀ إنشاء شبكات تسويق مشتركة لوكالات ملاحية بحرية على كافة المستويات داخل أفريقيا وخارجها بهدف تمكين خطوط الملاحة البحرية الأفريقية من تحسين تنسيق جدولها وعمليات المناولة بالنسبة للبضائع؛
- ◀ إنشاء خطوط للشحن البحري الساحلي لتعزيز التجارة الأفريقية البينية وتسهيل التكامل الاقتصادي والاجتماعي للقارة؛
- ◀ إنشاء أحواض إقليمية وإقليمية فرعية لتصنيع وإصلاح الحاويات؛
- ◀ إنشاء ترسانات للسفن على المستوى القاري تكون قادرة على توفير خدمة عالية الجودة ودائمة وفعالة للصناعة البحرية؛
- ◀ تعزيز مشاركة القطاع الخاص في عمليات الموانئ.

النقل المتعدد الوسائط

35- تتمثل أهم التطورات التي حدثت في مجال النقل متعدد الوسائط في أفريقيا على مدى السنوات القليلة الماضية في إنشاء مستودعات داخلية للحاويات . وقد نما هذا النوع من المستودعات بسرعة في أفريقيا، خاصة في شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي، كمحطات نهائية لمواني داخلية سواء في البلدان الساحلية أو المحصورة في المنطقة المتاخمة لواحد أو أكثر من الموانئ البحرية. وفيما يلي الإجراءات المقترحة اتخاذها:

الإجراءات:

- ◀ إنشاء إطار تنظيمي ملائم؛
- ◀ تحسين التسهيلات وإجراءات العبور القائمة؛
- ◀ بناء وإصلاح وتحديث البنية التحتية والتجهيزات وخدمات النقل؛

◀ إنشاء مجموعات ملاحية ومنصات لوجستية.

5.2.2. النقل عبر الممرات المائية الداخلية

36- تتوفر لدي الأنهار والبحيرات القدرة على تزويد القارة بوسائل نقل تتميز بأنها غير مكلفة ومقتصدة في استهلاك الطاقة وصديقة للبيئة. وعلى الرغم من ذلك، تظل الأنهار والبحيرات أكثر وسائل الربط ضعفاً في نظام النقل رغم الإمكانيات الممتازة لاختراق البلدان المحصورة في القارة. وتقتصر الممرات المائية الداخلية الرئيسية على خمسة أنهار، هي تحديداً: نهر النيل، نهر الكونغو، نهر النيجر، نهر السنغال ونهر زامبيزي، هذا بالإضافة إلى ثلاث بحيرات: بحيرة فيكتوريا، بحيرة تتجانيقا وبحيرة ملاوي. كما توجد أيضاً بحيرات أصغر مثل بحيرة تشاد وبحيرة ناصر وبحيرة كيفو الخ... إجمالاً، هناك 29 بلداً أفريقياً، أي 54.7%، لديها شكل واحد من الممرات المائية الصالحة للملاحة أو غيرها.

37- بيد أنه على عكس المناطق الأخرى، يعتبر استخدام أفريقيا للنقل عبر المياه الداخلية غير مرض. ومن بين المعوقات الرئيسية للنقل عبر المياه الداخلية ضعف السلامة والأمن بسبب قصور الاتصالات ونظام البحث والإنقاذ، والبنية التحتية الضعيفة للموانئ في المحطات النهائية، والصعوبات الناشئة عن العوائق الموسمية التي تسببها الأعشاب المائية والتي غالباً ما تغلق طرق الممرات المائية الداخلية والمحطات النهائية، هذا بالإضافة إلى الافتقار إلى أسطول حديث يوفر خدمات نقل يعول عليها.

38- وفي هذا الصدد، تم طرح عدد من المبادرات من جانب مختلف المنظمات والمؤسسات خلال العقد الماضي لتحسين أحوال وبيئة النقل عبر المياه الداخلية. وتمثل هذه المبادرات وعياً جديداً بالإمكانيات التي يمكن أن توفرها الممرات المائية الداخلية لفتح طرق للوصول إلى المناطق الريفية. وبالقطع سوف يساعد التنفيذ الكامل في تحديد الاختناقات التي تعوق تنمية

الإجراءات:

◀ وضع خطة عمل متسقة لتنمية النقل البحري والنقل عبر الممرات المائية الداخلية للركاب والبضائع بهدف إيجاد نقل بحري آمن، وتنافسي ومستدام؛

◀ اعتماد تشريع على نمط تشريعات المنظمة البحرية الدولية من أجل تنظيم السلامة على الممرات المائية الداخلية.

6.2.2. النقل الحضري والريفي

39- بينما كان التركيز الرئيسي لاستراتيجية الاتحاد الأفريقي على الربط عبر القارة وأقاليمها المختلفة، إلا أنه لا يمكن تجاهل الحاجة إلى نقل حضري وريفي فعال. ويعتبر النقل الحضري جزءاً لا يتجزأ من الشبكة التي تربط بين البلدان. وفيما يلي الإجراءات المقترحة اتخاذها:

الإجراءات:

◀ تنمية استخدام متكامل للبر وسياسات تخطيط متكاملة للنقل في المناطق الحضرية للحد من الطلب على السفر؛

◀ تحسين النقل العام من خلال توفير خدمات وسائط نقل متعددة متكاملة؛

◀ تحسين البنية التحتية وإمكانية الحصول على وسائل النقل الآلية وغير الآلية.

3.2 تنفيذ النيباد - خطة العمل قصيرة الأجل:

40- في إطار حقبة البرنامج الخاص للمساعدة التقنية ركزت المشروعات الرائدة على تسهيل الإجراءات كما ركزت أيضاً على تنفيذ مقرر ياموسوكرو، لكن تقدم التنفيذ كان بطيئاً ويرجع ذلك أساساً إلى حالات التأخير في الإصلاح القانوني، والالتزام بمقرر ياموسوكرو، وإلى حد ما إلى المعوقات المالية. وقد واجهت مشروعات التسهيل حالات تأخير في اعتماد الإصلاحات القانونية والتنظيمية والتشغيلية كما عانت أيضاً من نقص التمويل والقدرة غير الكافية في المجموعات الاقتصادية الإقليمية فضلاً عن الجمود السياسي فيما يتعلق بالالتزام. وبالمثل لا يوجد هناك بلد يلتزم بصورة كاملة بمقرر ياموسوكرو الذي كان من المفروض اكتماله بحلول عام 2002.

41- من المتوقع أن توفر تجارب المشروعات الرائدة لنقاط الحدود المشتركة في مالابا (كينيا-أوغندا) وتشيروندو (زامبيا - زيمبابوي) دروساً مفيدة جداً بالنسبة لنقاط الحدود الأخرى المقرر إنشاؤها في أفريقيا. وبالنسبة للجانب التشغيلي، فهو ماضٍ على الطريق لكن ينبغي التعجيل بالتمويل اللازم للبنية التحتية ومواءمة الإصلاح القانوني لتحقيق الفائدة الكاملة للمشروعات الرائدة.

42- فيما يتعلق بالتحكم المركزي في الحمولة، فقد استكملت الدراسة وتم تحديد أفضل الممارسات لإعداد الكتيبات المطلوبة لاستخدامها في البلدان، بينما ينتظر التنفيذ موافقة الدول الأعضاء والإصلاحات القانونية المرتبطة بذلك.

43- كان التنسيق بين المؤسسات الإقليمية مشجعاً: فقد نسقت المجموعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا والاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا العمل في مجال تسهيل برنامج العبور على الطرق. ويعتبر هذا "أفضل

3. قطاع الطاقة

1.3 التحديات والفرص

44- يعد استخدام الطاقة أمراً حيوياً بالنسبة للأنشطة الاقتصادية والتنمية الصناعية، بل أنه أيضاً وثيق الصلة بعدد من القضايا الاجتماعية، بما في ذلك الحد من الفقر، والنمو السكاني، وتعمير المدن وإتاحة الفرص أمام المرأة. كما تلزم الطاقة لتلبية الاحتياجات الإنسانية الأساسية والتنمية الاقتصادية. وبصفة عامة، فإن المستوى المعيشي يتحسن في ظل إمكانية التجارة في الطاقة واستخدامها.

45- على الرغم من تعدد المبادرات والاستثمارات التي تحققت، تظل تنمية الطاقة في القارة متباطئة بالنسبة للنمو السكاني والاحتياجات الاجتماعية-الاقتصادية. حالياً، يتصف الوضع بالمستوى المتدني للغاية لشبكات توصيل الكهرباء، وانخفاض مستوى الاستهلاك الفردي للكهرباء، والاعتماد المفرط على مواد الوقود التقليدية خاصة في بلدان أفريقيا جنوب الصحراء واستمرار المستوى المنخفض لتبادلات الطاقة فيما بين البلدان. ومن ثم، يتمثل التحدي الذي تواجهه أفريقيا في عكس الوضع السائد من خلال الاستخدام الاقتصادي لمواردها من الطاقة بما يمكنها من أن توفر خدمات الطاقة بأسعار معتدلة للسكان ومختلف القطاعات الاقتصادية.

46- إن أفريقيا غنية بمواد الطاقة الكامنة (المساقط المائية، الفحم، الغاز، مصادر الطاقة الجديدة والمتجددة واليورانيوم)، بما يمكنها من تلبية الطلب على الطاقة. ومع ذلك هناك عدم توازن بين الموارد والاحتياجات على مستوى البلدان مما يجعل من الصعب تبرير المشروعات اقتصادياً لتعبئة رأس المال اللازم لتنميتها على المستوى الوطني. ويتوفر لدى إقليمي شمال وغرب أفريقيا الجزء الأكبر من احتياطات البترول والغاز في حين يضم إقليم الجنوب الأفريقي معظم مناجم الفحم. وتشكل الطاقة المتولدة عن المساقط المائية التي تتوفر أساساً في شرق وغرب أفريقيا وفي الجنوب الأفريقي جزءاً من موارد الطاقة الواسعة والمتجددة. بيد أن معظم موارد الطاقة توجد في تلك المناطق البعيدة عن مراكز الطلب الحالية (في شمال أفريقيا وجنوب أفريقيا أساساً)، وغالباً ما توجد في البلدان التي تعاني من ظروف اقتصادية صعبة ومن بنية تحتية غير كافية. ومن خلال التعاون تستطيع أفريقيا أن تنمي مواردها الضخمة من الطاقة اقتصادياً وأن توفر الطاقة اللازمة للتنمية الاجتماعية في القارة.

2.3 استراتيجيات ونهج تنمية قطاع الطاقة في أفريقيا

47- إن التنمية المتكاملة لموارد توليد الطاقة وتقاسمها من خلال حشد الطاقة الإقليمية سوف تعزز تنمية موارد الطاقة في القارة. وسوف يكون التركيز مبدئياً على استكمال الربط بين نظم الطاقة على الصعيد الإقليمي في المدى القصير والمتوسط. وسوف يعقب هذا اكتمال الربط الداخلي فيما بين الأقاليم عن طريق محطة جراند انجا للطاقة المائية (التي سيتم إنشاؤها في جمهورية الكونغو الديمقراطية) التي تعمل كعنصر لتكامل نظم الربط الإقليمية في المدى الطويل. ومما لاشك فيه أن اكتمال الربط بين الأقاليم سوف يعزز شبكات الربط الداخلي مع أوروبا والشرق الأوسط.

48- يعتبر خط أنابيب الغاز لغرب أفريقيا مكتملاً الآن لتوريد الغاز إلى كل من بنين، توجو وغانا. ومن المتوقع أن يتم مد خط الغاز ليغطي بلداناً أخرى في الإقليم. وقد استكملت دراسة الجدوى الخاصة بخط أنابيب الغاز العابر للصحراء (نيجيريا - الجزائر). وسوف يربط المشروع شبكات الغاز بين الشمال والجنوب، ومن ثم يمكن نيجيريا من تصدير غازها الطبيعي إلى السوق الأوروبية عن طريق الجزائر. ومن المتوقع أن يتم ضخ الغاز من الأنابيب لمد البلدان التي تقع على طول الطريق بالغاز على المدى الطويل وكذلك إمداد البلدان الأفريقية الأخرى.

49- في المتوسط، تمتص فاتورة الطاقة البترولية أكثر من نصف عائدات التصدير للبلدان غير المنتجة للبتروول في أفريقيا. ومثل هذه العملية تستنفد دخول البلدان التي هي في أمس الحاجة إليها، وهذا بدوره يولد خللاً اقتصادياً. وفي معظم الأحوال تستورد البلدان غير المنتجة للبتروول احتياجاتها البترولية من أسواق خارج القارة. ونظراً لصغر حجم البتروول المستورد فإن تكلفة شرائه على مستوى البلدان فرادى تعتبر عالية وتدعو إلى التعاون بين البلدان الأفريقية في عملية شراء واستخدام معامل التكرير بصورة متكاملة بغية الحد من تكلفة استيراد البتروول.

50- وفي الجانب الموازي يتعين وضع السياسات والاستراتيجيات الملائمة واعتمادها بموجب مشروع التسهيل. فضلاً عن ضرورة بناء القدرات المؤسسية والبشرية كجزء من مشروع بناء القدرات من أجل المساعدة في تنمية وتشغيل برامج الاستثمار.

1.2.3. تجارة البتروول والغاز وتنمية البنية التحتية

51- تعتبر أفريقيا مصدراً متنامياً رئيسياً وصافياً للبتروول والغاز الطبيعي والفحم. وتأتي الصادرات البترولية لأفريقيا أساساً من عدد قليل من البلدان (نيجيريا، الجزائر، ليبيا، أنجولا، مصر، السودان، غينيا الاستوائية،

52- إن المشكلات المرتبطة بإمدادات مشتقات البترول المحلية في أفريقيا تبدأ أساساً من المنبع كما أن أداء معامل تكرير البترول يسهم بالنصيب الأكبر في المشكلة. وبمعنى أشمل، تعتبر معظم معامل التكرير الأفريقية غير كافية وإدارتها ضعيفة فضلاً عن أنها صغيرة الحجم وتعاني من نقص اقتصادات الوفرة. ويعتبر خليط الإنتاج المكرر دون المستوى المثالي إذا ما أخذنا في الاعتبار أن هيكل طلب الإنتاج واستخدام القدرات يعتبر متدنياً بالمقاييس العالمية. وثمة تحد كبير في هذا الصدد يتمثل في كيفية الاضطلاع بهيكله الرئيسية واستثمار مطلوب في تكرير وتوزيع الإنتاج لكي تصبح الصناعة أكثر قدرة على التنافس على المستوى العالمي. إن تحديث قطاع التكرير الذي يضيف قيمة كبيرة لكمية خام البترول الضخمة المنتجة في القارة سوف يكون بمثابة الطريقة الوحيدة لتعظيم العائد من استغلال الموارد البترولية، والذي يتطلب تعاوناً إقليمياً للاستخدام المتكامل لمعامل التكرير.

53- بسبب اشتعال الغاز مشكلات بيئية عالمية وإقليمية ومحلية ويشكل تبديداً لمورد غير متجدد. وترجع هذه المشكلة إلى نقص الأسواق المحلية وغياب رؤية تسعى إلى الربط بين الأسواق الإقليمية والدولية. ونشير في هذا الصدد إلى أن 89% من الغازات المحترقة عبر أنحاء العالم توجد في البلدان النامية، ويشتمل 25% منها في أفريقيا جنوب الصحراء³. بينما

³ البنك الدولي؛ الغاز المشتعل في أفريقيا: التحديات والفرص، الحلقة التدريبية لمراجعة الأعمال الجارية للنبياد، بينوني، يناير 2002.

54- هناك سبع دول أفريقية منضمة إلى الشراكة العالمية لخفض الغاز المشتعل التي يقودها البنك الدولي وتسعي إلى تحسين فعالية الطاقة بواسطة تعزيز استخدام أفضل للغاز المهدر. هذه الدول هي: الجزائر، أنجولا، الكامبيرون، تشاد، غينيا الاستوائية، الجابون ونيجيريا. كانت نيجيريا قد التزمت بوضع نهاية للغاز المشتعل بحلول 31 ديسمبر 2008. إن هذا الإجراء، جنباً إلى جنب مع تنمية البنية التحتية لنقل الغاز نحو مراكز الاستهلاك، من شأنه أن يعزز الاستخدام المستدام للغاز. علاوة على ذلك، فإنه أخذاً في الحسبان للتأثير البيئي السلبي لانبعاثات الغاز المشتعل. فإن الربط بين الغازات المشتعلة والمعاهدات الدولية حول التغيرات المناخية من شأنه أن يسهل تعبئة التمويل من أجل استخدام الغاز المشتعل.

55- اعترافاً بأوجه النقص والقصور في الأنشطة الأساسية لقطاع البترول، دعا الإعلان المعتمد وخطة العمل المعدة أثناء المؤتمر الأول للاتحاد الأفريقي للوزراء المسؤولين عن الهيدروكربونات (البترول والغاز) المعقود في القاهرة، مصر، (11-14 ديسمبر 2006)، إلى إنشاء مرافق أفريقية

◀ وضع إطار استراتيجي للتعاون في مجالات الإمدادات البترولية الإقليمية، واستخدام معامل التكرير ومرافق التخزين والتوزيع؛

◀ وضع إطار لتنمية البنية التحتية للتمكين من الحصول على الغاز المشتعل وتوزيعه على البلدان الأفريقية؛

◀ التعجيل بإنشاء خط أنابيب الغاز العابر للصحراء (خط أنابيب الغاز نيجيريا-الجزائر) الذي سيمكن من تصدير الغاز النيجيري إلى أوروبا بل يحتمل أن يفيد كشبكة غاز أساسية لتمديد نطاق توريد الغاز إلى البلدان الأفريقية المحيطة؛

◀ التعجيل بتشغيل خط أنابيب غاز غرب أفريقيا؛

◀ التعجيل بتشغيل الصندوق الأفريقي للبتروول.

2.2.3 تنمية البنية التحتية للقطاع الفرعي للكهرباء

56- توجد في أفريقيا موارد وفيرة لتوليد الكهرباء. تشمل هذه الموارد القوى الكهربائية المائية، الفحم، البتروول، الغاز واليورانيوم وكذلك موارد جديدة ومتجددة. بيد أن القارة لم تتمكن من استغلال هذه الموارد بقدر كاف وجوهري بسبب ارتفاع تكلفة الأعمال ذات الصلة ونقص الاستثمارات.

تنمية القوى الكهربائية المائية

57- تملك أفريقيا طاقة ضخمة وغير مستخدمة من القوى الكهربائية المائية (1100 تيراوات، ساعة/سنة) يقع معظمها في أحواض أنهار الكونغو (إقليم الوسط)، والنيل (إقليم الشرق) وزامبيزي (إقليم الجنوب) والنيجر (إقليم الغرب). 7% فقط من هذه الطاقة تم تنميتها حتى الآن. ومثلما هو الحال بالنسبة للغاز المشتعل، فإن سحب المياه من الخزانات و/أو عدم استخدام الموارد المائية نظراً لنقص الطلب الكافي، يعد بمثابة تبديد لموارد طاقة منخفضة التكلفة ووفيرة.

58- جنباً إلى جنب مع تنمية محطات القوة المائية، سوف يكون لازماً إنشاء شبكات ربط لنقل وتوريد الطاقة لمراكز الطلب. ومن المنتظر استكمال شبكات الربط الإقليمي على الأمد المتوسط، بينما يتم استكمال شبكات الربط فيما بين الأقاليم على الأمد الطويل مع تنمية جراند انجا في جمهورية الكونغو الديمقراطية لكي يكون بمثابة عنصر تكامل رئيسي للأقاليم. ومن شأن إعداد برنامج للتنمية المتكاملة للموارد المائية وشبكات الربط خفض تكلفة الصفقات إلى الحد الأدنى بما يؤدي بالتالي إلى جذب الاستثمارات وتعزيز أمن الطاقة. واعترافاً بهذه الحقيقة، اعتمد المؤتمر الأول للوزراء الأفريقيين المسؤولين عن الطاقة الكهربائية (المنعقد في أديس أبابا، إثيوبيا، من 20 إلى 24 مارس 2006) إعلاناً التزم فيه الوزراء بمساندة ودعم التنمية المتكاملة للطاقة الكهربائية المائية للقارة. وتحقيقاً لهذا الغرض، قرر الوزراء إنشاء لجنة تنسيق لإعداد مشروعات التكامل الرئيسية الخاصة بالقوة الكهربائية المائية. في إطار السعي نحو تحقيق التنمية المتكاملة لموارد القوة الكهربائية المائية ومراكز تجمع الطاقة الكهربائية، تم اقتراح الإجراءات التالية:

الإجراءات

- ◀ أن تلتزم الدول بالتعاون في إعداد مشروعات القوة الكهربائية المائية وشبكات الربط المحددة في البرنامج الاستثماري للنيباد - البرنامج الخاص للمساعدة الفنية؛
- ◀ أن تقوم مفوضية الاتحاد الأفريقي -النيباد بتسهيل تعبئة الموارد المالية لتمويل مشروعات القوة الكهربائية المائية وشبكات الربط المحددة في البرنامج الاستثماري للنيباد - البرنامج الخاص للمساعدة الفنية؛
- ◀ التعجيل بإنشاء "لجنة التنسيق لتنمية مشروعات التكامل الرئيسية للقوة الكهربائية المائية". وجاري استكمال الدراسات من جانب مفوضية الاتحاد الأفريقي مع الأخذ في الحسبان التوصيات المقدمة أثناء ورشة عمل المصادقة والتي أقيمت في أديس أبابا، إثيوبيا، من 26 إلى 28 نوفمبر 2008؛
- ◀ الإسراع في ربط مراكز التجمع الإقليمية للقوة الكهربائية داخل شبكة قارية؛
- ◀ تسريع إيقاع التنمية المتكاملة للمراكز الرئيسية المحتملة للقوة الكهربائية المائية الموجودة في أربعة تجمعات في القارة: أحواض أنهار الكونغو، النيجر، زامبيزي والنيل.

محطات الفحم الكهربائية:

- 59- إن إسهام الفحم في توازن الطاقة يمثل، وسيظل يمثل، عاملاً مهماً بالنسبة للجنوب الأفريقي. علاوة على ذلك، سوف تستمر الطاقة المولدة عن الفحم في المساعدة في هذا الإقليم على موازنة عدم التأكد من منطلق الطاقة الكهربائية التي يتم الحصول عليها من المصادر المائية. بيد أنه من اللازم

محطات الطاقة النووية

60- حالياً، تتفرد جمهورية جنوب أفريقيا في القارة باستخدام الطاقة النووية في توليد الكهرباء. أضف إلى ذلك، أن هناك دولاً مثل مصر والجزائر ونيجيريا شرعت في تنفيذ برنامج لاستخدام الطاقة النووية في توليد الكهرباء. وقد بدأ بوضوح وجود عوامل ضغط، مثل الطلب المتزايد على إمدادات الكهرباء، الاحتباس الحراري والسلامة المتزايدة للتكنولوجيات النووية الجديدة، تدفع ميزان الخطر-الفائدة لصالح الطاقة النووية ومن ثم فإن العديد من البلدان الأخرى باتت تميل لأن تستخدم هذه التكنولوجيا في أنشطتها المستقبلية لتوليد الطاقة.

61- بيد يتعين قبل المضي نحو الطاقة النووية بحث درجة التعقيد والمستوى المتدني لانتشار التكنولوجيا النووية في القارة، وتكلفة التكنولوجيات النووية والمخاطر، وحتى إذا افترضنا أن الخيارات الأخرى المتاحة في القارة تلبى متطلباتها من الطاقة إلا أنه يجب على البلدان الأفريقية أن تجري تقييماً دقيقاً للمتاح من مواردها المحلية من الطاقة وبحث تأثير فترات ركود التجارة على جدوى موارد الطاقة المتاحة والملائمة لتوليد الطاقة بحجم كبير مقابل الخيار النووي. وفي الوقت ذاته، تحتاج البلدان الأفريقية لبناء القدرات المؤسسية في المجال النووي بهدف التزود بالتكنولوجيا لتنمية توليد الطاقة النووية حينما تكون مجدية. وفيما يلي الإجراء المقترح اتخاذه:

الإجراء

◀ بناء القدرات المؤسسية والبحث والتنمية في المجال النووي

مصادر الطاقة الجديدة والمتجددة

62- إن أفريقيا لديها وفرة من مصادر الطاقة الجديدة والمتجددة، لا سيما الطاقة الشمسية والطاقة المتولدة من الرياح والحرارية والتي تتطوي على مزايا بيئية. بيد أن القارة لم تتمكن من تحقيق استغلال جوهري لتلك المصادر بسبب التكلفة العالية لهذه التكنولوجيات. ولتناول هذه القضية يتطلب الأمر تعاوناً إقليمياً في صناعة وتسويق المعدات. والثابت أن تصنيع وتسويق تكنولوجيات مصادر الطاقة الجديدة والمتجددة في السياق الإقليمي سوف يفرزان اقتصادات الوفرة بما يؤدي بالتالي إلى توفير مصادر طاقة جديدة ومتجددة معتدلة الأسعار علاوة على تعزيز تنمية هذه المصادر.

63- تقدر الطاقة الحرارية في أفريقيا بـ14000 ميغاوات. وحالياً يتركز استغلال مصادر الطاقة الحرارية أساساً في كينيا التي يقدر رصيدها من هذا النوع من الطاقة بـ127 ميغاوات وهي تولد حوالي 17% من إمدادات الطاقة المحلية من مصادر الطاقة الحرارية مقابل 7 ميغاوات في إثيوبيا. الدول الأفريقية الاثنتين التي تحقق نشاطاً هاماً في مجال توليد الطاقة الكهربائية من محطات الرياح هي مصر (375 ميغاوات) والمغرب (240 ميغاوات) وتونس (120 ميغاوات) وجنوب أفريقيا (120 ميغاوات) تحت الإنشاء. والاستخدام العام للطاقة الشمسية يكون لأغراض تسخين المياه والتجفيف. ونشير في هذا المقام إلى أن توليد الطاقة من مصادر الطاقة الشمسية باستخدام الكهرباء الضوئية يتم في حدود ضيقة نظراً للتكلفة الباهظة للتكنولوجيات ذات الصلة. إلا أن مصر والمغرب في طريقهما لإنشاء محطتين في كل منهما لتوليد الطاقة الشمسية-الحرارية (150 ميغاوات) وتوليد 30 ميغاوات من الطاقة الشمسية.

64- تم عقد مؤتمر دولي حول الطاقة المتجددة في أفريقيا في داكار من 16 إلى 18 أبريل 2008، اشتركت في تنظيمه حكومة السنغال ومفوضية الاتحاد

الإجراءات

- ◀ تعزيز إنشاء مرافق لتصنيع تجهيزات ومعدات مصادر الطاقة الجديدة والمتجددة في السياق الإقليمي لضمان اعتدال تكلفة الإمدادات من الموارد؛
- ◀ إنشاء مجموعة رفيعة المستوى على المستوى الوزاري مختصة بترويج السياسة تتولى قيادة عملية تنفيذ خطة العمل المضمنة في الإعلان الصادر عن مؤتمر داکار؛
- ◀ تنفيذ إعلان وخطة عمل مؤتمر داکار.

3.2.3 الوقود الحيوي

65- أخذاً في الاعتبار أن البترول المستورد يستهلك الجزء الأكبر من إيرادات البلدان غير المنتجة للبترول من النقد الأجنبي، جددت أفريقيا اهتمامها بإيجاد وقود بديل مستدام مثل الوقود الحيوي لزيادة أمن الطاقة وتفاذي القضايا البيئية ذات الصلة. وتتمتع أفريقيا بمساحات شاسعة من الأراضي وأنماط متنوعة من مخزون الوقود الحيوي فضلاً عن المناخ المواتي لنمو محاصيل الطاقة والأيدي العاملة منخفضة التكلفة مما يوفر لها ميزة على صعيد هذه الصناعة الناشئة. وتسخير هذه الطاقة الكامنة المستخدمة للعمالة الكثيفة من شأنه توفير فرص عمل وخفض تكلفة البترول المستورد ومن ثم إخراج البلدان الأفريقية من مصيدة الفقر. ويعتبر إجمالي إنتاج الوقود الحيوي في أفريقيا صغيراً نسبياً مع قيام جنوب أفريقيا، زيمبابوي، مصر، مالاوي وجمهورية الكونغو الديمقراطية بتصدير مادة الإيثانول إلى الاتحاد الأوروبي⁴. وقد بدأت بعض البلدان الأفريقية في خلط المشتقات البترولية بمادة الإيثانول للحد من استهلاك البترول لديها.

66- حلقة دراسية حول التنمية المستدامة للوقود الإحيائي في أفريقيا: "الفرص والتحديات" في أديس أبابا، إثيوبيا، في الفترة 30 يوليو - 1 أغسطس 2007 لمناقشة إمكانات وتحديات الوقود الإحيائي. ونظم هذه الحلقة مفوضية الاتحاد الأفريقي بالتعاون مع حكومة البرازيل واليونيدو بمقر مفوضية الاتحاد الأفريقي. وتوصلت الحلقة إلى اتفاق حول التوصيات التالية: (أ) وضع سياسة تمكينية وأطر تنظيمية لتنمية الوقود الإحيائي و(ب) الالتزام بإدراج الوقود الإحيائي في الأطر العريضة ذات الصلة بالطاقة.

⁴ وثيقة مرجعية حول تنمية صناعة الوقود الإحيائي في أفريقيا: حلقة دراسية رفيعة المستوى UA/Brésil/ONUDI حول الوقود الإحيائي في أفريقيا، أديس أبابا (إثيوبيا)، 30 يوليو - 1 أغسطس 2007.

4.2.3 الحصول على خدمات للطاقة ميسورة التكلفة

67- سوف يظل الاعتماد على أنواع الوقود التقليدية حقيقة واقعة؛ فالخطأ ليس في زيادة استخدام هذه الطاقة، ولكن الخطأ يكمن في الطريقة غير المستدامة التي تدار وتستخدم بها. وفي ظل حجم استخدام وقود الخشب في أفريقيا، هناك عنصر هام واحد لمزيد من خلط الطاقة في أفريقيا بشكل ملائم يتمثل في استخدام المزيد من الكتلة الحيوية المستدامة. إن إمدادات الطاقة التجارية تسهم ليس فحسب في معالجة مشكلة استدامة الكتلة الحيوية، بل تعمل أيضاً على الحد من عبء جمع الوقود الخشبي، كما أنها توفر مزايا صحية تتمثل في انخفاض تلوث الهواء داخل المنازل وتسمح أيضاً للنساء بتوفير الوقت الذي يقضيه في جمع موارد الطاقة غير الفعالة واستثماره في كثير من المجالات الأخرى الأكثر إنتاجية مثل التعليم.

68- يبلغ متوسط الحصول على الكهرباء في أفريقيا 25% مقارنة بمتوسط معدلات تتراوح بين 70% و90% بالنسبة للمناطق النامية الأخرى في العالم، وهو ما يعكس صورة ضعف أفريقيا في هذا المجال بصفة عامة. ولقد كان متوسط الاستغلال الفردي للطاقة أقل بكثير من المعدلات العالمية؛ ومن ثم تحتاج الأهداف الهامة لجهود التكامل الإقليمي في أفريقيا إلى زيادة مستوى توليد الطاقة الكهربائية الأفريقية وكذلك زيادة الاستهلاك الفردي من الطاقة.

69- إن كهربة الريف في الكثير من البلدان الأفريقية من خلال استخدام الشبكات المتسامتة وانفراد مرافق الكهرباء بالتدخل في هذا الأمر، لا تعد أفضل أو أسرع وسيلة لتزويد العدد الأكبر من البيوت بالكهرباء. ومن الواضح أنه يتعين أن تلعب تكنولوجيات مصادر الطاقة الجديدة والمتجددة دوراً هاماً وامتزياً في القرن الحادي والعشرين في تسخير الطاقة الواسعة الجديدة والمتجددة، حيث إن توفير الطاقة النظيفة والميسورة الأسعار والمعمول

الإجراءات

- ◀ التعجيل بإنشاء الصندوق الأفريقي للكهرباء ؛
- ◀ دعم الكهرباء عبر الحدود، بالإضافة إلى الربط بين الشبكات؛
- ◀ دعم تبادل الممارسات الجيدة في إدارة موارد الكتلة الحيوية وتكنولوجيات الاستخدام النهائي الفعال.

5.2.3 فعالية الطاقة وموثوقية إمدادات الطاقة

70- في الماضي، زادت كثافة الطاقة الأفريقية التي تقاس بالاستهلاك التجاري للطاقة بالدولار من الناتج المحلي الإجمالي، في حين كان هناك انخفاض في متوسط كثافة الطاقة العالمية. وما زالت إمدادات الطاقة وفعاليات الاستخدام النهائي بمقدار الثلثين للنصف فقط مما يعتبر معادلاً لأفضل الممارسات في العالم المتقدم. وعلى ذلك، يتعين تحويل توجيه نظام وسياسات الطاقة نحو المزيد من التأكيد على فعالية الاستخدام النهائي، وكذلك على الطاقات المتجددة والتكنولوجيات ذات الانبعاثات المنخفضة. وسوف يساعد التعاون مع البلدان المتقدمة والمؤسسات الدولية فيما يتعلق

الإجراءات

- ◀ تنويع خليط الطاقة، بما في ذلك كفاية الطاقة وتعزيز وتنمية الوقود الحيوي؛
- ◀ يتعين على اللجنة الأفريقية للطاقة جمع ونشر الممارسات الجيدة حول كفاية الطاقة وموثوقية الإمدادات.

3.3 تنفيذ النيباد ، خطة العمل قصيرة الأجل:

71- الدراسات: شملت دراسات النيباد بخصوص البرنامج الخاص للمساعدة التقنية: مشروع التكامل لجراند -انجا (الطاقة المائية)، مشروع الربط الإقليمية لاستكمال مشروعات الربط المفقودة. وباستثناء دولتين، الصومال وارتريا، تعتبر دراسات الترابط لإقليم الشرق مستكملة. وفي الإقليم الغربي فإن دراسات الترابط إما مكتملة وإما في مرحلة التنفيذ. وفي منطقة الجنوب يعتبر الإعداد لدراسة الترابط المقررة (WestCor) مستكملاً باستثناء محطة توليد الكهرباء (Inga 111) التي من المقرر أن تغذي محطة الربط. وفي إقليم الوسط تم إعداد خطة رئيسية لربط البلدان الإقليمية. بيد أن هناك حاجة لإجراء دراسة جدوى عن كل عملية ترابط وذلك من أجل تدبير التمويل اللازم للمشروعات. وبالنسبة لدراسة الجدوى

72- المشروعات الطبيعية: تضمن برنامج النيباد - خطة العمل قصيرة الأجل مشروعاً واحداً للطاقة المائية، ثمانية مشروعات لترابط شبكة الطاقة، وثلاثة مشروعات للرباط خاصة بالغاز/البتترول ومشروعات طبيعية. من بين تلك المشروعات الطبيعية المقترحة للبرنامج الخاص للمساعدة التقنية للنيباد، مشروع إنشاء خط أنابيب غاز في غرب أفريقيا. وفي الوقت الحاضر تم استكمال محطتي الرباط نيجيريا - بنين، والجزائر - المغرب - أسبانيا (تقوية). أما بالنسبة لتنفيذ محطة الرباط إثيوبيا - السودان، وغانا - توجو - بنين فإنه لا يزال مستمراً. بيد أنه لم تنفذ حتى الآن مشروعات الرباط التالية: غانا - بوركينا فاسو، كوت ديفوار - مالي، الجزائر - أسبانيا. أما تنفيذ محطة الطاقة المائية ماباندا أوكوا في موزمبيق ومشروع الرباط موزمبيق - مالاوي فلم يكن بالإمكان تحقيقهما في الأساس بسبب حالات التأخير في إبرام اتفاقيات التعاون. وبالنسبة لدراسات الجدوى الخاصة بخط أنابيب البترول وخط أنابيب الغاز تونس - الجماهيرية العظمى فقد تم الانتهاء منها وتجري المباحثات مع الممولين المرتقبين من أجل تدبير التمويل اللازم لهذه المشروعات.

73- بناء القدرات ومشروعات التسهيل: سعي مشروع بناء القدرات إلى تفعيل وتقوية اللجنة الأفريقية للطاقة وبناء القدرات على مستوى المنظمات الإقليمية الفرعية لتوفير الدعم التقني لهذه المنظمات في صياغة وتنفيذ السياسات الإقليمية، وكذلك فيما يتعلق بصياغة وإعداد وتنفيذ البرامج الإقليمية. أما مشروع التسهيل فقد استهدف تعزيز التعاون فيما بين البلدان الأفريقية والشركاء في التنمية والقطاع الخاص من أجل تنمية البنية التحتية للطاقة. ومن المقرر أن يتم تنفيذ مشروعات بناء القدرات المقترحة في

4. تمويل البنية التحتية في أفريقيا: الاتجاهات والتوقعات

1.4 احتياجات تمويل البنية التحتية لأفريقيا

74- افترض تقرير للبنك الدولي صدر في 2008 تعضيذاً لدراسة تشخيصية حول البنية التحتية القطرية الأفريقية للأقطار، أن احتياجات الاستثمار سوف تزيد بمقدار مئتين لتصل إلى 40 بليون دولار سنوياً، مع تكاليف صيانة وتشغيل تتطلب أيضاً 40 بليون دولار سنوياً. ويقدر نصيب قطاعي الطاقة والنقل من رؤوس الأموال الاستثمارية بـ 23 بليون دولار و 11 بليون دولار، على التوالي، وكذلك 19 بليون دولار و 11 بليون دولار كنفقات تشغيل وصيانة.

75- وهذه المبالغ تعد مع ذلك متواضعة مقارنة بالاستثمارات المماثلة في بعض الاقتصادات الناشئة الرئيسية عبر أنحاء العالم؛ فعلى سبيل المثال، أطلقت البرازيل في عام 2007 خطة لفترة أربع سنوات بمبلغ 300 بليون دولار لتحديث الطرق ومحطات الطاقة والمواني. وبالمثل، تخطط الهند لإنفاق حوالي 500 بليون دولار على مدى السنوات الخمس القادمة.

2.4 مصادر تمويل البنية التحتية لأفريقيا

76- توجد خمسة مصادر لتمويل البنية التحتية في أفريقيا: الميزانية العادية، المساعدة الإنمائية الرسمية المقدمة من الشركاء في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي على أساس ثنائي، القروض (الميسرة وغير الميسرة) والمنح المقدمة من المؤسسات المالية الدولية والإقليمية (البنك الدولي، بنك التنمية الأفريقي، الخ...)، والقروض الرسمية من الممولين غير الأعضاء في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (بما في ذلك بنوك الصادرات والواردات في الصين والهند) والمساهمة بالأسهم من القطاع الخاص.

77- تتفاوت أهمية مختلف مصادر التمويل وفقاً لقطاع البنية التحتية المعني؛ فالتمويل الخاص يعد مصدر التمويل المهيمن في قطاع الاتصالات السلكية واللاسلكية؛ بينما تعتبر الميزانيات العامة والتي تكملها المساعدة الإنمائية الرسمية المصدر الرئيسي لتمويل النقل والمياه؛ وفيما يتعلق بقطاع الطاقة فإنه يستمد تمويله في المقام الأول من الميزانيات العامة الرسمية ومن التمويل من خارج منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، مع قدر صغير نسبياً فقط من المساعدة الإنمائية الرسمية أو التمويل الخاص.

78- تم إحراز تقدم في سد فجوة التمويل؛ فالتمويل الخارجي للبنية التحتية الأفريقية لم يتجاوز حتى عام 2002 مبلغ 4 بليون دولار أمريكي سنوياً، إلا أنه في عام 2007 تلقت الدول الأفريقية ما لا يقل عن 40 بليون دولار أمريكي كدعم مالي خارجي للبنية التحتية. وهذا المبلغ يتفق تماماً مع مبلغ الـ 40 بليون دولار أمريكي الذي ذكر في سياق تقديرات الدراسة التشخيصية للبنية التحتية القطرية الأفريقية.

1.2.4 الميزانية العامة للبنية التحتية لأفريقيا

79- تتفق معظم حكومات البلدان الواقعة جنوب الصحراء الأفريقية ما بين 6-16% من ناتجها المحلي الإجمالي سنوياً على البنية التحتية، ويستأثر قطاعا النقل والطاقة معاً بحوالي 80% من هذه النسبة في البلدان ذات الدخل المنخفض. ويعتبر الإنفاق المكثف على الطاقة بمثابة رد على أزمة الطاقة الواسعة المعترف بها في القارة.

2.2.4 المساعدة الإنمائية الرسمية

80- منذ أن اعتمدت قمة مجموعة الـ8 في كاناناسكيس (كندا) عام 2002 خطة عمل أفريقيا لمساندة النيباد، تجدد تأكيد الرغبة في بناء شراكة مع أفريقيا في جميع القمم المتتالية لمجموعة الـ8. ويجدر التنويه بأن تقرير اللجنة حول أفريقيا الصادر عام 2005 بمناسبة قمة مجموعة الـ8 المعقودة في جلوبينجيس، أوصى بوجه خاص بزيادة حجم الاستثمارات البالغة الأهمية لقطاع البنية التحتية بغية زيادة الإنتاجية، ودعم التجارة وبالتالي استدامة النمو والحد من الفقر في القارة. في هذا الصدد، أنشأت مجموعة الـ8 الحلف التعاوني الدولي لبناء شراكة استراتيجية فيما بين المانحين وأصحاب المصلحة لتسهيل تنمية البنية التحتية في أفريقيا. ورغم أن الحلف المذكور ليس وكالة التمويل، فإنه يعمل كمنبر لجذب المزيد من التمويل للمشروعات والبرامج في أفريقيا.

81- التزمت مجموعة الـ8 بزيادة الدعم المخصص للمياه والصرف الصحي وإعطائه أولوية كما طلبت من البنك الدولي وبنوك التنمية المتعددة الأطراف الأخرى إعداد إطار لاستثمارات الطاقة النظيفة لتشجيع فعالية

82- أعلنت قمة سان بيتر سبورج (2006) لمجموعة الـ8 مسانبتها لأمن الطاقة ولاعتماد خطة عمل حول أمن الطاقة العالمي. وفي أعقاب هذه القمة، انعقدت قمة مجموعة الـ8 في هيلينجندام (2007) التي أعلنت مسانبتها للتكيف مع التغيرات المناخية، وفعالية الطاقة وأمن الطاقة. أما قمة هوكايدو تويako لمجموعة الـ8 (2008) فإنها أكدت من جديد مسانبتها لتعزيز إدارة متكاملة لموارد المياه والإدارة الرشيدة للمياه.

83- تم اعتماد شراكة أفريقيا-الاتحاد الأوروبي حول الطاقة (2007) أثناء قمة أفريقيا-الاتحاد الأوروبي حول تحديات الوصول إلى الطاقة، وأمن الطاقة والتغيرات المناخية. وسوف تساند شراكة أفريقيا-الاتحاد الأوروبي حول البنية التحتية (2007) التنمية الإقليمية في أربعة مجالات ذات أولوية: النقل، الطاقة، المياه وشبكات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

84- وقد قدرت الالتزامات التي تعهد بها الحلف التعاوني الدولي وحده عام 2007 بمبلغ 12,4 بليون دولار أمريكي، بزيادة قدرها 61% مقارنة بالعام السابق. كما زادت التزامات المساعدة الإنمائية الرسمية للدول الأفريقية الواقعة جنوب الصحراء بمقدار 59%. واستمرت المؤسسات المتعددة الأطراف في الاضطلاع بدور مهيم حيث تعتبر مسؤولة عن 70% من التزامات الحلف التعاوني الدولي. وحصل قطاعا المياه والطاقة على النصيب الرئيسي من الالتزامات الجديدة، حيث زادت الالتزامات الخاصة بالمياه بنسبة 43% والطاقة 62%.

85- كما ازدادت الالتزامات الثنائية بنسبة 86%، من 1.9 بليون دولار أمريكي عام 2006 إلى 3.56 بليون دولار أمريكي في 2007. وهذه الزيادات تحققت في جزء كبير منها نتيجة الزيادة في مساهمات الولايات المتحدة

3.2.4 مؤسسات التمويل المتعددة الجنسيات

86- بلغ إجمالي قيمة الالتزامات 8.8 بليون دولار أمريكي في عام 2007 _ 71% من إجمالي التزامات الحلف التعاوني الدولي. كما التزم البنك الدولي مع المؤسسة المالية الدولية بمبلغ 3.58 بليون دولار أمريكي لصالح المنطقة. وتمثل هذه المبالغ تقريباً 40% من إجمالي قيمة التزامات الوكالات المتعددة الأطراف في 2007 و 29% من إجمالي التزامات أعضاء الحلف التعاوني الدولي. ولقد استأثر قطاعا النقل والطاقة بالنصيب الغالب من التزامات البنك الدولي بينما تركز أنشطة المؤسسة المالية الدولية حالياً على قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

87- إن زيادة عدد الصناديق المتعددة الأطراف (المؤسسة الإنمائية الدولية، صندوق التنمية الأفريقي وصندوق التنمية الأوروبي) بالموازاة لإطلاق الصندوق الاستثماري للبنية التحتية للاتحاد الأوروبي-أفريقيا في 2007 سوف يضمن استمرار الاتجاه المتصاعد للالتزامات تجاه القطاع. بيد أن هذه الخطوات المتقدمة باتت الآن مهددة بتداعيات الأزمة المالية العالمية. وعلى الرغم من هذه المساهمات مازالت توجد فجوة سنوية عامة في التمويل مقدارها حوالي 40 بليون دولار أمريكي؛ ومن ثم فمن الواضح أن هناك حاجة إلى المزيد من التمويل.

88- التزمت مجموعة بنك التنمية الأفريقي بحوالي 2 بليون دولار أمريكي، أي 23% من إجمالي التزامات الوكالات المتعددة الأطراف و17% من إجمالي التزامات الحلف التعاوني الدولي. وقد تركز جزء كبير من التزامات بنك التنمية الأفريقي، من غير المساعدة الإنمائية الرسمية، على قطاع الطاقة في البلدان الأفريقية الواقعة جنوب الصحراء.

89- التزمت المفوضية الأوروبية بتقديم ما يقرب من بليون دولار أمريكي، أي 12% من إجمالي التمويل المقدم من المؤسسات المتعددة الأطراف و9% من إجمالي التزامات الحلف التعاوني الدولي. ويجدر التنويه في هذا الصدد بأن المفوضية الأوروبية مستمرة في تقديم دعم كبير لقطاع النقل بما زاد على 900 مليون دولار أمريكي في عام 2007. كما بلغت الالتزامات المقدمة من بنك الاستثمار الأوروبي حوالي 1.2 بليون دولار أمريكي مع التركيز على قطاعي المياه والطاقة.

4.2.4 الشركاء غير الأعضاء في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي

90- اعتمدت أفريقيا بصفة تقليدية على المساعدة الإنمائية الرسمية لتلبية احتياجاتها من البنية التحتية. ولكن هناك الآن نصيباً متنامياً من تمويل البنية التحتية في أفريقيا يأتي من مصادر غير تقليدية، ومن ثم يمكن اعتباره مكماً للدعم المقدم من الدول الأعضاء في التحالف التعاوني الدولي. وهذا الاتجاه يقوده الممولون من خارج منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، ويتصدرهم الصين والهند والصناديق العربية. وبينما استمر تشغيل الصناديق العربية في أفريقيا لعشرات السنوات، فإن الصين والهند بدأتا زيادة استثمارتهما في وقت مبكر من القرن الحادي والعشرين.

91- قدرت التزامات الصين وحدها بمبلغ لا يقل على 5.2 بليون دولار أمريكي في عام 2007. ولقد اتجه الجزء الأعظم من هذه التدفقات التمويلية صوب

92- بلغت قيمة التزامات الصناديق العربية مجتمعة 2.6 بليون دولار أمريكي في عام 2007. والصناديق العربية التي تساهم بالجزء الأكبر من الدعم لمشروعات البنية التحتية الأفريقية هي البنك الإسلامي للتنمية، والمصرف العربي للتنمية الاقتصادية في أفريقيا، والصندوق الكويتي، وصندوق الأوبك للتنمية الدولية والصندوق السعودي. ويتم تنفيذ الأنشطة بوتيرة سريعة وعلى نطاق واسع عبر 36 دولة في أفريقيا، ويكرس حوالي نصف الموارد لمشروعات النقل (وعلى الأخص الطرق)، و30% منها لمشروعات الطاقة و15% لمشروعات المياه والصرف الصحي.

5.2.4 القطاع الخاص

93- تتجه مشاركة القطاع الخاص في البنية التحتية في أفريقيا نحو تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وبعض مجالات قطاع الطاقة. ففي قطاع النقل سجلت مشاركة القطاع الخاص زيادة تدريجية في عدد من مشاريع تحصيل الرسوم على الطرق. كما أن القطاع الخاص بدأ يحصل على عدد متزايد من حقوق الامتياز في مشروعات الموانئ والمطارات. وقد تمثل الهدف الذي سعت إليه العديد من البلدان في ترتيبات استخدام الشراكة بين القطاعين العام والخاص بغية الإسراع بالاستثمار في البنية التحتية وتحسين الخدمات.

94- في عام 2007، دشنت نيجيريا شركة المال الأفريقية التي من المتوقع أن تلعب دوراً هاماً، كبنك استثماري يقوده القطاع الخاص ومؤسسة تمويل إنمائية، في تعزيز استثمار القطاع الخاص في مشروعات الطاقة، والبنية

95- يعتبر إنشاء الصندوق الأفريقي لتنمية البنية التحتية الذي يديره بنك التنمية الأفريقي، بمثابة مبادرة بقيادة جنوب أفريقيا تستهدف الحصول على الموارد من أصحاب المصلحة المحتملين بما في ذلك صناديق المعاشات العامة والخاصة وشركات إدارة الأصول.

3.4 تحديات الأزمات المالية والاقتصادية العالمية:

96- من المؤكد أن الأزمة المالية الاقتصادية العالمية سوف يكون لها تداعيات على تمويل قطاع البنية التحتية في أفريقيا من جانب الشركاء في التنمية، ومن القطاع الخاص والموارد المحلية. ولقد تسببت الأزمة بالفعل في خفض قيمة العملات مما جعل الاقتراض أكثر تكلفة.

97- بينما يتوقع أن تظل المساعدة الإنمائية الرسمية على المستويات المالية، إلا أن تأثير الأزمة على أفريقيا سوف يؤدي إلى إبطاء التدفقات الرأسمالية الخاصة. ومن المحتمل أن تتأثر أيضاً التحويلات المالية من الأفريقيين في المهجر.

98- سلطت البيانات الأخيرة من المرفق الاستشاري للبنية التحتية العامة الخاصة حول مشروعات البنية التحتية الجديدة بمشاركة القطاع الخاص، الضوء على تأثير الأزمة المالية في المدى القصير. وما زالت مشروعات البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص مستمرة في الوصول إلى إقبال مالي بوتيرة أبطأ مما كان عليه الحال في عام 2007. وعلى المستوى العالمي، انخفض مستوى الاستثمار في المشروعات الجديدة في عام 2008، بحوالي 40% عن المستوى الذي كان عليه في عام 2007.

99- كيف سترد أفريقيا؟ سوف تختلف الردّ من بلد لبلد ومن قطاع لقطاع. وثمة رد محتمل سوف يتمثل في التعجيل بالتجارة والاستثمار داخل الأقاليم أما الرد الآخر فيكمن في تقليل تكلفة أداء الأعمال من خلال تحسين مناخ الاستثمار وتعزيز الأسواق المالية المحلية والإقليمية فعلى سبيل المثال، يمكن أن تقدم صناديق المعاشات رأس مال إضافياً المدى الطويل، للاستثمار المحلي. وأخيراً، يمكن للمنطقة أيضاً أن تستفيد من الإمكانيات الواسعة لصناديق الثروات السيادية وسندات البنية التحتية الناشئة وصناديق البنية التحتية.

5. القضايا الهامة والإجراءات الموصى بها:

100- أستفيد العديد من الدروس الهامة من تنفيذ البرنامج الخاص للمساعدة التقنية في الوقت الحالي والافتقار إلى إبرام اتفاقيات التعاون، كما أن التأخير في إنشاء المؤسسات المناسبة كان بمثابة عقبات رئيسية أمام تنفيذ المشروعات الإقليمية فعلى سبيل المثال، أدى التأخير في المصادقة على ميثاق اللجنة الأفريقية للطاقة لإعطائها الوضع القانوني عليها إلى إعاقة الجهود المبذولة للحصول على التمويل اللازم لتنفيذ مشروعات التسهيل في قطاع الطاقة. وبالمثل تأخر تنفيذ إعلان ياموسوكرو لنفس السبب.

101- ثانياً، تميل البلدان إلى إعطاء أهمية أكبر للمشروعات الوطنية وبالتالي تولى اهتماماً أقل للمشروعات الإقليمية في إعداد خطط التنمية لديها. وبناء عليه، غالباً ما يتلأأ تنفيذ المشروعات الإقليمية عن الإطار الزمني المتفق عليه، ثالثاً، لم تواجه حتى الآن صعوبات كبرى في حشد التمويل الضروري للمشروعات "السهلة" في البرنامج الخاص للمساعدة التقنية (الدراسات بناء القدرات ومشروعات التسهيل) وبالنسبة لمساهمات النيباد IPPF وصناديق الشركاء لإعداد المشروعات لتحقيق هذا الهدف فهي جديرة بالثناء.

102- على الجانب الآخر، كانت تعبئة الاستثمارات لتنفيذ المشروعات الطبيعية أكثر صعوبة. ويرجع هذا جزئياً إلى طبيعة الاستثمار في مشروعات البنية التحتية الإقليمية، حيث يتطلب الأمر إجراء مفاوضات مفصلة بين أصحاب المشاريع ومؤسسات التمويل وكان لإنشاء حلف التعاون الدولي بعض النتائج الإيجابية بالفعل في تعبئة الاستثمارات الهامة من مؤسسات مالية دولية وشركاء متعاونين.

103- تعرض، الدروس المشار إليها أعلاه، جنباً إلى جنب مع القضايا الاستراتيجية الأخرى ذات الصلة توطئة للنظر فيها من قبل القمة. وفيما يلي بعض الإجراءات المزمع اتخاذها بغية معالجة هذه المسألة، مع تركيز خاص على الأبعاد الإقليمية والقارية. وبالنسبة للأبعاد الوطنية، فسيتم النظر فيها فقط بقدر ما يكون لها تأثير على الأبعاد الإقليمية والقارية أو بقدر ما تتأثر بها.

104- الملكية الأفريقية والمسئولية. وفقاً لرؤية الاتحاد الأفريقي الموضحة في النيباد، تعتبر تنمية أفريقيا أولاً وأخيراً مسئولية تقع على عاتق الأفريقيين أنفسهم. وفي حالة تنمية البنية التحتية، يتعين على البلدان الأفريقية المضي في تحديد أولوياتها والاستثمار في تنميتها. وفيما يلي الإجراءات المقترحة اتخاذها:

الإجراءات:

- يتعين أن يعهد بدور التنسيق إلى مفوضية الاتحاد الأفريقي مع تفويض واضح بوضع خطة البرنامج المتفق عليه وضمان تنفيذه، ومع الرصد والتقييم الملائمين لآلية لمتابعة تنفيذ البرنامج المتفق عليه. ويجب أن يكون هذا التفويض متسقاً مع المواد ذات الصلة من القانون التأسيسي للاتحاد الأفريقي ذاته. وتوضح تجربة الاتحاد الأوروبي في تنمية شبكات الطرق الأوروبية العابرة فعالية هذا النهج.

- إدماج برنامج الأولويات المتفق عليه المحدد في خطط العمل في البرامج الوطنية للدول الأعضاء من أجل تنفيذها.
- إسهام الدول الأعضاء في مختلف المرافق المالية المنشأة من أجل تنفيذ البرامج الإقليمية (مثل النيباد - IPPF حلف التعاون الدولي) .
- إنشاء آلية للمشاورات مع المجتمع المدني حول الالتزامات الوطنية في المبادرات الإقليمية.

105- توقيت الإجراءات هو الآن: اعتمدت البلدان الأفريقية عبر السنين الكثير من البرامج والمبادرات لتنمية البنية التحتية. بيد أن التنفيذ قد شكّل كثيراً من الصعوبات. وهذا هو السبب في أن الموقف الحالي ما زال مؤلماً. وفي نفس الوقت، استطاعت البلدان الآسيوية زيادة الحصول على الطاقة الحديثة بصورة كبيرة، من أجل تنمية الطرق العامة الآسيوية العابرة، وشبكات السكك الحديدية الآسيوية العابرة خلال خمسين عاماً، في حين تعتبر موانئها تعتبر من أعظم الموانئ تنافسيةً في العالم وبالمثل، أنشأ الاتحاد الأوروبي الشبكات الأوروبية العابرة التي تربط البنية التحتية والخدمات في جميع دوله الأعضاء، فضلاً عن بناء وتنظيم أسواق الطاقة الوطنية العابرة في الاتحاد الأوروبي والمهارات الخاصة بتكنولوجيات الطاقة الجديدة المستدامة. فهل نستطيع أن نتعلم منهم سر نجاحهم؟ وفيما يلي الإجراءات المقترحة اتخاذه::

الإجراء:

يلتزم كل بلد بتنفيذ العناصر المناسبة المحددة في خطط العمل التي حددها الوزراء الأفريقيون ذو الصلة والمجموعات الاقتصادية الإقليمية المعنية، لمختلف قطاعات الطاقة والنقل خلال إطار زمني محدد ومتفق عليه.

106- تعميق التعاون والتكامل الإقليميين: تعتبر البنية التحتية وخدمات النقل والطاقة بمثابة عناصر هامة لتحقيق التعاون والتكامل الإقليميين. ويعتبر التعاون والتكامل الإقليميان عنصرين هامين لتنمية النقل والطاقة من حيث الأسواق الأكبر والمجالات الأوسع للاستثمار. وتحتاج البلدان الأفريقية إلى تعميق التعاون والتكامل الإقليميين. وفيما يلي الإجراء المقترح اتخاذه؛

الإجراء:

- مواصلة البرامج بين المجموعات الاقتصادية الإقليمية المجاورة بغية التعجيل بالتكامل القاري بقيادة الاتحاد الأفريقي.

107- تعبئة الموارد للتنمية: يشكل نقص الموارد مشكلة دائمة، تحتاج إلى التصدي لها بأسلوب جديد ومبتكر. وتعتبر المتطلبات اللازمة للبنية التحتية للطاقة والنقل هائلة. ولا يستطيع القطاع العام وحده تلبية كل هذه المتطلبات: فالمعوقات المالية تحد من الخطط العامة للاستثمار؛ دفعت التجارب الأخيرة فيما يتعلق بمشاكل الديون الحكومات الأفريقية على تقليل إنفاقها العام؛ المساعدة الإنمائية الرسمية التي تعتبر العامل المساهم الرئيسي التقليدي لاستثمار القطاع العام، انخفضت بصورة كبيرة؛ تجذب الاستثمار الأجنبي المباشر ونقل التكنولوجيا والمهارات فضلاً عن فتح أسواق للتصدير في بلدان المنشأ. ومن ثم، يتعين تعزيز الشراكة بين القطاعين العام والخاص بصورة فعالة، نظراً لأن مساهمتها تتجاوز التمويل، لكنها تشمل نقل التكنولوجيا وبناء القدرات. وفيما يلي الإجراءات المقترحة اتخاذاها:

الإجراءات:

- تعميق الأسواق المالية الإقليمية لمزيد من التعبئة الفعالة للمدخرات والتكامل المالي الإقليمي. وتوفر الأسواق المالية فرصاً لمزيد من المشاركة من جانب المستثمرين المحليين. لكن تجربة "سفاريكوم" تؤكد

- الحصول على تمويل طويل الأجل من خلال إنشاء أدوات استثمار خاصة، مثل سندات البنية التحتية، وذلك لتسخير الموارد اللازمة للاستثمار في البنية التحتية (مثل المهجر الأفريقي، صناديق الثروة المستقلة، الخ) ويشكل هذا مصدراً هاماً للتدفقات المالية على أفريقيا.
- تعزيز ترتيبات الشراكة بين القطاعين العام والخاص ليس فقط، من خلال إشراك القطاع الخاص في تمويل المشروعات وتنفيذها، بل أيضاً باعتباره صاحب مصلحة في صياغة السياسات، وتنفيذ القواعد واللوائح.
- الإجراءات المستمرة لتحسين مناخ الاستثمار في البلدان الأفريقية من أجل زيادة مشاركة القطاع الخاص عن طريق بناء إصلاحات قانونية، وتنظيمية ومؤسسية بغية إيجاد الاستقرار والقدرة على التنبؤ للذين يعملان على تسهيل الاستثمار. وليس بالضرورة أن يؤدي إجراء ترويج أفريقيا بقوة كمقصد للاستثمارات منذ تحقيقها للمناخ الصحيح للاستثمار إلى زيادة التدفقات الاستثمارية.

108- تنمية القدرات من أجل التنفيذ: تستند استراتيجية النيباد على قدرة المجموعات الاقتصادية الإقليمية على قيادة تنفيذ مشروعات البنية التحتية في مناطقها المعنية. وفي هذا الصدد، أعدت مفوضية الاتحاد الأفريقي آلية تنسيق لتنمية البنية التحتية في أفريقيا تقوم على تعزيز المبادئ المهنية، بما في ذلك تبادل الخبرات في صياغة السياسات، والاستراتيجيات والبرامج فضلاً عن تحسين تقاسم الاتصالات والمعلومات بين أصحاب المصلحة. وفيما يلي الإجراء المقترح اتخاذه.

الإجراء:

- تعزيز المجموعات الاقتصادية الإقليمية كنقاط محورية للتعاون والتكامل الإقليميين وكإطار لمواءمة السياسات، وتوسيع الأسواق وزيادة التجارة ومن ثم الاستثمارات.

6. ملاحظات ختامية

109- من الضروري أن تقوم البلدان بدراسة الفائدة المتحققة من خلال تنمية الموارد الإقليمية المتكاملة في تخطيط بنيتها التحتية الوطنية وتوليد المشاريع التعاونية. وسوف يؤدي التكامل الإقليمي المعزز إلى زيادة حجم الصندوق في أفريقيا والإسهام في جذب المستثمرين الذين يعوقهم إلى حد ما صغر حجم السوق المحلية في القارة. ولكي يتحقق البرنامج يتعين استحداث الأطر التنظيمية وأطر السياسات الضرورية ورموز الاستثمار من أجل جذب الاستثمارات.

110- سوف يتطلب الاستثمار في ظل الشراكة بين القطاع العام والخاص والدعم المالي من شركاء التنمية الدوليين من البلدان الإسهام بأموال مقابلة. وفي هذا الصدد، قد تحتاج الحكومات الأفريقية إلى إنشاء أسواق رأسمالية وطنية وإقليمية بغية جمع الأموال المماثلة المطلوبة للاستثمار.

111- تميل مشاريع البنية التحتية، لا سيما الطرق ومحطات الطاقة المائية التي تحتاج إلى فترة إعداد طويلة. ويرجع هذا إلى حد كبير إلى الطريقة الشاملة لإعداد وتنفيذ المشاريع؛ فهي تشمل تصور المشروع والدراسة السابقة لدراسة الجدوى ودراسات الجدوى لتوضح قدرة الاستمرارية للمشروع المقترح للتمويل. وبعد ضمان التمويل اللازم يشمل تنفيذ المشروع عملية طرح العطاءات من أجل توفير الخبر الاستشاري وبالتالي المتعاقد.

112- يستغرق كل نشاط مشار إليه أعلاه فترة كبيرة من الوقت؛ ومن الضروري أن تكون مراحل إعداد وبناء المشروع مداراة إدارة دقيقة لتجنب حالات التأخير. ويتعين أن تكون الوكالات المنفذة للمشروع مجهزة تجهيزاً كافياً لإدارة المشروع. وغالباً ما يترتب على حالات التأخير في تنفيذ المشاريع حالات تأخير في الحصول على الموافقة البرلمانية على التمويل، والوفاء بشروط القروض التي تفرضها مؤسسات التمويل، ونقص الأموال المناظرة وحالات تأخير في استكمال عملية البناء ذاتها. وفي حالة المشاريع الاستثمارية الكبرى يتراوح الإطار الزمني الفعلي بدءاً من التصور حتى المرحلة النهائية للتمويل حوالي عشر سنوات في المتوسط. ومن ثم، يتعين الأخذ في الاعتبار العوامل المذكورة أعلاه عند تقييم أداء برامج البنية التحتية مثل البرنامج الخاص للمساعدة التقنية التابع للنيباد.

113- منذ عام 2005 عقد وزراء النقل الأفريقيون للاتحاد الأفريقي اجتماعين عامين واجتماعات قطاعية فرعية حيث تم اعتماد خطط عمل محددة. وبالمثل، اجتمع وزراء الطاقة أيضاً واعتمدوا خطط عمل لتنمية الطاقة المستدامة. وفي وقت لاحق، أجازت القمة خطط العمل المذكورة خلال مختلف دوراتها. وستوفر القمة الآن توجيهها سياسياً لتنفيذ تلك الخطة التي سبق تقديمها من أجل كفاءة التنمية المعجلة للبنية التحتية للطاقة والنقل وخدماتها في أفريقيا حتى يتسنى تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية.

2009-02-03

Infrastructure Development in Africa: Transport and Energy

African Union

DCMP

<https://archives.au.int/handle/123456789/8662>

Downloaded from African Union Common Repository