

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية
الاجتماع المواضيعي بشأن تطوير الهياكل الأساسية للنقل
العابر كجزء من العملية التحضيرية لاستعراض منتصف
المدة لبرنامج عمل ألماتي
واغادوغو، بوركينا فاسو، ١٨-٢٠ حزيران/يونيه ٢٠٠٧

تحسين النقل العابر في شرق أفريقيا: التحديات والفرص^(١)

تقرير من إعداد إرنست فيتا إمبولي، الخبير الاستشاري لدى الأونكتاد

مساهمة في استعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماتي

(١) الآراء المعرب عنها في هذا التقرير هي آراء مؤلف التقرير ولا تعكس بالضرورة آراء أمانة الأونكتاد. ولا تنطوي التسميات المستخدمة في هذه الوثيقة ولا طريقة عرض مادتها على التعبير عن أي رأي كان من جانب أمانة الأمم المتحدة بشأن المركز القانوني لأي بلد أو إقليم أو مدينة أو منطقة أو لسلطات أي منها أو فيما يتعلق بتعيين حدودها أو تخومها.

المحتويات

الصفحة

٣	مقدمة
٤	أولاً - التطورات الأخيرة المؤثرة على النقل والهيكل الأساسية ذات الصلة
٤	ألف - توافر ممرات وطرق بديلة للنقل العابر
٥	باء - الممر الشمالي
٨	جيم - الممر الأوسط
١٠	دال - الممر الجنوبي
١٢	ثانياً - القضايا والمشاكل المؤثرة على تطوير وصيانة الهياكل الأساسية
١٢	ألف - البلدان المنخفضة الدخل
١٣	باء - الافتقار إلى التمويل اللازم للمشاريع الإقليمية
١٣	جيم - قيود حمولة محور العجلات والوزن الإجمالي للمركبات
١٣	دال - جدولة الصيانة وإجراءاتها
١٤	هاء - أثر الطقس على الهياكل الأساسية
١٤	ثالثاً - السياسات والبرامج الحكومية الرامية إلى تحسين نظم النقل العابر
١٤	ألف - التعاون في مجال النقل العابر
١٥	باء - تمويل المشاريع الإقليمية
١٦	جيم - التعاون بين القطاعين العام والخاص والاستثمار
١٦	دال - الإصلاحات المؤسسية
١٦	رابعاً - التدابير والإجراءات اللازمة لزيادة الاستخدام الفعال لنظم النقل العابر
١٦	ألف - تعزيز السلام والأمن
١٦	باء - زيادة الاستثمار لتحسين الهياكل الأساسية للنقل والمرافق ذات الصلة
١٧	جيم - تحسين تنسيق النقل المتعدد الوسائط
١٧	دال - تكريس استخدام تكنولوجيا المعلومات وتحسينه
١٧	هاء - التنفيذ الفعال للأطر التنظيمية
١٨	واو - تعزيز نظم الدعم المؤسسي
١٨	زاي - تطوير القوى العاملة
١٨	حاء - الأثر التراكمي للتدابير والخطوات الرامية إلى تحسين نظم النقل العابر واستدامتها
١٩	خريطة تحديد مواقع الممرات الشمالي والأوسط والجنوبي في شرق ووسط أفريقيا

المرفق

مقدمة

١- أحرز تقدم كبير في شرق أفريقيا في اختصار الوقت اللازم للعبور نتيجة لتحسين حالة الطرق. غير أن تكاليف النقل باستعمال الطرق بدلاً من السكك الحديدية لا تزال عالية، بسبب ضعف الهياكل الأساسية والافتقار إلى القاطرات والعربات المناسبة.

٢- ويؤكد برنامج عمل ألماني^(٢) بأن العامل الرئيسي في تحسين نظم المرور العابر هو التعاون بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. ويسلم البرنامج أيضاً بأن الدعم المالي والتقني الذي يقدمه الشركاء في التنمية عامل حاسم لأن معظم البلدان المعنية فقيرة وتعوزها الموارد اللازمة لتطوير وصيانة هياكلها الأساسية للنقل.

٣- ويتناول هذا التقرير التطورات التي حدثت في شرق أفريقيا مؤخراً في معرض تحسين نظم النقل العابر. ويشمل خمسة بلدان نامية غير ساحلية، هي إثيوبيا وبوروندي ورواندا وزامبيا وملاوي؛ وأربعة بلدان ساحلية أو بلدان مرور عابر هي جمهورية تنزانيا المتحدة، وجمهورية الكونغو الديمقراطية، والسودان، وكينيا. ومن الناحية العملية، تعتبر جمهورية الكونغو الديمقراطية بلداً غير ساحلي لأن كل تجارته مع الخارج تقريباً ينبغي أن تمر عبر موانئ البلدان المجاورة.

٤- ويركز الفصل الأول على التطورات الهامة المؤثرة على النقل والهياكل الأساسية ذات الصلة. ويرز هذا الفصل التحديات والفرص المتعلقة بجهود تعبئة الموارد، كما يبين التعاون والتآزر الناشئين بين القطاعين العام والخاص. ويركز الفصل الثاني على المسائل والمشاكل التي تؤثر تأثيراً مباشراً على تطوير وصيانة الهياكل الأساسية، مثل عدم ملائمة الموارد المحلية، والصعوبات المتعلقة بتوفير التمويل اللازم للمشاريع الإقليمية، وسرعة تدهور الطرق نتيجة للحمولات المفرطة للمركبات وتأثير عوامل الطقس، ولا سيما الفيضانات.

٥- ويعرض الفصل الثالث السياسات والبرامج الحكومية الرامية إلى تحسين نظم النقل العابر. وفي هذا السياق، يركز هذا الفصل على التعاون في مجال النقل العابر بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. ويرز أيضاً التقرير السياسات الرامية إلى تعزيز التعاون بين القطاعين العام والخاص، وزيادة الاستثمار، وتحسين خدمات النقل، والإصلاحات المؤسسية.

٦- ويتناول الفصل الرابع الآفاق المستقبلية مع عرض التدابير والخطوات اللازمة لزيادة كفاءة نظم المرور العابر. ولا غرابة في أن تولى أولوية عليا لتحسين الهياكل الأساسية للنقل والمنشآت المتصلة به. ومن الأهمية البالغة بمكان أيضاً العمل على تحسين التنسيق على صعيد النقل المتعدد الوسائط، وزيادة الاعتماد على تكنولوجيا المعلومات، وتنفيذ الأطر التنظيمية المتفق عليها تنفيذاً فعالاً، وتعزيز نظم الدعم المؤسسي.

(٢) برنامج عمل ألماني: العمل على تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية ضمن إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر خدمة للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. مرفق تقرير المؤتمر الوزاري الدولي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإمائية الدولية المعني بالتعاون في مجال النقل العابر المعقود في ألماني، كازاخستان، في ٢٨ و ٢٩ آب/أغسطس ٢٠٠٣. A/CONF.202/3.

باء - الممر الشمالي

ميناء مومباسا

١٠ - ميناء مومباسا هو بوابة الممر الشمالي. ويتناول هذا الميناء، علاوة على السلع المحلية، التجارة العابرة لعدة بلدان هي إثيوبيا، وأوغندا، وبوروندي، وجمهورية تنزانيا المتحدة، وجمهورية الكونغو الديمقراطية، ورواندا، والسودان (انظر الخريطة المرفقة).

الجدول ٢ - الممر الشمالي

من	الوجهة والمسافة (بالكيلومترات)		
مومباسا	كمبالا	كيغالي	بوجمبورا
	١ ٣٠٠	١ ٨٠٠	٢ ١٠٠

١١ - ويدير ميناء مومباسا مؤسسة حكومية هي هيئة الموانئ الكينية. وهو أكبر ميناء على الساحل الشرقي لأفريقيا، ويتضمن ٢١ مرسى ومنشآت كثيرة تشمل مخازن التبريد والمستودعات ومحطات الحاويات.

١٢ - وفي السنوات الأخيرة، واجهت هيئة الموانئ الكينية عدداً من المشاكل كان العديد منها خارجاً عن إرادتها فقد: (أ) شهدت السنوات العشر الأخيرة انخفاضاً في النمو الاقتصادي لكينيا، الأمر الذي أثر على الواردات والصادرات المحلية؛ و(ب) تأخرت حوسبة الجمارك في كينيا حتى عام ٢٠٠٥؛ و(ج) افتقر الميناء في حد ذاته إلى الأموال اللازمة للقيام باستثمارات أساسية؛ و(د) أدت قلة الاستثمار في الهياكل الأساسية للسكك الحديدية والطرق إلى تضائل الإمكانات اللازمة للشحن والتفريغ. وعرقلت هذه العوامل المؤثرة مجتمعة بشكل بالغ عمليات هيئة الموانئ الكينية وكفاءتها.

١٣ - وعلى الرغم من تلك المشاكل، استمر نشاط الميناء في الارتفاع وإن كان ذلك بوتيرة بطيئة (انظر الجدول ٣ أدناه). ومنذ عام ٢٠٠٥، تسارعت تلك الوتيرة مستفيدة من تحسن معدل النمو الاقتصادي في كينيا؛ وزيادة سرعة التخليص الجمركي بفضل اعتماد الحوسبة؛ وإنجاز مشاريع هامة في الميناء، منها على وجه الخصوص توسيع محطة الحاويات، الذي تم نتيجة الامتياز الجديد الذي منح لهيئة الموانئ الكينية الذي سمح لها باقتراض الأموال من المؤسسات المالية المحلية.

الجدول ٣ - ميناء مومباسا: أنشطة الشحن المحلي والعابر في الفترة ٢٠٠١ - ٢٠٠٥

(بالأطنان المترية)

السنة	الشحن المحلي	الشحن العابر	فئات أخرى من الشحن	المجموع	النسبة المئوية للشحن العابر	النسبة المئوية للشحن المحلي
٢٠٠١	٨ ٠٠٩ ٠٠٠	٢ ١١٧ ٠٠٠	٣٠٣ ٠٠٠	١٠ ٦٠١ ٠٠٠	٢٠	٧٧
٢٠٠٢	٨ ٠٠٩ ٠٠٠	٢ ٢١٥ ٠٠٠	٣٤٠ ٠٠٠	١٠ ٥٦٥ ٠٠٠	٢١	٧٦
٢٠٠٣	٨ ٨٧٣ ٠٠٠	٢ ٤٥٣ ٠٠٠	٦٠٥ ٠٠٠	١١ ٩٣٢ ٠٠٠	٢١	٧٤
٢٠٠٤	٩ ٦٢١ ٠٠٠	٢ ٨٩١ ٠٠٠	٤٠٩ ٠٠٠	١٢ ٩٢٢ ٠٠٠	٢٢	٧٤
٢٠٠٥	٩ ٤٤٢ ٠٠٠	٣ ٥٣٦ ٠٠٠	٣٠٣ ٠٠٠	١٣ ٢٨٢ ٠٠٠	٢٧	٧١

المصدر: هيئة الموانئ الكينية.

النقل بالسكة الحديد

١٤- يرتبط ميناء مومباسا بالمناطق الداخلية عن طريق السكك الحديدية. وكانت مؤسسة السكك الحديدية لشرق أفريقيا هي الجهة الوحيدة التي تدير الخط الرئيسي بين مومباسا - نيروبي - مالايا - كمبالا الذي يبلغ طوله ١٣٠٠ كيلومتر. وخلال الستينات، كان النقل بالسكك الحديدية هو الوسيلة الرئيسية للنقل بالنسبة لكينيا وأوغندا وجمهورية الكونغو الديمقراطية وبوروندي ورواندا. وتسبب انهيار مؤسسة السكك الحديدية لشرق أفريقيا في الثمانينات وتقسيم السكك الحديدية فيما بين مؤسسات وطنية مستقلة في تراجع مستمر لقطاع السكك الحديدية، الذي يعاني من التنسيق غير الملئم بين أجزائه وقلة الاستثمار وضعف الخدمات.

١٥- وفي إطار الجهود المبذولة لإعادة تنشيط خدمات النقل بالسكك الحديدية عبر الممر الشمالي، قامت حكومتا كينيا وأوغندا في عام ٢٠٠٦ بمنح امتياز تشغيل خط السكك الحديدية مومباسا - كامبالا لمدة ٢٥ عاماً إلى متعهد واحد، هو شركة ريفت فالي للسكك الحديدية. وتلتزم الشركة باستقطاب استثمارات هامة تبلغ حوالي ٣٠٠ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة بهدف تحقيق أهداف أداء محددة.

النقل البري

١٦- عرف النقل البري نمواً ملموساً وتحول من وضع ثانوي كقطاع لتقديم خدمات النقل الفرعية في الستينات من القرن الماضي إلى أهم وسيلة لنقل البضائع والأشخاص عبر الممر الشمالي. وتشير الأرقام المتاحة عن التجارة العابرة إلى أن سوق الشحن كان في نهاية التسعينات منقسماً بالتساوي بين النقل بالسكك الحديدية والنقل البري. لكن، بحلول عام ٢٠٠٣، ارتفعت حصة النقل البري لتبلغ نسبته ٧٤ في المائة.

١٧- ولا يُعزى النمو الكبير الذي شهده النقل البري إلى تغير بُنية التجارة في شرق أفريقيا، وإنما إلى ضعف أداء قطاع النقل بالسكك الحديدية. ومن المتوقع بالفعل أن يشاهد النقل بالسكك الحديدية ازدهاراً كبيراً بالنظر إلى نوعية التجارة في المنطقة دون الإقليمية، التي تتميز بسلعها التصديرية القليلة القيمة والكبيرة الحجم.

١٨- وأسهم عاملان رئيسيان هما التقدم التكنولوجي الذي أتاح إنتاج مركبات أكبر حجماً وأكثر سرعة للأحمال الثقيلة وتحرير خدمات النقل البري في تعزيز هذا القطاع. ويمكن لمتعهدي النقل المسجلين في أي بلد من بلدان الممر الشمالي العمل بحرية في الممر بأكمله. وقد شجعت هذه البيئة التجارية القطاع الخاص على الاستثمار، مما أدى إلى إنشاء شركات كبرى منها شركات تملك ٣٠٠ شاحنة أو أكثر. ويعرض متعهدون مثل بايوسوف (BAYUSUF)، وإس دي في ترانساني (SDV Transani)، وإنترفيرينغ (Interfering)، ومكوانو (Mukwano)، وبانالينا (Panalpina) طائفة واسعة من الخيارات والخدمات المتكاملة للمركبات.

١٩- ويعتمد مقدمو خدمات النقل على مجموعات ضغط قوية بواسطة هيئات مهنية منها رابطة متعهدي النقل في كينيا، ورابطة الشاحنات التجارية في أوغندا، ورابطة متعهدي النقل ووكلاء الشحن الروانديين.

٢٠- وأدى التزايد السريع في حجم النقل البري إلى ارتفاع في الطلب على بناء الطرق وصيانتها. وتلتزم جميع بلدان الممر الشمالي بتحسين طرق المرور العابر، لكن قدرتها على ذلك تتوقف بدرجة كبيرة على المساعدة

الخارجية المتاحة. وفي حالة كينيا، تدهورت الطرق بشكل كبير خلال التسعينات بسبب النقص في التمويل الخارجي. لكن، في نيسان/أبريل ٢٠٠٤، وافق البنك الدولي أخيراً على تخصيص مبلغ ٢٠٧ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة لمشروع تحسين النقل عبر الممر الشمالي، ويجري إنفاق ٨٠ في المائة من هذا المبلغ على الطرق. أما حالة الطرق في رواندا وأوغندا فهي ما بين جيدة ومتوسطة، في حين تتطلب شبكة الطرق في جمهورية الكونغو الديمقراطية توفير قدر كبير من الأموال لإصلاحها.

٢١- وتواجه الحكومات أيضاً مسألة الحمولة المفرطة للمركبات ذات العزم المتجدد. وفي هذا الصدد، يجري تركيب المزيد من الجسور القبابة بالممر، فضلاً عن تحديد طرائق لكفالة فعالية استخدامها.

٢٢- ويتصل تطور هام آخر ببناء طرق التفافية لتمكين حركة المرور العابر من تفادي مراكز المدن الرئيسية. وفي هذا الصدد، يجري بناء مثل هذه الطرق في نيروبي وكامبالا.

النقل الجوي

٢٣- تولي البلدان في شرق أفريقيا أهمية كبيرة للنقل الجوي. وتعتمد جميع تلك البلدان كثيراً على الشحن الجوي من حيث الأطنان/الكيلومترات. وفي كل بلد منها مطار دولي واحد على الأقل تستخدمه شركات النقل الجوي الدولية و/أو الإقليمية. وقد استقر مركز مطاري أديس أبابا ونيروبي كمحطتين محوريّتين على الصعيد الإقليمي. ولدى كينيا ثلاثة مطارات دولية هي: مطار جومو كينيااتا الدولي بنيروبي، ومطار موي الدولي بمومباسا، ومطار إلدوريت الدولي.

٢٤- وفي عام ٢٠٠٤، قامت كينيا، من أجل الحفاظ على مركزها كمحطة محورية على الصعيد الإقليمي، وفي إطار مشروعها لتحسين النقل عبر الممر الشمالي، بتخصيص ٤١ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة لرفع مستوى مرافق الطيران التابعة لها. وكان الهدف الرئيسي هو إحراز "المرتبة الأولى" في التصنيف الذي تمنحه إدارة الطيران الاتحادي بالولايات المتحدة، مما يفسح المجال لتنظيم رحلات مباشرة بين مطار جومو كينيااتا الدولي ومطارات الولايات المتحدة. ولتحقيق هذا الهدف، جرى توسيع مدرج مطار جومو كينيااتا الدولي وتحويل الرحلات الداخلية إلى مطار إمباكاسي القديم.

الاتصالات السلكية واللاسلكية

٢٥- تتسم نظم خطوط الهاتف الثابتة في شرق أفريقيا بقلتها وعدم كفاءتها. وهناك ثلاثة خطوط فقط لكل ١٠٠٠ شخص، مقابل ١١ خطاً في بلدان نامية أخرى.

٢٦- وكانت خدمات الاتصالات هدفاً للتخصيص في المنطقة دون الإقليمية. وباعت رواندا وأوغندا شبكتهما لخطوط الهاتف الثابتة، وبوروندي وكينيا بصدد اتخاذ الخطوة نفسها. وأفسحت جميع البلدان المجال للقطاع الخاص لتقديم خدمات الهاتف النقال، ويشهد هذا السوق نمواً فائقاً.

٢٧- ويؤثر منتجان تكنولوجيا هما الهاتف النقال والإنترنت تأثيراً هائلاً على النقل العابر. فقد اختصرا المسافة المؤدية إلى الأسواق وأتاحا إمكانية الوصول بسهولة إلى المعلومات المتعلقة بالأسواق وتيسير الاتصالات التجارية. وفي غياب نظم موثوقة لتتبع الشحن، يسمح الهاتف النقال لمتعهدي النقل العابر بمواصلة الاتصال بالسائقين التابعين لهم طوال رحلتهم عبر ممرات النقل. وفي شباط/فبراير ٢٠٠٧، بدأت شركات الهاتف النقال في كينيا وأوغندا وتزانيا خدمة جديدة تسمح للمشاركين في شبكاتها في شرق أفريقيا باستعمال بطاقات اشتراكهم الإلكترونية (SIM card) أثناء سفرهم للبقاء على اتصال بشبكاتهم الوطنية الأصلية.

خطوط الأنابيب

٢٨- يوجد في كينيا خط أنابيب من مصفاة للوقود في مومباسا إلى المراكز الرئيسية للنشاط الاقتصادي في نيروبي وإلدوريت وكييسومو. ويوفر خط الأنابيب حالياً ٦٠ في المائة من الطلب المحلي على المنتجات النفطية. ويُناقش حالياً مع مستثمرين محتملين من القطاع الخاص مشروع لوصول خط الأنابيب إلى كمبالا (أوغندا). وخط الأنابيب ليس وسيلة فعالة من حيث التكلفة لنقل المنتجات البترولية فحسب ولكنه يساهم في سلامة المواصلات أيضاً باستبعاد ناقلات الوقود من شبكة الطرق.

توفير الطاقة

٢٩- يزيد استهلاك الكهرباء في شرق أفريقيا بسرعة، ويواجه توليد الطاقة بالاعتماد بصورة مكثفة على الطاقة الكهرومائية صعوبات لمواكبة المستوى المطلوب. ونتيجة لتأثر جميع البلدان في شرق أفريقيا بالجفاف منذ مدة طويلة وما نجم عنه من انخفاض حاد في الإمداد بالطاقة الكهربائية، بدأت تلك البلدان في البحث عن مصادر طاقة بديلة (الطاقة الحرارية الأرضية، الغاز، النفط).

٣٠- واجتذب قطاع الطاقة عدة شركات واستثمارات كبيرة من القطاع الخاص. وتقوم شركة الكهرباء في كينيا حالياً بتوسيع نطاق استخدام الطاقة الحرارية الأرضية بالاشتراك مع القطاع الخاص. وتشتري الكهرباء المولدة بالنفط من شركة أغريكو الخاصة. وتدير شركة لاهماير الألمانية شركة إلكتروغاز شبه الحكومية في رواندا. وخصصت هيئة الكهرباء التي تملكها الدولة في أوغندا، وقسمت إلى ثلاث شركات لتوليد الكهرباء ونقلها وتوزيعها.

جيم - الممر الأوسط

ميناء دار السلام

٣١- يقوم ميناء دار السلام بدور المستودع للممر الأوسط. وعلاوة على استيعاب حركة الصادرات والواردات المحلية، يخدم الميناء التجارة العابرة لأوغندا، وبوروندي، وجمهورية الكونغو الديمقراطية، ورواندا (انظر الخريطة المرفقة).

الجدول ٤ - الممر الأوسط

من	الوجهة والمسافة (بالكيلومترات)		
دار السلام	بوجمبورا	كيغالي	كمبالا
	١ ٤٠٠	١ ٥٣٠	١ ٥٨٨

٣٢- وتقوم هيئة مرافئ تنزانيا بتشغيل محطة البضائع العامة. وأجّرت تنزانيا محطة الحاويات لمعهد من القطاع الخاص، هو شركة تنزانيا للخدمات الدولية لمخاطات الحاويات. ويتضمن الميناء ثمانية مراسي عميقة المياه للبضائع العامة، وثلاثة مراسي لسفن نقل الحاويات، بالإضافة إلى ثمانية مراسي عائمة، ومحطة للحبوب، ورصيف لناقلات النفط، وعائمات لرسو الناقلات الضخمة.

٣٣- وحتى عام ١٩٩٧، كان مدخل الميناء ضيقاً ومياهه ضحلة كما كانت به عدة منحنيات. ولم يكن الميناء صالحاً لاستقبال السفن التي يتجاوز طولها ١٩٢ متراً، وكان نشاطه مقتصرًا على ساعات النهار. وأنجز في عام ١٩٩٨ مشروع لتوسيع القناة وزيادة عمقها وتقويمها بتكلفة بلغ قدرها ٢٤ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة. ونتيجة لذلك، زاد عرض القناة وبلغ ١٤٠ متراً كما بلغ عمقه ١٠,٥ أمتار، حسب مرجع الخرائط الملاحية، وجرى تقويم المنحنيات لتمكين السفن التي يصل طولها إلى ٢٣٤ متراً من دخول الميناء. وأتاح استخدام أجهزة الملاحة الحديثة دخول السفن إلى الميناء على مدار ٢٤ ساعة، وبالتالي زاد اعتباراً من عام ٢٠٠٠ عدد السفن الكبيرة التي أصبح ميناء دار السلام ضمن مسار رحلاتها باتجاه شرق أفريقيا^(٣).

٣٤- وارتفع حجم نشاط الميناء من ٣,٨ ملايين طن في عام ٢٠٠٠ إلى ٦,٣ ملايين طن في عام ٢٠٠٥. وتراجعت نسبة الشحنات العابرة في عام ٢٠٠٥ إلى ٢٢ في المائة مقارنة مع أعلى نسبة شهدتها في عام ١٩٩٥ التي بلغت ٣٢ في المائة، وذلك بسبب تزايد المنافسة من الموانئ الأخرى وضعف الأداء الاقتصادي للدول النامية غير الساحلية التي تعتمد على ميناء دار السلام (انظر الجدول ٥).

الجدول ٥ - ميناء دار السلام، الشحنات المحلية والشحنات العابرة، ٢٠٠١-٢٠٠٥ (بالأطنان المترية)

السنة	الشحنات المحلية	الشحنات العابرة	شحنات أخرى	المجموع	النسبة المئوية للشحنات العابرة	النسبة المئوية للشحنات المحلية
٢٠٠١	٣ ٢١٠ ٤٩٩	٨٧٥ ٠٧٢	١٨٦ ٠٠٣	٤ ٢٧١ ٥٧٤	٢٠,٥	٧٥,٢
٢٠٠٢	٣ ٤٠٥ ٤٥٢	٨٤٤ ٢١٦	٢٧٤ ٨٤٠	٤ ٥٢٤ ٥٠٨	١٨,٧	٧٥,٣
٢٠٠٣	٣ ٨٥٥ ٣٠٨	٩٩٢ ٨٩٦	٣٢٢ ٢٣١	٥ ١٧٠ ٤٣٥	١٩,٢	٧٤,٦
٢٠٠٤	٤ ١٥٥ ٣٩٨	١ ٤٠٩ ٠١٩	٤٨٩ ٦٠٢	٦ ٠٥٤ ٠١٩	٢٣,٣	٦٨,٦
٢٠٠٥	٤ ٣٢٨ ٨٠٦	١ ٤١٠ ٦٣٩	٦٣٢ ٥٢٩	٦ ٣٧١ ٩٧٤	٢٢,١	٦٧,٩

المصدر: هيئة موانئ تنزانيا.

(٣) Brief on Dar es Salaam port, Tanzania Ports Authority, January 2006

النقل بالسكة الحديد

٣٥ - تقدم مؤسسة السكك الحديدية الترانزية خدمات النقل بالسكك الحديدية عبر الممر الأوسط. ويربط الخط الرئيسي البالغ طوله ٦٠٠ ٢ كيلومتر ميناء دار السلام بمينائي كيغوما وموانزا الواقعين على بحيرتين داخليتين، ويخدم هذان الميناءان بدورهما كلاً من أوغندا، وبوروندي، وجمهورية الكونغو الديمقراطية، ورواندا. لكن حالة السكة الحديدية متردية، كما أن حجم النقل عبرها قد انخفض بنسبة ٤٥ في المائة تقريباً بسبب النقص في القاطرات والعربات. وأفادت الصحف الترانزية في عام ٢٠٠٦ بتأجير مؤسسة السكك الحديدية الترانزية لشركة هندية هي رايتس كونسورسيوم. لكن تبين أن الخبر سابق لأوانه. ففي آذار/مارس ٢٠٠٧، لم تكن جميع الإجراءات اللازمة للإيجار قد اكتملت نهائياً.

النقل البري

٣٦ - يجري حالياً رصف الطريق بين دار السلام وإيكاسا وما بعدها باتجاه الحدود مع بوروندي ورواندا كجزء من برنامج الطرق المتكامل لجمهورية تنزانيا المتحدة. وعند إنجاز المشروع في عام ٢٠٠٧، سيصبح هذا الطريق أقصر من الطريق البديل بين مومباسا وكيغالي بمسافة ٢٧٠ كيلومتراً. ويوفر الطريق ميزة أخرى لبوروندي ورواندا وهي العبور من حدود واحدة فقط.

النقل الجوي

٣٧ - توجد في جمهورية تنزانيا المتحدة ثلاثة مطارات دولية هي مطارات دار السلام وكيليمنجارو وزنجبار. ويواجه البلد لتحقيق مطمحه في أن يصبح محطة محورية على الصعيد الإقليمي منافسة حادة من محطتين محورتين أكثر استقراراً هما نيروبي وأديس أبابا. ومع ذلك، أتاحت السياسات الليبرالية للبلد حيال المنافسة والنمو السريع في مجال السياحة استقطاب عدد من شركات الطيران الكبرى. وتيسر الرحلات الجوية اليومية من دار السلام إلى المطارات الإقليمية عمليات الشحن ونقل المسافرين في شرق أفريقيا.

الاتصالات السلكية واللاسلكية

٣٨ - اجتذب قطاع الاتصالات السلكية واللاسلكية اهتماماً كبيراً من جانب القطاع الخاص. وقامت جمهورية تنزانيا المتحدة ببيع ٣٥ في المائة من أسهم شركة الاتصالات السلكية واللاسلكية الترانزية إلى متعهد من القطاع الخاص هو شركة سيلتيل. ونتج عن إدارة القطاع الخاص وصول خدمات الهاتف النقال والإنترنت إلى الريف أيضاً، الذي يتزايد فيه بسرعة إقبال السكان المحليين على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، ولا تزال تلك الخدمات تشهد تقدماً ملموساً.

دال - الممر الجنوبي

ميناء دار السلام

٣٩ - يخدم هذا الميناء بالإضافة إلى ملاوي وزامبيا، الشحنات المحلية والتجارة العابرة لأوغندا وبوروندي وجمهورية الكونغو الديمقراطية ورواندا. ويرتبط الممر الجنوبي بميناء دار السلام بالسكك الحديدية والطريق البري. ويتناول مركز الشحن بملاوي، وهو مستودع مخصص للحاويات قريب من الميناء، حركة التجارة العابرة لملاوي.

الجدول ٦ - الممر الجنوبي

من	الوجهة والمسافة (بالكيلومترات)	
دار السلام	ليلونغوي	لوساكا
	٢ ١٠٠	٢ ٤٠٠

النقل بالسكة الحديد

٤٠ - تدير هيئة السكك الحديدية التزانية الزامبية (تازارا)، وهي شركة مشتركة بين تزانيا وزامبيا، السكك الحديدية التي شيدتها الصين بين دار السلام وكابيري إمبوشي في زامبيا التي يبلغ طولها ١ ٨٦٠ كيلومتراً. وتبلغ طاقة هذه السكك الحديدية طبقاً لتصميمها ٢,٥ مليون طن، لكن لا يستغل سوى ١٥ في المائة من هذه الطاقة حالياً بسبب النقص في القاطرات والعربات.

٤١ - وتقوم شركة تازارا أيضاً بنقل التجارة العابرة لملاوي إلى إمبايا. ويملك مركز الشحن بملاوي مرافق خاصة في إمبايا لاستقبال الحاويات والبضائع العامة والمواد النفطية. ويستقبل المركز نحو ٤٤ في المائة من واردات ملاوي من الوقود.

٤٢ - وثمة مناقشات جارية من أجل إعادة هيكلة هيئة السكك الحديدية المشتركة لتزانيا وزامبيا. ومن بين الخيارات الموصى بها اقتراحان يرميان إلى تخصيص الهيئة بالكامل أو إنشاء مؤسسة مشتركة بين القطاع الخاص والحكومة. ويُتوقع أن يكون حسم هذه المسألة بطيئاً لأنها تنطوي على ضرورة بناء توافق في الآراء بين الحكومات الثلاث.

النقل البري

٤٣ - يتميز الطريق الرئيسي بين ميناء دار السلام وإمبايا وما بعدها إلى الحدود مع ملاوي وزامبيا بأنه مرصوف. وحالة الطريق جيدة، باستثناء أجزاء محدودة ومتفرقة، لا سيما على امتداد منحدر إيرينغا، مما يتطلب إصلاحات عاجلة. والطرق في ملاوي وزامبيا معبدة أيضاً، لكن يحتاج أجزاء منها أيضاً إلى إصلاحات وصيانة.

النقل عن طريق المياه الداخلية

٤٤ - يتاح للشحنات المرسلة من إمبايا إلى ملاوي خياران، إما النقل البري فقط وإما الجمع بين النقل البري والنقل عبر المياه الداخلية عن طريق بحيرة ملاوي. لكن العديد من أصحاب الشحنات يفضلون خيار النقل البري فقط لتفادي التأخير الإضافي بسبب عمليات إعادة الشحن.

النقل الجوي

٤٥ - يوجد بملاوي مطاران دوليان هما ليلونغوي وشيليك (قرب بلانتير). ومن بين خطوط الطيران الأجنبية التي تسيّر رحلات من ملاوي شركة الخطوط الملكية الهولندية، وشركة طيران جنوب أفريقيا، وشركة الطيران البريطانية. وتدير شركة طيران ملاوي رحلات إقليمية.

٤٦ - ويوجد في زامبيا أربعة مطارات دولية: لوساكا، وليفينغستون، وإندولا، وموفوي. وقامت زامبيا بخصخصة خدماتها للطيران بعد تصفية شركتها الوطنية للطيران، الخطوط الجوية الزامبية، في عام ١٩٩٤.

خطوط الأنابيب

٤٧ - يسمح خط أنابيب تازاما البالغ طوله ١٠٦٥ ميلاً، الذي تملكه زامبيا (٦٦,٧ في المائة) وجمهورية تنزانيا المتحدة (٣٣,٣ في المائة) بصورة مشتركة منذ عام ١٩٦٨، بتزويد زامبيا بالنفط الخام ومنتجاته النهائية. ويتم تكرير النفط الخام في مصفاة إنديني في مدينة إندولا، زامبيا، التي تملك الحكومة الزامبية وشركة النفط الفرنسية توتال أسهمها مناصفة بينهما. وتبلغ سعة النقل لخط الأنابيب حسب تصميمه ١,١ مليون طن سنوياً، لكن لا يتجاوز حجم النفط المنقول حالياً ٦٠٠ ألف طن. وقد وافقت الحكومة على برنامج لإجراء الإصلاحات العاجلة بخط الأنابيب وتحديثه تبلغ تكلفته ٦٥ مليون دولار موزعة على ثلاث سنوات.

الاتصالات السلكية واللاسلكية

٤٨ - يتسم سوق الاتصالات السلكية واللاسلكية في ملاوي وزامبيا باتجاه مماثل لما هو سائد في بلدان شرق أفريقيا، أي التوسع السريع في قطاعي الهاتف النقال والإنترنت، والتقدم البطيء في خطوط الهاتف الثابتة. وتفوق الإنجازات المحققة في زامبيا ما تحقّق في ملاوي بالنسبة للمجالين معاً؛ ويرجع السبب في ذلك إلى مستوى النمو الاقتصادي الأفضل في زامبيا.

توفير الطاقة

٤٩ - تتوقف إمدادات الكهرباء في ملاوي على توليد الطاقة الكهرومائية. وقد افتُتحت في عام ١٩٨٩ أربع محطات كهرومائية جديدة على نهر شاير، لكن يعرقل الجفاف وتراكم الطمي بدرجة كبيرة القدرة على إنتاج الطاقة. وتركز استراتيجية البلد الآن على ربط شبكته الوطنية بمحطة الكهرباء في كابورا باسا الموجودة في بلد مجاور هو موزامبيق.

٥٠ - وتلبي زامبيا معظم احتياجاتها الكهربائية من محطاتها الكهرومائية، وهي تصدر الكهرباء على الصعيد الإقليمي. لكن، في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٥، اضطر البلد إلى وقف صادراته لانخفاض قدرته على توليد الطاقة. ويقدر أن تكلفة أعمال الإصلاح ستبلغ ٢٦٠ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة. وثمة ربط بين شبكة الكهرباء في زامبيا وشبكتي جمهورية الكونغو الديمقراطية في الشمال وزمبابوي في الجنوب. وقدم مشروع لربط شبكتي زامبيا وجمهورية تنزانيا المتحدة لتحقيق هدف بعيد الأجل هو إقامة المنظومة الموحدة لشبكات الكهرباء في الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي.

ثانياً - القضايا والمشاكل المؤثرة على تطوير وصيانة الهياكل الأساسية

ألف - البلدان المنخفضة الدخل

٥١ - تعاني بلدان شرق أفريقيا من الفقر، حيث بلغ فيها الناتج المحلي الإجمالي للفرد الواحد في المتوسط في عام ٢٠٠٤ نحو ٣٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة. ويصنفها البنك الدولي ضمن البلدان المنخفضة الدخل،

بينما تصنفها الأمم المتحدة ضمن أقل البلدان نمواً (باستثناء كينيا). وتعتمد تلك البلدان بدرجة كبيرة على الدعم المالي الخارجي لتطوير وصيانة هياكلها الأساسية في مجال النقل.

٥٢ - وأثر انخفاض المساعدة المالية الخارجية المخصصة لتطوير الهياكل الأساسية في التسعينات على قدرة بلدان شرق أفريقيا على تنفيذ أعمال التطوير والصيانة الرئيسية لمشاريع الهياكل الأساسية للنقل. ولم يقابل انخفاض المساعدة الإنمائية الرسمية المخصصة لتطوير الهياكل الأساسية للنقل استثمارات من القطاع الخاص^(٤).

باء - الافتقار إلى التمويل اللازم للمشاريع الإقليمية

٥٣ - ومن المسائل الأخرى التي تؤثر على تطوير وصيانة شبكات النقل على الصعيد الإقليمي مسألة الحصول على المعونة. ففي الظروف المثلى، يتعين توفير الأموال للشبكات أو المشاريع على الصعيد الإقليمي ولكن تُقدم المعونة، في الواقع، لكل بلد على حدة. ويسمح ذلك للبلدان المتلقية للمعونة بصيانة أجزاء الشبكات الإقليمية الموجودة في أراضيها، بينما تتردى الأجزاء الواقعة في البلدان الأخرى. ويؤثر عدم صيانة الهياكل الأساسية في أحد بلدان الممر بالقدر اللازم على البلدان الأخرى. فعلى سبيل المثال، أثر تدهور حالة الهياكل الأساسية للطرق والسكك الحديدية في كينيا، خلال التسعينات، على جميع البلدان التي تستخدم ميناء مومباسا.

جيم - قيود حمولة محور العجلات والوزن الإجمالي للمركبات

٥٤ - من الأمور المثيرة للقلق سرعة تدهور الطرق في شرق أفريقيا. وقد اعتمدت السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي النظام المتعلق بقيود حمولة محور العجلات والوزن الإجمالي للمركبات، ووافقت عليه العديد من البلدان، لكنه يختلف عن النظام الذي وضعه مؤتمر التنسيق الإنمائي للجنوب الأفريقي. وثمة مناقشات جارية لتنسيق النظامين كخطوة هامة نحو المراقبة الفعالة لمسألة الوزن الإجمالي المفرط والحمولة الزائدة للمركبات.

٥٥ - وتشير تقارير الحكومات إلى أن تركيب جسور قبان أدى إلى تحقيق نتائج إيجابية. وقد جرى تعزيز جسور قبان الثابتة بنشر جسور قبان متحركة. وفي الوقت ذاته، تجري مكافحة الممارسات الفاسدة لموظفي المراقبة في محطات جسور قبان عن طريق الرقابة الإدارية الدقيقة والحوسبة.

دال - جدولة الصيانة وإجراءاتها

٥٦ - يتطلب بناء الطرق إنفاق مبالغ مالية كبيرة. وبالتالي، ثمة حاجة إلى حماية جميع الطرق المحسنة بهدف الاستفادة منها طيلة مدة خدمتها النافعة. ويتطلب ذلك تحسين مواصفات الصيانة وتحسين استخدام الطرق وآليات لمراقبة استعمالها.

٥٧ - وكان القصد من إقامة صناديق مخصصة للطرق هو تعزيز تعبئة الموارد المحلية وإتاحة نوع من المرونة للهيئة المسؤولة عن صيانة الهياكل الأساسية فيما يتعلق بتخطيط الجدول الزمني للصيانة وتنفيذه. وقد حشد مجلس طرق

(٤) التقرير المتعلق بأقل البلدان نمواً، ٢٠٠٦، UNCTAD/LDC/2006.

كينيا، المنشأ في عام ١٩٩٩، مبلغ ٢٧٩ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة (في آذار/مارس ٢٠٠٣). وقام مجلس صندوق طرق تنزانيا (المنشأ أيضاً في عام ١٩٩٩) بحشد مبلغ ٢١٣ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة، أما وحدة تهيئة إنشاء وكالة الطرق في أوغندا فقد حشدت مبلغ ٥٩,٢ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة^(٥).

٥٨ - وتمثل الإيرادات التي تقوم الصناديق المخصصة للطرق بجمعها من مستعملي الطرق بمبالغ كبيرة غير أنها ليست كافية. وبالتالي، لا تزال ثمة حاجة إلى مخصصات من الميزانية وإلى تمويل المشاريع من مصادر خارجية.

هاء - أثر الطقس على الهياكل الأساسية

٥٩ - شهدت المنطقة في السنوات الأخيرة تغيرات قصوى في أحوال الطقس اتسمت بفترات جفاف تبعها سقوط أمطار غزيرة وفيضانات. وتسبب الجفاف في عامي ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ في انخفاض منسوب المياه في البحيرات الكبرى، مما أدى إلى تعطيل عمليات الموانئ. وتسببت الأمطار الغزيرة التي سقطت بعد ذلك في عام ٢٠٠٦ في جرف الجسور وإضعاف دعائم السكك الحديدية وتدمير أجزاء من الطرق بكاملها.

٦٠ - ويبدو أن الحكومات كانت غير مهيأة بشكل جيد للتعامل مع مثل تلك الأضرار الناجمة عن الطقس. ولما كان استمرار الطقس على هذا النمط أمراً محتملاً، فإن من اللازم أن تكون الحكومات أفضل استعداداً في المستقبل، وذلك من حيث وضع خطط للطوارئ وادخار موارد مناسبة للاضطلاع بالإصلاحات وأعمال إعادة التشغيل الطارئة.

ثالثاً - السياسات والبرامج الحكومية الرامية إلى تحسين نظم النقل العابر

ألف - التعاون في مجال النقل العابر

٦١ - لبلدان شرق أفريقيا تاريخ طويل في تعزيز التعاون في مجال النقل العابر. فهي تنتمي إلى منظمات عالمية وإقليمية ودون إقليمية، مثل الأمم المتحدة، والبنك الدولي، والاتحاد الأفريقي، وجماعة شرق أفريقيا، والسوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي، وهيئة تنسيق النقل العابر في الممر الشمالي. وتؤدي تلك المنظمات دوراً هاماً في تعزيز التعاون في مجال النقل العابر.

٦٢ - وثمة حيز واسع في المناطق دون الإقليمية لتطبيق الصكوك التالية للسوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي المتعلقة بتيسير التجارة والنقل:

- الوثيقة الموحدة للتصريح بالسلع، التي يجري الاستعاضة عنها بوثيقة عبور الجمارك البرية؛
- نظام ضمان التعهد الجمركي؛

- نظام تأمين المركبات من المسؤولية المدنية قبل الغير؛
- توحيد أوزان ومقاسات المركبات؛
- توحيد شحنات المرور العابر البري.

٦٣- تقوم هيئة تنسيق النقل العابر في الممر الشمالي بتنفيذ صكوك السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي المتعلقة بالتجارة والنقل، وذلك في مناطق الممر الشمالي. وتعمل أيضاً على إحراز تقدم فيما يتعلق بأهداف أخرى، مثل تبسيط الإجراءات الجمركية والإدارية، وتنسيق أوقات العمل في المراكز الحدودية، وتعزيز التوصل إلى توافق في الآراء بشأن المشاريع ذات الأولوية المتعلقة بتطوير وصيانة الهياكل الأساسية.

٦٤- وتضطلع جماعة شرق أفريقيا بولاية قوية فيما يتعلق بمسائل التجارة والنقل. وقد جعلت من بناء وصيانة الطرق مسألة ذات أولوية عليا. ولتحقيق هذا الهدف، أحرزت تقدماً كبيراً في مجال تنسيق الدعم الخارجي لتطوير شبكة طرق شرق أفريقيا.

٦٥- وأدرج في مشروع شبكة طرق جماعة شرق أفريقيا هدف مزدوج يتمثل في تعزيز الربط البري على صعيد شرق أفريقيا وعلى الصعيد الإقليمي على حد سواء. فالممر الممتد على خط مومباسا - ملابا - كاتونا لا يقتصر على ربط كينيا وأوغندا فحسب بل يتيح أيضاً ربط جمهورية الكونغو الديمقراطية. ويتيح الممر موانزا - موسوما - سيراري - لودوار - لوكيشوجيو ربط جمهورية تنزانيا المتحدة وكينيا فضلاً عن السودان. أما الممر توندوما - إيرينغا - دودوما - أروشا - نامانغا - مايولا فيربط جمهورية تنزانيا المتحدة وكينيا، فضلاً عن إثيوبيا.

باء - تمويل المشاريع الإقليمية

٦٦- تعتبر بلدان شرق أفريقيا أن ممرات النقل، سواء الشمالي أو الأوسط أو الجنوبي، فضلاً عن الممرات الإضافية المدرجة ضمن شبكة طرق جماعة شرق أفريقيا، تمثل مشاريع إقليمية. وقد تجنّد الشركاء في التنمية لدعم تنمية هذه الممرات، لكن التمويل لا يزال في جانب كبير منه قائماً على أساس البلد وغير مناسب.

٦٧- ولئن كان مجموع المبالغ اللازمة لتنفيذ مشروع شبكة طرق شرق أفريقيا يعادل ٣ ٧٨٦ ٠٠٠ ٠٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة، فقد أكد البنك الدولي، خلال مؤتمر إعلان التبرعات المعقود في أروشا في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٣، رصد مبلغ يتراوح بين ٤٠٠ مليون دولار و ٥٠٠ مليون دولار للمشروع على امتداد ثلاث سنوات. وسيقدم التمويل في إطار البرامج الوطنية لقطاع الطرق في الدول الشريكة. وقد أعلن الاتحاد الأوروبي عن تبرع قيمته ٣٧٥ مليون يورو يقدم على خمس سنوات، غير أن هذا المبلغ يندرج ضمن البرامج الإرشادية الوطنية لصندوق التنمية الأوروبيين الثامن والتاسع اللذين اتفق عليهما الاتحاد الأوروبي وثلاث من الدول الشريكة. وعلاوة على ذلك، كان مصرف التنمية الأفريقي هو الجهة الوحيدة التي أشارت إلى تقديم دعم مالي للمشاريع الإقليمية والعابرة للحدود^(٦).

(٦) المرجع نفسه.

جيم - التعاون بين القطاعين العام والخاص والاستثمار

٦٨- كان توفير خدمات النقل في شرق أفريقيا خاضعاً لهيمنة الشركات المملوكة للدولة ولإجراءاتها الحمائية. أما اليوم، فقد أصبح القطاع الخاص هو المسؤول عن هذه الخدمات وفتحت الحدود الوطنية أيضاً للمنافسة الحرة والعدالة. وألغيت التراخيص الوطنية للنقل العابر. وفي المقابل، أضحت سوق النقل العابر خاضعاً لنظام رخص متعهدي النقل العابر في إطار السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي. وأدى تحرير خدمات النقل إلى انتهاء عهد شركات النقل المملوكة للدولة وظهور شركات كبيرة للقطاع الخاص تقدم طائفة من خدمات النقل بالاعتماد على أساطيل من المركبات، منها الشاحنات ذات المقطورة المسطحة المناسبة لنقل الحاويات، والشاحنات المبردة، فضلاً عن معدات المستودعات والمناولة.

دال - الإصلاحات المؤسسية

٦٩- قام القطاعان العام والخاص كلاهما بتنفيذ إصلاحات مؤسسية اعتُبرت ضرورية لاضطلاعهما بأدوارهما ومسؤولياتهما المتغيرة. وأنشأت الدوائر الحكومية، مثل وزارات النقل، هيئات تنظيمية مستقلة ورصدت أموالاً مخصصة للطرق بهدف تحسين فعالية الخدمات المقدمة إلى متعهدي النقل. وأنشأ القطاع الخاص بدوره هيئات مهنية، مثل رابطات متعهدي النقل على الطرق، بهدف إيجاد أرضيات مشتركة للتمثيل والحوار مع الحكومات. وتنخرط الهيئات المهنية الوطنية في هيئات إقليمية ودون إقليمية لتمثيل مصالح أعضائها وتعزيزها. وتساعد هذه التعديلات الإصلاحية القطاعين العام والخاص على الاضطلاع بالأدوار الجديدة المنوطة بهما في المجتمع. وهي تعزز أيضاً مناخاً ملائماً من التعاون والتآزر الوثيقين بين القطاعين العام والخاص.

رابعاً - التدابير والإجراءات اللازمة لزيادة الاستخدام الفعال لنظم النقل العابر

ألف - تعزيز السلام والأمن

٧٠- تواجه العديد من البلدان في المنطقة اضطرابات داخلية. لكن أفسحت الانتخابات السلمية التي أجريت في جمهورية الكونغو الديمقراطية في عام ٢٠٠٦ ونجاح مبادرة السلام في بوروندي المجال لعهد جديد في المنطقة دون الإقليمية يسوده السلام والأمن. وتوجه البلدان التي كانت تميزها الحروب الأهلية اهتمامها الآن إلى التنمية الاقتصادية، بينما تستعيد بلدان أخرى نشاطها، مثل كينيا التي عانت من نكسة اقتصادية فرضت قيوداً عليها طوال عقد بأكمله.

٧١- يوفر الاستقرار السياسي بيئة مؤاتية للنمو الاقتصادي السريع، مما يسهم بدوره في زيادة إيرادات الحكومات وقدرتها على تنفيذ برامج لتطوير الهياكل الأساسية، كما يشجع في الوقت ذاته الشركاء في التنمية على تقديم المزيد من الدعم المالي، والقطاع الخاص على الاستثمار.

باء - زيادة الاستثمار لتحسين الهياكل الأساسية للنقل والمرافق ذات الصلة

٧٢- توجد في شرق أفريقيا خدمات النقل الأساسية والهياكل ذات الصلة من حيث وجود الموانئ البحرية والداخلية والسكك الحديدية والطرق والنقل عبر المياه الداخلية والنقل الجوي وخطوط الأنابيب. لكن يجب تحسين

الخدمات المقدمة حتى يتسنى تلبية متطلبات التجارة والنقل حالياً وفي المستقبل. ومع ذلك، ينطوي تقديم خدمات فعالة على تحديات هائلة. كما يتطلب تطوير وصيانة الهياكل الأساسية استثمارات كبيرة. وتعي الحكومات والشركاء في التنمية ذلك، لكنهما يعلمان أن موارد الحكومات تظل جد محدودة. وفي ظل هذه الظروف، يتطلب إحراز تقدم في هذا الصدد ما يلي: (أ) قيام الحكومات بتحسين إدارة المشاريع من أجل الاستفادة من الموارد بأقصى قدر ممكن؛ و(ب) زيادة الاعتمادات المخصصة في الميزانيات لتطوير وصيانة الهياكل الأساسية؛ و(ج) زيادة المساعدة الإنمائية الرسمية زيادة ملموسة، و(د) تشجيع القطاع الخاص على المشاركة في الأعباء المالية والخدمات الإدارية.

جيم - تحسين تنسيق النقل المتعدد الوسائط

٧٣- توجد في شرق أفريقيا مجموعة من المرافق اللوجستية، أي الموانئ والسكك الحديدية والطرق ومستودعات الحاويات، لكن التنسيق بينها لا يزال ضعيفاً. وعلى إثر قيام أوغندا وكينيا بتأجير شبكتهما للسكك الحديدية إلى متعهد واحد، أتيحت فرص لزيادة التنسيق بين وسائط النقل على مستوى الممر الشمالي. ومن شأن زيادة سرعة وموثوقية خدمات القطار من ميناء مومباسا إلى مستودع الحاويات في كامبالا أن يسهم ليس في تقليص تكلفة النقل فحسب بل وفي إقناع متعهدي خطوط الشحن بإصدار سندات شحن شاملة أيضاً.

دال - تكريس استخدام تكنولوجيا المعلومات وتحسينه

٧٤- أتاح بدء استخدام نظام المعلومات الجمركية، نظام سيمبا، في كينيا في عام ٢٠٠٥ سد الثغرة التي كانت موجودة وذلك بفضل جهد بُذل على مدى عقد من الزمن لحوسبة الإجراءات الجمركية في شرق أفريقيا. ولقي استخدام نظام سيمبا في ميناء مومباسا نجاحاً كبيراً حتى أن الميناء شُجّع على الإشراف على تطوير نظامين جديدين، هما نظام إدارة الواجهة البحرية والنظام المتكامل للمعلومات المرفئية. ويجري تصميم النظام الأول من أجل تيسير العمليات في الميناء، أما الثاني فيتوخى منه توفير قاعدة لجمع المعلومات وتبادلها بين مستعملي الميناء (دوائر الميناء، شركات خطوط النقل البحري، شركات الشحن والتفريغ، الجمارك، شركات النقل، وكلاء الشحن).

هاء - التنفيذ الفعال للأطر التنظيمية

٧٥- من المعروف أن الاتفاقيات الدولية والاتفاقات الإقليمية والثنائية تنطبق على البلدان التي اتخذت خطوة للتوقيع أو التصديق عليها أو الانضمام إليها. لكن لا يدرك الكافة أن التطبيق الفعال لتلك الصكوك يتطلب مزيداً من الخطوات لإدراجها ضمن الأطر القانونية الوطنية وكفالة أن يفهم موظفو المراقبة الوطنيون، مثل موظفي الجمارك أو الشرطة، اللوائح التنظيمية والوثائق والإجراءات الجديدة من أجل تطبيقها.

٧٦- وفي كثير من الأحيان، يترتب على اعتماد الصكوك الإقليمية، مثل وثائق التصريح الجمركي الموحد، صعوبات تتعلق بالتنفيذ. فمثلاً، يكتسي التقييم المسلسل بالأهمية بالنسبة للمراقبة الجمركية. وقد يسرت الحوسبة كثيراً حل هذه المشاكل وغيرها.

٧٧- وتُبذل في شرق أفريقيا جهود تستحق الإشادة لإيجاد حلول للمشاكل التقنية ذات الصلة باعتماد صكوك إقليمية جديدة، لكن يبقى الكثير مما ينبغي عمله. وثمة تحديان مقبلان يتمثلان في بدء العمل بوثيقة التصريح الموحد

بالسلع في إطار السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي، وهي وثيقة ستحل محل وثيقة عبور الجمارك الطرقيّة، وتنفيذ نظام ضمان التعهد الجمركي.

واو - تعزيز نظم الدعم المؤسسي

٧٨- قامت الحكومات، في إطار تنفيذ برامجها الإصلاحية، بتفويض بعض المهام التي كانت سابقاً من اختصاص جهات داخل وزارات النقل إلى الهيئات التنظيمية والجهات المشرفة على الصناديق المخصصة لتمويل الطرق. ويعتقد أن مهام من قبيل صيانة الطرق ومنح التراخيص وتحصيل الإيرادات يمكن إنجازها بوجه أفضل من قبل هيئات مستقلة متخصصة. لكن، من أجل بلوغ هذا الهدف، يتعين على وزارات النقل أن تحترم استقلالية هيئاتها الفرعية والتنظيمية، التي يتعين عليها بدورها أن تضطلع بمهامها بثقة وعناية.

٧٩- وأنشأ القطاع الخاص من جهته هيئات مهنية، مثل رابطات الناقلين ورابطات وكلاء التخليص والشحن، التي تسهل الحوار والتعاون والتآزر بين القطاعين العام والخاص. لكن أنشطة تلك الرابطات تظل كثيراً حكرًا على المدن الكبيرة. ولكي تعزز الهيئات المهنية قولها بأنها تمثل الأعضاء المشاركين فيها، ينبغي لها أن توسع نطاق العضوية فيها لتشمل المناطق خارج المدن الكبيرة. ويجب عليها أن تعقد اجتماعات منتظمة مع أعضائها وأن تتيح لهم خدمات تثقيفية، كتقديم المعلومات عن الأعمال التجارية وإتاحة فرص التدريب (حلقات العمل والحلقات الدراسية).

زاي - تطوير القوى العاملة

٨٠- حققت قطاعات التعليم في شرق أفريقيا خطوات هامة في السنوات الأخيرة. وأصبح التعليم الابتدائي شاملاً بينما حقق التعليم الثانوي والتعليم العالي مكاسب كبيرة أيضاً. ومع ذلك، هناك نقص كبير في تدريب المهنيين الماهرين على المستويين الإداري أو التشغيلي. وبالتالي، يلزم تحسين التعاون بين قطاعي التعليم والصناعة من أجل إدخال التعديلات اللازمة على المناهج الدراسية الرامية إلى تلبية احتياجات الأوساط التجارية.

حاء - الأثر التراكمي للتدابير والخطوات الرامية إلى تحسين نظم النقل العابر واستدامتها

٨١- تؤدي جميع التدابير والخطوات المبينة في هذا الفصل دوراً رئيسياً في زيادة فعالية استخدام نظم المرور العابر في شرق أفريقيا. فالسلام والأمن عاملان أساسيان، لكن يتطلب تطوير الهياكل الأساسية للنقل أيضاً استثمارات - ولا يقتصر ذلك على الاستثمارات الكبيرة فحسب ولكن يشمل أيضاً اتخاذ تدابير لتسهيل التجارة والنقل. وعلاوة على ذلك، ينبغي أن تتسم الجهود الرامية إلى زيادة الاستخدام الفعال لنظم النقل العابر بالاستدامة. وعلى سبيل المثال، ينبغي تخصيص موارد كافية لصيانة السكك الحديدية والطرق من أجل الاستفادة منها طيلة مدة خدمتها النافعة. وبالمثل، يلزم رفع مستوى نظم المعلومات القائمة باستمرار من أجل تلبية المتطلبات المتغيرة للتجارة والنقل، بينما ينبغي أن تظل استراتيجيات تنمية القوى العاملة قيد الاستعراض والتعديل المستمر لتوفير يد عاملة مؤهلة وذات كفاءة عالية.

المرفق

خريطة تحديد مواقع الممرات الشمالي والأوسط والجنوبي في شرق ووسط أفريقيا

