

فهرس المحتويات

تمهيد

iii

1	حان وقت العمل لإفريقيا
2	نتائج برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا: النمو من خلال الإندماج الإقليمي
4	تحديد الأولويات: مقارنة جديدة لمشكلة قديمة
5	تكاليف البرنامج: تحديد التمويل والاستثمارات
6	استراتيجية التمويل: مواجهة تحدي الاستثمار وإعداد المشروع
8	الإنجاز: تحديد الأطراف والمسؤوليات والأعمال المطلوبة
9	الطريق نحو التقدم: تبني مسؤولية إفريقيا المشتركة
12	الملحق 1. وقع قطاع الطاقة في برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا
13	الملحق 2. وقع قطاع النقل في برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا
14	الملحق 3. وقع قطاع المياه عبر الحدودية في برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا
15	الملحق 4. وقع قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا
16	الملحق 5. خطة العمل ذات الأولوية لبرنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا: جداول تخصيصية لبرامج ومشاريع القطاع

تنمية إفريقيا بالإضافة إلى مشاركة كل الأطراف الإفريقية المعنية. ونود انتهاز هذه الفرصة لتوجيه التحية إلى الجماعات الاقتصادية الإقليمية والدول الأعضاء والوكالات المختصة لمساهماتها الأساسية التي مكّنت من الوصول إلى هذه النتيجة وكذلك نحيي لجنة الخبراء على مراجعة البرنامج بكل استقلالية.

كما نودّ أيضا أن نشكر مجموعة المتبرعين الإفريقيين والدوليين وخاصة صندوق التنمية الإفريقي وصندوق التعاون الفني النيجيري ومنشأة المياه الإفريقية والصندوق الخاص لمنشآت إعداد مشروع البنية التحتية لبرنامج الشراكة الجديدة من أجل تنمية إفريقيا والاتحاد الأوربي والبنك الإسلامي للتنمية وإدارة المملكة المتحدة للتنمية الدولية على مساهماتها المالية.

سيقتضي تنفيذ برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا أنظمة تنسيق متينة وتجديد كل موارد التمويل المناسبة سواء كانت عمومية أو خاصة. يعلق برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا أهمية كبيرة على الدول الأعضاء حتى تعمل على إنجاز المشاريع والإقرار بالدور الهام للمجموعات الاقتصادية الإقليمية ووكالة التخطيط والتنسيق لبرنامج الشراكة الجديدة من أجل تنمية إفريقيا .

وندعو كل من شركاء إفريقيا في مجال التنمية والقطاع الخاص للنظر في دعم إنجاز برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا. وسيمكن هذا الدعم من إنجاز رؤية الاتحاد الإفريقي والخطة الاستراتيجية فيما يتعلق بقرارة مندمجة ورخية ومسالمة، يدفعها مواطنوها وتقف كقوة ديناميكية على الصعيد الدولي.

لقد وضع الإتحاد الإفريقي عبر المخططات الطموحة لنمو القارة الإفريقية، الاندماج والنمو الاقتصادي والاجتماعي والتعاون في المرتبة الثانية من خطته الإستراتيجية 2009-2012. ويقتضي إنجاز هذه الأهداف بنية تحتية إقليمية جيدة.

لقد انتهت مؤخرا مفاوضات الإتحاد الإفريقي بالتعاون مع لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لإفريقيا والبنك الإفريقي للتنمية ووكالة التخطيط والتنسيق لبرنامج الشراكة الجديدة من أجل تنمية إفريقيا، من وضع برنامج لتطوير البنية التحتية في إفريقيا. ستمكن هذه المبادرة بناية على برامج ومشاريع إقليمية على مستوى القارة من مواجهة النقص في البنية التحتية الذي يقف حاجزا أمام منافسة القارة الإفريقية في السوق العالمية.

ويوفر برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا إطارا عمليا لكل الأطراف الإفريقية لبنانية البنية التحتية الضرورية لاندماج أكبر في مجالات النقل والطاقة وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات وشبكات المياه عبر الحدودية للدفع بالتبادل التجاري والنمو وإنشاء مواطن الشغل. وسيغير إنجاز هذا البرنامج طريقتنا في العمل وسيتمكن من ربط إفريقيا والمساهمة في بناء الجماعة الاقتصادية الإفريقية التي نصت عليها معاهدة أبوجا في 1991. ونحن في حاجة إلى قيادة سياسية قوية لوضع هذا البرنامج الطموح قيد التنفيذ.

لقد أنجز التخطيط الإستراتيجي المعقد على المدى الطويل لبرنامج تطوير البنية التحتية الإقليمية في إفريقيا (2012-2040) بالتنسيق مع مفاوضات الإتحاد الإفريقي ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لإفريقيا والبنك الإفريقي للتنمية ووكالة التخطيط والتنسيق لبرنامج الشراكة الجديدة من أجل

السيد أيدوللي جانبي
السكرتير التنفيذي
اللجنة الاقتصادية
لإفريقيا

د. دونالد كابيروغا
الرئيس
بنك التنمية الإفريقي

د. جون بينغ
رئيس المفوضية
مفوضية الإتحاد الإفريقي

حان وقت العمل لإفريقيا

أجل تطوير إفريقيا بالإضافة إلى الخطط الرئيسية لمفوضية الاتحاد الإفريقي. ويغطي هذا البرنامج الفجوات وبنائية على الدروس السابقة، ويوفر الوزن المناسب لقيمة الملكية المحلية وضرورة التدخلات الشديدة واللينة والحاجة إلى التمويل المتنوع وأهمية استراتيجيات التنفيذ السليمة. لقد تم دعم برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا من قبل إجراء تحليلي واستشاري موسع الشيء الذي يمكنه من تقديم برنامج مشاريع معقولة وذات أولوية مقبولة تتماشى مع الأهداف الإفريقية على المدى الطويل. أي بعبارة أوضح، سيكون برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا مختلفا عن سواء من المبادرات السابقة لإندماج البنية التحتية الإقليمية حيث سينتج استثمارات فعالة.

ويفترض برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا أن معدل نسبة النمو الإقتصادي لبلدان إفريقيا سيصل إلى 6% في السنة بين 2010 و 2040 مع ازدياد في عدد السكان ومستويات مرتفعة في التعليم واستيعاب أكبر للتكنولوجيا. ويفترض هذا النمو على مدى 30 سنة إلى 2040 أن إجمالي الناتج الخام للبلدان الإفريقية سيتضاعف بنسبة ستة مرات بينما سيرتفع الدخل الفردي إلى ما يزيد عن عشرة آلاف (10,000) دولار لكل البلدان. سيتسبب هذا النمو المتواصل وهذا الرخاء في ارتفاع الطلب للبنية التحتية التي تمثل أكبر عائق للنمو المستديم في القارة. وحتى إذا تم إنجاز هذا النمو فإن حاجة إفريقيا إلى بنية تحتية واضحة جدا:

- سترتفع نسبة طلب القدرة من 590 تيروات/ساعات إلى أكثر من 3100 تيروات/ساعات في سنة 2040. أي زيادة سنوية بمعدل 6%.
- وللمحافظة على هذا النسق، فيجب أن ترتفع قدرات توليد الطاقة الموجودة من المستويات الحالية أي من 125 غيغاوات (قريبا من مستوى المملكة المتحدة) إلى 700 غيغاوات في سنة 2040.

1. تكون نسبة النمو هذه مماثلة لنسبة النمو في الهند خلال الثلاثة أحقاب الماضية. ولقد فاقت نسبة النمو في إفريقيا 5% منذ 2005.

2. حسب الإحصاءات الرئيسية لوكالة الطاقة العالمية لسنة 2009 كان الطلب في ألمانيا في سنة 2007 في حدود 590 تيروات في الساعة وكان الطلب في الصين في 2007 بحدود 3100 تيروات في الساعة.

تُحظى إفريقيا بموقع قوي على الساحة العالمية. تُعتبر قارة الفرص – هي الوجهة الناشئة والخيار الطبيعي للعديد من المستثمرين والمطورين إذ يتطلعون إلى أسواق عالية النمو بالرغم من الزوبعة الإقتصادية وأثار الأزمة والركود الماليين. وفي هذا العالم المتغير بسرعة، يجب على إفريقيا المبادرة وانتهاز فرصة هذه الظروف الناشئة التي من شأنها أن تدفع بالتبادل التجاري وبعث النمو وبعث مواطن الشغل. لكن تبقى القارة الإفريقية في الوقت الراهن غير قادرة على أخذ المبادرة أو جني ثمار مواردها. مشكلة أساسية: البنية التحتية. الحل: برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا.

لقد أقرت جمعية رؤساء الدول والحكومات الثانية عشر إعلان /AU/ Declaration Assembly (Decl.I (XII)) الذي طلب من مفوضية الاتحاد الإفريقي صياغة برنامج لتطوير البنية التحتية في إفريقيا والذي تم بعثه رسميا في كمبالا، أوغندا بتاريخ يوليو 2010. وتعزز هذه المذكرة التنفيذية نتائج هذا العمل وتعطي فكرة عن الإجراءات التي يجب أن تتخذها القارة الإفريقية للتركيز على هذه "القوة الدافعة" والوصول إلى قدراتها الكاملة - العمل بجرئة عبر الإستثمار في بنيتها التحتية. لقد عملت أهم المنظمات الإفريقية مثل مفوضية الاتحاد الإفريقي ووكالة التخطيط والتنسيق لبرنامج الشراكة الجديدة من أجل تنمية إفريقيا بالإضافة إلى بنك التنمية الإفريقي للعديد من السنوات على مواجهة النقص في قطاع البنية التحتية. بالإضافة يُشير كل من خطة عمل تطوير البنية التحتية لمجموعة العشرين (20) وكونسورسيوم البنية التحتية في إفريقيا والصندوق الإستئماني الأوربي الإفريقي المشترك للبنية التحتية وبرنامج تشخيص البنية التحتية للدولة في إفريقيا، إلى أهمية دور البنية التحتية في نمو القارة الإفريقية.

ويوفر برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا تحاليفا وأراء جديدة تُطور تحت برنامج واحد متماسك، المبادرات الإفريقية الجارية أو السابقة للبنية التحتية مثل خطة العمل على المدى القصير لبرنامج الشراكة الجديدة من أجل تطوير إفريقيا والإطار العملي الإستراتيجي على المدى المتوسط والطويل لبرنامج الشراكة الجديدة من

نتائج برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا: النمو من خلال الإدماج الإقليمي

لقد تم الإقرار بأهمية الإدماج الإقليمي لدعم النمو الإقتصادي في إفريقيا منذ وقت طويل من قبل الزعماء الأفارقة الذين طالما عبروا عن رغبتهم في بناء سوق مشتركة للسلع والخدمات. وفي هذا الصدد، فإن استراتيجية برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا تهدف إلى تمكين القارة الإفريقية من بناية هذه السوق المشتركة. من خلال تحسين إمكانية الوصول إلى شبكات مندمجة البنية التحتية الإقليمية والقارية سيتمكن برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا البلدان من إنجاز التوقعات المتعلقة بالطلب لخدمات البنية التحتية والدفع بالمنافسة بفضل:

- فعالية أكبر
- نمو أسرع
- تيسير الإدماج في الإقتصاد العالمي
- الرفع من مستوى العيش
- تحرير ودفع التبادل التجاري بين البلدان الإفريقية

إن المنافع الأساسية الحاصلة من مقارنة إدماج إقليمي لتطوير البنية التحتية تكمن في إمكانية إنشاء أسواق تنافسية واسعة عوضاً عن الأسواق الصغيرة والمعزولة وغير الفعالية - وفي تخفيض التكلفة في مختلف قطاعات الإنتاج. وبالرغم من الأرقام الجيدة في الناتج الخام للعديد من البلدان الإفريقية في السنوات الأخيرة، إلا أن عدم نجاعة شبكات البنية التحتية لا زالت تعرقل جهود الإدماج والنمو وتبدد الموارد الوطنية سواء كانت عمومية أو خاصة.

ففي قطاع الطاقة، أكثر من 20 بلدا يعاني من شبكات قدرة وطنية في مستوى دون المستوى الأدنى المطلوب من محطة توليد واحدة. ويُقر إنشاء مجموعات للقدرة بأن التعاون الإقليمي من خلال تقاسم موارد الطاقة على مستوى أوسع وبتكلفة معقولة بين البلدان، من شأنه أن يُخفف من تكلفة الكهرباء. وسيكسب المستهلك من الإدماج الشامل لأنظمة القدرة، 150% من تكلفة الإستثمار. وبالإمكان إنجاز بعض المشاريع المقترحة من برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا بتكلفة بهيضة إذا قامت البلاد الإفريقية بتخفيض عدم الفعالية.

- سيرتفع حجم النقل بنسبة 6 - 8 مرات مع ارتفاع قوي في هذه النسبة إلى حدود 14 مرة بالنسبة لبعض البلدان غير الساحلية. سيرتفع حركة المواني من 265 مليون طن في 2009 إلى أكثر من بليون (2) طن في 2040.
- وستؤدي الحاجة إلى الماء ببعض الأحواض النهرية - بما فيها أحواض النيل والنيجر وأورنج وفولطا - إلى كارثة بيئية.
- سينضاعف الطلب في قطاع تقنية الإتصالات والمعلومات بنسبة 20 قبل 2020 عند إلتحاق إفريقيا بتقنية نطاق التردد الواسع. سيرتفع الطلب من حوالي 300 غيغابت في الثانية في 2009 إلى 6000 غيغابت في الثانية في 2018. ويُمثل هذا الطلب المتزايد للبنية التحتية تحديا كبيرا لإفريقيا إذ تُنافس القارة الإفريقية الآن في أسواق التبادل التجاري الإقليمية والعالمية التي تعول على الإنتاج "في الوقت" وعلى تسليم وتوزيع مرن وسريع وموثوق فيه. لكن تبقى البلدان الإفريقية فيما يتعلق بشبكات البنية التحتية - سواء شبكات الطرقات أو الهاتف أو القدرة على توليد الطاقة أو تغطية الخدمات - في المؤخرة. بالإضافة، تقدر استراتيجية تطوير القطاع الخاص لبنيك التنمية الإفريقي أن خدمات البنية التحتية في إفريقيا تتكلف ضعف التكلفة العادية في المناطق الأخرى النامية وأن التعريفات (الرسوم) عالية جدا. توفر الشركات في غربي آسيا ما يقارب 70% من تكلفة النقل بالمقارنة مع نظيراتها الإفريقية بينما توفر الشركات في أمريكا اللاتينية وفي جنوب آسيا حوالي 50%.
- بالتالي يكون سدّ النقص في البنية التحتية أمرا حيويا للثراء الإقتصادي والنمو المستديم. لكن يجب أن يكون هذا الإنجاز إقليميا وقاريا ويقضي حلاً إقليميا وقاريا. ولأن الجغرافيا الإقتصادية الإفريقية تتضمن تحديات خاصة، ولأن الحاجة إلى البنية التحتية كبيرة جدا، فإن الإدماج الإقتصادي يبقى أفضل طريق وربما الطريق الوحيد، أمام إفريقيا لإنجاز هذا النمو وتقاسم بكل عدالة منافع سوق عالمية في ارتباط متزايد.

- **تخفيض تكاليف النقل ودفع التبادل التجاري بين دول إفريقيا.** ستحصل أرباح من فعالية النقل بنسبة 172 بليون دولار على الأقل في شبكة إدماج النقل الإقليمي في إفريقيا مع إمكانية توفيرات أكبر بكثير عند فتح أروقة التبادل التجاري. وأخيرا سيؤدي النمو الثابت في الخدمات والإندماج الإقليمي إلى تغيير وجهة التجارة من التبادل الخارجي إلى التبادل بين بلدان القارة وبين وعبر الأقاليم مُنجزا بذلك الوعد ببعث سوق مشتركة إفريقية في 2028.
- **ضمانة الأمن الغذائي والمائي.** تشكو إفريقيا من أدنى قدرة في العالم على تخزين المياه والفلاحة السقوية، بالإضافة تواجه نصف القارة الإفريقية نقصا أو قلة في الماء - ولا يزال الطلب في ارتفاع. ولمواجهة الأزمة الآتية سيخول برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا المنشآت اللازمة لتخزين المياه الضرورية لإنتاج الغذاء وللتبادل التجاري.
- **زيادة الربط الشامل.** سيعزز برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا، الإتصالات باستخدام نطاق التردد الواسع بنسبة 20% من النقاط. وسيزيد إمكانية استخدام نطاق التردد الواسع بنسبة 10% في 2018 في زيادة بنسبة 1% من إجمالي الناتج الخام عبر دعم الربط والاتصالات بين السلع والأسواق وبين الأشخاص ومواطن الشغل.
- لا تمثل التجارة والتنافسية الإعتبارات الوحيدة عند التخطيط لبنية تحتية إفريقية مستقبلية. فبدون الإستثمار في "ذاتها"، لن تكون إفريقيا في موضع مناسب لتوليد مواطن الشغل التي يتطلع إليها سكان القارة. في سنة 2010 كانت ناك 51 مدينة إفريقية يزيد عدد سكانها عن المليون ومدينتين (2)، القاهرة ولاغوس كان عدد سكانهما يفوق 10 ملايين. ومن المتوقع في 2040 أن يبلغ عدد المدن
- يتمثل جزء من المشكلة في أن الإطار العملي الإفريقي للسياسات الإقليمية ولسياسات القارة الإفريقية هي سياسات مناسبة. لكنه لم يتم تدوين هذه السياسات بصورة مفصلة ومنظمة في القوانين الوطنية حتى بعد الموافقة والتوقيع على الإتفاقيات. وحتى عندما تُدون هذه السياسات في التشريع الوطني، فإن القوانين تبقى غير مطبقة ومحترمة. بعد مراجعة واسعة لأكثر من 24 برنامج ومشروع تنمية، اتضح أن سياسة التطبيق والمحاذات الضعيفة وغير المنتجة، هي في الواقع الحاجز الأساسي للفعالية وليس النقص في التمويل فقط. وفي الكثير من الحالات تُكلف عدم الفعالية هذه البلايين من الدولارات للقارة الإفريقية - وهي أموال ضرورية لسدّ الفجوة في تمويل تطوير البنية التحتية (المربع 1).
- تطبيق برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا يُساعد على حل هذه المشكلة. سيُمكن الزعماء الأفارقة من الحديث بصوت واحد وإنجاز الأهداف المشتركة. يُوفر لأصحاب القرار السياسي قائمة أولويات جاهزة تلبى الحاجات المادية للبنية التحتية وقضايا الحكم غير الحرجة. أهم من ذلك، يركز برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا على رؤية مشتركة للإندماج الإقليمي وعلى برنامج على المدى الطويل من شأنه أن يدعم أهداف معاهدة أبوجا للإتحاد الإفريقي. سيُمكن برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا البلدان الإفريقية من:
- **تخفيض تكاليف الطاقة وزيادة إمكانية الوصول إليها.** ستجني إفريقيا ثمار تخفيضات عدة في تكاليف إنتاج الكهرباء بمعدل 30 بليون دولار في السنة أو 850 بليون دولار إلى حد سنة 2040. سترتفع إمكانية الوصول إلى الطاقة من نسبة 39% في 2009 إلى ما يناهز 70% في سنة 2040 الشيء الذي من شأنه أن يوفر الكهرباء إلى ما يزيد عن 800 مليون شخصا.

وساسات التبادل التجاري أو البيروقراطية غير الفعالة، للدول الأعضاء. فمن بين المسائل الأساسية مثلا المنشآت الجمركية عند الحدود والموانئ حيث يتم فقدان الكثير من الوقت في الإنتظار.

ويمكن للبلدان الإفريقيين وينبغي عليهما أن تتخذ خطاوي كبيرة لتحقيق الكفاءة والفعالية - تحرير السياسة التجارية والقضاء على الحواجز غير الجمركية واحترام الإتفاقيات والمعاهدات السابقة. وسيُحقق معالجة الجانب "اللين" من التكامل والإندماج الإقليمي مكاسب مالية ففريقيا ويُعزز من تنمية البنية التحتية في الأثناء.

تظهر عدم كفاءات القارة الإفريقية بصفة خاصة في شبكة البنية التحتية للنقل الإقليمي الإفريقي. كان هدف الشبكة يتمثل في ربط أكبر المراكز التجارية ببعضها - ومع باقي العالم - من خلال شبكات وعبارات حديثة وفعالة. لكن تقييم برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا لقطاع النقل في إفريقيا كشف عن التكلفة الإجمالية الإقتصادية لعدم كفاءة الشبكة وتقدر بحوالي 172 بليون دولار. وتبصر هذا القصور تكاليف شبكات الطرقات والنقل الجوي بالإضافة إلى فضلا عن قمع الطلب في مجال النقل والشحن الجوي.

في حين تلعب الحاجة إلى بنية تحتية مادية أفضل، دورا في ذلك (مثل إنهاء مشروع نظام الطريقة السريعة عبر إفريقيا المتواصل منذ أربعة حقبات) ن فإن سبب التكاليف السلبية يأتي من جراء الإخفاقات "الليونة" - عدم تطبيق إجراءات تيسير التبادل التجاري

التي يزيد سكانها المليون 100 مدينة وأكثر وعلى الأقل 7 مدن أخرى سيقف عدد سكانها 10 ملايين. وتتضمن هذه التوقعات لزيادة عدد السكان، زيادة في عدد اليد العاملة في إفريقيا. ستصبح القارة موردا لليد العاملة تساهم في نمو الإقتصاد الإفريقي والإقتصاد العالمي عامة - ومع برنامج تطوير البنية التحتية ستصبح إفريقيا عنصرا مهما في النمو القوي والمتواصل والمشارك.

تحديد الأولويات: مقارنة جديدة لمشكلة قديمة.

يأخذ برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا العبرة من مناطق أخرى مثل آسيا وأوروبا وأمريكا الجنوبية. وتعول طريقة البرنامج في تحديد الأولويات بالنسبة لبرنامج واسع ومعقد من هذا القبيل، على مراجعة ودراسة وتشخيص واسعة ومعقدة دامت 18 شهرا وعلى تحليل دقيق لإحتياجات القارة وللثغرات الموجودة على كل من المدى القصير والمتوسط والطويل الشيء الذي يجعل برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا فريدا من نوعه بالمقارنة مع المحاولات السابقة. ويمثل الإطار العملي الناتج عن ذلك إجابة مباشرة للتحديات والثغرات والحاجات التي تم تحديدها عبر أربعة قطاعات أساسية: الطاقة والنقل والماء وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

ويُعطي هذا الإجراء التحليلي المدقق إلى البرنامج الأساس التجريبي للعمل. لقد أفضت الدراسة عن نظرة كلية للحاجة إلى البيئة التحتية في كل قطاع إلى حدود 2040 (2020 بالنسبة لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات) والثغرات والإزدحامات المتوقعة بسبب التفاوت بين العرض والطلب بالإضافة إلى عدم النجاعة المُشار إليها فيما سبق والخيارات لتحديد وإعداد وتمويل المشاريع. وقد تم تطوير البرنامج بطريقة تمكن من تقديم خيارات على المدى القصير والمدى المتوسط (من 2020 إلى 2030) لكن مع نظرة على المدى الطويل لمشاريع إضافية من شأنها أن تليي الطلب إلى 2040.

واعتبارا للحاجة الملحة للبيئة التحتية في إفريقيا، فإن تنفيذ قائمة المشروع والبرنامج على المدى القصير والمدى الطويل - خطة العمل ذات الأولوية - تقع ضمن صميم برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا. وبالرغم من أنه يُمكن إعتبار كامل البرنامج كإستراتيجية حيوية لتطوير البنية التحتية الإقليمية في إفريقيا على المدى الطويل، إلا أن خطة العمل ذات الأولوية تذكر بالتفصيل الطريق نحو الأمام من خلال برامج ومشاريع قابلة للإنجاز والتي تنهض بالإندماج الإقليمي بين 2012 و 2020.

وأهم من ذلك، فإن خطة العمل ذات الأولوية تُعبر على استثنائية برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا وتساعد على ضمان أهمية البرنامج المتواصلة وعلى دعم ملكيته وخاصيته الإفريقية. إن قائمة المشروع ذات الأولوية ليست نتيجة عمل تحليلي مكثف، بل هي في نفس الوقت نتيجة إجراء استشاري عميق منذ البداية مع المجموعات الإقتصادية الإقليمية ومجموعات القدرة ومنظمات الأحواض النهرية وأحواض البحيرات والوكالات المختصة ووزارات القطاعات المعنية وأطراف أخرى لها اهتمامات بتطوير البنية التحتية.

لقد تم عقد يومين للإستشارة مع كل مجموعة إقتصادية إقليمية والوكالات الإقليمية المعنية لمناقشة معايير الإختيار والمشاريع المحتملة والوصول إلى اتفاق حول تفاصيل البرنامج. (الملحق 2). ولقد حضر هذه المناقشات ما يزيد عن 300 ممثل من الدول الإفريقية. وتم عقد إجتماعات مع وزراء القطاعات المعنية للنظر في نتائج برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا وتبنيها. إن هذه المشاركة الواسعة، التي أدت إلى هذا الإجماع على مستوى القارة، وضعت حجر الأساس لإمتلاك متواصل عبر كل مراحل تنفيذ البرنامج. لقد أدخل هذا الإجراء على برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا مقاييسا كمية متخصصة مثل تفاصيل برنامج الإستثمار الإقليمي والوطني بالإضافة إلى اعتبارات نوعية مهمة مثل رغبات وتفضيلات المجموعة.

وتجسدت النتيجة في خطة العمل ذات الأولوية - حوالي 50 مشروعا وبرنامجا مُجمعة في فئات إقليمية كما يقدم هذا العدد منافع بين القطاعات المختلفة. وتتمثل هذه المجموعات فيما يلي:

- الطاقة: القدرة الكهربائية المائية والتوصيل والأنابيب (الملحق 1)
 - النقل: الربط وتحديث الأرصفة والموانئ والسكك الحديدية والنقل الجوي (الملحق 2)
 - الماء: سدود لأغراض متعددة وبنية القدرة المائية ونقل الماء (الملحق 3)
 - تكنولوجيا المعلومات والاتصالات: بنية القدرة والبنية التحتية للاتصالات الأرضية ونقاط تبادل الإنترنت (الملحق 4).
- تُسجل إفريقيا في الوقت الحالي تقدما ملحوظا على مستوى البنية التحتية الإقليمية من خلال مشاريع مثل رواق الطريق بين ممباسا- نيروبي- أديس أبابا ورواق تيما- أوغوغو- بامكو والطريق السيارة المغربية وجسر كازنغولا وطريق بامندا- إينغوغو. تُمثل البرامج والمشاريع ضمن خطة العمل ذات الأولوية الجزء الأول من الأولويات المُتفق عليها نتيجة التحليل ومراجعة المعايير والإستشارات المضمنة في الخطط الرئيسية

ولقد تم تحديد أولويات المشاريع ببناءة على ثلاثة فئات معايير: (1) التأهل والتكامل الإقليمي و (2) قابلية الإنجاز والجهوية و (3) وقع تطوير المشروع. وقد تم نقاش هذه المعايير المفصلة والموافقة عليها كجزء واسع من عملية الإستشارات بين برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا وأصحاب الرهان والمصالح. وقُيِّمت المشاريع التي اختيرها للبرنامج وترتيبها حسب معايير فرعية لكل هذه المجموعات الثلاثة وتمت الموافقة عليها خلال استشارات ومراجعات إقليمية وتم دعمها أثناء إجتماعات وزارات القطاعات المعنية.

إن أولويات برنامج تطوير البنية التحتية لإفريقيا مدفوعة بالهدف الإستراتيجي للبرنامج وبيان رؤية الإتحاد الإفريقي في 2004 الذي دعا إلى "إفريقيا متكاملة وإفريقيا مزدهرة وهادئة، يدفعها سكانها نحو النمو وتمثل قوة نشطة في الساحة الدولية". تتمسك مشاريع برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا بالأهداف العامة لتطوير البنية التحتية الإقليمية وهي موازية لرؤية الإتحاد الإفريقي وأولويات المجموعات الاقتصادية الإقليمية.

للمجموعات الاقتصادية الإقليمية. كما تُمثل الخط ذات الأولوية لإنجاز أهداف برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا. المشاريع قيد التنفيذ والمشاريع التي تم إنجازها ماليا غير مضمّنة. خطة العمل ذات الأولوية ليست خطة ثابتة لكن سيتم تحديثها بانتظام حتى تعكس التقدم المُنجز وإضافة أولويات جديدة كلما زادت احتياجات القارة الإفريقية. ويعكس ذلك الحاجة لضمان التلازم مع الخطط الرئيسية للمجموعات الاقتصادية الإقليمية والإتساق مع الإطار الإستراتيجي لبرنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا. وبالتالي، يجب النظر إلى خطة العمل ذات الأولوية ليس كقائمة واحدة ثابتة، بل كخطة أولى (وضرورية) لإجراء ديناميكي يؤدي إلى إنجاز برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا خلال الحقبات الثلاثة القادمة.

ولقد تم إقرار الظروف الخاصة للدول الجزر والبلدان الضعيفة أثناء الإستشارات. وبالتالي، تتضمن خطة العمل ذات الأولوية الحركة البحرية وحركة الموانئ باعتبارها عنصرا أساسيا عند التخطيط لأروقة النقل التي تربط بين الدول الجزر والقارة الإفريقية بالإضافة إلى الطرق التجارية. وتم

إقرار الإحتياجات الخاصة للبنية التحتية الإقليمية بالنسبة للبلدان الضعيفة وسيعكس برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا هذه الخاصيات على مدى الثلاثة حقبات الضرورية لإنجاز هذا البرنامج.

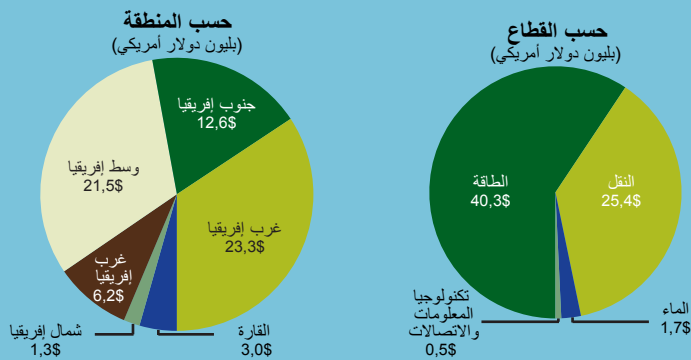
تكاليف البرنامج: تحديد التمويل والإستثمارات

بين أنه من الصعب وضع توقعات دقيقة للتكلفة المالية لتنفيذ برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا على المدى الطويل إلى 2040 (تبلغ التقديرات في الوقت الجاري حوالي 360 بليون دولار)، إلا أنه من المتوقع أن تبلغ التكلفة الجمالية لخطة العمل ذات الأولوية من 2012 إلى 2020 حوالي 68 بليون دولار أو ما يعادل 7,5 بليون دولار في السنة الواحدة على مدى التسعة سنوات القادمة (الشكل 1، المربع 3 والملحق 5).

تُمثل برامج ومشاريع الطاقة والنقل حوالي 95% من التكلفة الجمالية، الشيء الذي يُشير إلى الحاجة الملحة إلى الإستثمارات التحويلية في هذه القطاعات لدعم التجارة الإفريقية وتعزيز النمو وبعث مواطن الشغل. بينما تُمثل الحاجات إلى الإستثمار في قطاعي تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والمياه نسبة مائوية أقل. ويتمثل التركيز في قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات على تمكين الإصلاحات لدعم الإستثمارات الخاصة بالتوازي مع تحسين إتصالات التردد الواسع النطاق. ويتضمن قطاعي الطاقة والنقل في خطة العمل ذات الأولوية استثمارات في الألياف البصرية إلى جانب خطوط نقل القدرة والطرق والسكك الحديدية. كما تتضمن تكلفة قطاع الطاقة العديد من المشاريع والبرامج الكبيرة في قطاع المياه مثل منشآت القدرة الكهرومائية. وتتضمن كل مشاريع وبرامج خطة العمل ذات الأولوية إجراءات "خفيفة" للحصول على الإستثمارات الضرورية.

يمثل رأس المال الضروري للإستثمار في 2020 أقل من 1% بكثير من إجمالي الناتج الخام للقارة الإفريقية. وبعض الأعمال لا تتضمن تقريبا

الشكل 1 إجمالي تكلفة خطة العمل الأولوية لبرنامج البنية التحتية حسب القطاع والمنطقة: 67,9 بليون دولار إلى 2020



رؤية المياه في برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا: تعزيز الإدارة المتكاملة للموارد المائية العابرة للحدود لتطوير مشاريع البنية التحتية للمياه وتعزيز أطر الإدارة عبر الحدود من أجل التكامل الإقليمي وضمان الأمن المائي للتنمية الاجتماعية والاقتصادية لإفريقيا من خلال :

- تعزيز المؤسسات للتعاون الفعال بشأن الموارد المائية المشتركة
- تطوير البنية التحتية للمياه العابرة للحدود لتلبية الطلب المتزايد على المياه في الوقت الذي تحمي السكان والبيئة
- تعزيز الموارد المالية للتنمية وإدارة المياه العابرة للحدود
- تحسين المعرفة لأحواض المياه العابرة للحدود وطبقات المياه الجوفية المشتركة.

رؤية تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا: تمكين إفريقيا من بنية مجتمع معلومات واقتصاد رقمي متكامل حيث تتوفر إمكانية الوصول إلى شبكات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات لكل حكومة وتجارة ومواطن بأسعار معقولة من خلال:

- مضاعفة مساهمة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الناتج المحلي الإجمالي من 5% إلى 10% بحلول عام 2025
- تلبية إفريقيا لنطاق التردد الواسع بأقل تكلفة مع زيادة الأمن وإمكانية الوصول
- تعزيز التجارة الإلكترونية بين البلدان الإفريقية
- زيادة التكامل المادي على الصعيدين الإقليمي والقاري.

لقد تم تطوير خطة العمل ذات الأولويات باستعمال توقعات دراسة برنامج البنية التحتية الاقتصادية الكلية حول النمو والطلب، وحول مجموعة من البيانات الأساسية التي تتمحور حول الرؤية والأهداف الموازية لإستراتيجيات إفريقيا على المدى الطويل.

رؤية الطاقة في برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا: سيطور البرنامج بنية تحتية كفوة وفعالة وموثوق بها وبتكلفة معقولة وتكون صديقة للبيئة للتكامل والاندماج المادي في القارة وسيحسن من قدرات الوصول إلى خدمات الطاقة بالنسبة لأغلب سكان إفريقيا وذلك من خلال:

- تطوير مشاريع نقل وتوليد قدرة نظيفة على المستوى الإقليمي والقاري.
- بعث مشاريع لمعامل تكرير النفط ذات قدرة عالية وخطوط أنابيب لنقل النفط والغاز.
- تطوير مصادر طاقة متجددة.

رؤية النقل في برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا: للعمل من أجل قارة متكاملة ومنكجة حيث تمكن البنية التحتية للنقل والخدمات حرة الحركة للبضائع والمسافرين من خلال:

- تحسين الترابط بين العواصم الإفريقية والمراكز الرئيسية مع الطرق المعبدة الحديثة وشبكات السكك الحديدية الحديثة
- تلبية الطلب بالنسبة لطرق شبكة البنية التحتية للنقل الإقليمي بأقل تكلفة
- اقتصادية مع إعطاء الأولوية للبلدان النامية غير الساحلية، والتقليل من الأثر البيئي للبنية التحتية للنقل والخدمات
- تطوير أروقة شبكة البنية التحتية للنقل الإقليمي الإفريقي بما في ذلك الموانئ وخدمات النقل الجوي حتى يكون أداء شبكة البنية التحتية للنقل الإقليمي الإفريقي أفضل في مجال الفعالية والتكلفة والإعتمادية والسلامة.

تطوير البنية التحتية لإفريقيا إلى حدود 68 بليون دولار في 2020. كيف سيتم سدّ الفجوة؟ من أين ستأتي الأموال؟

سيعتمد التمويل على القيادة الوطنية الملتزمة والقوية للحصول على التمويلات المطلوبة. وفقا لتقديرات الدراسة، من المتوقع أن يصل التمويل من المصادر المحلية (عامة أو خاصة) إلى ما يزيد عن 50% من إجمالي تمويل برنامج البنية التحتية في سنة 2020. وستنمو الحصة إلى حدود الثلثين في 2030 وتصل إلى 75% في عام 2040. وستواصل المساعدة الإثتمانية الرسمية لعب دور هام وستكون الأطراف الرئيسية مثل كونسورسيوم البنية التحتية—الذي يتضمن بلدان ج20- والصندوق الإثتماني الأوربي الإفريقي المشترك للبنية التحتية وبنوك التنمية الإقليمية والبنوك المتعددة الجوانب والصناديق المستهدفة - مدعوة لمواصلة المساعدة إلى 2040. لكن هذه المساعدات الإثتمانية الرسمية وحدها لن تكفي ويجب استعمالها بطريقة محدثة حتى تكون الإستثمارات ناجحة. لا

أي تكلفة مالية لكن تقتضي الإرادة السياسية والإرادة العملية.

ستتدفع كل البلدان من البنية التحتية الإقليمية من خلال وفورات الحجم. لكن بعض الأطراف ستتحمل تكلفة أعلى من غيرها وسيعكس الفارق في التمويل الإقليمي مستوى الإستثمارات المطلوبة في بعض البلدان وبعض المناطق مثل تطوير موقع إنغا والنقل (في جمهورية الكونغو الديمقراطية). سيكون مبدأ التضامن عنصرا هاما لنجاح برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا.

استراتيجية التمويل: مواجهة تحدي الإستثمار وإعداد المشروع

آلية التكلفة واضحة. قد تصل مصادر تمويل خطة العمل ذات الأولوية لبرنامج البنية التحتية بكل تفائل إلى حدود 30 بليون دولار في 2020 في إطار سيناريو العمل على النحو المعتاد. لكن العمل على النجو المعتاد ليس خيارا. ستصل تكلفة برنامج

من تمويل الطرقات بينما حصلت كينيا تقريبا بليون (1) دولار خلال 4 سنوات لتمويل مشاريع الطرقات والطاقة والمياه والسقوف. وتُنظر الآن كل من مجموعة تنمية جنوب إفريقيا والسوق المشتركة لشرق وجنوب إفريقيا ومجموعة شرق إفريقيا (الثلاثية) في إصدار سندات بيئية تحتية إقليمية في 2012.

تكتسي ضمانات القروض التي تساعد على طمأنة القطاع الخاص، أهمية حاسمة في تنفيذ الشراكات بين القطاعين العام والخاص كما يبدو ذلك في رواق تنمية مابوتو. إن المستثمرين في مشروع الطريق بين جوهانسبورغ ومابوتو في إفريقيا الجنوبية مستعدين لوضع المال في المشروع لكن ليس بدون ضمانات. وبالعامل مع بنك التنمية لجنوب إفريقيا، قامت حكومة جنوب إفريقيا بإصدار ديون ثانوية لتأمين المخاطر وتقديم الضمانات الكافية للمستثمرين في أول شراكة بين القطاعين العام والخاص في إفريقيا الجنوبية.

وعلى الصعيد المحلي فإنه بإمكان المجموعات الاقتصادية الإقليمية أن تلعب دورا هاما في مجال التمويل المحدث. إن اللجنة الاقتصادية لدول غرب إفريقيا تطبق ضريبة إجتماعية بنسبة 0,25% منذ العديد من الحقبات. بينما تعتمد أغلب المجموعات الاقتصادية الإقليمية الأخرى على المساعدة الائتمانية الرسمية أو مساهمات الأعضاء التي لا تقدم باستمرار مثل الضريبة على الإنتاج التي تتوخاها اللجنة الاقتصادية لدول غرب إفريقيا والتي تتمثل في مصدر دخل قار يتم إيداعه في الصندوق العام. وببساطة، فإن حجم الإستثمارات المطلوبة يعني أنه يجب النظر في كل الاحتمالات بما في

يجب التعويل عليها فقط حتى تكون إستراتيجية التمويل متماسكة.

وسوف يتعين على البلدان تعبئة مواردها المحلية العامة والخاصة وجلب الإستثمارات الأجنبية الخاصة (المربع 4). لقد وصلت جملة التزامات القطاع الخاص في مجال البنية التحتية في إفريقيا إلى ما يقرب من 14 بليون دولار في 2010 وتراجعت إلى مستويات لم تشهدها منذ عام 2008، قبل الأزمة المالية. ولجلب استثمارات القطاع الخاص، يجب على البلدان أن تضمن سوقا تنافسية تقوم على تشريعات وقوانين واضحة مع تطبيق القانون التجاري والشفافية في المناقصات. وهناك حاجة أيضا أكثر للأسواق والأنظمة المصرفية التنافسية. كما أن غياب التشريعات والقواعد والإفتقار إلى المهارات المحلية وسوء فهم الشراكة بين القطاعين الخاص والعام وتوزيع المخاطر كلها تقف حاجزا في الوقت الراهن في العديد من البلدان أمام جلب اهتمامات القطاع الخاص خاصة في المشاريع الإقليمية. ولكن إذا ما وُضعت قيد استعمال أوسع، فإن الشراكة بين القطاعين الخاص والعام تحمل في طياتها وقع التحويل الصحيح.

بالإضافة إلى جلب أموال القطاع الخاص، يجب على الزعماء الأفارقة أصحاب الرؤية أن يتبنوا مصادر تمويل جديدة ومحدثة تكون حرجة لنجاح برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا. إن التفكير المحدث والمبدع قيد العمل. لقد أثبتت في السنوات الأخيرة بعض المؤسسات الإفريقية ذكاء خاصا في تجنيد التمويل للإستفادة من تحسين البيئة الكلية ووضع وسائل تمويل مهمة—وفي بعض الأحيان ذات علاقة متبادلة—للتنمية.

• تستعمل اليوم سندات البيئة التحتية في الكثير من البلدان. وبفضلها تمكنت إفريقيا الجنوبية

"من العملاء، الذين قد يكونوا غير راغبين أو غير قادرين على الدفع. لقد أصبح هذا النوع من المشاريع شائعا أكثر في البلدان ذات الدخل المنخفض بمساعدة من المانحين ومن بنوك التنمية. وبالرغم من أنها لا توجد على نطاق واسع في إفريقيا فإن الشراكات بين القطاع العام والخاص تساهم في إنجاز مشاريع مثل محطة الطاقة الكهرومائية روزيزي 3. ولكن إذا ما وُضعت قيد استعمال أوسع، فإن الشراكة بين القطاعين الخاص والعام تحمل في طياتها وقع التحويل الصحيح.

يقول كونسورسيوم البنية التحتية في إفريقيا أنه لم تعد الشراكة بين القطاعين العام والخاص مفهوما جديدا ويمكن للحكومات أن تجعل من هذه الشراكة جزءا ناجحا ومتوصلا وذات جدوى في تطوير البنية التحتية الإقليمية. كما أن غياب التشريعات والقواعد والإفتقار إلى المهارات المحلية وسوء فهم الشراكة بين القطاعين الخاص والعام وتوزيع المخاطر، كلها تقف حاجزا في الوقت الراهن أمام إفريقيا لجلب اهتمامات القطاع الخاص.

زمن منظور مبسط، يكون توزيع المخاطر بين القطاع العام والخاص عادة في أحد الشكلين (أو كليهما). أولا، يتم تخفيف بعض أو كل المخاطر المرتبطة باستثمار مبالغ كبيرة من المال في هذه المشاريع على الشركاء الخواص. ثانيا، تقديم تعويضات للشركاء من القطاع الخاص بشكل مباشر من قبل الحكومات مقابل عملهم بدلا من رسوم المستخدم

ذلك المصادر من خارج منظمات التعاون والتنمية الاقتصادية مثل صنادق التمويل العربية والبرازيل والصين والهند. كما يجب الاعتراف بفرص الابتكار في مجال التمويل وانتهازها مثل تمويل المناخ.

لن يتقدم تطوير البيئة التحتية الإقليمية دون مزيد من التركيز على تخطيط وإعداد المشاريع. وتعتبر أحجام تمويل إعداد المشروع الضرورية لبرنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا ضخمة. فمن المتوقع أن تصل المصاريف السنوية لإعداد خطة العمل ذات الأولوية لبرنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا أن تفوق 500 مليون دولار وذلك باعتبار أن معد تكلفة الإعداد يصل إلى 7% من جملة تكاليف الاستثمار. وستكون تكاليف الإعداد في البداية في 2012 صغيرة لتصل إلى 200 مليون دولار في السنة وستزداد هذه التكاليف تدريجياً. وهناك حاجة لبذل جهود متضافرة لضمان توفير حجم مناسب من مصادر إعداد المشروع من التمويل الإفريقي الداخلي وبعض المصادر الأخرى مثل بنوك التنمية متعددة الأطراف ومنشآت إعداد المشاريع مثل الصندوق الخاص لمنشآت إعداد مشروع البنية التحتية لبرنامج الشراكة الجديدة من أجل تنمية إفريقيا.

ويجب أن تتحسن كفاءة إعداد المشاريع الإقليمية بصفة ملحوظة. ويبقى تمويل إعداد المشاريع الإقليمية مخصصاً وانتهازياً بالنسبة لأغلب مبادرات البنية التحتية الإفريقية. وينتج عن ذلك تأخيرات كبيرة وتأجيل متكرر للمشاريع الكبرى. ما زالت البلدان الإفريقية وشركائها في حاجة إلى ضمان انحياز إعداد المشاريع—وإذا لزم الأمر موحدة—لتجنب تكرار المنتجات والمنشآت التي ستواصل عرقلة تطوير وإنجاز المشاريع.

الإنجاز: تحديد الأطراف والمسؤوليات والأعمال المطلوبة

وسوف يعتمد تنفيذ البرنامج على التنسيق بين جميع الجهات الفاعلة على جميع المستويات في عملية التنمية الإفريقية - مفوضية الاتحاد الإفريقي ووكالة التخطيط والتنسيق لبرنامج الشراكة الجديدة من أجل تنمية إفريقيا على مستوى القارة الإفريقية والمجموعات الاقتصادية الإقليمية على المستوى الإقليمي ومختلف الدول على المستوى الوطني حيث سيتم تطوير المشاريع في أراضيها وحيث أن سكانها سيستفيدون من هذه المشاريع.

وترتكز هذه العملية على البنية المؤسسية لتطوير البنية التحتية في إفريقيا وفي استراتيجية التطبيق لبرنامج تطوير البنية التحتية والمشاريع المرتبطة به. واستناداً على البنية المؤسسية لتطوير البنية التحتية في إفريقيا، فإن المؤسسات الإفريقية

(مفوضية الاتحاد الإفريقي ووكالة التخطيط والتنسيق لبرنامج الشراكة الجديدة من أجل تنمية إفريقيا) ستركز على الدعوة ومراقبة تنفيذ البرنامج على مستوى القارة. وعلى مستوى المشروع، فإن المجموعة الاقتصادية الإقليمية ستتولى مراقبة تقدم الإنجاز حسب ترتيبات القطاع الفردي. وستحمل المجموعات الاقتصادية الإقليمية المسؤولية الرئيسية في ضمان التنسيق وتنفيذ الإجراءات السياسية "اللينة" في مختلف البلدان. كما ستقوم بإبلاغ الجهات على مستوى القارة المسؤولة عن إعلام أصحاب القرار السياسي ورؤساء الدول والحكومات بالتقدمات بالمنجزة.

وتقع مسؤولية تطوير الخطط الرئيسية وتحديد البنى التحتية الإقليمية الإندماجية على المستويات الإقليمية والوطنية. بينما تبقى مسؤولية تحديث برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا على عاتق وكالة التخطيط والتنسيق لبرنامج الشراكة الجديدة من أجل تنمية إفريقيا بالتعاون مع المجموعات الاقتصادية الإقليمية ومؤسساتها المختصة. وسيتم هذا الإجراء التخطيطي الدوري كل خمس سنوات على الأقل وسيشمل مراجعة التوقعات المستقبلية.

وباعتبارها الكتلة البناءة الإقليمية، فإن المجموعات الاقتصادية الإقليمية ستكون المرتكزات الأساسية في تخطيط ورصد مشاريع برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا. ومع رؤيتها على المدى الطويل وتركيزها على المصالح الإقليمية، فإن هذه المجموعات ووكالاتها تتمتع بوضع خاص للتخطيط والرصد. ولأن المجموعات الاقتصادية الإقليمية ووكالاتها تفتقد للقدرات البشرية والفنية المناسبة لتقوم بدورها بفعالية، فإن البنية المؤسسية وبعض البرامج الأخرى قيد التنفيذ تساعد على مواجهة هذا النقص. ولأن المجموعات الاقتصادية الإقليمية ليست "مهيكلية" كوكالات تنفيذية "للبرنامج" فإنه سيكون على البلدان الإعتماد على مطورين (مقاولين) خواص أو عموميين لإنجاز المشاريع ميدانياً. إن البلدان هي التي ستقوم بإنجاز المشاريع وامتلاكها. وإن البلدان هي التي ستطور الأدوات الخاصة والأغراض الخاصة لكل مشروع. ولذلك فعلى البلدان الإفريقية أن تجد وتجند الموارد وتبني القدرات الضرورية لإعداد وتنفيذ وتشغيل وصيانة المشاريع. لن يكون هذا الإجراء سهلاً، لكنه ضروري، وقد أثبت نجاحه في إفريقيا في الماضي (المربع 5).

يكون تنفيذ البنى التحتية دائماً معقداً - وبالأخص بالنسبة للمشاريع الإقليمية التي تتميز بعدد كبير لأصحاب المصلحة. وليكون تنفيذ برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا ناجحاً، فيجب اتخاذ إجراءات منسقة على مدى "سلسلة" المشروع بداية من رؤساء الدول والحكومات، الذين يجب أن

إفريقيا موازية للأولويات الإقليمية وهي نتيجة مشاورات ومراجعات واسعة من الأسفل إلى الأعلى.

• بداية سريعة وكسب مبكر. يهتم ممولو البرنامج بالتقدم السريع على الميدان في مجالات بناء المنشآت وتفويضها. تشمل خطة العمل ذات الأولوية العديد من المشاريع قيد التنفيذ وفي مرحلة متقدمة: مشاريع توليد الطاقة الكهرومائية مثل شلالات روسومو و روزيزي 3 و كاليئا و سامبغالو ومشاريع النقل مثل جسر غامبيا ومشاريع البنى التحتية الأرضية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

• مسؤولية مشتركة. إن برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا هو برنامج لكل الأفارقة. وعلى كل الأفارقة أن يساندوا بدورهم هذا البرنامج بكل إمكانياتهم. ومن البديهي أن أكبر المسؤوليات تقع على عاتق الزعماء. وسيتم دعم البراغماتية المدروسة والمسؤولية الإفريقية التي يتضمنها البرنامج فقط إذا تبني رؤساء الدول والحكومات دور القيادة القوية والتقدم بإفريقيا إلى المستوى التالي من الإدماج والتكامل الإقليمي.

الطريق نحو التقدم: تبني مسؤولية إفريقيا المشتركة

تعتبر إفريقيا اليوم أقل قارة متكاملة في العالم مع مستويات منخفضة للتبادل الاقتصادي بين مختلف المناطق وأصغر حصة من التجارة العالمية. وتتكلف عدم كفاءة البنية التحتية عشرات بلايين الدولارات سنويا وتقف أمام نمو القارة. وحتى تصل إفريقيا إلى قدراتها، يجب أن يكون هناك إلتزام مشترك من قبل جميع البلدان وجميع أصحاب الرهان للعمل سويا على هذا البرنامج المشترك والحديث بصوت

يوفروا القيادة السياسية ووضع البرامج. ويجب أن توفر حكومات البلدان الإفريقية والمؤسسات المالية مثل بنك التنمية الإفريقي القيادة المالية في هذا المجال. والقيادات السياسية والمالية ضرورية لتجنب أخطاء الماضي في مجالات البنية التحتية. وعلى المستوى الإقليمي، فيجب على المجموعات الاقتصادية الإقليمية ووكالات التنفيذ المحددة أن تضمن أن البلدان متحدة وأن مطوري المشروع يمتلكون المهارات اللازمة.

• ومن الطبيعي أن تختلف المتطلبات لمشاريع مختلفة في بلدان مختلفة. ونظرا لهذا الواقع، فإن وقع برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا سيعتمد على بعض عوامل النجاح الأساسية في عملية التنفيذ:

• الإلتزام بقيم الإتحاد الإفريقي للمساعدة والتضامن. يكون اتخاذ القرارات في نظام هرمي أفضل في أدنى مستوى ممكن حيث يجب أن تكمن المساءلة والمحاسبة. وهذا يعني بالنسبة لبرنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا أنه من الأفضل ألا تتخذ المؤسسات الإفريقية أعمالا يتم إنجازها أفضل من طرف المجموعات الاقتصادية الإقليمية. كما أن المجموعات الاقتصادية الإقليمية بدورها ستلتفت إلى الدول الأعضاء فيما يتعلق بالأمور التي تتعامل معها البلدان بطريقة أنجع. ويجب أن تكون الأعمال على كل المستويات متكاملة.

• مسؤولية محلية قوية. سيتجنب برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا الأخطاء السابقة المرتبطة بتطوير البنية التحتية الإقليمية حيث كانت النتيجة مشاريعا غير مكتملة أو بدون مسؤولية كافية لإستمرار العمل والصيانة. كل مشاريع برنامج تطوير البنية التحتية في

من البلدان الثلاثة المستفيدة لتطوير مشاريع ذات الاهتمام المشترك - بالرغم من بنيتها العامة والخاصة المعقدة على مدى فترة 18 شهرا لعدد من الأسباب الرئيسية، وربما أكثرها أهمية هو إعداد المشاريع والإدارة الفعالة.

يقدم المشروع، وهو جزء من خطة العمل ذات الأولوية لبرنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا، العديد من الدروس القيمة حول كيفية هيكلة سليمة يمكن أن تجلب التمويل التجاري وتؤدي إلى التنفيذ في الوقت المناسب بما في ذلك: وضع فريق محنك ومجرب لمرحلة ما قبل التطوير والاتصالات الجيدة مع البلدان من أجل الحفاظ على الدعم وبناء القدرات المستهدفة والتنفيذ السريع للدراسات التحضيرية وتوفير الأموال المناسبة في مرحلة الإعداد.

مشروع روزيزي 3 - محطة توليد الطاقة الكهرومائية بنسبة 145 ميغاوات وبمبلغ 450 مليون دولار ويقع على نهر روزيزي المتدفق بين بحيرة كيفو وبحيرة تنغانيقا - ويوفر هذا المشروع أكثر من الكهرباء إلى رواندا وبوروندي وجمهورية الكونغو الديمقراطية. فبالإضافة يقدم برنامجا لتطوير البنية التحتية الناجحة من خلال التكامل الإقليمي.

ومن المتوقع أن يتم إنجاز أول مشروع (روزيزي 3) يشارك فيه القطاع العام والخاص في إفريقيا بنسبة 50٪ من التمويل التجاري (الدين والموجودات) غير مساهمة القطاع الخاص. ومع مستوى عال من الاهتمام من المستثمرين الدوليين ومؤسسات التمويل الكبرى فيمكن للمشروع أن "يعتز" بخطة تمويل كاملة وبشراكة إقليمية منذ البداية. ويعتبر الإطار العملي لمشروع روزيزي 3 مشروعا ناجحا - - وتشرف عليه مؤسسة إقليمية تتكون

واحد، بحيث يمكن مواجهة الصعوبات التي تكمن في بعث وتنفيذ مشروع البنية التحتية الإقليمية على نطاق واسع

فيما يلي فكرة على إفريقيا في 2040 إذا تم مواصلة الاندماج الإقليمي بنجاح وفي حال يتبنى كل الزعماء والبلدان المسؤولية المشتركة لبرنامج تطوير البيئة التحتية في إفريقيا.

• سيتم تعزيز وتأكيد تنافسية إفريقيا في الأسواق المتخصصة وفي الأنشطة السائدة النامية بما في ذلك الفلاحة والتصنيع.

• سترتفع حصة إفريقيا من التجارة العالمية بضعفي حصة 2% الحالية

• سيتم بعث 15 مليون مواطن شغل لبنانية وتشغيل وصيانة مشاريع برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا وسيتم بعث الملايين من مواطني الشغل الإضافية بسبب النشاط الاقتصادي المتزايد نتيجة لهذه المشاريع

• ستتضاعف حصص التبادلات التجارية بين بلدان إفريقيا بالمقارنة مع النسبة الحالية 11 - 12%

• سيتم حفظ وتطوير الموارد والأحواض المائية للأجيال المقبلة

• سيزداد الطلب في مجال نطاق التردد الواسع في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات بنسبة 20.

• وستبلغ إمكانية الحصول على الكهرباء نسبة 60% في كل البلدان الإفريقية، الشيء الذي من شأنه أن يوفر الكهرباء إلى 800 ساكن إضافي.

إن النتائج الإيجابية لا حصر لها. ومع نظام تجاري إقليمي قوي يُحرك بدوره التجارة الدولية ومع نمو اقتصادي متواصل ومع بعث مواطني شغل جديدة لتلبية حاجات عدد السكان المتزايدة ستبلغ إفريقيا أفاقاً جديدة. ولكن كل شيء يبدأ مع الإستثمارات في البنية التحتية المناسبة في المكان المناسب وفي الوقت المناسب. لقد حان وقت العمل ويُمثل برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا السبيل الوحيد للمضي قدماً.

إن نجاح البرنامج النهائي—وبالتالي مستقبل البنية التحتية في إفريقيا - يعتمد على رؤساء الدول والحكومات ودعمهم ومساندتهم لهذه المشاريع. يجب على رؤساء الدول والحكومات أن يكونوا قدوة ويحافظوا على الدافع والنشاط وقدموا الزعامة الوطنية الحرجة من خلال العمل الجماعي والإلتزام الثابت للسياسات والمشاريع والأهداف المتكاملة. وينبغي أن يخلقوا بيئة مواتية للقطاع الخاص وينبغي أن يضمنوا تصفية الإلتزامات ذات الأولوية من الأعلى إلى الأسفل من خلال الوزارات والوكالات

المنفذة للبرنامج. وقد أظهرت المبادرة الرئاسية لدعم البنية التحتية كيف أن المشاركة على أعلى مستوى تنجح في تحريك المشاريع الإقليمية المعقدة بإزالة الحواجز التي تحول دون التقدم.

كما يعني إنجاز برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا بنجاح، معالجة القضايا الضرورية اللازمة للتكامل والاندماج الإقليمي - المواءمة والتيسير والرصد والصيانة والمراجعة من قبل الأقران أو الزملاء - وعندما يكون ضرورياً، وضع إطار قانوني للعمل من خلال التشريع. ويجب بالفعل تطبيق اتفاقيات التجارة الإقليمية الموجودة في حين ينبغي أن يعالج الإصلاح التنظيمي المعايير والسياسات التي تقيد في الوقت الراهن التجارة والحررة وتدفق السلع والخدمات.

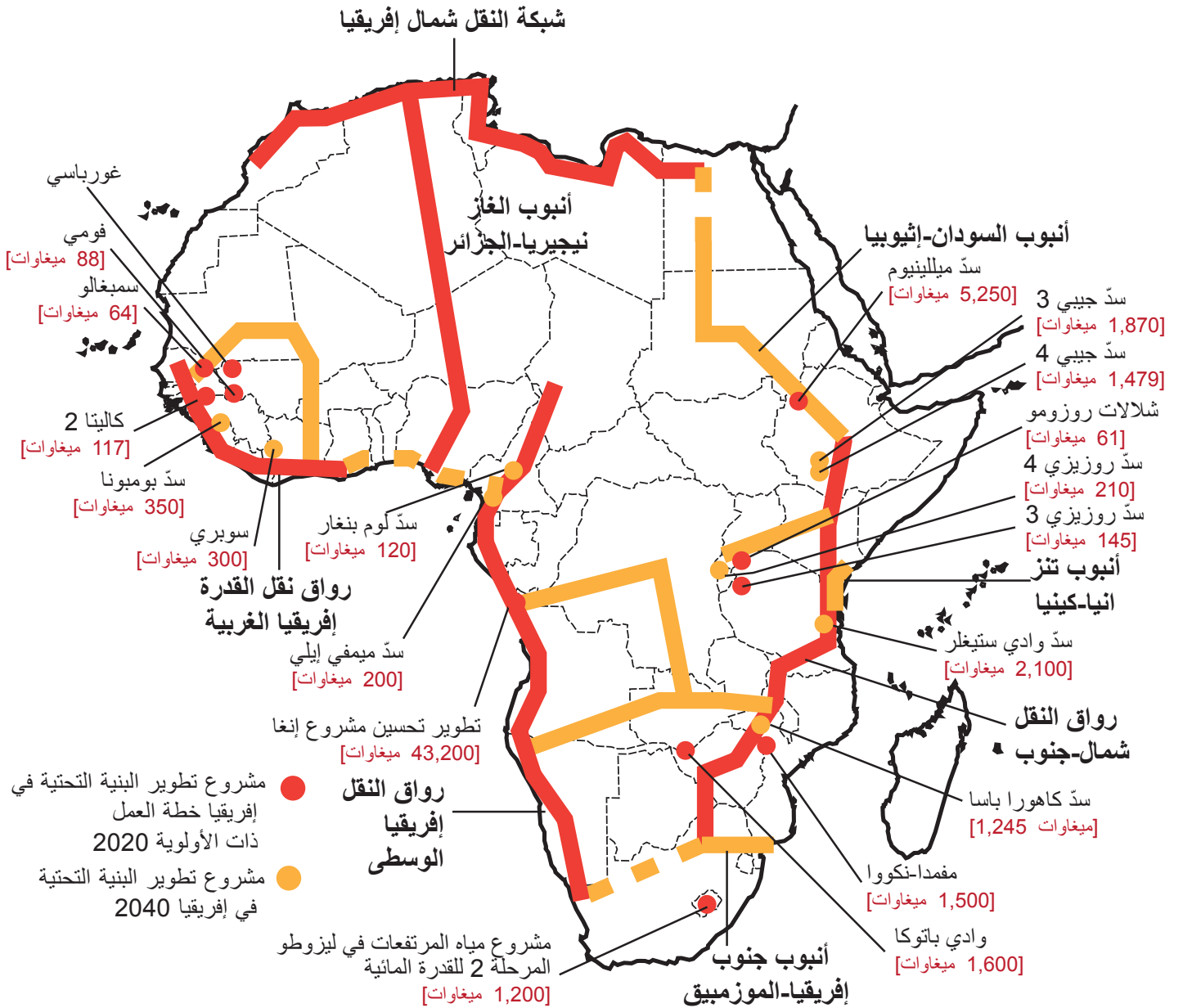
وهذه الإجراءات ملحة ويجب أن تتم مع موازاة تطوير البنية التحتية المادية. وتعتمد هذه الإجراءات على سياسات ومؤسسات متماسكة في حين تعمل من خلال الإختلافات وعبر الحدود لضمان تقدم برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا. وفي بعض الحالات، قد تواجه البلدان الحاجة إلى اتخاذ قرارات صعبة فيما يتعلق بالسيادة بما في ذلك زيادة الإعتماد على الدول المجاورة والتي قد تكون (القرارات) صعبة وحساسة سياسياً. ولهذا الغرض تكون القيادة ذات الرؤية ضرورية على أعلى مستويات الحكومة، ولهذا الغرض يكون الزعماء الأفلاارقة مطالبون بتبني مسؤولياتهم المتبادلة.

لا تتمثل القضية بالنسبة لإفريقيا فيما كان على البلدان اتباع استراتيجية تكامل واندماج إقليمي هناك إجماع سياسي ودافع إجتماعي واقتصادي لإنجاز هذا العمل. ويتمثل التحدي في تنفيذ السياسات والمشاريع وتهيئة الظروف التي من شأنها أن تؤدي إلى أسواق قوية وتعزيز التكامل التجاري والنمو المتواصل لصالح الشعوب والدول في إفريقيا. ويمثل برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا باعتباره مسؤولية إفريقية ومبادرة إفريقية الطريق نحو مواجهة هذه التحديات.

وقع قطاع الطاقة في برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا

1 الفصل

يركز برنامج البنية التحتية للطاقة على مشاريع توليد الطاقة الكهرومائية الرئيسية والربط بين مجمعات الطاقة لتلبية الزيادة المتوقعة في الطلب. كما يشمل خطوط أنابيب النفط والغاز الإقليمية.

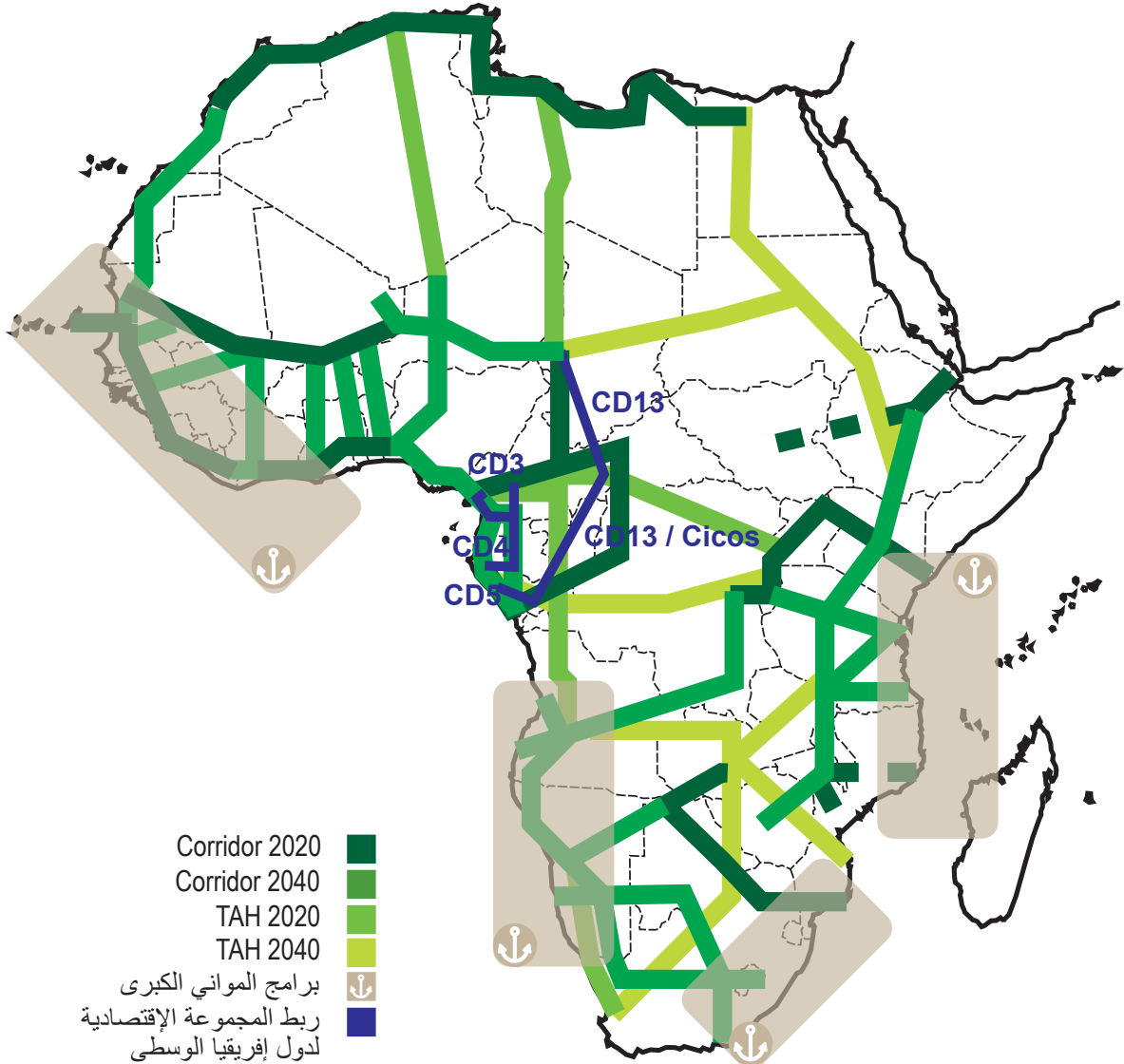


وقع قطاع النقل في برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا

2

الفصل

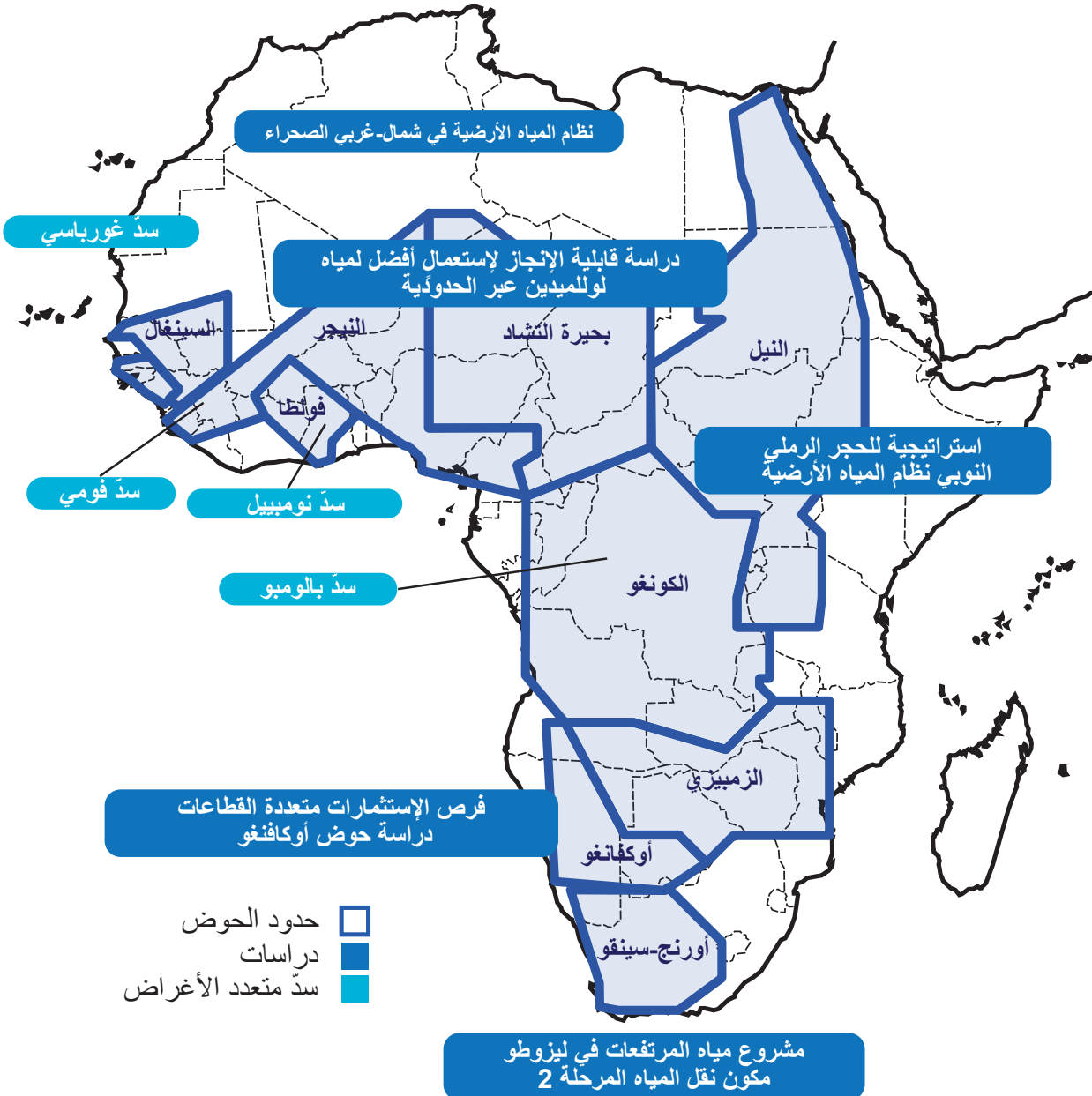
يربط برنامج النقل بين مراكز الإنتاج والإستهلاك الرئيسية ويوفر الربط بين المدن الرئيسية ويحدد أفضل الموانئ الكبرى وطرق السكك الحديدية ويفتح البلدان غير الساحلية إلى تجارة إقليمية وقارية أفضل.



وقع قطاع المياه عبر الحدودية في برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا

3 الفصل

يستهدف برنامج المياه العابرة للحدود تطوير السدود متعددة الأغراض وبنية منظومات قدرة بحيرات إفريقيا والأحواض النهرية حتى تتمكن البلدان المعنية من تخطيط وتطوير البنية التحتية الهيدروليكية. كما ستساعد أيضا في معالجة العجز الغذائي التي يلوح في الأفق.

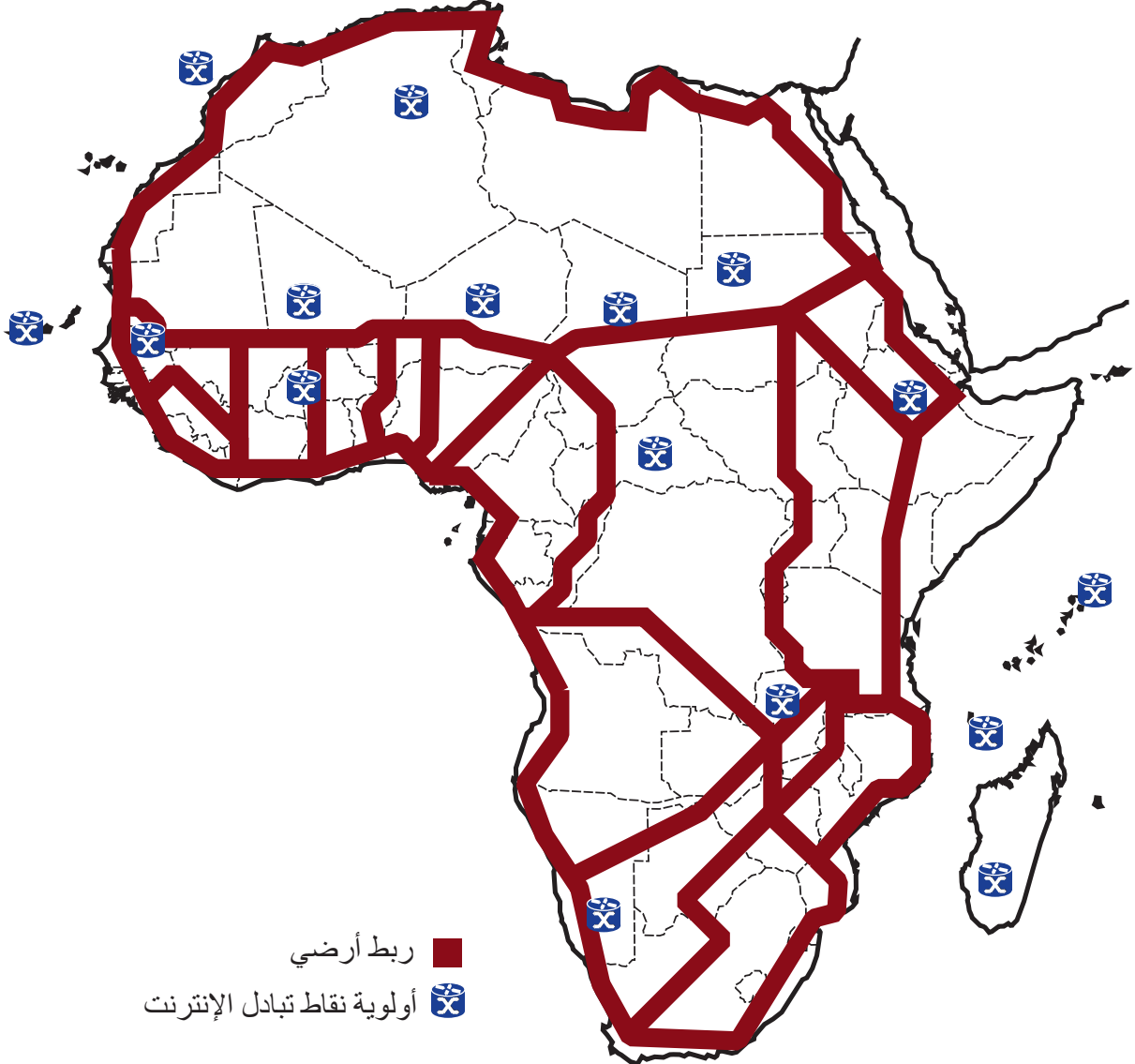


وقع قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا

4

الفصل

سيقوم برنامج تكنولوجيا المعلومات والاتصالات بتهيئة بيئة مواتية لاستكمال البنية التحتية للألياف البصرية الأرضية وتركيب نقاط تبادل الإنترنت في البلدان التي تفتقدها. وسيتم ربط كل بلد لكبلين مختلفين تحت المياه للاستفادة من القدرات الموسعة.



خطة العمل ذات الأولوية لبرنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا: جداول تلخيص برامج ومشاريع القطاع

الإطار الإستراتيجي لبرنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا. وبالتالي، يجب النظر إلى خطة العمل ذات الأولوية ليس كقائمة واحدة ثابتة، بل كخطوة أولى (وضرورية) لإجراء ديناميكي يؤدي إلى إنجاز برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا خلال الحقبين الثلاثة القادمة.

لقد تم تعريف مراحل مشروع خطة العمل ذات الأولوية كما يلي:

- المرحلة 1 – عرض مبكر للمفهوم
- المرحلة 2 – تقييم الحاجات وقابلية الإنجاز
- المرحلة 3 – تطوير بنية البرنامج/ المشروع والترويج لتحصيل التموليلات
- المرحلة 4 – التنفيذ والتشغيل.

تمثل البرامج والمشاريع ضمن خطة العمل ذات الأولوية الجزء الأول من الأولويات المُتفق عليها نتيجة التحليل ومراجعة المعايير والإستشارات المضمنة في الخطط الرئيسية للمجموعات الإقتصادية الإقليمية. كما تُمثل الخط ذات الأولوية لإنجاز أهداف برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا. المشاريع قيد التنفيذ والمشاريع التي تم إنجازها مالياً غير مضمنة. خطة العمل ذات الأولوية ليست خطة ثابتة لكن سيتم تحديثها بانتظام حتى تعكس التقدم المُنجز وإضافة أولويات جديدة كلما زادت احتياجات القارة الإفريقية. ويعكس ذلك الحاجة لضمان التلاءم مع الخطط الرئيسية للمجموعات الإقتصادية الإقليمية والانساق مع

الجدول 1.5 * إن سد النهضة الكبير الإثيوبي (GERD) الذي هو قيد الإنشاء في وادي ABBAY بواسطة الحكومة الإثيوبية. الحكومة الإثيوبية مقتنعة أن لهذا السد فائدة كبيرة للبلدان الثلاثة المتشاطئة، وهي مصر

وإثيوبيا والسودان. لدى مصر والسودان مخاوف بشأن آثار السد عليهما. وهذه الغاية، دعت الحكومة الإثيوبية، بحسن نية، بلدا المصعب وهما مصر والسودان لتشكيل لجنة دولية من الخبراء لمراجعة وثائق تصميم (GERD)، وتقرير شفافية تبادل المعلومات والتماس تفهم الفوائد والتكاليف لكل من الدول الثلاث وكذا أي آثار للسد (GERD) إن وجدت على بلدي المصعب، وذلك بناء الثقة بين جميع الأطراف.

المشروع	الوصف	المرحلة	التكلفة (مليون دولار أمريكي)	البلدان	المجموعة الاقتصادية الإقليمية	المنطقة
1. سد غرايت ميللينيون رينسينس *	تطوير محطة توليد بقدرة 5250 ميغاوات لتزويد السوق المحلية وتصدير الطاقة إلى سوق جهاز الربط الكهربائي لدول شرق إفريقيا	المرحلة 4	8,000	إثيوبيا، حوض النيل	السوق المشتركة لشرق وجنوب إفريقيا/ الهيئة بين الحكومية للتنمية	شرقي
2. رواق نقل القدرة شمال-جنوب	خط يبلغ 8000 كلم من مصر عن طريق السودان وجنوب السودان وإثيوبيا وكينيا وملاوي وموزامبيق وزامبيا وزيمبابوي إلى جنوب إفريقيا	المرحلة 2	6,000	كينيا وإثيوبيا وتنزانيا وملاوي وموزامبيق وزامبيا وزيمبابوي وجنوب إفريقيا	السوق المشتركة لشرق وجنوب إفريقيا/ مجموعة شرق إفريقيا/ مجموعة التنمية لجنوب إفريقيا/ الهيئة بين الحكومية للتنمية	جنوبي
3. مغمدا-نكوا	محطة توليد كهرومائية بقدرة 1500 ميغاوات للتصدير إلى سوق مجموعة القدرة في جنوب إفريقيا	المرحلة 2	2,400	وموزامبيق وحوض نهر زامبيزي	مجموعة التنمية الإفريقية الجنوبية	جنوبي
4. مشروع مياه المرتفعات في ليزوطو المرحلة 2 للقدرة المائنة	برنامج الطاقة الكهرومائية لتزويد ليزوطو والتصدير إلى إفريقيا الجنوبية	المرحلة 2	800	حوض نهر أرنج-سينكو	مجموعة التنمية الإفريقية الجنوبية	جنوبي
5. برنامج إنغا 3	محطة توليد الطاقة الكهرومائية بقدرة 4200 ميغاوات على نهر الكونغو وتتضمن ثمانية توربينات	المرحلة 2	6,000	نهر الكونغو جمهورية الكونغو الديمقراطية	المجموعة الاقتصادية لدول إفريقيا الوسطى	مركزي
6. جمهورية إفريقيا الوسطى	خط يبلغ 3800 كلم من جمهورية الكونغو الديمقراطية إلى إفريقيا الجنوبية عبر أنغولا والغابون وناميبيا وغينيا الإستوائية والكاميرون وغينيا وتشاد	المرحلة 1	10,500	إفريقيا الجنوبية وأنغولا وغابون وناميبيا وإثيوبيا	المجموعة الاقتصادية لدول إفريقيا الوسطى	مركزي
7. سمبالو	محطة توليد كهرومائية بقدرة 128 ميغاوات على بعد 930 كلم من نهر غامبيا لتزويد السنغال وغينيا وغينيا بيساو وغامبيا	المرحلة 3	300	السنغال، منظمة حوض نهر غامبيا	المجموعة الاقتصادية لدول إفريقيا الغربية	غربي
8. رواق نقل القدرة إفريقيا الغربية	خط يبلغ 2000 كلم مزاوي للساحل ولخط موجود بين غانا-نيجيريا مع قدرة تبلغ 1000 ميغاوات	المرحلة 2	1,200	غينيا وغينيا بيساو وغامبيا وسيراليون وليبيريا وكوت ديفوار وغانا	المجموعة الاقتصادية لدول إفريقيا الغربية	غربي
9. شبكة النقل شمال إفريقيا	خط يبلغ 2700 كلم من المغرب إلى مصر عبر الجزائر وتونس وليبيا	المرحلة 2	1,200	المغرب والجزائر وتونس وليبيا ومصر	منظمة الإتحاد المغاربي	شمالي
10. كاليتا	توليد الطاقة الكهرومائية بنسبة 117 ميغاوات	المرحلة 3	179	غينيا - منظمة حوض نهر غامبيا	المجموعة الاقتصادية لدول إفريقيا الغربية	غربي
11. باتوكا	محطة كهرومائية بقدرة 1600 ميغاوات لتصدير الكهرباء	المرحلة 3	2,800	زامبيا / زيمبابوي حوض نهر زامبيزي	السوق المشتركة لشرق وجنوب إفريقيا/ مجموعة شرق إفريقيا	شرقي
12. سد روزي 3	محطة كهرومائية بقدرة 145 ميغاوات لتقاسم القدرة بين رواندا وبوروندي وجمهورية الكونغو الديمقراطية وتشرف عليه المجموعة الاقتصادية للبحار الكبرى	المرحلة 3	450	رواندا/ جمهورية الكونغو الديمقراطية	السوق المشتركة لشرق وجنوب إفريقيا/ مجموعة شرق إفريقيا	شرقي
13. شلالات روزومو	إنتاج الطاقة الكهرومائية بنسبة 61 ميغاوات للبورندي ورواندا وتنزانيا	المرحلة 3	360	حوض نهر النيل	السوق المشتركة لشرق وجنوب إفريقيا/ مجموعة شرق إفريقيا	شرقي
14. أنبوب المنتجات النفطية أوغندا-كينيا	أنبوب يبلغ 300 كلم لنقل المنتجات النفطية بتكلفة منخفضة	المرحلة 4	150	أوغندا، كينيا	السوق المشتركة لشرق وجنوب إفريقيا/ مجموعة شرق إفريقيا	شرقي
15. أنبوب نيجيريا-الجزائر	أنبوب نقل الغاز طوله 4100 كلم من واري إلى حاسي الرمل لتصدير الغاز إلى أوروبا	المرحلة 2	غير متوفر	نيجيريا والنيجر والجزائر	إتحاد الدول المغاربية/ المجموعة الاقتصادية لدول إفريقيا الغربية	شمالي، غربي

المنطقة	المجموعة الاقتصادية الإقليمية	البلدان	التكلفة (مليون دولار أمريكي)	المرحلة	الوصف	المشروع
القارة	القارة	إفريقيا	2,150	المرحلة 2/3	هذه هي المرحلة الأولى من برنامج الربط القاري الذي يركز على استكمال وتوحيد الحلقات المفقودة للطريق السيارة المغاربية بحلول عام 2030	1. برنامج الطريق السيارة المغاربية
القارة	القارة	إفريقيا	275	المرحلة 3	سماة إفريقية موحدة هو برنامج على مستوى القارة لإنشاء نظام ملاحه جوي موجه بالقمر اصناعي عالي المستوى لكل القارة	2. المرحلة 1 من سماة إفريقية موحدة (التصميم والتنفيذ المبدئي)
القارة	القارة	إفريقيا	5	المرحلة 4	تسريع تنفيذ قرار ياموسوكرو من خلال تحديد البلدان التي هي على استعداد لتنفيذه بشكل كامل ومناقشة والموافقة على حد سواء مع الحكومات وشركات الطيران لإنشاء نادي طوعي على أساس العضوية الكاملة	3. تنفيذ قرار ياموسوكرو
القارة	القارة	إفريقيا	100	المرحلة 1	يشمل هذا البرنامج كلا من تطوير رواق تكنولوجيا ذكية وتصميم وتطبيق نظام على مستوى القارة والأقاليم لرصد الفعالية	4. المرحلة 1 من برنامج الرواق الذكي
شرقي	السوق المشتركة لشرق وجنوب إفريقيا / مجموعة شرق إفريقيا	كينيا وأوغندا ورواندا وبوروندي	1,000	المرحلة 4/3	تم تصميم هذا البرنامج لتحديث رواق شبكة البنية التحتية للنقل الإقليمي الإفريقي متعدد الوسائط وذو الأولوية العالية (ممرات صاعدة وطرق جانبية حضرية) في شرقي إفريقيا. يهدف هذا البرنامج إلى تسهيل السفر من قبل الناس والبضائع عبر الحدود بين كينيا وأوغندا ورواندا وبوروندي وجمهورية الكونغو الديمقراطية مع جزء في جنوب السودان	5. رواق شمالي متعدد الأشكال
شرقي	السوق المشتركة لشرق وجنوب إفريقيا / مجموعة شرق إفريقيا / مجموعة التنمية لجنوب إفريقيا	جمهورية الكونغو الديمقراطية وزامبيا وزيمبابوي وجنوب إفريقيا وموزمبيق	2,325	المرحلة 4/3	تم تصميم هذا البرنامج لتحديث رواق شبكة البنية التحتية للنقل الإقليمي الإفريقي متعدد الوسائط وذو الأولوية العالية في جنوب إفريقيا على المعايير الحديثة وتسهيل سفر الناس والبضائع عبر الحدود بين جنوب إفريقيا وبوتسوانا وزيمبابوي وزامبيا ومالawi وجمهورية الكونغو الديمقراطية	6. رواق متعدد الوسائط شمال-جنوب
شرقي	السوق المشتركة لشرق وجنوب إفريقيا / الهيئة بين الحكومية للتنمية	دجيبوتي- إثيوبيا	1,000	المرحلة 4/3	سيقوم هذا البرنامج بإعادة إحياء نظام السكك الحديدية في رواق شبكة البنية التحتية للنقل الإقليمي الإفريقي متعدد الوسائط وذو الأولوية العالية في شرقي إفريقيا وزيادة تدفق السلع عبر الحدود بين دجيبوتي وإثيوبيا. بالإضافة سيقوم بتصميم وتنفيذ نظام رواق ذكي لكل من الطرقات والسكك الحديدية.	7. رواق دجيبوتي- أديس أبابا
شرقي	السوق المشتركة لشرق وجنوب إفريقيا / مجموعة شرق إفريقيا	تنزانيا وأوغندا ورواندا وبوروندي وجمهورية الكونغو الديمقراطية	840	المرحلة 4/3	سيقوم هذا البرنامج بتحديث رواق شبكة البنية التحتية للنقل الإقليمي الإفريقي متعدد الوسائط وذو الأولوية العالية في شرقي إفريقيا وتسهيل السفر للأشخاص والبضائع عبر الحدود بين تنزانيا وأوغندا ورواندا وبوروندي وجمهورية الكونغو الديمقراطية	8. رواق مركزي
شرقي	السوق المشتركة لشرق وجنوب إفريقيا / مجموعة التنمية لجنوب إفريقيا	موزمبيق وملاوي وزيمبابوي	450	المرحلة 4/3	إعادة التأهيل / إعادة بنائة حلقات الربط للسكك الحديدية والطرقات بما في ذلك المراكز الحدودية على طول الممرات. تحسين قدرات الموانئ بما في ذلك الحفر في ميناء بيرا. تنمية الموارد الطبيعية بما في ذلك حقل فحم مواتيز في وادي زامبيزي الذي يستعمل الموانئ كنقاط تصدير رئيسية	9. أروقة متعددة الوسائط بيرة- ناكالا
شرقي	السوق المشتركة لشرق وجنوب إفريقيا / مجموعة التنمية لجنوب إفريقيا	كينيا وأوغندا ورواندا وبوروندي	5,900	المرحلة 4/3	يهدف هذا البرنامج إلى الاستجابة للتحدي الذي تواجهه منطقة شرق إفريقيا من خلال تطوير ما يكفي من الطاقة الاستيعابية للميناء لتلبية الطلب في المستقبل على حد سواء من المصادر المحلية والبلدان غير الساحلية. وسوف تكون الأولوية للعمل على تطوير بوابة لأمو	10. تطوير بوابة لأمو
جنوبي	مجموعة التنمية الإفريقية الجنوبية	أعضاء المجموعة الاقتصادية الإقليمية	2,270	المرحلة 1	يهدف هذا البرنامج إلى الاستجابة للتحدي الذي تواجهه منطقة جنوب إفريقيا من خلال تطوير ما يكفي من الطاقة الاستيعابية للميناء لتلبية الطلب في المستقبل على حد سواء من المصادر المحلية والبلدان غير الساحلية.	11. برنامج السكك الحديدية والموانئ الكبرى في جنوب إفريقيا
غربي	المجموعة الاقتصادية لدول إفريقيا الغربية	نيجيريا وبنين وتوجا وغانا وكوت ديفوار	290	المرحلة 4/3	يقوم هذا البرنامج بتحديث رواق غربي إفريقيا الذي تكثرت فيه الحركة (تسهيل التجارة ومراكز الحدود السريعة وتحسين القدرة وتطبيق خطة العمل ذات الأولوية) لخمس بلدان: كوت ديفوار وغانا وتوغو وبنين ونيجيريا	12. رواق ساحلي أبيدجان- لاغوس
غربي	المجموعة الاقتصادية لدول إفريقيا الغربية	السنغال ومالي وبوركينا فاسو والنيجر	590	المرحلة 4/3	يقوم هذا البرنامج بتحديث رواق غربي إفريقيا الذي تكثرت فيه الحركة (تسهيل التجارة ومراكز الحدود السريعة وتحسين القدرة وتطبيق خطة العمل ذات الأولوية) لأربعة بلدان: السنغال ومالي وبوركينا فاسو والنيجر	13. رواق متعدد الوسائط داكار- نيامي

المشروع	الوصف	المرحلة	التكلفة (مليون دولار أمريكي)	البلدان	المجموعة الاقتصادية الإقليمية	المنطقة
14. رواق متعدد الوسائط برايا- داكار- أبيدجان	سيقوم هذا البرنامج بتحسين النقل البحري والربط بين البلدان والجزر والبلدان في القارة من خلال إنشاء خدمة بحرية جديدة بين الموانئ الإقليمية وتسهيل ذلك من خلال نظام معلومات حديث يربط الخدمة البحرية بالموانئ وأروقة الطرقات في رواق داكار- أبيدجان. سيقيم هذا البرنامج أيضا بتحديث رواق غربي إفريقيا الذي تكثرت فيه الحركة (تسهيل التجارة ومراكز الحدود السريعة وتحسين القدرة وتطبيق خطة العمل ذات الأولوية) لثمانية بلدان: الرأس الأخضر والسنغال وغامبيا وغينيا بيساو وغينيا وسيراليون وليبيريا وكوت ديفوار	المرحلة 2 إلى المرحلة 4	150	الرأس الأخضر والسنغال وغامبيا وغينيا بيساو وليبيريا وكوت ديفوار	المجموعة الاقتصادية لدول إفريقيا الغربية	غربي
15. أبيدجان- أوغادغو /باماكو	سيقوم هذا البرنامج بتحديث وإعادة تأهيل الممر متعدد الوسائط الذي عان خلال الحرب الأهلية في كوت ديفوار	المرحلة 4/3	540	كوت ديفوار وبوركينا فاسو ومالي	المجموعة الاقتصادية لدول إفريقيا الغربية	غربي
16. برنامج السكك الحديدية والموانئ الكبرى في غرب إفريقيا	يهدف هذا البرنامج إلى الاستجابة للمشاكل في المستقبل في قدرة موانئ غرب إفريقيا. يتضمن هذا البرنامج عنصرين: (1) خطة رئيسية لميناء إقليمي كبير وربط السكك الحديدية و (2) توسيع الميناء	المرحلة 1	2,140	15 بلدا. جمعية إدارة الموانئ في غرب ووسط إفريقيا	المجموعة الاقتصادية لدول إفريقيا الغربية	غربي
17. النقل الجوي فيغرب إفريقيا	يهدف هذا البرنامج إلى زيادة مستويات خدمات النقل الجوي في غرب إفريقيا المحدودة في الوقت الراهن بسبب عدم وجود مطار إقليمي كبير	المرحلة 1	420	15 بلدا	المجموعة الاقتصادية لدول إفريقيا الغربية	غربي
18. رواق متعدد الوسائط بوانت نوار وبرازفيل/ كينشاسا وبانغي ونجامينا	سيقوم هذا البرنامج بإعادة إحياء النقل النهري في حوض نهر كونغو- أوبنغي وتحديث النقل الأرضي في الرواق	المرحلة 4/3	300	الكونغو/ جمهورية الكونغو الديمقراطية جمهورية إفريقيا الوسطى	المجموعة الاقتصادية لدول إفريقيا الوسطى	مركزي
19. جسر كينشاسا- برازفيل ومشروع السكك الحديدية إلى ليو	سيوفر هذا البرنامج البنية التحتية لتحسين النقل الإقليمي وأنظمة التبادل التجاري من خلال بناء معبر ثابت يربط بين كينشاسا وبرازفيل وضمان التواصل في حركة السكك الحديدية من متادي وبوانت نوار إلى الحدود الشرقية لجمهورية الكونغو الديمقراطية وما بعد ذلك نحو المناطق الشرقية والجنوبية الإفريقية	المرحلة 2	1,650	الكونغو/ جمهورية الكونغو الديمقراطية	المجموعة الاقتصادية لدول إفريقيا الوسطى	مركزي
20. رواقدوالا- بانغيدوالا- نجامينا	سيقوم هذا البرنامج بتحديث رواق شبكة البنية التحتية للنقل الإقليمي الإفريقي متعدد الوسائط وذو الأولوية العالية في وسط إفريقيا وتسهيل السفر للأشخاص والبضائع عبر الحدود بين الكاميرون وتشاد وجمهورية إفريقيا الوسطى	المرحلة 3	290	كاميرون/ جمهورية إفريقيا الوسطى تشاد	المجموعة الاقتصادية لدول إفريقيا الوسطى	مركزي
21. ربط عواصم وسط إفريقيا	تم تصميم هذا البرنامج خصيصا لإفريقيا الوسطى حيث تتمثل واحدة من القضايا الرئيسية من أجل التكامل الإقليمي في الحلقات المقفولة في الروابط بين العواصم	المرحلة 2	800	كاميرون/ تشاد/ جمهورية إفريقيا الوسطى/الكونغو/ جمهورية الكونغو الديمقراطية/الغابون/ بورتوري/أنغولا	المجموعة الاقتصادية لدول إفريقيا الوسطى	مركزي
22. النقل الجوي في وسط إفريقيا	يهدف هذا البرنامج إلى زيادة مستويات خدمات النقل الجوي في إفريقيا الوسطى المحدودة في الوقت الراهن بسبب عدم وجود مطار إقليمي كبير	المرحلة 1	420		المجموعة الاقتصادية لدول إفريقيا الوسطى	مركزي
23. برنامج السكك الحديدية والموانئ الكبرى في إفريقيا الوسطى	يهدف هذا البرنامج إلى الاستجابة للمشاكل في المستقبل في قدرة موانئ إفريقيا الوسطى. يتضمن هذا البرنامج عنصرين: (1) خطة رئيسية لميناء إقليمي كبير وربط السكك الحديدية و (2) توسيع الميناء	المرحلة 1	1,400	كاميرون/ تشاد/ جمهورية إفريقيا الوسطى/الكونغو/ جمهورية الكونغو الديمقراطية/الغابون/ بورتوري/ جمعية إدارة الموانئ في غرب ووسط إفريقيا	المجموعة الاقتصادية لدول إفريقيا الوسطى	مركزي
24. الطريق السريعة المغاربية	تم تصميم هذا البرنامج لتحسين السفر بين الأشخاص والبضائع عبر البلدان المغاربية إذ كان السفر والتبادل التجاري محدودا بسبب الحواجز المصطنعة بين البلدان على الحدود. سيقيم هذا البرنامج بتصميم وتنفيذ نظام رواق ذكي على طول الطريق السريعة وتثبيت مراكز حدودية سريعة.	المرحلة 4/3	75	المغرب إلى مصر عبر الجزائر وتونس وليبيا	منظمة الإتحاد المغاربي	شمالي

المشروع	الوصف	المرحلة	التكلفة (مليون دولار أمريكي)	البلدان	المجموعة الاقتصادية الإقليمية	المنطقة
1. بالمبو	سد منظم للحركة لتحسين الملاحة في نهر أوبنغي بالإضافة إلى الطاقة الكهرومائية	المرحلة 2	155	حوض نهر كونغو	المجموعة الاقتصادية لدول إفريقيا الوسطى	مركزي
2. فومي	محطة كهرومائية في غينيا مع التزويد بالماء السقوي لمالي ولتنظيم حركة نهر النيجر (تسعة بلدان)	المرحلة 3	384	حوض نهر نيجر	المجموعة الاقتصادية لدول إفريقيا الغربية	غربي
3. دراسات فرص الاستثمارات متعددة القطاعات	تحديد وإعداد برامج الاستثمار في الحوض	المرحلة 1	1	حوض نهر أوكفنغو	مجموعة التنمية الإفريقية الجنوبية	جنوبي
4. المرحلة ٢ من محطة الطاقة الكهرومائية بليزوطو - نقل المياه	برنامج نقل المياه لتزويد مقاطعة غاوتنغ في إفريقيا الجنوبية	المرحلة 3	1,100	حوض نهر أورنج- سينقو	مجموعة التنمية الإفريقية الجنوبية	جنوبي
5. غورباسي	سد متعدد الأغراض في غينيا: لتنظيم الحركة في نهر السينغال (أربعة بلدان)	المرحلة 2	غير متوفر	حوض نهر سينغال	المجموعة الاقتصادية لدول إفريقيا الغربية	غربي
6. نوميبال	سد متعدد الأغراض مع توليد الطاقة المهرمائية (ليوركينا فاسو وغانا)	المرحلة 1/2	غير متوفر	حوض نهر فولطا	المجموعة الاقتصادية لدول إفريقيا الغربية	غربي
7. نظام المياه الجوفية للحجر الرملي النوبي	تنفيذ استراتيجية إقليمية لاستعمال نظام الجوفية الأرضية	المرحلة 4	5	نظام المياه الجوفية للحجر الرملي النوبي	إتحاد الدول المغاربية	شمالي
8. نظام المياه الجوفية في شمال-غربي الصحراء	دراسة ما قبل قابلية الإنجاز لاستعمال أحسن لنظام المياه الجوفية	المرحلة 2	2.5	نظام المياه الجوفية في شمال الصحراء الغربية	إتحاد الدول المغاربية	شمالي
9. نظام المياه الجوفية في لوللمدن	دراسة ما قبل قابلية الإنجاز لاستعمال أحسن لنظام المياه الجوفية	المرحلة 2	10	نظام المياه الجوفية في لوللمدن وتاوديني/ تنزروف	إتحاد الدول المغاربية	شمالي

المشروع	الوصف	المرحلة	التكلفة (مليون دولار أمريكي)	البلدان	المجموعة الاقتصادية الإقليمية	المنطقة
1. بيئة تمكين تكنولوجيا المعلومات والاتصالات	سيمكن هذا البرنامج من تحسين البيئة للقطاع الخاص للاستثمار في البنية التحتية للاتصالات التردد واسع النطاق عالية السرعة	المرحلة 2	25	القارة	القارة	القارة
2. تكنولوجيا المعلومات والاتصالات للربط الأرضي	يتضمن هذا البرنامج عنصرين رئيسيين وهما: تأمين الاتصال لكل بلد من خلال بنيتين تحتيتين على الأقل للاتصال واسع النطاق وضمان الوصول إلى الكيل البحري لجميع البلدان غير الساحلية	المرحلة 3	320	القارة	القارة	القارة
3. برنامج نقاط تبادل الإنترنت	الهدف من هذا البرنامج هو توفير ما يكفي من عقد تبادل الإنترنت لإفريقيا لزيادة من الحركة الداخلية إلى أكبر حد ممكن	المرحلة 3	130	القارة	القارة	القارة