



صناعة الطيران في إفريقيا.. بين فرص النمو والتحديات البنية

د. جيهان عبد السلام عباس

أستاذ الاقتصاد المساعد- كلية الدراسات الإفريقية العليا- جامعة القاهرة

تعد صناعة الطيران إحدى الركائز الحيوية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية في القارة الإفريقية، لما تقوم به من دورٍ محوري في ربط الأسواق الإقليمية والدولية، وتعزيز التجارة البينية، ودعم السياحة، وتسهيل حركة الأفراد ورأس المال.

يتيح وضع توصيات عملية لصانعي السياسات والمستثمرين والمُشغّلين في هذا القطاع الحيوي. وعليه؛ فإن دراسة صناعة الطيران في إفريقيا تكشف عن صورة مزدوجة من الفرص الواعدة للنمو والتحول إلى محرك للتكامل والتنمية، في مقابل تحديات جوهرية تتطلب إصلاحات هيكلية واستثمارات ضخمة لضمان استدامة القطاع وقدرته على المنافسة عالمياً.

وهو ما سيمتتناوله في النقاط الآتية:

- المساهمة الاقتصادية لصناعة الطيران في إفريقيا.
- لماذا يستحق قطاع الطيران في إفريقيا اهتماماً تموياً خاصاً؟
- تحديات صناعة الطيران في إفريقيا (قيود البنية التحتية والتنظيم).
- تجربة بارزة بإفريقيا جنوب الصحراء في مجال تطوير صناعة الطيران.
- الجهود الإفريقية لتنظيم وتعزيز صناعة الطيران.
- كيف يمكن تعزيز الاستفادة من صناعة الطيران في إفريقيا؟

أولاً: المساهمة الاقتصادية

صناعة الطيران في إفريقيا :

يُقصد بمصطلح صناعة الطيران Aviation Industry / Aerospace Industry : مجموعة الأنشطة الاقتصادية والفنية المرتبطة بتصميم، تصنيع، تشغيل وصيانة الطائرات، بالإضافة إلى كل ما يتعلق بالبنية التحتية للطيران من مطارات، ملاحة جوية، خدمات دعم أرضية، شحن جوي، نقل ركاب، وغيرها. كما يشمل الخدمات المساندة مثل: صيانة الطائرات، إدارة المطارات، الملاحة الجوية، الخدمات الأرضية: تحمّيل، وقود، مناولة أمتعة... وغيرها من الخدمات

ورغم أن إفريقيا لا تمثل سوى نحو 2% من حركة الطيران العالمية، وفقاً لاتحاد النقل الجوي الدولي IATA، فإن القطاع يمتلك إمكانيات نمو هائلة، مدفوعةً بالتوسيع الديموغرافي، وزيادة حجم الطبقة المتوسطة، وتلامي جهود التكامل الإقليمي من خلال مبادرات رائدة مثل السوق الإفريقية الموحدة للنقل الجوي.

وتحظى القارة بموقع جغرافي إستراتيجي يجعلها نقطة وصل بين أوروبا وأسيا والأمريكيتين، فضلاً عن امتلاكها أسوأً داخلياً واسعة غير مُستغلة بالكامل، ومقومات واعدة لتطوير السياحة، إضافةً إلى طاقات بشرية شابة قادرة على دعم تطور القطاع. كما يمكن لصناعة الطيران أن تسهم في تحقيق أهداف التنمية المستدامة عبر خلق فرص عمل مباشرة وغير مباشرة، وتحفيز الاستثمارات في البنية التحتية والخدمات المرتبطة بها.

ومع ذلك؛ تواجه هذه الصناعة في إفريقيا تحديات معقدة تعرقل استغلال كامل إمكانياتها، أبرزها ارتفاع تكاليف التشغيل مقارنةً بالمتوسط العالمي، وضعف البنية التحتية في عدد كبير من المطارات، وغياب التكامل الجوي الفعال بين الدول الإفريقية، إلى جانب مشكلات تتعلق بضعف الحكومة التنظيمية، والمنافسة غير المتكافئة مع شركات الطيران العالمية الكبرى. كما أدت الأزمات المتكررة، مثل جائحة كوفيد-١٩، وارتفاع أسعار الوقود، وعدم الاستقرار الأمني في بعض المناطق، إلى زيادة هشاشة الصناعة وإبطاء جهود التعافي.

ومن هذا المنطلق؛ تهدف هذه الدراسة إلى تقديم تحليل شامل للتحديات التي تعيق نمو صناعة الطيران في إفريقيا، واستكشاف الفرص التموية المتاحة لتعزيز دورها في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للقاراء، بما

النحوية

المرتبطة؛ وبالتالي فهو مفهوم أقرب إلى منظومة الأخرى^(٣). وقد شهدت إفريقيا نمواً ملحوظاً بنسبة شاملة^(٤).

وبلغ المساهمة المباشرة وغير المباشرة لصناعة الطيران في إفريقيا نحو ٧٥ مليار دولار في الناتج المحلي الإجمالي للقاراء عام ٢٠٢٤، كما تدعم حوالي ٨٠١ مليون وظيفة في مختلف المجالات المرتبطة بالقطاع، وهو ما يمثل ٦,١٪ من إجمالي العمالة و٦,٢٪ من إجمالي الناتج المحلي، أي ما يعادل نحو ١٣ مليار دولار أمريكي في القيمة المضافة الإجمالية.

ووفقاً للتقديرات؛ فإن كل دولار يضفيه قطاع الطيران يمكن الاقتصاد من توليد قيمة اقتصادية تقدر بحوالى ٥,٣٠ دولاراً إضافياً عبر سلاسل الإمداد والنشاط الاقتصادي. كما يسهم قطاع السفر الجوي بفاعلية في دعم السياحة، حيث يوفر نحو ٥ ملايين وظيفة، ويسهم بما يقارب ٤٢ مليار دولار في الناتج المحلي الإجمالي من إنفاق السياح القادمين عبر الطيران^(٥).

أما بالنسبة إلى المطارات الأكثر استحواذاً على السعة في يونيو ٢٠٢٥؛ فقد جاء مطار جوهانسبرغ بنسبة ١٤,٨٪، يليه مطار أديس أبابا بنسبة ١٤,٧٪، ثم مطار الدار البيضاء بنسبة ٨,٩٪. وجاء التوزيع الإقليمي للسعة على النحو الآتي: شمال إفريقيا ٧,٤٪، شرق إفريقيا ٢٢٪، جنوب إفريقيا ١٨,٩٪، ووسط وغرب إفريقيا ١٧,٤٪^(٦). كما شهدت المنطقة نمواً بنسبة ٢,١٤٪ على أساس سنوي في أسواق الشحن الجوي، مما يعكس الطلب المتزايد الذي يتطلب معالجة عاجلة لضمان نمو مستدام للقطاع. كذلك ارتفع الطلب على الشحن الجوي عبر شركات الطيران الإفريقية بنسبة ٥,٨٪ خلال عام ٢٠٢٤^(٧).

ويضم قطاع الطيران الإفريقي أكثر من ٤٧٧ مطاراً و٤١٩ شركة طيران، كما يوفر نحو ٢,١ مليون وظيفة إضافية. ويسهل النقل الجوي حركة السياحة بشكل كبير، مما يعزز النشاط الاقتصادي؛ إذ ينفق السياح أموالهم في المطاعم والفنادق والمتأجر ومنظمي الرحلات، إضافةً إلى السلع والخدمات الاستهلاكية عبر الطيران^(٨).

ويضم قطاع الطيران الإفريقي أكثر من ٤٧٧ مطاراً و٤١٩ شركة طيران، كما يوفر نحو ٢,١ مليون وظيفة إضافية. ويسهل النقل الجوي حركة السياحة بشكل كبير، مما يعزز النشاط الاقتصادي؛ إذ ينفق السياح أموالهم في المطاعم والفنادق والمتأجر ومنظمي الرحلات، إضافةً إلى السلع والخدمات الاستهلاكية

Aviation: Benefits Beyond Borders, Africa, (٢)
:2023, available at
<https://aviationbenefits.org/around-the-world/africa>

African Airlines Association "AFRA", "African (٤)
airlines' performance updates - June 2025",
02/07/2025, available at: <https://www.afraa.org/african-airlines-performance-updates-june-2025>

The International Air Transport Association (٥)

SNECi Group, "Aerospace Industry", 2024, (١)
available at: <https://www.snci.com/en/industries/aeronautics>

Afrviator, «Air Transport in Africa: Supporting (٢)
8.1M Jobs and Contributing \$75B to GDP», December.2024, available at: <https://afrviator.org/bulletin/air-transport-in-africa-supporting-8-1m-jobs-and-contributing-75b-to-gdp>

بنسبة تقارب ٥٪ سنويًا على مدى العشرين عاماً القادمة، مما يجعل القارة من بين أسرع أسواق الطيران نمواً عالمياً. كما يتوقع أن تتحقق إفريقيا ثانياً أسرع معدل نمو عالمي في رحلات الركاب بحلول عام ٢٠٣٩م، مسجلة زيادة بنسبة ٦,٣٪ خلال الفترة ٢٠٢٤-٢٠٣٥م، وهو ما يعني جذب نحو ١٢٩ مليون مسافر جديد سنويًا ليصل إجمالي عدد المسافرين إلى ٣٠٣ ملايين شخص^(١).

وعلاوةً على ذلك؛ من المرجح أن ينمو السوق بمعدل نمو سنوي مركب قدره ٤,٦,٨٪ بين عامي ٢٠٢٥ و٢٠٢٩م، ليبلغ قيمة تقديرية تقدّر بنحو ٥٦,٥١ مليار دولار أمريكي بحلول عام ٢٠٢٩م. ويعزّز هذا النمو بظهور دور قوي للتجارة الإلكترونية الدولية، التي خلقت طلباً متزايداً على خدمات الشحن الجوي السريع، في ظل التوسيع في الوصول إلى الإنترنت وانشار التسويق عبر الهاتف المحمول في العديد من الأسواق الإفريقية^(٢).

وبعد النمو المتتسارع لقطاع الطيران الإفريقي إلى عدة عوامل رئيسية، أبرزها^(٣):

MY NZTE, "Aviation in Africa", July.2023, available at: <https://my.nzte.govt.nz/article/aviation-in-africa-a-new-frontier>

Avia Solutions Group, "New Horizons in African Aviation – Insights into Air Cargo Trends, Challenges, and Growth", 2025-03-06, available at: <https://aviasg.com/en/media/our-news/magma-aviation/new-horizons-in-african-aviation-insights-into-air-cargo-trends-challenges-and-growth>

Aerviva, "Africa and its aviation potential: Opportunities for growth in 2025", September 3, 2025, available at: <https://www.aerotime.aero/articles/africa-and-its-aviation-potential-opportunities-for-growth-in-2025>

:And

Informa Markets- Aviation Week, «Opportunities for -

وعلى الرغم من هذه التطورات الإيجابية؛ فلا يزال قطاع الطيران في إفريقيا الأقل مساهمة في الإيرادات السنوية للطيران على مستوى العالم مقارنة بالقطارات الأخرى، كما يوضحه الشكل رقم (١).

شكل رقم (١): مساهمة قطاع الطيران على المستوى القاري في إجمالي الإيرادات السنوية للقطاع على المستوى العالمي خلال الفترة (أغسطس ٢٠٢٣ - أغسطس ٢٠٢٤م):



Source: Dimpho Ramalose, "Africa's aviation challenges | Lessons from Southeast Asia", 2025, available at: https://www.investec.com/en_za/focus/economy/africa-aviation-challenges.html

ثانياً: لماذا يستحق قطاع الطيران في إفريقيا اهتماماً تنميّياً خاصّاً؟

يُعدّ قطاع الطيران في إفريقيا من أسرع القطاعات نمواً على مستوى العالم. ووفقاً لتقديرات الاتحاد الدولي للنقل الجوي The International Air Transport Association IATA تشهد شركات الطيران الإفريقية نمواً ملحوظاً في أعداد المسافرين خلال العقد المقبل،

(IATA), "Advancing Aviation in Africa and the Middle East: Challenges, Opportunities, and Safety Priorities", 5 August 2024, available at: <https://www.iata.org/en/publications/newsletters/iata-knowledge-hub/advancing-aviation-in-africa-and-the-middle-east-challenges-opportunities-and-safety-priorities>

المسافرين داخل إفريقيا بنسبة ٥١٪، مع خفض أسعار تذاكر الطيران بنسبة ٢٦٪^(٢).

٥- تطوير البنية التحتية وتنامي حركة الطيران:

وفقاً لبنك التنمية الإفريقي؛ تستثمر العديد من الدول في تطوير البنية التحتية في إطار الخطة الإفريقية للاستثمار في البنية التحتية AIIP، مما قد يؤدي إلى تحسين الربط ونمو قطاع الطيران. وعلى الرغم من مواجهة شركات الطيران منخفضة التكلفة صعوبات في تحقيق النجاح في جميع أنحاء إفريقيا؛ فإن عدداً قليلاً منها أثبتت أن السفر منخفض التكلفة قابل للتطبيق في السياق الإفريقي - فنظراً لكبر حجم الطبقة المتوسطة وتناميها في جميع أنحاء إفريقيا؛ فإن هناك إقبالاً متزايداً على السفر الجوي بأسعار معقولة.

ومن خلال توسيع خدمات شركات الطيران منخفضة التكلفة وزيادة المنافسة؛ يمكن لسوق الطيران في إفريقيا أن يشهد توسيعاً سريعاً في كل من المسارات المحلية والدولية. ومن المرجح أن تفتح شركات الطيران منخفضة التكلفة مسارات جديدة وتجعل السفر الجوي أكثر سهولة، حيث ارتفعت حصة شركات الطيران الاقتصادي من السعة الاستيعابية المتجهة من وإلى إفريقيا إلى ٢٩,٣٪ في عام ٢٠٢٤م، مقارنةً بـ ٢٣٪ في عام ٢٠٢٢م، وفقاً لبيانات مركز الطيران OAG و CAPA.

ويُعزى ذلك بشكل رئيسي إلى نمو شركات الطيران الاقتصادي التي تخدم أسواق شمال إفريقيا انطلاقاً من أوروبا. وانخفضت حصة شركات الطيران الاقتصادي داخل إفريقيا خلال الفترة نفسها، من ٩,٥٪ في عام ٢٠٢٣م إلى

١- النمو الاقتصادي:

حيث شهد العديد من الدول الإفريقية توسيعاً اقتصادياً، وزيادةً في الدخل المتاح، وتحسيناً في البنية التحتية.

٢- التحضر:

ويُعزز التوسع الحضري السريع الطلب على السفر الجوي، سواءً للأعمال أو الترفيه.

٣- السفر داخل إفريقيا:

إذ يُسهل تحسين الربط الإقليمي السفر داخل إفريقيا، مع زيادة عدد المسارات والشراكات بين شركات الطيران.

٤- منطقة التجارة الحرة القارية:

تُعدّ منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية AfCFTA، التي دخلت حيز التنفيذ في عام ٢٠٢١، أحد أهم محركات نمو قطاع الطيران في جميع أنحاء القارة، وتهدف هذه الاتفاقية إلى تقليل الحواجز التجارية وتعزيز حرية حركة السلع والخدمات داخل إفريقيا. ومع ازدياد التجارة بين الدول الإفريقية؛ سيزداد الطلب على النقل الفعال - وخاصةً السفر الجوي. ومن المتوقع أن تزيد هذه المنطقة من الطلب على خدمات الشحن الجوي، مما يُبسط حركة البضائع عبر القارة، وستستفيد شركات الطيران العاملة في إفريقيا بشكل كبير من سوقٍ أكثر تكاملاً وتوحيداً^(٣)، ومن المتوقع أن يؤدي التطبيق الكامل للمنطقة إلى زيادة حركة

aviation in Africa – is the door for development finally set to open?», 14/02/2025, available at: <https://www.routesonline.com/suppliers/10554/capa-centre-for-aviation/news/299664169/opportunities-for-aviation-in-africa-is-the-door-for-development-finally-set-to-open>

African Union Development Agency (AUDE-NEPAD), «The Single African Air Transport Market», 2019, available at: <https://www.nepad.org/publication/single-african-air-transport-market> (١)

٩٪ في عام ٢٠٢٤م^(١)

٦- نمو قطاع السياحة:

والقطاع السياحي، وبهذا يصبح الطيران والسياحة معاً ركيزتين أساسيتين لتحقيق النمو الاقتصادي في القارة.

٧- التحول العالمي نحو الاستدامة:

يُمثل هذا التحول فرصةً لإفريقيا أيضاً، فمع تشديد اللوائح الدولية المتعلقة بالاستدامة البيئية؛ تُتاح لإفريقيا فرصَةً لتجاوز بعض ممارسات الطيران القديمة والمُلوثة، وتبني تقنيات جديدة أكثر مراعاةً للبيئة، وأنواع وقود طيران مستدامة. يمكن لمشاريع الطيران المستدام، مثل إدخال الطائرات الكهربائية وتحسين ممارسات إدارة النفايات في المطارات، أن تُرسي مكانة الدول الإفريقية في ريادة قطاع الطيران المستدام.

٨- تزايد الطلب على عمليات الشحن الجوي:

شهدت المطارات الإفريقية والبنية التحتية اللوجستية تطورات ملحوظة، لاستيعاب الطلب المتزايد على الشحن الجوي، حيث استمرت العديد من الدول في مراقبتها. ويُعد توسيع محطات المطارات ومرافق الشحن أحد أهم التحسينات في قطاع الشحن الجوي الإفريقي. وقد شهدت مطارات رئيسية، مثل مطار جomo كينياتا الدولي في نيروبي، ومطار كيب تاون الدولي، ومطار مورتالا محمد الدولي في لاغوس، تجديداً واسعة النطاق لتحسين قدرتها على مناولة الركاب والبضائع، بما في ذلك إنشاء محطات شحن جديدة، وتعزيز قدرات التخزين، وتحسين الإجراءات الجمركية. كما تبني بعض المطارات بشكل متزايد الأتمتة والتكنولوجيا المتقدمة في مناولة البضائع، بما في ذلك أنظمة الفرز الآلي، وأنظمة التتبع المعززة للشحنات، وتحسين التكامل مع أدوات إدارة سلسلة التوريد. وقد

يُعد قطاع السياحة من أهم المحركات الرئيسية لنمو صناعة الطيران في إفريقيا، والعلاقة بينهما علاقة تكاملاً؛ إذ لا يمكن للصناعة السياحية أن تزدهر دون نقل جوي فعالًّا وآمنًّا، ولا يمكن لشركات الطيران أن تحقق نمواً قوياً دون وجود طلب سياحي متزايد. هذا فضلاً عن زيادة الطلب على الرحلات الجوية الدولية والإقليمية. ووفقاً لتقديرات IATA والمجلس العالمي للسياحة والسفر^(٢)؛ يُسهم قطاع السياحة والسفر بما يقارب ٨-٧ من الناتج المحلي الإجمالي الإفريقي، ومعظم هذه العوائد ترتبط مباشرةً بخدمات النقل الجوي.

وتحفز السياحة الوافدة الاستثمار في المطارات، الخدمات الأرضية، والأساطيل الجوية، مما يحسن تنافسية الطيران الإفريقي^(٣). كما أن الاستثمار في النقل منخفض التكلفة Low Cost Carriers ضروري لربط الوجهات السياحية الإقليمية بتكليف أقل، مما يُشجع السياحة الداخلية والإفريقية البنية. هذا بالإضافة إلى شراكات بين شركات الطيران

Aviatin Week Network, "Opportunities for aviation in Africa – is the door for development finally set to open?", 14/02/2025, available at: <https://www.routesonline.com/suppliers/10554/capacentre-for-aviation/news/299664169/opportunities-for-aviation-in-africa-is-the-door-for-development-finally-set-to-open>

Lesley Hsu, "Data Use Case Study: African Tourism Industry", E-Trade Alliance, 2023, available at: <https://www.allianceforetradedevelopment.org/african-tourism-industry> And:

Mehdi Seraj, Oliver Chika Ike1 and Huseyin Ozdeser, "The contribution of tourism on GDP growth and sustainable tourism development in Africa", Future Business Journal, Vol.11, No.115, p.4

ثالثاً: تحديات صناعة الطيران في إفريقيا (قيود البنية التحتية والتنظيم) :

تُعدّ صناعة الطيران عاملاً مهماً في تعزيز الاستقرار الاقتصادي، وتنمية العلاقات الدولية، ودعم الرخاء السياسي. ومع ذلك؛ تواجه هذه الصناعة في القارة الإفريقية تحديات عديدة تُعيق نموها وكفاءتها، مما يجعلها بحاجة إلى دعم كبير ليس فقط من الحكومات المعنية، بل أيضاً من الجهات المختصة والمستثمرين الدوليين. وتشمل أبرز التحديات التي تواجه صناعة الطيران في إفريقيا ما يلي:

١- ارتفاع الطلب على متخصصي الطيران وذوي الكفاءات ذات الصلة:

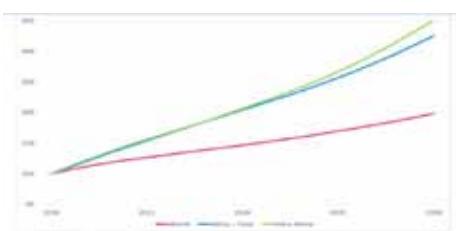
أدى النمو السريع للبنية التحتية لشركات الطيران والمطارات في جميع أنحاء إفريقيا إلى خلق طلب مُلحّ ومستمر على المتخصصين المهرة في قطاع الطيران. وسيكون هؤلاء المهنيون أساسيين لضمان التشغيل الآمن والفعال والموثوق لشبكات الطيران المترامية، ودعم رؤية القارة لتصبح مركزاً عالمياً للطيران. وتتوقع دراسة «بوينج» لتوقعات الطيارين والفنين للفترة ٢٠٢٥-٢٠٤٤، أن تحتاج إفريقيا إلى أكثر من ٢٢,٠٠٠ طيار تجاري جديد خلال العقود المقبلين لمواكبة توسيعات الأسطول وتقادم الطائرات.

كما تتطلب الطائرات الحديثة مهندسين وفنيين صيانة مدربين تدريباً عالياً. ويعني التعقيد المتزايد لтехнологيا الطائرات وجود طلب متزايد على متخصصين بارعين في إلكترونيات الطيران والأنظمة الميكانيكية وبروتوكولات السلامة. كما يؤدي ارتفاع عدد الركاب أيضاً إلى زيادة الطلب على أفراد طاقم المقصورة وموظفي العمليات الأرضية. ويفتح

استثمار مطار أديس أبابا الدولي في مرافق متخصصة للتخزين البارد والمناولة لتلبية الطلب المتزايد على السلع القابلة للتلف، وهو جانب حيوي في أسواق التصدير الإفريقية. ومع وجود بنية تحتية وحلول لوجستية أفضل في الموانئ الإفريقية؛ يمكن للشحن البحري أن يستحوذ على حصة أكبر من سوق الشحن، مما قد يقلل الطلب على خدمات الشحن الجوي الأجنبية، ولا سيما في القطاعات التي لا تحظى فيها السرعة بأولوية كبيرة^(١).

ومن خلال العوامل السابقة الإشارة إليها؛ هناك توقعات أن تكون إمكانيات نمو النقل الجوي البيني في إفريقيا هي الأسرع والأعلى، والتي قد تتجاوز إيراداتها نحو ٣٥ مليار دولار حتى عام ٢٠٣٦م، كذلك النقل الجوي بين إفريقيا ودول العالم كما هو موضح في الشكل رقم (٢).

شكل رقم (٢): إمكانيات نمو إيرادات السفر الجوي بين الدول الإفريقية، وبين إفريقيا ودول العالم حتى عام ٢٠٣٦م:



Source: Brian Pearce, Air Connectivity in Africa: Challenges and Opportunities, p.9, The International Air Transport Association (IATA), available at: https://unctad.org/system/files/non-official-document/Item6_Brian_Pearce_IATA_13sept.pdf

Zawya, "Africa urged to seize aviation opportunities", November 22, 2024, available at <https://www.zawya.com/en/economy/africa/africa-urged-to-seize-aviation-opportunities-uxnhcoc0> (١)

فرص عمل بالخارج.

٢- ضعف البنية التحتية في قطاع الطيران الإفريقي:

يعاني عدد كبير من المطارات وشركات الطيران في إفريقيا من نقص في البنية التحتية الحديثة الالزامية لاستيعاب حركة النقل الجوي المتتممة. ويعيق هذا الضعف فرص التوسيع في إنشاء المطارات وصيانتها، بالإضافة إلى تطوير أنظمة السلامة وحلول مناولة الأئمة. تواجه معظم المطارات الإفريقية صعوبةً في التعامل مع أحجام الركاب والبضائع المتزايدة، مما يؤدي إلى تأخيرات في الرحلات، زيادة أوقات المناولة، واحتمال تلف البضائع القابلة للتلف.^(٤) بالإضافة إلى ذلك، العديد من مدارج الطائرات - خاصةً في الدول الإفريقية منخفضة الدخل والنمو - في حالة سيئة، وأنظمة مراقبة الحركة الجوية قديمة، مما يزيد من التأخيرات ويشير مخاوف بشأن السلامة. نتيجةً لذلك، تتأثر حركة الرحلات الدولية واسعة النطاق، ويصبح القطاع الجوي الإفريقي أقل تنافسية مقارنةً بالمطارات العالمية، مما يحدّ من قدرة القارة على جذب الاستثمارات وتعزيز التجارة والسياحة عبر النقل الجوي.^(٥)

٣- ضعف عمليات الربط الجوي:

تعاني إفريقيا من ضعف الربط الجوي، مع محدودية الحركة الجوية. ويؤدي ضعف الربط

هذا الطلب مسارات وظيفية مجذبة لمحترفي الطيران المحليين والدوليين الراغبين في العمل في بيئه إفريقيا المتنوع^(٦).

وفي دراسة أُجريت على مؤسسات التدريب الجوي في إفريقيا؛ وُجد أن نسبةً كبيرة منها تمتلك أقل من ١٠ مدربين، مما يعني قدرة محدودة على تدريب الأعداد المطلوبة لتغطية الحاجة الفعلية في القطاع. كما يُشار إلى أن سوق صيانة وتشغيل الطائرات في القارة، على الرغم من نموه، يواجه عقبة نقص الأيدي العاملة المدربة في الصيانة والدعم الفني، مما يؤثر في كفاءة التشغيل^(٧). علاوةً على ذلك؛ فإن عدد مراكز التدريب (أكاديميات الطيران) محدود، حيث أظهرت دراسة شملت ٧٥ مركزاً في ٣٧ دولة إفريقية أن ٦٧٪ منها لديها أقل من ١٠ مدربين فقط^(٨).

ومن هنا؛ يمكن القول إن نقص الكوادر الماهرة في إفريقيا، مثل الطيارين، ومراقبي الحركة الجوية، وأطقم الضيافة الجوية، ومهندسي الطيران المسؤولين عن عمليات التشغيل، يُشكّل تحدياً كبيراً قد يحدّ من تنافسية صناعة الطيران في القارة. ويتفاوت هذا النقص بسبب محدودية مؤسسات التدريب عالية الجودة في معظم الدول الإفريقية. كما تُعدّ هجرة الأدمغة مصدر قلق رئيسياً، إذ يسعى العديد من المهنيين المدربين إلى البحث عن

Avaero Capital Partners, "Africa's Aviation Paradox: How Missing Links Keep A Continent Grounded", 2024, available at: <https://avaero-capital.com/2025/04/11/africa-s-aviation-paradox-how-missing-links-keep-a-continent-grounded>

The African Airlines Association (AFRAA), "AFRAA position on Infrastructure for Better Skies in Africa", 2024, available at: <https://www.afraa.org/infrastructure>

.Aerviva, Op. cit (١)

Commercium Africa, "Aviation manpower in short supply in Africa", March.2024, available at: <https://commercium.africa/news/2024/03/aviation-man-power-in-short-supply-in-africa>

Leon Engelbrecht, "Africa needs aviators", 28 July 2011, available at: <https://defenceweb.co.za/aerospace/aerospace-aerospace/africa-needs-aviators>

إلى إعاقة حركة الرحلات الجوية الدولية في المجال الجوي للقارة. ونتيجةً لذلك؛ يصعب على المسافرين والبضائع التقل بسهولة في جميع أنحاء القارة، مما يعيق النمو الاقتصادي والسياحة. ورغم التقدم المستمر فلا تزال هناك حاجة إلى مزيد من التحسينات لمنع محدودية خيارات الرحلات الجوية المباشرة بين مختلف الدول الإفريقية.

٤- اختلاف لوائح الطيران:

- تحديات الاستدامة وإزالة الكربون من قطاع الطيران في إفريقيا:
يشكّل قطاع الطيران عنصراً أساسياً في الربط العالمي ودعم التنمية الاقتصادية في إفريقيا. ومع تصاعد الجهود العالمية نحو الاستدامة؛ أصبح خفض الانبعاثات الكربونية في هذا القطاع تحدياً رئيسياً، يتطلب تسييقاً فعالاً بين الحكومات، شركات الطيران، والمستثمرين. ومن أبرز العقبات التي تواجه الطيران الإفريقي في هذا الصدد:
 - غياب سياسات ولوائح متكاملة بشأن الاستدامة، وعدم وجود إستراتيجيات طويلة الأجل لتوجيه القطاع نحو إزالة الكربون.
 - نقص الأطر القانونية والرقابية اللازمة لتعزيز استخدام التقنيات الخضراء وتطبيق المعايير البيئية بفعالية.
 - القيود المالية التي تحدّ من قدرة شركات الطيران على الاستثمار في حلول صديقة للبيئة، خاصةً في ظل بيئة اقتصادية صعبة.
- ورغم ذلك؛ هناك العديد من الحلول الواحدة لتقليل بصمة الكربونية للقطاع، أهمها: استخدام وقود الطيران المستدام، الذي يمثّل خياراً مهماً لتقليل الانبعاثات، لكنه يواجه تحديات كبيرة بسبب ارتفاع التكلفة. واستخدام الطائرات الموفرة للوقود، والتي تتطلّب استثمارات كبيرة لا تتوافر دائماً لشركات الطيران الإفريقية. ورغم جهود البحث

John Still, "Civil Aviation in Sub-Saharan Africa: Governance, Security, and Safety Challenges", September 22, 2016, available at: <https://thestrategybridge.org/the-bridge/2016/9/22/civil-aviation-in-sub-saharan-africa-governance-security-and-safety-challenges> (٢)

Gioia Shah, "Ethiopian Airlines boss calls for African aviation deregulation to lower costs for travellers", FINANCIAL TIMES, FEB 26 2024, available at: <https://www.ft.com/content/b986faf2-7398-4df2-a5bd-f7a3c140f448> (١)

٧- ضعف الحكومة والتنظيم:

تعاني العديد من شركات الطيران في إفريقيا من ضعف واضح في الحكومة والتنظيم، حيث ترتفع معدلات الفساد وسوء إدارة الموارد المالية، مما يُشكّل أحد أهم أسباب انهيار الكثير من شركات الطيران في القارة. فالتدخل السياسي في القرارات التشغيلية والاستثمارية يدفع الشركات إلى العمل بخسائر كبيرة تقدّر بملايين الدولارات، ويخلق بيئة غير مستقرة تُحجم المستثمرين والشركات بين القطاعين العام والخاص عن تمويل تطوير البنية التحتية للمطارات. وعلى الرغم من حصول بعض شركات الطيران الوطنية على دعم حكومي واسع، فإن غياب الرقابة الحقيقة يؤدي غالباً إلى نقص الاستثمار واستمرار الممارسات المالية غير المستدامة، وهو ما يفاقم الأزمات بدل حلّها.

وتجلّى هذه التحديات في عدد من الأمثلة الواقعية، منها:

- الخطوط الجوية لجنوب إفريقيا South African Airways (SAA)، حيث كشفت التحقيقات عن ضعف الحكومة وغموض المحاسبة وتكرار التجاوزات المالية، مما تسبّب في خسائر كبيرة استمرت لسنوات طولية منذ عام ٢٠١٦م^(٣).

- شركة طيران Med-View Airlines في نيجيريا، التي انهارت نتيجة سوء الإدارة وترامك الديون وعدم القدرة على تغطية تكاليف التشغيل والصيانة، إلى أن توقفت بشكلٍ كامل عام ٢٠١٩م^(٤).

The Star, "Troubled Airlines Returns to Inter-continental Travel", 29 January 2024-, available at: <https://www.the-star.co.ke/counties/eastern/2024-01-29-troubled-airline-returns-to-intercontinental-travel>

Vanguard, "How Nigeria lost 131 airlines to poor management, accidents - Investigation",

والتطوير المستمر لتخفيض تكاليف وقود الطيران المستدام؛ فإن الانتقال السريع إلى هذه التقنيات على المدى القصير قد يؤدي إلى تباطؤ نمو قطاع الطيران نتيجة ارتفاع التكاليف المالية في بداية الاستخدام والصعوبات الاقتصادية في المنطقة^(٥).

٦- ارتفاع تكاليف تشغيل الرحلات الجوية:

تعاني شركات الطيران في إفريقيا من تحديات تشغيلية كبيرة بسبب ارتفاع التكاليف، والتي تشمل صيانة الطائرات، الوقود، وضرائب المطارات، إلى جانب نفقات أخرى. وبعد سعر وقود الطائرات مرتفعاً جداً مقارنة بالcars، الأخرى، نظراً لنقص صناعات التكرير المحلية وأسطول الطائرات العديد من الدول لا سيطرة. كما أن الضرائب المرتفعة المفروضة على المطارات تزيد من صعوبة قدرة شركات الطيران على المنافسة مع نظيراتها الدولية.

إلى جانب ذلك؛ تحدّ الدخول المحدودة لمعظم السكان الأفارقة من الطلب على السفر الجوي؛ رغم تزايد الرغبة فيه. وتعتبر أسعار التذاكر مرتفعةً للغاية، مما يجعل السفر الجوي مقصورةً على الفئات الميسورة اقتصادياً، ويحدّ من عدد المسافرين على شركات الطيران الإفريقية. هذه العوامل مجتمعة تؤثّر سلباً على نمو القطاع وإمكاناته في زيادة الإيرادات وتعزيز الربحية^(٦).

Green Growth Africa, "Decarbonizing Aviation in Africa: Challenges, Opportunities, and the Path Forward", March.2025, available at: <https://thegreengrowth.org/2025/03/07/decarbonizingaviationinafrica>

Knowledge Speaks, "Aviation challenges in africa", 2025, available at: <https://knowledgespeaks.org/aviation-challenges-in-africa>

سلال التوريد المرتبطة، والسياحة المرتبطة بالطيران- بمقدار نحو ٢ مليار دولار أمريكي، كما يوفر القطاع حوالي ٤٠٠ وظيفة مباشرة وغير مباشرة^(٣).

وتمتلك إثيوبيا صناعة طيران متكاملة إلى حدٍ كبير، إذ تعمل شركات الطيران الإثيوبية الكبرى على توسيع أساطيلها وخطوطها لتلبية الطلب المتزايد. على سبيل المثال: تُعدّ شركة الخطوط الجوية الإثيوبية Ethiopian AirLines من أكبر شركات الطيران في إفريقيا، إذ تضم أكثر من ١٥٠ طائرةً حتى عام ٢٠٢٤، وتغطي أكثر من ١٤٢ وجهةً دولية للركاب والبضائع، بما في ذلك ٢٢ وجهةً داخل إثيوبيا و٦٧ وجهةً في جميع أنحاء إفريقيا. كما لا تقتصر على النقل الجوي فقط، بل توسّعت لتشمل الشحن واللوجستيات cargo، خدمات الضيافة، والطيران الشامل^(٤). كما تمتلك إثيوبيا شركات صيانة خاصة أو مقدمة لخدمات مكونات بعد Maintenance, Repair Overhaul للطائرات، فضلاً عن التعاون مع شركات تصنيع الطائرات لتطوير قدرات صيانة طائرات إقليمية، مما يشير إلى توجّهٍ لتوسيع خدمات الصيانة لتشمل طائرات ركاب وإقليميين^(٥).

International Air Transport Association (IATA), "THE VALUE OF AIR TRANSPORT TO SOUTH AFRICA", 2024, available at: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/the-value-of-air-transport-to-south-africa>

Ethiopian Airlines, "ETHIOPIAN FACTSHEET", 2024, available at: <https://corporate.ethiopianairlines.com/media/Ethiopian-Factsheet>

Ethiopian Airlines, "ETHIOPIAN MRO SERVICES TO DEVELOP MAINTENANCE & REPAIR CAPABILITY ON ATR AIRCRAFT FOR AFRICA & THE MIDDLE EAST h", 23 July 2024, available at: <https://corporate.ethiopianairlines.com/>

- شركة Lina-Congo بالكونغو الديمقراطية، التي أغلقت عام ٢٠١٥ م بسبب تدهور إداري وترابع ديون كبيرة، وفق ما أشارت إليه دراسات تحليلية حول أسباب فشل شركات الطيران الإفريقية^(٦).

يُضاف إلى ذلك ضعف التنظيم والإجراءات الحكومية، فعلى الرغم من الوعي المتزايد بالدور الذي يمكن أن تلعبه صناعة الطيران في تنمية القارة؛ فإن هذه الصناعة لا تزال لا تتصدر أولويات الحكومات الإفريقية. علاوةً على ذلك؛ على الرغم من زيادة تحرير صناعة الطيران الإفريقية والوجود المتزايد للشركات الأجنبية؛ فلا تزال بعض الحكومات الإفريقية متربدة في فتح سماحتها خوفاً من أن تؤدي المنافسة الأجنبية إلى تقويض شركات الطيران الوطنية، والتي يفتقر بعضها إلى الجدوى التجارية؛ فضلاً عن كونها مجرد رموز للسيادة^(٧).

رابعاً: تجارب بارزة بإفريقيا جنوب الصحراء في مجال تطوير صناعة الطيران:

١- إثيوبيا:

تسهم صناعة الطيران في إثيوبيا- بما في ذلك النقل الجوي، المطارات، خدمات الملاحة،

July.2022, available at: <https://www.vanguardngr.com/2022/07/how-nigeria-lost-131-airlines-to-poor-management-accidents-investigation>

EbunOluwa Ojebode, Causes of Airline Failure: A Study of Defunct African Airlines, 2022, available at: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/788493/Ojebode_EbunOluwa.pdf?sequence=2

(٢) موسى ديب، «النقل الجوي: لماذا يجد مشروع الأجواء المفتوحة الإفريقية صعوبات في الإقلاع؟»، سبتمبر ٢٠٢٥ م، متاح على الرابط الآتي: <https://ar.le360.ma/economie/kkjrxfodvncgvlfsh-dfqoem2oy>

قطاع طيران متتطور، مع قدرة استيعابية كبيرة في مجال السفر الجوي الدولي والم المحلي، كما تمتلك قطاع طيران متتنوع ومتقدم، من تصنيع مكونات الطائرات، إلى صيانة وإصلاح، إلى تشغيل شركات طيرانمدنية وشحن، مثل شركة South African Airways Technical SAAT، توفر صيانة للطائرات، كما تجري أعمال صيانة لمحركات، هياكل، مكونات، وإصلاحات شاملة لأساطيل محلية وأجنبية، وهذا يجعل جنوب إفريقيا مركزاً يقدّم خدمات صيانة للطيران لشركات متعددة في إفريقيا، وليس فقط لخدمة شركات محلية- ما يعزز دورها كمركز إقليمي للطيران والصيانة^(٤).

كما أن بنية القطاع معززة من حيث المهارات، البنية الصناعية، البنية التحتية، وتتوسيع النشاط بين النقل، الصيانة، التصنيع، والخدمات. كما لا تشمل الصناعة فقط شركات النقل الجوي، بل أيضاً تصنيع مكونات الطائرات، الصيانة والإصلاح، البحث والتطوير، وتصنيع أنظمة الطيران^(٥).

كما تُعد جنوب إفريقيا مركزاً إقليمياً لحركة النقل الجوي، حيث تحتضن مجموعة من المطارات الرائدة عالمياً، من أبرزها مطار كينغ شاكا الدولي في دربان، الذي حصل على عدة جوائز تقديراً لجودة الخدمات وتجربة المسافرين. كما يعتبر مطار جوهانسبرغ أكبر

Keith Mwanalushi, "African MROs Pursue More Third-Party Business", August 26, 2024, available at: <https://aviationweek.com/mro/african-mros-pursue-more-third-party-business>

Italian-South African Chamber of Trade and Industry, "Aerospace Sector:Information about the Aerospace Sector in South Africa", 2025, available at: <https://www.italcham.co.za/general-8-6>

وتلتقي مطارات إثيوبيا استثمارات ضخمة لتحديث وتوسيع طاقتها الاستيعابية، حيث تُضخ ملايين الدولارات في تطوير المحطات والمدرجات وأنظمة الملاحة الجوية لتلبية الزيادة في أحجام الركاب والبضائع. وتشير التقارير إلى أن مشاريع مثل مطار (بيشوفتو الدولي) الجديد ستبلغ تكلفته نحو ١٠ مليارات دولار، ليصبح أحد أكبر مشاريع البنية التحتية في تاريخ الطيران الإفريقي. ويستوعب ١٠٠ مليون مسافر سنوياً بحلول عام ٢٠٢٩م^(٦). كذلك مطار أديس أبابا الدولي يُعد محوراً حيوياً يربط القارة مع أوروبا والشرق الأوسط وآسيا، ويخدم أكثر من ٢٤ مليون مسافر سنوياً^(٧).

٢- جنوب إفريقيا:

بلغ إجمالي إيرادات صناعة الطيران في جنوب إفريقيا لعام ٢٠٢٢م نحو ٧,٥ مليارات دولار، نحو ١٪ من الناتج المحلي الإجمالي، وهذا يشمل الأنشطة المباشرة لقطاع الطيران: شركات طيران، مطارات، خدمات الملاحة، تصنيع مدني، بالإضافة إلى الآثار غير المباشرة كالسلسلة التوريدية، والسياسة المرتبطة بالطيران^(٨). إذ تتمتع جنوب إفريقيا

<com/Press-release-open-page/ethiopian-mro-services-to-develop-maintenance-repair-capability-on-atr-aircraft-for-africa-the-middle-east>

Reuters, "African Development Bank to finance \$500 million of Ethiopia's new airport", August 11, 2025, available at: <https://www.reuters.com/world/africa/african-development-bank-finance-500-million-ethiopias-new-airport-2025-08-11>

Mark Njuguna, "Current Investment Trends in the African Aviation", 9 June.2024, available at: Space<https://africansinaviation.com/content/current-investment-trends-in-the-african-aviation-space-1>

International Air Transport Association (IATA), Op. cit

النحوية

الشحن الجوي، إلى جانب مراكز الصيانة والإصلاح والتدريب^(٣).

٤- كينيا:

ساهم قطاع الطيران في كينيا في عام ٢٠٢٣م بنحو ٢,٣ مليارات دولار من النشاط الاقتصادي، ما يعادل حوالي ١٪ من الناتج المحلي الإجمالي للبلاد. ويدعم القطاع في كينيا ما يقارب ٤٦٠ ألف وظيفة مباشرة وغير مباشرة^(٤).

وتكون صناعة الطيران في كينيا من عدة عناصر متربطة، أهمها: شركات الطيران، ومن أبرزها Kenya Airways ، إضافةً إلى شركات طيران محلية وخدمات جوية متعددة. كما تمتلك شبكة واسعة من المطارات والمطارات الإقليمية، وبُعد مطار جomo كينياتا الدولي في نairobi أحد أكثر مطارات إفريقيا ازدحاماً، مع

دور متاممي كمركز إقليمي للركاب والبضائع. وتلعب الخطوط الجوية الكينية، الناقل الوطني، دوراً محورياً في ربط شرق إفريقيا ببقية العالم. ومن المتوقع أن يواصل النمو في التجارة الإقليمية والسياحة دفع نمو قطاع الطيران في كينيا. مع توسيع مطار جوما كينياتا الدولي JKIA في نairobi، ضمن خطة مرحلية لتعزيز السعة وإنشاء محطة جديدة، ودعم القطاع عبر شراكات بين القطاعين العام والخاص. فضلاً عن الخدمات الأرضية وخدمات المناولة مثل الشحن، الخدمات

مطار في البلاد وأكثرها حركة، وغالباً ما يُشار إليه كمركز رئيسي للطيران الدولي في جنوب إفريقيا. بالإضافة إلى ذلك؛ يُعد مطار كيب تاون البوابة الجوية الأهم لجنوب غرب البلاد، ويحتل مرتبة بارزة بين مطارات القارة من حيث الحركة والخدمات. تُشكّل هذه المطارات الأعمدة الأساسية للنقل الجوي، سواءً الدولي أو الداخلي، في البلاد^(٥).

٣- نيجيريا:

يساهم قطاع الطيران في نيجيريا بـ ٥,٢ مليار دولار في العام المالي ٢٠٢٤/٢٠٢٣م، هذا يُمثل حوالي ٠,٧٪ من الناتج المحلي الإجمالي بهذه الفترة^(٦). وت تكون صناعة الطيران في نيجيريا من منظومة متربطة تشمل عدة قطاعات رئيسية تُشكّل البنية الأساسية للنقل الجوي في البلاد.

على مستوى التشغيل؛ تضم نيجيريا مجموعة من شركات الطيران الوطنية والخاصة التي تمثل العنصر الحيوي لحركة الركاب والشحن، مثل Arik Air و Air Peace وغيرها. كما تعتمد الصناعة على شبكة واسعة من المطارات الدولية والمحلية، أبرزها مطار «مورتالا محمد الدولي» في لاجوس ومطار أبوجا الدولي، إضافةً إلى مرفاق لوجستية متخصصة للشحن والمناولة الأرضية. وتشمل الصناعة كذلك قطاعات داعمة مثل خدمات التموين، الأمن الجوي، المناولة، وشركات

Nigeria Civil Aviation Authority, "Industry Overview", 2025, available at: <https://ncaa.gov.ng/about/industry-overview>

International Air Transport Association (IATA), "IATA Highlights Value of Aviation for Kenya", 13 May 2025, available at: <https://www.iata.org/en/pressroom/2025-releases/2025-05-13-01>

AirPorts Company South Africa, "Cape Town International Airport", 2025, available at:<https://www.airports.co.za/airports/cape-town-international-airport>

Abdullateef Aliyu, "Nigeria: Aviation Contributed \$2.5bn to Nigeria's GDP- Report", 2 OCTOBER 2025, available at: <https://allafrica.com/stories/202510020022.html>

إفريقيا^(٣). وخصصت الحكومة الرواندية نحو ٤٩٩ مليون دولار من موازنة ٢٠٢٥/٢٠٢٦ لتسريع تنفيذ مشروع مطار بوغيريسيرا الدولي، أحد أبرز مشروعاتها الوطنية لتعزيز قطاع الطيران^(٤)، ومن المتوقع أن يبدأ تشغيل المطار

في المرحلة الأولى بحلول عام ٢٠٢٨، بطاقة استيعابية حوالي ٨-٧ ملايين مسافر سنويًا، ترتفع إلى ١٤ مليون مسافر ضمن المرحلة الثانية بحلول ٢٠٢٢م، إضافةً إلى قدرة شحن تصل إلى ١٥٠ ألف طن سنويًا^(٥).

هذا بالإضافة إلى موافقة البنك الإفريقي للتنمية على منح بقيمة ٢٤ مليون دولار لإنشاء مركز تدريب جوي متتطور في كيغالي، يعزز قدرات الطيارين، طواقم الصيانة، ومشغلي الطائرات بدون طيار، بقدرة استيعابية تصل إلى ٥٠٠ طالب سنويًا^(٦).

خامساً: الجهود الإفريقية لتنظيم وتعزيز صناعة الطيران:

على الرغم من التحديات التي واجهتها شركات الطيران الإفريقية على مدى عقود من قصور الحكومة وضعف البنية التحتية إلى

اللوحسية، الدعم الأرضي للطائرات، وهي جزء مهم من السلسلة التشغيلية. كذلك خدمات الصيانة والتشغيل، مما يجعل هذه الصناعة متكاملة إلى حد كبير^(٧).

٥- رواندا:

تُقدر مساهمة قطاع الطيران في الناتج المحلي الإجمالي الرواندي بنحو ١٦٠ مليون دولار، أي ما يعادل نحو ١٪ من الناتج المحلي الإجمالي لعام ٢٠٢٣م، ويوفر نحو ٤٢ ألف وظيفة مباشرة وغير مباشرة^(٨).

واستطاعت رواندا أن تجعل صناعة الطيران عنصراً رئيسياً ضمن إستراتيجية تنموية شاملة، ودمجتها مع السياحة والبنية التحتية - ما يجعلها نموذجاً لكيفية استغلال الطيران ليس فقط كوسيلة نقل، بل كرافعة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية.

على هامش قمة الطيران الإفريقية ٢٠٢٥؛ أطلقت في كيغالي تجربة تاكسي جوي ذاتي القيادة كأحد مشاريع النقل المستقبلي، ما يعكس افتتاح رواندا على التكنولوجيا والتجديد في مجال صناعة الطيران.

كما تم الاهتمام بتطوير المطارات مثل مطار كيجالي بتكلفة ٤٠٠ مليون دولار أمريكي، بسعة استيعابية تصل إلى ١٧ مليون مسافر سنويًا، وربما تصل إلى ١٠ ملايين مسافر. كما تأمل رواندا أن يصبح هذا المطار محوراً في شرق

.MY NZTE, Op. cit (٢)

Moses K. Gahigi, "Budget: Rwanda allocates \$499m to Bugesera airport", JUNE 12, 2025, available at: <https://www.theeast-african.co.ke/tea/business-tech/budget-rwanda-allotates-499m-to-bugesera-airport-5079580>

Alice Kagina, "Rwanda: Completion of Rwanda's New Airport Extended to 2028", 15 MAY 2024, available at: <https://allafrica.com/stories/202405160095.html>

Zawya, "African Development Bank approves \$24mln loan to Rwanda for aviation training facility", October 21, 2023, available at: <https://www.zawya.com/en/economy/africa/african-development-bank-approves-24mln-loan-to-rwanda-for-aviation-training-facility-of4rj50n>

THE INSTITUTION OF ENGINEERS OF KENYA, "INFRASTRUCTURE REPORT", PP.63-65, available at: https://www.iekenya.org/sites/default/files/iek-documents/2025-07/FINAL%20IRC%20REPORT_compressed_0.pdf

The International Air Transport Association (IATA), "IATA Highlights Aviation's Strategic Role in Rwanda's Economic Growth", 4 September 2025, available at: <https://www.iata.org/en/pressroom/2025-releases/2025-09-04-02>

للمؤتمرات

تفايسيتها على المستوى الإقليمي والدولي^(١).

٢- القمم السنوية للطيران الإفريقي:

وهي حدث رفيع المستوى يجمع وزراء الطيران المدني، مسؤولي شركات الطيران، مشافي المطارات، والمنظمات الدولية مثل AFCAC و ICAO، لمناقشة السياسات والإستراتيجيات المتعلقة بالقطاع. عُقدت أول قمة في هذا الصدد عام ٢٠١٥م، وكان آخرها قمة إفريقيا للطيران ٢٠٢٥م التي عُقدت يومي ٤ و ٥ سبتمبر ٢٠٢٥م في مركز كيجالي للمؤتمرات Kigali Convention Centre في العاصمة الرواندية^(٢).

وقد اجتذبت القمة حوالي ١٧٠٠ من المتخصصين في صناعة الطيران من إفريقيا وخارجها، وضمت أكثر من ١٠٠ شركة عارضة من مختلف أنحاء العالم، ونوقشت خلالها مواضيع باللغة الأهمية، مثل إعادة هيكلة شركات الطيران الإفريقية، تعزيز الأمن والسلامة، توسيع البنية التحتية، ونموذج eVTOL - سيارات طائرة كهربائية - كحل تقني مستقبلي للطيران منخفض الارتفاع، بالإضافة إلى التركيز على مفهوم الطيران المستدام SAF، وتعزيز التكامل الجوي ضمن الاتحاد الإفريقي^(٣).

African Civil Aviation Commission (AFCAC), (١) "What is the SAATM", 2024, available at: https://www.afcac.org/what_is_saatm

African Pilot Magazine, "Aviation AFRICA Returns to Kigali in September 2025, DAR Al-Handasah Confirmed as Platinum Sponsor", 15 April 2025, available at: <https://africanpilot.africa/aviation-africa-returns-to-kigali-in-september-2025-dar-al-handasah-confirmed-as-platinum-sponsor>

Africa news, "Chinese technology shines at Aviation Africa Summit 2025 in Rwanda ", May 27, 2025, available at: <https://www.africanews.com/2025/09/07/chinese-technology-shines-at->

محدودية الربط الجوي؛ فإن السنوات الأخيرة شهدت بروز جهود واسعة ومنسقة تهدف إلى تنظيم القطاع وتعظيم الاستفادة منه، تمثل فيما يلي:

١- اعتماد السوق الإفريقية الموحدة Single African Air Transport Market SAATM :

أطلقت رسمياً في ٢٨ يناير ٢٠١٨م خلال القمة الاستثنائية للاتحاد الإفريقي حول الطيران المدني التي عُقدت في أديس أبابا / إثيوبيا. وقد شهدت هذه المبادرة انضمام دول جديدة في عام ٢٠٢٥م، مثل دولة مالاوي التي أصبحت الدولة رقم ٣٨ التي تلتزم بالمبادرة، وهو ما يمثل خطوةً مهمة نحو توسيع السوق الإفريقية الموحدة للنقل الجوي.

وهي مبادرة رائدة للاتحاد الإفريقي، تهدف إلى تحرير النقل الجوي داخل القارة، وفتح الأجواء بين الدول الأعضاء، وإلغاء القيود على الملكية، وتحرير الترددات، والتذاكر، والسعفة، بما يعزز الربط الجوي بين الدول وتسرّع التكامل الاقتصادي. تعمل SAATM على تشجيع حركة التجارة والسياحة بين الدول، وزيادة الاستثمارات في قطاع الطيران من خلال تطوير البنية التحتية للمطارات، بما في ذلك التوسّعات، الصيانة، ومرافق الشحن الجوي، مما يخلق وظائف جديدة ويعزز قدرة القطاع على دعم الاقتصاد القاري. كما يُسهم الربط الجوي الحر بين الدول في تسهيل نقل البضائع والخدمات، ودعم الشركات الصغيرة والمتوسطة، وزيادة حجم التجارة البينية، ويتبع شركات الطيران الإفريقية تعزيز كفاءتها التشغيلية وتوسيع شبكات رحلاتها، بما يزيد من

وجاءت مخرجات القمة كالتالي:

- عرض أول سيارة طائرة بدون طيار في إفريقيا eVTOL.

وهي طائرة كهربائية عمودية الإقلاع والهبوط نقل الركاب، للمرة الأولى في إفريقيا، ما مثل نقلة نوعية في مجال التقليل الجوي المنخفض التكلفة.

- عودة للانفتاح على الأجواء المفتوحة Open Skies

شدد الرئيس بول كاغامي على أن ارتفاع تكلفة السفر الجوي يُشكل عائقاً أمام السياحة والربط الإفريقي، داعياً إلى تحرير الأجواء بفرض بناء قطاع طيران ميسور ومستدام.

- التركيز على التعاون والتكامل الإقليمي:

ركّزت القمة على ضرورة تعزيز التنسيق بين الدول الإفريقية والهيئات الخاصة لتنمية قطاع الطيران عبر التعاون لتحسين الكفاءة وتطبيق المعايير الدولية^(٢).

وفي سياق متصل؛ نشير إلى نجاحات ملحوظة للقمة، حيث استطاعت لفت الأنظار إلى أهمية تحرير الأجواء Open Skies كأولوية لمعالجة ارتفاع التكاليف وضعف الربط الجوي بين دول القارة. كما أظهرت التوجه نحو الابتكار والرقمنة، من خلال إدخال تقنيات حديثة مثل الطائرات الكهربائية eVTOL، مما يعكس استعداداً لتفكير خارج الأطر التقليدية. ووفرت القمة منصة لتبادل الخبرات بين شركات الطيران الإفريقية والدولية وصناع القرار، مما

يعزز التكامل والشراكات.
كما تجدر الاشارة هنا إلى فعاليات سنوية، مثل أسبوع إفريقيا للطيران AFI Aviation Week، الذي يعقد ضمن فعاليات قمة الطيران الإفريقية، ويجمع الدول الإفريقية والجهات المعنية بالطيران المدني. ويعمل هذا الحدث كمنصة لتنسيق السياسات، مناقشة تطوير البنية التحتية للمطارات، تعزيز معايير السلامة الجوية، ودعم التعاون الإقليمي بين شركات الطيران والهيئات التنظيمية. كذلك توفير منصة موحدة لمناقشة تحديات الطيران في إفريقيا- مثل السلامة الجوية، الأمن، البنية التحتية، الربط الجوي، تنظيم النقل الجوي- وتطبيق سياسات التحديث والتكميل^(٣).

سادساً: كيف يمكن تعزيز الاستفادة من صناعة الطيران في إفريقيا؟
يُعدّ تعزيز صناعة الطيران في إفريقيا إحدى القوى الدافعة للتكامل الإقليمي. فوجود قطاع نقل جوي فعال بين الدول والمناطق الإفريقية يعزز الأعمال والتجارة والسياحة والتبادل الثقافي، ويسهم في التخفيف من مشكلات النقل المزمنة التي تواجه الدول غير الساحلية. ومع استمرار نمو الاقتصاد الإفريقي وتكامله؛ يزداد دور الطيران في دعم التنمية الاقتصادية وتحسين التواصل داخل القارة، ويعتمد حجم هذا الدور على مدى استعداد الصناعة للتغيير ومواكبة التحديات الحديثة^(٤).
ويمكن الاستفادة من صناعة الطيران في

International Civil Aviation Organization, (٢) "(ICAO) AFI Aviation Week strengthens the development of African air transport", 2025, available at: <https://www.icao.int/news/icao-afri-aviation-week-strengthens-development-african-air-transport>

.Informa Markets- Aviation Week, Op. cit (٢)

aviafrica-summit-2025-in-rwanda

Kenya Association of Travel Agents (KATA), (١) "Rwanda Hosts 9th Aviation Africa Summit", Calls for Open Skies, September 5, 2025, available at: <https://katakenya.org/kigali-rwanda-hosts-9th-aviation-africa-summit-calls-for-open-skies>

النحوية

East African Alliance. لتقليل تكاليف الدمج بين شركات الطيران الصغيرة لإنشاء كيانات أقوى.

- تبني حلول التحول الرقمي: من خلال تفعيل الحجوزات الإلكترونية والدفع الرقمي، واستخدام أنظمة تحليл البيانات لتحسين العائد، كذلك الاستفادة من النمو المتوقع لسوق التجارة الإلكترونية في إفريقيا.

٣- الاتحاد الإفريقي والمنظمات الإقليمية:

- ضرورة تحسين إدارة الحركة الجوية وأنظمة السلامة في جميع أنحاء القارة.

من خلال تطوير البنية التحتية للمطارات ومرافق الملاحة الجوية، لمواكبة النمو السريع في قطاع الطيران. وكذلك رفع معايير السلامة الجوية، وتوفير بيئة عمل آمنة وموثوقة لمتخصصي الطيران، بما يحسن تجربة المسافرين، ويعزز الثقة في خدمات النقل الجوي.

- دعم التكامل الإقليمي والتجاري: من خلال توسيع شبكات الطيران بين المدن والعواصم الإفريقية، لتقليل الاعتماد على المحطات خارج القارة. وتسريع تنفيذ السوق الإفريقية الموحدة للنقل الجوي SAATM ، لتسهيل حركة السلع والخدمات والأفراد، ودعم منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية AfCFTA. كذلك فإن تطبيق SAATM على نطاق أوسع يتتيح حرية أكبر للنقل الجوي، ويزيل القيود التنظيمية، ويخفض تكاليف السفر، ويوفر فرصاً لشركات الطيران الإفريقية لتوسيع نطاق عملها، بما يشبه تجربة ASEAN's ASAM في جنوب شرق آسيا. فضلاً عن تشجيع السفر بين الدول الإفريقية

إفريقيا، باعتبارها قطاعاً محورياً للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، من خلال عدة مسارات متراقبة تقوم بها الحكومات الوطنية الإفريقية، وشركات الطيران، والمؤسسات الإقليمية وعلى رأسها الاتحاد الإفريقي، وتتمثل فيما يأتي:

١- الحكومات الإفريقية:

- دمج الطيران في الخطط الوطنية للتنمية: واعتبار الطيران قطاعاً محركاً للنمو، مثل النقل والطاقة. فضلاً عنربط تطوير صناعة الطيران بقطاعات: التجارة، السياحة، اللوجستيات، الابتكار.

- تحسين الإطار التنظيمي وتقليل التدخل السياسي:

بالاعتماد على تبني تشريعات مستقلة لهيئات الطيران المدني تحميها من التدخل السياسي. فضلاً عن إلزام الشركات الوطنية بمعايير الشفافية والمحاسبة لمنع سوء الإدارة.

- الحاجة إلى حلول إستراتيجية للطيران المستدام في إفريقيا:

من خلال وضع سياسات حكومية شاملة لدعم إزالة الكربون وتشجيع التقنيات الخضراء، وتقديم حوافز للشركات التي تبني ممارسات صديقة للبيئة، وفرض ضرائب على الكربون عند الحاجة لتحقيق خفض الانبعاثات، وتعزيز التعاون بين جميع أصحاب المصلحة (شركات الطيران، المطارات، صانعي السياسات) لتطبيق الابتكار والممارسات المستدامة على طول سلسلة القيمة^(١).

٢- شركات الطيران:

- تبني نموذج أعمال إقليمي بدل المنافسة الفردية:

من خلال إنشاء تحالفات إقليمية، مثل

استراتيجية تستوجب تعاوناً واسع النطاق بين الحكومات، وشركات الطيران، والهيئات التنظيمية، والمؤسسات الإقليمية. فقد أثبت التحليل أن الطيران قادرٌ على خلق فرص اقتصادية ضخمة من خلال تعزيز حركة التجارة والسياحة والاستثمار، وتحسين الترابط بين الدول الإفريقية، خاصةً الدول غير الساحلية التي تعتمد بشكل كبير على النقل الجوي للاندماج في الاقتصاد العالمي.

كما أوضحت الدراسة أن تحقيق الإمكانيات الكاملة لقطاع الطيران يتطلب معالجة مجموعة من التحديات البنوية، أبرزها ضعف البنية التحتية، ارتفاع تكاليف التشغيل، غياب الأطر التنظيمية المتجانسة، وتحرير الأجواء بشكل غير مكتمل. ويظل تنفيذ مبادرة السوق الجوية الإفريقية الموحدة SAATM، وتحسين إدارة الحركة الجوية، وتعزيز الاستدامة البيئية، عناصر محورية في أي إستراتيجية لتطوير القطاع.

وفي ضوء النتائج؛ يتضح أن مستقبل الطيران في إفريقيا مرهون بقدرة الدول على تبني سياسات إصلاحية، وتنفيذ برامج استثمارية مدرسة، وتعزيز المهارات البشرية، فضلاً عن مواصلة الجهود لجذب الاستثمارات وتبني الابتكار والتقنيات الحديثة. وإذا ما تم استغلال هذه الفرص بشكل فعال؛ فإنه يمكن لصناعة الطيران أن تتحول إلى محرك رئيسي للنمو الاقتصادي الشامل، وداعم قوي لتكامل القارة الإفريقية، ومساهم فاعل في تحقيق رؤية إفريقيا ■ ٢٠٦٣

بدون تأشيرة لتعزيز السياحة والربط البيني بين الدول، وهو ما يمكن أن يزيد السياحة بنسبة تصل إلى ٢٥٪ وفقاً لبنك التنمية الإفريقي، مما تصب آثاره الإيجابية في صالح صناعة الطيران في إفريقيا.

- إطلاق صندوق تمويل للطيران الإفريقي: لتمويل البنية التحتية، وتحديث الأساطيل، وبرامج السلامة، ودعم الدول الأقل قدرة مالياً لتطبيق SAATM. كذلك إنشاء منظومة مراقبة لمتابعة التقدم، وعمل تقارير سنوية حول تطبيق SAATM ، وقياس الربط الجوي داخل القارة. ونشر بيانات مفتوحة لتحفيز المنافسة والشفافية .

- تحسين التعاون الدولي والربط مع الاقتصاد العالمي: إذ يمكن لشركات الطيران الإفريقية بعد ذلك أن تتعاون مع شركات الطيران العالمية لتوفير ربط على خطوط قارية طويلة المدى، عبر اتفاقيات الرمز المشتركة والخطوط الجوية المشتركة، قبل أن تتسع لتصبح عمليات طويلة المدى خاصة بها^(١)، كما يمكن للتعاون أن يعزز شبكات المسارات، ويتشارك الموارد، ويحسن عروض الخدمات. ويساعد بناء التحالفات مع الجهات الفاعلة الدولية في تجاوز القيود التنظيمية وترسيخ حضور أقوى في السوق.

خاتمة :

تُبرر هذه الدراسة بوضوح أن صناعة الطيران في إفريقيا تُعدّ ركيزة أساسية للتنمية الاقتصادية والتكامل الإقليمي، وأن تطوير هذا القطاع لم يعد خياراً ثانوياً، بل ضرورة

Dimpho Ramalose, " Africa's aviation challenges | Lessons from Southeast Asia", 2025, available at: https://www.investec.com/en_za/focus/economy/africa-aviation-challenges.html (١)