

Air transport in Africa: AFRAA perspective

Le transport aérien en Afrique: point de vue de l'AFRAA

The African continent is home to 17% of the global population but its air traffic accounts for less than 3% of global traffic.

African airlines lose an average of \$1.54 per passenger carried while globally airlines earn \$6.12 per passenger carried.

Today, in several parts of the world you can fly for 1.5 hours for less than \$100 while in Africa total taxes on the ticket are often higher than \$100.

Passenger traffic between Africa and the rest of the world is dominated by non-African carriers often charging exorbitant fares.

Out of 55 African states, only 8 have direct flights to more than 20 other African states. Quite often, the passenger is obliged to transit through one or several stopovers.

This data should challenge all stakeholders to commit to creating a conducive environment for the development of air traffic in Africa.

Main challenges for African airlines

The air transport industry is facing a host of challenges:

- High operating costs due to high taxes on ground and in air;
- Inadequate infrastructure;
- High price of fuel compared to the rest of the world;
- High level of taxes on airlines and passengers;
- Restrictions on traffic rights;
- Restrictions on visas to passengers.

Fleet financing is also a critical challenge for African airlines which encounter difficulties in accessing funding due to perceived risk by international financial institutions. African development banks

should address this problem by putting in place adequate funding mechanisms for African airlines.

Nevertheless, alongside the challenges there are opportunities and all the stakeholders should work towards harnessing them for African aviation to prosper:

- The Single African Air Transport Market (SAATM) to improve connectivity;
- The African Continental Free Trade Area (AfCFTA) to boost intra African trade;
- The Free movement protocol for people, goods, capital and services to facilitate investment.

These various projects initiated by the African Union should contribute to improving the fortunes of airlines.

The high economic growth rate, the young African population and the emergence of a middle class are all great opportunities to be grasped.

Market access

The Single African Air Transport Market (SAATM) project was launched in January 2018 in Addis Ababa, Ethiopia. Since then, a total of 33 States have signed the solemn commitment. These signatory States represent 51% of AU member states, 61% of the population and 65% of the gross domestic product (GDP).

10 of the 33 signatory States have already fully implemented the immediate measures recommended by AFCAC (African Civil Aviation Commission) in order to achieve the realization of SAATM.

18 States have also signed a Memorandum of implementation (MoI) with a view to harmonizing their bilateral agreements with the provisions of Yamoussoukro Decision.

The objective of SAATM is to remove all restrictions on traffic rights, frequencies, capacity and tariffs.

Expected and confirmed benefits in several other regions of the world are: better connectivity, decrease of travel time and reduction of air fares to make air transport affordable for as many Africans as possible.

Some Member States are still reticent and have not yet signed SAATM mainly for two (2) reasons:

- The fear for their national airlines to be driven out of business by the competition from larger African carriers led some States to protecting their national flag carriers;
- The regulatory framework of which a key component is the mechanism for settlement of disputes having not been finalised, some States are skeptical about SAATM immediate operational capability.

At AFRAA, we believe that although these reservations deserve to be heard and taken into account, SAATM is a continuous process. The Executing Agency which is AFCAC has been working to move SAATM process forward in the best possible conditions and expeditiously.

Furthermore, we believe that African aviation needs both "small" and "large" airlines. Africa is a vast continent and to effectively serve it, African airlines must work together. Mergers and consolidations will certainly be needed.

SAATM will allow a harmonious development of air transport and result in better profitability for Africa airlines.





Taxes

Aviation is often considered by some governments as a potential source for raising funds. Unlike the other modes of transport, it is highly taxed which increases air fares out of the reach of passengers especially in Africa.

Whereas in Europe you can travel for less than \$100, in Africa only taxes range from \$50 to \$100 depending on the country.

The role of air transport in economic development should be better understood by governments and they should place it at the core of their national development policies.

Cost of fuel

On average fuel accounts for 25% of airline operating costs worldwide. In Africa this average is higher at 35%. In several stations, the evolution of fuel prices is not in tandem with oil price trends on international markets. This is due to lack of transparency around pricing by local suppliers.

In addition, some States are taxing fuel and therefore do not comply with the Chicago convention recommendations.

AFRAA and IATA (International Air Transport Association) are working together to raise the awareness of States and fuel suppliers in order to address this issue.

Need for cooperation

African airlines must enhance their cooperation to drive down their costs and increase revenue. AFRAA encourages regional initiatives in this regard.

Cooperation can be of several types: capital, commercial, technical and operational, etc. "Lager" airlines could help "smaller" ones to grow through enhanced cooperation.

At AFRAA we have recently launched several initiatives aimed at raising the level of cooperation among our member airlines in different areas including training, flight schedule coordination, technical and operations etc.

Environmental issues

Public opinion is increasingly sensitive to environmental issues. The environmental impact of air transport is particularly about air pollution, noise pollution and global warming.

Aviation accounts for about 2% of global emissions.

It should be remembered that aviation is the first global industry to have voluntarily committed to stabilizing its CO₂ emissions from 2020 and to reduce by half by 2050 despite growth forecasts for the sector.

There are several ways to contain aviation environmental impact:

- Renewal of fleets with fuel-efficient aircraft,
- Use of biofuels,
- Use of new propulsion methods,
- Use of shorter air routes.

At AFRAA, we support industry efforts (aircraft manufacturers, ICAO, IATA, ...) to reduce aviation environmental footprint. We focus on awareness raising and training of our member airlines on environmental issues.

Role of AFRAA

AFRAA membership currently stands at 44 African airlines carrying more than 85% of intra-African traffic. The Association was created in 1968 and is based in Nairobi, Kenya.

It focuses on promoting a sustainable, interconnected and affordable Air Transport industry in Africa where African Airlines become key players and drivers to African economic development."

It serves African airlines and champions Africa's aviation industry.

Priorities for the next five years

- To maintain a good level of safety and security;

- To increase African airlines market share in the global air transport;
- To achieve a sustainable air transport;
- To lobby stakeholders and policy makers for a conducive environment for the development of aviation;
- To develop the human capital required to support the growth of civil aviation;
- To promote cooperation between the African airlines: to undertake the implementation of joint initiatives aimed at reducing operating costs for airlines, increase revenue and market share: Joint purchase programmes, African Alliance;
- To strengthen data intelligence through;
- Market surveys and statistical studies;
- Consultancy services.

We want an air transport where African airlines will be economically successful with enhanced connectivity and contribute to the economic integration of the African continent.

The future of African air transport

Africa is a continent with great development potential. To harness this potential, all stakeholders will have to play their role and promote an efficient and sustainable air transport system.

Considering the vast area of the African continent, the absence of adequate ground infrastructure, the high growth rate of African economies and population, air transport will play a key role in the development of the continent.

According to experts, air traffic in Africa is expected to double every 15 years. We must be prepared to absorb this growth. 🌐



Le continent africain héberge 17% de la population mondiale alors que son trafic aérien est inférieur à 3% du trafic mondial.

Les compagnies aériennes africaines perdent en moyenne 1,54 dollars par passager transporté alors qu'au niveau mondial les compagnies aériennes gagnent 6,12 dollars par passager transporté.

Dans plusieurs régions du monde aujourd'hui on peut acheter un billet d'avion à moins de 100 dollars pour un vol de 1,5 heures alors qu'en Afrique souvent la taxe totale sur le billet est supérieure à 100 dollars.

Le trafic passager entre l'Afrique et le reste du monde est dominé par des compagnies non africaines qui souvent pratiquent des tarifs exorbitants.

Sur les 55 états africains, seulement 8 ont des vols directs vers plus de 20 autres états africains. Très souvent, le passager est obligé de passer par une ou plusieurs escales.

Ces données doivent interpellent toutes les parties prenantes pour s'engager à créer un environnement propice au développement du trafic aérien en Afrique.

Les principaux défis pour les compagnies aériennes africaines

Les défis du secteur du transport aérien sont multiples:

- Coûts d'exploitation élevés en raison des charges au sol et en vol;
- Infrastructures inadaptées;
- Prix élevé du carburant comparé au reste du monde;
- Niveau élevé des taxes sur les compagnies et les passagers;
- Restrictions sur les droits de trafic;
- Restrictions sur l'octroi des visas aux passagers.

Le financement de la flotte est un défi critique pour les compagnies africaines qui ont souvent des difficultés pour accéder aux financements en raison du risque perçu par les sociétés

internationales de financement. Les banques de développement africaines devraient prendre ce problème en considération en mettant en place des mécanismes de financements appropriés pour les compagnies africaines.

Cependant, en dehors des défis il y a des opportunités et toutes les parties prenantes devraient œuvrer à les concrétiser pour faire progresser le transport aérien:

- Le Marché Unique du Transport Aérien Africain (MUTAA) pour améliorer la connectivité;
- La Zone de Libre Echange Continentale pour accroître le commerce et les échanges intra africains;
- Le protocole le libre mouvement des personnes, des biens, des capitaux et des services pour faciliter les investissements.

Ces différents projets initiés par l'Union Africaine devraient contribuer à améliorer la situation des compagnies aériennes.

Le taux élevé de croissance économique, la jeunesse de la population et l'émergence d'une classe moyenne de citoyens sont tout aussi des opportunités à saisir.

L'accès au marché

Le Marché Unique du Transport Aérien Africain (MUTAA) a été lancé en Janvier 2018 à Addis Abeba en Ethiopie. Depuis, 33 Etats au total ont signé l'engagement solennel. Ces états signataires représentent 51% des états membres de l'Union Africaines, 61% de la population et 65% du produit intérieur brut (PIB).

10 des 33 états signataires ont déjà appliqué intégralement les mesures immédiates recommandées par la CAFAC (Commission Africaine de l'Aviation Civile) en vue de concrétiser le MUTAA.

18 états ont aussi signé un Mémorandum d'Implémentation (Mol) en vue d'harmoniser leurs accords bilatéraux avec les dispositions de la décision de Yamoussoukro.

L'objectif du MUTAA est de lever toute restriction sur l'octroi des droits de trafic, les fréquences, les capacités et les tarifs.

Les bénéfices attendus et vérifiés dans plusieurs autres régions du monde sont une meilleure connectivité, la réduction des temps de voyages et la réduction des prix des billets pour rendre le transport aérien accessible à un maximum d'Africains.

Certains états sont encore réservés et n'ont pas signé le MUTAA essentiellement pour deux (2) raisons:

- L'inquiétude de voir leurs compagnies nationales disparaître avec la concurrence des compagnies africaines de plus grande taille conduit certains états à vouloir protéger leur pavillon national;
- Le dispositif légal de régulation dont un élément essentiel est le mécanisme de règlement des disputes n'étant pas complètement finalisé, certains états sont sceptiques quant à l'opérationnalité immédiate du MUTAA.

Au niveau de l'AFRAA, nous estimons que bien que ces réserves doivent être écoutées et prises en compte, le MUTAA est un processus continue. L'agence d'exécution qui est la CAFAC (Commission Africaine de l'Aviation Civile) est à l'œuvre pour faire avancer le processus du MUTAA dans les meilleures conditions et délais.

Par ailleurs, nous pensons que le transport aérien africain a besoin de «petites» comme de «grandes» compagnies. L'Afrique est un

vaste continent et pour couvrir efficacement ce continent, les compagnies aériennes africaines doivent coopérer. Des fusions et des consolidations seront certainement nécessaires.

Le MUTAA permettra un développement harmonieux du transport aérien et aboutira à une meilleure rentabilité des compagnies aériennes africaines.

Les taxes

Le transport aérien est souvent considéré par certains gouvernements comme une source potentielle pour lever des fonds. Contrairement aux autres modes de transport, il subit des taxes qui renchérissent le prix des billets et les mettent hors de portée des passagers surtout en Afrique.

Alors qu'en Europe vous pouvez voyager pour moins de 100\$, en Afrique seulement les taxes peuvent coûter entre 50 et 100\$ selon les pays.

Le rôle du transport aérien dans le développement économique doit être mieux compris par les gouvernements et ils doivent désormais mettre le transport aérien au centre de leurs politiques de développement national.

Le coût du carburant

Le carburant représente en moyenne 25% des coûts

d'exploitation des compagnies aériennes à travers le monde. En Afrique cette moyenne est plus élevée à 35%. Sur plusieurs escales, on constate que l'évolution des prix ne suit pas l'évolution des cours sur les marchés internationaux. Cela est dû à une opacité au niveau de la structure de fixation des prix localement.

Par ailleurs, certains pays taxent le carburant et ne respectent donc pas les recommandations de la convention de Chicago.

L'AFRAA et l'IATA (Association du transport aérien international) travaillent ensemble pour sensibiliser les états et les fournisseurs de carburants sur ce problème afin d'y trouver une solution.

La nécessité de coopération

Les compagnies aériennes Africaines doivent renforcer leur coopération pour réduire leurs coûts et aussi accroître leurs revenus. L'AFRAA encourage les initiatives régionales dans ce domaine.

La coopération peut être de plusieurs types: capitalistique, commerciale, technique et opérationnelle etc... Les «grandes» compagnies aériennes pourraient aider les plus «petites» à se développer à travers une coopération renforcée.

Au niveau de l'AFRAA nous avons récemment lancé plusieurs initiatives



visant à élever le niveau de coopération entre nos compagnies membres dans différents domaines notamment: formation, coordination des programmes, techniques et opérations etc...

Les questions environnementales

L'opinion publique est de plus en plus sensible aux questions d'environnement. L'impact environnemental du transport aérien concerne essentiellement la pollution de l'air, la pollution sonore et le réchauffement climatique.

L'aviation représente environ 2% des émissions mondiales.

Il faut rappeler que le transport aérien est la première industrie mondiale à s'être volontairement engagée à stabiliser ses émissions de CO₂ à partir de 2020 et à les réduire de moitié d'ici à 2050 malgré les prévisions de croissance du secteur.

Plusieurs moyens existent pour contenir l'impact environnemental du transport aérien:

- Le renouvellement des flottes avec des appareils moins gourmands en kérosène;
- L'utilisation des biocarburants;
- L'utilisation de nouveaux modes de propulsion;
- L'utilisation de routes aériennes plus courtes.

Au niveau de l'AFRAA, nous supportons les efforts de l'industrie (constructeurs d'avions, OACI, IATA ...) pour réduire l'impact du transport aérien sur l'environnement. Nous privilégions la sensibilisation et la formation de nos compagnies membres sur le sujet de l'environnement.

Le rôle de l'AFRAA

L'AFRAA compte 44 compagnies aériennes africaines qui transportent plus de 85% du trafic intra africain. Elle fut créée en 1968 et est basée à Nairobi au Kenya.



L'association œuvre à promouvoir une industrie du transport aérien viable, interconnectée et accessible aux africains, dans laquelle les compagnies aériennes africaines deviennent des actrices et moteurs du développement économique du continent.

Elle est au service des compagnies aériennes africaines pour défendre les intérêts de l'industrie du transport aérien en Afrique.

Les priorités de l'AFRAA pour les années à venir sont:

- Maintenir un bon niveau de sécurité et de sûreté;
- Augmenter la part de marché des compagnies aériennes africaines dans le transport aérien mondial;
- Atteindre l'objectif d'un transport aérien durable;
- Plaider auprès des parties prenantes et des décideurs pour créer un environnement favorable au développement de l'aviation;
- Développer le capital humain nécessaire pour soutenir la croissance de l'aviation civile;
- Promouvoir la coopération entre les compagnies africaines: entreprendre des initiatives communes visant à réduire les coûts d'exploitation des

compagnies aériennes, à augmenter les revenus et les parts de marché: achats en commun, Alliance Africaine;

- Renforcer l'intelligence des données à travers;
- Les études de marché et les études statistiques;
- Les services de conseil.

Nous voulons un transport aérien où les compagnies Africaines seront économiquement performantes avec une connectivité renforcée et contribueraient à l'intégration économique du continent africain.

Quel futur pour le transport aérien africain

L'Afrique est un continent avec un fort potentiel de développement. Pour réaliser ce potentiel, toutes les parties prenantes devront jouer leur rôle afin de promouvoir un système de transport aérien durable et efficace.

Etant donné l'énorme superficie de l'Afrique, l'absence d'infrastructures adéquates au sol, le fort taux de croissance des économies et de la population africaine, le transport aérien va jouer un rôle clé dans le développement du continent.

Selon les experts, le trafic aérien en Afrique devrait doubler tous les 15 ans. Nous devons être préparés à absorber cette croissance. ●