



اللجنة الاقتصادية لأفريقيا  
لجنة خبراء مؤتمر وزراء المالية والتخطيط  
والتنمية الاقتصادية الأفريقيين  
الاجتماع التاسع والثلاثون

أديس أبابا (حضوريا وعبر الانترنت)، ١٧-١٩ آذار/مارس ٢٠٢١  
البند ٦ من جدول الأعمال المؤقت\*\*  
المسائل النظامية

تقرير عن برنامج عمل فيينا لصالح البلدان النامية غير الساحلية  
للعقد ٢٠١٤-٢٠٢٤

أولاً - مقدمة

١- تواجه البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية،<sup>(١)</sup> كغيرها من البلدان النامية غير الساحلية، تحديات خاصة في مجال التجارة والتنمية، ناجمة عن افتقارها لمنفذ بحري وتُعدّها الجغرافي عن الأسواق الدولية. ومن بين ٣٢ بلدا غير ساحلي في العالم يوجد ١٦ منها في أفريقيا، ١٣ منها تُعد من أقل البلدان نمواً أيضاً. ولا يزال الافتقار لمنفذ بري إلى البحر، والبُعد والعزلة عن الأسواق العالمية، وتعدد المعابر الحدودية، وإجراءات المرور العابر المرهقة، وعدم كفاية الهياكل الأساسية، وارتفاع تكاليف المرور العابر، يشكل عقبات كأداء أمام التنمية الاجتماعية الاقتصادية الشاملة في البلدان النامية غير الساحلية.

٢- ويوفر برنامج عمل فيينا لصالح البلدان النامية غير الساحلية للعقد ٢٠١٤-٢٠٢٤ إطاراً شاملاً للتصدي للتحديات الهيكلية التي تواجهها هذه البلدان من خلال ستة مجالات ذات

\* أعيد إصدار الوثيقة يوم ١٥ شباط/فبراير ٢٠٢١ لأسباب فنية.

\*\* E/ECA/COE/39/1.

(١) إثيوبيا، وإسواتيني، وأوغندا، وبوتسوانا، وبوركينا فاسو، وبوروندي، وتشاد، وجمهورية أفريقيا الوسطى، وجنوب السودان، ورواندا، وزامبيا، وزمبابوي، وليسوتو، ومالي، وملاوي، والنيجر.



أولوية يعزز بعضها بعضاً، وهي: السياسات الأساسية المتعلقة بالمرور العابر، وتطوير الهياكل الأساسية وصيانتها؛ والتجارة الدولية وتيسير التجارة، والتكامل والتعاون على الصعيد الإقليمي، والتحول الاقتصادي الهيكلي، ووسائل التنفيذ. ويتمثل الهدف الشامل للبرنامج في مساعدة هذه البلدان على تحقيق النمو المستدام والشامل للجميع والقضاء على الفقر. وبرنامج عمل فيينا جزء لا يتجزأ من أهداف التنمية المستدامة في سياق خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ وخطة الاتحاد الأفريقي لعام ٢٠٦٣: "أفريقيا التي نصبو إليها."

٣- وفي الوقت الذي لن تستثني فيه العواقب الاقتصادية والاجتماعية لجائحة كوفيد ١٩ أي بلد أو مجموعة من البلدان، فإن البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية معرضة لها بشكل خاص، بسبب اعتمادها على صادرات السلع الأساسية من المنتجات الزراعية والتعدين والطاقة. ويزيد إغلاق الحدود البرية من عزلة هذه عن الأسواق العالمية، وهو ما يجعل التخفيف من حدة الأزمة أمراً صعباً. وبعد التعافي من الجائحة، ستحتاج هذه البلدان إلى مزيد من الاعتماد على برنامج عمل فيينا لتسريع الانتعاش الاقتصادي.

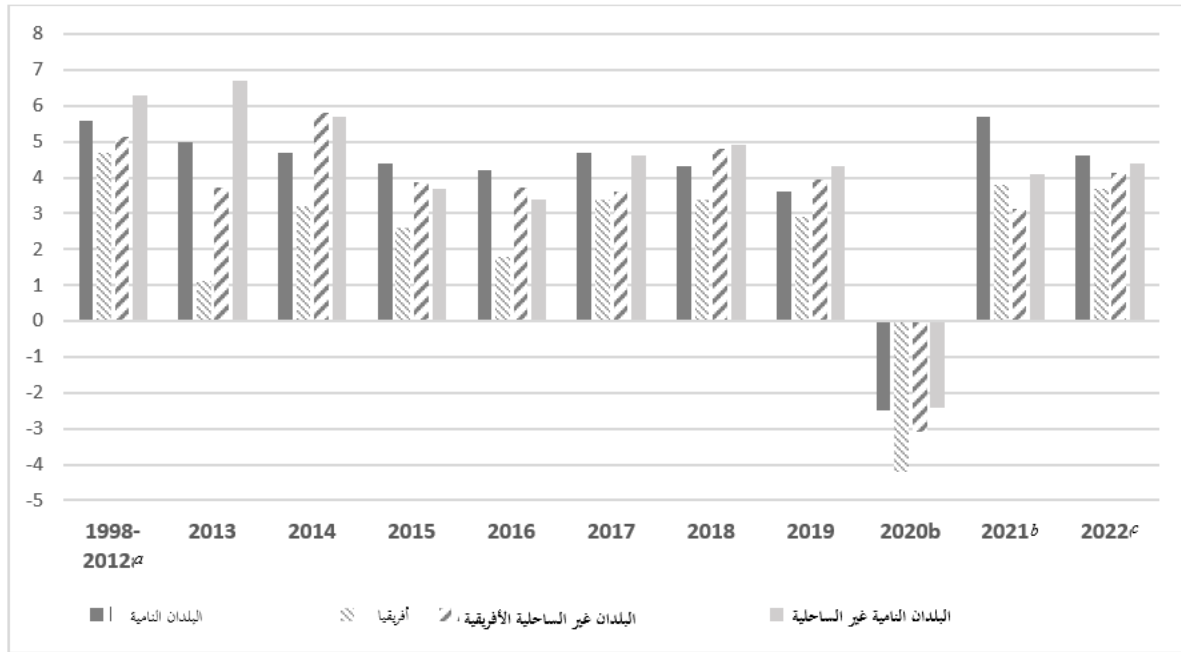
٤- ويقدم هذا التقرير لمحة عامة عن التقدم المحرز في تنفيذ برنامج عمل فيينا في أفريقيا والأساس الذي استندت إليه المناقشات خلال الاجتماع التاسع والثلاثين للجنة خبراء مؤتمر وزراء المالية والتخطيط والتنمية الاقتصادية الأفريقيين.

## ثانياً - لمحة عامة عن التطورات الاجتماعية الاقتصادية

٥- حققت البلدان النامية غير الساحلية درجات متفاوتة من التقدم في تنميتها الاجتماعية الاقتصادية. فقد انخفض النمو الاقتصادي للبلدان النامية غير الساحلية الأفريقية من متوسط ٥,١ في المائة في الفترة ١٩٩٨-٢٠١٢ إلى ٤ في المائة في عام ٢٠١٩، غير أنه مع اندلاع جائحة كوفيد ١٩، كان من المتوقع أن تنكمش كل الاقتصادات تقريباً في عام ٢٠٢٠، بحيث تبلغ النسبة في البلدان النامية والبلدان النامية غير الساحلية الأفريقية ٢,٥ في المائة و ٣,١ في المائة على التوالي (الشكل الأول). والبلدان الأفريقيان غير الساحليين الوحيدان اللذان حققا نمواً في عام ٢٠٢٠ هما رواندا (١,١ في المائة) وملاوي (٢ في المائة). وخلال العام نفسه، سجلت بوتسوانا وجنوب السودان وزمبابوي أعلى معدلات الانكماش، وذلك بنسبة -٨,٥ في المائة و -٧,٢ في المائة و -٩,٨ في المائة على التوالي.

الشكل الأول:

النمو الاقتصادي في أفريقيا والمناطق النامية، ٢٠١٥-٢٠٢٢



المصدر: إدارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية التابعة للأمم المتحدة، الحالة والتوقعات الاقتصادية في العالم، ٢٠٢١ (منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيعات (E.21.II.C.1).

ملحوظات:  $a$  = متوسط النسبة المئوية للتغير؛  $b$  = تقديرات جزئية؛  $c$  = تنبؤات.

### ثالثاً- حالة تنفيذ أولويات برنامج عمل فيينا

#### ألف- المسائل الأساسية المتصلة بسياسات المرور العابر

٦- تمثل حرية المرور العابر ووجود مرافق ملائمة لذلك أمراً في غاية الأهمية بالنسبة للتنمية الشاملة للبلدان النامية غير الساحلية. وفي هذا الصدد بالذات، يشدد برنامج عمل فيينا على ضرورة وجود إطار قانوني داعم وقوي يعزز مواءمة القواعد والوثائق وتبسيطها وتوحيدها، بما في ذلك تنفيذ اتفاقيات النقل والمرور العابر الدولية ذات الصلة.

٧- ويتناول اتفاق منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة مسألة تكاليف التجارة الناجمة عن التأخيرات على الحدود والعمليات والإجراءات المتصلة بالجمارك. ومنذ اعتماد برنامج عمل فيينا في عام ٢٠١٤، أحرزت البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية وبلدان المرور العابر تقدماً في التصديق على اتفاق تيسير التجارة، الذي يتضمن أحكاماً تتعلق بتسريع حركة السلع والإفراج عنها وتخليصها، بما في ذلك البضائع العابرة، وهي أحكام تنطوي على إمكانية خفض

التكاليف بنسبة تتراوح ما بين ١٢,٥ و ١٧,٥ في المائة. وحتى نهاية كانون الأول/ديسمبر ٢٠٢٠، صدّقت كل البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية الأربعة عشر الأعضاء في منظمة التجارة العالمية على اتفاق تيسير التجارة. أما إثيوبيا وجنوب السودان فهما يعملان على انضمامهما لمنظمة التجارة العالمية، ولا يمكنهما، قبل أن يكتمل ذلك، أن تكون طرفا في اتفاق تيسير التجارة. وصدّقت على الاتفاق ما مجموعه ١٥ من أصل ١٩ بلدا من بلدان المرور العابر الأفريقية.<sup>(٢)</sup> وقد دخل حيز النفاذ في ٢٢ شباط/فبراير ٢٠١٧، بعد تصديق ثلثي أعضاء منظمة التجارة العالمية عليه.

٨- ويبين الجدول ١ معدل تنفيذ مختلف أحكام اتفاق تيسير التجارة بالنسبة لجميع البلدان الأفريقية، بما في ذلك البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية. ويبلغ متوسط معدل تنفيذ التدابير ٤٢,١ في المائة بالنسبة لأفريقيا و ٣٥,٣ في المائة بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية الأفريقية، وهو ما يدل على التزام جيد من هذه الأخيرة. وتشمل المجالات التي تسجل فيها البلدان النامية غير الساحلية تقدما كبيرا على المتوسط القاري ما يلي: (أ) المادة ٩ (حركة السلع المستوردة الخاضعة للرقابة الجمركية)، حيث بلغت نسبة التنفيذ بين البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية نحو ٩٣ في المائة، مقارنة بالمتوسط الأفريقي الذي بلغ ٨٤,١ في المائة؛ (ب) المادة ١٠-٦ (استخدام وسطاء الجمارك)، حيث بلغت نسبة التنفيذ ٧٨,٦ في المائة، مقارنة بمتوسط ٦٥,٩ في المائة؛ (ج) المادة ١٠-٧ (الإجراءات المشتركة على الحدود)، حيث بلغت نسبة التنفيذ ٧٨,٦ في المائة، مقارنة بالمعدل القاري الذي بلغ ٦٨,٢ في المائة. وتشمل المجالات التي تسجل فيها سجل البلدان النامية غير الساحلية التأخر الأكبر ما يلي: (أ) المادة ٤ (إجراءات الاستئناف أو المراجعة)، نسبة ٢٨,٦ في المائة، مقابل ٥٢ في المائة؛ (ب) المادة ٧-١ (المعالجة السابقة على وصول السلع)، ٢١,٤ في المائة مقابل ٤٥,٥ في المائة؛ (ج) المادة ٦-٣ (ضوابط العقوبات)، ٢١,٤ في المائة مقابل ٤٥,٤٥ في المائة؛ (د) المادة ٥-٣ (إجراءات الفحص)، ٧,١ في المائة مقابل ٢٧,٣ في المائة.

<sup>(٢)</sup> الجزائر وإريتريا والصومال ليست أعضاء في منظمة التجارة العالمية، لذلك لا يمكن أن تكون طرفاً في اتفاقية تيسير التجارة. ولم تصدق جمهورية الكونغو الديمقراطية، العضو في منظمة التجارة العالمية، بعد على اتفاقية تيسير التجارة.

الجدول ١:

معدل تنفيذ أحكام اتفاق تيسير التجارة، حسب كل مادة (بالنسب المئوية)

المادة	أفريقيا	البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية
١- النشر وإتاحة المعلومات	٣٠,٧	٢٣,٢
٢- فرصة للتعليق، وتقديم المعلومات والتشاور قبل دخول الاتفاق حيز التنفيذ	٣٧,٥	٣٥,٧
٣- الأحكام المسبقة	٢٢,٧	١٤,٣
٤- إجراءات الاستئناف أو المراجعة	٥٢	٢٨,٦
٥- تدابير أخرى لتعزيز الحياد وعدم التمييز والشفافية	٤٧,٣	٤٠,٥
٦- قواعد بشأن الرسوم والأعباء المفروضة على عمليات الاستيراد والتصدير أو متعلقة بها، وقواعد العقوبات	٤١,٧	٣٨,١
٧- الإفراج عن السلع وتخليصها؛	٣٥,٦	٢٣,٦
٨- التعاون بين الوكالات الحدودية	١٦,٣	١,٢
٩- حركة السلع المستوردة الخاضعة للرقابة الجمركية	٨٤,١	٩٢,٩
١٠- الإجراءات المتعلقة بالاستيراد والتصدير والمرور العابر	٥٢,٦	٥٠
١١- حرية المرور العابر	٤٠,٤	٣٤,٧
١٢- التعاون الجمركي	٤١	٣٥,٧

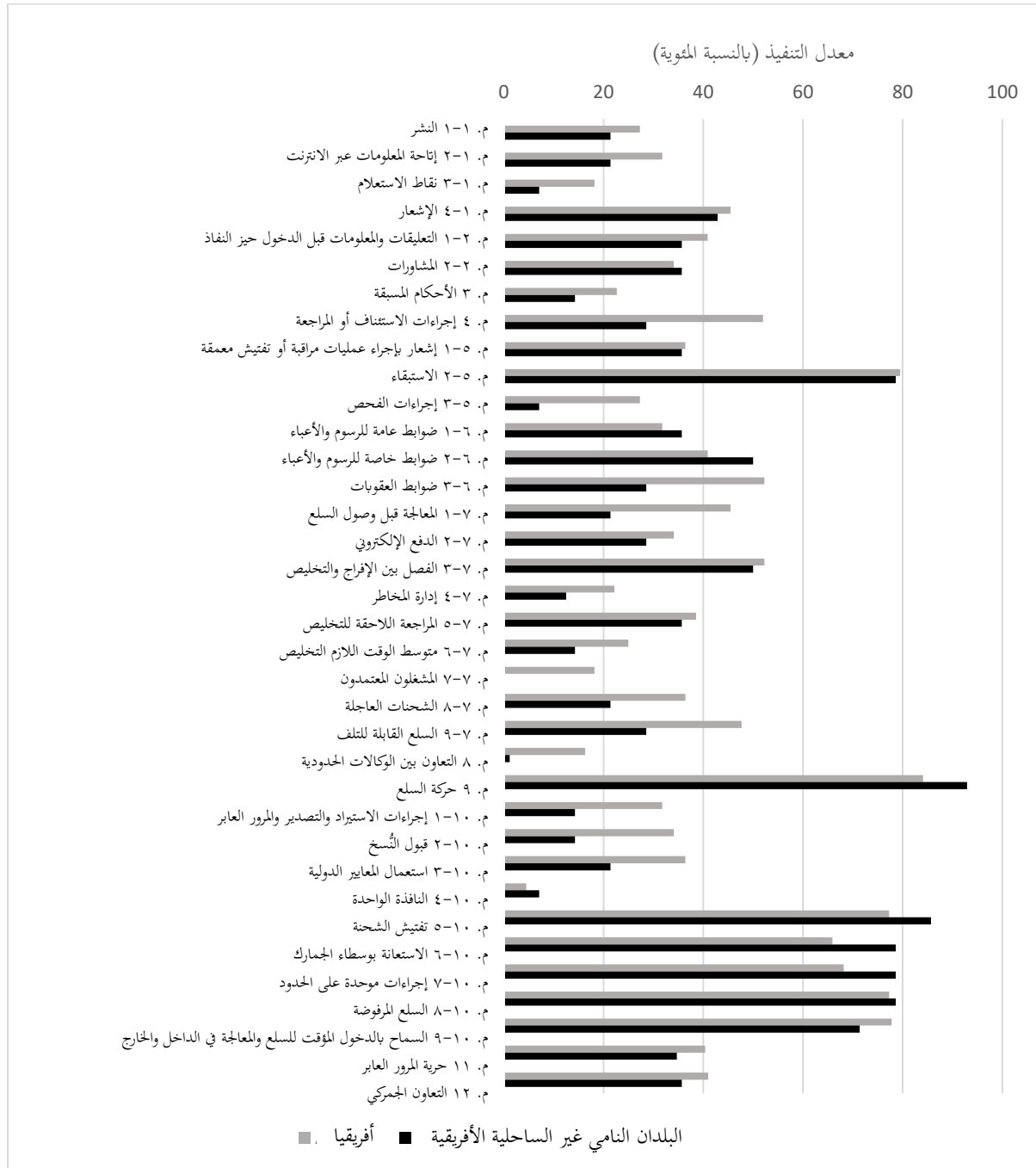
المصدر: اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، استنادا إلى قاعدة بيانات اتفاق منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة.

متاح على الرابط التالي (تم الاطلاع عليه في ١٥ كانون الثاني/يناير ٢٠٢١):

[www.tfadatabase.org](http://www.tfadatabase.org)

الشكل ٢:

معدل تنفيذ أحكام اتفاق تيسير التجارة، بحسب كل إجراء



٩- ويتضح من الأرقام الواردة أعلاه أن التنفيذ جارٍ على قدم وساق، ومع ذلك، لا يزال هناك مجال لتحسين تيسير التجارة في القارة عموماً. وبالاستناد إلى الزخم السياسي الدافع لمنطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية لدعم إدخال إصلاحات على السياسات وتتبع تنفيذها، وهي إصلاحات يتوقع أن يقودها القطاع الخاص في المقام الأول، تعمل اللجنة الاقتصادية لأفريقيا على تيسير وضع مؤشر سهولة الأعمال التجارية الشطري لهذه المنطقة، بما يساعد في تحسين بيئة الأعمال، وفي نهاية المطاف، تيسير الأعمال التجارية والتجارة داخل أفريقيا وخارجها. وستستفيد جميع البلدان الأفريقية غير الساحلية الستة عشر من مؤشر الأعمال التجارية الشطري المقترح.

## باء- تطوير الهياكل الأساسية وصيانتها

١٠- لا يزال النقص في الهياكل الأساسية في أفريقيا عائقاً رئيسياً أمام النمو، وكذلك الحال بالنسبة لما ينتج عن ذلك من تكاليف مرتفعة في مجال اللوجستيات. ورغم أن اللوجستيات أهمية قصوى بالنسبة لعمليات منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية، فإن حجمها يتطلب استثمارات كبيرة في الهياكل الأساسية وتطويرها في جميع أنحاء القارة، من أجل الدفع قدماً بعجلة الإصلاح الهيكلي. وثمة تقدم يتحقق في توسيع نطاق الهياكل الأساسية في البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية وتحسين مستواها. بيد أن عدم كفاية حجم الهياكل الأساسية المادية وارتفاع الأسعار لا يزالان يعوقان وضع حلول يمكن أن تتاح للجميع ويمكن التنبؤ بها في قطاعات النقل والطاقة وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات. ويمثل النقل بالطرق البرية وسيلة النقل السائدة في أفريقيا، تليه السكك الحديدية والممرات الجوية والمجاري المائية الداخلية. ويغطي النقل بالطرق البرية ٨٠ إلى ٩٠ في المائة من حركة نقل الركاب والبضائع، لكن متوسط معدل الوصول إلى الطرق في البلدان الأفريقية هو ٣٤ في المائة مقابل ٥٠ في المائة في البلدان النامية الأخرى. وفي حين تتوفر جميع البلدان الأفريقية على الطرق ووسائل النقل الجوي، وإن بدرجات متفاوتة، يفتقر ١٦ بلداً أفريقياً إلى السكك الحديدية، ومن بين هذه البلدان أربعة غير ساحلية، وهي: بوروندي، وتشاد، وجمهورية أفريقيا الوسطى، والنيجر. وعلى غرار ذلك، ليس لدى البلدان النامية غير الساحلية الخمسة التالية ممرات مائية ملاحية: إثيوبيا، وإسواتيني، وبوتسوانا، وبوركينا فاسو، وليسوتو.

١١- ويمتد الطريق الرئيسي العابر لأفريقيا، الذي يقع في صميم الترابط الإقليمي للقارة على طول ١٢٠ ٥٤ كيلومتراً تتوزع على تسعة ممرات. لكن الوصلات الناقصة وسوء الصيانة في أجزاء رئيسية منه تعوق الحركة عليه. ولا تزال النسبة المئوية للطرق المعبدة منخفضة في أفريقيا، فقد بلغت حوالي ١٣ في المائة عام ٢٠١٥ في بقية أفريقيا باستثناء شمال أفريقيا. وقد قام مكتب الممثلة السامية لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية بحساب كثافة السكك الحديدية والطرق المعبدة (كلم) لكل وحدة من مساحة اليابسة (كلم<sup>٢</sup>).

ويبين الجدول ٢ أن كثافة الطرق والسكك الحديدية أقل من ذلك بكثير في البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية مقارنة ببلدان المرور العابر النامية وبالمتوسط العالمي. وكفي يبلغ كل بلد من البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية المتوسط العالمي في كثافة الطرق والسكك الحديدية المعبدة، يتعين على هذه البلدان، حسب تقدير مكتب الممثلة السامية أن تشق ما مجموعه ٠٠٠ ١٠٧ كلم إضافية من الطرق وأن تمتد ٧٠٠ ٢٠ كلم من السكك الحديدية، بتكلفة تبلغ حوالي ٢٣ بليون دولار، وهو ما يتجاوز قدرة العديد منها. ومن ثم، لا بد من تقديم مزيد من الدعم لهذه البلدان من أجل تطوير هياكلها الأساسية الخاصة بالنقل وصيانتها.

الجدول ٢:

### كثافة الطرق المعبدة والسكك الحديدية في البلدان النامية غير الساحلية

الإقليم	كثافة الطرق المعبدة (كلم لكل ١٠٠٠ كلم <sup>٢</sup> )	كثافة السكك الحديدية (كلم لكل ١٠٠٠ كلم <sup>٢</sup> )
شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي	٣٤,٧	٥,٧
غرب ووسط أفريقيا	٣,٥	٢,٣
جميع البلدان النامية غير الساحلية	١٩,١	٣,٦
بلدان المرور العابر النامية	١٩١,٤	٨,٦
المجموع	١٥١,٠	٩,٥

المصدر: مكتب الممثلة السامية لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، "تمويل الهياكل الأساسية في قطاع النقل في البلدان النامية غير الساحلية: الاتجاهات والتحديات والفرص"، ٢٠١٨. متاح على الرابط التالي (تم الاطلاع عليه في ١٥ كانون الثاني/يناير ٢٠٢١):  
[http://unohrrls.org/custom-content/uploads/2018/09/LLDCs\\_Report\\_18\\_digital\\_Final.pdf](http://unohrrls.org/custom-content/uploads/2018/09/LLDCs_Report_18_digital_Final.pdf).

١٢- وكجزء من ترجمة الأفكار إلى أفعال، عقدت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا حلقة عمل في زمبابوي للتوعية بشأن بروتوكول لكسمبرغ للسكك الحديدية، الذي يمكن أن يمثل حلاً لإطلاق العنان لاستثمارات ببلابين الدولارات من القطاع الخاص في صناعة السكك الحديدية في أفريقيا. وفي الوقت الذي تواصل البلدان الأفريقية العمل على تحسين الهياكل الأساسية للنقل السطحي (الموانئ، والطرق، والسكك الحديدية، والطرق المائية الداخلية، والموانئ الداخلية) كماً ونوعاً، فإنها أدركت أن الجزء الأكبر من التأخير يرتبط بحركة البضائع من الموانئ وإليها، وهو تأخير ناجم عن الحواجز غير التعريفية التالية التي تعوق التجارة: الإجراءات الحدودية، والعراقيل أثناء المرور العابر (نقاط التفتيش)، وعدم تيسير الإجراءات الجمركية. ومن أجل التصدي لتلك التحديات، منحت غالبية الجماعات الاقتصادية الإقليمية الأولوية لمشاريع ممرات النقل التي تهدف إلى معالجة الثغرات في الهياكل الأساسية والإجراءات الحدودية وغيرها من الحواجز غير التعريفية التي تعوق التجارة مع إيلاء الأولوية القصوى لإجراءات التيسير في المراكز الحدودية في التدخلات التي تشمل سلاسل القيمة المرتبطة بالنقل عبر الممرات. ويُتوقع أن يتيح التنفيذ الكامل لتلك التدابير للبلدان النامية غير الساحلية وصولاً تدريجياً أفضل إلى البحر، وأن يؤدي ذلك إلى تقليص



الوقت اللازم للتسليم وإلى خفض تكاليف إنزال الواردات في تلك البلدان وتكاليف الصادرات منها. وسيؤدي هذا، بدوره، إلى تعزيز القدرة التنافسية لهذه البلدان على الصعيدين الإقليمي والعالمي.

١٣- وبحسب تقديرات برنامج تطوير الهياكل الأساسية في أفريقيا، تبلغ تكلفة العيوب في الشبكة الأفريقية للهياكل الأساسية للنقل أكثر من ٧٥ بليون دولار أمريكي سنويا، وهو ما يقلل من القدرة التنافسية للبلدان الأفريقية داخل المنطقة وفي العالم. ومن أجل تحسين الكفاءة وخفض تكاليف الممرات، أوصى البرنامج بتحويل ممرات النقل الأفريقية إلى ممرات ذكية (آلية وآمنة وتتيح القدرة على التنقل والإدارة الآتية لحركة المرور). وتتجسد المزايا الرئيسية لهذه الممرات في وجود مؤسسات قوية لإدارتها، وتنفيذ أدوات منظمة التجارة العالمية والمنظمة العالمية للجمارك في مجال تيسير التجارة، مثل النافذة الواحدة على الصعيد الوطني، والإدارة الحدودية المنسقة، والمراكز الحدودية ذات المنفذ الواحد، والشهادات الإلكترونية لقواعد المنشأ. ولتحسين كفاءة الممرات، ثمة حاجة إلى تدخلات أخرى، تتمثل في وجود عمليات تقوم على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، لا سيما في زمن الجائحة هذا، والحد من الفساد، إلى جانب تدخلات مبنية على الأدلة.<sup>(٣)</sup>

١٤- وارتفعت نسبة رحلات الطيران المسجلة من البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية إلى ١٥,٦ في المائة بين عامي ٢٠١٤ و٢٠١٧، وذلك من ١١٦ ٠٠٥ إلى ١٣٤ ١١٥ رحلة. وفي عام ٢٠١٦، بلغ حجم الشحن الجوي في تلك البلدان ٦٢ في المائة وعدد المسافرين ٤٦ في المائة من مجموع البضائع والمسافرين في البلدان النامية غير الساحلية. وحملت الخطوط الجوية الإثيوبية الجزء الأكبر من البضائع، حيث مثلت ٩٥ في المائة من مجموع الشحن الجوي في البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية. ومن التحديات التي تواجهها صناعة النقل الجوي في البلدان النامية غير الساحلية ما يلي: ارتفاع حجم الاستثمار اللازم لتطوير الهياكل الأساسية وصيانتها؛ والحاجة إلى إعادة تأهيل أو استبدال الأساطيل القديمة ورفع مستوى المطارات والمحطات؛ وضعف الهياكل الأساسية للمطارات؛ والافتقار للموارد المادية والبشرية والتكنولوجيات الجديدة؛ ومحدودية الربط؛ ونقص مرافق المرور العابرة. ولتعزيز دور أفريقيا في صناعة الطيران العالمية، أطلق الاتحاد الأفريقي السوق الأفريقية الموحدة للنقل الجوي في كانون الثاني/يناير ٢٠١٨. وتشمل هذه المبادرة تحرير الوصول إلى سوق خدمات النقل الجوي بين البلدان الأفريقية تحريرا كاملا، فضلا عن تحرير

<sup>(٣)</sup> انظر، African Union (n.d.). Support to PIDA PAP for the Start-up of Smart Corridor Activities – Design and Costing of at Least One Pilot Smart Corridor for Implementation

متاح على الرابط التالي (تم الاطلاع عليه في ١٥ كانون الثاني/يناير ٢٠٢١):  
[https://au.int/sites/default/files/documents/32186-doc-support\\_to\\_pida\\_pap\\_for\\_the\\_start-up\\_of\\_smart\\_corridor\\_activities-e.pdf](https://au.int/sites/default/files/documents/32186-doc-support_to_pida_pap_for_the_start-up_of_smart_corridor_activities-e.pdf).

التعريفات الجمركية ووتيرة الرحلات وسعتها؛ وإلغاء القيود المفروضة على الملكية في هذا المجال؛ والممارسة الحرة للحقوق الخمسة المتعلقة بتحميل وتنزيل الركاب والبضائع وخدمات الشحن الجوي.

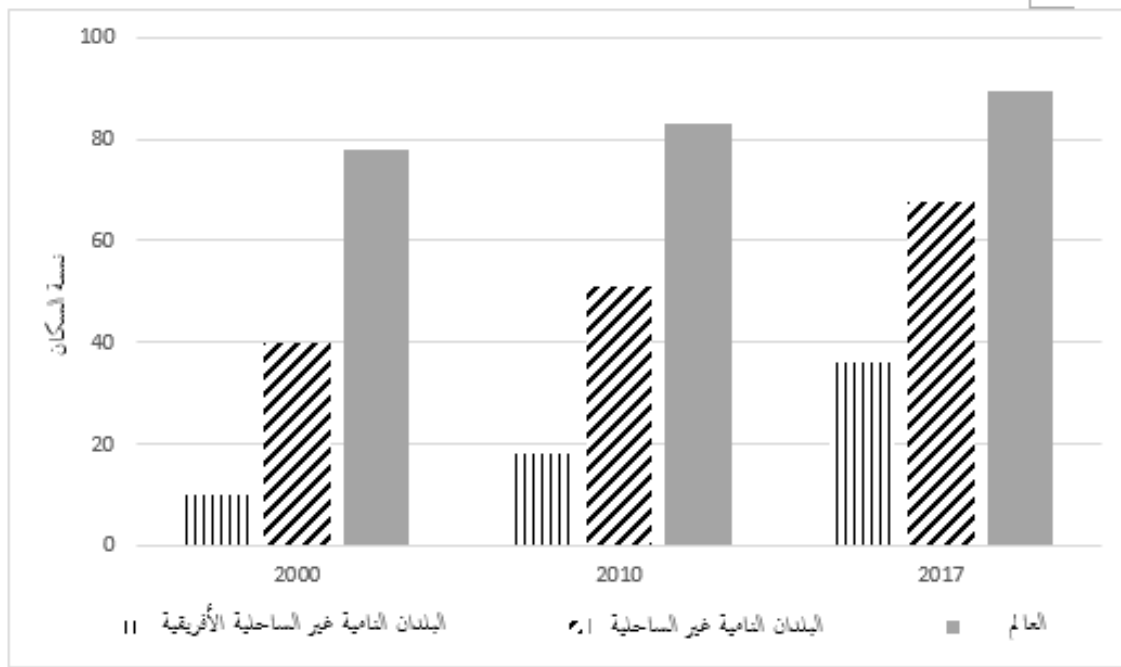
١٥- ومن الأمور المشجعة ملاحظة تشييد العديد من البلدان الأفريقية مطاراتٍ جديدةً لتعويض المطارات القديمة أو قيامها بإصلاح العديد من مطاراتها (على سبيل المثال، تعكف إثيوبيا على الانتهاء من بناء محطة جديدة في مطار بولي الدولي، وفي رواندا يقارب مطار لوغيسيرا على الانتهاء). ولا تزال ثلاث شركات طيران، وهي الخطوط الجوية الإثيوبية، والخطوط الجوية الكينية، والخطوط الجوية لجنوب أفريقيا، تهيمن على السوق الأفريقية، رغم أن عدداً من شركات الطيران التي تنبعث من جديد، مثل الخطوط الجوية الرواندية، قد وضعت نفسها على مسار نمو قوي. وفي الوقت الذي يواصل فيه الناقلون الثلاثة المهيمون الطيران إلى عدد أكبر من البلدان، فإنهم زادوا أيضاً عدد الرحلات في أسواقهم التقليدية الأفريقية زيادة كبيرة.

١٦- ووفقاً لاتحاد النقل الجوي الدولي، يمكن أن ترتفع خسائر الوظائف في الطيران والصناعات ذات الصلة إلى ٣,٥ مليون وظيفة بسبب الجائحة. ويمثل هذا أكثر من نصف العمالة المرتبطة بالطيران التي تبلغ ٦,٢ مليون وظيفة في المنطقة وأكثر من ٤٠٠ ألف من التقديرات السابقة. وعلاوة على ذلك، من المتوقع أن تنخفض حركة الطيران في ٢٠٢٠ بنسبة ٥٤ في المائة (أكثر من ٨٠ مليون رحلة ركاب) مقارنة بعام ٢٠١٩.

١٧- وفيما يتعلق بالهياكل الأساسية للطاقة، حصل ٣٦ في المائة من السكان الذين يعيشون في البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية على خدمات الكهرباء عام ٢٠١٨، بزيادة ١٣ نقطة مئوية عن عام ٢٠١٤ الذي اعتمد فيه برنامج عمل فيينا. ومع ذلك، لا تزال النسبة المئوية للحصول على خدمات الكهرباء في هذه البلدان أقل من النسبة الإجمالية للحصول عليها في البلدان النامية غير الساحلية وفي العالم، على النحو المبين في الشكل ٣. وعلاوة على ذلك، ثمة فجوة كبيرة في الحصول على الكهرباء بين المناطق الريفية والحضرية داخل البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية. وفي المتوسط، حصل ٦٩,١ في المائة من سكان المناطق الحضرية على خدمات الكهرباء عام ٢٠١٨، مقابل ٢٣,٦ في المائة فقط من السكان المقيمين في المناطق الريفية. أما فيما يتعلق باستخدام الوقود النظيف والتكنولوجيات النظيفة لأغراض الطهي، فلم يحصل على ذلك سوى ١٣,٧ في المائة من السكان في البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية في عام ٢٠١٦. وينبغي بذل المزيد من الجهود لتحسين الحصول على خدمات الطاقة المستدامة في هذه البلدان. وتستفيد إثيوبيا من مبادرة الهدف ٧ من أهداف التنمية المستدامة التي تقودها اللجنة الاقتصادية لأفريقيا بشأن زيادة إمكانية الحصول على الطاقة المتجددة والقدرة على تحمل تكاليفها في أفريقيا.

الشكل ٣:

النسبة المئوية للسكان الذي يحصلون على خدمات الكهرباء



المصدر: البنك الدولي، قاعدة بيانات "مؤشرات التنمية في العالم". متاح على الرابط التالي (تم الاطلاع عليه في ١٥ كانون الثاني/يناير ٢٠٢١):

<http://databank.worldbank.org/data/source/world-development-indicators>

١٨- ولتعزيز القدرة على توليد الطاقة في أفريقيا، أعتمدت العديد من الخطط الوطنية لتوليد الطاقة ولإنشاء شبكات ربط عابرة للحدود. وتندرج معظم المشاريع الرئيسية ضمن الخطط الرئيسية للجماعات الاقتصادية الإقليمية، وهي السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي، وجماعة شرق أفريقيا، والجماعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا، والجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا، والجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي، وتشمل مشاريع إقليمية بدعم من المؤسسات الأفريقية، ومفوضية الاتحاد الأفريقي، والشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا، برعاية برنامج تطوير الهياكل الأساسية في أفريقيا، ومصرف التنمية الأفريقي، وشركاء آخرين، مثل اللجنة الاقتصادية لأفريقيا. ومن الأمثلة على ذلك مشروع تعزيز نقل الطاقة بين الشمال والجنوب، الذي يمتد من مصر، عبر السودان، وجنوب السودان، وإثيوبيا، وكينيا، وملاوي، وموزامبيق، وزامبيا، وزمبابوي إلى جنوب أفريقيا، حيث يعد خط إثيوبيا-كينيا الأكثر تقدما، إذ جرى ضمان التمويل اللازم له. وفي عام ٢٠٢٠، شكل الانتهاء من بناء سد النهضة العظيم في إثيوبيا إنجازا كبيرا من

أجل توليد الطاقة في شرق أفريقيا.<sup>(٤)</sup> ولزيادة قدرة الطاقة في أفريقيا، أُقيم عدد من مشاريع الطاقة المتجددة، في جميع البلدان تقريبا، بما فيها البلدان النامية غير الساحلية. وتتسم وتيرة الانتهاء من مشاريع الطاقة ببطء محبط بسبب طول فترات التحضير لها. ولمزيد من التخفيف من أعباء البلدان النامية غير الساحلية، وكذلك أعباء البلدان الأخرى، اعتمدت المناطق المختلفة أقل الخيارات تكلفة من خطط الطاقة الإقليمية، وهو ما يمهد الطريق أمام تجارة الطاقة عبر البلدان من خلال اتفاقات تناقل الطاقة الكهربائية. ومع ذلك، لا تزال غالبية الدول تسعى لتحقيق الاكتفاء الذاتي في إمدادات الطاقة على المدى الطويل. وأجرت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، في إطار وظيفتها كمركز تفكير، تدريباً على وضع نماذج للطاقة، عام ٢٠١٩، كجزء من بناء قدرات واضعي السياسات الأفريقيين على وضع سياسات قائمة على الأدلة، وكانت إثيوبيا أحد البلدان المستفيدة من هذا التدريب. كما وضعت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا منهجية لتقييم انفتاح قطاع الكهرباء الأفريقي واستعداده وجاذبيته للمستثمرين من القطاع الخاص في إطار الجهود المبذولة لتعزيز البيئات التنظيمية للدول الأعضاء نحو جذب استثمارات القطاع الخاص في قطاعي الطاقة والهياكل الأساسية.

١٩- وفيما يتعلق بتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، سجلت البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية زيادة في اشتراكات الهواتف الخلوية المحمولة من ٦٤,٣ لكل ١٠٠ شخص في عام ٢٠١٤ إلى ٧٢,٨ لكل ١٠٠ شخص في عام ٢٠١٨. وقد ارتفع عدد مستخدمي الإنترنت أيضاً في تلك الفئة من البلدان من ١٢ إلى ١٨,٤ لكل ١٠٠ شخص على مدى الفترة الممتدة من عام ٢٠١٤ إلى ٢٠١٧. غير أن هذه النسب المتوسطة منخفضة جداً مقارنة بالمتوسط العالمي والمتوسط المسجل في جميع البلدان النامية غير الساحلية. ومن أهم أسباب انخفاض استخدام الإنترنت في البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية ارتفاع تكلفة الحصول على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات. ويقاس الاتحاد الدولي للاتصالات أسعار خدمات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في جميع البلدان على أساس سنوي، بتقسيم تحليله إلى مجموعات فرعية تشمل الهواتف الخلوية المحمولة والنطاق العريض الثابت. وتفيد هذه البيانات بأن البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية نجحت في تخفيض الأسعار بمرور الوقت، إذ انخفضت سلة الخلوي من ٢١,٥ في المائة إلى ١٦,٧ في المائة من الدخل القومي الإجمالي للفرد في عام ٢٠١٩ وانخفضت سلة النطاق العريض الثابت من ٣٢٣ في المائة إلى ١٣٠ في المائة من الدخل القومي الإجمالي للفرد خلال الفترة نفسها.

(٤) برنامج تطوير الهياكل الأساسية في أفريقيا لعام ٢٠١٨، ”التقرير المرحلي“ (بدون تاريخ). متاح على الرابط التالي (تم الاطلاع في ١٥ كانون الثاني/يناير ٢٠٢١):

[www.tralac.org/documents/resources/african-union/2509-2018-pida-progress-report-summary-update/file.html](http://www.tralac.org/documents/resources/african-union/2509-2018-pida-progress-report-summary-update/file.html)

٢٠- ويجعل ارتفاع أسعار تكنولوجيا المعلومات والاتصالات من الصعب على هذه البلدان الاستفادة من منافع الاقتصاد الرقمي، لا سيما الاستخدام الأمثل للتكنولوجيات الناشئة التي تيسر التجارة وتحفز التنمية المستدامة. ومن بين تلك التكنولوجيات، نجد التجارة الإلكترونية، والنوافذ الوحيدة الآلية، والحكومة الإلكترونية، والتمويل الرقمي. ولا بد من بذل مزيد من الجهود لخفض التكاليف العالية للنطاق العريض التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية. وبالإضافة إلى ذلك، وبهدف الاستفادة من الاقتصادات الرقمية، لا سيما من خلال التجارة الرقمية، تحتاج هذه البلدان إلى وضع سياسات جديدة للهوية الرقمية، وأمن البيانات، وخصوصية البيانات، من بين أمور أخرى. وتأتي بعض البلدان النامية غير الساحلية، مثل رواندا، في المقدمة من حيث استغلال التجارة الرقمية من خلال التجارة الإلكترونية.

٢١- ومن بين آثار جائحة كوفيد ١٩ تسريع التحول إلى الاقتصاد الرقمي. ومع تحول الفصول الدراسية إلى فضاء الإنترنت وانتقال الاجتماعات الشخصية إلى منصات افتراضية، لا يمكن أن يكون القول بالحاجة إلى الوصول إلى تكنولوجيا المعلومات والاتصالات بأسعار معقولة هو من قبيل المبالغة. وللإفادة من هذه اللحظة التي يتزايد فيها الطلب على الوصول إلى تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، يتعين على البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية أن تشارك بنشاط في مفاوضات منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية المقبلة، حيث تم تحديد الاتصالات السلكية واللاسلكية كواحد من القطاعات الخمسة الرئيسية. ويجب أن يتم ذلك بوضع هدف واضح في الاعتبار، ألا وهو الوصول الشامل.

## جيم- تمويل الهياكل الأساسية

٢٢- تمويل الهياكل الأساسية أمر محوري لبدء النمو الاقتصادي في البلدان النامية غير الساحلية، وهو أمر يتطلب إعداد المشاريع وتنظيمها من أجل تحسين استخدام التمويل. وقد اعتمدت غالبية البلدان سبلا مبتكرة لتمويل الهياكل الأساسية، تشمل القروض السيادية (معظمها بأسعار فائدة تراعي البلدان ذات الدخل المتوسط) والمنح، ومؤسسات التمويل الإنمائي، والاستثمار المباشر الأجنبي، والشراكات بين القطاعين العام والخاص وغيرها من الخيارات المحلية لتعبئة الموارد. ويعد مشروع روزيزي الثلاثي لتوليد الطاقة الكهرومائية (بوروندي، وجمهورية الكونغو الديمقراطية، ورواندا)، أول مشروع طاقة إقليمي يقوم على الشراكة بين القطاعين العام والخاص في أفريقيا. ومن المتوقع أن يستفيد من تمويل تجاري بنسبة تفوق ٥٠ في المائة (ديون وأسهم)، أغلبها ملكية خاصة، حيث يقدم دروساً قيّمة عن كيفية تنظيم التمويل التجاري واجتذابه، الأمر الذي يؤدي إلى القيام بالتنفيذ في الوقت المناسب. أما مشروعاً سد النهضة الإثيوبي الكبير (٦٠٠٠ ميغواط)، الذي بلغت نسبة إنجازه حوالي ٧٠ في المائة، وسد جيبي ٣ (٨٧٠)

ميغاواط) في إثيوبيا فقد جرى تمويلهما بنجاح من الموارد المحلية.<sup>(٥)</sup> ووضعت معظم الجماعات الاقتصادية الإقليمية استراتيجيات لتعبئة الموارد بهدف تعزيز قدرة الدول على تمويل الهياكل الأساسية وغيرها من المشاريع الإنمائية. ولتعزيز استدامة الهياكل الأساسية، كان على البلدان النامية غير الساحلية تحسين قدراتها على صيانة تلك الهياكل، مدعومةً في ذلك بتدابير الاسترداد الكامل للتكاليف المتخذة في إطار مبدأ ”المستخدم يدفع“، واعتماد صناديق الطرق التي لا توجّه مداخيلها إلا إلى صيانة الطرق، وممارسات الحكم الرشيد في المؤسسات العامة.

## دال- التجارة الدولية وتيسير التجارة

٢٣- ظلت حصة البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية من الصادرات العالمية ثابتة نسبياً لكنها منخفضة، حيث بلغت حوالي ١ في المائة، على النحو المبين في الشكل ٤. وفي عام ٢٠١٩، بلغت حصتها من الصادرات العالمية حوالي ١,٠١ في المائة، أي بزيادة طفيفة عن عام ٢٠١٨، عندما كانت حصتها ٠,٩٩ في المائة. وقد أبرز التقرير الاقتصادي عن أفريقيا لعام ٢٠١٥: التصنيع من خلال التجارة إمكانية أن تمثل التجارة فيما بين البلدان الأفريقية قناةً نحو التصنيع بفضل زيادة محتواها الصناعي<sup>(٦)</sup>. ففي عام ٢٠١٩، بلغت نسبة التجارة في السلع المصنعة فيما بين البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية وغيرها من البلدان الأفريقية ٥٠ في المائة، وهو ما يدعم هذا الرأي. وكانت حصة التجارة فيما بين البلدان الأفريقية بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية الأفريقية منخفضة جداً أيضاً، حيث بلغت ٦ في المائة مقارنةً بالمتوسط القاري الذي بلغ ١٦ في المائة.<sup>(٧)</sup>

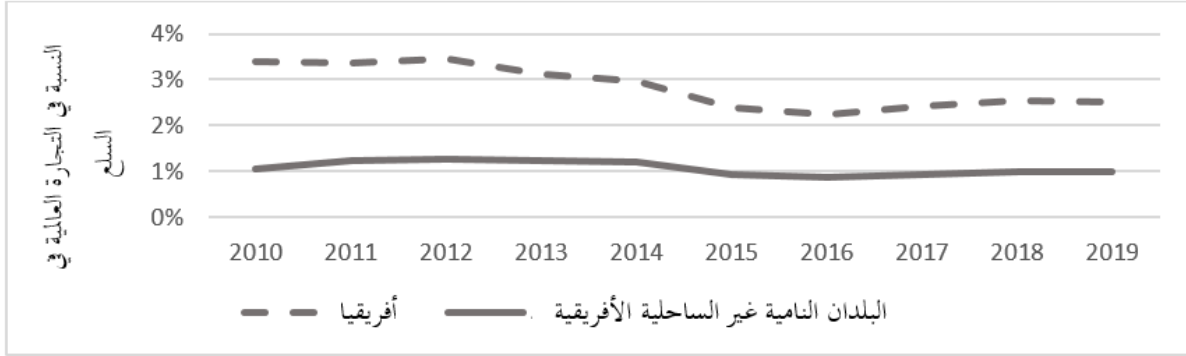
(٥) المرجع نفسه.

(٦) منشور الأمم المتحدة، رقم المبيعات E.15.II.K.2.

(٧) حسابات اللجنة الاقتصادية لأفريقيا استناداً إلى بيانات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية. متاح على الرابط التالي (تم الاطلاع عليه في ١٨ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٢٠): <http://unctadstat.unctad.org/EN>

الشكل ٤ :

صادرات البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية من البضائع (النسبة المئوية من صادرات العالم من السلع)



المصدر: حسابات اللجنة الاقتصادية لأفريقيا استنادا إلى بيانات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTADStat data. متاح على الرابط التالي (تم الاطلاع عليه في ١٥ كانون الثاني/يناير ٢٠٢١):  
<http://unctadstat.unctad.org/ENG>

٢٤- وفي عام ٢٠١٧، أعدت لجان الأمم المتحدة الإقليمية الطبعة الثانية من الدراسة الاستقصائية العالمية عن تيسير التجارة والتجارة الإلكترونية.<sup>(٨)</sup> ورغم أن حجم عينة الدراسة الاستقصائية (١٦ بلدا من البلدان الأفريقية، ٧ منها بلدان نامية غير ساحلية) لا يسمح بالاستقراء الكامل لمعدلات التنفيذ المرتبطة بتيسير التجارة والتجارة الإلكترونية في القارة، من الواضح أن البلدان الأفريقية متخلفة عن الركب بالنظر إلى النتائج العالمية. وبالنسبة إلى البلدان المشمولة بالدراسة عام ٢٠١٧، بلغ معدل التنفيذ العام حوالي ٥١ في المائة، مقارنة بالمتوسط العالمي الذي يبلغ ٦٠ في المائة. وتعكس نتائج البلدان النامية غير الساحلية إلى حد كبير الاتجاه الإقليمي المبين أعلاه. ومن المثير للاهتمام أن معظم البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية أبلغت عن ارتفاع نسبي في معدل تنفيذ تدابير الشفافية. وفي العديد من تلك البلدان، يتجاوز المعدل المتوسط الإقليمي.

## هاء- التكامل والتعاون على الصعيد الإقليمي

٢٥- هناك أدلة كافية تدعم الرأي القائل إن التكامل الإقليمي أداة رئيسية للقارة الأفريقية لزيادة قدرتها التنافسية، وتنويع قاعدتها الاقتصادية، وإيجاد ما يكفي من فرص العمل لسكانها الذين يتميزون بكثرة الشباب وسرعة التحضر. وتمشيا مع تنفيذ الاتفاق المنشئ لمنطقة التجارة

(٨) متاح على الرابط التالي (تم الاطلاع عليه في ٣٠ كانون الثاني/يناير ٢٠٢١):

[https://www.unescap.org/sites/default/d8files/knowledge-products/Global%20Report%20Final\\_26%20Oct%202017.pdf](https://www.unescap.org/sites/default/d8files/knowledge-products/Global%20Report%20Final_26%20Oct%202017.pdf)

الحرّة القارية الأفريقية، يُتوقع أن يستمر نمو التجارة داخل أفريقيا، بما أن التكامل الإقليمي يبقى أداةً مفيدةً لتقليص الحواجز التجارية، وهو ما يمهد السبيل لعمل القطاع الخاص ويهيئ بيئة مواتية له. ويمثل التكامل الإقليمي أيضاً عنصراً أساسياً لاجتذاب المزيد من الاستثمار الأجنبي المباشر في العديد من البلدان الأفريقية. وبالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية، يؤدي التكامل الإقليمي دوراً أساسياً في الجهود الرامية لتحقيق وفورات الحجم في استثمارات الهياكل الأساسية عبر الحدود، وتقليص تكاليف المرور العابر من خلال تنسيق وتوحيد إجراءات المرور العابر.

٢٦- وبلغ التكامل الاقتصادي في أفريقيا مرحلة جديدة عندما دخل الاتفاق المنشئ لمنطقة التجارة الحرّة القارية الأفريقية حيز النفاذ في ٣٠ أيار/مايو ٢٠١٩ بالنسبة للبلدان الأربعة والعشرين التي أودعت صكوك تصديقها عليه. وبدأت بعد ذلك المرحلة التشغيلية لمسار منطقة التجارة الحرّة القارية الأفريقية في نيامي، النيجر، في ٧ تموز/يوليه ٢٠١٩. وحتى الآن، بلغ عدد التصديقات ٣٢، بينها ١١ تصديقا من بلدان نامية غير ساحلية.<sup>(٩)</sup> ويُتوخى أن يؤدي تنفيذ الاتفاق إلى تخفيض التعريفات الجمركية وإزالة الحواجز غير التعريفية، لأنه يتضمن أحكاماً لصالح البلدان النامية غير الساحلية، مثل الأحكام المتعلقة بالمرور العابر وتيسير التجارة، والتعاون الجمركي. وهذه الأحكام مُدرجة في صلب الصكوك التنفيذية الخمسة: قواعد المنشأ، ومنتدى التفاوض الإلكتروني، ورصد الحواجز غير التعريفية وإزالتها، ونظام الدفع الرقمي، والمرصد التجاري الأفريقي. وبالإضافة إلى ذلك، يمكن أن يؤدي الاتفاق إلى تيسير اندماج البلدان النامية غير الساحلية في سلاسل القيمة الإقليمية وتوسيع قدراتها التجارية. وقد تركز الدعم الذي قدمته اللجنة الاقتصادية لأفريقيا للبلدان النامية غير الساحلية على التوعية والتشاور بشأن المسائل المتصلة بمنطقة التجارة الحرّة القارية الأفريقية، بما في ذلك وضع استراتيجيات في كل من تشاد، وزامبيا، وزمبابوي، وملاوي، والنيجر. وتساعد استراتيجيات هذه المنطقة على تحديد الفرص التجارية الرئيسية لبلدان بعينها، والعقبات التي تواجهها، والخطوات التي تحتاجها للاستفادة الكاملة من الأسواق الوطنية والإقليمية والعالمية. ومن أجل توضيح كيفية تشغيل المنطقة، أطلقت اللجنة وشركاؤها مشروع المستحضرات الصيدلانية الذي يركز على المنطقة في بلدان نموذجية، وهو مشروع استفادت منه إثيوبيا ورواندا. وللمشروع نهج من ثلاثة مسالك هي: الشراء المشترك للأدوية والمنتجات، وتيسير الإنتاج الصيدلاني المحلي، وضمان معايير جودة الأدوية والمنتجات لتحقيق أهداف التنمية المستدامة وتطلعات خطة عام ٢٠٦٣.

٢٧- وفي ١٤ أيلول/سبتمبر ٢٠٢٠، استضافت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا ندوة عبر الإنترنت بعنوان "الحفاظ على سلاسل التوريد الموجودة، وأهمية التعاون بين البلدان النامية غير الساحلية وشركائها في المرور العابر". وتُوج الاجتماع بحلقة نقاش شارك فيها العديد من واضعي

(٩) إثيوبيا وإسواتيني وأوغندا وبوركينا فاسو، وتشاد، ورواندا وزامبيا، وزمبابوي وليسوتو، ومالي والنيجر.



السياسات من مختلف الشركاء عن كيفية تعزيز التجارة الآمنة وسط الحدود المغلقة في ظل جائحة كوفيد ١٩. ومن بين ما تناولته المناقشة الربط بين العمل الجاري بين اللجنة، ومفوضية الاتحاد الأفريقي، ووكالة التنمية التابعة للاتحاد الأفريقي (لشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا)، بشأن تيسير التجارة في ظل الجائحة (الذي يتضمن تقريرًا ومجموعة من الإرشادات قيد التنفيذ لتيسير التجارة على المستوى القاري). كما كان الاجتماع بمثابة منصة لتسليط الضوء على الحالة الفريدة التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية في التخفيف من آثار الجائحة، لا سيما فيما يتعلق بالحفاظ على التدفقات التجارية للسلع الأساسية (مثل الغذاء والطاقة والمنتجات الطبية).

## واو- التحول الاقتصادي الهيكلي

٢٨- يؤدي التصنيع دورا كبيرا بوصفه محركا للتنمية الشاملة للجميع والمستدامة. ففي العديد من البلدان الأفريقية، بما في ذلك البلدان النامية غير الساحلية، انخفضت حصة الصناعة التحويلية في الناتج المحلي الإجمالي والعمالة، بينما أصبح قطاع الخدمات أقوى محرك للنمو الاقتصادي، حيث ارتفع من ٤٥ في المائة من القيمة المضافة في عام ٢٠٠٠ إلى ٤٧ في المائة في عام ٢٠١٨.<sup>(١٠)</sup> وفي الوقت نفسه، نمت الصناعة التحويلية من ١٣ في المائة إلى ٢٣ في المائة، بينما انخفضت الزراعة من ٢٨ في المائة إلى ٢٢ في المائة خلال الفترة نفسها. وبعد انخفاض حصة القيمة المضافة للصناعة التحويلية في الناتج المحلي الإجمالي في البلدان الأفريقية ككل على مدى عقدين من الزمن تقريبا، اتخذت مسارا معاكسا في عام ٢٠٠٧، وقد وصل هذا المسار في النهاية إلى البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية. وهذا مؤشر على قدرة البلدان النامية غير الساحلية المتزايدة على إنتاج السلع المصنّعة وتصديرها. واعتماد البلدان النامية غير الساحلية على السلع الأساسية الأولية يجعلها عرضة لتقلبات الأسعار. وبناء على ذلك، لا بد من مزيد من الجهود لتعزيز القيمة المضافة والتنوع والتصنيع.

٢٩- وتشمل تدخلات اللجنة الاقتصادية لأفريقيا في البلدان النامية غير الساحلية تحسين قدراتها التنافسية ومن ثمّ تعزيز اندماجها في الأسواق الإقليمية والدولية من خلال تطوير سلاسل القيمة الإقليمية والعالمية، وبناء القدرات التجارية، واستخدام الطاقة المتجددة، وكفاءة استخدام الطاقة، ومن هذه التدخلات، على سبيل المثال، مبادرة الهدف ٧ من أهداف التنمية المستدامة، التي استفادت منها إثيوبيا.

(١٠) حسابات اللجنة الاقتصادية لأفريقيا استنادا إلى بيانات البنك الدولي، "قاعدة بيانات مؤشرات التنمية العالمية"، متاح على الرابط التالي (تم الاطلاع عليه في ١٥ كانون الثاني/يناير ٢٠٢١):

<https://datacatalog.worldbank.org/dataset/world-development-indicators>

## زاي- وسائل التنفيذ

٣٠- من الصعوبة بمكان على البلدان النامية غير الساحلية أن تحشد قدراً متزايداً باستمرار من الموارد لتحقيق أهداف برنامج عمل فيينا لتحقيق أهداف التنمية المستدامة، لأنها أكثر بلدان أفريقيا مديونية. وحتى الآن، يبلغ المتوسط الإجمالي للدين الحكومي في البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية ٥٤ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي. وفي المقابل، يبلغ متوسط مستويات الدين الحكومي في أفريقيا ٦٠ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي. ويقلّص عبء الديون الخيارات المتاحة للبلدان الأفريقية لتمويل خططها الإنمائية، سواء كانت بلداناً نامية غير ساحلية أو ساحلية، ومع انتشار جائحة كوفيد ١٩، فإنه يعيق بشكل كبير قدرة البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية على القيام بحملات تطعيم فعالة واسعة النطاق. وفي عام ٢٠١٨، تلقت البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية ١٨,٨ بليون دولار في شكل مساعدة إنمائية خارجية، وهي زيادة فعلية بنسبة ٥,١٧ في المائة منذ اعتماد برنامج عمل فيينا. بيد أن هذه المساعدة وُزعت على نحو غير متكافئ فيما بينها، حيث تلقت البلدان الأربعة الأولى<sup>(١١)</sup> ٤٦ في المائة من إجمالي المبلغ. وفي عام ٢٠١٩، تلقت البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية ٧,٧ بليون دولار في شكل تدفقات استثمار مباشر أجنبي، وهو ما شكل ٥,٥ في المائة من مجموع تدفقات الاستثمار المباشر الأجنبي العالمية و٣٥,٢ في المائة من هذه التدفقات إلى جميع البلدان النامية غير الساحلية. ومقارنةً بأفريقيا في عام ٢٠١٩، تلقت البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية ١٧,١ في المائة من مجموع تدفقات الاستثمار المباشر الأجنبي الواردة إلى القارة. وفي عام ٢٠١٩، تلقت هذه البلدان ٨ بلايين دولار في شكل تحويلات مالية، وهو أكثر بليون دولار عن المبلغ الذي تلقتته عام ٢٠١٤. وكانت تدفقات التحويلات المالية إلى هذه البلدان موزعة على نحو غير متكافئ، حيث استأثرت البلدان الأربعة الأولى<sup>(١٢)</sup> بنسبة ٦٦,٣ في المائة من إجمالي التدفقات الواردة في عام ٢٠١٩.

## حاء- برامج بناء القدرات التي تضطلع بها اللجنة الاقتصادية لأفريقيا دعماً لبرنامج عمل فيينا

٣١- في آذار/مارس ٢٠١٩، أصدر مكتب الممثلة السامية لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية تقرير منتصف المدة الذي كانت توصيائه رافداً لاجتماع استعراض منتصف المدة الإقليمي في أفريقيا لبرنامج عمل فيينا، الذي عُقد في آذار/مارس ٢٠١٩، في مراكش، المغرب. وتمثلت أهداف الاجتماع في إجراء استعراض وتقييم تنفيذ برنامج عمل فيينا في أفريقيا على نحو شامل، بما في ذلك تحديد الإنجازات الرئيسية والعقبات التي

(١١) إثيوبيا، وأوغندا، وجنوب السودان، ومالي.

(١٢) أوغندا، وجنوب السودان، وزمبابوي، ومالي.

صودفت، والتحديات المستجدة، والفرص المتاحة. وبالإضافة إلى ذلك، أتاح الاجتماع تحديد أضل الممارسات والنهج الابتكارية وتبادلها للتعجيل بتنفيذ برنامج عمل فيينا وتحقيق أهداف التنمية المستدامة في المنطقة. وبالإضافة إلى ذلك، اعتمد الاجتماع القرار والتوصيات العملية المناسبة للحفاظ على الإنجازات في سياق التغلب على المشاكل الخاصة التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية والتعجيل بتنفيذ برنامج عمل فيينا وتحقيق أهداف التنمية المستدامة.

٣٢- وكان القرار الذي أُتخذ في شهر آذار/مارس ٢٠١٩ بشأن برنامج عمل فيينا رافداً للمداورات في استعراض منتصف المدة العالمي بشأن تنفيذ البرنامج الذي جرى في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٩. وعلى هامش ذلك الاستعراض الرفيع المستوى، نظمت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، بالشراكة مع مكتب الممثلة السامية، فعالية جانبية لمناقشة الاحتياجات الإنمائية المتزايدة باستمرار للبلدان النامية غير الساحلية الأفريقية وأقل البلدان نموًا في أفريقيا. وقد ركزت هذه الفعالية بوجه خاص على كيفية تجاوز العقبات المتعلقة بالموارد المالية (بما في ذلك محدودية الميزانيات ومحدودية القدرة على الاقتراض) التي ما فتئت تبطئ وتيرة تحقيق الأهداف النبيلة المنصوص عليها في برنامج عمل فيينا وبرنامج عمل اسطنبول لصالح هاتين الفئتين من البلدان. وستشكل توصيات السياسات المنبثقة عن الفعالية الجانبية بشأن كيفية تعزيز تعبئة الموارد من أجل النهوض ببرنامج عمل فيينا وبرنامج عمل اسطنبول، ودعم تحقيق خطة عام ٢٠٣٠ وخطة عام ٢٠٦٣ في أقل البلدان نموًا في أفريقيا والبلدان النامية غير الساحلية الأفريقية، في سياق منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية، برنامج عمل اللجنة الاقتصادية لأفريقيا في المستقبل.

٣٣- وفي حزيران/يونيه ٢٠٢٠، انضمت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا إلى أسرة الأمم المتحدة في توجيه نداء مشترك للحكومات للعمل من أجل تيسير المرور العابر والنقل بسلاسة من البلدان النامية غير الساحلية وإليها أثناء الجائحة. هذا بالإضافة إلى العديد من اجتماعات الندوات عبر الإنترنت التي عقدت طوال عام ٢٠٢٠ لنشر المنتجات المعرفية التي كان رافدا لتنفيذ السياسات والدعوة للتخفيف من الأزمات في البلدان النامية غير الساحلية.

#### رابعاً - استنتاجات وتوصيات

٣٤- تبذل البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية جهوداً ترمي إلى تنفيذ برنامج عمل فيينا وهي تحقق تقدماً في هذا الاتجاه. لكن هذا التقدم بطيء، ويتعين تسريع العمل على تحقيق أهداف برنامج عمل فيينا بحلول عام ٢٠٢٤ وأهداف التنمية المستدامة بحلول عام ٢٠٣٠. ولا بد من بذل المزيد من الجهود من أجل التصدي للتحديات الخاصة المرتبطة بالبعد عن السواحل لضمان عدم تخلف هذه البلدان يتعلق عن الركب.

٣٥- واقترحت التوصيات التالية للاجتماع التاسع والثلاثين للجنة خبراء مؤتمر وزراء المالية والتخطيط والتنمية الاقتصادية الأفريقيين:

(أ) تُشجّع البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر على تعزيز التعاون والتصديق على الاتفاقيات والاتفاقات الدولية والإقليمية ذات الصلة وتنفيذها تنفيذًا فعالًا (مثل الاتفاق المنشئ لمنطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية)؛

(ب) يُشجّع الشركاء الإنمائيون الدوليون، ومنظمات الأمم المتحدة، وغيرها من المنظمات الدولية والإقليمية على تقديم الدعم التقني والمالي والدعم في مجال بناء القدرات للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر لكفالة التنفيذ الفعال للاتفاقات الدولية والإقليمية ذات الصلة التي تهدف إلى تيسير التجارة؛

(ج) تُشجّع الهيئات الإقليمية وأعضاؤها على منح الأولوية لبرامج تطوير الهياكل الأساسية في البلدان النامية غير الساحلية، لأن البلدان الأخرى قد تكون لها، في الكثير من الأحيان، أولويات مختلفة، وهو ما يؤدي إلى عدم مراعاة مصالح البلدان النامية غير الساحلية؛

(د) ينبغي أن ينظر الشركاء الإنمائيون ومنظومة الأمم المتحدة والمنظمات الدولية والإقليمية والقطاع الخاص والجهات المعنية الأخرى في مساعدة البلدان النامية غير الساحلية على تطوير الهياكل الأساسية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات وفي وضع السياسات والأطر القانونية والتنظيمية المناسبة لدعم تطوير تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وسد الفجوة الرقمية. ومن شأن ذلك أن يساعد البلدان النامية غير الساحلية في جهودها الرامية إلى الاستفادة من الفرص التي تتيحها التجارة الإلكترونية؛

(هـ) يعد إدراج برنامج عمل فيينا بصورة أكبر في البرامج الإنمائية الوطنية على الصعيدين الوطني والإقليمي أمراً أساسياً، بما في ذلك البرامج التي تنطوي على حماية مجال معين للإنفاق في كل منطقة بميزانية مخصصة لمعالجة المعوقات في مجالي النقل وتيسير التجارة بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية، مع وضع أهداف ومعايير واضحة يجري استعراضها على أساس منتظم؛

(و) تشجّع البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية على تعزيز قدرتها على إنتاج سلع حديثة ذات قيمة مضافة أعلى، وعلى القطاعات عالية الإنتاجية، وأن تستحدث أنشطة صناعية في قطاعها الزراعي، وينبغي لها أن تستمر في استخدام التكنولوجيات الجديدة والقائمة في إنتاج سلع مُصنّعة من أجل إكساب منتجاتها قيمة مضافة وربطها بسلاسل الأنشطة المضيفة للقيمة على الصعيدين الإقليمي والعالمي؛

(ز) ينبغي أن تستمر البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية في تحسين البيئة التنظيمية الموالية للأعمال التجارية، وهو أمر يكتسي أهمية بالغة في تأسيس قاعدة صناعية قوية وجذب الاستثمار. والدعوة موجهة للشركاء الإنمائيين لتقديم المساعدة في المجالين التقني والمالي وفي مجال بناء القدرات من أجل دعم هذه الجهود؛

(ح) يتعين على الحكومات الأفريقية أن تتصدى لهذه الجائحة، ليس فقط عن طريق تقليل من الاضطرابات في النقل الإقليمي والدولي إلى أدنى حد، ولكن أيضا من خلال النظر إلى الأزمة باعتبارها فرصة لإعادة توجيه عمليات نقل البضائع الإقليمية والدولية نحو مسار أكثر استدامة. وعند القيام بذلك، ينبغي أن تستفيد من نقاط القوة في مختلف وسائل النقل وأن تتصدى للعقبات التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية على طول سلاسل التوريد.