

Distr.: General  
20 January 2025

المجلس الاقتصادي والاجتماعي



Arabic  
Original: English

اللجنة الاقتصادية لأفريقيا  
مؤتمر وزراء المالية والتخطيط  
والتنمية الاقتصادية الأفريقيين  
الدورة السابعة والخمسون  
أديس أبابا، ١٧ و ١٨ آذار/مارس ٢٠٢٥

البند ٤ من جدول الأعمال المؤقت\*  
حلقات النقاش الرفيعة المستوى

## حلقة النقاش الأولى: الصلة بين منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية وتطوير البنية التحتية

مذكرة مفاهيمية

أولاً - معلومات أساسية

١- تُعدّ البنية التحتية ضرورية للتشغيل السلس لأي نظام تجاري مزدهر، ودورها في تعزيز النشاط الاقتصادي والتكامل الإقليمي لا يمكن قياس حجمه. بل إن البنية التحتية تكتسي أهمية أكبر في سياق تنفيذ الاتفاق المؤسس لمنطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية، الذي يُتوقع أن يعزز التجارة بين البلدان الأفريقية.<sup>(١)</sup> ثم إن العلاقة بين البنية التحتية القوية من ناحية وزيادة أحجام التجارة والنمو الاقتصادي الأوسع نطاقاً من ناحية أخرى أمر موثّق بالدليل القاطع. وتعدّ أهمية اللوجستيات الفعالة في التجارة كبيرة إلى حد أن انخفاض تكاليف النقل بنسبة ١٠ في المائة فقط

\* E/ECA/CM/57/1.

<sup>(١)</sup> United Nations, Economic, Commission for Africa, AfCFTA: What You Need to Know: Common Questions & Answers, issue 2 (Addis Ababa, 2024).



يمكن أن يزيد المبادلات التجارية بنسبة ٦ في المائة.<sup>(٢)</sup> كما أن زيادة الاستثمار في البنية التحتية بنسبة ١٠ في المائة يمكن أن يزيد الصادرات في البلدان النامية بنسبة ٥ في المائة، وهو ما يدل على أن تطوير البنية التحتية الاستراتيجية محفز فعال لتوسّع المبادلات التجارية.<sup>(٣)</sup>

٢- والبنية التحتية الملائمة والمتطورة جدا ليست مجرد ميسر للتجارة، بل إنها تساعد على توزيع فوائد التجارة على نطاق أوسع وعلى نحو أكثر إنصافا، وتتيح للشركات المحلية الوصول إلى أسواق أكبر. وعلاوة على ذلك، بما أن هذه البنية التحتية تتيح للمستهلكين الوصول إلى مجموعة متنوعة من المنتجات الأقل سعرا، فإنها تعزز رفاهيتهم بصورة مباشرة. وفي المقابل، يمكن أن تتسبب التكاليف الإضافية المرتبطة بضعف البنية التحتية في زيادة أسعار السلع على المستهلكين بنسبة تصل إلى ٧٥ في المائة.<sup>(٤)</sup>

٣- ورغم أن تأثيرات البنية التحتية والتكامل الإقليمي على التجارة والنمو معقدة، فإن الدراسات المعاصرة تشير إلى أن الاستثمار في البنية التحتية للطاقة والطرق يؤثر إيجابا في التجارة. ويمكن أن تؤدي البنية التحتية غير الملائمة إلى تأخير النشاط الاقتصادي وتقليل الربحية وزيادة تكاليف الإنتاج إلى حد كبير. فتكاليف النقل، على سبيل المثال، تمثل نسبة ٤٠ في المائة من السعر النهائي للسلع في أفريقيا،<sup>(٥)</sup> وهي أعلى منها في باقي المناطق. ويبرز هذا الاختلاف في تكاليف النقل الحاجة إلى معالجة أوجه القصور في البنية التحتية لتحسين القدرة التنافسية للمنطقة على الصعيد العالمي وتحقيق اندماجها الكامل في الاقتصاد العالمي.

٤- وسيتوقف نجاح منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية إلى حد كبير على مدى القدرة على التصدي للتحديات التي تواجهها القارة في مجال البنية التحتية. ويواجه قطاعا التجارة واللوجستيات مشاكل كبيرة بسبب ضعف البنية التحتية وعدم تماسكها. وتعاني شبكات النقل البري والبحري والجوي والسكك الحديدية في جميع أنحاء أفريقيا من التخلف ونقص التمويل. وعلاوة على ذلك، لم يتجاوز متوسط معامل حمولة الركاب في شركات الطيران ٧١,٧ في المائة في عام ٢٠٢٢، وهو أدنى مستوى يسجل في أي منطقة من العالم.<sup>(٦)</sup> ويوجد نقص في البنية التحتية

<sup>(٢)</sup> Bernard Hoekman and Alessandro, "Trade policy, trade costs, and developing country trade", Policy Research Working Paper, No. 4797 (Washington, D.C., World Bank, 2008).

<sup>(٣)</sup> Yann Duval and Chorthip Utoktham, "Behind-the-border trade facilitation in Asia-Pacific: cost of trade, credit information, contract enforcement and regulatory coherence, Trade and Investment Division, Staff Working Paper No. 09/02 (Bangkok, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, 2009).

<sup>(٤)</sup> The Economist, "Why it costs so much to move goods around Africa", 26 March 2022.

<sup>(٥)</sup> World Bank, "Changing the story of regional integration in Africa", Africa Transport Policy Programme. Available at: <https://www.ssatp.org/topics/regional-integration> (accessed on 22 January 2025).

<sup>(٦)</sup> International Air Transport Association, "IATA's 'Focus Africa' to strengthen aviation's contribution to African development", press release, No. 11, 3 April 2023.

الطاقوية أيضا، بما في ذلك في القطاعات الإنتاجية. ومن المرجح أن تترتب عن مجالات ناشئة مثل الاقتصاد الرقمي وتغير المناخ آثار كبيرة على احتياجات القارة من البنية التحتية. وتتيح الرقمنة فرصا كبيرة، وسيؤدي بروتوكول التجارة الرقمية المقترح إلحاقه بالاتفاق المؤسس لمنطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية والاستثمارات في البنية التحتية الرقمية دورا محوريا في إطلاق العنان لهذه الإمكانيات. وفي الوقت نفسه، سيتطلب الانتقال إلى اقتصاد منخفض الكربون التحول إلى أنظمة أكثر استدامة في مجالي النقل والطاقة.

٥- وسيتعين توظيف استثمارات كبيرة لتلبية احتياجات منطقة التجارة الحرة من البنية التحتية. وبحسب تقديرات اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، ثمة حاجة إلى ما بين ٣١,٨٢ مليار دولار و ٨٠ مليار دولار لتحديث خطوط الطرق الحيوية، وستكون هناك حاجة إلى ما بين ٢٥,٧٩ مليار دولار و ٥٤,٨٠ مليار دولار لتحديث خطوط السكك الحديدية الحيوية بحلول عام ٢٠٣٠، لاستيعاب الزيادة المتوقعة في التجارة نتيجة لتنفيذ منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية. وبالإضافة إلى ذلك، سيلزم توظيف استثمارات إضافية تبلغ قيمتها نحو ١٢٠,٨٣ مليار دولار في المعدات (الشاحنات، وعربات القطارات، والسفن، والطائرات) لدعم منطقة التجارة الحرة. وتعكس هذه التكاليف الضخمة حجم التحدي المطروح. وبالإضافة إلى هذه البنية التحتية المادية، فإن الاستثمار في البنية التحتية غير المادية، بما في ذلك السياسات التجارية المنسقة، والإجراءات الجمركية المبسطة، والأطر التنظيمية الفعالة، والتكنولوجيا الرقمية، يكتسي نفس القدر من الأهمية لتمكين المبادلات التجارية من أن تتم داخل منطقة التجارة الحرة.

٦- وتعد البنية التحتية الحالية غير كافية لاستيعاب الزيادة التي يتوقع أن تُحدثها منطقة التجارة الحرة في حجم التجارة. ولذا كان من الضروري التعجيل بتنفيذ مبادرات رئيسية مثل ”برنامج تطوير الهياكل الأساسية في أفريقيا“، وشبكة الطريق السريع العابر لأفريقيا، وشبكة السكك الحديدية المتكاملة في أفريقيا. وإذا ما أرادت القارة أن تستفيد من الآثار الدينامية لمنطقة التجارة الحرة وما تتيحه من فرص لتطوير بنيتها التحتية في مجال النقل، فعليها أن تعجل بتنفيذ بروتوكول المتعلق بالتجارة في الخدمات الملحق بالاتفاق المؤسس لمنطقة التجارة الحرة الأفريقية، الذي يُعتبر النقل أحد قطاعاته ذات الأولوية؛ والتصديق على البروتوكول الملحق بالمعاهدة المنشئة للجماعة الاقتصادية الأفريقية المتعلق بحرية تنقل الأشخاص والحق في الإقامة والاستقرار؛ وإطلاق السوق الأفريقية الموحدة للنقل الجوي. وتكتسي هذه الصكوك الثلاثة أهمية حاسمة في دعم زيادة القدرة على التنقل وتكامل البنية التحتية من أجل الترابط عبر الحدود.

## ثانياً - الأهداف

٧- ستتيح حلقة النقاش للمشاركين منبرا رفيع المستوى لمناقشة الاحتياجات في مجال البنية التحتية ذات الأهمية البالغة لتنفيذ الاتفاق المؤسس لمنطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية. والأمل

معقود على أن يتبادل المشاركون رؤى جديدة بشأن السبل الكفيلة بإحراز تقدم في تطوير البنية التحتية الوطنية والإقليمية وتحديد الأنشطة والسياسات العاجلة التي ستسمح للبلدان بالتمتع بفوائد الاتفاق بسرعة أكبر بفضل تطوير البنية التحتية.

### ثالثاً - الجمهور المستهدف

٨- يشمل الجمهور الذي تستهدفه حلقة النقاش الفئات التالية:

- (أ) أعضاء اللجنة التوجيهية "لبرنامج تطوير الهياكل الأساسية في أفريقيا" (مفوضية الاتحاد الأفريقي، مصرف التنمية الأفريقي، أمانة منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية، وكالة الاتحاد الأفريقي للتنمية، الجماعات الاقتصادية الإقليمية)؛
- (ب) مسؤولين كبارا يمثلون الوزارات المعنية بالمالية والتخطيط والتنمية الاقتصادية ووزارات التجارة؛
- (ج) مسؤولين كبارا يمثلون الوزارات المعنية بالطاقة وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات والنقل، ويمثلون مؤسسات متخصصة.

### رابعاً - المتحدثون ومدير حلقة النقاش

٩- ستُنشر التفاصيل المتعلقة بالمتحدثين ومدير حلقة النقاش في الوقت المناسب.

### خامساً - جهات التنسيق

١٠- يتولى دورَ جهة التنسيق الرئيسية حلقة النقاش موظفُ الشؤون الاقتصادية في شعبة التكنولوجيا والابتكار والربط بشبكات الاتصال وتطوير البنية التحتية التابعة للجنة الاقتصادية لأفريقيا، يوهانس هايلوار ([hailu15@un.org](mailto:hailu15@un.org)). وجهتا التنسيق التقني هما موظف الشؤون الاقتصادية في الشعبة، بلاسيد بادجي ([aconkpanle.badji@un.org](mailto:aconkpanle.badji@un.org)؛ +251 92 908 4157) ومدير الشعبة، روبرت ليسينغي ([lisinge@un.org](mailto:lisinge@un.org)؛ +251 91 188 6054؛ +251 11 544 3443).