

Distr.: General  
14 January 2019

Arabic  
Original: English

## المجلس الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة المعنية بالتعاون والتكامل الإقليميين

الدورة العاشرة

أديس أبابا، ١-٢ كانون الأول/ نوفمبر ٢٠١٧

اجتماع الاستعراض الإقليمي الأفريقي بشأن برنامج عمل فيينا

لصالح البلدان النامية غير الساحلية للعقد ٢٠١٤ - ٢٠٢٤

أولاً - مقدمة

١- تواجه البلدان النامية غير الساحلية تحديات خاصة في مجال التجارة والتنمية ناجمة عن افتقارها إلى منفذ بحري وبعدها الجغرافي عن الأسواق الدولية<sup>(١)</sup>. وبسبب الافتقار إلى الوصول المباشر إلى البحر، تجد تلك البلدان نفسها أمام الارتفاع غير المتناسب في تكاليف النقل والتجارة، وهو ما يعوق قدرتها على المنافسة وتموئها الاقتصادي الشامل. وتتوقف تجارة البلدان النامية غير الساحلية المنقولة بحراً على المرور العابر في البلدان الأخرى، ومن ثم، فهي تواجه معابر حدودية إضافية، وضعف الهياكل الأساسية للنقل العابر، وعدم كفاءة العمليات الجمركية. ويعكس الأداء الاقتصادي للبلدان النامية غير الساحلية الآثار المباشرة وغير المباشرة لحالتها الجغرافية على المتغيرات الاقتصادية الرئيسية. وتنتمي هذه البلدان، عموماً، إلى أفقر البلدان النامية، حيث تشهد أضعف معدلات النمو، وتعتمد بوجه خاص على عدد محدود جداً من السلع الأساسية في عائداتها من التصدير.

٢- ومن أجل التصدي للتحديات التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية بطريقة أكثر اتساقاً، اعتمد المجتمع الدولي برنامج عمل فيينا لصالح البلدان النامية غير الساحلية للعقد ٢٠١٤ - ٢٠٢٤ (برنامج عمل فيينا)، خلال مؤتمر الأمم المتحدة الثاني المعني بالبلدان النامية غير الساحلية، الذي عُقد في فيينا في الفترة من ٣ إلى ٥ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٥<sup>(٢)</sup>. ويقدم برنامج عمل فيينا إطاراً شاملاً للتصدي للتحديات الهيكلية التي

(١) - أفغانستان، أرمينيا، أذربيجان، بوتان، بوليفيا (دولة - متعددة القوميات)، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بروندي، جمهورية أفريقيا الوسطى، تشاد، إيسواتيني، إثيوبيا، كازاخستان، قيرغيزستان، جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، ليسوتو، جمهورية مقدونيا، البيوسلافية سابقاً، ملاوي، مالي، منغوليا، نيبال، النيجر، باراغواي، جمهورية مولدوفا، رواندا، جنوب السودان، طاجيكستان، تركمانستان، أوغندا، أوزبكستان، زامبيا، زيمبابوي.

(٢) A/CONF.225/7.

تواجهها هذه البلدان من خلال ستة مجالات ذات أولوية يعزز بعضها بعضها هي: سياسات المرور العابر؛ وتطوير الهياكل الأساسية وصيانتها؛ والتجارة الدولية وتيسير التجارة؛ والتكامل والتعاون على الصعيد الإقليمي؛ والتحول الاقتصادي الهيكلي؛ ووسائل التنفيذ. ويكمن الهدف الشامل منه في مساعدتها على تحقيق التنمية المستدامة والنمو الشامل للجميع والقضاء على الفقر. ويُعد برنامج عمل فيينا جزءاً لا يتجزأ من خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ وخطة عام ٢٠٦٣ للبلدان النامية غير الساحلية الأفريقية.

٣- وقد قررت الجمعية العامة، في قرارها ٢٣٢/٧٢، إجراء استعراضٍ منتصفِ المدة الشامل والرفيع المستوى لتنفيذ برنامج عمل فيينا في أجل أقصاه كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٩. وتكمن أهدافه في استعراض التقدم الذي أحرزته البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر والشركاء الإنمائيون في تنفيذ برنامج عمل فيينا، وفي أن يكون منتدى لتبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة، وتحديد العقبات والعوائق المصادفة والإجراءات والمبادرات اللازمة للتغلب عليها، وكذلك التحديات والمسائل الناشئة، من أجل مواصلة الإسراع بوتيرة تنفيذ برنامج عمل فيينا؛ وفي إطار العملية التحضيرية لاستعراض منتصف المدة الشامل والرفيع المستوى، ستُعقد اجتماعات استعراض رفيعة المستوى لأوراسيا وأفريقيا وأمريكا اللاتينية.

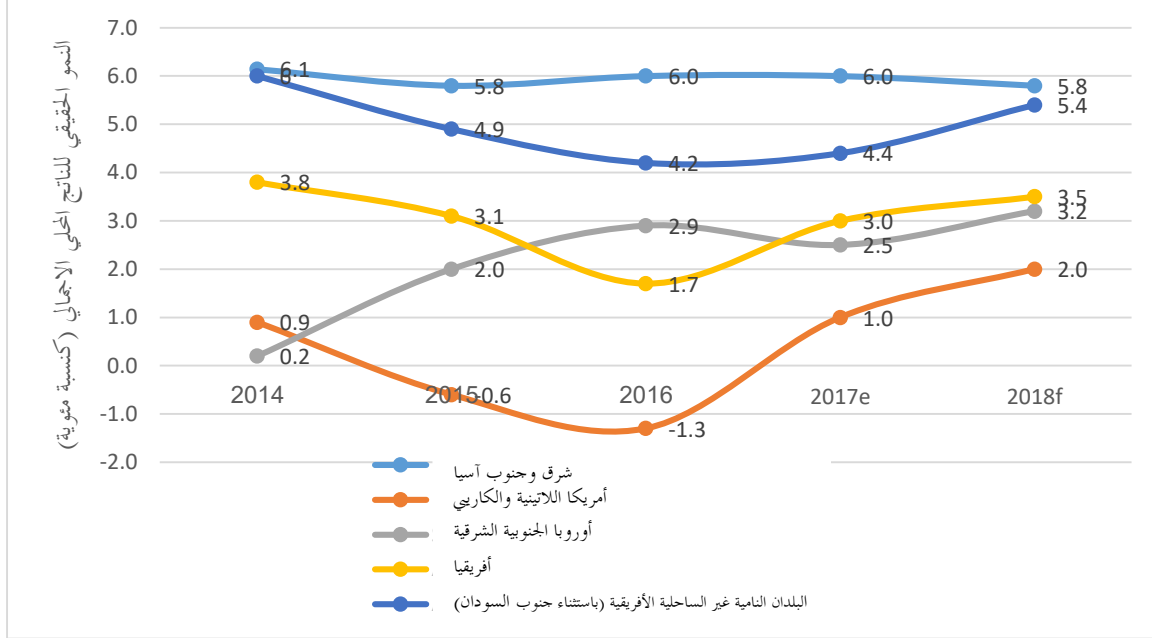
٤- ويقدم هذا التقرير لمحة عامة عن التقدم المحرز في تنفيذ برنامج عمل فيينا في أفريقيا ويوفر أساساً للمناقشة خلال الاجتماع الاستعراضي الإقليمي.

## ثانياً- لمحة عامة عن التطورات الاجتماعية الاقتصادية

٥- لقد انخفض النمو الاقتصادي للبلدان النامية غير الساحلية الأفريقية (باستثناء جنوب السودان) من ٦ في المائة في عام ٢٠١٤ إلى ٤,٢ في المائة في عام ٢٠١٦ ثم ارتفع بصورة طفيفة إلى ٤,٤ في عام ٢٠١٧ (الشكل ١). وبعد الانخفاض الذي وقع من عام ٢٠١٤ إلى عام ٢٠١٦، عرفت بعض هذه البلدان نمواً قوياً في عام ٢٠١٧، مثل بوركينا فاسو (٤,٦ في المائة)، وإثيوبيا (٣,٧ في المائة)، ومالي (١,٥ في المائة)، والنيجر (٥,٥ في المائة)، ورواندا (٧,٦ في المائة)، وأوغندا (٧,٥ في المائة). وفي تلك السنة، سجلت بوروندي وتشاد أدنى معدلات النمو بنسبة ٠,٢ في المائة للأولى و٠,١ في المائة الثانية.

## الشكل ١

## النمو الاقتصادي في أفريقيا والمناطق النامية، ٢٠١٤-٢٠١٨



المصدر: الحالة والتوقعات الاقتصادية في العالم (منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيعات E.١٨،II.C.٢).

ملحوظة: e = تقديرات؛ f = توقعات.

## ثالثاً- حالة تنفيذ أولويات برنامج عمل فيينا

## الأولوية ١: المسائل الأساسية المتصلة بسياسات المرور العابر

٦- تعد حرية المرور العابر ووجود مرافق عبور عابر أمراً في غاية الأهمية للتنمية الشاملة للبلدان النامية غير الساحلية. ومنذ اعتماد برنامج عمل فيينا، أحرزت هذه البلدان وبلدان المرور العابر تقدماً في التصديق على اتفاق منظمة التجارة العالمية المتعلق بتيسير التجارة، الأمر الذي قد يؤدي إلى خفض التكاليف بين ١٢,٥ في المائة و ١٧,٥ في المائة. وفي نهاية تشرين الأول/أكتوبر عام ٢٠١٨، كان ١٣ بلداً من أصل ١٤ بلداً من البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية و ١٣ من أصل ١٩ بلداً من بلدان المرور العابر الأعضاء في منظمة التجارة العالمية قد صدقوا على البرنامج. بيد أن التصديق على الاتفاقيات الدولية الأخرى ذات الصلة، مثل اتفاقية النقل البري الدولي والاتفاقية الدولية لتنسيق عمليات رقابة السلع على الحدود، لا يزال منخفضاً، كما هو مبين في الجدول ١.

## الجدول ١

حالة التصديق على الاتفاقيات الدولية الرئيسية لتعزيز التجارة وتيسير النقل حتى تموز/يوليه ٢٠١٨

الاتفاقية أو اتفاق	البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية	بلدان المرور العابر الأفريقية	المجموع العالمي
اتفاق منظمة التجارة العالمية المتعلق بتيسير التجارة (٢٠١٣)	١٣ (٨٦ في المائة) *	١٣ (٦٨ في المائة) *	١٣٧
اتفاقية كيوتو المنقحة (٢٠٠٦)	١١ (٧٣ في المائة)	٩ (٤٧ في المائة)	١٢٣
اتفاقية النقل البري الدولي (١٩٧٥)	٠	٠	٧٣
الاتفاقية الدولية لتنسيق الرقابة على البضائع عند الحدود (١٩٨٢)	١ (٦ في المائة)	١ (٥ في المائة)	٥٨

المصدر: منظمة التجارة العالمية، ومنظمة الجمارك العالمية، ومكتب الشؤون القانونية بالأمانة العامة.

ملاحظة: \* تشير إلى النسبة المئوية لمجموع البلدان النامية غير الساحلية أو بلدان المرور العابر.

٧- وهناك عدد محدود فقط من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر في أفريقيا التي هي طرف في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل والمرور العابر، غير أن العديد منها أطراف في الاتفاقيات الإقليمية ودون الإقليمية الرامية إلى تيسير حركة البضائع والأشخاص في المنطقة. ومن هذه المبادرات برنامج النقل الثلاثي وتيسير النقل العابر، وهي مبادرة من الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي والسوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي وجماعة شرق أفريقيا أُطلقت في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٧ باعتبارها برنامجاً يخلف البرنامج الشامل للنقل الثلاثي وتيسير التجارة الذي نُفذ حتى عام ٢٠١٧. وقد عزز إطلاق منطقة التجارة الحرة الثلاثية بين هذه المناطق دون الإقليمية الثلاث في حزيران/يونيه ٢٠١٥، في شرم الشيخ، مصر، عزم الدول الست والعشرين الأطراف في المنطقة الثلاثية على تنفيذ مختلف تدابير تيسير التجارة التي من المقرر أن تستفيد منها البلدان النامية غير الساحلية. وتشمل المنطقة الثلاثية حوالي ٥٠ في المائة من البلدان في أفريقيا. وقد اتخذت مبادراته نموذجاً لبقية القارة الأفريقية. ولم تدخل منطقة التجارة الحرة الثلاثية

حيز النفاذ بعد، لكن أربعة بلدان من أصل الأربعة عشر المطلوبة صدقت على الاتفاق حتى ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٨.<sup>(٣)</sup>

٨- وفيما يتعلق بخطة أفريقيا لما وراء الحدود، فقد وقّع ٤٤ بلدا على الاتفاق العام المنشئ لمنطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية، والبروتوكول المتعلق بالتجارة في السلع، والبروتوكول المتعلق بالتجارة في الخدمات، والبروتوكول المتعلق بالقواعد والإجراءات الخاصة بتسوية المنازعات، وذلك في مؤتمر القمة الاستثنائي العاشر لرؤساء دول وحكومات الاتحاد الأفريقي الذي عقد في كيغالي، في ٢١ آذار/مارس ٢٠١٨. وأضيفت خمسة توقيعات في الدورة العادية الحادية والثلاثين لمؤتمر قمة الاتحاد الأفريقي المنعقدة في نواكشوط يومي ٢٥ و٢٦ حزيران/يونيه ٢٠١٨.<sup>(٤)</sup> وبالإضافة إلى ذلك، وقع ثلاثون بلداً على البروتوكول المتعلق بحرية حركة الأشخاص، وأربعون بلداً على إعلان كيغالي. ورغم أن إعلان كيغالي بشأن إنشاء منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية دليل على التزام البلدان الأفريقية بخطة التكامل الإقليمي ومبادئها، فإن اتفاق منطقة التجارة العام دليل على اهتمام الدول الأعضاء بتنفيذ بروتوكولات بعينها. وحتى الآن، هناك ١٦ تصديقا في هاتين الفئتين. وتشمل الفئة الأولى من صكوك التصديق على اتفاق المنطقة المودعة لدى مفوضية الاتحاد الأفريقي تسعة بلدان هي، تشاد، وكوت ديفوار، وإسواتيني، وغانا، وغينيا، وكينيا، والنيجر، ورواندا، وأوغندا. وفي الفئة الثانية، أقرت الجمعيات الوطنية لسبعة دول أعضاء في الاتحاد الأفريقي التصديق على الاتفاق، وهي الكونغو، ومالي، وموريتانيا، وناميبيا، وسيراليون، وجنوب أفريقيا، وتوغو. ويتوقع أن يجري إيداع صكوك تصديق الدول الأعضاء السبع المذكورة أعلاه قبل قمة رؤساء دول وحكومات الاتحاد الأفريقي المقررة في شباط/فبراير ٢٠١٩. ولا يتطلب ذلك الاتفاق سوى اثنين وعشرين تصديقا ليدخل حيز النفاذ.

## الأولوية ٢: تطوير الهياكل الأساسية وصيانتها

٩- هناك تقدّم يتحقق في توسيع نطاق الهياكل الأساسية في البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية وتحسينها. بيد أن عدم كفاية كمية الهياكل الأساسية المادية وارتفاع الأسعار لا يزالان يعيقان وضع حلول تكون متاحة للجميع ويمكن التنبؤ بها في قطاعات النقل والطاقة وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

١٠- وفيما يتعلق بالهياكل الأساسية، تهيمن الطرقات على قطاع النقل في معظم البلدان الأفريقية، حيث تغطي ٨٠ إلى ٩٠ في المائة من حركة نقل الركاب والبضائع، ولكن متوسط معدل الوصول إلى الطرق في البلدان الأفريقية هو ٣٤ في المائة مقارنة بنسبة ٥٠ في المائة في البلدان النامية الأخرى. ويمتد الطريق الرئيسي العابر لأفريقيا، الذي يقع في

(٣) هذه البلدان هي أوغندا، وجنوب أفريقيا، وكينيا، ومصر.

(٤) هذه البلدان هي: بورتوريكو، وجنوب أفريقيا، وسيراليون، وليسوتو، وناميبيا ليصل العدد إلى ٤٩ بلداً.

صميم الترابط الإقليمي للقارة على طول ١٢٠ ٥٤ كيلومتر تتوزع على تسعة ممرات. بيد أن الأجزاء التي تنقصه وسوء الصيانة في أجزاء رئيسية منه تشكل تحديات له. وتظل النسبة المئوية من الطرق المعبدة ضعيفة في أفريقيا التي هي موطن لـ ٥٠ في المائة من البلدان النامية غير الساحلية. وكان من المتوقع أن تشكل تلك الطرق حوالي ١٣ في المائة في عام ٢٠١٥ في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى. وقد حسب مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية 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 وكذا بالمتوسط العالمي. وقدر مكتب الممثل السامي أيضاً أنه لبلوغ المعدل العالمي حسب البلدان في كثافة الطرق والسكك الحديدية المعبدة، يتعين على البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية شق ١٠٧ ٠٠٠ كلم من الطرق ومد ٢٠ ٧٠٠ كلم من السكك الحديدية، بتكلفة تبلغ حوالي ٢٣ بليون دولار، وهو ما يتجاوز قدرة العديد منها. ومن ثم، لا بد من توجيه مزيد من الدعم إلى هذه البلدان من أجل تطوير هياكلها الأساسية الخاصة بالنقل وصيانتها.

الجدول ٢

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

المنطقة	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	٩,٥

المصدر: مكتب الممثل السامي 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، متاح على الرابط التالي:

[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)

١١- وفي حين تواصل البلدان الأفريقية العمل لتحسين الهياكل الأساسية للنقل السطحي من الناحية الكمية والنوعية (الموانئ والطرق والسكك الحديدية والطرق المائية الداخلية والموانئ الداخلية)، فإن الجزء الأكبر من التأخير يرتبط بحركة البضائع من الموانئ وإليها الناجم عن طائفة من الحواجز غير التعريفية التي تعوق التجارة، أي الإجراءات الحدودية، والتعطيلات أثناء العبور (حواجز على الطرقات) وضعف المرافق الجمركية. ومن أجل التصدي لتلك التحديات، منحت معظم 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 منح التيسير على مستوى المراكز الحدودية الأولوية القصوى في التدخلات التي تشمل سلاسل القيمة المرتبطة بالنقل عبر الممرات. ولا تزال دراسات الجدوى للمراكز الحدودية ذات المنفذ الواحد قيد الإعداد. وبالإضافة إلى ذلك، أنشئت أمانات دائمة للممرات أو يجري إنشاؤها للإشراف على تطوير ممرات النقل والتدخلات ذات الصلة. ويتوقع أن يُمح التنفيذ الكامل لتلك التدابير البلدان النامية غير الساحلية تدريجياً وصولاً أفضل إلى البحر مع تحسين الأوقات اللازمة للصيانة تؤدي إلى خفض تكاليف إنزال الواردات في تلك البلدان وتكاليف الصادرات منها. وسيؤدي هذا، بدوره، إلى تعزيز القدرة التنافسية على الصعيد العالمي.

١٢- وقد قدّر برنامج تطوير الهياكل الأساسية في أفريقيا أن العيوب في الشبكة الأفريقية للهياكل الأساسية للنقل تكلف أكثر من ٧٥ بليون دولار سنوياً، وهو ما يقلل من القدرة التنافسية للبلدان الأفريقية داخل المنطقة وفي العالم. ومن أجل تحسين الكفاءة وخفض تكاليف الممرات، كانت هناك توصية بتحويل ممرات النقل الأفريقية لتكون ذكية. وتمثل المكونات الرئيسية للممر الذكي في وجود مؤسسات قوية لإدارة الممرات، وتنفيذ أدوات منظمة التجارة العالمية والمنظمة العالمية للجمارك في مجال تيسير التجارة مثل النافذة الوطنية الوحيدة، والإدارة الحدودية المنسقة، والمراكز الحدودية ذات المنفذ الواحد والشهادات الإلكترونية لقواعد المنشأ. والتدخلات الأخرى المطلوبة هي العمليات القائمة على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، والحد من الفساد والتدخلات المبنية على الأدلة من أجل كفاءة الممرات.<sup>(٥)</sup>

١٣- وزادت رحلات الطيران المسجلة من البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية بنسبة ١٥,٦ في المائة بين عامي ٢٠١٤ و٢٠١٧، وذلك من ١١٦ ٠٠٥ إلى ١٣٤ ١١٥ رحلة. ووصل حجم الشحن الجوي في تلك البلدان إلى ٦٢ في المائة وعدد المسافرين إلى ٤٦ في المائة، من مجموع البضائع والمسافرين في عام ٢٠١٦ في هذه البلدان. ونقلت الخطوط الجوية الإثيوبية الجزء الأكبر من البضائع، وهو ما يمثل نسبة ٩٥ في المائة من مجموع

(٥) انظر، [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).

الشحن الجوي لهذه البلدان. وتكمن بعض التحديات التي تواجهها هذه الفئة من البلدان في صناعة النقل الجوي في ارتفاع حجم الاستثمارات اللازمة لتطوير الهياكل الأساسية وصيانتها، والحاجة إلى إعادة تأهيل الأساطيل القديمة وتعويضها وتحسين المطارات والمحطات، والهياكل الأساسية للمطارات، والافتقار إلى الموارد المادية والبشرية والتكنولوجيات الجديدة، ومحدودية الربط بالإنترنت، والافتقار إلى مرافق المرور العابر. ولزيادة دور أفريقيا في صناعة الطيران العالمية، أطلق الاتحاد الأفريقي السوق الأفريقية الموحدة للنقل الجوي في كانون الثاني/يناير ٢٠١٨. وتشمل هذه المبادرة ما يلي: التحرير الكامل للوصول إلى خدمات النقل الجوي بين البلدان الأفريقية، فضلا عن تحرير التعريفات الجمركية، ووتيرة الرحلات والقدرات؛ وإلغاء القيود المفروضة على الملكية؛ والممارسة الحرة لرحلات الأجواء الخمس المتعلقة بخدمات نقل المسافرين والشحن الجوي.

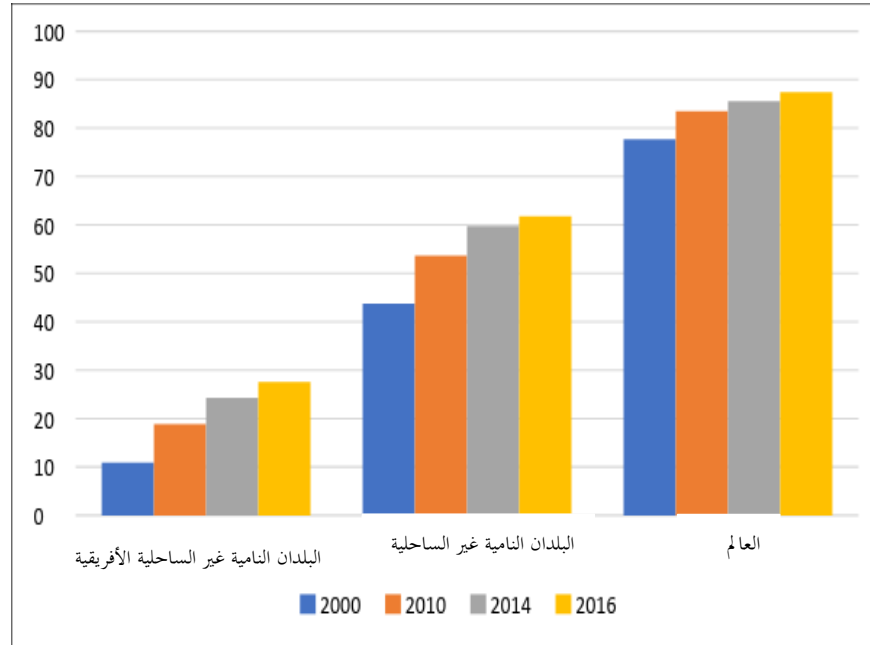
١٤- وما يبعث على التشجيع هو ملاحظة أن العديد من البلدان الأفريقية إما قامت ببناء مطارات جديدة لتحل محل القديمة أو أعادت تأهيل العديد من المطارات (على سبيل المثال، فُتحت مطارات جديدة في داكار في عام ٢٠١٧ وكذلك في شلالات فيكتوريا، زمبابوي، في عام ٢٠١٦، واثنان على وشك الانتهاء في دار السلام وفي لوساكا). ولا تزال ثلاث شركات طيران، هي الإثيوبية، والخطوط الجوية الكينية، وشركة الخطوط الجوية لجنوب أفريقيا، تهيمن على السوق الأفريقية، رغم أن ناقلين، مثل الخطوط الجوية الرواندية، وضعوا أنفسهم على مسار نمو قوي. وفي حين واصل الناقلون الثلاثة المهيمنون الطيران إلى عدد أكبر من البلدان، فقد زادوا أيضا بصورة كبيرة من عدد الرحلات في أسواقهم التقليدية الأفريقية.

١٥- وفيما يتعلق بالهياكل الأساسية للطاقة، حصل ٢٧,٦ في المائة من سكان البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية على الكهرباء في عام ٢٠١٦، بزيادة قدرها ٣,٣ نقاط مئوية عن عام ٢٠١٤، عندما اعتمد برنامج عمل فيينا. ومع ذلك، فإن النسبة المئوية لحصول البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية على الكهرباء لا تزال متخلفة عن درب كافة البلدان النامية غير الساحلية والعالم، على النحو المبين في الشكل ٢. وعلاوة على ذلك، هناك فجوة كهربائية كبيرة بين المناطق الريفية والمناطق الحضرية الأفريقية والبلدان النامية غير الساحلية. وفي المتوسط، استفاد ٦١,٦ في المائة من سكان المناطق الحضرية في عام ٢٠١٦ من الكهرباء، مقارنة بنسبة ١٣,٥ في المائة فقط من السكان الذين يعيشون في المناطق الريفية. أما فيما يتعلق باستخدام الوقود النظيف والتكنولوجيات النظيفة لأغراض الطهي، فلم يحصل سوى ١٣,٧ في المائة من السكان في البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية على الوقود النظيف والتكنولوجيات النظيفة في عام ٢٠١٦. وينبغي بذل المزيد من الجهود لتحسين الحصول على خدمات الطاقة المستدامة في هذه البلدان.



## الشكل ٢

## النسبة المئوية للسكان الذي يحصلون على خدمات الكهرباء



المصدر: البنك الدولي، مؤشرات التنمية في العالم. متاح على الرابط:

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

١٦ - ولتعزيز القدرة على توليد الطاقة في أفريقيا، أُعتمدت العديد من الخطط الوطنية لتوليد الطاقة ولوضع شبكات ربط عابرة للحدود. وتدرج معظم المشاريع الرئيسية ضمن الخطط الرئيسية للجماعات الاقتصادية الإقليمية، ألا وهي السوق المشتركة لشرق أفريقيا وجماعة شرق أفريقيا والجماعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا والجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا، والجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي، وهي تشمل المشاريع الإقليمية بدعم من المؤسسات الأفريقية، ومفوضية الاتحاد الأفريقي والشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا برعاية برنامج مصرف التنمية الأفريقي والشركاء الآخرين، مثل اللجنة الاقتصادية لأفريقيا. ومن الأمثلة على ذلك تعزيز نقل الطاقة بين الشمال والجنوب، الذي يمتد من مصر، عبر السودان، و جنوب السودان، وإثيوبيا، وكينيا، وملاوي، وموزامبيق، وزامبيا، وزمبابوي إلى جنوب أفريقيا، حيث يعد خط إثيوبيا-كينيا الأكثر تقدما، إذ جرى ضمان التمويل اللازم. أما بالنسبة لتوليد الطاقة، فإن إنجاز مشروع سد كالتا (٢٤٠ ميغاواط) في غينيا (بتمويل من الصين) ومشروع جيبي ٣ في إثيوبيا يعد من بين

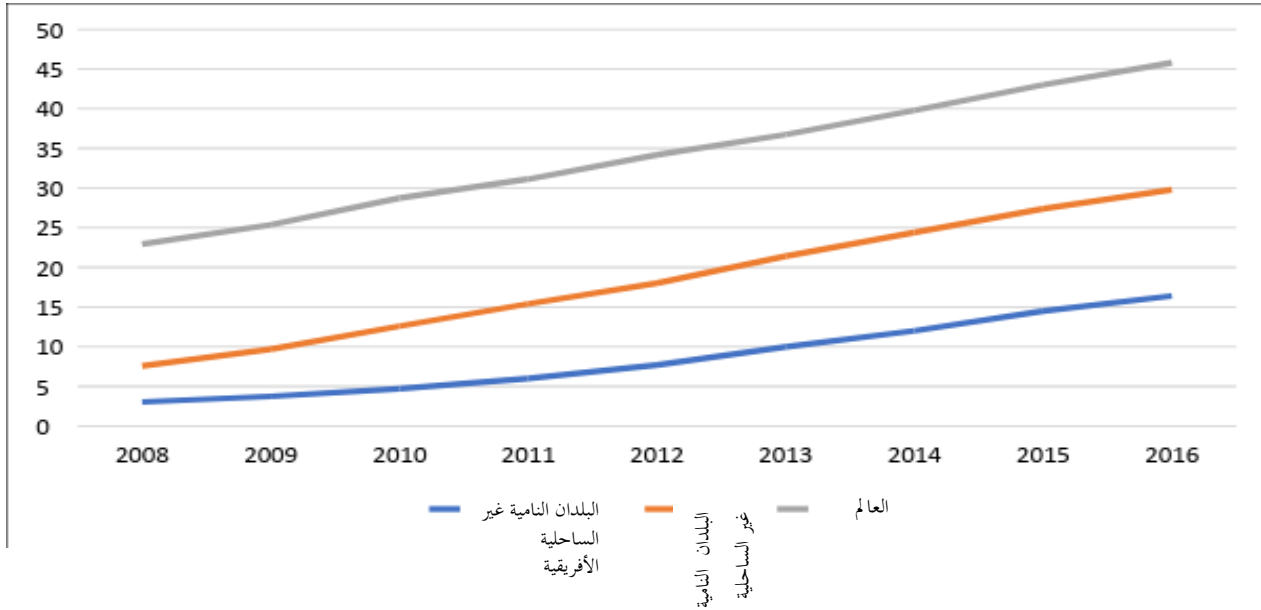
قصص النجاح في عام ٢٠١٦. <sup>(٦)</sup> وقد جرى التركيز على إعداد المشاريع على أساس القدرة على الحصول على التمويل باعتباره الأساس لتعبئة الموارد. ولزيادة قدرة الطاقة في أفريقيا، أُقيم عدد من مشاريع الطاقة المتجددة، في جميع البلدان تقريباً، بما فيها البلدان النامية غير الساحلية. وبسبب فترات النضج الطويلة لمشاريع الطاقة، فإن وتيرة إنجازها تتسم ببطء بشكل محبط. ولمزيد من التخفيف عن البلدان النامية غير الساحلية، فضلاً عن بلدان أخرى، 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 معظم الدول تسعى إلى تحقيق الاكتفاء الذاتي في إمدادات الطاقة على المدى الطويل.

١٧- 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 ٦٦,٦ لكل ١٠٠ شخص في عام ٢٠١٦. وقد ارتفع عدد مستخدمي الإنترنت أيضاً في تلك الفئة من البلدان من ١٢ إلى ١٦,٤ لكل ١٠٠ شخص على مدى الفترة الممتدة من عام ٢٠١٤ إلى ٢٠١٦. بيد أن هذه المعدلات منخفضة جداً مقارنة بالمتوسط العالمي وبالنسبة لجميع البلدان النامية غير الساحلية، على النحو المبين في الشكل ٣.

(٦) التقرير المرحلي لبرنامج تطوير الهياكل الأساسية في أفريقيا لعام ٢٠١٨. متاح على الرابط التالي:  
<https://www.tralac.org/documents/resources/african-union/2509-2018-pida-progress-report-summary-update/file.html>.

## الشكل ٣

## نسبة الأفراد الذين يستخدمون الإنترنت



المصدر: البنك الدولي، مؤشرات التنمية في العالم. متاح على الرابط التالي:

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

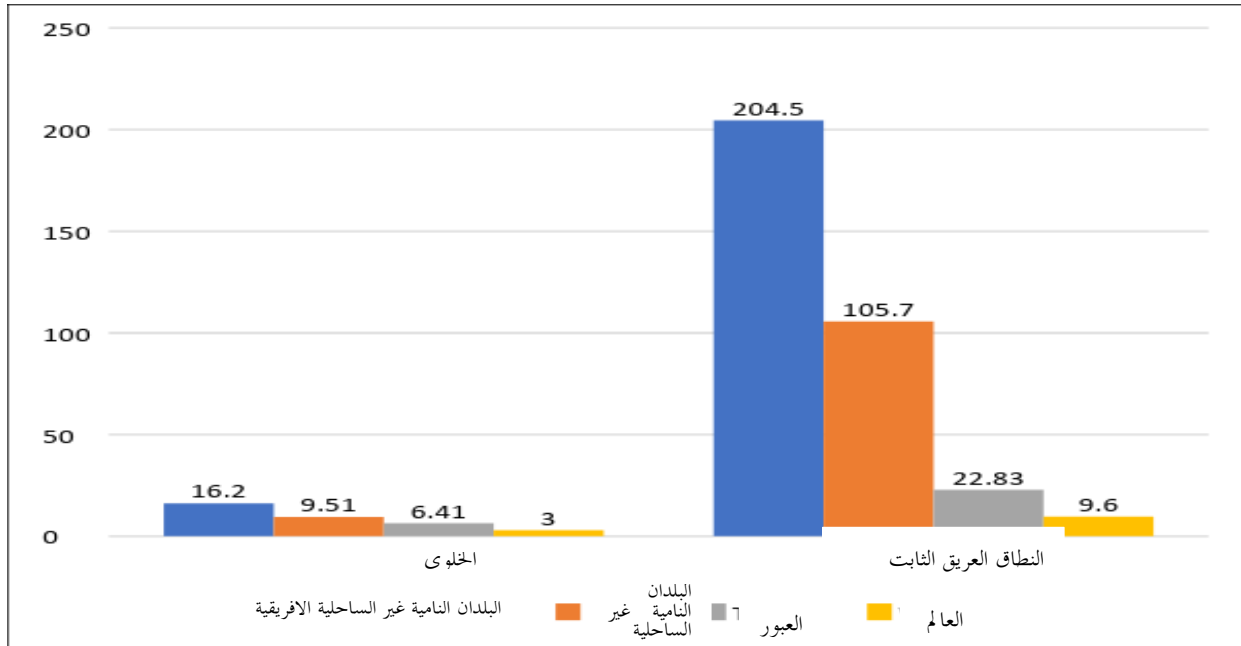
١٨- ومن أهم أسباب انخفاض استخدام الإنترنت في البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية ارتفاع تكلفة الحصول على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات. ويقاس الاتحاد الدولي للاتصالات تدابير أسعار خدمات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في جميع البلدان على أساس سنوي، بتقسيم تحليله إلى مجموعات فرعية تشمل الهواتف الخلوية المحمولة والنطاق العريض الثابت. واستناداً إلى بيانات الاتحاد الدولي للاتصالات فقد نجحت البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية في تخفيض الأسعار بمرور الوقت، مع انخفاض سلة الخلوي من ٢١,٥ في المائة إلى ١٦,٢ في المائة من الدخل القومي الإجمالي للفرد في عام ٢٠١٦ وانخفاض سلة النطاق العريض الثابت من ٣٢,٣ في المائة إلى ٢٠,٥ في المائة من الدخل القومي الإجمالي للفرد خلال الفترة نفسها.

١٩- ويتضمن الشكل ٤ مقارنة بين متوسط سعر السلة الفرعية للبلدان النامية غير الساحلية الأفريقية والبلدان النامية غير الساحلية عموماً وبلدان المرور العابر على الصعيد العالمي في عام ٢٠١٦. ويبين أن أسعار خدمات الهواتف المحمولة والنطاق العريض الثابت هي الأعلى في البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية. 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. وتضطلع بعض البلدان النامية غير الساحلية، مثل رواندا، بدور ريادي في تسخير التجارة الرقمية عن طريق التجارة الإلكترونية.

الشكل ٤

السلال الفرعية للأسعار حسب الاتحاد الدولي للاتصالات (كنسبة مئوية من الدخل القومي للفرد) ٢٠١٦



المصدر: الاتحاد الدولي للاتصالات، أسعار تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في عام ٢٠١٧ (جنيف، الاتحاد الدولي للاتصالات، ٢٠١٧).

## تمويل الهياكل الأساسية

٢٠- تمويل الهياكل الأساسية أمر محوري لبدء تنفيذها في البلدان النامية غير الساحلية، ويتطلب إعداد وتنظيم المشاريع من أجل تحسين الفهم بشأن التمويل. وقد اعتمدت معظم البلدان سبلا مبتكرة لتمويل الهياكل الأساسية، تشمل القروض السيادية (معظمها بأسعار فائدة تراعي البلدان ذات الدخل المتوسط) والمنح، ومؤسسات التمويل الإنمائي، والاستثمار الأجنبي المباشر، والشراكات بين القطاعين العام والخاص وغيرها من خيارات التعبئة المحلية. 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 التمويل التجاري بنسبة تفوق ٥٠ في المائة (الديون والأسهم)، أغلبها ملكية خاصة، وهو يقدم دروسا قيمة بشأن كيفية هيكلة واجتذاب التمويل التجاري، الأمر الذي يؤدي إلى التنفيذ في الوقت المناسب. أما مشروعا سد النهضة الإثيوبي الكبير (٦٠٠٠ ميغاواط)، الذي بلغت نسبة إنجازه حوالي ٧٠ في المائة، وسد جيبي ٣ (٨٧٠ ميغاواط) في إثيوبيا فقد جرى تمويلهما بنجاح عبر الموارد المحلية.<sup>(٧)</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 قدرتها على صيانة تلك الهياكل مدعومة في ذلك بتدابير الاسترداد الكامل للتكاليف المتخذة في إطار مبدأ "المستخدم يدفع"، واعتماد صناديق الطرق التي لا توجه مداخيلها إلا إلى صيانة الطرق وممارسات الحوكمة الرشيدة في المؤسسات المملوكة للدولة.

### الأولوية ٣: التجارة الدولية وتيسير التجارة

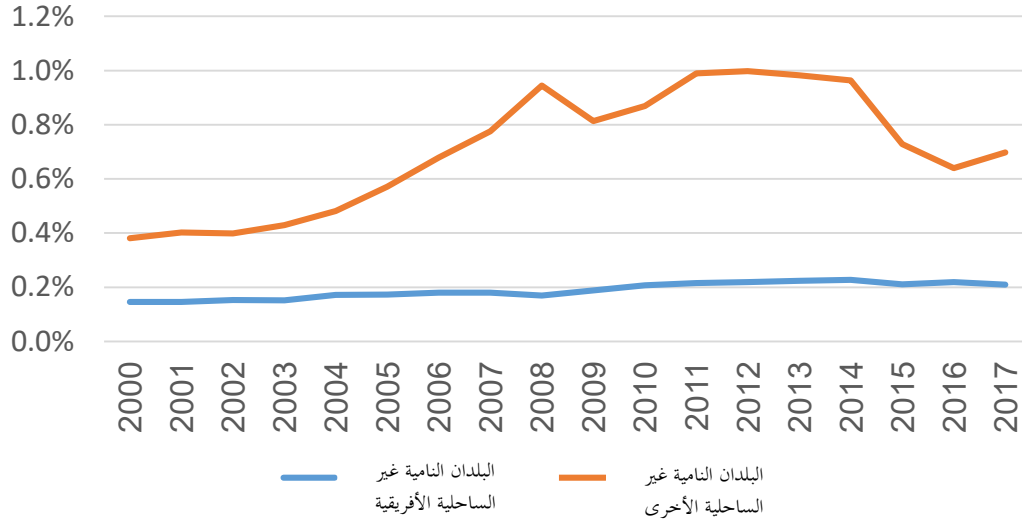
٢١- شهدت البلدان النامية غير الساحلية كمجموعة انخفاضاً في حصتها من الصادرات السلعية ضمن الصادرات العالمية منذ عام ٢٠١٣ من ١,٢٢ في المائة في عام ٢٠١٣ إلى حوالي ٠,٩١ في المائة في عام ٢٠١٧. ورغم أن حصة البلدان النامية غير الساحلية منخفضة نسبياً مقارنة بتجارة المرور العابر، فإنها تبقى مهمة للغاية في اقتصاداتها. وفي عام ٢٠١٧، بلغت التجارة كنسبة مئوية من الناتج المحلي الإجمالي للبلدان النامية غير الساحلية ٦٣ في المائة في المتوسط. وفيما يتعلق بهذه المجموعة، لاتزال الصادرات غير متنوعة وتشمل أساساً المواد الغذائية والخامات والفلزات. وهذا ما جعل هذه البلدان في أدنى سلاسل القيمة. وبقيت حصة البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية ثابتة نسبياً ولكن منخفضة،

(٧) المرجع نفسه.

عند حوالي ٠,٢٢ في المائة، على النحو المبين في الشكل ٥. وفي عام ٢٠١٧، بلغت حصتها من الصادرات العالمية نحو ٠,٢١ في المائة، بانخفاض طفيف عن عام ٢٠١٦.

الشكل ٥

صادرات البلدان النامية غير الساحلية من البضائع (النسبة المئوية من صادرات البضائع العالمية)



المصدر: حسابات اللجنة الاقتصادية لأفريقيا استنادا إلى بيانات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية. متاح على الموقع التالي: <http://unctadstat.unctad.org>

٢٢- ويمثل الشكل ٦ صورة لتطور تجارة البضائع بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية الأفريقية مقارنة بالبلدان النامية غير الساحلية غير الأفريقية خلال الفترة ٢٠٠٠ - ٢٠١٧. وفي عام ٢٠١٧، بلغت صادرات البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية ٣٧,٣ بليون دولار، مرتفعة قليلا من ٣٥,١ بليون دولار في عام ٢٠١٦. ويعكس انتعاش التجارة تحسنا في أداء التجارة العالمية. ففي عام ٢٠١٧ ارتفعت قيمة صادرات البلدان النامية غير الساحلية لتصل إلى ٦١,٤ بليون دولار، مقابل ٥٩,٨ بليون دولار خلال عام ٢٠١٦. غير أن هذا المكسب الذي بلغ ٣ في المائة يعد أكثر اعتدالا من ١١ في المائة المسجلة خلال الفترة نفسها من البلدان النامية غير الساحلية غير الأفريقية. وبقي الميزان التجاري للبلدان النامية غير الساحلية الأفريقية مستقرا نسبيا بعجز قدره ٢٤,٢ بليون دولار. وعلى وجه الخصوص، أدت زيادة صادرات البلدان النامية غير الساحلية غير الأفريقية إلى انخفاض كبير في عجزها التجاري.

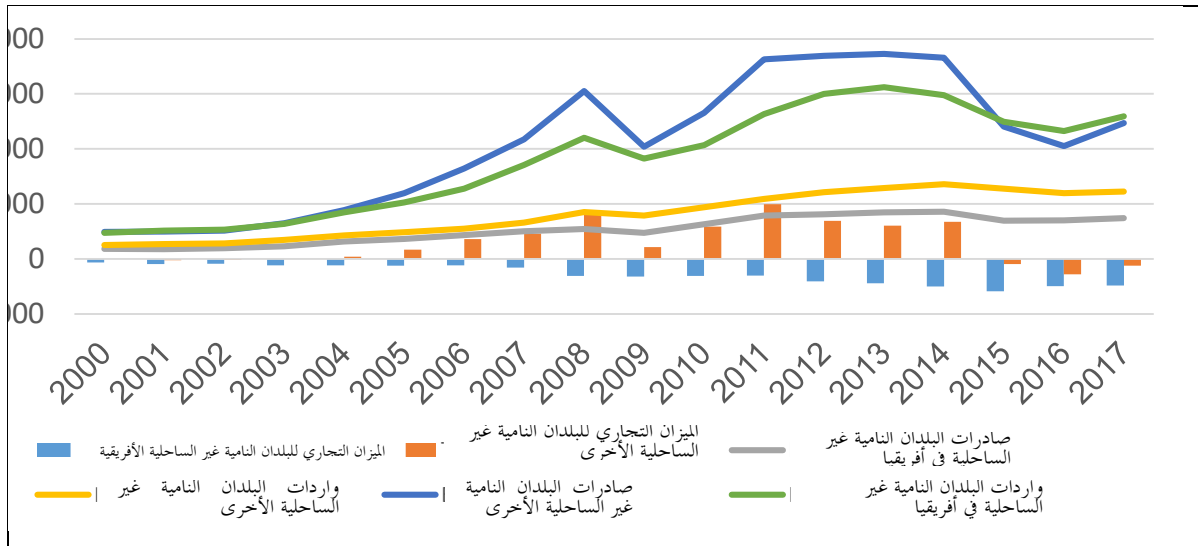
٢٣- وقد أبرز التقرير الاقتصادي عن أفريقيا لعام ٢٠١٥<sup>(٨)</sup> إمكانية التجارة بين البلدان الأفريقية في القيام بدور قناة للتصنيع بفضل زيادة محتواها الصناعي الكبير. ففي عام

(٨) التقرير الاقتصادي عن أفريقيا: التصنيع من خلال التجارة (منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيعات E.17.II.K.1).

٢٠١٦، كان ٣٠ في المائة من التجارة فيما بين البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية وغيرها من البلدان الأفريقية في السلع المصنعة، وهو ما يدعم هذا الرأي. وفي حين أن هناك اختلافات كبيرة فيما بين البلدان (٩)، سجلت البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية (باستثناء إثيوبيا والنيجر) حصة أكبر من الصادرات الصناعية عند النظر إلى التجارة بين البلدان الأفريقية فقط. وكانت حصة التجارة فيما بين البلدان الأفريقية بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية الأفريقية مرتفعة نسبياً أيضاً حيث بلغت ٢٩ في المائة مقارنة بالمتوسط القاري الذي يبلغ ١٨ في المائة.<sup>(١٠)</sup>

الشكل ٦

تجارة البضائع في البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية مقابل البلدان النامية غير الساحلية الأخرى (عمالين دولارات الولايات المتحدة)



المصدر: حسابات اللجنة الاقتصادية لأفريقيا استناداً إلى بيانات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية. متاح على الموقع التالي: <http://unctadstat.unctad.org>.

٢٤- في عام ٢٠١٧، أعدت لجان الأمم المتحدة الإقليمية الطبعة الثانية من الدراسة الاستقصائية العالمية عن تيسير التجارة والتجارة الإلكترونية. ورغم أن حجم العينة (١٦) بلداً من البلدان الأفريقية ٧ منها بلدان نامية غير ساحلية) لأغراض هذه الدراسة لا يسمح بالاستقراء الكامل لمعدلات التنفيذ المرتبطة بتيسير التجارة والتجارة الإلكترونية في القارة،

(٩) على سبيل المثال، ٤ في المائة من إجمالي صادرات بوتسوانا هي سلع مصنعة و ٥ في المائة بالنسبة لبوركينا فاسو، بينما أبلغت إيسواتيني وليسوتو أنهما تصدران سلعاً مصنعة بنسبة ٥٠ للأولى و ٦٧ في المائة للثانية.

(١٠) التقرير المرحلي لبرنامج تطوير الهياكل الأساسية في أفريقيا لعام ٢٠١٨. متاح على الرابط التالي: <https://www.tralac/documents/resources/african-union/2509-2018-Pida-progress-report-summary-update/file.html> org.

فمن الواضح أن البلدان الأفريقية متخلفة مقارنة بالنتائج العالمية. وبالنسبة إلى البلدان المشمولة في عام ٢٠١٧، بلغ معدل التنفيذ حوالي ٥١ في المائة، مقارنة بالمتوسط العالمي الذي يبلغ ٦٠ في المائة. وعلى الصعيد الإقليمي، وفقا للدراسة الاستقصائية، هناك ميل أكثر إلى تنفيذ تدابير تيسير التجارة المتعلقة بالإجراءات (٦٤ في المائة في المتوسط). ومن ناحية أخرى، فيما يتعلق بالتجارة الإلكترونية عبر الحدود التي تكلف كثيراً، بلغ معدل تنفيذ التدابير ٢٢ في المائة. وتعكس نتائج البلدان النامية غير الساحلية إلى حد كبير الاتجاه الإقليمي الوارد أعلاه. ومن المثير للاهتمام أن معظم البلدان الأفريقية والبلدان النامية غير الساحلية أبلغت عن ارتفاع نسبي في معدل تنفيذ تدابير الشفافية. وفي العديد من تلك البلدان، يتجاوز المعدل المتوسط الإقليمي.

#### الأولوية ٤: التكامل والتعاون على الصعيد الإقليمي

٢٥- هناك أدلة كافية تدعم الرأي القائل إن التكامل الإقليمي أداة رئيسية للقارة الأفريقية لزيادة قدرتها التنافسية، وتنويع القاعدة الاقتصادية وإيجاد ما يكفي من فرص العمل لسكانها الذين يتميزون بالشباب وسرعة التحضر. وتمشيا مع تنفيذ منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية يُتوقع أن يستمر نمو التجارة الداخلية الأفريقية فيما بين البلدان الأفريقية بما أن التكامل الإقليمي يبقى أداة مفيدة للحد من الحواجز التجارية، وهو ما يمهّد السبيل ويهيئ بيئة مواتية للقطاع الخاص لكي يعمل. ويمثل التكامل الإقليمي أيضا عنصرا أساسيا لاجتذاب المزيد من الاستثمار الأجنبي المباشر في العديد من البلدان الأفريقية. وبالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية، يقوم التنسيق الإقليمي بدور أساسي في الجهود الرامية لتحقيق وفورات الحجم في استثمارات الهياكل الأساسية عبر الحدود، وتقليص تكاليف النقل من خلال إجراءات المرور العابر المنسقة والموحدة.

٢٦- وبلغ التكامل الاقتصادي في أفريقيا مرحلة جديدة عندما وقّعت الدول الأعضاء في الاتحاد الأفريقي، في ٢١ آذار/مارس ٢٠١٨، في كيغالي، الاتفاق المنشئ لمنطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية. وتشارك البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية بنشاط أكبر في الاتفاقات التجارية الإقليمية والتكتلات الاقتصادية. وتشارك البلدان التي تنتمي إلى هذه الفئة في اتفاق أو ترتيب ثنائي واحد على الأقل. وتتراوح حصة البلدان النامية غير الساحلية (باستثناء بلد واحد، هو جمهورية أفريقيا الوسطى) من الواردات فيما بين البلدان الأفريقية ما بين ١٣ و ٥٨ في المائة. وبالإضافة إلى ذلك، فإن ٥٦ في المائة في المتوسط من الواردات فيما بين البلدان الأفريقية تأتي من داخل الجماعة الاقتصادية الإقليمية نفسها، في حين أن تلك الحصة تتجاوز ٧٠ في المائة بالنسبة لأحد عشر بلدا من البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية البالغ عددها ١٦ بلدا. ويُتوخى أن يؤدي تنفيذ اتفاق منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية إلى تخفيض التعريفات الجمركية وإزالة الحواجز غير التعريفية، بما أن الاتفاق يتضمن أحكاما لصالح البلدان النامية غير الساحلية، مثل الأحكام



المتعلقة بالمرور العابر وتيسير التجارة، والتعاون الجمركي. وبالإضافة إلى ذلك، يمكن تيسير اندماجها في سلاسل القيمة الإقليمية وتوسيع قدراتها التجارية. وهناك إقرار تام بهذه المنافع، حيث إن جميع البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية، باستثناء بوروندي، وقّعت إعلان كيغالي. وبالإضافة إلى ذلك، وقّع ١٢ منها اتفاق منطقة التجارة الحرة العام ووقع ١١ بلداً أيضا البروتوكول المتعلق بمرورية تنقل الأشخاص.

### الأولوية ٥: التحول الاقتصادي الهيكلي

٢٧- التصنيع هو أحد العوامل المهمة للنهوض بالتحول الهيكلي في سيناريو توسيع نطاق الإنتاج الصناعي والصادرات في البلدان النامية غير الساحلية وزيادة تطورها أثناء تحويل العمالة من الزراعة المنخفضة الإنتاجية إلى الصناعات التحويلية عالية الإنتاجية.<sup>(١١)</sup> وهذه هي الحال مع العديد من البلدان في آسيا، ولكن ليس مع البلدان في أفريقيا. 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 عامل يدعم النمو الاقتصادي، حيث ارتفع من ٤٥ في المائة من القيمة المضافة في عام ٢٠٠٠ إلى ٥٠ في المائة في عام ٢٠١٦.<sup>(١٢)</sup> وفي الوقت نفسه، انخفضت الصناعة التحويلية والزراعة من ١٣ في المائة و ٢٨ في المائة إلى ١٠ في المائة و ٢٦ في المائة على التوالي خلال الفترة نفسها. وبعد انخفاضها على مدى عقدين من الزمن تقريبا، اتخذت حصة القيمة المضافة للصناعة التحويلية في الناتج المحلي الإجمالي في البلدان الأفريقية ككل مسارا معاكسا في عام ٢٠٠٧، لكنها استمرت في الانخفاض في البلدان النامية غير الساحلية (الشكل ٧، المربع الأيسر). ولذلك، فإن قدرة البلدان النامية غير الساحلية محدودة جدا في إنتاج وتصدير السلع المصنّعة. واعتماد هذه البلدان على السلع الأساسية الأولية يجعلها عرضة لتقلبات أسعار السلع الأساسية. وبناء على ذلك، لا بد من بذل مزيد من الجهود لتعزيز القيمة المضافة والتنويع والتصنيع.

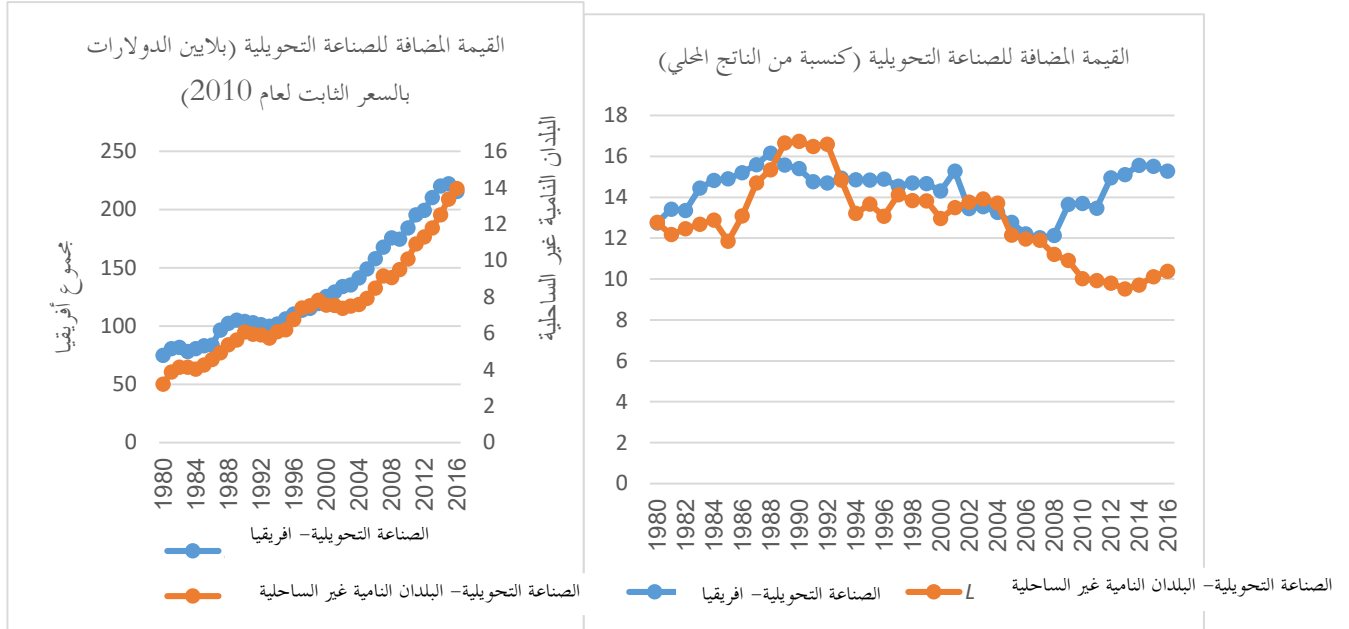
(١١) المركز الأفريقي لإحداث التحول الاقتصادي، تقرير التحول في أفريقيا (أكرا، ٢٠١٤).

(١٢) حسابات اللجنة الاقتصادية لأفريقيا استنادا إلى بيانات البنك الدولي (٢٠١٨). البنك الدولي، قاعدة بيانات

مؤشرات التنمية في العالم (٢٠١٨). متاح على الموقع التالي: <http://databank.worldbank.org/data/reports> (تم الاطلاع عليه في نيسان/أبريل ٢٠١٨).

## الشكل ٧

القيمة المضافة للصناعة التحويلية كنسبة من الناتج المحلي الإجمالي في أفريقيا بالأسعار  
الثابتة، ١٩٨٠-٢٠١٦<sup>(١٣)</sup>



المصدر: تحليل أجري استناداً إلى بيانات البنك الدولي، قاعدة بيانات مؤشرات التنمية في العالم. متاح على الموقع التالي: <http://datatopics.worldbank.org/aspire> (تم الاطلاع عليه في نيسان/أبريل ٢٠١٨).

## الأولوية ٦: وسائل التنفيذ

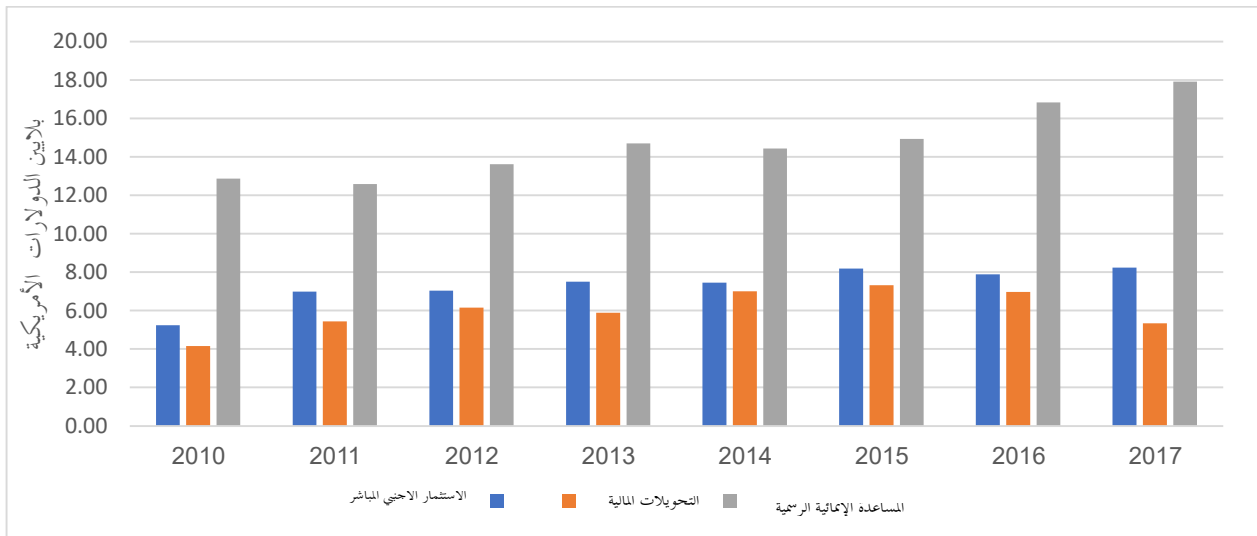
٢٨- في عام ٢٠١٧، تلقت البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية ٩,١٧ بليون دولار في شكل مساعدة إئتمانية خارجية، وهي زيادة حقيقية بنسبة ٢٤ في المائة منذ اعتماد برنامج عمل فيينا. بيد أن هذه المساعدة وُزعت على نحو غير متكافئ فيما بينها، حيث نقلت ثلاثة بلدان ٤٦ في المائة من إجمالي المبلغ. ويبين الشكل ٨ الأهمية النسبية لهذه المساعدة بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية الأفريقية، مقارنة بمصادر التمويل الأخرى. ومن ذلك الشكل، يتضح الاتجاه التصاعدي لتدفقات المساعدة الإئتمانية الخارجية الحقيقية لتلك البلدان منذ عام ٢٠١٠. وفي عام ٢٠١٦، شكلت تدفقات هذه المساعدة الواردة أكثر من ١٠ في المائة من الدخل القومي الإجمالي في ستة بلدان نامية غير ساحلية أفريقية. وفي عام ٢٠١٧، تلقت البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية ٢,٨ بليون دولار في شكل تدفقات استثمار أجنبي مباشر، وهي ما يقارب ٥٨,٠ في المائة من مجموع تدفقات

(١٣) مع استبعاد جنوب السودان ومالي والنيجر بسبب عدم توافر البيانات.

الاستثمار الأجنبي المباشر العالمية و ٣٦,٢ في المائة من هذه التدفقات إلى جميع البلدان النامية غير الساحلية. ويمثل الرقم الأخير زيادة قدرها ١٠,٢ في المائة في حصة الاستثمار الأجنبي المباشر إلى البلدان النامية غير الساحلية الأخرى، مقارنة بالبلدان النامية غير الساحلية. ويبين الشكل ٨ أيضاً أن هذه التدفقات نحو البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية ظلت تتزايد منذ عام ٢٠١٠، بغض النظر عن الانخفاض الطفيف الذي شهدته عام ٢٠١٦. وكانت هذه التدفقات الواردة نحو البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية عالية التركيز، حيث تلقت ثلاثة بلدان ٦٥,٤ في المائة من مجموع التدفقات في عام ٢٠١٧. وتوجّه حصة كبيرة من التدفقات إلى قطاع الصناعات الاستخراجية، وعلى وجه التحديد التعدين، واستغلال المحاجر، والنفط. وكانت الاقتصادات الخمسة الرئيسية المستثمرة من حيث أرصدة الاستثمار الأجنبي المباشر في البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية في عام ٢٠١٦ هي الصين (٢٩ بليون دولار)، وفرنسا (١٣ بليون دولار)، وكندا (٦ بلايين دولار)، وجنوب أفريقيا (٤ بلايين دولار)، وتايلند (٣ بلايين دولار). وتبين هذه الأرقام الأهمية المتزايدة للتعاون فيما بين بلدان الجنوب بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية.

الشكل ٨

المساعدة الإنمائية الرسمية والاستثمار الأجنبي المباشر والتحويلات المالية للبلدان النامية غير الساحلية الأفريقية (ببلايين دولارات الولايات المتحدة)



المصدر: البنك الدولي، قاعدة بيانات مؤشرات التنمية العالمية. متاح على الموقع التالي: <http://datatopics.worldbank.org/aspire> (تم الاطلاع عليه في ٢٦ حزيران/يونيه ٢٠١٧؛ مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية. متاح على الموقع التالي: <http://unctadstat.unctad.org>).

٢٩- وفي عام ٢٠١٧، تلقت البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية ٥,٣٤ بليون دولار من التحويلات المالية، حيث كانت أقل بمقدار ١,٦ بليون دولار عن المبلغ الوارد في عام ٢٠١٤. وكانت تدفقات التحويلات المالية إلى هذه البلدان موزعة على نحو غير متكافئ، حيث استأثرت ثلاثة بلدان بنسبة تقارب ٥٨,٨ في المائة من إجمالي التدفقات الواردة في عام ٢٠١٦.

### استنتاجات وتوصيات

٣٠- تبذل البلدان النامية غير الساحلية، بما في ذلك تلك الموجودة في أفريقيا، الجهود وقد أحرزت تقدماً في تنفيذ برنامج عمل فيينا. وكان التقدم المحرز بطيئاً، 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 التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية فيما يتعلق ببعدها عن السواحل لضمان عدم تخلف هذه البلدان عن الركب.

### تُقدم التوصيات المقترحة أدناه استناداً إلى الاستعراض:

- ١- تُشجّع البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر على تعزيز التعاون والتصديق على الاتفاقيات الدولية ذات الصلة وتنفيذها. ويُشجّع الشركاء الإنمائيون الدوليون، ومنظمات الأمم المتحدة، وغيرها من المنظمات الدولية والإقليمية على تقديم الدعم التقني والمالي وفي مجال بناء القدرات للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر لكفالة التنفيذ الفعال للاتفاقيات الدولية والإقليمية ذات الصلة، بما في ذلك اتفاق منظمة التجارة العالمية المتعلق بتيسير التجارة والمبادرات الإقليمية والثنائية التي تهدف إلى تيسير التجارة.
- ٢- من أجل تيسير تقديم المساعدة لتنفيذ اتفاق منظمة التجارة العالمية المتعلق بتيسير التجارة، يتعين على البلدان النامية غير الساحلية تحديد ما يلزمها من احتياجات لكي تتمكن من تنفيذ التدابير المدرجة ضمن الفئة جيم. وينبغي دعم البلدان التي لديها ثغرات في القدرات في جهودها الرامية لتنفيذ الاتفاق.
- ٣- تتيح المبادرات الإقليمية، بما في ذلك اتفاق منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية وبرنامج تطوير الهياكل الأساسية في أفريقيا فرصاً للبلدان النامية غير الساحلية للاندماج في الاقتصادين الإقليمي والعالمي. وبناء على ذلك، لا بد من تنفيذ تلك المبادرات.

- ٤- من الأهمية بمكان أن تقوم مصارف التنمية الإقليمية والمتعددة الأطراف بدعم البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر في إعداد مشاريع للهياكل الأساسية والنقل تكون مقبولة لدى المصارف ومجدية مالياً وملائمة بيئياً، وبتوفير الموارد اللازمة لتنفيذ هذه المشاريع.
- ٥- تُشجع الحكومات والقطاع الخاص على العمل معاً لإطلاق شراكات بين القطاعين العام والخاص لدعم تطوير الهياكل الأساسية.
- ٦- يُشجع الشركاء الدوليون أيضاً على تقديم الدعم المؤسسي وبناء القدرات من أجل إدارة المعاملات، وإدارة المشاريع وتنظيمها.
- ٧- تُشجع الهيئات الإقليمية والبلدان الأعضاء فيها على منح أولوية لبرامج تطوير الهياكل الأساسية التي تشمل البلدان النامية غير الساحلية، لأنه عادة ما قد تكون للبلدان الأخرى أولويات مختلفة، وهو ما يؤدي إلى عدم تناول مصالح البلدان النامية غير الساحلية.
- ٨- ينبغي للشركاء الإنمائيين ومنظومة الأمم المتحدة والمنظمات الدولية والإقليمية والقطاع الخاص والجهات المعنية الأخرى النظر في مساعدة البلدان النامية غير الساحلية في تطوير الهياكل الأساسية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات وأن تساعد على وضع السياسات والأطر القانونية والتنظيمية المناسبة لدعم تطوير تكنولوجيا المعلومات والاتصالات من أجل سد الفجوة الرقمية. ومن شأن ذلك أن يساعد البلدان النامية غير الساحلية في الجهود الرامية إلى الاستفادة من الفرص التي تتيحها التجارة الإلكترونية.
- ٩- يعد إدراج برنامج عمل فيينا في البرامج الإنمائية الوطنية على الصعيدين الوطني والإقليمي أمراً أساسياً، بما في ذلك البرامج المتعلقة بحماية الموارد في كل منطقة محصنة بميزانيات لمعالجة المعوقات في مجالي النقل وتيسير التجارة بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية، مع وضع أهداف ومعايير واضحة يجري استعراضها على أساس منتظم.
- ١٠- ينبغي للبلدان النامية غير الساحلية الأفريقية أن تركز على تعزيز قدرتها على إنتاج منتجات حديثة ذات قيمة مضافة أعلى، وأن تركز على القطاعات عالية الإنتاجية، وأن تستحدث أنشطة صناعية في قطاعها الزراعية، وينبغي لها أن تستمر في استخدام التكنولوجيات الجديدة والحالية في إنتاج المنتجات المصنعة من أجل إكساب منتجاتها قيمة مضافة وربطها بسلاسل الأنشطة المضيفة للقيمة على الصعيدين الإقليمي والعالمي.

١١- ينبغي للبلدان النامية غير الساحلية الأفريقية أن تستمر في تحسين بيئاتها التنظيمية كي تصبح مواتية للأعمال التجارية، حيث تكتسي هذه البيئات 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.

١٢- ينبغي للبلدان النامية غير الساحلية الأفريقية أن تشارك مشاركة كاملة في عملية استعراض منتصف المدة بشأن تنفيذ برنامج عمل فيينا، الذي سيعقد في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٩. وينبغي للمجتمع الدولي أن يولي أهمية خاصة للعملية التحضيرية لاستعراض منتصف المدة وأن يدعمها ويشارك فيها بنشاط.