



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

أديس أبابا، ١٨-٢٠ آذار/مارس ٢٠٢٠
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،^(١) كغيرها من البلدان النامية غير الساحلية، تحديات خاصة في مجال التجارة والتنمية، ناجمة عن افتقارها لمنفذ بحري وتُعدّها الجغرافي عن الأسواق الدولية. ويبلغ عدد البلدان الأفريقية غير الساحلية ١٦ بلداً، بينها ١٣ بلداً من أقل البلدان نمواً، مما مجموعه ٣٢ بلداً غير ساحلي في العالم. ولا يزال الافتقار لمنفذ بري إلى البحر، والتباعد والعزلة عن الأسواق العالمية، وتعدد المعابر الحدودية، وإجراءات المرور العابر المرهقة، وعدم كفاية الهياكل الأساسية، وارتفاع تكاليف المرور العابر، يشكل قيوداً خطيرة على 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

* 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 البلدان النامية غير الساحلية على تحقيق النمو المستدام والشامل للجميع والقضاء على الفقر. وبرنامج عمل فيينا جزء لا يتجزأ من أهداف التنمية المستدامة في سياق خطة عام ٢٠٣٠ وخطة الاتحاد الأفريقي لعام ٢٠٦٣: أفريقيا التي نصبو إليها.

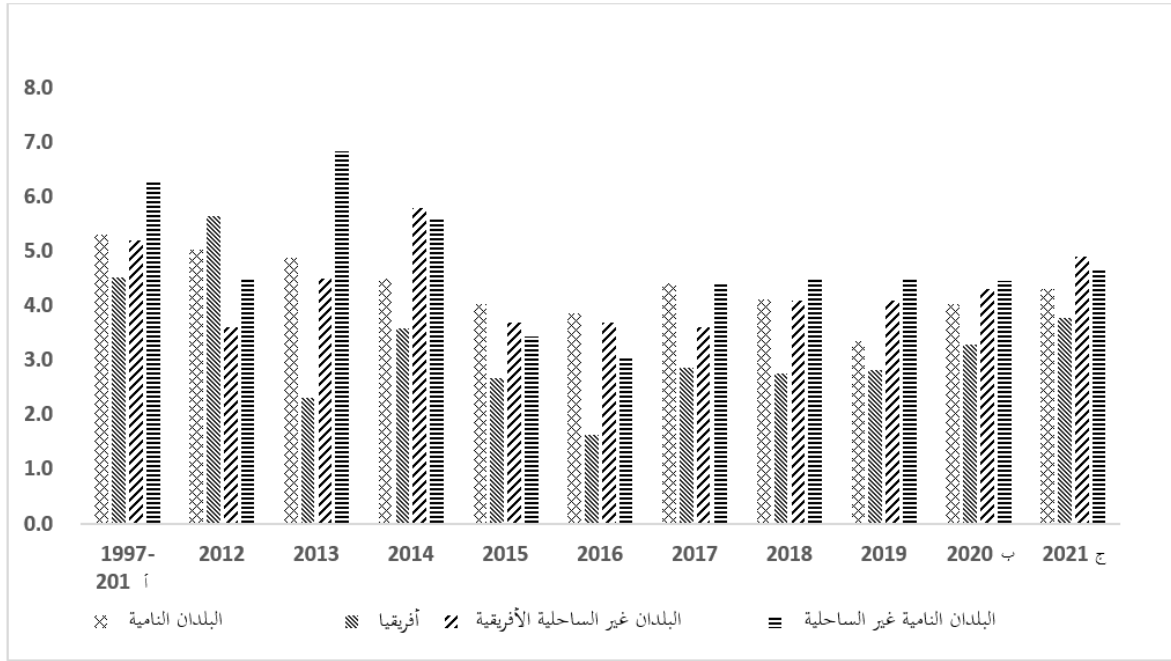
٣ - ويقدم هذا التقرير لمحة عامة عن التقدم المحرز في تنفيذ برنامج عمل فيينا في أفريقيا والأساس الذي استندت إليه المناقشات خلال الاجتماع التاسع والثلاثين للجنة خبراء مؤتمر وزراء المالية والتخطيط والتنمية الاقتصادية الأفريقيين.

ثانياً - لمحة عامة عن التطورات الاجتماعية-الاقتصادية

٤ - حققت البلدان النامية غير الساحلية درجات متفاوتة من التقدم في تنميتها الاجتماعية-الاقتصادية. وانخفض النمو الاقتصادي للبلدان النامية غير الساحلية الأفريقية من متوسط قدره ٥,٢ في المائة في الفترة ١٩٩٧-٢٠١١ إلى ٤,١ في المائة في عام ٢٠١٩، ويُتوقع أن يبلغ ٤,٣ في المائة عام ٢٠٢٠ (الشكل ١). وسجلت البلدان الأفريقية غير الساحلية التالية أداءً قوياً عام ٢٠١٩: جنوب السودان (٧,٨ في المائة)، ورواندا (٧,٤ في المائة)، وإثيوبيا (٧,٣ في المائة)، والنيجر وأوغندا (٦,٢ في المائة لكل منهما)، وبوركينا فاسو (٦,٠ في المائة). وخلال العام نفسه، سجلت بروندي وزامبيا وإسواتيني وزمبابوي معدلات نمو أدنى وهي ١,٨ في المائة و١,٥ في المائة و٠,٦ في المائة و٣ في المائة على التوالي.

الشكل الأول:

النمو الاقتصادي في أفريقيا والمناطق النامية، ٢٠١٥-٢٠٢١



المصدر: إدارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية التابعة للأمم المتحدة (٢٠٢٠). الحالة والتوقعات الاقتصادية في العالم. نيويورك.

ملحوظة: أ = متوسط النسبة المئوية للتغير؛ ب = تقديرات جزئية؛ ج = تنبؤات.

ثالثاً - حالة تنفيذ أولويات برنامج عمل فيينا

ألف - المسائل الأساسية المتصلة بسياسات المرور العابر

٥ - تمثل حرية المرور العابر ووجود مرافق ملائمة للمرور العابر أمراً في غاية الأهمية بالنسبة للتنمية الشاملة للبلدان النامية غير الساحلية. وفي هذا الصدد، يشدد برنامج عمل فيينا على ضرورة وجود إطار قانوني داعم قوي يعزز مواءمة القواعد والوثائق وتبسيطها وتوحيدها، بما في ذلك تنفيذ الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل والمرور العابر ذات الصلة.

٦ - 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 بين ١٢,٥ و ١٧,٥ في المائة. وحتى نهاية تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٩، كان ١٣ من أصل ١٤ بلداً من البلدان الأفريقية غير الساحلية الأفريقية الأعضاء في منظمة التجارة العالمية قد صدق على اتفاق تيسير التجارة، وبذلك تبقى ثلاثة بلدان فقط لم تصدق على الاتفاق هي: إثيوبيا، وبوروندي، وجنوب السودان. وتعمل إثيوبيا على الانضمام لمنظمة التجارة العالمية، ولا يمكنها، قبل أن يكتمل ذلك، أن تكون طرفاً في اتفاق تيسير التجارة. وصدّق على الاتفاق ما مجموعه ١٣ من أصل ١٩ بلداً من بلدان المرور العابر الأفريقية. ودخل اتفاق تيسير التجارة حيز النفاذ في ٢٢ شباط/فبراير ٢٠١٧، بعد تصديق ثلثي أعضاء منظمة التجارة العالمية عليه.

٧ - ويبين الجدول ١ معدل تنفيذ مختلف أحكام اتفاق تيسير التجارة بالنسبة لجميع البلدان الأفريقية، بما فيها البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية. ويبلغ متوسط معدل تنفيذ التدابير ٣٢,٦ في المائة لأفريقيا و ٣٣,٨ في المائة للبلدان النامية غير الساحلية الأفريقية، مما يدل على التزام جيد من البلدان النامية غير الساحلية في القارة الأفريقية. وتشمل المجالات التي تسجل فيها البلدان النامية غير الساحلية تقدماً كبيراً مقارنة بالمتوسط القاري ما يلي: (أ) المادة ٩ - حركة السلع المستوردة الخاضعة للرقابة الجمركية - حيث يبلغ معدل التنفيذ من جانب البلدان النامية غير الساحلية في أفريقيا نحو ٩٣ في المائة، مقارنة بالمتوسط الأفريقي البالغ ٧٠,٥ في المائة؛ (ب) المادة ٦ - قواعد بشأن الرسوم والأعباء المفروضة على عمليات الاستيراد والتصدير أو متعلقة بها، وقواعد العقوبات - حيث يبلغ معدل التنفيذ ٣٨,١ في المائة، مقابل ٣١,٤ في المائة في المتوسط؛ (ج) المادة ٢ - فرصة للتعليق، وتقديم المعلومات والتشاور قبل دخول الاتفاق حيز التنفيذ - حيث يبلغ معدل التنفيذ ٣٥,٧ في المائة، مقارنة بالمتوسط القاري البالغ ٣١,١ في المائة. وتسجل البلدان النامية غير الساحلية التأخر الأكبر في المجالات التالية: (أ) المادة ٤ - إجراءات الاستئناف أو المراجعة - ٢١,٤ في المائة، مقابل ٣٨,٩ في المائة؛ (ب) المادة ٨ - التعاون بين الوكالات الحدودية - ٢,٤ في المائة، مقابل ٩,٨ في المائة؛ (ج) المادة ٥ - تدابير أخرى لتعزيز الحياد وعدم التمييز والشفافية - ٣٨,١ في المائة، مقابل ٤١,٧ في المائة).

الجدول ١:

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

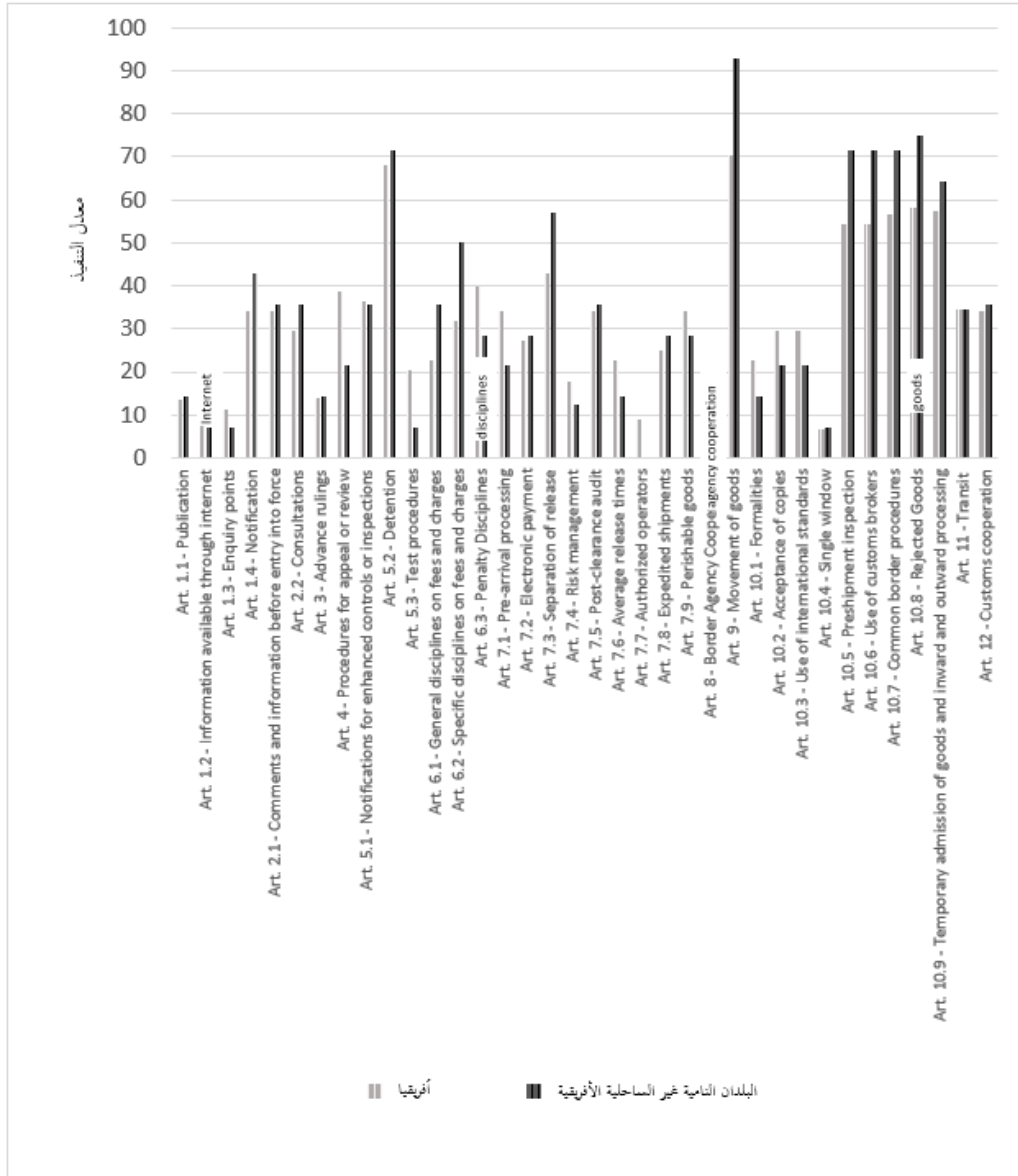
المادة	أفريقيا	البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية
١- النشر وإتاحة المعلومات	١٨,٢	١٧,٩
٢- فرصة للتعليق، وتقديم المعلومات والتشاور قبل دخول الاتفاق حيز التنفيذ	٣١,٨	٣٥,٧
٣- الأحكام المسبقة	١٣,٨	١٤,٣
٤- إجراءات الاستئناف أو المراجعة	٣٨,٩	٢١,٤
٥- تدابير أخرى لتعزيز الحياد وعدم التمييز والشفافية	٤١,٧	٣٨,١
٦- قواعد بشأن الرسوم والأعباء المفروضة على عمليات الاستيراد والتصدير أو متعلقة بها، وقواعد العقوبات	٣١,٤	٣٨,١
٧- الإفراج عن السلع وتخليصها؛	٢٧,٤	٢٥,٢
٨- التعاون بين الوكالات الحدودية	٩,٨	٢,٤
٩- حركة السلع المستوردة الخاضعة للرقابة الجمركية	٧٠,٥	٩٢,٩
١٠- الإجراءات المتعلقة بالاستيراد والتصدير والممرور العابر	٤١,١	٤٦,٤
١١- حرية الممرور العابر	٣٤,٧	٣٤,٧
١٢- التعاون الجمركي	٣٤,١	٣٥,٧

المصدر: اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، استناداً إلى قاعدة بيانات اتفاق تيسير التجارة لمنظمة التجارة العالمية. متاح على الرابط التالي: www.tfdatabase.org. أُطِّع عليه في ١٩ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٠.

٨ - بيد أن معدل التنفيذ يختلف داخل المواد أيضاً، على النحو الوارد في الشكل ٢، الذي يعرض معدل التنفيذ وفقاً للمواد. فعلى سبيل المثال، في إطار المادة ١، تتجاوز البلدان النامية غير الساحلية المتوسط القاري فيما يتعلق بالنشر والإشعار، لكنها أقل من المتوسط بالنسبة لإتاحة المعلومات على شبكة الإنترنت ونقاط الاستعلام. وفي المادة ٥، يقل المتوسط الذي سجلته البلدان النامية غير الساحلية عن المتوسط القاري عموماً، لكن هذه البلدان سجلت معدل تنفيذ بلغ ٧١,٤ في المائة فيما يتعلق بالحجز، في حين يبلغ المتوسط الأفريقي ٦٨,٢ في المائة.

الشكل ٢:

معدل تنفيذ مواد اتفاق تيسير التجارة، بحسب التدبير



٩ - ويتضح من الأرقام الواردة أعلاه أن التنفيذ جار على قدم وساق، ومع ذلك، لا يزال هناك مجال لتحسين تيسير التجارة في القارة عموماً. وبلاستناد إلى الزخم السياسي الدافع لمنطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية لدعم الإصلاحات السياسية وتنوع تنفيذها، وهي إصلاحات يتوقع أن يقودها القطاع الخاص في المقام الأول، تُيسر اللجنة الاقتصادية لأفريقيا وضع مؤشر سهولة الأعمال التجارية المُطّري لمنطقة التجارة الحرة القارية، 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 سهولة الأعمال التجارية القطري 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. ويتحقق تقدّم 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، تليها السكك الحديدية والممرات الجوية والمجري المائية الداخلية. ويغطي النقل بالطرق البرية من 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 لدى جميع البلدان الأفريقية الطرق ووسائل النقل الجوي، وإن بدرجات متفاوتة، يفتقر ١٧ بلداً أفريقياً إلى السكك الحديدية، ومن بين هذه البلدان خمسة بلدان غير ساحلية هي: بوروندي، وتشاد، وجمهورية أفريقيا الوسطى، وليسوتو، 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 المثوية للطرق المعبدة منخفضة في أفريقيا التي تضم ٥٠ في المائة من البلدان النامية غير الساحلية، فقد بلغت حوالي ١٣ في المائة عام ٢٠١٥ في بقية أفريقيا باستثناء شمال أفريقيا. وقد حَسِب مكتب الممثلة السامية لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية كثافة السكك الحديدية والطرق المعبدة (كلم) لكل وحدة من مساحة اليابسة (كلم^٢). ويبين الجدول ٢ أن كثافة الطرق والسكك الحديدية أقل من ذلك بكثير في البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية مقارنة ببلدان المرور العابر النامية والمتوسط 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 ١٠٧ ٠٠٠ كلم إضافية من الطرق وأن تمدد ٢٠ ٧٠٠ 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 ^٢)	كثافة السكك الحديدية (كلم لكل ١٠٠٠ كلم ^٢)
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
النسبة الإجمالية	١٥١,٠	٩,٥

المصدر: مكتب الممثلة السامية لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية (٢٠١٨). تمويل الهياكل الأساسية في قطاع النقل في البلدان النامية غير الساحلية: الاتجاهات والتحديات والفرص. متاح على الرابط التالي:

http://unohrrlls.org/custom-content/uploads/2018/09/LLDCs_Report_18_digital_Final.pdf.

أُطلع عليه في ٣٠ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٠.

١٢ - وكجزء من ترجمة الأفكار إلى أفعال، عقدت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا حلقة عمل للتوعية في زمبابوي بشأن بروتوكول لكسمبرغ للسكك الحديدية، الذي يمكن أن يمثل حلاً لتوظيف بلايين الدولارات في استثمارات القطاع الخاص في صناعة السكك الحديدية في أفريقيا. وتواصل البلدان الأفريقية العمل على تحسين الهياكل الأساسية للنقل السطحي (الموانئ، والطرق، والسكك الحديدية، والطرق المائية الداخلية، والموانئ الداخلية) كماً ونوعاً، لكنها تقرر بأن 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، في النتيجة، 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 من دولارات الولايات المتحدة سنوياً، 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 توفر السلامة وإمكانية التنقل والإدارة الآلية لحركة المرور في الوقت الحقيقي. وتتجسد المزايا الرئيسية لهذه الممرات في وجود مؤسسات قوية لإدارتها، وتنفيذ أدوات منظمة التجارة العالمية والمنظمة العالمية للجمارك في مجال تيسير التجارة، مثل النافذة الوحيدة على الصعيد الوطني، والإدارة الحدودية المنسقة، والمراكز الحدودية ذات المنفذ الواحد، والشهادات الإلكترونية لقواعد المنشأ. ولتحسين كفاءة الممرات، ثمة حاجة إلى تدخلات أخرى هي إرساء عمليات تقوم على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، والحد من الفساد، إلى جانب تدخلات مبنية على الأدلة.^(٢)

١٤ - وارتفعت نسبة رحلات الطيران المسجلة من البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية إلى ١٥,٦ في المائة بين عامي ٢٠١٤ و٢٠١٧، فزادت من ١١٦,٠٠٥ إلى ١٣٤,١١٥ رحلة. وفي عام ٢٠١٦، وصل حجم الشحن الجوي في تلك البلدان إلى ٦٢ في المائة وعدد المسافرين إلى ٤٦ في المائة من مجموع البضائع والمسافرين في البلدان النامية غير الساحلية. ونفذت الخطوط الجوية الإثيوبية الجزء الأكبر من عمليات الشحن في البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية، إذ نقلت ٩٥ في المائة من مجموع بضائع الشحن الجوي. ومن التحديات التي تواجهها صناعة النقل الجوي في البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية ما يلي: ارتفاع حجم الاستثمار اللازم لتطوير الهياكل الأساسية وصيانتها؛ والحاجة إلى إعادة تأهيل أو استبدال الأساطيل القديمة ورفع مستوى المطارات والمحطات الطرفية؛ وضعف الهياكل الأساسية للمطارات؛ والافتقار للموارد المادية والبشرية والتكنولوجيات الجديدة؛ ومحدودية المواصلية؛ ونقص مرافق المرور العابر. 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 تحريراً كاملاً، فضلاً عن تحرير التعريفات الجمركية ووتيرة الرحلات والقدرة

^(٢) انظر African Union (n.d). دعم برنامج العمل ذي الأولوية في إطار برنامج تطوير الهياكل الأساسية في أفريقيا لبدء أنشطة الممرات الذكية - تصميم وتقدير تكاليف ممر ذكي تجربي واحد على الأقل لأغراض التنفيذ. متاح على الرابط التالي:

https://au.int/sites/default/files/documents/32186-doc-support_to_pida_pap_for_the_start-up_of_smart_corridor_activities-e.pdf.

أُطلع عليه في ١٩ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٠.

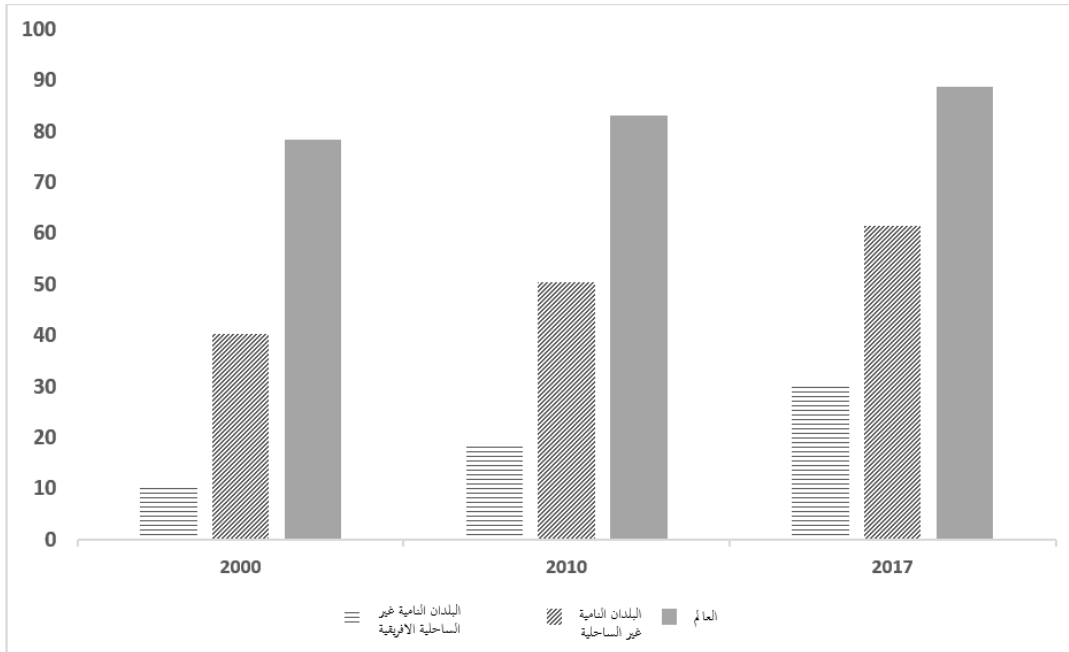
على تسيير الرحلات الجوية؛ وإلغاء القيود المفروضة على الملكية في هذا المجال؛ والممارسة الحرة للحقوق الخمسة المتعلقة بتحميل وتنزيل الركاب والبضائع وخدمات الشحن الجوي.

١٥ - ومن الأمور المشجعة ملاحظة تشييد العديد من البلدان الأفريقية مطارات جديدة لتستعيز بها عن المطارات القديمة أو إصلاحها للعديد من مطاراتها. (على سبيل المثال، افتتحت مطارات جديدة في داكار عام ٢٠١٧، وفي شلالات فيكتوريا في زمبابوي عام ٢٠١٦، وسيتم تشييد مطارين آخرين قريباً في دار السلام، جمهورية تنزانيا المتحدة، وفي لوساكا). ولا تزال ثلاث شركات طيران - الخطوط الجوية الإثيوبية، والخطوط الجوية الكينية، والخطوط الجوية لجنوب أفريقيا - تهيمن على السوق الأفريقية، رغم أن عدداً من شركات الطيران التي تستعيد أبحاثها، مثل الخطوط الجوية الرواندية، قد وضعت نفسها على مسار نمو قوي. وواصل الناقلون الثلاثة المهيمون الطيران إلى عدد أكبر من البلدان، لكنهم زادوا أيضاً عدد الرحلات في أسواقهم التقليدية الأفريقية زيادة كبيرة.

١٦ - وفيما يتعلق بالهياكل الأساسية للطاقة، حصل ٣٠ في المائة من السكان الذين يعيشون في البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية على خدمات الكهرباء عام ٢٠١٧، بزيادة نسبتها ٧ في المائة عن عام ٢٠١٤ الذي اعتمد فيه برنامج عمل فيينا لصالح البلدان النامية غير الساحلية للعدد ٢٠١٤-٢٠٢٤. ومع ذلك، لا تزال النسبة المئوية للحصول على خدمات الكهرباء في البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية 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. ففي المتوسط، كان ٦١,٦ في المائة من سكان المناطق الحضرية يحصلون على خدمات الكهرباء عام ٢٠١٦، مقابل ١٣,٥ في المائة فقط من السكان المقيمين 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. 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 للمتعديين على خدمات الكهرباء



المصدر: البنك الدولي، مؤشرات التنمية في العالم. متاح على الرابط التالي: <http://databank.worldbank.org/data/source/world-development-indicators> أطلع عليه في ٢٩ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٠.

١٧ - ولتعزيز القدرة على توليد الطاقة في أفريقيا، أعمدت 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 - وهي تشمل المشاريع الإقليمية 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، وجمهورية السودان، وإثيوبيا، وكينيا، وملاوي، وموزامبيق، وزامبيا، وزمبابوي إلى جنوب أفريقيا، حيث يعد خط إثيوبيا-كينيا الأكثر تقدماً، إذ جرى ضمان التمويل اللازم. أما بالنسبة لتوليد الطاقة، فإن مشروع سد كاليتا (٢٤٠ ميغاواط) في غينيا (بتمويل من

الصين) ومشروع جيبي ٣ في إثيوبيا مثالان على النجاحات المحققة عام ٢٠١٨. ولزيادة قدرة الطاقة في أفريقيا، أُقيم عدد من مشاريع الطاقة المتجددة، في جميع البلدان تقريباً، بما فيها البلدان النامية غير الساحلية. وتتسم وتيرة إنجاز 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.

١٨ - 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. غير أن هذه المتوسطات 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. وقيس 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 بيانات الاتحاد الدولي للاتصالات بأن البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية نجحت في تخفيض الأسعار بمرور الوقت، إذ انخفضت سلة الخلوي من ٢١,٥ في المائة إلى ١٦,٢ في المائة من الدخل القومي الإجمالي للفرد في عام ٢٠١٦ وانخفضت سلة النطاق العريض الثابت من ٣٢٣ في المائة إلى ٢٠٥ في المائة من الدخل القومي الإجمالي للفرد خلال الفترة نفسها.

١٩ - 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 وتخفف التنمية المستدامة. ومن بين تلك التكنولوجيات، نجد التجارة الإلكترونية، والنوافذ الوحيدة الآلية، والحكومة الإلكترونية، والتمويل الرقمي. ولا بد من بذل مزيد من الجهود

(٣) التقرير المحلي لبرنامج تطوير الهياكل الأساسية في أفريقيا لعام ٢٠١٨. متاح على الرابط التالي:

www.tralac.org/documents/resources/african-union/2509-2018-pida-progress-report-summary-update/file.html

أُطلع عليه في ٢٦ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٠.

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 الاستفادة من التجارة الرقمية عبر التجارة الإلكترونية.

جيم- تمويل الهياكل الأساسية

٢٠ - تمويل الهياكل الأساسية أمر محوري لبدء النمو الاقتصادي في البلدان النامية غير الساحلية، وهو يتطلب إعداد وتنظيم المشاريع من أجل تحسين استيعاب مسائل 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 الأجنبي المباشر، 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 التمويل التجاري بنسبة تفوق ٥٠ في المائة (الديون والأسهم)، أغلبها ملكية خاصة، حيث يقدم دروسا قيمة عن كيفية هيكلة التمويل التجاري واجتذابه، الأمر الذي يؤدي إلى القيام بالتنفيذ في الوقت المناسب. أما مشروعاً 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 من الموارد المحلية.^(٤) 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 توجّه مداخيلها إلا إلى صيانة الطرق، وممارسات الحكم السليم في المؤسسات المملوكة للدولة.

(٤) المرجع نفسه

دال- التجارة الدولية وتيسير التجارة

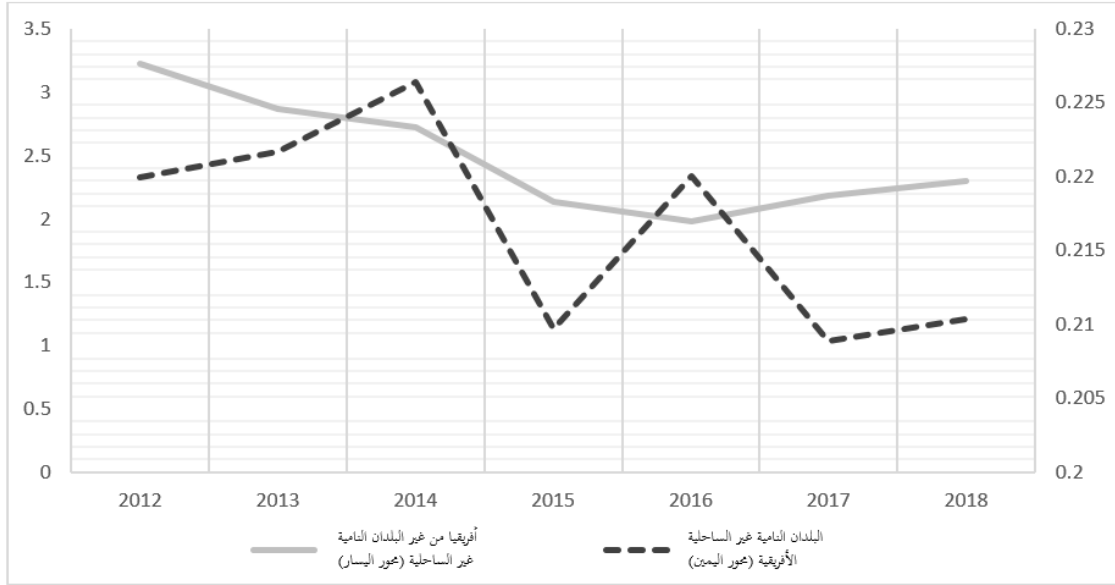
٢١ - ظلت حصة البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية من الصادرات العالمية ثابتة نسبياً لكنها منخفضة، حيث بلغت حوالي ٠,٢٢ في المائة، على النحو المبين في الشكل ٤. وفي عام ٢٠١٨، بلغت حصتها من الصادرات العالمية حوالي ٠,٢١ في المائة، أي بزيادة طفيفة عن عام ٢٠١٧، حينها كانت حصتها ٠,٢٠ في المائة. وقد أبرز التقرير الاقتصادي عن أفريقيا لعام ٢٠١٥: التصنيع من خلال التجارة إمكانية أن تمثل التجارة بين البلدان الأفريقية قناةً نحو التصنيع بفضل زيادة محتواها الصناعي^(٥). ففي عام ٢٠١٦، بلغت نسبة التجارة في السلع المصنعة بين البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية وغيرها من البلدان الأفريقية ٣٠ في المائة، وهو ما يدعم هذا الرأي. ورغم الاختلافات الكبيرة بين البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية، فقد سجلت هذه البلدان (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 بلغ ١٨ في المائة.^(٦)

(٥) منشور الأمم المتحدة، رقم المبيع E.15.II.K.2.

(٦) التقرير المرحلي لبرنامج تطوير الهياكل الأساسية في أفريقيا لعام ٢٠١٨. انظر الحاشية رقم ٣.

الشكل ٤ :

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



المصدر: حسابات اللجنة الاقتصادية لأفريقيا استناداً إلى بيانات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية. متاح على الرابط التالي: <http://unctadstat.unctad.org>. أُطِّع عليه في ٢٤ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٠.

٢٢ - وفي عام ٢٠١٧، أعدت لجان الأمم المتحدة الإقليمية الطبعة الثانية من الدراسة الاستقصائية العالمية عن تيسير التجارة والتجارة الإلكترونية.^(٧) ورغم أن حجم عينة الدراسة الاستقصائية (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، فمن الواضح أن البلدان الأفريقية متخلفة عن الركب بالنظر إلى النتائج العالمية. وبالنسبة إلى البلدان المشمولة بالدراسة عام ٢٠١٧، بلغ معدل التنفيذ حوالي ٥١ في المائة، مقارنةً بالمعدل 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.

^(٧) متاح على الرابط التالي:

www.unescap.org/resources/trade-facilitation-and-paperless-trade-implementation-global-reports-2017

أُطِّع عليه في ٣٠ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٠.

هاء- التكامل والتعاون على الصعيد الإقليمي

٢٣ - 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 الحرة القارية الأفريقية، يُتوقع أن يستمر نمو التجارة داخل أفريقيا فيما يبقى التكامل الإقليمي أداة مفيدة لتقليص الحواجز التجارية، وهو ما يمهد السبيل لعمل القطاع الخاص ويهيئ بيئة مواتية له. ويمثل التكامل الإقليمي أيضا 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.

٢٤ - وبلغ التكامل الاقتصادي في أفريقيا مرحلة جديدة عندما دخل الاتفاق المنشئ لمنطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية حيز النفاذ في ٣٠ أيار/مايو ٢٠١٩ بالنسبة للبلدان الـ ٢٤ التي أودعت صكوك تصديقها عليه. وبدأت بعد ذلك المرحلة التشغيلية لعملية منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية في نيامي، النيجر، في ٧ تموز/يوليه ٢٠١٩. وحتى الآن، وصل عدد التصديقات إلى ٢٩ تصديقاً، بينها ٩ تصديقات من البلدان النامية غير الساحلية.^(٨) ويُتوخى أن يؤدي تنفيذ الاتفاق المنشئ لمنطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية إلى تخفيض التعريفات الجمركية وإزالة الحواجز غير التعريفية، لأن الاتفاق يتضمن أحكاماً لصالح البلدان النامية غير الساحلية، مثل الأحكام المتعلقة بالمرور العابر وتيسير التجارة، والتعاون الجمركي. وتندرج هذه الأحكام في الصكوك التنفيذية الخمسة: قواعد المنشأ، ومنتدى التفاوض الإلكتروني، ورصد الحواجز غير التعريفية وإزالتها، ونظام المدفوعات الرقمية، والمرصد التجاري الأفريقي. وبالإضافة إلى ذلك، قد يؤدي الاتفاق إلى تيسير اندماج البلدان النامية غير الساحلية في سلاسل القيمة الإقليمية وتوسيع قدراتها التجارية. وتركّز الدعم الذي تقدمه اللجنة الاقتصادية لأفريقيا للبلدان النامية غير الساحلية على التوعية والتشاور بشأن المسائل المتصلة بمنطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية، بما في ذلك وضع استراتيجيات في كل من تشاد، وزامبيا، وزمبابوي، وملاوي، والنيجر. وتساعد استراتيجيات منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية على تحديد الفرص التجارية الرئيسية لبلدان معينة، والعقبات التي تواجهها، والخطوات التي تحتاجها للاستفادة الكاملة من الأسواق الوطنية والإقليمية والعالمية. ومن أجل توضيح كيفية تشغيل منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية، أطلقت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا وشركاؤها مشروع المستحضرات الصيدلانية في منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية في بلدان رائدة، وهو مشروع استفادت منه إثيوبيا ورواندا. وللمشروع نهج من ثلاثة مسالك هي:

(٨) إثيوبيا وإسواتيني وأوغندا وبوركينا فاسو وتشاد ورواندا وزمبابوي ومالي والنيجر.

الشراء المشترك للأدوية والمنتجات، وتيسير الإنتاج الصيدلاني المحلي، وضمان معايير جودة الأدوية والمنتجات لتحقيق أهداف التنمية المستدامة وتطلعات خطة عام ٢٠٦٣.

واو- التحول الاقتصادي الهيكلي

٢٥ - يؤدي التصنيع دوراً هاماً بوصفه محركاً 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 ٥٠ في المائة في عام ٢٠١٦.^(٩) وفي الوقت نفسه، انخفضت الصناعة التحويلية من ١٣ في المائة إلى ١٠ في المائة والزراعة من ٢٨ في المائة إلى ٢٦ في المائة خلال الفترة نفسها. وبعد انخفاضها على مدى عقدين من الزمن تقريباً، اتخذت حصة القيمة المضافة للصناعة التحويلية في الناتج المحلي الإجمالي في البلدان الأفريقية ككل مساراً معاكساً في عام ٢٠٠٧، لكنها استمرت في الانخفاض في البلدان النامية غير الساحلية. وفي هذا مؤشر على أن قدرة البلدان النامية غير الساحلية محدودة جداً في إنتاج السلع المصنّعة وتصديرها. واعتماد هذه البلدان على السلع الأساسية الأولية يجعلها عرضة لتقلبات الأسعار. وبناء على ذلك، لا بد من بذل مزيد من الجهود لتعزيز القيمة المضافة والتنوع والتصنيع.

٢٦ - 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 ضمن هذه التدخلات، على سبيل المثال، مبادرة الهدف ٧ من أهداف التنمية المستدامة، التي استفادت منها إثيوبيا.

زاي- وسائل التنفيذ

٢٧ - من الصعب بوجه خاص على البلدان النامية غير الساحلية أن تحشد قادراً متزايداً باستمرار من الموارد لتحقيق أهداف برنامج عمل فيينا من أجل تحقيق أهداف التنمية المستدامة، لأنها أكثر بلدان أفريقيا مديونية. وحتى الآن، يبلغ المتوسط الإجمالي للديون الحكومية في البلدان النامية غير الساحلية في أفريقيا ٣٩,٧ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي. وفي المقابل، لا يتجاوز

(٩) حسابات اللجنة الاقتصادية لأفريقيا استناداً إلى بيانات البنك الدولي (٢٠١٨). قاعدة بيانات مؤشرات التنمية العالمية متاح على الرابط التالي: data.worldbank.org/data/reports/. اطلع عليه في ١٩ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٠.

متوسط مستويات الدين العام في البلدان الأفريقية النامية غير الساحلية ١٥,٢ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي. ويخفف عبء الديون الخيارات المتاحة للبلدان النامية غير الساحلية لتمويل خططها الإنمائية. ففي عام ٢٠١٧، تلقت البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية ١٧,٩ بليون دولار في شكل مساعدة إنمائية خارجية، وهي زيادة فعلية بنسبة ٢٤ في المائة منذ اعتماد برنامج عمل فيينا. بيد أن هذه المساعدة الإنمائية الرسمية وُزعت على نحو غير متكافئ فيما بينها، حيث تلقت ثلاثة بلدان ٤٦ في المائة من إجمالي المبلغ. وفي عام ٢٠١٧، تلقت البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية ٨,٢ بليون دولار في شكل تدفقات استثمار أجنبي مباشر، وهو ما يقارب ٥,٥٨ في المائة من مجموع تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر العالمية و٣٦,٢ في المائة من هذه التدفقات إلى جميع البلدان النامية غير الساحلية. ويمثل هذا الرقم الأخير زيادة بنسبة ١٠,٢ في المائة في حصة تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إلى البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية، مقارنة بغيرها من البلدان النامية غير الساحلية. وفي عام ٢٠١٧، تلقت البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية ٥,٣٤ بليون دولار من التحويلات المالية، أي أقل بمقدار ١,٦ بليون دولار عن المبلغ الذي تلقتته 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.

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

٢٨ - في آذار/مارس ٢٠١٩، أصدر مكتب الممثلة السامية لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية تقريراً لمنتصف المدة أثرت توصياته في اجتماع 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 والتحديات المستجدة والفرص المتاحة. وبالإضافة إلى ذلك، أتاح الاجتماع تحديد الممارسات الفضلى والنهج الابتكارية وتبادلها للتعجيل في تنفيذ 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.

٢٩ - وأثرى قرار آذار/مارس ٢٠١٩ بشأن برنامج عمل فيينا لصالح البلدان النامية غير الساحلية للعدد ٢٠١٤-٢٠٢٤ المداولات التي جرت في استعراض منتصف المدة العالمي لبرنامج عمل فيينا في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٩. وعلى هامش استعراض منتصف المدة العالمي الرفيع

المستوى بشأن تنفيذ برنامج عمل فيينا، نظمت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا - في إطار شراكة مع مكتب الممثلة السامية لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية - فعالية جانبية لمناقشة الاحتياجات الإنمائية المتزايدة باستمرار للبلدان النامية غير الساحلية وأقل البلدان نمواً في أفريقيا، ركزت فيها 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 التوصيات السياسية المنبثقة عن النشاط الجانبي 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 نمواً والبلدان النامية غير الساحلية في أفريقيا، في سياق منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية، برنامج عمل اللجنة الاقتصادية لأفريقيا في المستقبل.

رابعاً - استنتاجات وتوصيات

٣٠ - 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 التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية فيما يتعلق ببعدها عن السواحل لضمان عدم تخلفها عن الركب.

٣١ - واقترحت التوصيات التالية في الاجتماع 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 تنفيذاً فعالاً (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 والبلدان الأعضاء فيها 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 في البرامج الإنمائية الوطنية على الصعيدين الوطني والإقليمي أمراً أساسياً، بما في ذلك في برامج حماية الموارد في كل منطقة محصّنة بميزانيات لمعالجة المعوقات في مجالي النقل وتيسير التجارة بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية، مع وضع أهداف ومعايير واضحة يجري استعراضها على أساس منتظم.

(و) ينبغي أن تركز 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 قطاعاتها الزراعية، وينبغي 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 بيئاتها التنظيمية كي تصبح مواتية للأعمال التجارية، وهي بيئات تكتسي 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.