TD

الأمم المتحدة

Distr.
LIMITED

TD/B/46/SC.2/L.2/Rev.1
28 October 1999
ARABIC
Original: ENGLISH

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

مجلس التجارة والتنمية

الدورة السادسة والأربعون
جنيف، ١٨ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٩
البند ٥ من جدول الأعمال

اللجنة الثانية للدورة

إسهام الأونكتاد في تنفيذ برنامج الأمم المتحدة الجديد لتنمية أفريقيا في التسعينات: الهياكل الأساسية للنقل والتجارة والقدرة التنافسية في أفريقيا

مشروع الاستنتاجات المتفق عليها

إن مجلس التجارة والتنمية يسلِّم بما يلي:

١- إن من المشاكل الرئيسية التي تحول دون تحقيق أفريقيا للنمو والتنمية المستدامين ما يتمثل في نقص الاستثمار في الهياكل الأساسية البشرية والمادية. ويعد قطاع النقل من بين أهم عناصر الهياكل الأساسية المادية. غير أن الاستثمار الرأسمالي في هذا القطاع قد تقلص خلال السنوات العشرين الماضية. كما أن الهياكل الأساسية القائمة قد تأثرت من جراء نقص الصيانة الناجم عن أسباب منها قلة الموارد.

٢- وفي حين أن هناك ما يستدعي زيادة مشاركة القطاع الخاص في تطوير هياكل النقل الأساسية، فإن الاستثمار الخاص لا يزال محدوداً.

٣- إن تكاليف النقل العالية نسبياً قد أضعفت على نحو خطير القدرة التنافسية للصادرات الأفريقية وأسهمت في زيادة أسعار الواردات الرئيسية، مما أثر تأثيرا سلبيا على مركز ميزان المدفوعات في البلدان الأفريقية. وقد تفاقم هذا الوضع من جراء ارتفاع مستوى مدفوعات النقد الأجنبي لتغطية تكاليف خدمات النقل التي تُعتبر عالية بصفة خاصة بالنسبة لبلدان أفريقيا جنوب الصحراء ولا سيما البلدان غير الساحلية من بينها. ومن العوامل المساهمة في ذلك أيضاً ارتفاع تكاليف التعاملات، بما في ذلك الإجراءات الجمركية.

٤- ولقد أثر ضعف شبكات النقل الريفية تأثيرا سلبيا على التخصص وتنمية الأسواق وكذلك على قابلية السلع للتداول على المستويين الوطني والدولي. وتعكس استجابة العرض الضعيفة من جانب أصحاب الحيازات الصغيرة الأفارقة إزاء إصلاحات السياسة العامة جملة أمور منها ضعف هياكل النقل الأساسية الريفية والافتقار إلى إمكانية الوصول إلى الأسواق.

ويرى مجلس التجارة والتنمية ما يلي:

٥- إن التمويل الخاص في مجال هياكل النقل الأساسية يوفر مصدرا جديدا مستحسنا للاستثمار. ومن شأنه أن يسهم إسهاما مفيدا في عمليات الشراكة بين القطاعين العام والخاص التي تحتاج إلى بيئة وطنية دولية يمكن التنبؤ بها. وإن تصورات المخاطر والحاجة إلى عوائد استثمار كافية ويمكن التنبؤ بها تحد من أنواع الأصول والمواقع التي تجتذب نحوها مثل هذه الموارد. ويمكن للمؤسسات المالية المتعددة الأطراف، وفقاً لقواعدها وأنظمتها، أن تساعد في توفير تمويل أطول أجلا فضلا عن توفير ضمانات الائتمان من أجل تمكين البلدان من استخدام أسواق رأس المال. وفي هذا السياق، ثمة حاجة إلى نشر الممارسات المثلى بين المستثمرين ومصارف التنمية الإقليمية والمؤسسات المالية الأخرى، وبذل قصارى الجهود للتخلص من تصورات المخاطر المبالغ فيها التي تعوِّق الاستثمار الخاص في منتجات تتميز بجاذبية تجارية.

٦- ومن الأدوار التي يمكن أن تضطلع بها الحكومة ما يتمثل في تيسير عمل قوى السوق باعتماد منظور استراتيجي إزاء إصلاح وتطوير الهياكل الأساسية، بما في ذلك عن طريق تحديد المشاريع المربحة التي يمكن للقطاع الخاص أن يشارك فيها. كما ينبغي للسياسات الوطنية أن تواصل تحسين البيئة التنظيمية المواتية، وأن تهيئ هذه البيئة عند اللزوم، لتشجيع التمويل من قِبَل القطاع الخاص، بما في ذلك الاستثمار الأجنبي المباشر.

٧- إلا أنه على ضوء القيود التي تحد من مشاركة القطاع الخاص في تطوير وصيانة الهياكل الأساسية، يظل للتمويل العام دور حاسم. وتحتاج البلدان الأفريقية إلى مرونة في السياسات من أجل تعبئة ما يكفي من التمويل العام لتلبية متطلبات هياكل النقل الأساسية دون أن يؤدي ذلك إلى حدوث حالات عجز مالي مفرط أو إلى الاضرار بالحوافز. وثمة حاجة لاعتماد مبادئ استرداد التكاليف، ولكنه يجب إيلاء الاهتمام الواجب لأية آثار معاكسة على مستخدمي خدمات النقل، وأسعار المنتجات القابلة للتداول والقدرة التنافسية. وينبغي تعزيز استرداد التكاليف من خلال اعتماد تدابير تهدف إلى خفض تكاليف تمويل الهياكل الأساسية.

٨- وثمة دور هام للمساعدة الإنمائية الرسمية في تمويل الهياكل الأساسية، بما في ذلك كمحفز لاجتذاب الاستثمار الأجنبي وكوسيلة لتعزيز التنمية الريفية. ولا يزال الانخفاض في مستويات تدفقات المساعدة الإنمائية الرسمية بالأرقام الحقيقية يشكل مصدر قلق، والمانحون مدعوون إلى زيادة مستوى المساعدة الإنمائية الرسمية وفقا للمستويات المستهدفة المتفق عليها دوليا. ويجب بذل جهود من أجل جعل المساعدة الإنمائية الرسمية غير مقيَّدة بشروط، ذلك لأن الممارسة المتواترة المتمثلة في تقييد المعونة بشروط في مجال تطوير الهياكل الأساسية قد تنزع إلى إضعاف المنافسة الدولية في مجال التوريد وقد تزيد من التكاليف وتفضي إلى تركيب معدات غير ملائمة.

٩- وتُعتبر أعباء الديون الثقيلة وانخفاض مستوى حصائل الصادرات نتيجة لهبوط أسعار السلع الأساسية من العوامل الخارجية الهامة التي تحد من قدرة الحكومات الوطنية على تعبئة ما يكفي من رأس المال لأغراض الاستثمارات التي توجد حاجة ماسة إليها في قطاع النقل. وتدل المبادرة المعززة حديثاً لصالح البلدان الفقيرة المثقلة بأعباء الديون، وهي المبادرة الناشئة عن مؤتمر القمة المعقود في كولون، على الحاجة لتخفيف أعباء الديون بطريقة أسرع وأعمق من أجل مساعدة البلدان الأفريقية على الاستثمار في مجال تطوير الهياكل الأساسية البشرية والمادية. كما يلزم بالقدر نفسه تحسين إمكانية الوصول إلى الأسواق لصالح المنتجات التي تتسم بأهمية تصديرية بالنسبة للبلدان الأفريقية، وذلك من أجل توليد الدخل اللازم للاستثمار.

١٠- وقد سلَّمت البلدان الأفريقية منذ أمد بعيد بالدور الحيوي الذي يؤديه التعاون والتكامل الإقليميان في تيسير التجارة فيما بين البلدان الأفريقية، وتحسين القدرة التنافسية للصادرات، وتحقيق وفورات الحجم. ولهذا التعاون والتكامل أهمية خاصة بالنسبة لتحقيق تكامل المصالح بين البلدان الساحلية وغير الساحلية. ومن التدابير العملية لتيسير التعاون الإقليمي ودون الإقليمي في مجال تطوير هياكل النقل الأساسية في أفريقيا ما يشمل التقارب الاستراتيجي للتدابير التنظيمية، والتنسيق الفعال عبر الحدود. والمؤسسات المالية المتعددة الأطراف مدعوة لزيادة حصتها في تمويل المشاريع الإقليمية ودون الإقليمية.

١١- ويرحب مجلس التجارة والتنمية بالدراسة الهامة والشديدة الوضوح التي أجرتها أمانة الأونكتاد بشأن الهياكل الأساسية للنقل والتجارة والقدرة التنافسية في أفريقيا، ويشجع الأمانة على أن تواصل، في نطاق ولايتها تحليلها للمشاكل الإنمائية التي تواجه البلدان الأفريقية، فضلاً عما تضطلع به من أنشطة تعاون تقني بهدف تخفيض تكاليف التعاملات، مثل نظام المعلومات المسبقة عن البضائع والنظام الآلي للبيانات الجمركية، كمساهمة من الأونكتاد في تنفيذ برنامج الأمم المتحدة الجديد لتنمية أفريقيا في التسعينات.

- - - - -