

Distr.  
GENERALTD/B/56/4  
3 July 2009ARABIC  
Original: ENGLISHمؤتمر الأمم المتحدة  
للتجارة والتنمية

## مجلس التجارة والتنمية

الدورة السادسة والخمسون

جنيف، ١٤-٢٥ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٩

البند ٥ من جدول الأعمال المؤقت

التنمية الاقتصادية في أفريقيا: تعزيز التكامل الاقتصادي  
الإقليمي من أجل تنمية أفريقياالتنمية الاقتصادية في أفريقيا: تعزيز التكامل الاقتصادي  
الإقليمي من أجل تنمية أفريقيا<sup>(١)</sup>

## استعراض عام

## موجز تنفيذي

يتناول تقرير هذا العام عن التنمية الاقتصادية في أفريقيا مسألة التكامل الإقليمي في أفريقيا ومساهمته المحتملة في معالجة جوانب الضعف الهيكلي التي تعاني منها الاقتصادات الأفريقية منذ أمد بعيد معالجة فعالة وفي تحسين الأداء الاقتصادي الوطني والإقليمي. ويحلل التقرير السمات والأنماط الرئيسية للتكامل الإقليمي بين البلدان الأفريقية في مجالات التجارة (السلع والخدمات) والاستثمار والهجرة. ويعين التقرير بعض الفرص الرئيسية التي يمكن للبلدان الأفريقية استغلالها أو الاعتماد عليها في تحقيق تنميتها. وأخيراً، يقدم التقرير اقتراحات سياساتية للمساعدة في جعل التكامل الاقتصادي الإقليمي يشكل أساساً يعتمد عليه لإدماج أفريقيا في الاقتصاد العالمي إدماجاً فعلياً. والتكامل الإقليمي ضروري لتحقيق التنمية المستدامة في القارة، ولا سيما في سياق الأزمة. ويمكن للتكامل الإقليمي، عندما يصمم وينفذ في إطار استراتيجية إنمائية أوسع لتعزيز التنوع الاقتصادي والتغيرات الهيكلية والتطور التكنولوجي، أن يعزز القدرات الإنتاجية للاقتصادات الأفريقية ويحقق وفورات الحجم ويحسن القدرة التنافسية وأن يكون بمثابة منطلق لمشاركة الاقتصادات الأفريقية مشاركة فعالة في الاقتصاد العالمي. ولا تزال تجارة السلع فيما بين الدول

(١) ينبغي قراءة هذا الاستعراض العام مقترناً بالنص الكامل للتقرير (UNCTAD/ALDC/AFRICA/2009) (بالانكليزية).

الأفريقية ضئيلة مقارنة بالتجارة في مناطق أخرى داخل هذا الإقليم، إذ تمثل ٨,٧ في المائة من إجمالي صادراته ٩,٦ في المائة من إجمالي وارداته على التوالي. ولقد سجل معدل التبادل التجاري فيما بين البلدان الأفريقية زيادة كبيرة على مر السنين. ففي عام ١٩٧٨، شكلت الصادرات داخل أفريقيا ما نسبته ٢,٩ في المائة من إجمالي الصادرات الأفريقية. والعقبات التي تعوق التجارة فيما بين البلدان الأفريقية تشمل بصفة رئيسية تكاليف النقل الباهظة الناجمة عن رداءة البنية التحتية. وضالة حصة الاستثمار الأجنبي المباشر فيما بين البلدان الأفريقية، وهي تقدر بما نسبته ١٣ في المائة من إجمالي الاستثمارات الأجنبية المتدفقة إلى أفريقيا، تعزى إلى انخفاض مستوى الدخل، والافتقار إلى هياكل أساسية ملائمة للنقل والاتصالات، وقلة العمالة المؤهلة، وضعف الصلات الاقتصادية والاتصالات فيما بين الجهات المستثمرة داخل المنطقة. وتعتبر المسائل المتصلة بتجارة الخدمات وتنقل العمالة والمهجرة فيما بين البلدان الأفريقية مسائل ناشئة تتطلب اهتمام مقررسي السياسات. وتشكل الخدمات مصدراً هاماً لإيرادات التصدير في عدد كبير من البلدان الأفريقية وهي عامل من العوامل التي تحد قدرتها التنافسية. بيد أن تنمية قطاع الخدمات قد يتطلب موارد مالية وبشرية وتكنولوجية غير متوافرة محلياً. ويجب على مقررسي السياسات الأفريقيين أن ينتهجوا نهجاً إقليمياً لدى وضع سياسات جديدة لتطوير الخدمات. ويشكل تقييد تنقل العمالة عبر الحدود الوطنية عائقاً رئيسياً أمام التكامل الإقليمي في أفريقيا. ولتحقيق تقدم ملموس، يلزم توافر إرادة سياسية أقوى للتغلب على العوامل التي تعوق هذا النوع من التكامل. كما أن المضي قدماً في تطبيق جدول الأعمال الراهن قد يتطلب أيضاً تعديل ومواءمة القوانين الوطنية وقوانين الاستثمار (بما يشمل قوانين التعدين)، ولا سيما أحكامها المتصلة بحرية تنقل العمالة.

## أولاً - الخبرة في مجال تحقيق التكامل الإقليمي في أفريقيا: التحديات والفرص

- ١- اعتبرت البلدان الأفريقية، في العقود الأخيرة، التكامل الإقليمي أداة أساسية لتحقيق التقدم الاقتصادي، مما دفع بلدان القارة إلى اتخاذ مبادرات مختلفة لتحقيق التكامل الإقليمي. فمعاهدة أبوجا (المبرمة في عام ١٩٩١) التي أنشئ بموجبها الاتحاد الاقتصادي الأفريقي قد ألزمت القارة بانتهاج نهج التكامل الاقتصادي.
- ٢- وبدأت مبادرات التعاون الاقتصادي الإقليمي المتنوعة، رغم تفاوت سرعة تنفيذ أحكام المعاهدات المتصلة بها، تحرز بعض التقدم حتى وإن كان بطيئاً. وتتصل بعض التحديات الرئيسية المواجهة بعدم توفر الإرادة السياسية لدى بعض الحكومات لتطبيق الإصلاحات الضرورية في بلدانها، بما يشمل إدخال التعديلات اللازمة على قوانينها ولوائحها وعمل مؤسساتها. وتوجد تحديات تتعلق أيضاً بالاستعداد الاقتصادي، نظراً إلى أن البلدان الأعضاء في الاتحادات الاقتصادية ليست دائماً متقاربة اقتصادياً بقدر ما هي متقاربة جغرافياً. ويجب أيضاً ترويج فكرة "الترعة الإقليمية" داخل البلدان، وهو أمر أيسر بالنسبة إلى بعض البلدان مقارنة ببلدان أخرى.
- ٣- واعتراضاً بتحديات العولمة، ما انفك الزعماء الأفريقيون يعربون عن رغبتهم في توطيد التكامل الإقليمي، بطرق منها إنشاء سوق مشتركة للسلع والخدمات ورأس المال والعمالة، وتنسيق القواعد. ولقد حدثت تطورات إيجابية في هذا الاتجاه. وتُتخذ، في الوقت نفسه، مبادرات تعاون فعلية عديدة لتيسير التجارة بوضع خطط للتعاون الإقليمي ودون الإقليمي في مجال خدمات البنية التحتية الرئيسية، كالنقل والسياحة والطاقة والاتصالات، بالإضافة إلى مبادرات لتحسين تيسير الاستثمار وتنقل الأشخاص داخل الاتحاد.

٤- ويمكن للتكامل الإقليمي، عندما يصمم وينفذ في إطار استراتيجية إنمائية أوسع لتعزيز التنوع الاقتصادي والتغيرات الهيكلية والتطور التكنولوجي، أن يعزز القدرات الإنتاجية للاقتصادات الأفريقية ويحقق وفورات الحجم ويحسن القدرة التنافسية كما أنه قد يشكل منطلقاً لمشاركة الاقتصادات الأفريقية في الاقتصاد العالمي مشاركة فعلية.

٥- ولقد كانت البلدان الأفريقية أيضاً طرفاً في عدد من الشراكات الخارجية التي حاولت القارة التعامل معها جماعياً. ومن بين هذه الشراكات الخارجية: (أ) الشراكات المتعددة الأطراف في إطار منظمة التجارة العالمية؛ (ب) الشراكة بين مجموعة دول أفريقيا والبحر الكاريبي والمحيط الهادئ والاتحاد الأوروبي، وهي شراكة أقيمت عن طريق إبرام اتفاقات شراكة اقتصادية؛ (ج) عدد متزايد من المبادرات الثنائية المتخذة دعماً للتنمية الأفريقية، كقانون النمو والفرص المتاحة في أفريقيا (الولايات المتحدة)، ومؤتمر طوكيو الدولي المعني بالتنمية في أفريقيا (اليابان)؛ ومبادرات من البرازيل وتركيا والصين والهند. وما برحت البلدان الأفريقية تحاول إدخال تلك المبادرات في سياق القارة ضمن الاتحاد الأفريقي من أجل تحقيق قدر أكبر من التآزر وضمان التوصل إلى نتائج تعود بالمنفعة على جميع البلدان الشريكة.

### ثانياً - توسيع نطاق تجارة السلع فيما بين البلدان الأفريقية لتحقيق النمو في أفريقيا

٦- على الرغم من التاريخ المديد للتكامل الإقليمي في القارة، لا يزال مستوى التبادل التجاري فيما بين البلدان الأفريقية ضئيلاً مقارنة بمستواه فيما بين بلدان مناطق أخرى سواء كانت متقدمة أو نامية. وفي الفترة ٢٠٠٤ - ٢٠٠٦، كانت الصادرات داخل أفريقيا تمثل ما نسبته ٨,٧ في المائة من إجمالي صادرات المنطقة، بينما شكلت الواردات داخل أفريقيا ما نسبته ٩,٦ في المائة من إجمالي الواردات. وكانت هذه النسبة أعلى بكثير في بلدان أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى (حوالي ١٢ في المائة) منها في بلدان شمال أفريقيا (حوالي ٣ في المائة). ولكن حتى حجم التبادل التجاري الإقليمي ضمن منطقة أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى يبقى أقل بكثير من حجم التبادل التجاري الإقليمي المسجل في مناطق أخرى.

٧- وعلى الرغم من أن حجم التبادل التجاري الإقليمي فيما بين البلدان الأفريقية لا يزال ضئيلاً نسبياً، فقد سجل زيادة كبيرة على مر السنين وإن كان قد انطلق من مستوى متدنٍ جداً. ولقد مر هذا الحجم بعدة مراحل مختلفة. فكان مستقراً في البداية وحتى أوائل السبعينات من القرن الماضي قبل أن يسجل تقلصاً شديداً في ذاك العقد ليصل إلى أدنى مستوياته في عام ١٩٧٨، حيث بلغ حجم الصادرات داخل أفريقيا ما نسبته ٢,٩ في المائة فقط من إجمالي الصادرات الأفريقية ثم ازداد ببطء حتى منتصف الثمانينات ليسجل زيادة كبيرة في النصف الثاني من الثمانينات والنصف الأول من التسعينات. وإذا قورنت الزيادة المسجلة في مستويات السنوات الثلاث الأولى من الستينات ومستويات الفترة ٢٠٠٤ - ٢٠٠٦، يلاحظ عموماً أن الزيادة المسجلة في أفريقيا تتجاوز تلك التي سجلت في جميع المناطق الأخرى، باستثناء منطقة آسيا النامية. وفي أفريقيا نفسها، كانت حصة شمال أفريقيا من التجارة الإقليمية أقل دائماً من حصة بلدان أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى. وسجلت بلدان أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، بالمقابل، نمواً هائلاً في حجم صادراتها الإقليمية.

٨- وعلى الرغم من أن حجم التبادل التجاري الإجمالي فيما بين البلدان الأفريقية ضئيل مقارنة بمناطق أخرى، فإن التجارة داخل أفريقيا تتسم بالأهمية بالنسبة إلى بلدان إفريقية عديدة إن أخذت كل منها على حدة. وهناك

بلدان يتسمان بأهمية خاصة في مجال التبادل التجاري فيما بين البلدان الأفريقية. فالسلع التي تصدرها جنوب أفريقيا وحدها إلى بلدان المنطقة تشكل حوالي ربع الصادرات الإجمالية بينما تصل السلع التي تصدرها نيجيريا إلى نصف تلك النسبة تقريباً. وتوجد في المنطقة أيضاً بلدان عديدة تعتمد على التبادل التجاري فيما بين البلدان الأفريقية اعتماداً أكبر بكثير. فهناك خمسة بلدان إفريقية تُصدّر أكثر من نصف صادراتها الإجمالية إلى بلدان إفريقية؛ بينما يصدر ١٤ بلداً آخر أكثر من ربع صادراته إلى بلدان إفريقية.

٩- ويدل تحليل أسباب ضالة التبادل التجاري فيما بين البلدان الأفريقية، مقارنة بالإمكانات المتوافرة - على تأثير تكاليف النقل الباهظة بسبب رداءة الهياكل الأساسية المادية وغير المادية. ويشير مصطلح "الهياكل الأساسية المادية" إلى الهياكل الأساسية المادية التي كثيراً ما يُفتقر إليها أو تكون رديئة في العديد من البلدان الأفريقية. أما مصطلح "الهياكل الأساسية غير المادية" فيشير إلى مسائل كالبينة السياسية والتنظيمية، وشفافية التجارة وإدارة الأعمال التجارية وإمكانية التنبؤ بهما ونوعية بيئة الأعمال التجارية بصفة أعم. وينطبق ذلك، بخاصة، على البلدان غير الساحلية المقيدة برداءة هياكلها الأساسية بل وبرداءة الهياكل الأساسية في البلدان المجاورة. وتعوق الإجراءات الحدودية المتعددة المفتقرة إلى الكفاءة، وكذلك عدم الاستقرار السياسي وعدم إمكانية التنبؤ بالسياسات التجارية وما يكتنف ذلك من عدم يقين، التبادل التجاري فيما بين البلدان الأفريقية بزيادة تكاليف التجارة، وذلك على الرغم من التقدم الكبير المحقق في هذه المجالات في الماضي القريب.

١٠- ويتمحور التبادل التجاري في كل منطقة دون إقليمية حول بضعة بلدان ذات نفوذ. وهذا يدل على وجود "أقطاب تجارية" يمكن أن تصبح أقطاباً إغاثية إن اعتمدت الحكومات الأفريقية تدابير سياسية تكميلية فيما يتعلق بتطوير الهياكل الأساسية وتنمية القدرات الإنتاجية. ففي منطقة الاتحاد الاقتصادي لدول غرب أفريقيا، على سبيل المثال، بلغ متوسط القيمة السنوية للسلع المصدرة داخل هذه المجموعة من البلدان، في الفترة بين عامي ٢٠٠٤ و٢٠٠٦ ما يعادل ٥,٤ من مليارات الدولارات، أي حوالي ٩,٤ في المائة من إجمالي صادرات الاتحاد الاقتصادي لدول غرب أفريقيا. والجهتان المصدرتان الرئيسيتان في هذه المجموعة هما كوت ديفوار ونيجيريا اللتان تتجاوز حصتهما سوياً ٧٠ في المائة من إجمالي السلع المصدرة داخل هذه المجموعة.

١١- ويختلف نمط التبادل التجاري فيما بين البلدان الأفريقية عن نمط التبادل التجاري بين البلدان الأفريقية وباقي بلدان العالم. فبينما تشكل السلع المصنعة أغلبية السلع المصدرة داخل أفريقيا، فإن الصادرات من أفريقيا إلى باقي بلدان العالم تتألف من سلع أولية بصفة رئيسية. وبينما تتركز صادرات أفريقيا إلى باقي بلدان العالم على عدد قليل من المنتجات، فإن التبادل التجاري فيما بين البلدان الأفريقية هو أكثر تنوعاً بكثير. ففيما يتصل بالصادرات، يتوزع تكوين السلع المصدرة داخل أفريقيا، بشكل متوازن تقريباً، بين الوقود والسلع الأولية غير الوقود والسلع المصنعة. وتشكل الصادرات من السلع الأولية غير الوقود ٣٠ في المائة من إجمالي الصادرات، يمثل ١١ في المائة منها صادرات من الركازات والمعادن. وبالتالي، لا تشكل صادرات السلع الزراعية سوى ١٩ في المائة من إجمالي الصادرات داخل أفريقيا وذلك على الرغم من أن السلع الزراعية تشكل ٣٠ في المائة تقريباً من إجمالي السلع المنتجة في أفريقيا. وهذا يتناقض مع قطاع الصناعة الذي تشكل منتجاته ٢١ في المائة من إجمالي الإنتاج بينما تشكل صادراته ٤٠ في المائة من مجموع الصادرات. وبالمثل فإن تكوين الواردات من باقي أرجاء العالم هو أكثر تركيزاً مقارنة بالسلع المستوردة في إطار التبادل التجاري فيما بين البلدان الأفريقية.

١٢- وعلى العموم، فإن التبادل التجاري الذي يتسم بدرجة أكبر من التنوع فيما بين الدول الأفريقية مقارنة بصادرات أفريقيا إلى باقي بلدان العالم يدل على أن توسيع نطاق التبادل التجاري فيما بين البلدان الأفريقية قد يعود بفوائد جمة على البلدان الأفريقية من حيث تنوع إنتاجها ليشمل منتجات غير تقليدية، وبخاصة منتجات مصنعة.

١٣- وسيتوقف تطور التبادل التجاري فيما بين البلدان الأفريقية في المستقبل القريب على عدد من العمليات التي تجري داخل أفريقيا وخارجها على حد سواء. وتتأثر الاقتصادات الأفريقية، بصفة عامة، بنفس العوامل التي تؤثر في الاقتصاد العالمي، وأبرزها في الوقت الحاضر الأزمة الاقتصادية العالمية. فبتقلص الأسواق العالمية التي تصدر إليها أفريقيا سلعها ستتقلص الإيرادات التي تحققها القارة من صادراتها. وبالتالي، يصبح اتخاذ تدابير لتنمية التبادل التجاري الإقليمي بغية تعويض الخسائر المتكبدة في أسواق الصادرات الأفريقية التقليدية، أمراً يتسم بدرجة أكبر من الإلحاح بالنسبة إلى البلدان الأفريقية. ويتوقع أن يكون لعمليات من قبيل مفاوضات الشراكة الاقتصادية، وجولة الدوحة من المفاوضات التجارية المتعددة الأطراف، وقانون النمو والفرص المتاحة في أفريقيا - بالإضافة إلى الاتفاقات الثنائية والمتعددة الأطراف المبرمة مؤخراً بين أفريقيا ومراكز القوة الاقتصادية مثل الصين والولايات المتحدة - أثر ملحوظ في مستقبل التبادل التجاري فيما بين البلدان الأفريقية.

### ثالثاً - الاستثمار فيما بين البلدان الأفريقية

١٤- لأفريقيا تاريخ مديد في مجال الاستثمارات عبر الحدود ولكن الافتقار إلى بيانات موثوقة قد حال دون إجراء تحليل دقيق. وتشير البيانات القليلة المتوافرة إلى أن الاستثمار فيما بين البلدان الأفريقية يشكل ١٣ في المائة من إجمالي الاستثمار الأجنبي المباشر الوارد، وهي نسبة تقل بمقدار النصف عن الرقم المسجل في منطقة رابطة أمم جنوب شرق آسيا، حيث يُقدَّر الاستثمار الأجنبي المباشر فيما بين بلدان المنطقة بما يعادل ٣٠ في المائة من إجمالي الاستثمار الأجنبي المباشر.

١٥- والعوامل الأساسية التي تفسر انخفاض مستوى الاستثمار الأجنبي المباشر فيما بين البلدان الأفريقية تشمل الافتقار إلى الهياكل الأساسية اللازمة في قطاعي النقل والاتصالات، والافتقار إلى العمالة الماهرة، كما تشمل ضعف الصلات الاقتصادية والاتصالات فيما بين الجهات المستثمرة في المنطقة. كما أن المستوى المتدني للاستثمار المحلي هو أحد الأسباب التي تجعل الاستثمار داخل أفريقيا محدوداً. وبالفعل، خلص تقرير عام ٢٠٠٩ بشأن التنمية الاقتصادية في أفريقيا إلى أن الاستثمار المحلي الخاص يجتذب الاستثمار الأجنبي.

١٦- وتشمل العوامل التي تدفع المستثمرين الأفريقيين إلى الاستثمار في بلدان إفريقية أخرى ما يلي (أ) الحاجة إلى تجنب الاعتماد المفرط على الأسواق المحلية؛ (ب) ارتفاع تكاليف الإنتاج في اقتصاد بلد المنشأ (هذا هو سبب من الأسباب التي دفعت موريشيوس إلى نقل عملياتها الصناعية إلى مدغشقر)؛ (ج) الضغط الناجم عن المنافسة المحلية والعالمية؛ (د) الفرص المتاحة في البلدان المستضيفة، كخصخصة الشركات التي تمتلكها الدولة. ويُسهّل القرب الجغرافي والتوافق الثقافي ووجود خطط للتكامل الإقليمي الاستثمارات الأفريقية في أفريقيا. وللمستثمرين الأفريقيين ميزة من حيث المعلومات التي تتوفر لديهم مقارنة بالمستثمرين غير الأفريقيين الذين يعوقهم النقص الشديد في المعلومات عن أفريقيا.

١٧- وتأتي المبالغ المستثمرة فيما بين البلدان الأفريقية من ثلاثة أقطاب رئيسية. ففي الآونة الأخيرة، قام قطب أفريقيا الغربية، الذي تهيمن عليه نيجيريا، بتطوير عمليات اندماج وشراء في القطاع المصرفي الأفريقي، وهو يؤدي دوراً نشطاً للغاية في تلك العمليات. ويتألف القطب الشمالي من مصر والجمهورية العربية الليبية والمغرب. كما بدأت استثمارات بلدان شمال أفريقيا في أفريقيا تزداد أهمية في مجالات مثل العمليات المصرفية والنقل والاتصالات. وينشط محور الجنوب الأفريقي، الذي تهيمن عليه جنوب أفريقيا منذ نهاية نظام الفصل العنصري، في مجالات كالعمليات المصرفية والتعدين. وتذكر موريشيوس بين الجهات المستثمرة الأفريقية الهامة الأخرى، إذ تبلغ حصتها ١٥ في المائة و ٢٣ في المائة من إجمالي الاستثمارات الأجنبية المباشرة المتدفقة خلال الفترة بين عامي ٢٠٠٤ - ٢٠٠٦ إلى مدغشقر وإلى موزامبيق، على التوالي. وبلغت الاستثمارات الكينية في أوغندا ١٠ في المائة من مجموع تدفقات الاستثمار المباشر الأجنبي إلى أوغندا خلال السنوات المالية ٢٠٠٠ - ٢٠٠٢، بينما بلغت الاستثمارات المصرية في الجزائر ١٩ في المائة من الاستثمارات الواردة إلى الجزائر خلال الفترة ١٩٩٩ - ٢٠٠١.

١٨- وقد أصبح الاستثمار فيما بين البلدان الأفريقية مصدراً هاماً جداً من مصادر الاستثمار بالنسبة إلى بضعة بلدان أفريقية. وينطبق ذلك بصفة خاصة على الجنوب الأفريقي نظراً إلى هيمنة جنوب أفريقيا كمصدر رئيسي للاستثمار الأجنبي فيما بين البلدان الأفريقية. ومن هذا المنطلق، تستفيد بلدان مثل بوتسوانا ومدغشقر وملاوي وموزامبيق من وجودها على مقربة من جنوب أفريقيا. ولكن استثمارات جنوب أفريقيا لا تقتصر على الجنوب الأفريقي.

١٩- ويفضّل في الاستثمارات فيما بين البلدان الأفريقية الاستثمار في بعض القطاعات كقطاع الخدمات الذي تبلغ حصته ٣٦ في المائة من الصفقات المعقودة في أفريقيا، يليه قطاع الصناعة التحويلية (٣٠ في المائة) والقطاع الأولي (٢٦ في المائة). وتشكل الاستثمارات فيما بين البلدان الأفريقية ما نسبته ١٩ في المائة فقط من إجمالي الصفقات المعقودة في قطاع الزراعة. ويُفضّل في الاستثمارات فيما بين البلدان الأفريقية الاستثمار في المشاريع الأصغر في قطاعي الخدمات والصناعة التحويلية نظراً إلى أن حجم الجهات المستثمرة والجهات المستفيدة صغير نسبياً. وبالمقابل، فإن الاستثمارات الواردة من خارج أفريقيا تبلغ أعلى مستوى لها في القطاع الأولي حيث تبلغ حصتها ما نسبته ٧٤ في المائة من إجمالي الصفقات المعقودة في الفترة بين عامي ١٩٨٧ - ٢٠٠٨. والمبالغ المستثمرة في هذا القطاع تكون عادة مبالغ كبيرة وهي، في قطاع التعدين، تعتمد على كثافة رأس المال اعتماداً كبيراً وتستخدم تكنولوجيات متطورة. ولا تكون هذه الأنواع من الاستثمار في متناول أغلبية الجهات المستثمرة الأفريقية. ففي قطاع التعدين، الذي يتلقى أكبر قدر من الاستثمار الأجنبي المباشر، يكون الاستثمار الأجنبي المباشر فيما بين بلدان المنطقة مقصوراً، في الواقع، على شركات التعدين عبر الوطنية التابعة لجنوب أفريقيا.

٢٠- وبالنظر إلى الحاجة العامة إلى مزيد من الاستثمارات في أفريقيا، يذهب تقرير التنمية الاقتصادية في أفريقيا إلى أنه ينبغي أن يكون للاستثمار فيما بين البلدان الأفريقية دور أكبر. وتبرز الأمثلة المستمدة من غرب أفريقيا وجنوب أفريقيا الإمكانيات المتوافرة لزيادة الاستثمارات فيما بين البلدان الأفريقية. ويبدو أن وجود قطاع مالي قوي وسليم هو شرط أساسي لزيادة تدفقات الاستثمارات ضمن أفريقيا.

## رابعاً - المسائل الناشئة في مجال التكامل التجاري الإقليمي في أفريقيا: الخدمات، وتنقل العمالة، والهجرة

٢١- تمثل الخدمات، أو تتوافر فيها الإمكانات اللازمة لكي تصبح، مصادر هامة لإيرادات التصدير بالنسبة إلى عدد كبير من الاقتصادات الأفريقية. وتوفر خدمات السياحة والبناء والموانئ والخدمات اللوجيستية المتصلة بالنقل البري والنقل بالسكك الحديدية إمكانات تصديرية هامة بالنسبة إلى بلدان عديدة. وبما أن الخدمات المهنية وخدمات النقل والاتصالات السلكية واللاسلكية والخدمات المصرفية وخدمات التأمين - أي ما يسمى "خدمات المنتجين" - هي خدمات تستخدم في أنشطة اقتصادية أخرى، فهي تيسر التجارة والإنتاج في قطاعات اقتصادية أخرى أو تعوقهما، وهذا يتوقف على مدى كفاءة إتاحتها للجهات المستخدمة. ولهذا السبب يذهب التقرير إلى أن إنتاج الخدمات والاتجار بها بكفاءة أمر ينبغي إيلاؤه نفس الأهمية التي تولي لإنتاج السلع والاتجار بها. ومعظم البلدان الأفريقية غير قادرة حالياً على أن توفر محلياً خدمات المنتجين بالكمية أو بالجودة التي تتطلبها الجهات المحلية المنتجة والمصدرة، مما يقوض القدرة التنافسية.

٢٢- ولكن تنمية صناعة الخدمات قد تتطلب موارد مالية وبشرية وتكنولوجية غير متوفرة لمعظم البلدان الأفريقية. وقد يعود ذلك إلى صغر حجم الأسواق وإلى التقييد الشديد الذي تخضع له الموارد المالية والبشرية. كما أن الأوضاع الاحتكارية التي كانت سائدة في الماضي قد أسهمت في حماية المتعهدين الحاليين من المنافسة. ومما يتفق مع هذه الملاحظة أن ثمة اعتقاداً متزايداً مؤداه أن التكامل الإقليمي يمكن أن يشكل عنصراً حاسماً ينبغي أخذه في الاعتبار لدى قيام مقرري السياسات بوضع سياسات جديدة لتنمية الخدمات.

٢٣- والاتجار بالخدمات على الصعيد الإقليمي يتيح، بالإضافة إلى ذلك، بيئة مؤاتية للشركات الوطنية بتسريع وتيرة التعلم، وبناء القدرات التوريدية وتعزيز القدرة التنافسية على الصعيد الدولي. كما أن الاتجار بالخدمات على الصعيد الإقليمي يؤدي دوراً محفزاً أيضاً عن طريق خلق فرص العمل وزيادة تطوير الصناعات والشركات الإقليمية المتنامية في مجال الخدمات. وقد يدعم التكامل الإقليمي تنمية الهياكل الأساسية الإقليمية في قطاعات رئيسية كالنقل والاتصالات والطاقة، وذلك من خلال إتاحة تحقيق وفورات الحجم في إنتاج الخدمات.

٢٤- ولا بدّ، في عالم يزداد تكاملاً، من أن تستمر حركة الهجرة الدولية بل ويحتمل أن تتوسع. وينطبق ذلك بصفة خاصة على أفريقيا التي يعتبر فيها تنقل السكان أمراً شائعاً، ولا سيما فيما بين البلدان المتاخمة والبلدان الواقعة في نفس المناطق الفرعية من القارة. واعترافاً بأهمية حرية تنقل الأشخاص، حثت معاهدة أبوجا، التي أبرمت في شهر حزيران/يونيه ١٩٩١ والتي أنشئ بموجبها الاتحاد الاقتصادي الأفريقي، الدول الأعضاء على أن تعتمد سياسات عمالة تسمح بتنقل الأشخاص بحرية داخل الاتحاد.

٢٥- وعلى الرغم من إدراج مسألة حرية تنقل العمال في بروتوكول وأهداف عدة جماعات اقتصادية إقليمية إفريقية، لا تزال توجد عقبات عملية كثيرة تعوق إعمالها بفعالية. ونتيجة ذلك، تبقى أسواق العمالة مشتتة وتشكل حاجزاً يعوق حرية تنقل العمالة فيما بين البلدان. ولقد اتخذت المنظمات الإقليمية الأفريقية، عموماً، خطوات لتيسير الإقامة لفترات قصيرة في البلدان الأعضاء، ولكن إنشاء اتحادات اقتصادية كبيرة يُمكن فيها للمواطنين التنقل والعمل بحرية يبقى، هدفاً يحقق في أجل أطول.

٢٦- ولم تتمكن الجماعات الاقتصادية الإقليمية، لأسباب شتى، اقتصادية وسياسية واجتماعية-ثقافية، من تنفيذ الأحكام أو البروتوكولات التي تنص على حرية تنقل الأشخاص. بيد أن الوقائع تشير إلى ضرورة توافر قدر أكبر من حرية التنقل وتتطلب بالتالي مواءمة القوانين واللوائح المتصلة بتنقل العمالة، وذلك بغية إدارة حركة الهجرة والاستفادة، إلى أقصى حد ممكن، مما يترتب عليها من آثار إيجابية. وسيشجع ذلك على وضع جدول أعمال إيجابي حقاً لأجل الهجرة/ تنقل العمالة فيما بين البلدان الأفريقية، وهو ما تحتاج إليه القارة للحد من الآثار السلبية المترتبة على هجرة الأدمغة من بلدان الجنوب إلى بلدان الشمال.

### خامساً - تعزيز التكامل الإقليمي في أفريقيا: بعض التوصيات السياسية

٢٧- لا تزال الإمكانيات المتوافرة لزيادة التبادل التجاري فيما بين البلدان الأفريقية غير مستغلة. لذا ينبغي للحكومات الأفريقية أن تعمل على تعميق التكامل الاقتصادي الإقليمي على نحو يساعد ولا يعوق مشاركة أفريقيا في الاقتصاد العالمي. ويجب أن يشكل التكامل الإقليمي أساساً متيناً يعتمد عليه لإدماج أفريقيا في الاقتصاد العالمي إدماجاً فعلياً. ومن الأمور المشجعة ملاحظة أن اتفاقات الشراكة الاقتصادية المتفاوض عليها حالياً في جميع أرجاء أفريقيا بين الاتحاد الأوروبي ومجموعة دول أفريقيا والبحر الكاريبي والمحيط الهادئ ترمي إلى تحقيق نفس الهدف على ما يبدو.

٢٨- ويجب على الحكومات الأفريقية أن تتناول عدة تدابير محلية تعوق تنمية التجارة الإقليمية. وينبغي للبلدان أن تجري استعراضاً دقيقاً لقطاعها التجاري وتحدد مواطن الضعف فيه وتعتمد استراتيجية تفيد في اتخاذ التدابير الصالحة لتيسير التجارة. فهناك، على سبيل المثال، حالات يمكن فيها تعجيل التبادلات التجارية بتبسيط الإجراءات الإدارية وإتاحة بعض الاستثمارات الأساسية في التكنولوجيات التي تيسر التجارة. ويمكن، بالإضافة إلى ذلك، خفض تكاليف النقل بصورة ملموسة من خلال فتح قطاع النقل أمام المنافسة.

٢٩- وأهمية الهياكل الأساسية في تحقيق التكامل الاقتصادي لأفريقيا هي أمر معترف به تماماً. ولقد تم استحداث بعض طرائق التمويل لمعالجة تقييدات الهياكل الأساسية. وينبغي لأفريقيا أن تستغل إلى أقصى حد ممكن الفرص المتاحة لتمويل الهياكل الأساسية، كتلك التي يوفرها الاتحاد المعني بالهياكل الأساسية من أجل أفريقيا الذي أنشئ في عام ٢٠٠٥ دعماً لزيادة الاستثمارات الرامية إلى تطوير الهياكل الأساسية في أفريقيا. وينبغي تشجيع إقامة الشراكات بين القطاعين العام والخاص.

٣٠- ويجب أن تؤدي الجهود التي تبذلها الحكومات الأفريقية إلى تعزيز الاستثمار في المشاريع الإقليمية المستديمة التي يمكن أن تستغل وفورات الحجم. وبالنظر إلى فجوة الهياكل الأساسية الأفريقية وما يترتب عليها من أثر سلبي في تحقيق التكامل الإقليمي، تُعتبر المشاريع المتصلة بالهياكل الأساسية الإقليمية من أفضل المشاريع التي يمكن اقتراحها في إطار المشاريع الإقليمية للاستثمار الأجنبي المباشر. وبالنظر أيضاً إلى أهمية الزراعة في معظم الاقتصادات الأفريقية، ينبغي أن يشكل الاستثمار في القطاع الزراعي على مستويي الإنتاج والتجهيز جزءاً من الاستراتيجية الإنمائية على الصعيد الإقليمي.

٣١- ولقد عززت البلدان الأفريقية التكامل الاقتصادي الإقليمي بإدراج قطاع الخدمات في برامج التكامل الإقليمي، وذلك من خلال إدراج أحكام ذات صلة، كحرية حركة رأس المال واليد العاملة، والحق في التوطن وفي



المعاملة الوطنية. ولتحقيق تكامل أكثر شمولاً ينبغي أن تُنشئ الجماعات الاقتصادية الإقليمية آلية للتشاور مع رابطات متعهدي تجارة الخدمات بغية ضمان مشاركتها في عملية التكامل الإقليمي وزيادة تدفقات الاستثمار الأجنبي فيما بين البلدان الأفريقية المباشر وتعزيز تنمية القطاع الخاص، لا سيما في مجال النقل.

٣٢- وقد تشكل ترتيبات التكامل الإقليمي طريقة لبناء وتعزيز قدرات الصناعات على التنافس. كما أن التعاون الإقليمي فيما بين الدول المتاخمة يتيح فرصاً أيضاً لتحديث وتوسيع شبكات الهياكل الأساسية الحيوية، كالطرق والموانئ والسكك الحديدية ومرافق الاتصالات في جملة أمور أخرى. ولقد مكّن التكامل الإقليمي البلدان غير الساحلية من أن تصبح بلداناً للمرور العابر نتيجة زيادة تدفقات التجارة داخل الإقليم. وينبغي للجماعات الاقتصادية الإقليمية أن تعجل الجهود التي تبذلها لمواءمة وتحسين اتفاقات المرور العابر/النقل في كل منطقة دون إقليمية. كما ينبغي لها أن تعتمد على أدوات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات اعتماداً أكبر لتخفيض تكاليف الصفقات التجارية.

٣٣- وثمة حاجة، في جملة أمور، إلى وضع سياسة مشتركة للهجرة فيما بين البلدان الأفريقية. وقد يشتمل ذلك على تنسيق سياسات هجرة العمالة ووضع نُهج إقليمية لمعالجة المسائل المتصلة بهجرة العمالة. وتعتبر عمليات التشاور الإقليمي - التي تؤدي دور المحفل الذي يتم فيه تبادل الآراء حول المسائل المتصلة بالهجرة وبوضع سياسة إقليمية مشتركة بشأن الهجرة - خطوة في الاتجاه السليم ينبغي تدعيمها وتعزيزها.

٣٤- ويجب، بالإضافة إلى ذلك، أن تدرج الحكومات مسألة هجرة العمالة في السياسة الوطنية المتعلقة بالعمالة وأسواق العمل والتنمية وأن تُدخِل هذه المسألة في صلب تلك السياسة. وذلك يعني وضع سياسات بشأن الهجرة تكون واضحة وشفافة وذات صلة بالإستراتيجيات الإنمائية (مثل الأهداف الإنمائية للألفية وورقات إستراتيجية الحد من الفقر).

٣٥- ويجب تعزيز التعاون والشرابة على الصعيدين الإقليمي والأقاليمي (بما في ذلك التعاون والشرابة فيما بين بلدان الجنوب، وبين الجنوب والشمال) بغية إحراز تقدم فيما يتعلق بجمع البيانات المتصلة بعرض اليد العاملة والطلب عليها في بلدان المنشأ وبلدان المقصد وتحليل تلك البيانات بصورة منهجية، ومن شأن هذا أن يرسى أساساً متيناً للتعاون على تبادل المهارات فيما بين البلدان الأفريقية تبادلاً أجدى.