

Distr.: Limited  
23 September 2008  
Arabic  
Original: English

## الجمعية العامة



## الدورة الثالثة والستون

البند ٥٢ (ب) من جدول الأعمال

مجموعات البلدان التي تواجه أوضاعا خاصة: إجراءات محددة تتصل بالحاجات والمشاكل التي تنفرد بها البلدان غير الساحلية: نتائج المؤتمر الوزاري الدولي للبلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإئتمانية الدولية المعني بالتعاون في مجال النقل العابر

## مشروع قرار مقدم من رئيس الجمعية العامة

الوثيقة الختامية لاستعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماتي: تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية ضمن إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر من أجل البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية

إن الجمعية العامة،

إذ تشير إلى قرارها ٦٢/٢٠٤ المؤرخ ١٩ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٧، ولا سيما

الفقرة ١١،

تعتمد الوثيقة الختامية التالية:

إعلان الاجتماع الرفيع المستوى للدورة الثالثة والستين للجمعية العامة بشأن

استعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماتي

نحن الوزراء ورؤساء الوفود المشاركين في الاجتماع الرفيع المستوى للجمعية العامة

بشأن استعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماتي: تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية

\* أعيد إصدارها لأسباب فنية.



غير الساحلية ضمن إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر من أجل البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية<sup>(١)</sup>، الذي عُقد في نيويورك يومي ٢ و ٣ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٨:

**إذ نشير إلى إعلان الأمم المتحدة بشأن الألفية<sup>(٢)</sup>**، الذي أقر فيه رؤساء الدول والحكومات بالاحتياجات والمشاكل التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية، وحثوا المانحين الثنائيين ومتعددي الأطراف على زيادة المساعدة المالية والتقنية المقدمة إلى هذه الفئة من البلدان لتلبية احتياجاتها الإنمائية الخاصة ولمساعدتها على التغلب على العوائق الجغرافية من خلال تحسين نظمها للنقل العابر، وصمموا على تهيئة بيئة، على الصعيدين الوطني والعالمي على حد سواء، تفضي إلى التنمية والقضاء على الفقر،

**وإذ نؤكد من جديد التزامنا بالتصدي على وجه السرعة للاحتياجات الإنمائية الخاصة والتحديات التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية عن طريق تنفيذ برنامج عمل ألمّتي بشكل كامل وفعال وفي الوقت المناسب، على النحو المطلوب في الوثيقة الختامية لمؤتمر القمة العالمي لعام ٢٠٠٥<sup>(٣)</sup>،**

**وإذ نؤكد من جديد أيضا أن برنامج عمل ألمّتي يشكل إطار عمل أساسيا لشراكات حقيقية بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وشركائها في التنمية على الصعيد الوطني والثنائي ودون الإقليمي والإقليمي والعالمي،**

**وإذ نسلم بأن المسؤولية الرئيسية لإقامة أنظمة نقل فعّالة تقع على عاتق البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، التي يجب أن تسعى لتهيئة الظروف التي يمكن من خلالها توليد الموارد واجتذابها وتعبئتها بصورة فعّالة من أجل التصدي للتحديات الإنمائية، إلا أنه يتعين منح جهودها دعما دوليا مستمرا من جانب الشركاء في التنمية والمنظمات الدولية والإقليمية بروح من المسؤولية المشتركة؛ بما في ذلك الدور الذي يؤديه التعاون فيما بين بلدان الجنوب والتعاون الثلاثي، وأن تؤخذ أيضا في الحسبان اتفاقات التكامل الإقليمي،**

(١) تقرير المؤتمر الوزاري الدولي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية الدولية بشأن التعاون في مجال النقل العابر، ألمّتي، كازاخستان، ٢٨ و ٢٩ آب/أغسطس ٢٠٠٣ (A/CONF.202/3)، المرفق الثاني.

(٢) انظر القرار ٢/٥٥.

(٣) انظر القرار ١/٦٠.

وإذ نسلّم أيضا بأن القطاع الخاص هو طرف معني له وزنه، ينبغي أن تزيد مساهمته في تطوير الهياكل الأساسية والقدرة الإنتاجية، بما في ذلك من خلال الشراكات بين القطاعين العام والخاص،

وإذ نسلّم كذلك بأن التعاون بين بلدان المرور العابر النامية والبلدان غير الساحلية النامية يؤدي إلى تحسين نظم النقل العابر. ويتعين تعزيز هذا التعاون بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية على أساس المصلحة المتبادلة للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية،

وإذ نؤكد من جديد حق البلدان غير الساحلية في أن يكون لها منفذ إلى البحر ومنه، وحرية النقل العابر عبر أراضي بلدان المرور العابر بجميع وسائل النقل، وفقا لقواعد القانون الدولي السارية،

وإذ نؤكد من جديد أيضا أن لبلدان المرور العابر، لدى ممارستها لسيادتها الكاملة على أراضيها، الحق في اتخاذ جميع التدابير اللازمة لكفالة ألا يكون من شأن الحقوق والتسهيلات المقدمة إلى البلدان غير الساحلية التعدي بأي حال من الأحوال على مصالحها المشروعة،

وإذ نعرب عن دعمنا للبلدان النامية غير الساحلية الخارجة من النزاعات، بهدف تمكينها، حسب الاقتضاء، من إعادة تأهيل وإعادة بناء الهياكل الأساسية السياسية والاجتماعية والاقتصادية ومساعدتها في تحقيق أولوياتها الإنمائية، وفقا للأهداف والغايات الواردة في برنامج عمل ألماتي<sup>(٢)</sup>، فضلا عن الأهداف الإنمائية للألفية،

وإذ نحيط علما بالوثقتين الختاميتين للاجتماع المواضيعي بشأن تنمية الهياكل الأساسية للنقل العابر، المعقود في واغادوغو في الفترة من ١٨ إلى ٢٠ حزيران/يونيه ٢٠٠٧<sup>(٤)</sup>، والاجتماع المواضيعي بشأن التجارة الدولية وتيسير التجارة، المعقود في أولانباتار يومي ٣٠ و ٣١ آب/أغسطس ٢٠٠٧<sup>(٥)</sup>،

وإذ نحيط علما أيضا بالاجتماع الاستعراضي الإقليمي لدول آسيا وأوروبا، الذي عقد في بانكوك في ٢٢ و ٢٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٨، والاجتماع الاستعراضي الإقليمي لدول أفريقيا، الذي عُقد في أديس أبابا في الفترة من ١٨ إلى ٢٠ حزيران/يونيه ٢٠٠٨،

(٤) A/62/256 و Corr.1، المرفقان الأول والثاني.

(٥) انظر A/C.2/62/4، المرفقان الأول والثاني.

والاجتماع الاستعراضى الإقليمي لدول أمريكا اللاتينية، الذي عُقد في بوينس آيرس في ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠٠٨، والوثائق الختامية لكل منها،

١ - **نؤكد من جديد** الالتزام المتعهد به في برنامج عمل ألماتي المتمثل في تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية، مع أخذ التحديات التي تواجه جيرانها من بلدان المرور العابر النامية، في الحسبان، وذلك عن طريق التدابير المحددة في أولويات برنامج عمل ألماتي الخمس؛

### تقييم عام

٢ - **نقرر** بأنه بالرغم من استمرار المشاكل، فقد حققت البلدان النامية غير الساحلية، كمجموعة، قدرا من التقدم في تنميتها الاقتصادية ونموها عموما. فقد سجلت زيادة في معدلات نمو الناتج المحلي الإجمالي والاستثمار الأجنبي المباشر في السنوات الخمس الماضية؛ وازدادت الصادرات، ولا سيما بالنسبة للنفط وسائر الموارد المعدنية؛

٣ - **نعرب عن القلق** من أن النمو الاقتصادي والرفاه الاجتماعي للبلدان النامية غير الساحلية لا يزال ضعيفا جدا أمام الصدمات الخارجية، فضلا عن التحديات المتعددة التي يواجهها المجتمع الدولي؛

٤ - **نقرر** بأن البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية قد سجلت، بدعم من شركائها في التنمية، قدرا من التقدم في تنفيذ الإجراءات المحددة المتفق عليها في برنامج عمل ألماتي، وقد عززت البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في أفريقيا وآسيا وأوروبا وأمريكا اللاتينية جهودها الرامية إلى إصلاح السياسات والحوكمة. وأولت البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإئتمانية والمنظمات الدولية والإقليمية مزيدا من الاهتمام لإقامة نظم فعّالة للمرور العابر؛

٥ - **نسلم** بأنه وإن كانت الصعوبات التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية تتخلل كل جانب من جوانب عملية التنمية والقضاء على الفقر، فإن آثارها السلبية على التجارة الخارجية شديدة على وجه الخصوص. ورغم إحراز بعض التقدم، وإن كان متفاوتا، فإن البلدان النامية غير الساحلية لا تزال مهمشة في التجارة الدولية، مما يمنعها من أن تستغل بالكامل التجارة كأداة لتحقيق أهدافها الإئتمانية؛

٦ - **نشدد** على أن ارتفاع تكلفة نقل السلع عبر الحدود بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية يضع منتجاتها في وضع تنافسي ضعيف ويثبط الاستثمار الأجنبي، وأن البلدان النامية غير الساحلية لا تزال تواجه تحديات في جهودها الرامية إلى إنشاء نظم فعّالة للنقل

العابر، مثل عدم كفاية الهياكل الأساسية للنقل، وعدم كفاية القدرة الاستيعابية في الموانئ والتأخير في الموانئ والتخليص الجمركي، والاعتماد على المرور العابر، والرسوم والعقبات الناجمة عن الإجراءات الجمركية المرهقة وغيرها من القيود التنظيمية، وتختلف قطاع اللوجستيات، وضعف الترتيبات القانونية المؤسسية، فضلا عن المعاملات المصرفية المكلفة. وفي معظم الحالات أيضا، فإن بلدان المرور العابر المجاورة للبلدان النامية غير الساحلية هي ذاتها بلدان نامية، وغالبا ما تكون ذات هيكل اقتصادي مشابه إلى حد كبير وتعاني من قلة الموارد بدرجات مماثلة. ويلزم التصدي لهذه التحديات بسرعة من خلال التعجيل في تنفيذ الإجراءات المحددة في إطار كل أولوية من الأولويات المحددة في برنامج عمل الماتي؛

### المسائل الأساسية المتصلة بسياسات المرور العابر

٧ - نرحب بالجهود التي بذلها العديد من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية لإصلاح سياساتها الإدارية والقانونية والمتعلقة بالاقتصاد الكلي، على أساس نهج متكامل للتجارة والنقل. وقد شملت تدابير الإصلاح تحرير خدمات المرور العابر والنقل، والانضمام إلى الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، وإنشاء ممرات إقليمية للنقل المتعدد الوسائط، ووضع قواعد ومعايير مشتركة وشفافة ومبسطة، من شأنها أن تعزز الحوار بين القطاعين الخاص والعام لمواجهة الاختناقات القائمة في مختلف قطاعات خدمات المرور العابر. ويلزم الاستمرار في بذل الجهود لكفالة أن تنفذ هذه الإصلاحات الإيجابية تنفيذًا فعالًا، وأن تكون استراتيجيات النقل وبرامجه، ولا سيما تلك المنطوية على تنظيم عمليات النقل أو بناء هياكل أساسية جديدة رئيسية، مراعية على نحو تام للجوانب البيئية والاحتياجات الإنمائية لضمان تحقيق التنمية المستدامة على الصعيدين المحلي والعالمي. وينبغي للمجتمع الدولي، بما في ذلك المؤسسات المالية والإنمائية والبلدان المانحة، توفير مزيد من المساعدة للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في هذا الصدد؛

٨ - نسلم بالدور الهام للتعاون والتكامل الإقليميين بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر المجاورة لإيجاد حل فعال ومتكامل لمشاكل التجارة عبر الحدود والنقل العابر. وفي هذا السياق، نرحب بصفة خاصة بالمبادرات الإقليمية الرامية إلى تعزيز إقامة شبكات إقليمية للسكك الحديدية والطرق البرية للنقل العابر، مثل الاتفاقيات المتعلقة بالطريق السريع الآسيوي والسكك الحديدية العابرة لآسيا، وخطة العمل القصيرة الأجل المعنية بالهياكل الأساسية في إطار الشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا، وبرنامج سياسات النقل في بلدان أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، ومبادرة تكامل الهياكل الأساسية الإقليمية في أمريكا الجنوبية، وممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا، والدراسة التشخيصية القطرية

للهيكل الأساسية في أفريقيا بهدف تطوير الهياكل الأساسية في أفريقيا، والاتحاد المعني بالهيكل الأساسية في أفريقيا؛

٩ - نسلم أيضا بأن الاتفاقيات الدولية بشأن النقل والمرور العابر، فضلا عن الاتفاقيات الإقليمية ودون الإقليمية والثنائية التي صدقت عليها البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، هي الوسائل الرئيسية الكفيلة بتنسيق القواعد والوثائق وتبسيطها وتوحيدها. ونشجع كلا من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية على أن تنفذ أحكام تلك الاتفاقيات والاتفاقيات على نحو فعال؛

### إقامة الهياكل الأساسية للنقل العابر وصيانتها

١٠ - نقر بأن إقامة الهياكل الأساسية للنقل العابر في البلدان النامية غير الساحلية قد شهدت بعض التحسن، بيد أن هناك عقبات رئيسية تعترض إقامة نظم للنقل العابر قابلة للاستمرار وللتنبؤ بها، وهي عدم كفاية وتدهور الهياكل الأساسية المادية للنقل بالسكك الحديدية، والنقل البري، والموانئ، والطرق المائية الداخلية، وخطوط الأنابيب، والنقل الجوي، وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات في العديد من البلدان النامية غير الساحلية، إلى جانب قلة عدد القواعد والإجراءات الموحدة، وقلة الاستثمار عبر الحدود وضعف مشاركة القطاع الخاص. ولا تزال الوصلات المادية التي تربط البلدان النامية غير الساحلية بشبكات هياكل النقل الأساسية الإقليمية دون التوقعات بكثير. ويمثل انعدام هذه الوصلات مشكلة كبيرة ينبغي معالجتها على وجه السرعة؛

١١ - نسلم بالدور الهام الذي يؤديه إنشاء الهياكل الأساسية للنقل العابر، ولا سيما الوصلات الناقصة اللازمة لإكمال الشبكات الإقليمية، وتحسين المرافق القائمة وصيانتها، في عملية تحقيق الأهداف الإنمائية المتفق عليها دوليا، بما فيها الأهداف الإنمائية للألفية؛

١٢ - نشجع البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية على تخصيص حصة أكبر من الاستثمارات العامة من أجل إقامة الهياكل الأساسية وصيانتها، تُدعم حسب الاقتضاء بالمساعدات المالية والاستثمارات التي تقدمها الجهات المانحة والمؤسسات المالية الدولية ووكالات المساعدة الإنمائية. ونلاحظ أنه ينبغي أيضا تشجيع مشاركة القطاع الخاص في هذا الصدد؛

١٣ - نشدد على ضرورة إدماج تطوير وتحسين مرافق وخدمات النقل العابر في الاستراتيجيات العامة للتنمية في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، وأنه

ينبغي بالتالي للبلدان المانحة أن تأخذ في الاعتبار متطلبات إعادة هيكلة اقتصادات البلدان النامية غير الساحلية في الأجل الطويل؛

### التجارة الدولية وتيسير التجارة

١٤ - **خيطة علما** بأن البلدان النامية غير الساحلية قد حققت بعض التقدم في مجال التجارة الدولية، وإن كان محدودا ومتفاوتا؛

١٥ - **نعرب عن القلق** لأن حصة البلدان النامية غير الساحلية في تجارة السلع العالمية لا تزال صغيرة. ولا يزال معظم البلدان النامية غير الساحلية يعتمد على تصدير عدد محدود من السلع. ويحول تهميشها المستمر من النظام التجاري الدولي دون استعانتها على نحو كامل بالتجارة كأداة لتحقيق الأهداف الإنمائية للألفية؛

١٦ - **نلاحظ مع القلق** أن نحو ثلث جميع البلدان النامية غير الساحلية لا يزال خارج النظام التجاري المتعدد الأطراف المستند إلى قواعد. وعليه، فإننا نؤكد ضرورة زيادة تسريع انضمام البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية إلى منظمة التجارة العالمية. وفي هذا الصدد، ينبغي أن يُراعى في عملية انضمام البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية مستوى التنمية في كل منها، ولا سيما ما تنفرد به من الاحتياجات والمشاكل الناجمة عن سلبيات موقعها الجغرافي. وينبغي للشركاء الإنمائيين أن يقدموا المساعدة في هذا الشأن؛

١٧ - **نسلم** بأن أحد الأسباب الرئيسية لتهميش البلدان النامية غير الساحلية من النظام التجاري الدولي هو ارتفاع تكاليف المعاملات التجارية. وبالتالي، فإننا نشدد على ضرورة أن تنظر المفاوضات الحالية بشأن وصول السلع الزراعية وغير الزراعية إلى الأسواق في مسألة إيلاء اهتمام خاص للمنتجات ذات الأهمية الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية؛

١٨ - **نؤكد من جديد** أنه، وفقا للالتزامات الواردة في إعلان الدوحة الوزاري، ولا سيما الفقرتين ١٣ و ١٦ منه، ولقواعد منظمة التجارة العالمية، ينبغي أن تولى المفاوضات التجارية الحالية كل الاهتمام لاحتياجات البلدان النامية ومصالحها، بما فيها البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية؛

١٩ - **نلاحظ** أن مفاوضات منظمة التجارة العالمية الجارية بشأن تيسير التجارة، ولا سيما المفاوضات المتعلقة بالمواد ذات الصلة من الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة، مثل المادة الخامسة المتعلقة بحرية المرور العابر، والمادة الثامنة المتعلقة بالرسوم والإجراءات، والمادة العاشرة المتعلقة بالشفافية، وكذلك الطرائق الواردة في المرفق دال من قرار المجلس العام لمنظمة التجارة العالمية، المؤرخ ١ آب/أغسطس ٢٠٠٤، تتسم بأهمية خاصة

بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية نحو تعزيز تدفق السلع والخدمات على نحو أكثر كفاءة، وتحسين قدراتها التنافسية الدولية نتيجة لانخفاض تكلفة المعاملات. وفي هذا السياق، ينبغي تقديم المساعدة التقنية إلى البلدان النامية، وعلى وجه أخص إلى البلدان النامية غير الساحلية؛

٢٠ - نسلم بأنه تم تحقيق بعض التقدم على صعيد تنسيق المعابر الحدودية، والاستثمار في الهياكل الأساسية، ومرافق تخزين البضائع، والأطر المعيارية وغير ذلك من التيسيرات التي تعود بالنفع على كل من البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية؛

٢١ - نقر، من جهة أخرى، بأنه ما زال هناك العديد من الاختناقات التي تعرقل تيسير التجارة في كثير من البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. ويلزم معالجة هذه الاختناقات بصورة عاجلة. وهي تشمل: العدد المفرط من المستندات المطلوبة للتصدير/الاستيراد؛ وتزايد حواجز الطرق ذات المواعيد المحددة وغير المحددة؛ وعدم وجود نقاط مراقبة على الحدود المتاخمة؛ والقوافل الجمركية التي لا مبرر لها؛ وإجراءات التخليص الجمركي والتفتيش المعقدة والتي لا تستند إلى معايير؛ وعدم تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات بشكل وافٍ؛ وعدم شفافية القوانين واللوائح والإجراءات المتعلقة بالتجارة والجمارك؛ والافتقار إلى القدرات المؤسسية والموارد البشرية المدربة؛ وتختلف الخدمات اللوجستية، وعدم الاتساق الذي يتيح تبادل المعلومات بين نظم النقل، وعدم وجود منافسة في قطاع خدمات النقل العابر؛ والتقدم البطيء في إنشاء لجان وطنية لتيسير التجارة والنقل أو تعزيزها؛ وانخفاض مستوى التقيد بالاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل العابر؛

### تدابير الدعم الدولية

٢٢ - نقر بالزيادة في المساعدة الإنمائية وتدابير تخفيف عبء الديون لصالح البلدان النامية غير الساحلية. بيد أننا نلاحظ أن قسطاً كبيراً من المساعدة الإنمائية الرسمية ينفق على المعونة في حالات الطوارئ والمعونة الغذائية. فلم يطرأ تغيير على مخصصات المساعدة الإنمائية للنقل والتخزين والاتصالات على مدى السنوات الخمس الماضية، في حين أن الحاجة إلى زيادة الدعم المالي لبناء الهياكل الأساسية وصيانتها لا تزال قائمة وملحة. ورغم أنه تم تعزيز المبادرة المتعلقة بالبلدان الفقيرة المثقلة بالديون والمبادرة المتعددة الأطراف لتخفيف عبء الدين، اللتان قدمت في إطارهما المساعدة لتخفيف عبء الديون للعديد من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، فإن عبء الديون لا يزال مرتفعاً بالنسبة لكثير من تلك البلدان؛

٢٣ - نؤكد على الحاجة إلى اجتذاب الاستثمارات الخاصة، بما في ذلك الاستثمار الأجنبي المباشر. ومن شأن مشاركة القطاع الخاص، من خلال التمويل المشترك، أن تقوم

بدور حافظ في هذا الصدد. ونشير إلى أنه على الرغم من زيادة تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر، فإن مشاركة القطاع الخاص في إقامة الهياكل الأساسية لا تزال تنطوي على إمكانية كبيرة؛

٢٤ - نقر بزيادة ما تكرسه منظومة الأمم المتحدة والمنظمات الدولية من اهتمام وموارد للتصدي للتحديات التي تواجه البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. ونسلم مع التقدير بالشروط الذي قطع في وضع آليات رصد فعالة لقياس التقدم في تنفيذ برنامج عمل ألماني<sup>(٢)</sup>. وإننا نقدر الأعمال التي يضطلع بها كل من مكتب الأمم المتحدة للممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية فيما يتعلق بمجموعة سياسات الاقتصاد الكلي ومؤشرات التجارة والنقل، واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ فيما يتعلق بمنهجية الوقت/التكلفة، والبنك الدولي فيما يتعلق بمؤشر الأداء اللوجستي ومؤشرات أداء قطاع الأعمال التي توفر بيانات كمية لقياس التقدم، ونؤكد على ضرورة مواصلة بذل هذه الجهود؛

### الإجراءات اللازمة اتخاذها في المستقبل لتعجيل بتنفيذ برنامج عمل ألماني

٢٥ - ندعو البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية إلى اتخاذ التدابير التالية لتعجيل بتنفيذ برنامج عمل ألماني:

- (أ) تعزيز التعلم من الدروس المستفادة من مبادرات الهياكل الأساسية الإقليمية القائمة التي تهدف إلى تشجيع الاستثمار المتكامل عبر الحدود في الهياكل الأساسية؛
- (ب) زيادة تعزيز الإطار القانوني الذي ينظم عمليات النقل العابر من خلال التنفيذ الكامل والفعال للاتفاقات الثنائية ودون الإقليمية والإقليمية؛
- (ج) تعزيز التعاون المشترك بين شبكات السكك الحديدية بغرض تسهيل سير القطارات السريعة المباشرة؛
- (د) تيسير عمليات النقل العابر البري بتوحيد رسوم النقل البري، وأحجام المركبات، والحدود القصوى لحمولة محاور المركبة، والحجم الإجمالي للمركبات، ومخططات التأمين على المركبات لصالح الغير، وعقود نقل السلع بالبر؛
- (هـ) التنفيذ الفعال لتدابير تيسير التجارة بما في ذلك تنفيذ المخططات الإقليمية الجمركية للمرور العابر، وخفض/تقليل عدد المستندات التجارية ومستندات النقل إلى حدها الأدنى، وتوحيد ساعات العمل على الحدود الوطنية، ونشر إجراءات ورسوم وتكاليف النقل

العابر، والتنسيق المشترك بين الوكالات لخدمات الرقابة على الحدود، وإقامة مجتمعات محلية في الموانئ وتعزيز عملها بشكل فعال؛

(و) النظر في إمكانية التفاوض على إقامة مناطق معفاة من الضرائب في الموانئ البحرية وإنشاء هذه المناطق في الأماكن التي لم يجر القيام فيها بذلك؛

(ز) بذل جهود للقضاء على الممارسة المتعلقة بالقوافل الجمركية، والقيام لبلوغ هذه الغاية بالتفاوض على ترتيبات تحقق فائدة متبادلة لاستحداث نظام لمركبات مؤمنة تستخدم في المرور العابر، على أن تنظم، إذا اقتضى الأمر، عمليات يومية للمرافقة من جهة الجمارك؛

(ح) اتخاذ تدابير ملائمة وفعالة لمتابعة وكلاء الرقابة في ممرات النقل البري من أجل تقليل إقامة الحواجز على الطرق، وفي هذا الصدد ينبغي للجان الإقليمية أن تساعد بلدان المرور العابر النامية في التصدي لمسألة تحويل السلع العابرة إلى الأسواق المحلية؛

(ط) تحسين مرافق الهياكل الأساسية الحدودية وإدخال نظام النافذة الوحيدة والوقفة الواحدة على الحدود، بالإضافة إلى البرامج اللازمة لبناء القدرات؛

(ي) الاستفادة الكاملة من تكنولوجيا المعلومات والاتصالات المتاحة لتعزيز تيسير التجارة وتسهيل تبادل المعلومات بين الأطراف المعنية في مجالي النقل والتجارة؛

(ك) توسيع وتعميق التعاون بين القطاعين العام والخاص بمختلف أشكاله، والقيام في هذا السياق بتوسيع منتديات إجراء الحوار بين القطاعين العام والخاص، مثل لجان تيسير التجارة والنقل أو جهات إدارة الممرات؛

(ل) تعبئة الاستثمار الكافي من جميع المصادر بما في ذلك من القطاع الخاص لتنمية وصيانة شبكات النقل فضلا عن بناء الوصلات الناقصة؛

(م) القيام، حسب الاقتضاء، بالاستفادة من الشراكات التي تحقق فائدة متبادلة للقطاعين العام والخاص لتأمين مصادر إضافية للتمويل ونظم تكنولوجية وإدارية حديثة؛

(ن) المواكبة المستمرة للنظم التكنولوجية والإدارية المتغيرة التي تؤثر على التجارة والنقل. وفي هذا السياق، يعد توسيع طاقة الحاويات مسألة ذات أهمية عاجلة لكثير من الموانئ البحرية؛

(س) النظر في تعيين جهة تنسيقية تكون مسؤولة عن تنفيذ برنامج عمل ألماني وتنسيقه على الصعيد الوطني.

٢٦ - نرحب بالاقتراح المتعلق بإنشاء هيئة بحثية دولية في أولانباتار لتعزيز القدرات التحليلية للبلدان النامية غير الساحلية اللازمة لزيادة فعالية جهودنا المنسقة من أجل التنفيذ الفعال للأحكام المتفق عليها دولياً، ولا سيما برنامج عمل ألماتي والأهداف الإنمائية للألفية. ونحث المنظمات الدولية والبلدان المانحة على أن تساعد لهذا الغرض في تحقيق هذه المبادرة.

٢٧ - نهيئ بالجهات المانحة والمؤسسات الإقليمية والمالية والإنمائية المتعددة الأطراف تزويد البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية بمساعدة مالية وتقنية كبيرة وحسنة التنسيق ولا سيما في شكل تقديم منح أو قروض ميسرة لتنفيذ برنامج عمل ألماتي، وخاصة في مجالات التشييد والصيانة، وتحسين مرافقها للنقل والتخزين وسائر المرافق ذات الصلة بالنقل العابر. بما في ذلك الطرق البديلة والاتصالات المحسنة، وتعزيز البرامج والمشاريع دون الإقليمية، الإقليمية والأقاليمية.

٢٨ - نهيئ أيضاً بالشركاء الإنمائيين القيام بالتنفيذ الفعال لمبادرة تقديم المعونة من أجل التجارة لدعم تدابير تيسير التجارة والمساعدة التقنية ذات الصلة بالتجارة، فضلاً عن تنويع منتجات التصدير عن طريق إقامة مشاريع صغيرة ومتوسطة الحجم وإشراك القطاع الخاص في البلدان النامية غير الساحلية.

٢٩ - نشجع المجتمع الدولي على تعزيز الجهود الرامية إلى تيسير الحصول على التكنولوجيات ذات الصلة بنظم النقل العابر وتشجيع نقلها، بما في ذلك تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

٣٠ - نشجع أيضاً زيادة تعزيز التعاون بين بلدان الجنوب والتعاون الثلاثي بمشاركة من الجهات المانحة، وكذلك التعاون بين المنظمات دون الإقليمية والإقليمية لدعم البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية من أجل التنفيذ الكامل والفعال لبرنامج عمل ألماتي.

٣١ - نهيئ بالمنظمات ذات الصلة في منظومة الأمم المتحدة واللجان الإقليمية وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، وندعو سائر المنظمات الدولية بما فيها البنك الدولي والمصارف الإنمائية الإقليمية ومنظمة الجمارك العالمية ومنظمة التجارة العالمية ومنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية وغيرها من المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية ذات الصلة إلى أن تواصل إدماج برنامج عمل ألماتي في برامج عملها، مع مراعاة استعراض منتصف المدة، وتشجعها على أن تستمر حسب الاقتضاء، وضمن ولاياتها، في تقديم الدعم إلى البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية من خلال التنسيق الجيد وبرامج المساعدة التقنية المنسقة في مجال تيسير النقل العابر والتجارة، وبخاصة:

(أ) نشجع مكتب الأمم المتحدة للممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية على مواصلة تأمين المتابعة المنسقة والرصد الفعال والإبلاغ عن تنفيذ برنامج عمل ألماتي وفقاً لقرار الجمعية العامة ٢٧٠/٥٧ بء، ومضاعفة جهوده للدعوة لزيادة الوعي الدولي ببرنامج عمل ألماتي فضلاً عن تعبئة الموارد، وزيادة تعزيز التعاون مع مؤسسات منظومة الأمم المتحدة لضمان التنفيذ الفعال لبرنامج عمل ألماتي في الوقت المناسب؛

(ب) نشجع اللجان الإقليمية على مواصلة تعزيز جهودها للعمل مع البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية من أجل وضع نظم متكاملة للنقل الإقليمي العابر وتنسيق المتطلبات والإجراءات التنظيمية المتعلقة بالتصدير والاستيراد والمرور العابر مع الاتفاقيات والمعايير الدولية، وتعزيز ممرات العبور المتعدد الوسائط، وتشجيع الاطلاع على الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل العابر وتنفيذها بمزيد من الفعالية، والمساعدة في إنشاء آليات تنسيق وطنية لتيسير التجارة والنقل، وتحسين تخطيط وتطوير الوصلات الناقصة في شبكات الهياكل الأساسية الإقليمية ولا سيما في أفريقيا؛

(ج) نشجع مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية على مواصلة تعزيز مساعده التقنية في مجالات الهياكل الأساسية والخدمات وترتيبات النقل العابر والتجارة الإلكترونية وتيسير التجارة فضلاً عن المفاوضات التجارية مع منظمة التجارة الدولية والانضمام إليها. وينبغي لشعبة أفريقيا والبلدان الأقل نمواً والبرامج الخاصة أن تعمل، ضمن ولايتها، على تعزيز عملها التحليلي ومساعدتها التقنية المقدمة إلى البلدان النامية غير الساحلية. وينبغي أيضاً لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية أن يستحدث أدوات عملية وأن يضع أدلة للاستثمار فضلاً عن تحديد أفضل الممارسات لمساعدة البلدان النامية غير الساحلية في الجهود التي تبذلها لجذب حصة أكبر من تدفقات الاستثمار المباشر الأجنبي؛

(د) نشجع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي على تعزيز تقديم المساعدة التقنية ذات الصلة بالتجارة وبرامج بناء القدرات إلى البلدان النامية غير الساحلية؛

(هـ) ندعو منظمة التجارة العالمية إلى مواصلة تقديم المساعدة التقنية إلى البلدان النامية غير الساحلية من أجل تعزيز قدراتها التفاوضية؛

(و) ندعو البنك الدولي إلى مواصلة منح الأولوية لطلبات تقديم المساعدة التقنية لإكمال الجهود الوطنية والإقليمية الرامية إلى تعزيز الاستخدام الفعال لمرافق العبور الحالية بما في ذلك تطبيق تكنولوجيات المعلومات وتبسيط الإجراءات والوثائق؛

(ز) ندعو منظمة الجمارك العالمية وسائر المنظمات الإقليمية والدولية ذات الصلة إلى مواصلة تعزيز تقديم المساعدة التقنية وبرامج بناء القدرات إلى بلدان المرور العابر والبلدان النامية غير الساحلية في مجال إصلاح الجمارك وتبسيط وتوحيد الإجراءات والإنفاذ والامتثال.

٣٢ - ندعو الجمعية العامة إلى أن تنظر في الوقت المناسب في إجراء استعراض نهائي لتنفيذ برنامج عمل ألماتي وفقا للفقرة ٤٩ منه.

---