

# A

الأمم المتحدة

Distr.  
LIMITED

A/CONF.191/L.24  
23 May 2001

ARABIC  
Original: ENGLISH

الجمعية العامة



مؤتمر الأمم المتحدة المعني

بأقل البلدان نموا

بروكسل، بلجيكا، ١٤-٢٠ أيار/مايو ٢٠٠١

جلسة مواضيعية تفاعلية

النقل والتنمية

## جلسة مواضيعية تفاعلية النقل والتنمية

١- أكدت الجلسة ما لخدمات النقل من أهمية من أجل العملية الإنمائية. فهذه الخدمات ليست فقط عناصر جوهرية للتكامل المادي، بل تتيح أيضا فرصا للوصول إلى الأسواق. ولا يمكن للتجارة أن تتم دون النقل. فالنقل هو شرط أساسي لإشراك أقل البلدان نموا في الاقتصاد العالمي، كما أنه شرط من شروط التنمية المتوازنة داخل البلدان. وتطوير شبكة نقل ريفي ووطني ودولي متماسكة هو أمر ضروري من أجل تيسير إقامة علاقات تجارية بين مناطق الفائص ومناطق النقص ومن أجل دعم تنمية التجارة بين مختلف أقاليم البلد والبلدان المجاورة والأسواق الدولية.

٢- ولاحظت إحدى الجهات المانحة الرئيسية أن جزءا كبيرا مما تقدمه من مساعدة إنمائية رسمية مخصص لقطاع النقل، لا سيما من أجل تنمية الطرق وإصلاحها، وأن ما سيخصص مستقبلا لتمويل هذا القطاع سيتوقف على قدرة البلدان المتلقية على صيانة هياكلها الأساسية وتشغيلها.

٣- وحددت الجلسة عددا من المجالات التي يتعين إجراء تحسينات فيها. وبينما اعتبرت الهياكل الأساسية عنصرا جوهريا من عناصر الاستراتيجية الإنمائية، حددت مشاكل وحلول أخرى يمكن توقع أن يكون لها أثر مباشر في قدرة أقل البلدان نموا على المنافسة وعلى استخدام الهياكل الأساسية والمعدات الحالية بقدر أكبر من الكفاءة. هذه المسائل الناجمة عن العولمة والتحرير من القيود والتنمية التكنولوجية تتصل بإصلاح اللوائح التنظيمية وتحسين ممارسات الإدارة وتنمية الموارد البشرية.

### أقل البلدان نموا غير الساحلية

٤- إن توافر خدمات نقل وافية هو أمر ذو أهمية خاصة من أجل عملية التنمية التجارية في أقل البلدان نموا غير الساحلية. وإن الفرص التجارية للبلدان غير الساحلية التي تصدر سلعا متدنية القيمة وذات إمكانات تفريق محدودة واحتمال كبير للاستعاضة عنها هي فرص يقررها إلى حد كبير توافر النقل وكلفته. وتحمل أقل البلدان نموا أكثر من غيرها تكاليف شحن مفرطة قد تبلغ بالنسبة لأقل البلدان نموا غير الساحلية زهاء ٤٠ في المائة من قيم الاستيراد، شاملة الكلفة والتأمين وأجور الشحن (سيف) - أي ما يعادل ثمانية أضعاف المتوسط العالمي، الذي يبلغ ٥ في المائة.

٥- إن إيجاد ممرات للنقل الإقليمي العابر واعتماد قواعد ومعايير مشتركة هما أسلوبان هامان لتحسين شبكات النقل، مما يقلل من تكاليف النقل ويزيد من قدرة التجارة على المنافسة.

٦- والتعاون في مجال النقل الإقليمي تقليلا لتكاليف النقل الداخلي من خلال تحسين كفاءة النقل العابر هو من الأهداف الرئيسية. وقد أبرمت البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية عددا من الاتفاقات الثنائية والإقليمية الرامية إلى وضع الإطار القانوني لعمليات النقل العابر. غير أن كثيرا من هذه الاتفاقات ليست فعالة بالقدر الكافي. ومع أن المجتمع الدولي قد دعم المبادرات الإقليمية، فيلزم مزيد من المساعدة المالية والفنية لترسيخ الترتيبات القائمة وتوسيع مجالات التعاون.

### إصلاح اللوائح التنظيمية

٧- إن إلغاء القيود، وتحرير التجارة، والخصخصة، هي من الأدوات الجديدة التي يجري العمل على إيجادها في الجهود الرامية إلى التقليل من التكاليف الحقيقية وحسين كفاءة شبكات النقل والمرور العابر. وإن الدور المتزايد للقطاع الخاص في إيصال الخدمات والدور الجديد للقطاع العام بوصفه عاملا منظما لضمان جودة الخدمات يحولان دون إساءة استخدام الاحتكارات ويحميان المستهلك. وقد أفضى ذلك إلى إقامة شراكات بين القطاعين العام والخاص في عدد من أقل البلدان نموا. ويلزم التشجيع على إقامة شراكات بين القطاعين العام والخاص في أقل البلدان نموا، كما يلزم العمل على إقامة حوار ومشاورات بين القطاعين على أساس مؤسسي ومنتظم.

٨- إن إشراك القطاع الخاص، بما في ذلك الشراكات بين القطاعين العام والخاص، هو أمر مطلوب من أجل تنمية الهياكل الأساسية للنقل في أقل البلدان نموا. ومن النهج التي يمكن اتباعها لاجتذاب تمويل إضافي من أجل الهياكل الأساسية للنقل وضع برنامج استثماري متكامل يجمع بين مشاريع صناعية كالتعدين والزراعة والحراجة بغية تزويد شركات النقل ببضائع للشحن. فيما يوفره هذا البرنامج من أمن، يكون القطاع الخاص أكثر رغبة في توفير التمويل اللازم للهياكل الأساسية والمعدات. وقد تسفر هذه الشراكة عن كتلة إنمائية على امتداد ممر نقل يربط الدول غير الساحلية بالبحر في كثير من الأحيان. إن إبرام اتفاقات، فضلا عن وضع لوائح تنظيمية، عبر الحدود هما أمران مطلوبان منعا للتجاوزات من جانب شركات النقل العاملة في القطاع الخاص. وفي هذا السياق، طرحت حجة قوية تأييدا لمنح امتيازات لشركات النقل العاملة في القطاع الخاص على أساس خط أو ممر للنقل. ففي حالة السكك الحديدية مثلا، ينبغي اتخاذ قرار، بعد التنسيق إقليميا، بشأن اختيار امتياز واحد بعينه. فتجزئة امتيازات مختلفة على امتداد أجزاء وطنية من الممر الواحد لا بد أن يفضي إلى حدوث اختلالات في الشبكة.

٩- وطرحت إحدى الجهات المانحة حجة قوية تأييدا لوجوب عدم استخدام المساعدة الإنمائية الرسمية لرفع درجة الهياكل الأساسية التي يتم بيعها بعد ذلك. ودعت إلى ضرورة النظر في كيفية استخدام التعاون بين القطاعين العام والخاص من أجل تحديث السكك الحديدية وإصلاحها.

١٠- وأكد عدد من المتحدثين أهمية إسهام قطاع النقل في عملية العولمة. وقالوا إنه، إن لم تتح خدمات نقل جيدة وقليلة الكلفة، لن يكون بإمكان أقل البلدان نموا أن تجني منافع العولمة وستظل مهمشة. فكفاءة قطاع النقل هو عنصر حاسم الأهمية ولا بد من توفره على الصعيدين الإقليمي والوطني. كما أن المواءمة والتنسيق بين الأدوات التنظيمية على الصعيد العالمي، أو على الصعيد الإقليمي على الأقل، هما أمران ضروريان تجنباً لتزايد اللوائح التنظيمية الوطنية التي يتوجب على متعهدي النقل التقيد بها. وإن توحيد المستندات وما يتبع ذلك من تقليل للبيروقراطية هما أمران ضروريان لأقل البلدان نموا ويتصفان بأهمية خاصة من أجل البلدان غير الساحلية منها. وعلى الصعيد الوطني، يجب اعتبار كفاءة النقل ضرورة استراتيجية، وينبغي للحكومات أن تتخذ الإجراءات اللازمة لوضع إطار يمكن فيه لشركات النقل أن تقدم خدماتها بأدنى التكاليف. وتحقيقاً لهذه الغاية، من الضروري توفير المرافق، كالموانئ والمحطات النهائية وغير ذلك من الهياكل الأساسية اللازمة لنقل بضائع التجارة الدولية وشحنها على السفن وإيصالها برا إلى وجهتها النهائية. وإلى جانب ضرورة توفير الهياكل الأساسية، أكد المتحدثون ضرورة أن تمتنع الحكومات عن جباية ضرائب أو رسوم مفرطة على حركات نقل البضائع التي من شأنها أن تزيد من كلفة النقل وتقلل بالتالي من قدرة صادرات أقل البلدان نموا على المنافسة أو تزيد أسعار الواردات، بما يعود بالضرر على المستهلكين المحليين.

١١- وأبرزت الجلسة ضرورة تنفيذ عدد من تدابير تيسير التجارة بحيث يمكن إجراء تحسينات فعالة في نقل البضائع عبر البلدان. ويستدعي تشغيل مرافق النقل الإقليمي وضع لوائح مناسبة لتنظيم شبكات النقل عبر الحدود، وهي شبكات تمتد عبر بلدان مختلفة، بحيث تتناول هذه اللوائح الامتيازات المشتركة والتنسيق الأفقي وما إلى ذلك. ومن بين التدابير الأخرى ما يلي: إقامة مراكز حدودية موحدة (تستضيف ممثلين لجميع السلطات الحكومية المعنية بعبور البضائع للحدود)؛ وتوحيد إجراءات إدارة البضائع وعمليات مناوئتها (لزيادة كفاءة مرافق المحطات النهائية)؛ واستخدام تكنولوجيا المعلومات (للتقليل من تكاليف النقل والإمداد)؛ والتنفيذ الفعال لاتفاقات النقل العابرة للقائمة حالياً؛ وتعزيز رابطات القطاع الخاص الإقليمية لمقدمي خدمات النقل.

١٢- إن إيجاد قطاع نقل حديث يعمل بشكل جيد هو أمر يتطلب إطاراً تنظيمياً تمكينياً. وتحتاج أقل البلدان نموا إلى مساعدة على تحديث قوانينها وأنظمتها الوطنية ووضع الاتفاقات الدولية والإقليمية موضع التنفيذ الفعال. وعلى الصعيد الوطني، لا تلزم المساعدة من أجل دعم عمليات إصلاح القوانين الشارعة فحسب، بل أيضاً من أجل تعزيز القدرات المؤسسية بغية التحقق من كفاءة ونزاهة إنفاذ التشريعات السارية ومن أن الآليات التنظيمية تكفل المنافسة التريهة.

## تطوير الممارسات الإدارية وتنمية الموارد البشرية

١٣- أكدت الجلسة ضرورة مساعدة أقل البلدان نمواً على إيجاد قدرات الإمداد بمرافق النقل وخدماته أو على تعزيز هذه القدرات. وذكرت أن النهوض بمعايير وممارسات إدارة الموانئ والنقل هو خطوة هامة في هذه العملية، حيث يساعد على ضمان نوعية خدمات يمكن التنبؤ بها وتحظى بالقبول. ويلزم دعم هذه العملية من جانب الجهات المانحة الثنائية والمتعددة الأطراف من خلال برامج المساعدة المالية والتقنية. وينبغي إقامة نظم الإدارة على أوسع نطاق ممكن بغية التقليل من كلفة نقل بضائع التجارة الدولية واختصار فترات النقل العابر للمفرطة. ومن الأهمية في الوقت ذاته أن تتاح لتجار أقل البلدان نمواً إمكانية الوصول إلى نظم الإدارة المناسبة، بما يتيح لهم الإبقاء على التحكم بالبضائع أثناء مرورها العابر في طريقها إلى الأسواق الأجنبية.

١٤- إن أوجه تطبيق تكنولوجيا المعلومات وما يرافق ذلك من تدريب تتيح الوسائل لتحسين كفاءة عمليات النقل تحسيناً كبيراً بكلفة معتدلة نسبياً، شريطة توفر الإرادة السياسية اللازمة لاعتماد تدابير الإصلاح ومواجهة المصالح المكتسبة. وقد وضع الأونكتاد حلولاً عملية لمعالجة مسائل الكفاءة، مثل نظام المعلومات المسبقة عن البضائع.

١٥- وأقرت الجلسة بأن تنمية الموارد البشرية هي من المسائل الأساسية لقطاع النقل في أقل البلدان نمواً. وهذه البلدان ملتزمة بتنفيذ الإصلاحات، إلا أن المسؤولين عن تنفيذها يفتقرون في كثير من الأحيان إلى الخبرة الفنية أو العملية اللازمة للقيام بذلك. هذه المسألة لم تحظ عادة بالاهتمام الكافي من السلطات والمؤسسات المعنية، وهي تتطلب جهوداً مشتركة من أقل البلدان نمواً والجهات المانحة، كما تتطلب مساعدة من المنظمات الدولية.

١٦- إن إدارة الموارد البشرية والتدريب في ميدان النقل ينبغي توجيههما، من بين أمور أخرى، إلى تحسين الإدارة، والعمل على تحسين جودة تقديم الخدمات، وزيادة استخدام تكنولوجيا المعلومات. وينبغي ألا يتبع في ذلك نهج منوالي، بل نهج متكامل تراعى فيه جميع العناصر المترابطة لسلاسل الإمداد.

١٧- ويجب أن يكون التدريب عملية فعالة ومتواصلة ومتكررة كذلك، تقوم على الحوار الدائم وتفضي إلى مضمون تدريبي يتوخى إعداد الموظفين لوضع التغييرات الإدارية والتكنولوجية موضع التنفيذ.

## تدابير المتابعة

١٨- بعد أن تم طرح عدد من المسائل والحلول فيما يتعلق بمشاكل النقل لدى أقل البلدان نمواً، ظهر بوضوح أن الأمر يقتضي اتخاذ إجراء عاجل بغية تحسين الفرص الإنمائية لهذه البلدان من خلال زيادة كفاءة النقل. فإلى جانب الهياكل الأساسية، تشمل الحلول الممكنة إجراء تحسينات في إطار اللوائح التنظيمية وتحسين ممارسات الإدارة

وتنمية الموارد البشرية. وتتجلى هذه العناصر في ما اقترحه الرئيسان من مشاريع قابلة للتنفيذ. والرئيس حث بشدة الجهات المانحة الدولية على أن تتعهد بدعم الاستراتيجية المعروضة وأن تتخذ ذلك نموذجا لإيجاد خدمات نقل دولي تتصف بالكفاءة في أقل البلدان نموا.

١٩- وتمشيا مع هذا النموذج، أعلن الاتحاد الدولي للسكك الحديدية تأييده لاستحداث قاعدة بيانات عن السكك الحديدية استنادا إلى مؤشرات أداء الخطوط الحديدية، المدرجة في نظام المعلومات المسبقة عن البضائع، كما أعلن معهد لوزان الاتحادي للفنون التطبيقية تأييده لتنظيم دورات تدريبية في مجال النقل والتموين.

---