

Distr.
GENERAL

TD/419
17 January 2008

ARABIC
Original: ENGLISH

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



الدورة الثانية عشرة

أكرا، غانا

٢٠-٢٥ نيسان/أبريل ٢٠٠٨

نتائج الاجتماع المعقود بشأن "عولمة إمدادات الموانئ: الفرص والتحديات التي تواجهها البلدان النامية"

الاجتماع السابق للمؤتمر، جنيف، ١٢ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٧

مذكرة أعدتها أمانة الأونكتاد

موجز المناقشات

- ١- يتمثل الغرض من هذا الاجتماع السابق لمؤتمر الأونكتاد في تناول الفرص والتحديات التي تواجهها البلدان النامية في ضوء العولمة التي شهدتها مؤخراً الخدمات اللوجستية (الإمدادية) للموانئ. وقد حضر الاجتماع ٧٦ مشاركاً من أكثر من ٤٢ بلداً يمثلون الحكومات والمنظمات الدولية والأوساط الأكاديمية والقطاع.
- ٢- وفي سياق تنمية التجارة والإمدادات على الصعيد العالمي، ترى شركات النقل عبر المحيطات أن المكان وكفاءات التشغيل والأوضاع السياسية وحسن الإدارة تشكل عناصر رئيسية في اختيار ميناء الرسو. كما أن وجود الهياكل الأساسية للسكك الحديدية والطرق البرية قرب مراكز التخزين والإنتاج والتوزيع يضيف المزيد من الجاذبية على الموانئ. وتواجه شركات النقل عبر المحيطات أيضاً تحديات تتعلق بـ "الشحن النظيف" والعمليات المراعية للبيئة والمنافسة على استخدام الأراضي والأموال العامة.
- ٣- وفيما يتعلق بتطوير إمدادات الموانئ، أشير إلى أن حركة المرور المتزايدة تشكل ضغطاً على الهياكل الأساسية والمتطلبات التشغيلية للموانئ. وبما أنه لا يمكن تحقيق التنمية الاقتصادية بدون هيكل أساسي ملائم للموانئ، فمن الواضح أن النمو التجاري القوي سيفرض متطلبات إضافية على طاقة محطات الحاويات. وسيؤدي معدل استخدام طاقة المحطات العالمية الحالية، الذي يُتوقع أن يبلغ ٩٥ في المائة في عام ٢٠١١، إلى حدوث اختناقات. فالنمو الحالي في حركة الحاويات والطلب المرتقب في المستقبل يعنيان أن البلدان تمر حالياً بمرحلة لحاق

بالركب فيما يتعلق بإنشاء قدرات لمناولة الحاويات. وتتضمن القيود على تطوير محطات الحاويات في مختلف أنحاء العالم ما يلي: (أ) الفترات الطويلة بين التخطيط والبناء؛ (ب) المتطلبات البيئية والمتطلبات المتعلقة بالسلامة والأمن؛ (ج) الوصلات البرية؛ (د) العدد المحدود من مواقع المياه العميقة الطبيعية. كما تشكل الخصخصة والافتقار إلى العمالة الماهرة والإدارة السليمة تحديات في العديد من الامتيازات الجديدة.

٤- وفيما يتعلق بالوصلات البرية الداخلية بالشبكات العالمية، أشير إلى أن تكاليف النقل البري الداخلي قد تبلغ ضعف تكاليف النقل عبر المحيطات أو ثلاثة أمثالها. وترتبط الاختناقات الرئيسية التي تم تحديدها بعمليات التأخير لدى شركات النقل، وقيود الهياكل الأساسية التي تواجهها الشاحنات والقطارات عند بوابة المحطات وبدخلها، والتدابير الأمنية، وساعات عمل الخدمات العامة كالجمارك، والافتقار إلى خدمات القيمة المضافة (مثل منشآت إصلاح الحاويات). وأشير على سبيل المثال إلى الإجراءات التي اتخذها ميناء روتردام لمعالجة الاختناقات والتأخيرات وإلى ميناء دويسبرغ كمحطة داخلية.

٥- وعلى صعيد الفوائد المتوقع تحقيقها جراء عولمة خدمات المحطات، أوضح أن للإمدادات البحرية أهمية فائقة بالنسبة للبلدان والمناطق التي تُنقل غالبية كبيرة من بضائعها عبر البحر. فقد ازدادت حركة المرور عبر الموانئ الهندية بمقدار الضعف تقريباً بين عام ٢٠٠٠ وعام ٢٠٠٧. ويُتوقع أن تزداد حركة الحاويات بأكثر من الضعف بحلول عام ٢٠١٢. ولمواجهة هذا التحدي، أطلقت الحكومة الهندية عدة مبادرات للشراكة بين القطاعين العام والخاص من أجل تطوير إمدادات الموانئ وزيادة الطاقة في الموانئ الأخرى. وفي الوقت نفسه، تقدم الأسواق الناشئة حوافز استثمارية لمشغلي المحطات الدوليين في ضوء إمكانيات النمو المتاحة لدى العديد من البلدان النامية، وأسس التكاليف المنخفضة وعوائد الاستثمار المرضية. وتتضمن العوامل الهامة التي يحددها هؤلاء المشغلون لدى اتخاذ قرار بدخول سوق معينة وجود عملية ملائمة لمنح الامتيازات، ودور واضح لسلطة الموانئ والجهة التنظيمية للموانئ، وخطة مفصلة لإصلاح العمالة ومرونة تعريفية.

٦- كما نوقشت المفاوضات المتعددة الأطراف بشأن الخدمات الإمدادية للشحن في إطار الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات. وأوضح أنه بالرغم من المآزق الذي تواجهه المفاوضات، فمن المتوقع أن تحقق جميع البلدان، بما فيها البلدان النامية، مكاسب من زيادة تحرير الخدمات الإمدادية للشحن. وعُرضت بعض المخاطر التي يحتمل وجودها، نتيجة لكون الامتيازات الحالية لمحطات الحاوية لا يشملها أو يحميها بعد أي اتفاق لمنظمة التجارة العالمية بشأن الخدمات.

٧- وفي ملخص بشأن التوقعات والتطورات الممكنة في القطاع، سلط الضوء على أهمية التعاون بين القطاعين العام والخاص في مجال تطوير المحطات. وأشير إلى أنه رغم كون التجارة العالمية هي المحرك الرئيسي لتطوير الموانئ، فإن من الضروري توخي الحذر لضمان عدم النظر إلى تخطيط الموانئ بمعزل عن الشبكات الوطنية أو الإقليمية أو الدولية الأخرى. وينبغي تطوير سياسة استثمارية وطنية في مجال النقل تأخذ بالاعتبار مصالح جميع أصحاب المصلحة.

٨- وأشير إلى عدة ممارسات للقطاع (مثل التخزين المجاني أو تفريغ الحاويات في الموانئ أو فرض قيود على حركة الحاويات الفارغة بين الموانئ) بوصفها ممارسات تضرّ بكفاءة النقل. وينبغي إجراء استعراض للممارسات

الوطنية المتعلقة بالموانئ بغية التخلص من العمليات التقييدية وأوجه عدم الكفاءة وعمليات التأخير والاختناقات، مع الحرص على تشجيع تعاون أكبر بين مختلف أساليب النقل.

٩- وأشار إلى أنه، مع تقدم المفاوضات في منظمة التجارة العالمية بشأن خدمات الإمداديات يتوقع أن يدرك متخذو القرارات الفوائد التي يمكن تحقيقها من تحرير الخدمات ومشاركة القطاع الخاص، عند الاقتضاء.

١٠- وأوضح أن صعوبات النقل التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية ترتبط إلى حد كبير بمدى توفر الهياكل الأساسية للموانئ وخدماتها ومستويات كفاءتها في بلدان العبور المجاورة. واقترح أن يوجه خبراء الإمداديات رسالة موثقة جيداً إلى الحكومات مباشرة.

١١- وأخيراً، أشار إلى أن للسياسات الحكومية في قطاع النقل أهمية حاسمة في دعم التجارة وجهود التنمية، وأنها ينبغي أن تركز بشكل رئيسي على ما يلي:

(أ) اعتماد سياسات متسقة يُنظر بموجبها إلى تطوير النقل والموانئ كجزء من سياسات التنمية، مما يوفر فرص عمل وخدمات قيمة مضافة ويعزز التجارة؛

(ب) وضع إطار تنظيمي ملائم يشجع إشراك القطاع الخاص في إمداديات الموانئ من خلال الشراكات بين القطاعين العام والخاص وغيرها من الآليات؛

(ج) اتخاذ تدابير تيسير ملائمة تهدف إلى التخلص من الإجراءات التقييدية وأوجه عدم الكفاءة وعمليات التأخير والاختناقات.

١٢- ورأى المشاركون أنه ينبغي أن يستمر الأونكتاد في المساعدة على زيادة وعي مقرري السياسات بالقضايا المذكورة وفهمهم لهذه القضايا، بغية تصميم أطر تنظيمية ملائمة تضمن سيطرة الحكومات على تطوير الموانئ، وتجتذب في الآن ذاته مشاركة القطاع الخاص حسب الاقتضاء. ويمكن تحقيق ذلك عن طريق بحث وتحليل مواضيع محددة ذات صلة، وعقد الاجتماعات التقنية لتبادل الآراء والخبرات، وتوفير المساعدة التقنية وبناء القدرات عند الطلب.