

Distr.: General  
10 October 2001  
Arabic  
Original: English

## الجمعية العامة



الدورة السادسة والخمسون  
البند ٩٥ (أ) من جدول الأعمال  
المسائل المتعلقة بسياسات الاقتصاد الكلي:  
التجارة والتنمية

إجراءات محددة فيما يتصل بالاحتياجات والمشاكل التي تنفرد بها  
البلدان النامية غير الساحلية

مذكرة من الأمين العام\*

١ - طلبت الجمعية العامة في قرارها ١٩٩/٥٤ المؤرخ ٢٢ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٩، إلى الأمين العام، وإلى أمين عام مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، إعداد تقرير عن تنفيذ هذا القرار وتقديمه إلى مجلس التجارة والتنمية والجمعية العامة في دورتها السادسة والخمسين.

٢ - واستجابة لهذا الطلب، يتشرف الأمين العام بإحالة التقرير المذكور عاليه إلى الجمعية العامة.

\* لم تدرج الحواشي التي طلبتها الجمعية العامة في القرار ٢٤٨/٥٤ ضمن المواد المقدمة.

## إجراءات محددة فيما يتصل بالاحتياجات والمشاكل التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية

### تقرير مرحلي مقدم من أمانة الأونكتاد

### المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٣	٥-١	مقدمة ..... أولاً -
		الاستنتاجات والتوصيات التي تم الاتفاق عليها خلال الاجتماع الخامس للخبراء الحكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان العبور النامية والمؤسسات المالية والإئتمانية الذي عقد في المقر الرئيسي للأمم المتحدة في الفترة من ٣ تموز/يوليه إلى ٣ آب/أغسطس ٢٠٠١ ..... ثانياً -
٤	٢٩-٦	تكاليف النقل وأداء الصادرات والتنمية المستدامة ..... ٣ آب/أغسطس ٢٠٠١
٤	٩-٦	تنمية البنى الأساسية ..... ألف -
٥	١٣-١٠	تيسير التجارة والمرور العابر بهدف تقليل تكاليف عمليات المرور العابر وتحسين كفاءتها ..... باء -
٧	١٩-١٤	إجراءات المتابعة ..... جيم -
٨	٢٩-٢٠	أنشطة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ..... دال -
١٠	٥٢-٣٠	استعراض التقدم المحرز في تطوير نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية ..... ثالثاً -
١٠	٤٠-٣٠	أنشطة التعاون التقني ..... ألف -
١٣	٥٢-٤١	نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية: التطورات والاقتراحات الأخيرة للعمل المقبل (تقرير من أمانة الأونكتاد) ..... باء -
١٨		مرفق -

## أولا - مقدمة

١ - طلبت الجمعية العامة في الفقرة ١٦ من قرارها ١٩٩/٥٤ إلى الأمين العام للأمم المتحدة أن يقوم، بالتشاور مع أمين عام مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، بإعداد تقرير عن تنفيذ القرار وتقديمه إلى مجلس التجارة والتنمية في دورته الثامنة والأربعين وإلى الجمعية العامة في دورتها السادسة والخمسين. وقد أعد هذا التقرير استجابة لهذا الطلب.

٢ - وفي الفقرة ٢ من القرار ذاته، رحبت الجمعية العامة بالاستنتاجات والتوصيات المتفق عليها التي اعتمدها الاجتماع الرابع للخبراء الحكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإئتمانية الذي عقد في نيويورك في الفترة من ٢٤ إلى ٢٦ آب/أغسطس ١٩٩٩. وفي الفقرتين ١١ و ١٢ من القرار، طلبت الجمعية العامة إلى الأمين العام للأمم المتحدة أن يعقد في عام ٢٠٠١ اجتماعاً آخر للخبراء الحكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإئتمانية، لاستعراض التقدم المحرز في تطوير نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، والنظر فيما اقترح في الاجتماع الرابع المعقود في عام ١٩٩٩ بشأن عقد اجتماع وزاري في عام ٢٠٠٣ بخصوص قضايا النقل العابر للتأكيد تأكيداً ملائماً على مشاكل البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وعقد الاجتماع الخامس تحت رعاية الأونكتاد في الفترة من ٣٠ تموز/يوليه إلى ٣ آب/أغسطس ٢٠٠١ في المقر الرئيسي للأمم المتحدة في نيويورك. وترد الاستنتاجات والتوصيات التي تم الاتفاق عليها خلال الاجتماع في القسم "ثانياً" أدناه.

٣ - وفي الفقرة ١٤ من القرار، لاحظت الجمعية العامة مع التقدير إسهام مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية في وضع تدابير دولية لمعالجة المشاكل التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية، وحث الأونكتاد، في جملة أمور، على أن يبقي قيد الاستعراض المستمر تطور مرافق الهياكل الأساسية للنقل العابر ومؤسساته وخدماته، وأن يرصد تنفيذ التدابير المتفق عليها، وأن يتعاون في جميع المبادرات ذات الصلة، بما فيها مبادرات القطاع الخاص والمنظمات غير الحكومية، وأن يعمل كمركز تنسيق للقضايا الشاملة لعدة مناطق إقليمية التي تهم البلدان النامية غير الساحلية. ودعت الجمعية العامة في الفقرة ١٥ الأمين العام للأونكتاد إلى اتخاذ تدابير مناسبة من أجل التنفيذ الفعال للأنشطة المطلوبة في القرار. ويجري في القسم ثالثاً من هذا التقرير تركيز الانتباه على الأنشطة الأخيرة للأونكتاد لصالح البلدان النامية غير الساحلية في هذا الصدد.

٤ - وفي الفقرة ٥ من القرار، دعت الجمعية العامة البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر المجاورة لها إلى تنفيذ تدابيرها التعاونية لتعزيز التوصل إلى ترتيبات أخرى. ودعت الجمعية العامة في الفقرة ١٠ من القرار ذاته البلدان المانحة وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي (UNDP) والمؤسسات المالية المتعددة الأطراف إلى تزويد هذه البلدان بالمساعدة المالية والتقنية المناسبة.

٥ - وفي الفقرة ١٣، طُلب إلى الأمين العام للأونكتاد أن يسعى إلى الحصول على تبرعات لكفالة مشاركة ممثلي البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في الاجتماع الخامس للخبراء الحكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية. وناشد الأمين العام للأونكتاد البلدان المانحة والمؤسسات المالية ذات الصلة بتقديم مساعدة مالية تحقيقاً للغرض المذكور آنفاً. واستجابة لطلبه، قدمت حكومة اليابان مساهمة مالية سخية أتاحت لخبراء من عواصم البلدان النامية غير الساحلية وخبراء آخرين إمكانية الاشتراك في الاجتماع.

**ثانياً - الاستنتاجات والتوصيات التي تم الاتفاق عليها خلال الاجتماع الخامس للخبراء الحكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان العبور النامية والمؤسسات المالية والإنمائية الذي عُقد في المقر الرئيسي للأمم المتحدة في الفترة من ٣ تموز/يوليه إلى ٣ آب/أغسطس ٢٠٠١**

**ألف - تكاليف النقل وأداء الصادرات والتنمية المستدامة**

٦ - على الرغم من بعض التطورات الإيجابية التي طرأت على نظم المرور العابر، فإن الافتقار إلى منفذ بري موصل إلى البحر، الذي يزيده تفاقماً البعد والعزلة عن الأسواق العالمية وتكاليف العبور الباهظة ومخاطره، لا يزال يفرض قيوداً خطيرة على التنمية الاقتصادية - الاجتماعية الشاملة للبلدان النامية غير الساحلية. فلم تتمكن هذه البلدان من الاستفادة بالكامل من الفرص التجارية والاستثمارية الجديدة التي أتاحتها عملية تحرير التجارة والعمولة. فهذه البلدان بحاجة إلى مزيد من المساعدة لتمكينها من الاندماج اندماجاً فعالاً في الاقتصاد العالمي بما يعود عليها بالفائدة.

٧ - ومعظم بلدان العبور هي ذاتها من البلدان النامية التي تواجه مشاكل اقتصادية خطيرة، بما فيها الافتقار إلى البنى الأساسية الملائمة في قطاع النقل.

٨ - وأكد الاجتماع على أهمية النقل بالنسبة لعملية التنمية عموماً وبالنسبة لتعزيز التجارة على الصعيد الوطني والإقليمي والدولي خصوصاً، مما يسهم إسهاماً كبيراً في تحقيق

هدف القضاء على الفقر. فالبنى الأساسية الهشة والبيئة السياسية غير المواتية تفضي إلى تقديم خدمات غير كافية في قطاع النقل تسفر عن ارتفاع تكاليف النقل، ويعتبر هذا من العوائق الأساسية التي تقف في وجه توسيع الأعمال التجارية والمنافسة، وبالتالي التنمية المستدامة في العديد من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. ويعتبر إنشاء شبكة نقل متينة على الصعيد الوطني والإقليمي والدولي، علاوة على توفير خدمات النقل الفعالة، من الأمور الضرورية لحفز النشاط الاقتصادي، مما يوسع مجالات الإنتاج في فرادى البلدان ويربطها بالأسواق الوطنية والإقليمية والدولية.

٩ - وينبغي أن تولي الحكومات أولوية عالية لقطاع النقل من خلال وضع السياسات وتعزيز القوائم منها بهدف اجتذاب الاستثمار في البنى الأساسية وفي الخدمات ذات الصلة. وفي هذا الصدد، تؤدي مشاركة القطاع الخاص دورا هاما في تحسين نوعية خدمات النقل والعبور، بما في ذلك من خلال إطار للشراكة بين القطاعين العام والخاص.

## باء - تنمية البنى الأساسية

١٠ - يعتبر توفر إطار تنظيمي فعال وتهيئة بيئة تمكينية من الشروط الأساسية لتنمية البنى الأساسية. فتنمية البنى الأساسية، بما في ذلك تحديث الأصول الموجودة، يتطلب درجة من التمويل تفوق إمكانيات البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. ولقد كان للانخفاض الذي شهدته المساعدة الإنمائية الرسمية وعدم كفاية التمويل الخاص تأثير سلبي على نظم العبور ليس في البلدان النامية غير الساحلية فحسب بل في بلدان المرور العابر أيضا. بما أن معظمها من البلدان النامية أو من أقل البلدان نموا التي تحتاج هي أيضا للتمويل الخارجي. فثمة حاجة إلى زيادة المساعدة الإنمائية الرسمية وإلى الاستثمار الخاص.

١١ - ويمكن للتعاون والتكامل الإقليميين بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية أن يعودا بفوائد كبيرة من خلال تجميع الموارد المحدودة وتحقيق وفورات الحجم التي تفسر الحاجة إليها. وتوجد مبادرات متعددة في مجال التعاون الإقليمي، مثل مشروع تيسير التجارة والنقل في جنوب شرق أوروبا والممر الإنمائي ومبادرة التطوير المكاني التي توصلت في الجنوب الأفريقي. وهذه المبادرة تضع النقل عموما والنقل العابر خصوصا في سياق اجتماعي اقتصادي أوسع نطاقا ينظر إلى النقل من منظور شامل؛ وتسلم بالترابط بين النقل والقطاعات الأخرى. فعلى سبيل المثال، لا يمكن للسياحة والزراعة أو التعدين أن تزدهر دون وجود نظام نقل ملائم، وقد وجد نظام النقل بدوره لتلبية احتياجات قطاعات الاقتصاد الأخرى وتتوقف استدامته على متطلبات تلك القطاعات. وبالتالي فإن ثمة حاجة

إلى اجتذاب الاستثمار، بطريقة أكثر تنسيقاً، في طائفة واسعة من الأنشطة والبرامج بما فيها المشاريع المتعلقة بالبنى الأساسية للنقل والمشاريع ذات الصلة.

١٢ - وينبغي اتخاذ القرارات بشأن مشاريع تنمية النقل بالتشاور، حسب الاقتضاء، مع الأطراف ذات المصلحة المعنية. وإذا أريد ضمان تخصيص الاستثمارات الملائمة والكافية لتنمية البنى الأساسية، فلا بد للسلطات المحلية والوطنية من ممارسة ملكيتها الحقيقية فيما يتعلق بهذه البرامج والمشاريع.

١٣ - وفي الختام، دعا الاجتماع إلى ما يلي:

١' عكس الاتجاه الحالي التزوي للمساعدة الإنمائية الرسمية والتمويل الخاص من أجل تنمية النقل في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية؛

٢' تقديم المساعدة المالية والتقنية من قبل البلدان المانحة وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي والمؤسسات الإنمائية والمالية المتعددة الأطراف إلى البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في شكل منح أو قروض تساهلية لبناء مرافق النقل والتخزين والمرافق الأخرى ذات الصلة وصيانتها وتحسينها؛

٣' التعجيل بعمليات إصلاح قطاع النقل والخدمات الأخرى ذات الصلة، بما في ذلك دعم تحرير قطاع النقل وكذلك زيادة مشاركة القطاع الخاص في توفير خدمات النقل؛

٤' زيادة مشاركة أصحاب المصلحة المعنيين في تخطيط المشاريع الخاصة بالبنى الأساسية وفي اختيارها؛

٥' تقديم تمويل محدد للعناصر المفقودة في ممرات العبور؛

٦' إقامة مبادرات إقليمية لدعم المشاريع المشتركة بين عدة بلدان والنهوض بالتكامل الإقليمي؛

٧' تحسين إدارة خدمات البنى الأساسية عن طريق تعزيز الانضباط في قطاع الأعمال وإقامة الأسواق التنافسية؛

٨' اتباع نهج شامل فيما يتصل بقطاع النقل، مع مراعاة الاعتبارات المادية والإجرائية والمؤسسية والخاصة بالسياسات.

## جيم - تيسير التجارة والمرور العابر بهدف تقليل تكاليف عمليات المرور العابر وتحسين كفاءتها

١٤ - يجب تنسيق إجراءات المرور العابر مع الحركة الطبيعية لضمان المرور السريع للسلع عبر بلدان المرور العابر. وتعتبر الشكليات المعقدة ومتطلبات الوثائق المتعددة، والاختلاف فيما بين البلدان في الإجراءات والوثائق، مصادر هامة لتكاليف إضافية يمكن تجنبها ولعدم كفاءة النقل العابر. ويوفر تيسير التدابير الرامية إلى تبسيط الإجراءات وترشيدها وتنسيقها وسيلة لتحسين نوعية المرور العابر والتخلص من كثير من التكاليف التي يمكن تلافيها في نظم المرور العابر ولا سيما، تكاليف المرور العابر غير المباشرة مثل النفقات الإدارية المتكبدة في تنظيم عمليات المرور العابر، وعمليات التأخير في تكاليف التسليم والجرد.

١٥ - وتظل الاتفاقيات الدولية، والاتفاقات الإقليمية والثنائية التي صادقت عليها الحكومات، هي الأدوات الرئيسية التي يمكن من خلالها إنجاز تنسيق القواعد والوثائق وتبسيطها وتوحيدها. واتخذ العديد من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية تدابير لتعزيز ترتيباتها التعاونية المتعلقة بالنقل العابر. ونهض المجتمع الدولي بدور هام في دعم عمليات إصلاح القوانين الوضعية والنظم، ولكن ثمة حاجة إلى توفير مساعدة مالية وتقنية أكبر لمساعدة البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية على أن تنفذ اتفاقاتها وترتيباتها التعاونية تنفيذاً فعلياً.

١٦ - وينبغي أن تكون إمكانية الوصول إلى البحر ومنه عملية تجري وفقاً للاتفاقات والاتفاقيات الثنائية والإقليمية والدولية.

١٧ - وأقر أيضاً العديد من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية بأن الهيكل المتغير للتجارة العابرة، أسفر عن المطالبة بالمزيد من الترتيبات المؤسسية الفعالة على المستوى الوطني والمستوى الإقليمي. وأحد المظاهر الهامة لهذه التغيرات هي المشاركة المتزايدة من القطاع الخاص. وبالرغم من أن شراكة القطاع العام والخاص في ازدياد، ما زالت هذه العملية في مرحلة التكوين وتتطلب دعماً من المجتمع الدولي قبل أن تصبح واسعة النطاق.

١٨ - وتستلزم الطبيعة المتغيرة للتجارة العابرة تعزيز معرفة ومهارات المشاركين في وضع السياسات العامة والمهام التنظيمية والمسؤولين عن العمليات اليومية، من خلال التدريب، بما في ذلك توفير التعليم المتواصل للمهنيين الموجودين. والتعاون الإقليمي في مجال النقل العابر، الذي يشمل اعتماد قواعد ومعايير تقنية مشتركة، يتطلب من الحكومات والقطاع الخاص أن تقوم بإدخال تدابير وإجراءات جديدة ترمي إلى تنفيذ مختلف الالتزامات.

١٩ - وفي الختام، دعا الاجتماع إلى:

- ١' تعزيز وتسريع تنفيذ التعاون في مجال النقل العابر عن طريق الاتفاقات والترتيبات الثنائية و/أو الإقليمية تماشياً مع الاتفاقات الدولية؛
- ٢' إلغاء الحواجز غير المادية التي تحد من تنافسية التجارة من البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر وإليها؛
- ٣' تخفيض الرسوم الجمركية المرتفعة عملاً بالاتفاقات الثنائية والإقليمية والمتعددة الأطراف؛
- ٤' إقامة و/أو تعزيز التجارة والرباطات المهنية على الصعيدين الوطني والإقليمي؛
- ٥' تعزيز وكفالة تنفيذ المبادرات الإقليمية المعنية بتيسير التجارة ونُظم النقل العابر التي تسهم في التكامل الإقليمي. بموجب الاتفاقات والاتفاقيات الثنائية والإقليمية والدولية؛
- ٦' تعزيز قدرات الحكومات والوكالات ذات الصلة على القيام بفعالية بإدخال مزيد من التبسيط والتنسيق والتوحيد على إجراءات ووثائق المرور العابر، بما في ذلك تحسين النُظم الجمركية المتعلقة بالمرور العابر عن طريق التخطيط الاستراتيجي وسياسات الرصد والإصلاحات التنظيمية؛
- ٧' تشجيع التشاور والحوار. بموجب الاتفاقات الثنائية والإقليمية بين متعهدي خدمات النقل العابر في القطاعين الخاص والعام على الصعيدين الوطني والإقليمي بغية حل مشاكل المرور العابر والمشاكل التشغيلية الأخرى؛
- ٨' تقديم المنح والتمويل بشروط ميسرة من أجل بناء القدرات البشرية على صُعد السياسات والأنظمة والتشغيل.

## دال - إجراءات المتابعة

- ٢٠ - بينما تتحمل البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية المسؤولية الأولى عن تنفيذ التدابير التي تستهدف تعزيز جهودها التعاونية والمتضافرة، ينبغي للمجتمع الدولي، بما في ذلك المؤسسات المالية والإئتمانية، أن يقدم مزيداً من الدعم لتمكين هذه البلدان من المعالجة الفعالة لما تواجهه من مشاكل ومتطلبات في النقل العابر.
- ٢١ - وقد أبرم العديد من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية اتفاقات ثنائية وإقليمية، وهي تبذل جهوداً لتنفيذها. وينبغي للمجتمع الدولي أن يقدم الدعم التقني والمالي من أجل الإسراع بخطى تنفيذ هذه الاتفاقات والترتيبات.

٢٢ - وينبغي للبلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية المعنية أن تحافظ على الإصلاحات التنظيمية والمؤسسية التي أجريت لتحديث وتحسين عمل أنظمة النقل العابر الفعالة على الصعيدين الوطني والإقليمي. وينبغي للمجتمع الدولي أن يدعم هذه الجهود.

٢٣ - وينبغي التشجيع على بناء القدرات البشرية للقطاعين العام والخاص على حد سواء. وينبغي للشركاء في التنمية تشجيع الاستثمار الأجنبي المباشر على الإسهام في تحسين المهارات المهنية والإدارية للقطاع الخاص في البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وينبغي للمساعدة الإنمائية الرسمية أن تدعم بناء قدرات القطاع العام بغية تعزيز التنمية الاقتصادية.

٢٤ - وينبغي لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) أن يساعد، وفق ولايته، في تنفيذ التوصيات المذكورة أعلاه وإطار العمل العالمي للتعاون في مجال النقل العابر بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وبين الجهات المانحة.

٢٥ - وينبغي لبرامج التعاون التقني في الأونكتاد، بما فيها النظام الآلي للبيانات الجمركية، ونظام المعلومات المسبقة عن البضائع ونظام النقاط التجارية، التي ساهمت على نحو هام في تحسين النقل العابر في البلدان غير الساحلية النامية وجيرانها من بلدان العبور، أن تواصل منح الأولوية الواجبة إلى هذه المجموعة من البلدان، ولا سيما للمناطق التي لم تستفد بعد من هذه البرامج. وينبغي أن يجري الأونكتاد دراسات حالات إفرادية محددة، بناء على طلب الدول المعنية، عن المسائل المتعلقة بتنظيم النقل في البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، وأن يقدم تقريراً عن ذلك إلى الاجتماع المقبل.

٢٦ - وينبغي للمجتمع الدولي، بما في ذلك البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية، أن تعزز دعمها للبنية الأساسية الوطنية والثنائية ودون الإقليمية ومشاريع وبرامج النقل العابر، بما في ذلك من خلال توفير دعم مالي وتقني كافيين للمراكز الحدودية الشاملة، ومن خلال تحسين أساليب التمويل الجارية واستحداث تسهيلات جديدة مثل التمويل المشترك، والقروض من مصرف إلى آخر، والكفالات.

٢٧ - وأوصى الاجتماع بعقد اجتماع وزاري دولي للبلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة وممثلي المؤسسات المالية والإنمائية الدولية يكرس للتعاون في مجال النقل العابر في عام ٢٠٠٣، وذلك للتشديد على إقامة نظم فعالة للنقل العابر. وطلب الاجتماع إلى أمانة الأونكتاد أن تقوم، بالتعاون مع البنك الدولي ومصارف التنمية الإقليمية ومنظمات دولية وإقليمية أخرى ذات صلة، بإنجاز الأعمال التحضيرية الموضوعية والتنظيمية اللازمة للاجتماع. وينبغي الاضطلاع بالأعمال التحضيرية الملائمة على الصعيدين دون الإقليمي والإقليمي بالمشاركة الملائمة لجميع أصحاب المصلحة الرئيسيين، بما في ذلك القطاع الخاص. وفي هذا السياق، رحّب الاجتماع بالعرض السخي الذي قدمته حكومة كازاخستان لاستضافة الاجتماع.

- ٢٨ - ولاحظ الاجتماع ببالغ التقدير المساهمة المالية السخية التي قدمتها حكومة اليابان لتنظيم الاجتماع الحالي، الأمر الذي جعل مشاركة الخبراء الوطنيين من البلدان غير الساحلية النامية والخبراء الاستشاريين أمراً ممكناً، مما أسهم كثيراً في الارتقاء بنوعية المداولات والنتائج التي أسفر عنها الاجتماع.
- ٢٩ - وأحاط الاجتماع علماً مع التقدير بما قدم من المدخلات الموضوعية وأوجه الدعم من جانب الأونكتاد والبنك الدولي.

### ثالثاً - أنشطة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

#### ألف - استعراض التقدم المحرز في تطوير نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية

- ٣٠ - بغية تيسير استعراض التقدم المحرز في تطوير نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، أجرى الأونكتاد دراسات تحليلية لتسليط الأضواء على التطورات الحديثة العهد في قطاع المرور العابر، وقدم اقتراحات من أجل تطوير هذا القطاع في المستقبل. وقُدِّمت الدراسات إلى الاجتماعات الحكومية الدولية التالية:
- ? الدورة الخامسة والخمسين للجمعية العامة، أيلول/سبتمبر ٢٠٠٠<sup>(١)</sup>؛
- ? مؤتمر الأمم المتحدة الثالث المعني بأقل البلدان نمواً، أيار/مايو ٢٠٠٠<sup>(٢)</sup>؛
- ? الاجتماع الخامس للخبراء الحكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإئتمانية، تموز/يوليه ٢٠٠١<sup>(٣)</sup>؛
- ? الدورة الثامنة والأربعين لمجلس التجارة والتنمية، تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠١<sup>(٤)</sup>؛
- ? الدورة السادسة والخمسين للجمعية العامة، أيلول/سبتمبر ٢٠٠١<sup>(٥)</sup>؛

(١) بيئة المرور العابر في الدول غير الساحلية في آسيا الوسطى وجنوبها من بلدان المرور العابر النامية (A/55/320).

(٢) ورقة مفاهيمية بشأن النقل.

(٣) نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية: التطورات والاقتراحات الأخيرة للعمل المقبل (TD/B/LDC/AC.1/17)؛ واستعراض التقدم المحرز في تطوير نظم النقل العابر في جنوب شرق آسيا (UNCTAD/LDC/110)؛ وتطور الهياكل الأساسية في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية؛ والمعونة الأجنبية، والاستثمار الخاص، وعبء تكلفة النقل في البلدان النامية غير الساحلية (UNCTAD/LDC/112)؛ واستعراض التقدم المحرز مؤخراً في تطوير نظم النقل العابر في أمريكا اللاتينية (UNCTAD/LDC/114)؛ واستعراض التقدم المحرز في تطوير نظم المرور العابر في أفريقيا الشرقية والجنوبية (UNCTAD/LDC/115).

(٤) إجراءات محددة تتصل بالحاجات والمشاكل التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية (TD/B/48/13).

٣١ - وتؤكد الدراسات على أهمية النقل في العمليات الإنمائية بوجه عام، وفي النهوض بالتجارة الوطنية والإقليمية والدولية بوجه خاص. وأكدت الدراسات التحليلية أن ضعف الهياكل الأساسية وعدم كفاءة عمليات المرور العابر تؤدي إلى ارتفاع تكاليف النقل وتشكل عوائق كبرى أمام توسيع التجارة واستدامة التنمية في كثير من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وتوضح الدراسات أن إقامة شبكة نقل ريفية ووطنية ودولية متماسكة أمر ضروري لحفز النشاط الاقتصادي وفتح مجالات إنتاجية في فرادى البلدان وربطها بالأسواق الوطنية والإقليمية والدولية.

٣٢ - وتظهر البيانات المستخدمة في الدراسات أنه بينما تبلغ تعريفات الدول الأكثر رعاية (MFN) بعد جولة أوروغواي بالنسبة للأسواق المتقدمة الرئيسية (الولايات المتحدة وكندا والاتحاد الأوروبي واليابان) نحو ٣,٧ في المائة، يصل متوسط تكلفة النقل لصادرات البلدان النامية غير الساحلية إلى ثلاثة أضعافها، (نحو ١٤,١ في المائة) وإلى ضعف تكلفة النقل بالنسبة للبلدان النامية كمجموعة (حوالي ٨,٦ في المائة). كذلك تتأثر البلدان النامية غير الساحلية سلباً بارتفاع تكلفة وارداتها. وثمة قياس تقريبي لأضرار تكلفة المرور العابر التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية يتمثل في إحصاءات موازين المدفوعات التي تبين تكاليف الشحن كنسبة من قيم الواردات شاملة التكلفة والتأمين والشحن (c.i.f). وفي عام ١٩٩٥، بلغت تكاليف الشحن ما يقرب من ٤,٤ في المائة من قيم الواردات (سيف) في البلدان المتقدمة، لكنها بلغت بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية في غرب أفريقيا نحو ٢٤,٦ في المائة؛ وفي شرق أفريقيا نحو ١٦,٧ في المائة؛ وفي أمريكا اللاتينية نحو ١٤,٦ في المائة. وتجاوزت تكاليف الشحن بالنسبة لعينة من البلدان غير الساحلية تكاليف الشحن بالنسبة لجميع البلدان حسب قارة كل منها بما يتراوح بين ٦ و ١١ نقطة مئوية<sup>(٦)</sup>.

٣٣ - وعلاوة على ذلك، ومع التنافس المتزايد في الأسواق الرئيسية الذي أحير المشاريع التجارية على التكيف مع نظم إنتاج وإدارة مناسبة من حيث التوقيت، اكتسبت المرونة والسرعة والموثوقية في تسليم السلع أهمية استراتيجية كبيرة: المرونة، لأن لوجيستيات النقل يجب أن تكون قادرة على التكيف مع التغييرات في طلب المستهلك ومع الظروف غير المنظورة، والسرعة، لأن السرعة التي تنفذ بها عمليات النقل تخفض مدة تعطيل المنتجات - ومن ثم رأس المال - والموثوقية، لأنها تخفض من مخاطر التوقف في توريد السلع أو توزيعها، ومن ثم تخفض الحاجة إلى وجود مخزونات أمان/احتياطية.

(٥) هذا التقرير.

(٦) انظر المرفق بهذا التقرير.

٣٤ - ولا يزال افتقار البلدان النامية غير الساحلية إلى منفذ بري إلى البحر، الذي يزيده تفاقماً موقعها النائي وعزلتها عن الأسواق العالمية وجسامة تكاليف المرور العابر ومخاطره يفرض قيوداً خطيرة على مجمل جهود التنمية الاجتماعية - الاقتصادية لتلك البلدان، وهي لم تستطع أن تستفيد استفادة كاملة من فرص التجارة والاستثمار الجديدة التي تتيحها عملية التحرير. وتحتاج إلى قدر أكبر من المساعدات لتمكينها من الاندماج اندماجاً فعالاً ومفيداً في الاقتصاد العالمي.

٣٥ - وتتطلب أي استراتيجية فعالة لتحسين نظم المرور العابر أولاً وقبل كل شيء اتخاذ تدابير على الصعيد دون الإقليمي لأن التعاون بين البلدان غير الساحلية وجيرانها التي يمر عبرها النقل تعاون أساسي لإيجاد حلول فعالة لكثير من مشاكل المرور العابر. وينبغي كمي يغدو هذا التعاون مستداماً تعزيره على أساس المصلحة المتبادلة للبلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر على حد سواء. وينبغي ألا تكتفي التدابير الرامية إلى تحسين نظم المرور العابر بالتركيز على نقل البضائع فحسب وإنما ينبغي أن يكون هدفها هو تطوير نظم مرور عابر فعالة ومرنة ومحكمة التسيير ومهيأة لتلبية احتياجات المصدرين والمستوردين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.

٣٦ - ويشكل توفير إطار تنظيمي فعال وخلق بيئة تمكينية شرطان أساسيان لتطوير الهياكل الأساسية. وقد انخفض إجمالي تدفقات المساعدة الإنمائية الرسمية إلى مشاريع الهياكل الأساسية في البلدان النامية إلى النصف خلال التسعينات، ويأتي ذلك إلى حد كبير استجابة للزيادة الكبيرة في التدفقات الخاصة. وفي عدد قليل من البلدان النامية الكبيرة، عوضت تدفقات رأس المال الخاص، ولا سيما لقطاعي الاتصالات والطاقة، الخسارة في المساعدة الإنمائية الرسمية وزادت عنها، غير أن انخفاض المساعدة الإنمائية الرسمية لم يُعوّض بتدفقات رأس المال الخاص في أغلبية البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وبالتالي ففي حالة هذه البلدان يوجد عجز كبير، ولا سيما إذا أخذت في الاعتبار إسقاطات نمو السكان وتسارع التحضر. وعلاوة على ذلك، يلزم تحقيق زيادة كبيرة في الاستثمار في هذه البلدان لمجرد إبقاء الأمور على حالها. ويتطلب تطوير الهياكل الأساسية، بما في ذلك رفع مستوى الأصول القائمة فيها درجة من التمويل تتجاوز الموارد المالية لكثير من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وقد قدر البنك الدولي أن أفريقيا وحدها تحتاج إلى استثمار ١٨ مليار دولار في الهياكل الأساسية سنوياً. وبالتالي فثمة حاجة إلى عكس اتجاه انخفاض التمويل الخارجي، ولا سيما المساعدة الإنمائية الرسمية.

٣٧ - وتشدد الدراسات أيضاً على ضرورة التغلب على الحواجز غير المادية التي تسيء إلى قدرة البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر على المنافسة، وخفض تعريفات الشحن المرتفعة، واتخاذ إجراءات لخلق رابطات نقل تجارية ومهنية وتعزيزها على الصعيدين الوطني والإقليمي. وتحقيقاً لهذا الغرض، ينبغي تعزيز قدرات الحكومات والمؤسسات الإقليمية على إجراء الإصلاحات، بما في ذلك زيادة تبسيط وتنسيق إجراءات ووثائق المرور العابر وتوحيدها.

٣٨ - وسلمت بلدان نامية غير ساحلية وبلدان مرور عابر كثيرة أيضاً بأن تغير هيكل تجارة خدمات المرور العابر يتطلب ترتيبات مؤسسية أكثر كفاءة على الصعيدين الوطني والإقليمي. ويتمثل مظهر هام لهذه التغيرات في زيادة مشاركة القطاع الخاص. ومع أن الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص قد تزايدت فإن هذه العملية لا تزال في مرحلة التشكّل وتتطلب دعماً من المجتمع الدولي حتى تتسع.

٣٩ - وبالإضافة إلى ذلك، فإن تغير طبيعة تجارة المرور العابر يستلزم تعزيز معارف ومهارات المشاركين في وضع السياسات العامة وشاغلي الوظائف التنظيمية فضلاً عن المسؤولين عن العمليات اليومية وذلك من خلال التدريب، بما في ذلك توفير التعليم المتواصل للمهنيين الموجودين. ويشمل التعاون الإقليمي في مجال النقل العابر اعتماد قواعد ومعايير تقنية مشتركة تستلزم من الحكومات والقطاع الخاص اتخاذ تدابير وإجراءات جديدة ترمي إلى تنفيذ مختلف الالتزامات.

٤٠ - وفي الختام، أكد الخبراء على أن البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية تتحمل المسؤولية الأساسية عن تنفيذ التدابير الموصى بها لكن المجتمع الدولي ينبغي أيضاً أن يدعم المشاريع المتعلقة بالهياكل الأساسية ومشاريع النقل العابر الوطنية والثنائية ودون الإقليمية بما في ذلك إقامة نقاط حدود بها "محطة واحدة" مشتركة للتفتيش. وتحقيقاً لهذا الغرض ينبغي للمجتمع الدولي أن يحسن أساليب التمويل الحالية ويستحدث تسهيلات جديدة مثل التمويل المشترك، والقروض والضمانات المقدمة من المصارف إلى المصارف.

## باء - أنشطة التعاون التقني

١ - المساعدة في إعداد اتفاقات أو ترتيبات النقل العابر الثنائية أو الإقليمية أو التفاوض بشأنها

٤١ - قدم مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية دعماً موضوعياً وتنظيماً إلى الاجتماعين التفاوضيين الأول والثاني بشأن مشروع الاتفاق الإطاري لحركة المرور العابر (TTFA) بين

الصين ومنغوليا والاتحاد الروسي اللذين عقدا في أيار/مايو ٢٠٠٠ وكانون الثاني/يناير ٢٠٠١ على التوالي. ومن المقرر عقد اجتماع ثالث في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠١.

٤٢ - ويضع الاتفاق الإطاري أساس إطار تنظيمي دون إقليمي صلب يزيد من كفاءة وفعالية تكاليف عمليات المرور العابر في شمال شرق آسيا، ويعزز بذلك التجارة الخارجية للمنطقة دون الإقليمية ويدعم نموها الاقتصادي. ويعرّف الاتفاق الإطاري لحركة المرور العابر بأنه اتفاق إطاري لأنه يتوخى التفاوض بشأن المرفقات التي ستشكل جزءاً لا يتجزأ من الاتفاق ذاته. وكما أشير في المواد ذات الصلة، مثل المادتين ٧ و ٨، سيتم التفاوض على المرفقات والاتفاق عليها في مرحلة لاحقة. وستتناول هذه المرفقات المسائل التقنية مثل الإجراءات الجمركية وأبعاد المركبات والحدود القصوى لأوزانها.

٤٣ - وقد أعربت الحكومات المعنية في مناسبات شتى عن تقديرها للدعم الذي قدمه الأونكتاد. ففي رسالة موجهة من مدير برنامج الأمم المتحدة الإنمائي (أيار/مايو ٢٠٠١) إلى الأمين العام للأونكتاد خص المدير بالذكر المفاوضات المذكورة آنفاً باعتبارها "أحد أكثر المشاريع نجاحاً" التي مولها برنامج الأمم المتحدة الإنمائي.

## ٢ - الاجتماع الاستشاري بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر المجاورة لها

٤٤ - بناء على طلب جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، نظم الأونكتاد اجتماعاً لفريق استشاري في فيانتيان في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠ بين هذا البلد وبلدان المرور العابر المجاورة لها بالإضافة إلى ممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية. ويسرت المداولات التي دارت في الاجتماع وثيقة معلومات أساسية أعدها الأونكتاد معنونة "استعراض التقدم المحرز في تطوير نظم النقل العابر في جنوب شرق آسيا" (UNCTAD/LDC/110). واعتمد الاجتماع خطة عمل لتحسين نظم النقل العابر في جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية (انظر UNCTAD/LDC/Misc.53). وأعرب المشتركون في الاجتماع عن تقديرهم لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي وللأونكتاد على رعايتهما لهذا الفريق الاستشاري.

## ٣ - تكنولوجيات المعلومات الرامية إلى تعزيز فعالية نظم المرور العابر

### (أ) النظم الجمركية للمرور العابر

٤٥ - إن عدم توافر رقابة فعالة على معدات النقل والبضائع يقوّض ترتيبات النقل العابر. وانطلاقاً من هذا المنظور، عُقد اجتماع للخبراء تحت رعاية لجنة المشاريع وتيسير الأعمال التجارية والتنمية في عام ١٩٩٧. وطلب الاجتماع إلى الأونكتاد وضع نظام محوسب لإجراءات المرور العابر. ونتيجة لاجتماع الخبراء هذا، استحدثت وحدة إلكترونية جديدة في

سياق النظام الآلي لإدخال البيانات الجمركية ومراقبتها وإدارتها AS YCUDA++ في عام ١٩٩٩ لاستخدام الإجراءات الجمركية للمرور العابر: وأطلقت صيغة رائدة لهذه الوحدة تسمى وحدة المرور العابر (MODTRS) لاختبارها عملياً في عدد مختار من البلدان المستعملة في نيسان/أبريل ١٩٩٩، أما الوحدة الجاهزة تماماً للتشغيل فقد أدرجت في الصيغة ١,١٥ لبرنامج الحاسوب، وسلمت إلى جميع البلدان المستعملة. وتتناول هذه الوحدة ثلاث وثائق للمرور العابر هي استمارة المرور العابر (TI)، ودفتر النقل الدولي الطرقي، وإجراء التحديد الأول (FIP). والوحدة قابلة للاستخدام في جميع أشكال المرور العابر حسبما حُددت في اتفاقية كيوتو وتشمل هذه الأشكال المرور:

- ? من مكتب للدخول على الحدود إلى مكتب في داخل البلد (مرور عابر لواردات)؛
- ? من مكتب للدخول على الحدود إلى مكتب للخروج على الحدود (مرور عابر بيني)؛
- ? من مكتب في داخل البلد إلى مكتب للخروج على الحدود (مرور عابر لصادرات)؛
- ? من مكتب في داخل البلد إلى مكتب آخر في داخله (مرور عابر داخلي).

٤٦ - والوثائق الثلاث مختلفة وتتسم بسمات خاصة لكنها جميعاً تطبق المبدأ التالي: أن النظام يتيح الحصول على البيانات لمتعهدتي التجارة والنقل الذين يستخدمون الوحدة الإلكترونية لبيانات النقل الدولي (DTI) و/أو لموظفي الجمارك. وعند المصادقة على الوثيقة، تنقل رسالة آلياً عن طريق الشبكة الوطنية للاتصالات السلكية واللاسلكية إلى مكتب الوصول باستخدام برنامج الحاسوب المناسب (A++GATE) وهو برنامج (الوصول العالمي إلى الكفاءة في التجارة، التابع للنظام الآلي لإدخال البيانات الجمركية ومراقبتها وإدارتها (أسيكودا) (ASYCUDA) وتبلغ هذه الرسالة لمكتب الوصول بأن الشحنة ستصل خلال فترة زمنية معينة. وعندما تصل الشحنة إلى جهة الوصول تُسترجع رسالة المرور العابر وتغلق الصفحة وتُبث رسالة الإفراج عن البضائع آلياً إلى المكتب الذي غادرت منه الشحنة. ويزود هذا الأسلوب الفعال إدارة الجمارك بمعلومات كاملة وفي الوقت المناسب عن جميع العمليات.

٤٧ - وتعمل الوحدة الإلكترونية بطريقة مرضية على نطاق وطني، وقد عززت مؤخرًا بإضافة وظائف جديدة إليها مثل تغيير مسار الشحنة (تغيير مكتب وصول الشحنة). ونظراً إلى أن إدارات الجمارك تتلقى مسبقاً معلومات كاملة وفي الوقت المناسب عن جميع العمليات، فليست هناك حاجة إلى إعادة إدخال بيانات الشحنة في مكتب الوصول - وبذلك تخفّض فترات التأخير التي تنجم عن عمليات التجهيز على الحدود تخفيضاً ضخماً

مما يؤدي إلى تيسير التجارة. والنظام مصمم تقنياً بحيث يسمح بالتوسع في المستقبل لتغطية عمليات المرور العابر الدولية (تبادل بيانات الرسائل فيما بين البلدان).

#### (ب) نظام المعلومات المسبقة عن البضائع (ACIS)

٤٨ - نظام المعلومات المسبقة عن البضائع نظام معلومات عن السوقيات هدفه تحسين كفاءة النقل بتعقب مسار المعدات على جميع وسائل النقل (السكك الحديدية، الطرق، البحيرات/الأهوار) وفي نقاط الوصل مثل الموانئ ومستودعات التخليص الداخلية وبتوفير المعلومات قبل وصول البضائع. ويزود نظام المعلومات المسبقة عن البضائع مشغلي وسائل النقل ببيانات موثوقة وآنية عن عمليات النقل، مثل أماكن وجود البضائع ومعدات النقل، ويحسّن من ثم الإدارة اليومية واتخاذ القرارات. وتشمل الفوائد التي تعود على السكك الحديدية التي تستخدم حالياً نظام المعلومات المسبقة عن البضائع لتعقب البضائع المنقولة بالسكك الحديدية ما يلي:

- ? إن البيانات الشاملة متاحة الآن على الخط لصالح مدراء حركة النقل وغيرهم من المدراء. وتشمل البيانات معلومات مثل مركز العربات على الشبكة؛ وعدد العربات المعطلة، والعربات التي تم تحميلها لأكثر من ثلاثة أيام والعربات الموجودة في الورش؛
- ? يمكن الآن وضع تقارير أسبوعية/شهرية بسهولة للمدراء على مختلف المستويات داخل إدارات السكك الحديدية. وتشمل التقارير معلومات مثل بيانات التحميل الأسبوعية، وأداء الزبون/السلع، ومتوسط الوقود الصادر للقطار/الكيلومتر، ووقت عبور القطار؛
- ? تحسنت كثيراً على المعلومات المتاحة للزبائن، وبعد أن كانت معلومات ورقية تستغرق ٤-٥ أيام لتزويد الزبون بمعلومات عن مكان وجود عربته أصبح من الممكن الآن تزويده بهذه المعلومات فوراً.

#### (ج) نظم المعلومات عن النقل البري في جمهوريتي تنزانيا المتحدة وزامبيا

٤٩ - يقدم الأونكتاد مساعدة إلى جمهوريتي تنزانيا المتحدة وزامبيا لتنفيذ التزام للمجتمع الإنمائي للجنوب الأفريقي (SADC) بشأن تطوير نظم المعلومات عن النقل البري. وينص الالتزام على:

- ? أن تضع الدول الأعضاء نظم معلومات وطنية متنسقة عن النقل البري دعماً لإدارة نظمها الوطنية للنقل البري والنظم الإقليمية لهذا النقل ونوعيته وإنفاذ تلك النظم؛
- ? أن تتضمن نظم المعلومات عن النقل البري معلومات تتعلق بجملة أمور من بينها: تسجيل وتراخيص المركبات، مرافق اختبار السائقين والسائقين المحترفين، الجرائم المتعلقة بالنقل والملاحقة القضائية بشأنها، وحوادث النقل.

٥٠ - وعلاوة على ذلك، ينبغي أن يكون باستطاعة النظم المعتمدة في كل بلد الاتصال فيما بينها للمساعدة في إنفاذ القوانين. وأدخلت بلدان عديدة من بينها بوتسوانا وليسوتو وملاوي وناميبيا وجنوب أفريقيا وزمبابوي نظاماً محوسباً لتسجيل المركبات ومنح التراخيص للسائقين أو هي في طور إدخالها. وبوجه عام، تشمل مزايا استخدام النظم المحوسبة الذي يقترن بإصدار وثائق ويتضمن معلومات تتعلق بالأمن ما يلي:

? وجود سجلات دقيقة ومستوفاة؛

? تقليل الغش إلى حد كبير؛

? تحصيل أفضل للإيرادات.

#### ٤ - مشروع النقل العابر المتعدد الوسائط وتيسير التجارة في نيبال

٥١ - ينفذ الأونكتاد مشروعاً لتقديم المساعدة التقنية إلى حكومة نيبال يهدف إلى تعزيز قطاعي التجارة والنقل (المشروع NEP/97/A53). ويقدم هذا المشروع الذي تموله الحكومة بقرض من البنك الدولي دعماً أساسياً من أجل تأمين أكفأ استخدام ممكن لثلاثة مستودعات للتخليص الداخلي تبني بمحاذاة الحدود الهندية. وتشمل الأنشطة الرئيسية التي يغطيها المشروع تنفيذ النظام الآلي لإدخال البيانات الجمركية ومراقبتها وإدارتها (ASYCUDA) ونظام المعلومات المسبقة عن البضائع (ACIS) وتوفير بيئة قانونية وتجارية سليمة تتيح تحقيق الكفاءة في عمليات النقل. وفي هذا السياق، قدمت المشورة إلى العمليات التفاوضية الجارية بين نيبال والهند من أجل مراجعة معاهدة مرور عابر.

٥٢ - وأثناء تجديد معاهدة المرور العابر بين حكومة نيبال وحكومة الهند (كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٨)، طُلب إلى المشروع إعداد تعليقات. وقدمت اقتراحات من أجل تحقيق ما يلي:

? إدماج اتفاق عام ١٩٩٦ بشأن النقل بالحاويات؛

? مراعاة التغييرات التي حدثت في طبيعة تجارة المرور العابر؛

? التعبير عن التغييرات التي يمكن أن تسمح بقدر من تخفيف الرقابة الجمركية على بضائع المرور العابر؛

? تضمين المعاهدة التوصيات الدولية المتعلقة بالنقل العابر؛

? القيام مع مراعاة ما ورد في الفروع من '٢' إلى '٤' الواردة آنفاً، بتبسيط متطلبات وإجراءات المراقبة الجمركية لعمليات المرور العابر.

## مرفق

نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر  
النامية: التطورات والاقتراحات الأخيرة للعمل المقبل  
تقرير من أمانة الأونكتاد\*

## المحتويات

الصفحة	
٢٠	مقدمة
٢٠	أولا - تكاليف النقل، والقدرة على المنافسة وأداء التصدير
٢٠	ألف - أثر ارتفاع تكاليف النقل الدولي
	باء - أثر خدمات النقل العابر غير الفعالة وغير الموثوقة على القدرة التنافسية وعلى أداء
٢٦	الصادرات
٢٧	ثانيا - تقليص التكاليف الفعلية للنقل العابر وتحسين كفاءته
٢٧	ألف - تنمية البنى التحتية للنقل
٣٠	١ - النقل العابر بالسكك الحديدية
٣١	٢ - العبور البري
٣٢	٣ - الموانئ البحرية
٣٢	٤ - النقل الجوي
٣٣	٥ - الاتصالات السلكية واللاسلكية
٣٤	٦ - خطوط الأنابيب
	٧ - المساعدة الإنمائية الرسمية وتدفقات رأس المال إلى البنى التحتية في البلدان النامية غير
٣٤	الساحلية وبلدان المرور العابر النامية
٣٧	باء - التغلب على الحواجز غير المادية لتحسين الكفاءة في استخدام نظم النقل العابر المتاحة ..
٣٧	١ - الأطر التنظيمية

\* صدرت من قبل بوصفها الوثيقة TD/B/LDC/AC.1/17.

٤١	.....	٢ - الأطر المؤسسية
٤٢	.....	٣ - إزالة الضوابط، والتحرير، والخصخصة، والمنافسة
		ثالثا - التحديات والفرص القائمة من أجل زيادة تحسين نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية
٤٢	.....	وبلدان المرور العابر النامية
٤٢	.....	ألف - التدابير المتخذة على الصعيدين الوطني والإقليمي
٤٢	.....	١ - بيئة المرور العابر
٤٤	.....	٢ - الأطر التنظيمية
٤٤	.....	٣ - الترتيبات المؤسسية
٤٥	.....	٤ - بناء القدرات البشرية
٤٦	.....	٥ - تطوير الهياكل الأساسية
٤٩	.....	باء - التدابير المتخذة على الصعيد الدولي
٥٢	.....	التذييل

## مقدمة

١ - طلبت الجمعية العامة من الأمين العام للأمم المتحدة، في الفقرة ١١ من قرارها ١٩٩/٥٤ المؤرخ ٢٢ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٩، أن يعقد في عام ٢٠٠١، اجتماعا آخر للخبراء الحكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية الإنمائية، بما في ذلك المنظمات واللجان الاقتصادية والإقليمية ودون الإقليمية ذات الصلة، لاستعراض التقدم المحرز في تطوير نظم المرور العابر، بما في ذلك القيام، عملا بقرار الجمعية العامة ١٩٩/٥٤، بدراسة المقترح المقدم من الاجتماع السابق المعقود في ١٩٩٩ والمتعلق بعقد اجتماع وزاري في ٢٠٠٣ بشأن قضايا النقل العابر للتأكيد على مشكلة البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.

٢ - ويتناول هذا التقرير التحدي وفرص تحسين نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وهو مقسم إلى ثلاثة فصول. ويتناول الفصل الأول العلاقة بين تكاليف النقل، والقدرة على المنافسة وأداء التصدير، ويخلص إلى أن هذه المتغيرات مترابطة فيما بينها بصورة وثيقة تجعل البلدان المتضررة جغرافيا، مثل البلدان النامية غير الساحلية، تعاني من تكاليف نقل كبيرة وغير مواتية يتعين عليها استيعابها من أجل اختراق أسواق التصدير. ويستعرض الفصل الثاني التطورات الرئيسية المتصلة بتحسين نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وفيما يتعلق بتطوير البنى التحتية المادية، يلاحظ التقرير التحول نحو رأس المال الخاص في تنمية البنى التحتية. وبالرغم من أن قلة من البلدان النامية حظيت بتدفق في رأس المال الخاص أكثر من كاف للتعويض عن انخفاض المساعدة الإنمائية الرسمية في تطوير البنى التحتية، فإن الأمر لم يكن كذلك فيما يتعلق بكثير من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. إذ يمكن لرأس المال الخاص أن يؤدي دورا متزايد الأهمية في تلك البلدان إذا اتخذت إجراءات أخرى لتعزيز طرائق جديدة للتمويل. ويسلط الفصل الثالث الأضواء على بعض من طرائق التمويل هذه. ويبحث المجتمع الدولي على دعم تطوير هذه الطرائق وزيادة المساعدة الإنمائية الرسمية من أجل تلبية المتطلبات المالية للبلدان النامية غير الساحلية.

## أولا - تكاليف النقل، والقدرة على المنافسة وأداء التصدير

### ألف - أثر ارتفاع تكاليف النقل الدولي

٣ - كانت تكاليف النقل في الماضي من العناصر غير الواضحة، المختفية وراء عبء تجاري أكبر تمثله الحواجز التعريفية وغير التعريفية العالية. ولكن الحالة لم تعد كذلك، فبينما

ستبلغ تعريفات الدول الأكثر رعاية بعد جولة أوروغواي بالنسبة للأسواق المتقدمة الرئيسية (الولايات المتحدة وكندا والاتحاد الأوروبي واليابان) نحو ٣,٧ في المائة، يصل متوسط تكلفة النقل لصادرات البلدان النامية غير الساحلية إلى ثلاثة أضعافه (١,٤ في المائة تقريباً) وإلى ضعف تكلفة النقل بالنسبة للبلدان النامية كمجموعة (حوالي ٨,٦ في المائة).

٤ - وتقتضي أحكام الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة إجراء تقييم للتعريفات على أساس المساواة من حيث معاملة الدول الأكثر رعاية، ولكن تكاليف النقل الدولي بالنسبة للسلع المتماثلة يمكن أن تتباين بشكل ملحوظ بين بلد وآخر. وكما يبين الجدول ١، فبينما كانت مدفوعات النقل والتأمين كنسبة مئوية من إجمالي صادرات البلدان النامية من السلع والخدمات في ١٩٩٥ تبلغ نحو ٨,٦ في المائة، كانت تبلغ ١,٤ في المائة بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية و ١٧,٢ في المائة بالنسبة لأقل البلدان نمواً، بينما بلغت هذه المدفوعات بالنسبة لأقل البلدان نمواً التي هي أيضاً بلدان غير ساحلية، ٤٧,١ في المائة. وتخفي الأسعار المتوسطة هذه الواردة في الجدول ١ فوارق كبيرة بين البلدان، تتراوح بين معدل الشحن المنخفض نسبياً لبوتسوانا (أقل من ٨ في المائة) وما يزيد على ٣٥ في المائة للمالي.

#### الجدول ١

مدفوعات النقل والتأمين كنسبة من إجمالي صادرات البلدان الساحلية من السلع والخدمات، ١٩٩٧ (أي آخر سنة متاحة)

البلد	مدفوعات النقل والتأمين (ملايين الدولارات)	الصادرات من السلع والخدمات (ملايين الدولارات)	النسبة (في المائة)
أفغانستان <sup>(١)</sup>	٩٢,١	٢٦٠,٥	٣٥,٤
أرمينيا	١٠٣,١	٣٣٠,٢	٣١,٢
أذربيجان	١١٤,٧	١١٥٠,١	١٠,٠
بوتان	٠,٠	٠,٠	٠,٠
بوليفيا	٢٨٤,٤	١٤١٣,٨	٢٠,١
بوتسوانا	٢٢٩,٦	٣٠٣٠,٠	٧,٦
بوركينافاسو <sup>(ب)</sup>	٧٠,٤	٢٧١,٩	٢٥,٩
بورووندي	٢٢,٩	٩٦,١	٢٣,٨
جمهورية أفريقيا الوسطى <sup>(ب)</sup>	٥٨,٧	١٧٩,٠	٣٢,٨
تشاد <sup>(ب)</sup>	٩٨,٥	١٩٠,١	٥١,٨
كازاخستان	٣٩١,٩	٧٧٤١,٢	٥,١
قيرغيزستان	١٠٤,٠	٦٧٥,٨	١٥,٤

النسبة (في المائة)	الصادرات من السلع والخدمات (ملايين الدولارات)	مدفوعات النقل والتأمين (ملايين الدولارات)	البلد
٢٤,٥	٩٧٩,٠	٢٣٩,٦	إثيوبيا
١١,٨	٤٢٤,١	٥٠,٠	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
١٥,٣	٢٨٣,٠	٤٣,٣	ليسوتو
٥٥,٥	٣٨٤,٨	٢١٣,٧	ملاوي <sup>(ب)</sup>
٣٥,٦	٦٤٣,٦	٢٢٩,٠	مالي
١١,٨	٦٢١,٢	٧٣,٣	منغوليا
٤.٩	١ ٢٧٩,٥	٦٢,٢	نيبال
٢٨,٨	٣٢١,٤	٩٢,٥	النيجر <sup>(ج)</sup>
١٠,٤	٤ ٥٣٥,٠	٤٧٢,١	باراغواي
٤٨,٤	١٤٤,٣	٦٩,٨	رواندا
٢,٨	١ ٠٨٤,٦	٣٠,٤	سوازيلند
٠٠	٠٠	٠٠	طاجيكستان
١٣,٢	١ ٣٢٩,٧	١٧٥,٢	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
١٥,٨	١ ٠٤٥,٩	١٦٤,٨	تركمانستان
٣٥,٥	٧٥٧,٢	٢٦٨,٨	أوغندا
٠٠	٠٠	٠٠	أوزبكستان
١٧,٢	١ ٢٥٥,٢	٢١٥,٥	زامبيا <sup>(د)</sup>
١٦,٢	٢ ٣٤٤,٣	٣٧٩,٣	زمبابوي <sup>(ب)</sup>
١٤,١	٢٦ ٣١٤,٠	٣ ٧٠٦,٠	البلدان غير الساحلية <sup>(ج)</sup>
١٧,٢	٢٤ ٨٣٩,٥	٤ ٢٧٦,٦	أقل البلدان نمواً <sup>(د)</sup>
٨,٦	١ ٢٦٨ ٥٨٠,٩	١٠٩ ٠٥٤,٦	البلدان النامية <sup>(ج)</sup>

المصدر: حسابات الأونكتاد استناداً إلى إحصاءات موازين المدفوعات لعام ٢٠٠٠، صندوق النقد الدولي (قرص مدمج).

ملاحظة: (أ) ١٩٨٩؛ (ب) ١٩٩٤؛ (ج) ١٩٩٥؛ (د) ١٩٩١.

٥ - ويمكن بوجه عام تفسير مستوى تكاليف النقل الدولي التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية بأن صادراتها تتعرض لتكاليف إضافية في بلد أو بلدان المرور العابر (رسوم التخليص الجمركي، رسوم استخدام الطرق وما إلى ذلك)<sup>(٧)</sup>. غير أن الاختلاف في تكاليف النقل بين البلدان النامية يرجع أيضاً إلى عوامل أخرى، أبرزها هيكل الصادرات (انظر

(٧) تحسين نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية: مسائل ينبغي النظر فيها. تقرير من أمانة الأونكتاد (١٩٩٩)، TD/B/LDC/AC.1/13.

التذييل الجدول باء)، حيث تمثل تكاليف النقل نسبة من الصادرات ذات القيمة الأعلى أصغر من الصادرات ذات القيمة المنخفضة؛ وتأثير حصة التجارة الإجمالية المثلثة في التجارة الإقليمية، بمعنى أن من المرجح أن الحصة الأكبر من التجارة الإقليمية تخفض متوسط تكاليف النقل المتكبدة، بالنظر إلى المسافات الأقصر التي تنطوي عليها التجارة الإقليمية (انظر التذييل الجدول ألف) واختلاف كفاءة نظم النقل العابر (انظر الفقرتين ٨ و ٩).

٦ - كذلك تتأثر البلدان النامية غير الساحلية سلباً بارتفاع تكلفة وارداتها. وثمة قياس تقريبي لأضرار تكلفة المرور العابر التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية يتمثل في إحصاءات موازين المدفوعات التي تبين تكاليف الشحن كنسبة من السعر شاملاً التكلفة والتأمين والشحن (سيف) لقيمة الواردات. وفي ١٩٩٥، بلغت تكاليف الشحن ما يقرب من ٤,٤ في المائة من قيم الواردات (سيف) في البلدان المتقدمة (انظر الجدول ٢). ولكنها بلغت النسبة للبلدان النامية غير الساحلية في غرب أفريقيا نحو ٢٤,٦ في المائة؛ وفي شرق أفريقيا، نحو ١٦,٧ في المائة؛ وفي أمريكا اللاتينية، نحو ١٤,٦ في المائة. وتجاوزت تكاليف الشحن بالنسبة لعينة من البلدان غير الساحلية تكاليف الشحن بالنسبة لجميع البلدان حسب قارة كل منها بما بين ٦ و ١١ نقطة مئوية.

## الجدول ٢

الشحن والتأمين كنسبة مئوية من قيم الواردات 'سيف' بالنسبة لمجموعات مختارة من البلدان

	١٩٩٧	١٩٩٥	١٩٩٠	١٩٨٥	
١	٤,١	٤,٤	٥,٥	٤,٦	المجموع بالنسبة للعالم
٢	٣,٤	٣,٥	٤,٢	٣,٨	بلدان الاقتصاد السوقي المتقدمة
٣	٦,٥	٧,٤	١١,٢	٧,٧	المجموع بالنسبة للبلدان النامية، ومن بينها بلدان:
	١٠,٠	١١,٣	١٠,٦	١١,٣	أفريقيا
	٥,٦	٦,٤	١٢,٨	٦,٧	أمريكا
	٦,٥	٧,٤	١١,٢	٧,٧	آسيا
٤	٠٠	١٠,٧	١٥,٨	١٤,٨	البلدان النامية غير الساحلية، ومنها بلدان:
	١٤,٦	١٦,٧	٢٠,٢	١٧,٩	شرق أفريقيا <sup>(١)</sup>
	٠٠	٩,٩	١١,٥	١٢,٥	الجنوب الأفريقي <sup>(ب)</sup>
	٠٠	٢٤,٦	٣٠,٢	٣٠,٠	غرب أفريقيا <sup>(ج)</sup>
	١١,٤	١٤,٦	١٨,٥	١٦,٤	أمريكا اللاتينية <sup>(د)</sup>
	٨,٣	-	-	-	أوروبا <sup>(هـ)</sup>
	٤,٢	٨,١	٩,٣	٣,٣	بلدان أخرى في آسيا <sup>(و)</sup>

١٩٩٧	١٩٩٥	١٩٩٠	١٩٨٥		
٩,٦	٦,٠	-	-	بلدان رابطة الدول المستقلة <sup>(٦)</sup>	
٠٠	١٢,٥	١٤,٦	١٣,٨	أقل البلدان نمواً	٥

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات من صندوق النقد الدولي، إحصاءات موازين المدفوعات ٢٠٠٠ (قرص مدمج).

ملاحظة: لا توجد بيانات من أفغانستان وأوزبكستان وبتان وطاجيكستان.

(أ) إثيوبيا وأوغندا وبوروندي ورواندا.

(ب) بوتسوانا وزامبيا وزمبابوي وسوازيلند وليسوتو وملاوي.

(ج) بوركينا فاسو وتشاد وجمهورية أفريقيا الوسطى ومالي والنيجر.

(د) باراغواي وبوليفيا.

(هـ) جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة.

(و) جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية ومنغوليا ونيبال.

(ز) أذربيجان وأرمينيا وتركمانستان وقيرغيزستان وكازاخستان.

٧ - وتؤدي تكلفة النقل المرتفعة لواردات البلدان النامية غير الساحلية إلى تضخم ليس في أسعار السلع الاستهلاكية فحسب وإنما أيضاً في الوقود والسلع الرأسمالية والمدخلات الوسيطة، مما يزيد من تكلفة الإنتاج المحلي الزراعي والصناعي. وبالتالي، فمن شأن التخفيض الكبير في تكلفة نقل الواردات أن يؤدي إلى زيادة قوتها الشرائية بل وإلى تعزيز إنتاجها المحلي، مما يدعم جهودها الرامية إلى التنوع ويزيد من القدرة التنافسية لصادراتها.

٨ - وقد شددت البحوث عبر ٣٠ سنة مضت على علاقة السبب والأثر في توافر خدمات النقل الكافية والفرصة المتاحة لتنمية قائمة على التجارة، وربطت درجة الوصول إلى قطاع نقل تشغيلي، بدرجة مشاركة البلدان في النظام التجاري العالمي<sup>(٨)</sup>. ويجري الآن استكمال هذه الدراسات التجريبية عن أثر تحسين نظم المرور العابر على تدفقات التجارة، بنماذج قياسية تحاول أن تحسب، على سبيل المثال، مرونة التجارة فيما يتعلق بتكاليف النقل.

(٨) Amjadi A. Reinke U. and Yeats A. Did External Barriers Cause the Marginalization of Sub-Saharan Africa in the World? World Bank Policy Research Working Paper No. 1586 (1996); Amjadi A. and Yeats A. Have Transport Costs Contributed to the Relative Decline of Sub-Saharan African Exports? World Bank Policy Research Working Paper No. 1559, (1995).

٩ - وتناولت دراسة قياسية<sup>(٩)</sup> أجراها البنك الدولي مؤخراً لمحددات تكاليف النقل بالنسبة للبلدان غير الساحلية بالمقارنة بالبلدان الساحلية. ويقدر أن البلد غير الساحلي النمطي يتكبد تكاليف نقل أعلى بنسبة ٥٠ في المائة من التي يتكبدتها بلد ساحلي نمطي، وأن أحجام تجارته أقل بنسبة ٦٠ في المائة - مع آثار كبيرة على الإيراد النسبي لهذه البلدان. وتشدد الدراسة على أهمية الاستثمار في البنى التحتية للحد من هذا العائق. وتبين كيف أن تكاليف النقل تعتمد على كل من الجغرافيا (المسافة والحدود) ومستوى وجودة البنى التحتية للنقل والاتصالات (البنى التحتية المادية وفعالية استخدامها على السواء). وتقدر الدراسة أن مرونة تدفق التجارة فيما يتعلق بتكاليف النقل مرونة كبيرة، حوالي (-٣)، مما يعني أن حجم التجارة ينخفض بحوالي ٢٠ في المائة إذا ارتفعت تكاليف النقل ١٠ نقاط مئوية. ويمكن في الواقع أن يكون للتحسينات في البنى التحتية في البلدان غير الساحلية وجاراتها من بلدان المرور العابر نتائج مؤثرة - فمثلاً، في حالة انتقال بلد من التوزيع المثوي الـ ٧٥ لجودة البنى التحتية بين جميع البلدان المأخوذة كعينة، إلى الترتيب المثوي الـ ٢٥، فإن ذلك يخفض على النصف غرم تكاليف النقل لكونه بلداً غير ساحلي، ويزيد حجم تجارته بأكثر من ١٠٠ في المائة.

١٠ - وتنطوي التجارة الدولية للكثير من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية على الشحن عن طريق النقل البحري والنقل الداخلي على السواء. والنقل الداخلي (السكك الحديدية/البري) هو الأكثر تكلفة إلى حد بعيد. وبالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية التي تواجه نقلاً داخلياً طويلاً، كالبلدان الواقعة في آسيا الوسطى (حيث الحد الأدنى للمسافة إلى أقرب ميناء يبلغ ٣٥٠٠ كيلومتر) وتشاد وزامبيا ومنغوليا (حوالي ٢٠٠٠ كيلومتر)، فإن عبء التكلفة يكون مرتفعاً. وتبين المقارنة بين رسوم الشحن البحري للواردات المنقولة بالحاويات وتكاليف المرور العابر الداخلي الأهمية النسبية لهذه الأخيرة. فالفارق بينهما كبير إلى حد بعيد، حيث تتراوح عوامل النقل البري بين ١ و ٤، مما يوحي بأن أي محاولة لتخفيض تكاليف نقل صادرات وواردات البلدان النامية غير الساحلية ينبغي أن تهدف في المقام الأول إلى التأثير على مستوى التكاليف المترتبة على عمليات المرور العابر الداخلي<sup>(١٠)</sup>.

Limão N. and Venables A. Infrastructure, Geographical Disadvantage and Transport Costs. World Bank (٩)  
Policy Research Working Paper No. 2257, (1999)

(١٠) تحسين نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية: مسائل ينبغي النظر فيها.  
تقرير من أمانة الأونكتاد. TD/B/LDC/AC.1/13، (١٩٩٩).

## باء - أثر خدمات النقل العابر غير الفعالة وغير الموثوقة على القدرة التنافسية وعلى أداء الصادرات

١١ - مع التنافس المتزايد في الأسواق الرئيسية الذي أحير المشاريع التجارية على نظم إنتاج وإدارة مناسبة من حيث التوقيت أخذت المرونة والسرعة والموثوقية في تسليم السلع أهمية استراتيجية كبيرة: فالمرونة، لأن لوجيستيات النقل يجب أن تكون قادرة على التكيف مع التغييرات في طلب المستهلك ومع الظروف غير المتطورة؛ والسرعة، لأن السرعة التي تُنفذ بها عمليات النقل تخفض مدة تعطيل المنتجات - ومن ثم رأس المال؛ والموثوقية، لأنها تخفض من مخاطر التوقف في توريد السلع أو توزيعها، ومن ثم تخفض الحاجة إلى وجود مخزونات أمان/احتياطية.

١٢ - ويقوض نقص المرونة القدرة التنافسية لصادرات البلدان النامية غير الساحلية. فأحياناً، يعرض المستوردون، رداً على فشل الحصول (كالبن مثلاً) في أحد أجزاء العالم، شراء كميات أكبر من موردين آخرين، ولكن المصدرين من البلدان النامية غير الساحلية كثيراً ما تفوتهم هذه الفرص لعجز قدرات النقل عن مواكبة حمولات تصديرية إضافية. كذلك يؤثر عدم وجود قدرات نقل كافية وعدم توافر المرونة على استراتيجيتها الاستيرادية. ولتفادي الانقطاع في الإنتاج، يتعين عليها أن تحتفظ بمخزونات احتياطية كبيرة من المدخلات الأساسية (تكفي لثلاثة أشهر)، ولكن ذلك يربط قدرات كبيرة من رأس المال، مؤدياً بذلك إلى زيادة تكاليفها الإنتاجية وتخفيض هوامش ربحها.

١٣ - كذلك فإن القدرة التنافسية للبلدان النامية غير الساحلية تتأثر سلباً بعدم مقدرتها على تسليم السلع في الوقت المناسب. ويمكن للمصدرين أن يحصلوا على أسعار أفضل في العقود التي تحدد "الشحن الفوري"، بينما يمكن أن يحدث خصم على الأسعار إذا تأخر التسليم. والتسليم في الوقت المناسب مفهوم لا ينطبق على المصنعين وحدهم. فهو ينطبق على السلع الأساسية أيضاً، لا سيما التي تمر بقدر من التجهيز قبل التصدير، وتباع كمدخلات في التصنيع.

١٤ - ويؤدي عدم كفاية البنى التحتية وسوء تنظيم النقل وانتشار عمليات الرقابة الحكومية في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، إلى صعوبة ضمان تسليم السلع في الوقت المناسب أو تأمين موثوقية أو مرونة توريد السلع. وبما أن عمليات التأخير يمكن أن تحدث خارج الحدود الإقليمية للبلدان النامية غير الساحلية فهذا يعني أن البلدان التي تتصرف بمفردها قد لا تكون دائماً في وضع يسمح لها بالتغلب على العقبات الحقيقية.

١٥ - وبالرغم من أن التأخير يمكن في الواقع أن يحدث في أي مرحلة من مراحل المرور العابر، فإن أهم عمليات التأخير تحدث في النقاط البينية الرئيسية أو نقاط النقل من سفينة إلى شاحنة، أي بين النقل البحري والنقل الداخلي، وبين شبكات السكك الحديدية الموازية، وعلى كل من جانبي الحدود الوطنية. ويمكن أن يتسبب عدم كفاية قدرة النقل بالسكك الحديدية/النقل البري في الموانئ البحرية بل هو يتسبب في حالات تأخير كبيرة، تؤدي إلى بطء تواتر دوران السفن، وهو ما يتسبب في كثير من الأحيان في غرامات تأخير لجميع مستخدمي الميناء. والبطء في تبادل المعدات الدارجة بين شبكات السكك الحديدية لا يحتجز السلع في مكان العبور فحسب، بما يعطل رأس المال، وإنما ينجم عنه أيضاً سوء استخدام أصول السكك الحديدية، وبالتالي يخفض إيراداتها. وفي كثير من الأحيان تشكل المراكز الحدودية تقييداً كبيراً لحركة مرور النقل العابر. وفي دراسة أجريت في الجنوب الأفريقي، تم التوصل إلى أن عربات الشحن الثقيلة تحتاج في العادة إلى ثلاثة أيام للتخليص الجمركي. وبلغت التكلفة الاقتصادية لمنطقة الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي من حيث الإنتاجية المنخفضة لعربات الشحن وحدها في عام ١٩٩٦ حوالي ٥٠ مليون دولار<sup>(١١)</sup>.

## ثانياً - تقليص التكاليف الفعلية للنقل العابر وتحسين كفاءته

١٦ - يؤدي البُعد والانعزال عن شبكات الإنتاج والاستهلاك العالمية إلى إعاقة التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلدان النامية غير الساحلية؛ ولكن من الممكن تخفيف الأثر السلبي لطول المسافات إلى الأسواق من خلال تعزيز كفاءة نظم النقل العابر في هذه البلدان. والوسيلة لبلوغ هذا الهدف هي اتخاذ تدابير ترمي إلى وقف تدهور البنى التحتية في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وعكس اتجاهه، ومواصلة دعم الإصلاحات السياسية والتشريعية والمؤسسية على الصعيدين الوطني والإقليمي، بما في ذلك تنمية الموارد البشرية القائمة على التنسيق والتعاون وتعزيز التعاون الدولي.

## ألف - تنمية البنى التحتية للنقل

١٧ - كان القطاع حتى التسعينات هو الذي يوفر بشكل أساسي مرافق النقل المادية في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، على غرار ما كان يحدث في بقية أنحاء العالم. وكانت خدمات السكك الحديدية تخضع عادة لاحتكار القطاع العام، وكانت معظم البلدان تمتلك وتشغل سفن شحن تحمل العلم الوطني. وبوجه عام كان القطاع الخاص يشغل النقل بالشاحنات والحافلات، ولكن المؤسسات المملوكة للدولة كانت توفر أيضاً

(١١) SADC Border Post Design, Operation and Transit Facilitation, 1998.

هذه الخدمات وعموماً كانت الأجهزة شبه الحكومية تمتلك أساطيل من العربات خاصة بها. وكثيراً ما كانت الحكومات تؤدي دوراً حاسماً بتنظيم دخول خدمات القطاع الخاص وأسعارها<sup>(١٢)</sup>. ومع ذلك، فسبب الأزمات المالية، وحالات العجز في الميزانية، وبرامج التكيف والتكيف الدولية، لم يتمكن القطاع العام من الحفاظ على مستويات ملائمة من الاستثمار لصيانة البنى التحتية وتحديثها. وتفاقت هذه الحالة بسبب الهبوط الذي حدث مؤخراً في المساعدة التساهلية الكلية المقدمة إلى جميع البلدان النامية. وهبط إجمالي المساعدة الإنمائية الرسمية هبوطاً حاداً من ذروة بلغت ٦١,٣ مليار دولار في عام ١٩٩١ إلى مستوى منخفض قدره ٤٨,٣ مليار دولار في عام ١٩٩٧، ثم انتعش ليصل إلى ٥١,٦ مليار دولار في عام ١٩٩٩. وهبطت المساعدة الإنمائية الرسمية المتعددة الأطراف بمعدل أسرع أيضاً، من ذروة بلغت ١٨,٦ مليار دولار في عام ١٩٩٤ إلى مستوى منخفض بلغ ١٣,٥ مليار دولار في عام ١٩٩٩. ووصلت المساعدة الإنمائية الرسمية المقدمة من بلدان لجنة المساعدة الإنمائية التابعة لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي إلى ذروة بلغت ٤٣,٢ مليار دولار في عام ١٩٩١، وبلغت مستوى منخفضاً قدره ٣٢,٤ مليار دولار في عام ١٩٩٧، وارتفعت إلى ٣٧,٩ مليار دولار في عام ١٩٩٩ (مثلة بذلك تحولاً من المساعدة المتعددة الأطراف إلى مساعدة ثنائية). وفي الوقت ذاته، بلغ إجمالي تدفقات المساعدة الإنمائية الرسمية المقدمة إلى ٣٠ بلداً من البلدان النامية غير الساحلية أعلى مستوى له في عام ١٩٩٥ (١٠,٦ مليار دولار)، ثم هبط بشكل حاد بعد ذلك ليصل إلى ٧,٦ مليار دولار في عام ١٩٩٩.

(١٢) الهياكل الأساسية للنقل والتجارة والقدرة التنافسية في أفريقيا. تقرير من إعداد أمانة الأونكتاد TD/B/46/10، (١٩٩٩).

## الجدول ٣

نظرة عامة على متوسط تغطية البنى التحتية في البلدان غير الساحلية/أقل البلدان نمواً،  
والبلدان النامية والبلدان المتقدمة

المؤشر	البلدان غير الساحلية/أقل البلدان نمواً	البلدان النامية	البلدان المتقدمة
الطاقة المولدة للكهرباء (ألف كيلووات لكل مليون شخص) الاتصالات السلكية واللاسلكية (خطوط رئيسية لكل ألف شخص)	٥٣	٣٧٣	٢ ١٠٠
الطرق المرصوفة (كيلومترات لكل مليون شخص)	٣,٢	٨١	٤٤٢
المياه (النسبة المئوية للسكان الذين يتمتعون بإمكانية الوصول)	٣٩٦	١ ٣٣٥	١٠ ١٠٦
الإصحاح (النسبة المئوية للسكان الذين يتمتعون بإمكانية الوصول)	٦٢	٧٤	٩٥
	٤٢	٤٤	٩٥

المصادر: البنك الدولي، تقرير البنك الدولي لعام ١٩٩٤؛ البنى التحتية من أجل التنمية (نيويورك، Oxford University Press، ١٩٩٤).

١٨ - والحالة القائمة للبنى التحتية في البلدان النامية غير الساحلية كما هي موضحة في الجدول ٣ تبين أن الحاجة ماسة في عدة قطاعات إلى الاستثمار في البنى التحتية الأساسية (السكك الحديدية/الطرق، معدات النقل، الاتصالات السلكية واللاسلكية) ويشير التقييم المقارن للتغطية بالبنى التحتية في البلدان غير الساحلية إلى أنه سيكون من الضروري لسد الفجوة القائمة بين هذه البلدان وغيرها من البلدان النامية، ناهيك عن البلدان المتقدمة، أن تكون هناك نفقات استثمارية كبيرة.

١٩ - ونظراً لأن البلدان النامية غير الساحلية تواجه انكماش المساعدة الإنمائية الرسمية، على النحو المبين في الفقرة ١٧ أعلاه، وتأخذ في اعتبارها الحاجة إلى سد فجوة الهياكل الأساسية (المبينة في الجدول ٣)، تماشياً مع الاتجاهات العالمية، فقد انجذبت بشكل متزايد نحو أساليب جديدة من الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تنمية الهياكل الأساسية العامة، مثل العقود الخارجية أو عقود الإدارة، والتمويل الخاص للمرافق العامة، والاستثمار، والمشاريع المشتركة، ومخططات البناء والتشغيل والتحويل، والخصخصة أو الرسالة.

## ١ - النقل العابر بالسكك الحديدية

٢٠ - إن عملية خصخصة السكك الحديدية أو منح امتيازات بشأن تشغيلها في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، التي بدأت منذ سنوات قليلة، تزداد سرعة. ف منذ عام ١٩٩٤، عندما منح اتحاد سيتاريل Sitarail (اتحاد مالي فرنسي الإدارة)، عقد إنشاء خط السكة الحديدية أبيديجان - وأغادوغو، تم تنفيذ ترتيبات مماثلة في شيلي وبوليفيا والكاميرون وملاوي وموزامبيق والبرازيل. ففي شيلي وبوليفيا، اشترت شركة Chile's Cruz Blanca في عام ١٩٩٦ عن طريق الخصخصة شركة السكك الحديدية التابعة للدولة Empresa Nacional Ferrocarriles (Enfe). وفي عام ١٩٩٨ تمت خصخصة مؤسسة التشغيل الوطنية في الكاميرون (Régie Nationale de Chemin de Fer du Cameroun (Regifercam)، واضطلع صاحب الامتياز بتشغيلها CAMRAIL، وهو اتحاد مكون من SAGA-Allore الفرنسية و COMAZAR من جنوب أفريقيا، بعمليات التشغيل في آذار/مارس ١٩٩٩. واشترت شركة ملاوي Malawi للسكك الحديدية المملوكة للدولة شركة Central East African Railway Company (CEARC)، وهي اتحاد ترأسه السكك الحديدية الموزامبيقية Mozambican Railways (CFM) وشركة مقرها في الولايات المتحدة هي -Railroad Development Corporation (RDC).

٢١ - وتشترط الحكومات في الوقت الحالي على السكك الحديدية في الكثير من البلدان مراعاة المبادئ التجارية، التي تنطوي في كثير من الأحيان على تقليص عدد الموظفين، وإقفال الخطوط غير المربحة ووقف الخدمات الخاسرة أو تقليل عددها مثل خدمات نقل الركاب. وكان تنفيذ هذه التدابير صعبا من الناحية السياسية. وقد حظيت جهود إعادة هيكلة السكك الحديدية بالدعم من البنك الدولي. وعلى سبيل المثال، فقد حصلت حكومة زامبيا في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٠ على قرض قدره ٢٧ مليون دولار من البنك الدولي لتحديد أصولها وللمساعدة في دفع تعويضات تسريح العمالة الزائدة<sup>(١٣)</sup>. وتلجأ السكك الحديدية الزامبية، فضلا عن عدد من السكك الحديدية الأخرى، مثل شركة سكك حديد تنزانيا، إلى إعادة الهيكلة بوصفها نقطة انطلاق نحو الخصخصة. ولكن هناك سككا حديدية أخرى تقوم باتخاذ خطوات مماثلة لتحسين أحوالها المالية نظرا لأنها لم تعد تتلقى إعانات من الحكومات.

٢٢ - وتتضمن برامج خصخصة السكك الحديدية عادة مجموعة شروط خاصة بالإدارة واستثمار رأس المال تعرضها مجموعة شركات احتكارية يسيطر عليها القطاع الخاص مقابل حق استغلال أو امتياز يحدد عادة لمدة تتراوح ما بين ١٠ و ٢٠ سنة. وفي حالة ملاوي، فإن

(١٣) التقرير القطري الصادر عن The Economist Intelligence Unit، كانون الثاني/يناير ٢٠٠١.

المستثمر المشغل الجديد CEARC وافق على استثمار ٢٦ مليون دولار على مدى فترة ١٥ عاما، منها ٤,٨ مليون دولار في عام ٢٠٠٠ لتمويل إعادة هيكلة المعدات الدارحة للشركة. وفي بوليفيا، أبدت شركة التشغيل المستثمرة الجديدة وهي شركة Trens Continentales، أحد فروع شركة Tennessee-Yoming للسكك الحديدية (الولايات المتحدة)، التي حصلت على امتياز سكك حديد شيلي - بوليفيا من شركة Cruz Blanca في عام ٢٠٠٠، اهتمامها باستثمار مبلغ يصل إلى نحو مليار دولار في هذا المشروع.

٢٣ - وهناك بعض الدلائل على أن منح امتيازات السكك الحديدية يحقق نتائج إيجابية. ففي عام ١٩٩٨ قيل إنه في السنوات الأربع التي أعقبت احتياز سكك حديد أبيدجان - وأغادوغو، تم نقل حوالي ٣٢٢ ٠٠٠ طن من البضائع العابرة - أي بزيادة في عدد الأطنان تبلغ نسبتها ٢٠ في المائة بالمقارنة بعام ١٩٩٤. وقيل أيضاً إن صاحب الامتياز يواصل تجديد البنية التحتية وتحسين سرعة القطارات وخفض عدد حوادث الخروج عن القضبان. ومع أن الانطباع الأولي إيجابي، فمن السابق لأوانه وضع تقدير شامل ومحدد لنتائج منح الامتيازات لأن هذه الممارسة لا تزال حديثة العهد.

## ٢ - العبور البري

٢٤ - أدى انخفاض حركة المرور بالسكك الحديدية إلى زيادة العبء على شبكات الطرق، غير أن الافتقار إلى الأموال العامة الكافية لإقامة وصيانة شبكات الطرق الجديدة فتح الباب أمام شركات جديدة أسفرت عن مزيد من مشاركة القطاع الخاص في تطوير وصيانة الطرق والبنى التحتية ومرافق الخدمات المرتبطة بها.

٢٥ - وقد تركزت مشاريع البناء والتشغيل والنقل في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابرة النامية في أمريكا اللاتينية وآسيا. وفي أفريقيا، فإن من أمثلة هذه المشاريع جسر ريفيرا - موركوري في أبيدجان وعليه رسوم للمرور، وقد حصلت عليه شركة من كوت ديفوار تابعة للمجموعة الهندسية الفرنسية Bouygues-Setas في عام ١٩٩٧. وبناء طريق مابوتو - ويتبانك Maputo-Witbank الذي حصلت على امتياز تشغيله شركة Trans African (TRAC). وتعد عقود صيانة الطرق مجالا جديدا آخر للشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص.

٢٦ - ومع وجود مشاريع قليلة للبناء والتشغيل والنقل في البلدان النامية غير الساحلية ذاتها، استفادت بعض البلدان النامية غير الساحلية من مرافق البناء والتشغيل والنقل الموجودة في بلدان المرور العابرة حيث إن كثيرا من هذه المرافق تبني على امتداد الممرات الرئيسية للنقل العابرة التي تخدم تجارها الإقليمية والدولية.

### ٣ - الموانئ البحرية

٢٧ - في جهد يرمي إلى زيادة طاقة الموانئ، دعي القطاع الخاص إلى بناء و/أو إدارة عمليات الموانئ. وفي عدد من البلدان، شملت مبادرات اجتذاب القطاع الخاص الموافقة على المساهمة الأجنبية في رأس المال بنسبة تصل إلى ١٠٠ في المائة في بناء الموانئ والأحواض. وفي كوت ديفوار حصلت مجموعة شركات احتكارية إنكليزية - هولندية على رأسها شركة P&O Nedlloyds مؤخرًا على امتياز بناء وتشغيل ونقل لمدة ٣٠ عامًا لبناء محطة جديدة على الطرف الآخر من بحيرة أيدجان في لوكودجورو. واختار عدد من البلدان، من بينها جيبوتي وجمهورية تنزانيا المتحدة، منح امتيازات كاملة أو جزئية فيما يتعلق بموانئها. وقد تم تأجير محطة الحاويات في دار السلام، جمهورية تنزانيا المتحدة لشركة فلبينية، International Con-Tainer Terminal Services Inc. (ICTS) من خلال فرعها المحلي Tanzania International Con-Tainer Terminal Services Ltd (TICTS). ووعدت الشركة بزيادة عدد الحاويات التي يتم تداولها في الميناء من ١٠٠.٠٠٠ إلى ٢٠٠.٠٠٠ بحلول نهاية العقد في عام ٢٠١٠. وهي تدفع لجمهورية تنزانيا المتحدة رسوم استخراج وعائدات رسوم ورسوم استعمال الرصيف البحري.

### ٤ - النقل الجوي

٢٨ - يمثل النقل الجوي نسبة ضئيلة نسبيًا من التجارة الخارجية للبلدان النامية غير الساحلية، فيما عدا بلدان قليلة مثل نيبال، حيث تمثل صادرات السجاد والمنتجات الأخرى ذات الحجم المنخفض والقيمة العالية نسبة هامة. غير أن النقل الجوي مهم لدعم قطاعي الركاب والسياحة في كثير من البلدان النامية غير الساحلية. وبرغم انخفاض حركة الطيران في كثير من هذه البلدان، فإن نظام التوزيع المحوري الإقليمي العامل يكفل لها الحصول على الخدمات الجوية الدولية. ومن المتوقع أن تؤدي التغييرات في السياسة العامة خلال السنوات الأخيرة في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، وهي تغييرات تتيح فرصة أمام القطاع الخاص للاستثمار في مرافق المطارات - إلى زيادة طاقة مطاراتها وتحسين أدائها التشغيلي.

٢٩ - وفيما يتعلق بالخطوط الجوية الوطنية، فإن الموقف الحالي غير مستقر في كثير من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. فكثير منها قلص خدماته بدرجة كبيرة لتفادي الخسائر المالية الفادحة. ولم تكن التحالفات الإقليمية أحسن حالًا. أيضاً، وعلى سبيل لمثال، فتتحالف الخطوط الجوية الذي بدأ في عام ١٩٩٤ بين الخطوط الجوية لجنوب أفريقيا والخطوط الجوية الأوغندية والخطوط الجوية الترانزية تفتت في عام ١٩٩٨.

وتجرى إعادة هيكلة شركة اير أفريك Air Afrique، وهي شركة رائدة في غرب أفريقيا مملوك معظمها لبلدان غرب أفريقيا، في انتظار خصخصتها. غير أن هناك بريقا من الأمل يلوح في السماء المكفهرة في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. فقد أجرى الكثير من هذه البلدان إصلاحات في مجال السياسة العامة وإصلاحات تنظيمية ومؤسسية في القطاع الفرعي الخاص بالخطوط الجوية. ويمكن أن يشكل الاتفاق الأخير في ياموسوكرو، كوت ديفوار، لتحرير الأجواء أمام الخطوط الجوية الأفريقية مخرجاً جديداً لصناعة النقل الجوي في أفريقيا أفضل تشكيلاً وتنسيقاً وأكثر كفاءة. وفي الوقت ذاته، قام عدد من البلدان النامية غير الساحلية، ومن بينها بوليفيا وزامبيا وبوركينا فاسو ومالي بخصخصة خطوطها الجوية الوطنية. وهناك بلدان أخرى تفكر في الخصخصة، قامت كخطوة أولى، بتحرير أحوائها للسماح بدخول قادمين جدد من القطاع الخاص لمنافسة الخطوط الجوية الوطنية القائمة المملوكة للقطاع العام.

#### ٥ - الاتصالات السلكية واللاسلكية

٣٠ - دخل قطاع النقل والاتصالات مرحلة جديدة في علاقته. فاستخدام نظم الاتصالات الحديثة لا يجعل عمليات النقل أكثر أماناً فحسب، بل يمكن المشغلين من تسير مزيد من القطارات أو السماح بالمزيد من عمليات هبوط وإقلاع الطائرات، مما يتيح استخداماً أكفأ للبنية التحتية القائمة وتوليد المزيد من العائدات. فقد ساعد استخدام التبادل الإلكتروني للبيانات الذي يتيح نقل الوثائق مثل الإقرارات الجمركية قبل وصول (السفن أو القطارات أو الطائرات أو غيرها)، على تيسير التخطيط المسبق من جانب مشغلي وسائط النقل وسلطات الموانئ والجمارك والوكالات الأخرى، مما أدى إلى سرعة التخليص الجمركي للسلع، وتحسين توقيت عبور السفن ووسائط النقل الأخرى، وهذا يقلل التكلفة الإجمالية للتجارة الدولية.

٣١ - وأدى نقص الاستثمارات العامة، والحاجة إلى اجتذاب الخبرات في مجال الإدارة والتكنولوجيات الجديدة إلى فتح الباب أمام استثمار القطاع الخاص في كثير من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. ففي بوليفيا، حصلت شركة تيليكوم إيطاليا Telecom Italia في ١٩٩٥ على امتياز احتكار لمدة ست سنوات لمكالمات المسافات البعيدة والمكالمات الدولية حتى تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠١ في مقابل الالتزام باستثمار ٦١٠ ملايين دولار، منها ٤٥٨ مليون دولار من المزمع استثمارها بحلول نهاية عام ١٩٩٩. وتقدم الآن خدمات الهاتف المحلي في جميع المناطق الحضرية عن طريق ١٨ جمعية تعاونية أكبرها شركة كوتيل (لاباز)، وكوستاس (ساتنا كروز) وكومتيل (كوشابامبا). ونتيجة لبدء استخدام

نظام الهاتف الخليوي GSM من جانب شركة نويفاتيل في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٠، بادرت شركة إنتل (Entel) المملوكة للدولة بعمل الشيء نفسه في الشهر التالي من أجل المحافظة على حصتها في السوق. ومنحت امتيازات لشبكات الهواتف المحمولة في بلدان أخرى كثيرة، من بينها البرازيل وملاوي وجمهورية تنزانيا المتحدة وكوت ديفوار والنيجر والهند. واشترت مجموعة شركات Detecom - MSI ٣٥ في المائة من أسهم شركة الاتصالات الترانزية مقابل ١٢٠ مليون دولار. وتلتزم مجموعة الشركات هذه بزيادة عدد الخطوط الهاتفية من ١٦٢ ٠٠٠ في الوقت الحاضر إلى ٨٠٠ ٠٠٠ بحلول عام ٢٠٠٤.

#### ٦ - خطوط الأنابيب

٣٢ - توفر خطوط الأنابيب وسيلة نقل أكثر فعالية من حيث التكلفة بالنسبة للنفط الخام ومنتجاته النهائية. ونظرا لأن تطوير خطوط الأنابيب يتطلب استثمارا رأسماليا كبيرا، فقد أخذ دور القطاع الخاص في الازدياد. ولإعطاء فكرة عن ضخامة استثمار رأس المال، فإن من المتوقع أن تصل تكلفة بناء خط الأنابيب من حقل تنغيز في كازاخستان إلى نوفوروسيساك (الاتحاد الروسي) على البحر الأسود التي ستحملها مجموعة شركات أنابيب بحر قزوين الدولية، إلى ٢,٢ مليار دولار. وخطوط الأنابيب ليست مهمة للبلدان المصدرة للنفط فقط، ولكنها مفيدة أيضا للبلدان المستوردة للنفط لأنها أقل الوسائط تكلفة لنقل النفط الخام وكذلك منتجاته النهائية لمسافات طويلة. وكان عدد من البلدان النامية مثل زمبابوي وزامبيا، يقوم بتشغيل خطوط أنابيب لاستيراد منتجات النفط لسنوات كثيرة. وفي الفترة الأخيرة، وافقت كينيا على مد خط أنابيبها إلى أوغندا.

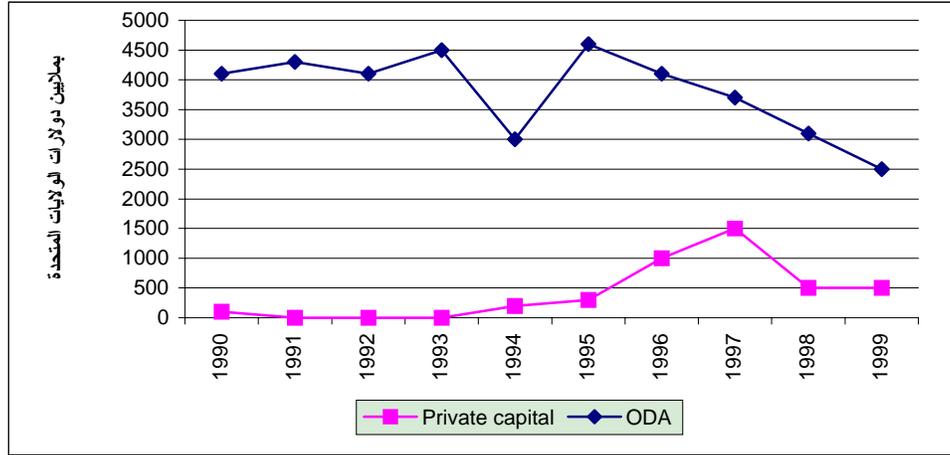
#### ٧ - المساعدة الإنمائية الرسمية وتدفقات رأس المال إلى البنى التحتية في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية

٣٣ - تركزت تدفقات رأس المال الخاص إلى حد بعيد على حفنة من البلدان النامية. وقد ذهب حوالي ٨٠ في المائة من هذه التدفقات في التسعينات إلى ستة بلدان: البرازيل، والأرجنتين، والمكسيك، وجمهورية كوريا، وهنغاريا، وماليزيا. وحصلت البرازيل وحدها على حوالي ثلث المجموع. وبالرغم من أن عددا من البلدان النامية غير الساحلية نجح في اجتذاب قدر ما من الاستثمار الخاص، فإجمالا كان تدفق أقل من ١ في المائة من الاستثمار الخاص إلى هذه المجموعة من البلدان. وبناء على ذلك، تظل المساعدة الإنمائية الرسمية المصدر المهيمن لتمويل البنى التحتية بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية وأقل البلدان نموا، حيث مثلت مجموعا يزيد على ٣٥ مليار دولار طوال هذا العقد مقارنة بأقل من ٥ مليارات من الدولارات من تدفقات رأس المال الخاص (الشكل ١). غير أن أهمية التمويل الخاص النسبية

للبلدان النامية غير الساحلية وأقل البلدان نمواً تزايدت دون شك طوال هذا العقد. وقد زادت نسبة رأس المال الخاص إلى المساعدة الإنمائية الرسمية من ١٠ في المائة في عام ١٩٩٠ إلى ٥٠ في المائة في عام ١٩٩٧، وهبطت إلى ٢٠ في المائة في عام ١٩٩٩.

الشكل ١

المساعدة الإنمائية الرسمية وتدفقات رأس المال الخاص إلى البنى التحتية في أقل البلدان نمواً

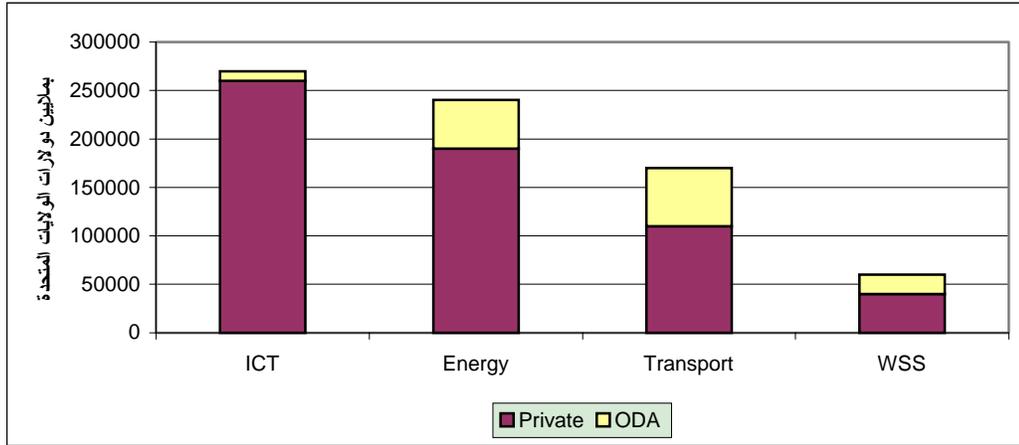


المصادر: قاعدة بيانات البنك الدولي PPI (٢٠٠١)، قاعدة بيانات منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي IDS (٢٠٠١).

٣٤ - كذلك تركز رأس المال الخاص بدرجة كبيرة على المستوى القطاعي، وهو يتدفق أساساً إلى الاتصالات والطاقة. وهذا يشكل بصورة رئيسية انعكاساً للصعوبات الكبيرة التي تواجه في تطبيق النموذج الجديد للبنى التحتية على قطاعي النقل والمياه. وإجمالاً، فقد ذهب ٤٣ في المائة من تدفقات رأس المال الخاص إلى قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، و ٣٢ في المائة إلى قطاع الطاقة، و ١٩ في المائة إلى قطاع النقل و ٥ في المائة فقط إلى المياه والإصحاح (الشكل ٢). وترتبط الأهمية النسبية للمساعدة الإنمائية الرسمية في تمويل مجموع القطاعات ارتباطاً عكسياً بحجم تدفقات رأس المال الخاص إلى كل قطاع من القطاعات. غير أن، قطاعات مثل الطاقة والنقل حصلت بالقيمة المطلقة، على مبلغ من المساعدة الإنمائية الرسمية أكبر من المبلغ الذي حصل عليه قطاع المياه والإصحاح، ومع ذلك، فقد نجح في اجتذاب حجم أكبر كثيراً من الاستثمار الخاص. والنمط القطاعي لتدفقات رأس المال الخاص متماثل في البلدان غير الساحلية وأقل البلدان نمواً (الشكل ٣). غير أن الأمر اللافت للنظر هو أن قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في البلدان غير الساحلية وأقل البلدان نمواً، لم يستأثر سوى بـ ١٠ في المائة من إجمالي التمويل الخارجي بالمقارنة بـ ٤٥ في المائة في البلدان النامية ككل.

الشكل ٢

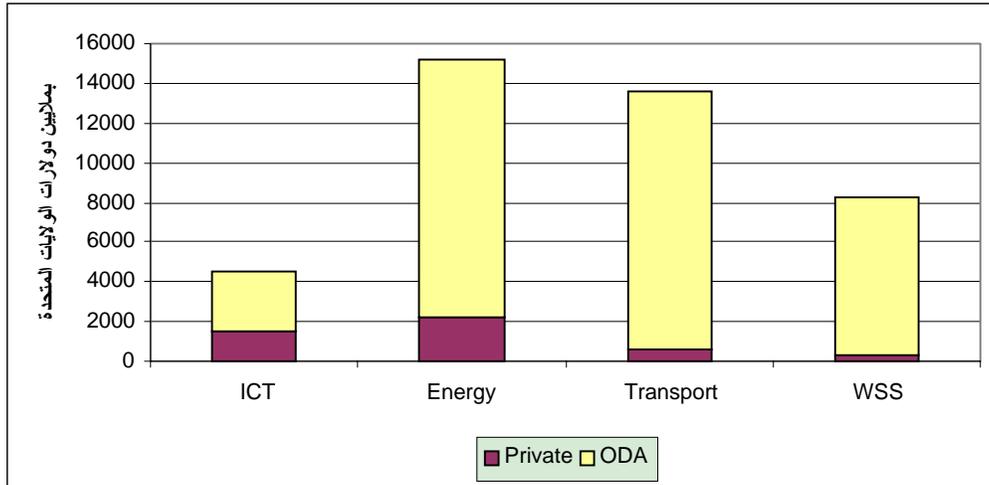
المساعدة الإنمائية الرسمية وتدفقات رأس المال الخاص في البلدان النامية حسب كل قطاع ١٩٩٠-١٩٩٩



المصادر: قاعدة بيانات البنك الدولي PPI (٢٠٠١)، بنك المعلومات IDS التابع لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (٢٠٠١).

الشكل ٣

المساعدة الإنمائية الرسمية وتدفقات رأس المال الخاص في أقل البلدان نمواً حسب كل قطاع، (١٩٩٠-١٩٩٩)



المصادر: قاعدة بيانات البنك الدولي PPI، بنك المعلومات IDS التابع لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (٢٠٠١).

## باء - التغلب على الحواجز غير المادية لتحسين الكفاءة في استخدام نظم النقل العابر المتاحة

### ١ - الأطر التنظيمية

٣٥ - على الرغم من أن حكومات عديدة تنسحب من عمليات النقل التجاري، فهي ما زالت تحتفظ بدور حاسم في تمويل الهيكل المادي الأساسي للنقل، وصون ذلك الهيكل الأساسي وإدارته، فضلاً عن وضع لوائح للنقل وإنفاذها. وتظل الاتفاقيات الدولية، والاتفاقيات الإقليمية ودون الإقليمية والثنائية التي صادقت عليها الحكومات، هي الأدوات الرئيسية التي يمكن من خلالها إنجاز تنسيق القواعد والوثائق وتبسيطها وتوحيدها. والتدابير المتخذة على صعيد صناعة النقل، مثل إبرام اتفاقات فيما بين شركات السكك الحديدية، وتنفيذ ترتيبات غير رسمية، بما في ذلك المشاورات المنتظمة وتبادل المعلومات فيما بين إدارات الجمارك، هي تدابير تكتسي أهمية كبيرة أيضاً.

٣٦ - وتتيح عدة اتفاقيات دولية أساساً قيماً للتصدي للمشاكل المختلفة المتصلة بعمليات المرور العابر. وأنجزت بلدان آسيا الوسطى عملاً جديراً بالثناء في الامتثال للقرار ١١/٤٨ الصادر عن اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ في ٢٣ نيسان/أبريل ١٩٩٢ الذي يوصي أعضاء اللجنة ببذل جهود للانضمام إلى الاتفاقيات الأساسية (انظر الجدول ٤). ويستخدم هذا التقرير مثال إحدى الاتفاقيات الدولية، وهي الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بمقتضى دفاتر النقل الدولي الطرقي لعام ١٩٧٥ (اتفاقية النقل الدولي الطرقي)، لبيان الأثر المترتب على اتفاقيات النقل والمرور العابر في تيسير النقل العابر.

٣٧ - ونطاق اتفاقية النقل الدولي الطرقي لعام ١٩٧٥، التي حلت محل صيغة سابقة اعتمدت في عام ١٩٧٣، كان مقتصرًا في البداية على نقل البضائع برًا، غير أن الصيغة الراهنة تشمل وسائل نقل أخرى (النقل الجوي والنقل بالسكك الحديدية والنقل متعدد الوسائط)، بشرط أن يكون جزء من الرحلة برًا. وتمكن اتفاقية النقل الدولي الطرقي أي عربة أو حاوية مشمولة بوثيقة جمارك معينة، وهي دفتر النقل الدولي الطرقي، من إجراء رحلة من نقطة انطلاقها إلى نقطة وصولها دون الخضوع لأي تفتيش جمركي عندما تقطع حدودا تقع بين نقطتي الانطلاق والوصول.

٣٨ - وتصدر دفاتر النقل الدولي الطرقي عن أمانة الاتحاد الدولي للنقل البري في جنيف وتوزع على الرابطة الوطنية التي تمثل الاتحاد الدولي للنقل البري في البلدان التي تكون أطرافاً متعاقدة في الاتفاقية. وللحصول على دفتر النقل الدولي الطرقي، يجب على الناقل أن يكون منتمياً إلى رابطة وطنية يمكنها أن تقدم الضمانات المهنية والاقتصادية وتكون مرخصة

لإصدار الدفاتر. وبالإضافة إلى ذلك، يجب أن تفي العربات والحاويات بشروط تقنية وغيرها من الشروط المبينة في الاتفاقية.

## الجدول ٤

بلدان آسيا الوسطى وبلدان المرور العابر المجاورة لها المنضمة إلى الاتفاقيات الدولية،  
حتى شباط/فبراير ٢٠٠٠

الدولة	اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطريقي <sup>(أ)</sup>	الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بمقتضى دفاتر النقل الدولي الطريقي <sup>(ب)</sup>	الحاويات	تنسيق الحدود	حركة المرور البرية	الإشارات البرية	الخطرة بالطرق البرية <sup>(ج)</sup>	الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية <sup>(د)</sup>	الاتفاق المتعلق بالنقل الدولي للمواد الغذائية القابلة للتلف وبالمعدات الخاصة لهذا النقل <sup>(هـ)</sup>	الاتفاق الأوروبي بشأن عمل طواقم المركبات المستعملة في النقل الطريقي الدولي <sup>(و)</sup>	الاتفاق الأوروبي المتعلق بمقتضى دفاتر النقل الدولي الطريقي <sup>(ز)</sup>	الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالاستيراد المؤقت لعربات الطرق التجارية <sup>(ح)</sup>
أرمينيا		×		×								
أذربيجان		×										
الصين			×									
جورجيا		×	×	×	×							
جمهورية إيران الإسلامية		×			×							
كازاخستان		×			×							
قيرغيزستان		×			×							
منغوليا					×							
الاتحاد الروسي		×	×	×	×		×					
طاجيكستان		×			×							
تركيا		×	×									
تركمانستان					×							
أوزبكستان		×	×	×	×							

المصدر: اللجنة الاقتصادية لأوروبا.

(أ) اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطريقي، ١٩٥٦.

(ب) الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بمقتضى دفاتر النقل الدولي الطريقي، ١٩٧٥.

(ج) الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية، ١٩٥٧.

(د) الاتفاق المتعلق بالنقل الدولي للمواد الغذائية القابلة للتلف وبالمعدات الخاصة بهذا النقل، ١٩٧٠.

(هـ) الاتفاق الأوروبي بشأن عمل طواقم المركبات المستعملة في النقل الطريقي الدولي، ١٩٧٠.

(و) الاتفاق الأوروبي المتعلق بطرق المرور الدولية الرئيسية، ١٩٧٥.

(ز) الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالاستيراد المؤقت لعربات الطرق التجارية، ١٩٥٦.

٣٩ - وتكون كل رابطة ضامناً، بموجب اتفاق مع السلطات الجمركية، للرسوم والضرائب الواجب دفعها على البضائع المنقولة في إطار دفاتر النقل الدولي الطرقي الصادرة عن الرابطة، أو الصادرة عن أي واحدة من الرابطة الأعضاء الأخرى في السلسلة الدولية للرباطات الضامنة. وبالمثل، يجب على الرابطة الوطنية الضامنة أن توقع على تعهد مع الاتحاد الدولي للنقل البري ينظم الحقوق والمسؤوليات المتبادلة الضمنية في تشغيل نظام النقل البري الطرقي.

٤٠ - ولضمان الدفع الكامل للمبالغ المطالب بها على أساس المخالفات في تشغيل عملية نقل دولي طرقي، تفاوض الاتحاد الدولي للنقل البري مع مجموعة من شركات التأمين الدولية بشأن وضع سند ضمان.

٤١ - ودعائم نظام المرور العابر للنقل الدولي الطرقي هي التالية: (أ) أن تسافر البضائع في عربات أو حاويات مأمونة؛ (ب) أن تكون الرسوم والضرائب المعنية مشمولة بضمان صحيح دولياً طوال رحلة البضائع؛ (ج) أن تصحب البضائع بدفتر مقبول دولياً يستخدم في بلد انطلاق البضائع ويكون مقبولاً في بلدان المرور العابر والوصول؛ (د) أن تقبل بلدان المرور العابر والوصول إجراءات الرقابة الجمركية المتخذة في بلد انطلاق البضاعة.

٤٢ - وانضمت إلى اتفاقية النقل الدولي الطرقي بلدان نامية غير ساحلية عديدة في آسيا الوسطى<sup>(١٤)</sup>. وتتيح هذه الاتفاقية مزايا للإدارات الجمركية والاقتصادات الوطنية وصناعة النقل. وتتلافى الاتفاقية الحاجة (المكلفة من حيث القوة العاملة والمرافق) إلى التفتيش المادي للبضائع في بلدان المرور العابر غير التثبيت من الأختام والحالة الخارجية للعربة أو الحاوية، وتجهيز وثيقة المرور العابر الجمركية الإقليمية. ويمكن أن يتخلص استخدام نظام جمركي للمرور العابر الإقليمي من إجراءات الاستيراد المؤقت للعربات أو الحاوية، نظراً إلى أن هذه الإجراءات يمكن أن تدرج في ذلك النظام. وتلغي الاتفاقية العمل بالضمانات الوطنية والنظم الوطنية للوثائق، نظراً إلى أن هذه الضمانات والنظم تقدم في وثيقة جمارك معترف بها إقليمياً وفي سلسلة ضمانات إقليمية تكفل ضمان جميع الرسوم والضرائب في جميع الأوقات إما من جانب متعهد النقل وإما من جانب منظمة وطنية ضامنة. والميزات المتاحة للتجارة وللمتعهد النقل واضحة تماماً: فالتجارة الإقليمية والدولية تيسر عن طريق سفر البضائع عبر الحدود الوطنية بأقل حد من تدخل الإدارات الجمركية. وتقليل فترات التأخير في أثناء المرور العابر، يشجع النظام على زيادة سرعة التداول، مما يمكن أساطيل العربات من توليد إيرادات أعلى.

(١٤) الاتحاد الروسي، أرمينيا، أوزبكستان، جمهورية إيران الإسلامية، تركيا، طاجيكستان، كازاخستان.

٤٣ - وقد اتخذت تدابير أولية في كل من غرب أفريقيا وجنوب وشرق أفريقيا، لتنفيذ النظم الجمركية الإقليمية للمرور العابر. فغرب أفريقيا، لا تشغل اتفاقية النقل بالطرق البرية بين الدول، على الرغم من أنها حظيت بالتصديق في عام ١٩٨٢؛ وبالمثل، ما زالت توجد عقبات عديدة تواجه الجهود المبذولة حالياً لتنفيذ المستند الجمركي للسوق المشترك لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي/المجتمع الإنمائي للجنوب الأفريقي ونظام ضمان سند الجمارك الإقليمي في جنوب وشرق أفريقيا. وتشغيل النظم الجمركية الإقليمية للمرور العابر أمر حاسم لتيسير المرور العابر في مناطق عديدة. غير أن تنفيذ تلك النظم مبكراً يستلزم دعماً مالياً وتقنياً من المجتمع الدولي.

٤٤ - وسُجل نجاح في عدد من المجالات الأخرى من مجالات تيسير المرور العابر، بما في ذلك خطط التأمين على سيارات الأطراف الثالثة، وتنسيق حدود الشحنة المحورية ورسوم المرور البري العابر. ففي جنوب وشرق أفريقيا مثلاً، أصبحت مزايا حدود الشحنة المحورية المنسقة على النحو التالي: '١' يتمكن متعهدو النقل من تحميل شاحناتهم بحمولة قصوى؛ '٢' وتيسر حدود الشحنة المحورية المنسقة توحيد إنفاذ الشحنة المحورية؛ '٣' وتيسر هذه الحدود أيضاً تبادل المعلومات عن التحميل الزائد وعن المنتهكين المعتادين لحدود الشحن المحورية؛ '٤' وثمة تطبيق موحد للغرامات على الشحن الزائد والأوزان الإجمالية المفرطة للعربات استناداً إلى صيغة متفق عليها بشأن الأضرار اللاحقة بالأرصنة.

٤٥ - وتشمل فوائد تراخيص النقل الصادرة عن السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي في جنوب وشرق أفريقيا ما يلي: '١' دخول أوتوماتيكي إلى سوق النقل الإقليمية للناقلين البريين الذين يحوزون ترخيص ناقل صادر عن السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي؛ '٢' يُدفع رسم ترخيص الناقل الصادر عن السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي بالعملة المحلية في بلد تسجيل المركبة، وثمة بالتالي وفورات في النقد الأجنبي؛ '٣' يوفر ترخيص الناقل الصالح لمدة ١٢ شهراً الاستقرار والقدرة على التنبؤ في صناعة خدمة النقل البري؛ '٤' أسفر تحرير صناعة النقل الإقليمي بالشاحنات عن أجور شحن تنافسية نتيجة إلغاء الاحتكارات والحصص للنقل بالشاحنات التي كانت سائدة في أوج فترة تراخيص الخدمات البرية؛ '٥' تحسن استخدام وإنتاجية للشاحنات نتيجة تلافي عدم استخدامها بسبب تأخيرات تتسبب فيها سلطات في بلدان أخرى في إصدار تراخيص الخدمات البرية.

٤٦ - وفي أمريكا اللاتينية، التزمت البلدان الأعضاء في السوق المشتركة لبلدان المخروط الجنوبي<sup>(١٥)</sup> بتطبيق إجراءات المرور العابر المشتركة الواردة في عدد من الاتفاقات. وتشمل هذه الاتفاقات ما يلي: '١' اتفاق النقل الدولي الطرقي داخل بلدان السوق المشتركة لبلدان المخروط الجنوبي، الذي يشمل مبادئ نقل بري معترف بها دولياً؛ '٢' المبادئ العامة للوصول إلى مهنة النقل الدولي، وتطبيقها داخل بلدان السوق المشتركة لبلدان المخروط الجنوبي، وهي تشمل تدابير تنظيمية لضمان نقل البضائع عبر بلدان السوق المشتركة لبلدان المخروط الجنوبي؛ '٣' الاتفاق بشأن اللوائح الأساسية الموحدة للمرور العابر، الذي يضع قواعد مرور عابر موحدة للناقلين؛ '٤' اتفاق السوق المشتركة لبلدان المخروط الجنوبي الذي يحدد قواعد لتيسير النقل المتعدد الوسائط، ومفاهيم تيسير التجارة عبر الحدود.

## ٢ - الأطر المؤسسية

٤٧ - يستلزم تيسير النقل العابر ترتيبات دعم وطنية وحكومية دولية فعالة. ولكي تُعالج القضايا متعددة القطاعات المعنية بالنقل العابر معالجة فعالة، كثفت بلدان نامية عديدة من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية عملية مشاوراتها فيما بين الوزارات. وساعد الأونكتاد البلدان النامية على تعزيز أطرها الوطنية على أساس مفهوم اللجنة الوطنية لتيسير التجارة والنقل. وهذه اللجنة تضم ممثلي جميع الأطراف العامة والخاصة المعنية بالتجارة الدولية وتيسير النقل في بلد ما، وهي تشمل: الكيانات الحكومية، ومقدمي الخدمات، ومستخدمي النقل. وأي لجنة وطنية تنشأ بوصفها وهيئة استشارية، تعمل بمثابة محفل وطني لوضع الشكليات والإجراءات والوثائق المستخدمة في النقل والتجارة الدوليين، علماً بأن ولايتها هي التحضير لتطوير التجارة والنقل من خلال تقديم اقتراحات إلى المؤسسات المعنية وإلى الفرع التنفيذي في الحكومة.

٤٨ - ولكي تكون الترتيبات الوطنية والحكومية الدولية فعالة، يجب أن تكون قادرة على الاستجابة لتغير احتياجات النقل والتجارة. وفي هذا الصدد، ومثلما نوقش في الفقرتين ٥٧ و ٥٨ أدناه، تبرز أساليب وهيكل مؤسسية جديدة للمرور العابر في عدد من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية استجابة لاتساع دور القطاع الخاص في أداء خدمة المرور العابر.

(١٥) الأرجنتين، أوروغواي، باراغواي، البرازيل.

### ٣ - إزالة الضوابط، والتحرير، والخصخصة، والمنافسة

٤٩ - تأتي إزالة الضوابط والتحرير والخصخصة والمنافسة ضمن الأدوات الجديدة المتبعة في الجهود المبذولة من أجل تقليل التكاليف الفعلية وتحسين الكفاءة في مجال النقل العابر. وتجري إصلاحات تؤثر في جميع وسائل النقل. غير أن وتيرة التنفيذ تختلف اختلافاً شديداً باختلاف المناطق وفيما بين البلدان داخل المنطقة الواحدة.

٥٠ - والسياسات العامة التي تمكن جميع وسائل النقل من المنافسة النزهاء على النقل الوطني والنقل العابر في بيئة تجارية تؤدي دوراً هاماً في تعزيز فعالية خدمات النقل من حيث التكلفة وتعزيز نظم المرور العابر. ومن الأمثلة النمطية للمجالات التي أثرت فيها إزالة الضوابط في قطاع النقل سحب الحماية المتاحة للسكك الحديدية، مما أوجع منافسة شرسة من النقل البري. غير أن إزالة الضوابط دون أن تصاحبها تدابير من قبيل إنشاء هيئات مهنيين (رابطات الناقلين) لوضع المعايير المهنية والمحافظة على الانضباط بين الأعضاء، يمكن أن تنشئ فراغاً قد يستغله متعهدون غير نزيهين يشاركون في ممارسات غير مشروعة أو غير قانونية.

٥١ - وللخصخصة تأثير كبير أيضاً في قطاع النقل. فقد جربت بدرجات متفاوتة من النجاح تدابير مختلفة تمتد من منح استقلال ذاتي أكبر لتسيير الشركات العامة، مثل شركات السكك الحديدية، وتأجير الأصول العامة، إلى توقيع عقود تسيير وتغيير كامل للملكية. فالقدر الأكبر من الاستقلال الذاتي الذي تحظى به شركات السكك الحديدية على سبيل المثال أتاح للإدارة أن تنسق العمليات وأن تقلص تكاليف العمالة وأن تُبرم اتفاقات فيما بين شركات السكك الحديدية تعود بالنفع على الجميع. ويأتي تشغيل القطارات الموحدة عبر الحدود ضمن التدابير التي كان لها أكبر تأثير إيجابي في النقل العابر. ومن التدابير الأخرى لتحسين عمليات السكك الحديدية منح امتيازات بشأن خدمات معينة أو خصخصتها، كما في خدمات المطاعم والصيانة مثلاً.

## ثالثاً - التحديات والفرص القائمة من أجل زيادة تحسين نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية

### ألف - التدابير المتخذة على الصعيدين الوطني والإقليمي

#### ١ - بيئة المرور العابر

٥٢ - تستلزم أي استراتيجية فعالة لتحسين نظم المرور العابر أولاً وقبل كل شيء اتخاذ تدابير على الصعيد دون الإقليمي لأن التعاون بين البلدان غير الساحلية وجيرانها التي يمر عبرها النقل تعاون أساسي لإيجاد تسويات فعالة لمشاكل المرور العابر. فيجب تشجيع هذا

التعاون على أساس المصلحة المتبادلة للبلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر على حد سواء. ويجب وضع أو تعزيز ترتيبات لإجراء استعراض ورصد منتظمين لتنفيذ اتفاقات المرور العابر، وإجراء حوار وتشاور بين القطاعين العمومي والخاص.

٥٣ - وينبغي أن يكون هدف التدابير التي تتخذ لتحسين المرور العابر هو تطوير نظم مرور عابر فعالة ومرنة ومحكمة التسيير تستهدف تلبية احتياجات المصدرين والمستوردين من البلدان غير الساحلية. وينبغي ألا تكتفي التدابير بالتركيز على نقل البضائع في حد ذاته وإنما على كامل مجموعة العمليات اللازمة لتيسير المرور العابر كصلة حاسمة في سوقيات التجارة الدولية للشركات في البلدان غير الساحلية. وينبغي أن تستهدف التدابير تسوية مشاكل ممرات ومناطق دون إقليمية محددة.

٥٤ - ويواجه تشغيل حركة المرور العابر وطاقت النقل بين بلدين أو أكثر مجموعة واسعة النطاق من التحديات. فيجب أن يلم الطاقم باللغات الأجنبية، وأن يمثل لمختلف الرسميات المتعلقة بالمرور العابر وأن يتحمل ظروف العمل الصعبة، بما في ذلك التأخير ومدد طويلة لدى عبور الحدود الوطنية. وينبغي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية أن تبذل قصارى جهدها لتحسين بيئة المرور العابر، ولا سيما فيما يتعلق بالأمن على الطريق وتوفير المرافق الأساسية من قبيل الإيواء والمطاعم على الحدود الوطنية، حيث كثيراً ما يتأخر المرور العابر ساعات طويلة بل وأياماً. وما زالت فعلاً بعض ممرات المرور العابر تواجه عقبات متواترة حيث لا يستغرب أن يتعرض لدفع مبالغ بصفة غير رسمية تزيد كثيراً من مجموع تكاليف النقل<sup>(١٦)</sup>.

٥٥ - وثمة حاجة إلى بذل المزيد من الجهود لتيسير حركة المرور العابر عبر مراكز الحدود. وينبغي بذل جهود لكفالة أن يقوم جميع موظفي المراقبة على الحدود - موظفو الجمارك والمهجرة والصحة والبيطريون وموظفو الصحة النباتية - بتنسيق جميع خدماتهم لتلافي التأخيرات غير الضرورية التي يتعرض لها المرور العابر. وينبغي أيضاً بذل الجهود لتوفير المرافق الأساسية، مثل الهاتف والناسخات والتسهيلات الطبية الأساسية. وينبغي تنسيق ساعات بدء العمل على جانبي الحدود، وحيثما تكون كثافة حركة المرور عالية، ينبغي مراعاة إتاحة خدمات على مدار اليوم. وتشجع البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية على إنشاء مراكز حدودية مجمعة.

Evlo K. (UNCTAD consultant). Review of Progress in the Development of Transit Transport Systems in (١٦) West and Central Africa, 1999

## ٢ - الأطر التنظيمية

٥٦ - اتخذ العديد من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية تدابير واسعة النطاق لتحديث تشريعاتها بغية توفير بيئة تمكين لتشغيل المرور العابر بفعالية ولاستقطاب خبرة التسيير ورأس المال من القطاع الخاص. وفي هذا الصدد، كانت المبادرات دون الإقليمية والإقليمية المتخذة في إطار صكوك تيسير النقل والمرور العابر على النحو المبين في الفصل ثانياً أعلاه جزءاً من هذه العملية الإصلاحية. ونهض المجتمع الدولي بدور هام في دعم عمليات إصلاح القوانين الوضعية (صياغة القوانين)، ولكن ثمة حاجة إلى توفير مساعدة مالية وتقنية أكبر لمساعدة البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية على أن تنفذ اتفاقاتها وترتيباتها الثنائية والإقليمية تنفيذاً فعلياً.

## ٣ - الترتيبات المؤسسية

٥٧ - أصبحت بلدان نامية غير ساحلية وبلدان مرور عابر نامية عديدة تسلم بأن تغيير هيكل خدمات المرور العابر يستلزم ترتيبات مؤسسية جديدة. وتبرز على الصعيد الوطني ثلاثة هياكل مستقلة وإنما متكاملة لتعكس تزايد دور القطاع الخاص بوصفه الموفر الرئيسي للنقل والخدمات التجارية ذات الصلة. أولاً، نظراً إلى انسحاب القطاع العام من الخدمات التجارية، ليفسح المجال للقطاع الخاص لتولي الدور القيادي، أصبح القطاع العام يتولى دور المنظم لكفالة المنافسة التزيهة فيما بين مقدمي الخدمات، وحماية المستهلك من إساءة استخدام الاحتكارات وإنفاذ معايير النوعية والأمان لحماية المستهلك. وثانياً، ينظم القطاع الخاص ذاته من ناحية أخرى بإنشاء هيئات ورابطات مهنية. وتتمشى هذه العملية مع اعتقاد أن تمثيل ومشاركة القطاع الخاص بفعالية في اتخاذ القرار يستلزم هيئات وتنظيماً. وثالثاً، وفي ضوء هذا التطور، شرعت بلدان نامية غير ساحلية وبلدان مرور عابر نامية عديدة في إجراء حوار ومشاورات فيما بين القطاعين العام والخاص. وما زال العديد من هذه الترتيبات مخصصاً، غير أن الشراكة الناشئة بين القطاعين العام والخاص أصبحت تكتسي صبغة مؤسسية في بعض البلدان (أوغندا، وجمهورية تنزانيا المتحدة، وغانا)، وتجري مشاورات بانتظام. وبالفعل، ثمة أيضاً تكاثر في الحلقات الدراسية المشتركة التي تنظم بين الحكومة والقطاع الخاص في عدد من البلدان تركز على تعميم المعلومات وشحن الأفكار واستعراض تنفيذ السياسات العامة. وتوصلت بعض البلدان (في منطقة المجتمع الإنمائي للجنوب الأفريقي) إلى الاتفاق على إنشاء لجان مشتركة بين القطاعين العام والخاص في الإدارات الحكومية الرئيسية لاستعراض تنفيذ السياسات العامة داخل أطر زمنية.

٥٨ - وعلى الصعيد الإقليمي، تكتسي ثلاثة عناصر أهمية حاسمة في تنشيط الاتفاقات والترتيبات الحكومية الدولية وهي: (أ) الالتزام السياسي والمالي من جانب الحكومات الموقعة بمواصلة الالتزامات المتفق عليها؛ (ب) توافر المسؤولين الحكوميين ذوي الأهلية التقنية التي تمكنهم من وضع الصكوك المناسبة ورصد واستعراض التقدم المحرز في تنفيذها؛ (ج) تنشأ أمانة دائمة لتنسيق تنفيذ هذه الصكوك، حيثما تشمل الاتفاقات بلدانا عديدة ومجموعة واسعة النطاق من الالتزامات.

٥٩ - وبعض الاتفاقات الحكومية الدولية، مثل بروتوكول النقل والاتصالات وعلم الأرصاد في منطقة المجتمع الإنمائي للجنوب الأفريقي تنص على مشاركة القطاع الخاص في الآلية الحكومية الدولية. وتنص المادة ٣-٥ من البروتوكول على أن "تشجع الدول الأعضاء إنشاء لجان تخطيط ممرات للنقل المتعدد الوسائط عبر الحدود تشمل مساهمين من القطاعين العام والخاص في الدولة العضو أو الدول الأعضاء التي تعبر هذه الممرات إقليمها أو أقاليمها". وتحتاج بلدان نامية غير ساحلية وبلدان مرور عابر عديدة إلى زيادة تعزيز أطرها المؤسسية. وينبغي أن يوفر المجتمع الدولي الدعم المالي والتقني لمساعدتها في ذلك الجهد.

#### ٤ - بناء القدرات البشرية

٦٠ - إن الدور المتغير الذي ينهض به القطاع العام والقطاع الخاص، المناقش أعلاه، يستلزم تحسين مهارات المشاركين في وضع السياسات العامة، فضلا عن تحسين مهارات المسؤولين عن العمليات اليومية وذلك من خلال التدريب، بما في ذلك توفير التعليم المتواصل للمهنيين الموجودين. ولا بد من زيادة (نوعية/كمية) التعليم الابتدائي والثانوي في كثير من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر لبناء طاقة لاستيعاب الاستثمار وتنفيذ الإصلاحات. ويشكل نقص العمالة الماهرة حالة اختناق رئيسية فيما يتعلق باستقطاب الاستثمار الأجنبي المباشر والاستفادة منه. ويمكن للقطاع الخاص، بما في ذلك الاستثمار الأجنبي، بل وينبغي له أن يساهم في تحسين المهارات المهنية في البلدان النامية. ويمكن أن يوفر القطاع الخاص إدارة فعالة لسلسلة العرض، وثمة تأثيرات متتالية لنشر التكنولوجيا. غير أنه يجب أن يظهر مناخ داعم للالتزام في الأجل الطويل من حيث أطر السياسة العامة والمواقف والممارسة لكي يشارك القطاع الخاص في تلك العملية مشاركة كاملة.

٦١ - ويشمل التعاون الإقليمي في مجال النقل العابر اعتماد قواعد ومعايير تقنية مشتركة تستلزم من الحكومات ومتعهدي النقل العابر الخاصين اتخاذ تدابير وإجراءات سياسات عامة جديدة وعديدة تصمم لتنفيذ مختلف الالتزامات. وتستلزم هذه العملية إدخال تحسينات على معرفة ومهارات المشاركين في وضع السياسات وتنفيذ النظم الجديدة. ويمكن إجراء بعض

من التدريب في حلقات عمل وطنية و/أو إقليمية، غير أن التدريب المتخصص يستلزم تدريباً مهنياً مناسباً. وتشجع البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية على تجميع مواردها لإنشاء معاهد تدريب إقليمية، ومن الأمثلة القائمة على تلك المعاهد معهد الإدارة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي في أروشا، بجمهورية تنزانيا المتحدة، ومعهد بنداري في مومباسا بكينيا.

## ٥ - تطوير الهياكل الأساسية

٦٢ - مثلما لوحظ في الفصل ثانياً أعلاه، تمركزت تدفقات رأس المال الخاص إلى حد كبير في عدد قليل من البلدان النامية. ويعزى ذلك أساساً إلى صغر حجم الأسواق في فرادى البلدان - وهي عقبة يمكن التغلب عليها بفضل تشجيع مشاريع إقليمية. ويمكن أن يساعد التعاون الإقليمي على التغلب على مشكلة حجم السوق. وبالفعل، ليس من قبيل المفاجأة أن امتيازات عديدة من امتيازات السكك الحديدية التي منحت في أفريقيا (بين شركتي السكك الحديدية في بوركينافاسو وكوت ديفوار وبين شركتي السكك الحديدية في ملاوي وموزامبيق) تشمل أكثر من بلد.

٦٣ - ويتصل أسلوب آخر من أساليب التعاون الإقليمي بمفهوم تطوير الممرات. ويعالج هذا المفهوم المشكلة الأساسية التي تواجه الهياكل الأساسية في البلدان ذات مستوى الدخل المنخفض - وهي مشكلة الدجاجة والبيضة. فمن جهة، لا يتمتع الاستثمار في الهياكل الأساسية بمقومات البقاء حتى يبرره النشاط الاقتصادي؛ وهذا يعني أن النقل مستمد من الطلب. ومن ناحية أخرى، لا يمكن أن ينشأ نشاط اقتصادي ما لم توجد مرافق نقل مناسبة؛ كما يعترض تطوير النقل ارتفاع التكاليف إلى أن يزيد تدفق حركة المرور ليصل إلى مستويات تمكن معها تحقيق وفورات حجم وتصبح فيها المنافسة أكثر فعالية.

٦٤ - ويعالج نهج تطوير الممرات هذه المسألة بالتماس تركيز مشاريع الاستثمار الصناعي التي لها مقومات البقاء داخل ممرات منتقاة تصل بين مناطق الإنتاج الداخلية بالموانئ، بينما يجري الاستثمار في الهياكل الأساسية. والتنمية المتزامنة للنشاط والهيكلي الأساسي للمثمين مباشرة تكفل تيار إيرادات يجعل الاستثمار في الهياكل الأساسية جذاباً للمشاريع التجارية الخاصة. وفي نفس الوقت، تستقطب الاستثمارات في الهياكل الأساسية النشاط الاقتصادي وتساعد على تشجيع عملية التكتل. وتهدف السياسة العامة الحكومية إلى استقطاب "استثمارات ثابتة" تضمن المقومات الأساسية لبقاء الهياكل الأساسية ثم تلتزم استقطاب

استثمارات أخرى. ويولى اهتمام خاص للشركات الصغيرة والمتوسطة الحجم في هذه العملية، وهي عملية تسمى "التكثيف"<sup>(١٧)</sup>.

٦٥ - ومفهوم تطوير الممرات مفهوم ناجح جدا في حالة ممر مابوتو. وتشمل ممرات التنمية الأخرى في منطقة المجتمع الإنمائي للجنوب الأفريقي ممر تنمية بايرا بين موزامبيق وزمبابوي وممر تنمية متوارا في جمهورية تنزانيا المتحدة اللذين يقصد بهما خدمة زامبيا وملاوي وشمال موزامبيق والجزء الجنوبي من جمهورية تنزانيا المتحدة (للاطلاع على مزيد المناقشة لهذه المسألة، انظر المؤطر).

### لمحة عن ممرات التنمية الإقليمية في الجنوب الأفريقي ومبادرات التنمية المكانية

#### ١ - خلفية

بدأت حكومتا موزامبيق وجنوب أفريقيا منذ خمس سنوات تنفيذ برنامج مبادرات التنمية المكانية. وتيسر بدء تنفيذ هذا البرنامج بفضل التغييرات السياسية الهائلة التي حصلت في المنطقة خلال الجزء الأول من التسعينات.

وبتولي حكومة ديمقراطية زمام الأمور في جنوب أفريقيا، وتسجيل تحسن بصورة عامة لآفاق "السلم" في المنطقة، تمكنت البلدان الأعضاء في منطقة الجنوب الأفريقي في النهاية من أن تتعاون في مجال التصدي للتحديات الاجتماعية الاقتصادية في المنطقة، ولا سيما وضع برامج واستراتيجيات إنمائية إقليمية لدعم النمو الاقتصادي طويل الأجل والمستدام وإيجاد فرص العمل.

وفي هذا السياق، أصبحت إعادة تأهيل وتحسين ممرات النقل الإقليمية (التي توجد منذ عقود عديدة) مجالات تركيز تحظى بالأولوية. وقد استغل النجاح في تنفيذ مبادرة التنمية المكانية لممر التنمية في مابوتو في دفع الدعم داخل المجتمع الإنمائي للجنوب الأفريقي لمفهوم ممرات التنمية الاقتصادية متعددة القطاعات (مقابل الممرات المستندة إلى النقل بصورة بحتة)، والتخطيط ونهج تعبئة المستثمرين الجسد في مبادرات التنمية المكانية. والمبادئ والأهداف والاستراتيجيات الرئيسية الجسدة في نهج مبادرات التنمية المكانية أصبحت مستخدمة استخداما أوسع نطاقا بكثير في تصميم وتنفيذ ممرات التنمية (سواء أكان ذلك كجزء رسمي من برنامج مبادرة التنمية المكانية أم لا).

(١٧) African Transport Infrastructure, Trade and Competitiveness, op. cit

## ٢ - استراتيجيات التنمية العامة

أولاً، إعادة وضع هياكل أساسية للطرق البرية والسكك الحديدية والموانئ والاتصالات ومسيرة السفن، وهي هياكل لا بد منها لكفاءة وفعالية تسيير كل الممرات بوصفها طرق نقل وممرات تنمية اقتصادية.

ثانياً، تعبئة مستثمري ومتعهدي القطاع الخاص للمشاركة كأطراف في القطاع العام في مجال إعادة تأهيل الهيكل الأساسي وتشغيله وصيانته.

ثالثاً، تحديد الفرص الإنمائية الاقتصادية التي يمكن أن تطور بصورة مستدامة (اقتصادياً ومالياً وبيئياً) كوسيلة لزيادة الزخم الإنمائي في ممر التنمية وحوله.

رابعاً، تحديد الفرص الإنمائية المناسبة لتنمية القطاع الخاص وتسييره، وتطوير استراتيجيات مفصلة لتحديد وتعبئة المستثمرين المذكورين.

خامساً، تشجيع تنوع صناعات التعدين النشطة و/أو التي يحتمل أن تكون نشطة في المنطقة، وكفالة أن يستفيد منها السكان المحليون.

سادساً، تحديد ودعم الفرص لإثراء الموارد المستمدة من صناعات وأنشطة التعدين كأساس لتوليد صادرات ذات قيمة مضافة.

سابعاً، القيام كلما أمكن بتحديد الفرص لإقامة شراكات لها مقومات البقاء ومستدامة بين المستثمرين الأجانب، والقطاع الخاص المحلي في كل بلد ومجتمع محلي.

ثامناً، تحسين مستوى الروابط بين المدن الكبيرة والأقاليم الواقعة على جانبي كل ممر تنمية من الممرات المختلفة.

تاسعاً، تشجيع إيجاد بيئة تمكينية/استثمارية يمكن للقطاع الخاص المحلي والإقليمي والدولي أن يستخدم داخلها هذه الفرص الاستثمارية.

المصدر: تغير النقل من أجل النمو والاندماج في الجنوب الأفريقي.

٦٦ - ويشكل أيضاً تيسير حركة المرور العابر عبر المراكز الحدودية مجال تعاون إقليمي رئيسي. ففي المجتمع الإنمائي للجنوب الأفريقي، تم التوصل إلى اتفاق بشأن إنشاء "مراكز حدودية جامعة" يمولها و/أو يديرها القطاع الخاص. ومزايا هذه المراكز الجامعة تشمل تقليل الوقت الذي يقضيه سائقو الشاحنات والمسافرون في المراكز الحدودية. وتجري المراقبة

الحدودية بفعالية أكبر بفضل عمل الموظفين الحكوميين من البلدين المعنيين معاً وتقاسمهم المعلومات وموارد الهياكل الأساسية.

## باء - التدابير المتخذة على الصعيد الدولي

٦٧ - انخفض إجمالي تدفقات المساعدة الإنمائية الرسمية إلى مشاريع الهياكل الأساسية في البلدان النامية إلى النصف خلال التسعينات، ويأتي ذلك إلى حد كبير استجابة للزيادة الكبيرة في التدفقات الخاصة. وفي عدد قليل من البلدان النامية الكبيرة، عوضت تدفقات رأس المال الخاص الخسارة في المساعدة الإنمائية الرسمية وزادت عنها. ولا سيما المساعدة الإنمائية الرسمية المتاحة لقطاع الاتصالات والطاقة، غير أن انخفاض المساعدة الإنمائية الرسمية لم يعوض بتدفقات رأس المال الخاص في أغلبية البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وبالتالي ففي حالة هذه البلدان يوجد عجز كبير، ولا سيما عندما تراعى إسقاطات نمو السكان وتسارع التحضر. ولا بد لهذه البلدان، من أن تسجل زيادة كبيرة في الاستثمار ولو مجرد بقاء الأمور على حالها. وقد قدر البنك الدولي أن أفريقيا وحدها تحتاج إلى ١٨ مليار دولار لتستثمر في الهياكل الأساسية سنوياً. وبالتالي فثمة حاجة إلى عكس اتجاه انخفاض المالية الخارجية، ولا سيما المساعدة الإنمائية الرسمية. وفي هذا السياق، تدعى البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية إلى إيلاء الأولوية للمشاريع والبرامج التي تعتمد تطوير الممرات على الصعيد دون الإقليمي ومبادرات التنمية المكانية.

٦٨ - ونظراً إلى أن نظم التمويل الخاص البحث قد لا تكون ممكنة في العديد من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، فإن المجتمع الدولي يدعى إلى دعم منهجيات تمويل جديدة من قبيل ما يلي:

- صناديق المشاريع الإقليمية - إن الفكرة من صناديق المشاريع الإقليمية هي استخدام المنح المقدمة من المنظمات متعددة الأطراف لدفع مصروفات التطوير والتسيير لبلدان أو مشاريع منتقاة وللمساعدة على تشجيع الاهتمام بمشاريع هياكل أساسية أكثر مخاطرة بفضل تقليص مخاطر التطوير؛
- المشاركة في رأس مال المؤسسات المالية المحلية - حيث تشتري مؤسسة أجنبية حصصاً في رأس مال مصرف مختار يقدم القروض إلى مشاريع هياكل أساسية صغيرة؛
- التمويل المشترك - وهو ينطوي على تقديم قروض متوازنة إلى مشروع هياكل أساسية من مؤسسة مالية متعددة الأطراف ومن مصرف محلي؛

• القروض المقدمة من المصارف إلى المصارف - تقدم المؤسسة الأجنبية قرضا طويل الأجل إلى مصرف محلي ليقترض مشاريع الهياكل الأساسية الصغيرة.

٦٩ - وينبغي أن تواصل المؤسسات متعددة الأطراف والثنائية العمل بوصفها ضامنة فيما يتعلق بالمجازفة السياسية التقليدية وغير التقليدية وبوصفها موفرة رئيسية للأموال بشروط تيسيرية والقروض الميسرة وذلك إما مباشرة وإما بواسطة مصارف محلية. وهذه القروض متعددة الأطراف، المقترنة بالإقراض الخاص، ستتيح بقاء أسعار الخدمات العامة مقبولة للشركات العامة والمحلية على حد سواء. وتتيح ضمانات الاستثمار وسيلة متزايدة الشعبية لدفع المستثمرين من القطاع الخاص إلى اقتحام بيئات تنطوي على مجازفة نسبية. وأصدرت الوكالة المتعددة الأطراف لضمان الاستثمار ١ ٦٠٥ ملايين دولار من الضمانات في عام ٢٠٠٠، بعد أن كانت تلك الضمانات تبلغ ١٣٢ مليون دولار في عام ١٩٩٠. وفي المتوسط فإن كل دولار من ضمانات الوكالة المتعددة الأطراف لضمان الاستثمار يدعم ٥ دولارات من الاستثمار الخاص. وثلاث حافزة الوكالة المتعددة الأطراف لضمان الاستثمار تقريبا يوجد في قطاعات الهياكل الأساسية، ويخصص نحو ١٢ في المائة من مجموع الضمانات لأقل البلدان نمواً. وتبين من دراسة استقصائية أجريت مؤخراً للمستثمرين، أن ٧٣ في المائة منهم أفادوا أن ضمان الوكالة المتعددة الأطراف لضمان الاستثمار أدى دوراً حاسماً في تيسير مشاريع الاستثمار.

٧٠ - وينبغي أن يواصل المجتمع الدولي دعم إصلاحات السياسات العامة والإصلاحات التشريعية والتنظيمية والمؤسسية على الصعيدين الوطني والإقليمي، بإنشاء هيئات إشراف على النقل تكون مستقلة ومسؤولة، وتعزيز رابطات القطاع الخاص وتشجيع سبل رعاية حوار فعال بين القطاعين العام والخاص.

٧١ - ويمكن للمجتمع الدولي أن يكون طرفاً فعالاً في تحسين أداء القطاعين العام والخاص. وينبغي أن يشجع أطراف التنمية الاستثمار الأجنبي المباشر على المساهمة في تحسين المهارات المهنية والتسييرية للقطاع الخاص في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وستنهض المساعدة الإنمائية الرسمية المقدمة لبناء قدرات القطاع العام بدور هام في تحسين الإدارة الجيدة والتنمية الاقتصادية وفي صون السلم والاستقرار، وهي أمور لا بد منها لكي ينجح نشاط تجاري ما.

٧٢ - ونظراً إلى تزايد أهمية تكنولوجيات المعلومات والاتصالات والنقل بالحاويات في تفعيل عمليات التجارة/النقل الدولية، ينبغي أن يولي مجتمع المانحين عناية خاصة للمشاريع القائمة على طول ممرات المرور العابر في هذه المجالات.

٧٣ - وينبغي للأونكتاد أن يواصل تقديم المساعدة التقنية لدعم البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية فيما تبذله من جهود لتحسين نظم المرور العابر، فيساهم من ثم في مختلف المجالات المذكورة أعلاه. وتشمل هذه المساعدة ما يلي:

(أ) تجميع وتقييم وتعميم المعلومات عن مسائل المرور العابر، واستخلاص العبر من التجارب في مختلف المناطق والمناطق دون الإقليمية فيما يتعلق بتصميم وتحسين نظم المرور العابر؛

(ب) إجراء دراسات بشأن المرور العابر تساعد متخذي القرارات، ولا سيما بهدف تحديد حالات الاختناق الحرجة التي يمكن إزالتها بسرعة وبتكلفة دنيا؛

(ج) تنظيم برامج تدريب تصمم لتلبية احتياجات واضعي السياسات العامة المتصلة بالمرور العابر ومسيريها ومتعهدي تنفيذها؛

(د) رصد التقدم المحرز في تنفيذ المجتمع الدولي للتدابير المتصلة باحتياجات البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية ومشاكلها؛

(هـ) وضع تدابير لتحسين نظم المرور العابر لتعتمد على المستويات الإقليمية ودون الإقليمية والدولي على ضوء تغير البيئات الاقتصادية والسياسية.

## التذييل

## الجدول ألف

التجارة داخل الإقليم للبلدان النامية غير الساحلية، ١٩٩٨ و ١٩٩٩ : حصة  
مجموع الصادرات والواردات التي تكون وجهتها أو مصدرها بلداناً في نفس  
المنطقة أو القارة (نسب مئوية)

البلد	الصادرات		الواردات	
	١٩٩٩	١٩٩٨	١٩٩٩	١٩٩٨
أفغانستان	٣٦,٠	٥٤,٩	٥٥,٨	٥٦,١
أرمينيا	٣٣,٨	٢٤,٥	٢٥,٥	٢٦,١
أذربيجان	٤٨,٨	٢٢,٧	٣٢,٦	٤٠,٠
بوليفيا	٤٤,٤	٣٧,٧	٤٦,٤	٣٥,١
بور كينا فاسو	٨,٤	١٣,٨	٣٠,٦	٢٧,٧
بوروندي	٢,٨	٢,٠	١٩,٧	١٧,٦
جمهورية أفريقيا الوسطى	٢,٣	٢,٠	١٧,٩	١٧,٢
تشاد	٥,١	٦,٠	٣٤,٣	٣١,٨
إثيوبيا	٩,٢	١٤,٥	٢,٤	٢,٧
كازاخستان	١٧,٢	٢٧,٠	٢٤,٧	١٤,٦
قيرغيزستان	٣٣,٠	٣٤,٠	٤١,٤	٤٤,١
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	٥,٨	٢١,٥	٨٦,٩	٨٤,٩
ملاوي	٩,٣	٥,٤	٢١,٧	٢١,٦
مالي	٨,٤	٨,١	٢٤,٢	٢٣,٩
منغوليا	٤٠,٩	٥٣,٩	٣٥,٩	٢٧,١
نيبال	٣٦,٥	٣١,٤	٧٣,٧	٧٩,٤
النيجر	٣١,٩	٣٢,٨	٣٣,٢	٢٨,٣
باراغواي	٦٣,٦	٦٥,٩	٥٦,٦	٥٢,٤
رواندا	٢,٢	٤,١	٢٤,٩	٢٤,٢
طاجيكستان	٣٠,٠	٣٢,٢	٦٠,٨	٤٨,٣
جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة	٨,٨	٨,٦	١٢,٧	١١,٥
تركمستان	٥٩,٢	٢٣,٧	٤٦,١	٤٧,٧
أوغندا	٢,٣	٢,٢	٤١,٥	٣٨,٥
أوزبكستان	٤٠,٩	٤٥,٩	٤٠,٤	٣٨,٤
زامبيا	١٣,٢	١٤,٤	١٢,٥	١٧,٢
زمبابوي	٢١,٧	١٨,٢	٥,٧	٥,٦

المصدر: صندوق النقد الدولي، إدارة الإحصاءات التجارية، قرص مدمج بذاكرة مقروءة فقط (نيسان/أبريل ٢٠٠١).

ملاحظة: لا تتوفر بيانات عن بوتان و بوتسوانا و سوازيلند و ليسوتو.

## الجدول باء

## هيكل صادرات البلدان النامية غير الساحلية مرتبة بحسب المتوسط (قيمة الفترة ١٩٩٧-١٩٩٨)

البلد	السلع الأساسية الثلاث الرائدة	كنسبة مئوية من مجموع الصادرات
أفغانستان	٠٥٧ فواكه وجوزيات، طازجة أو مجففة	١٨,٤
	٢٦٨ صوف وغيره من الشعر الحيواني، باستثناء كرات الصوف المشط (التويس)	١٠,٨
	٢٤٧ خشب بصورته الخام أو شبه مربع	٧,٩
أرمينيا	٦٦٧ لآلي، أحجار كريمة وشبه كريمة	٢١,٤
	٢٨٨ فضلات ونفايات الفلزات الخسيسة غير الحديدية، غير مذكورة ولا داخلية في موضع آخر	١١,٨
	١١٢ مشروبات كحولية	٨,٨
أذربيجان	٣٣٤ منتجات نفطية، مكررة	٣٠,٠
	٢٦٣ قطن	١٤,٤
	٣٣٣ نفط خام	١١,١
بوتان	٥٢٣ مواد كيميائية غير عضوية	٢١,٣
	٦٣٤ قشرة الخشب والخشب المصفح، وخشب محسن أو محدد	١٩,٦
	٠٥٧ فواكه وجوزيات، طازجة أو مجففة	١٧,٢
بوليفيا	٢٨٧ ركاز ومركبات المعادن العادية، غير مذكورة ولا داخلية في موضع آخر	١٥,٦
	٠٨١ أعلاف للحيوانات	٨,٦
	٩٧١ ذهب، غير نقدي، غير مذكور ولا داخل في موضع آخر	٨,٦
بوتسوانا	بيانات غير متاحة	
	٢٦٣ قطن	٧٢,٠
	٩٧١ ذهب، غير نقدي، غير مذكور ولا داخل في موضع آخر	٦,٧
بور كينا فاسو	٦١١ جلود	٦,٤
	٠٧١ بن وبدائل بن	٨٢,١
	٠٧٤ شاي وماتيه	١٢,٠
جمهورية أفريقيا الوسطى	٢٦٣ قطن	١,٩
	٦٦٧ لآلي، أحجار كريمة وشبه كريمة	٣٤,٥
	٢٧٧ مواد حياكة طبيعية، غير مذكورة ولا داخلية في موضع آخر	٢٥,٦
تشاد	٢٦٣ قطن	١٩,٤
	٢٦٣ قطن	٨٧,٢

البلد	السلع الأساسية الثلاث الرائدة	كنسبة مئوية من مجموع الصادرات
	مواد نباتية خام، غير مذكورة ولا داخلة في موضع آخر	٢٩٢
	الطائرات بأنواعها والمعدات المرتبطة بها	٧٩٢
إثيوبيا	بن وبدائل بن	٦٧,٧
	جلود	٧,١
	بذور لاستخلاص زيوت لبنة ثابتة	٤,٩
كازاخستان	نפט خام	٣٣٣
	نحاس	٦٨٢
	مواد عامة، صفائح وألواح، من حديد أو صلب	٦٧٤
قيرغيزستان	طاقة كهربائية	٣٥١
	سكر وعسل نحل	٠٦١
	قطن	٢٦٣
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	خشب مجهز تجهيزا بسيطا	٢٤٨
	ملابس خارجية ومواد أخرى، محيكة بالإبر	٨٤٥
	بن وبدائل بن	٠٧١
ليسوتو	بيانات غير متاحة	
ملاوي	تبغ غير مصنع؛ فضلات تبغ	٦٤,٤
	شاي وماتيه	٠٧٤
	سكر وعسل نحل	٠٦١
مالي	قطن	٢٦٣
	جلود	٦١١
	لآلي، أحجار كريمة وشبه كريمة	٦٦٧
منغوليا	ركاز ومركبات المعادن العادية، غير مذكورة ولا داخلة في موضع آخر	٢٨٧
	منتجات نفطية، مكررة	٣٣٤
	صوف وغيره من الشعر الحيواني، باستثناء كرات الصوف المشط	٢٦٨
نيبال	أغطية أرضيات، إلخ.	٦٥٩
	ملابس رجال خارجية، غير محيكة بالإبر	٨٤٢
	معاملات وسلع خاصة غير مصنفة حسب النوع	٩٣١
النيجر	زيوت نפט خام وزيوت خام مستخلصة من معادن قيرية	٣٣٣
	مواد مشعة ومواد متصلة بها	٥٢٤
	منتجات دوائية وصيدلية	٥٤١
باراغواي	بذور زيتية وثمار زيتية، باستثناء الدقيق والطحين	٢٢٢

البلد	السلع الأساسية الثلاثة الرائدة	كنسبة مئوية من مجموع الصادرات
	أعلاف للحيوانات	٠,٨١
	قطن	٢٦٣
رواندا	بن وبدائل بن	٣٧,٦
	ذهب، غير نقدي، غير مذكور ولا داخل في موضع آخر	٣٤,٤
	شاي وماتيه	٨,٩
سوازيلند	بيانات غير متاحة	
طاجيكستان	قطن	٤٠,٧
	ألومنيوم	١٧,٢
	فواكه وجوزيات، طازجة أو مجففة	٩,٤
جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة	ملابس خارجية نسائية من أقمشة منسوجة	٩,٦
	مواد عامة، صفائح وألواح، من حديد أو صلب	٧,٧
	ملابس داخلية من أقمشة منسوجة	٦,٦
تركمستان	قطن	٢٥,٩
	منتجات نفطية، مكررة	١٩,٩
	غاز طبيعي ومصنوع	١٨,٦
أوغندا	بن وبدائل بن	٧٣,٢
	أسماك طازجة أو مبردة أو مجمدة	٨,٩
	قطن	٢,٩
أوزبكستان	قطن	٥١,٣
	ذهب، غير نقدي	٥,٠
	غاز طبيعي ومصنوع	٤,٧
زامبيا	نحاس	٧٠,٨
	فلزات عادية غير حديدية متنوعة	٧,٧
	خبيوط نسجية	٣,٦
زيمبابوي	تبغ غير مصنع؛ فضلات تبغ	٢٦,٧
	حديد صلب، وحديد اسفنجي، وحديد أو صلب	٨,٣
	قطن	٦,٦

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى الشعبة الإحصائية للأمم المتحدة ودليل الإحصاءات للأونكتاد، ٢٠٠٠.