

Distr.: General
20 December 2011
Arabic
Original: English

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية

لجنة التجارة والتنمية

اجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن النقل وتيسير التجارة

الدورة الرابعة

جنيف، ٧-٩ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١

تقرير اجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن النقل وتيسير التجارة عن أعمال دورته الرابعة

المعقودة في قصر الأمم، جنيف، في الفترة من ٧ إلى ٩ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١

أولاً - موجز الرئيس

١ - عُقدت الدورة الرابعة لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن النقل وتيسير التجارة، التي تناولت موضوع "التحديات وخيارات السياسة العامة فيما يتعلق بالنقل وتيسير التجارة"، في الفترة من ٧ إلى ٩ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١، عملاً بالقرار الذي اتخذته مجلس التجارة والتنمية في دورته الخامسة والخمسين ووفقاً لاختصاصاته المعتمدة وللقرارات ١٠٧ و ١٦٧-١٦٨ من اتفاق أكرأ. وعُرضت على الخبراء أثناء الدورة مذكّرة المعلومات الأساسية التي أعدها الأمانة (TD/B/C.I/MEM.1/11).

٢ - وقد كان الاجتماع بمثابة منتدى لمناقشة آخر التطورات والتحديات الناشئة في مجال النقل الدولي وتيسير التجارة. وشارك في الاجتماع خبراء من وزارات التجارة والنقل والسلطات الجمركية والقطاع الخاص والأوساط الأكاديمية والمنظمات الدولية والإقليمية.

٣ - ونُظمت أعمال الاجتماع في جلسات تناولت المواضيع التالية:

(أ) التجارة والنقل المستدام؛

(ب) كفاءة النقل؛

(ج) أتمتة الجمارك وأمن التجارة؛

(د) تيسير التجارة؛

(هـ) الطريق إلى الأمام: خيارات السياسة العامة في مجال النقل وتيسير التجارة.

ألف - الجلسة الافتتاحية

٤ - شدد الدكتور سوباتشاي بانيتشباكدي، الأمين العام للأونكتاد، في ملاحظاته الافتتاحية، على أنه في الوقت الذي لا تزال فيه التكاليف المرتفعة لخدمات النقل والمعاملات التجارية تشكل تحديات مستمرة أمام الكثير من البلدان النامية، من الضروري أن تكون نظم النقل في المستقبل مستدامة من النواحي الاقتصادية والاجتماعية والبيئية. وقد أخذ التحول نحو اقتصاد "أكثر اخضراراً" يشكل أحد المحدّات الرئيسية للقدرة التنافسية التجارية ويتطلب تعاوناً بين الشركاء في الاستثمار العام والخاص - بما في ذلك الشركاء المتعدّدو الأطراف - لتلبية الاحتياجات الهائلة لتمويل نظم نقل مستدامة تتميز بكفاءة استخدام الطاقة. وتناول الأمين العام بعض المسائل الرئيسية المعروضة على الاجتماع، بما في ذلك (أ) تأثيرات تغير المناخ على الهياكل الأساسية والخدمات في مجال النقل الدولي؛ و(ب) الأهمية المتزايدة لتيسير التجارة؛ و(ج) التحديات الناشئة عن القواعد الأمنية المتشددة المطبقة عبر سلسلة الإمداد الدولية. واختتم الأمين العام بيانه بالإشارة إلى التحديات التي تواجه وكالات

المراقبة الحدودية فضلاً عن صناعة النقل، وهي تحديات تتطلب استخداماً مكثفاً لتكنولوجيات المعلومات وتستدعي التوصل إلى حلول واسعة النطاق يعمل الأونكتاد حالياً على إيجادها من خلال برنامجه الخاص بالنظام الآلي لتجهيز البيانات الجمركية واسترجاعها ("نظام أسيكودا").

٥- وبالنظر إلى انعقاد الأونكتاد الثالث عشر الذي بات وشيكاً، أشارت السيدة آن ميرو، مديرة شعبة التكنولوجيا واللوجستيات، إلى أن انعقاد الدورة الرابعة لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات يتيح للخبراء فرصة تقيء في حينها للاستفادة من الأفكار المتبصرة المستقاة من الدورات الثلاث السابقة ولإجراء مزيد من الدراسة للتحديات المستمرة والناشئة التي تواجه قطاعات النقل والجمارك وتيسير التجارة، خصوصاً في المناطق النامية. وشددت السيدة ميرو على أن الخبرة الراسخة والعريقة التي يتمتع بها الأونكتاد في مجال لوجستيات التجارة يمكن أن تساعد البلدان النامية في (أ) الاندماج على نحو أفضل في شبكات التجارة العالمية؛ و(ب) تنفيذ الاتفاقات الدولية في مجال النقل وتيسير التجارة؛ و(ج) التصدي لتحدي ارتفاع تكاليف النقل وفهم محدّداتها؛ و(د) معالجة تأثيرات تغير المناخ على الهياكل الأساسية والخدمات في مجال النقل؛ و(هـ) تنفيذ برامج المساعدة التقنية، بوسائل منها إيجاد حلول قائمة على استخدام التكنولوجيا مثل برنامج "أسيكودا". وأضافت قائلة إن الأونكتاد مستعد، من خلال أركان عمله الثلاثة، لمواصلة عمله والمساعدة في السعي لتحقيق أهداف البلدان النامية بصفة عامة، والبلدان النامية غير الساحلية بصفة خاصة، فيما يتعلق بالنقل المستدام وتيسير التجارة على نحو فعال.

٦- وعرض السيد خوسيه ماري روبياتو، الموظف المسؤول عن فرع لوجستيات التجارة، مذكرة المعلومات الأساسية التي أعدها أمانة الأونكتاد، ووجه النظر إلى بعض المسائل الرئيسية التي تناولها المذكرة. ومن المسائل ذات الصلة التي سلّط الضوء عليها ما يتمثل في التحديات المستمرة والناشئة التي تواجه قطاع النقل الدولي وتيسير التجارة، فضلاً عن بعض خيارات السياسة العامة المتصلة بكيفية التصدي لهذه التحديات على أفضل وجه.

باء- الجلسة الأولى: التجارة والنقل المستدام

٧- أشارت أمانة الأونكتاد، في ملاحظاتها التمهيدية، إلى أن مسألة النقل المستدام تحتل مكانة بارزة في جدول الأعمال الدولي على صعيد السياسات العامة، الأمر الذي يعكس جزئياً تزايد الاعتراف بأهمية المسؤولية الاجتماعية للشركات فضلاً عن الاعتراف، في الوقت نفسه، بالحاجة إلى الاستخدام المستدام لموارد الوقود الأحفوري المحدودة، وبخاصة موارد النفط الذي يُشكل مصدر الوقود المهيمن في قطاع النقل والذي يُسهم أيضاً إسهاماً كبيراً في الانبعاثات العالمية لغازات الدفيئة الناشئة عن احتراق الوقود. وقالت إنه من المتوقع أن تحافظ أسعار النفط على ارتفاعها على المدى الطويل نتيجة لتزايد الضغط في جانب العرض

وكذلك تزايد الطلب، بما في ذلك من قِبَل الاقتصادات النامية الكبرى. وأوضحت أن ما يتصل بذلك من آثار على تكاليف النقل - وبالتالي على تكاليف التجارة - والحاجة إلى ضمان الإدارة المستدامة للموارد، وحماية البيئة، فضلاً عن العمل الفعال من أجل تخفيف آثار تغير المناخ والتكيف معه، هي جميعها مسائل معقدة ولكن مترابطة ومن ثم يتعين التصدي لها معاً.

٨- وركز المتكلم الأول، الذي مثل الغرفة الدولية للنقل البحري التي تمثل صناعة النقل البحري العالمية، على موضوع "النقل البحري المستدام"، وسلط الضوء على الجهود التي تبذلها صناعة النقل البحري لتنفيذ مبادئ المسؤولية الاجتماعية للشركات وللنهوض بالنقل البحري المستدام من النواحي الاقتصادية والاجتماعية والبيئية. وشدد على الطابع العالمي لصناعة النقل البحري، فأشار إلى أن وجود صناعة نقل بحري كفؤة ومستدامة هو أمر بالغ الأهمية بالنسبة لجميع الاقتصادات، المتقدمة منها والنامية على السواء. وأشاد بتقرير الأونكتاد السنوي المعنون "استعراض النقل البحري" باعتباره مرجعاً أساسياً فيما يتعلق بالتطورات في مجال النقل البحري.

٩- وأضاف قائلاً إن الانخفاض في أحجام الشحن نتيجة للتراجع الاقتصادي الأخير، مقترناً بالعرض المفرط لطاقة النقل البحري، قد أخذ يمارس ضغوطاً على أجور الشحن. ومن أجل ضمان الاستدامة الاقتصادية لصناعة النقل البحري، من المهم (أ) النظر في السبل الكفيلة بالحد من تقلب أجور الشحن؛ و(ب) إدخال تعديلات على سياسات بناء السفن بحيث تعكس على نحو أفضل الطابع الدوري إلى حد بعيد الذي تتسم به عمليات النقل البحري؛ و(ج) تحسين فرص الوصول إلى السوق في مجال النقل البحري، بما في ذلك في إطار منظمة التجارة العالمية؛ و(د) مواصلة وضع قواعد ومعايير دولية بشأن السلامة وحماية البيئة من أجل تعزيز اتساق المتطلبات وخفض التكاليف. ولاحظ أن صناعة النقل البحري هي صناعة فريدة لأنها تعزز الاستدامة الاجتماعية من خلال مشاركتها في وضع قوانين عمل خاصة بهذا القطاع تكون ملزمة دولياً ويُتفاوض بشأنها برعاية منظمة العمل الدولية لكي تُنظم، في جملة أمور، ساعات عمل طواقم البحارة ومتطلبات صحتهم وإقامتهم، والترتيبات التعاقدية، ومستويات الحد الأدنى للأجور. وفي هذا السياق، شدد على أهمية بدء النفاذ المبكر للاتفاقية الشاملة لمنظمة العمل الدولية بشأن العمل البحري (٢٠٠٦).

١٠- وفيما يتعلق بالاستدامة البيئية، قال إن صناعة النقل البحري تدعم بقوة عدداً من المبادرات التنظيمية المتخذة برعاية المنظمة البحرية الدولية، وهي مبادرات ترتبت عليها في إحدى الحالات آثار مالية كبيرة بالنسبة لصناعة النقل البحري. وهذه المبادرات تشمل (أ) الصكوك القانونية الدولية في مجال سلامة السفن/منع التلوث؛ و(ب) المسؤولية والتعويض عن التلوث الناشئ عن النفط وغيره من المواد الخطرة والضرارة المتسربة من السفن؛ و(ج) الشروط المتعلقة بإدارة مياه صنادير السفن، وطلاء أجسام السفن بطلاء الترابيوتايتين، ومنع تلوث الهواء، بما في ذلك التلوث الناشئ عن الوقود الكبريتي؛ و(د) إعادة تدوير السفن،

فضلاً عن خفض انبعاثات غازات الدفيئة. وفي هذا السياق، سلّط الضوء على إنجاز رئيسي تمثل في قيام المنظمة البحرية الدولية في تموز/يوليه ٢٠١١ باعتماد قواعد ملزمة تحدد التدابير التقنية والتشغيلية لخفض انبعاثات غازات الدفيئة الناشئة عن النقل البحري الدولي. وأشار إلى أن هذه القواعد التنظيمية ستدخل حيز النفاذ في كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ وأنها تنطبق على ما نسبته ٩٠ في المائة على الأقل من عمليات النقل البحري العالمي. وفيما يتعلق بإبطاء سرعة الإبحار، لاحظ أن إدارة السرعة المناسبة يمكن أن تؤدي دوراً هاماً في زيادة الحد من انبعاثات غازات الدفيئة. وكجزء من المناقشات، لاحظ ممثل الغرفة الدولية للنقل البحري أنه لا ينبغي مطالبة صناعة النقل البحري، فيما يتعلق بإمكانية إنشاء "صندوق أخضر" عالمي لأغراض تمويل أنشطة التكيف مع تغير المناخ، بأن تقدم مساهمات مالية لا تتناسب على الإطلاق مع نسبة مساهمة هذه الصناعة في الانبعاثات العالمية لغازات الدفيئة.

١١ - وقدّم المتكلم الثاني، الذي مثّل مركز بحوث النقل المشترك بين منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي والمنتدى العالمي للنقل، عرضاً ركّز فيه على النقل المستدام. يختلف أساليبه، مشدداً بصفة خاصة على النقل البري. ولاحظ أن للنقل مساهمة هامة في تحقيق الرخاء والتقدم الاجتماعي، لكنه ينطوي أيضاً على استهلاك كثيف لموارد الوقود الأحفوري المحدودة، وأن ثمة خطراً يتمثل في إمكانية تجاوز الحدود البيئية. وأشار إلى أن الاحتياجات المتزايدة لسكان العالم الذين تتزايد أعدادهم، فضلاً عن الاتجاهات الاقتصادية الحديثة، تدل على أن من المتوقع لشبكات التجارة أن تتغير في المستقبل، مع حدوث تحول من بلدان مجموعة السبعة إلى كبرى البلدان والمناطق النامية الناشئة. وفي حين أن تجارة النقل البحري بواسطة الحاويات لا تزال تهيمن على سلاسل النقل المتعدد الوسائط/النقل من الباب إلى الباب، فإن شبكات النقل البري، وكذلك النقل بالسكك الحديدية والنقل النهري (النقل بالصنادل) في بعض المناطق، عادة ما تشارك أيضاً على طريفي رحلات النقل.

١٢ - وأضاف قائلاً إن التحديات الرئيسية المرتبطة بعمليات الشحن البري المستدام تشمل بصفة خاصة الاكتظاظ، وتلوث الهواء، واستخدام الطاقة وانبعاثات غازات الدفيئة، فضلاً عن سلامة الطرق. ففيما يتعلق بتحدي الاكتظاظ، لاحظ أن من المهم التركيز على إدارة الشبكات، لا من أجل تحسين السرعة فحسب بل أيضاً - وهو الأهم - لضمان موثوقية أوقات السفر وإمكانية التنبؤ بها، وهو عامل بالغ الأهمية بالنسبة للتدفق السلس للبضائع عبر سلاسل الإمداد. وفي هذا السياق، تتسم هياكل الإدارة الرشيدة - فضلاً عن توافر بيانات وافية وموثوقة، ونشر هذه البيانات واستخدامها على نحو فعال - بأهمية بالغة. ومن الضروري الاضطلاع بالعمل ذي الصلة وتوفير التعاون الدولي في هذا المجال، بما في ذلك من قبل المنظمة البحرية الدولية، ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، ومنظمة الصحة العالمية، والأونكتاد. وفيما يتعلق بالمعلومات والبيانات في مجال النقل البحري، أشاد المتكلم بتقرير الأونكتاد السنوي المعنون "استعراض النقل البحري"، وبخاصة ما تضمنه من بيانات مفيدة جداً بشأن التطورات في مجال تجارة النقل البحري العالمية.

١٣- وعرض خبير من الجمهورية الدومينيكية تجربة بلده الذي يُعد من بين أشد البلدان تعرضاً لآثار تغير المناخ. وسلّط الضوء على الآثار الهامة لعوامل تغير المناخ - مثل العواصف والأعاصير وما يرتبط بها من مخاطر على المناطق الساحلية، والسياحة ومرافق الموانئ وتجارة النقل البحري والزراعة والصحة والموارد المائية والغابات. كما تحدث عن بعض التدابير المتخذة على المستوى الوطني للتصدي لمشكلة تغير المناخ من خلال إجراءات التخفيف والتكيف في قطاع النقل، بما في ذلك النقل البري والبحري. وفي هذا السياق، شدد على الحاجة الملحة للتعاون والمساعدة الدوليين في التصدي لتحدي التكيف مع تغير المناخ في قطاع النقل.

١٤- كما أبرزت المناقشات التي جرت خلال هذه الجلسة الهواجس المتعلقة بتزايد مستويات القرصنة البحرية حول منطقة القرن الأفريقي، ومنطقة المحيط الهندي الأوسع، فضلاً عن مضيق ملقا، وشددت على ضرورة زيادة الجهود على المستوى الدولي للتصدي لهذا التحدي. ورداً على سؤال فيما يتعلق بالآثار المحتملة لتوسيع قناة بنما، وجّه النظر إلى الخطط المتعلقة بمنطقة ميناء خليج الولايات المتحدة للاستفادة من هذا التوسع بغية إنشاء مركز لتعقيب الشحن في المنطقة. ومن المسائل الأخرى التي سلّط الضوء عليها خلال المناقشات ما يشمل شواغل السلامة والأمن الناشئة عن المستندات غير الصحيحة المتصلة بمحتوى الحاويات. وفي هذا السياق، لوحظ أن صناعة النقل البحري تدعم الجهود المبذولة من أجل وضع قواعد ملزمة دولياً للتعامل مع مسألة وزن الحاويات. وفيما يتعلق ببناء القدرات، وجّه الاهتمام إلى برنامج التعاون التقني للمنظمة البحرية الدولية، ولا سيما في مجال التدريب ونشر أفضل الممارسات بشأن الشحن البحري وإدارة عمليات النقل البحري.

جيم - الجلسة الثانية: كفاءة النقل

١٥- كمقدمة لتناول هذا الموضوع، سلّطت الأمانة الضوء على ما سُجّل مؤخراً من أوجه تحسّن في كفاءة النقل في مجالات النقل البحري والموانئ والنقل المتعدد الوسائط، وهو تحسّن من شأنه أن يساعد في خفض تكاليف النقل. وقُدمت أمثلة تدل على هذا التحسّن في كل من الهياكل الأساسية المادية والهياكل التشغيلية، كما وُجّه النظر إلى بعض المسائل المثيرة للجدل مثل مسألة الموازنة بين احتياجات كل من قطاع شحن البضائع وقطاع نقل المسافرين. وتم التشديد على ضرورة الأخذ بنهج إقليمي متكامل لكي تتمكن البلدان من الوصول إلى الأسواق الدولية. كما تم تسليط الضوء على مزايا الموانئ الجافة في مساعدة صغار المصدرين في الحصول على فوائد تجميع الشحنات وأية فوائد أخرى يمكن أن تتحقق من خلال زيادة الربط بشبكات النقل.

١٦- وعُرضت حالة ميناء دار السلام الذي يعمل كبوابة وطنية رئيسية وكمركز نقل إقليمي يخدم البلدان النامية غير الساحلية المجاورة. وأشار إلى أن الاكتظاظ يشكّل أحد التحديات الرئيسية التي تواجه الكثير من الموانئ لأسباب منها، بصفة خاصة، عدم كفاية حيز

تخزين الحاويات، وطول فترات المكوث، وضعف مرافق النقل الداخلي، خصوصاً شبكات السكك الحديدية. ومن القيود الأخرى ذات الصلة ما يشمل قصور المعدات والمرافق، وارتفاع تكاليف الصيانة، والقدرة التنافسية النسبية للنقل البري، والقرصنة، وقصور الإطار المؤسسي والتنظيمي. ولمعالجة هذه المشاكل، يمكن تحسين الهياكل الأساسية للموانئ (عمليات الكفاءة، والموانئ الداخلية والجافة)، فضلاً عن الخدمات والإدارة. كما يمكن تحسين كفاءة الموانئ من خلال تنفيذ تدابير لإنشاء مستودعات لحاويات النقل الداخلي واعتماد إجراءات جمركية مؤتمتة (باستخدام نظام "أسيكودا" مثلاً)، وتنفيذ بعض المبادرات المتعلقة بإنشاء ممرات للنقل والمرور العابر وما يتصل بذلك من تدابير لتيسير التجارة. ومن شأن الجمع بين هذه العوامل وزيادة الاستثمار في الموانئ وإقامة الشراكات التي تشمل جميع الجهات صاحبة المصلحة (العامة والخاصة) أن يُعزز مكاسب الإنتاجية.

١٧- وعرض متكلم من شركة استشارية خاصة نهجاً ابتكارياً لتحسين كفاءة الممرات في المناطق التي تتميز بوفرة الموارد الطبيعية (مثل الحديد والخامات). وأوضح أن الاقتصادات يمكن أن تستفيد من تزايد الطلب على المواد الخام الأساسية إذا ما أمكن إيجاد حل عملي فيما يتعلق بلوجستيات التعدين. إلا أن مقادير كبيرة من الموارد الطبيعية لا توجد بالقرب من مناطق ساحلية وبالتالي فإنها تتطلب حلولاً عملية في مجال النقل من أجل الاستفادة من فرص التعدين. وقد خُصصت استثمارات كبيرة في بعض الهياكل الأساسية، مثل الهياكل الأساسية للسكك الحديدية والموانئ، من أجل توليد القدرة على تلبية الطلب المتزايد، ولكن الصعوبة التي ينطوي عليها ذلك هي أن الاستثمار في الهياكل الأساسية يمثل عملية تستغرق وقتاً طويلاً وتتطلب مبالغ ضخمة. ولذلك فإن جعل الاستثمار مستداماً هو أمر يمكن أن يتحقق من خلال زيادة مكاسب الكفاءة فيما يتعلق بالسلع ذات الأولوية التي تُنقل عبر الممرات والممرات هي في جوهرها شبكات معقدة تتألف من مجموعة مختلفة ومتراصة من الجهات صاحبة المصلحة وتشمل مُشغّلين متعددين عبر سلاسل الإمداد التي تتألف من عدة وصلات، وممارسات/عمليات مختلفة مُشغّلي ممرات النقل، وهياكل أساسية قديمة، وتدخّلات في مختلف وسائط النقل، ومهارات إدارية مختلفة، وما إلى ذلك. وبالتالي فإن ضمان التكامل بين جميع الجهات الرئيسية صاحبة المصلحة هو أمر أساسي لبناء سلاسل إمداد عالية الأداء وضمان تنفيذ الوظائف التشغيلية المتعددة لنقل البضائع من مصدرها إلى وجهتها تنفيذاً متسقاً. وعلاوة على ذلك، فإن اعتماد نهج شامل وهيئة بيئة تشغيلية مواتية لتيسير الأعمال التجارية بين القطاعين الخاص والعام هما أمران بالغ الأهمية لتشجيع ودعم تيسير التجارة داخل الحدود وعبرها.

١٨- وعُرض مثال يتعلق بقطاع النقل بالسكك الحديدية في الهند. فمن أجل تلبية الطلب المتزايد، اقترحت استراتيجية نقل تشجع التطوير المتكامل لجميع وسائط النقل لكي تكون هناك شبكة نقل "كفؤة ومستدامة وآمنة ومتوازنة إقليمياً". إلا أن الشبكات الحالية للسكك الحديدية في هذا البلد ليست مهيأة لتلبية متطلبات الشحن المتزايدة، وقد سجّلت عمليات الشحن بالسكك الحديدية، كحصة من جميع عمليات الشحن، بما فيها عمليات شحن

البضائع السائبة (التي تُنقل على الطرق البرية)، انخفاضاً على مدى السنوات الخمسين الأخيرة لأسباب تتعلق، بصفة خاصة، بقيود الطاقة الاستيعابية وعدم التيقن من أوقات التسليم. وتوفر خدمة الحركة الرئيسية لعمليات الشحن بواسطة السكك الحديدية من قبل خطوط شركة "Golden Quadrilateral" التي تشمل عملياتها ما نسبته ٢٧ في المائة فقط من مجموع خطوط السكك الحديدية وتنفذ ما يزيد على ٥٠-٥٥ في المائة من مجموع عمليات الشحن بواسطة السكك الحديدية في هذا البلد كما أنها، شأنها في ذلك شأن جميع خطوط النقل في الهند، تُنفذ عمليات نقل محتلفة. ولا ينطبق مفهوم القوائم أو الجداول الزمنية إلا على قطارات نقل المسافرين التي تحظى بالأولوية. وقد أدى ذلك إلى تزايد حدة مشكلة اكتظاظ الطرق الفرعية مما أسفر عن اختناقات في الطرق الرئيسية للشحن بواسطة السكك الحديدية. ولذلك فإن من بين الاستراتيجيات التي اعتمدت من أجل زيادة حصة الشحن بالسكك الحديدية استراتيجية لبناء "ممر الشحن المخصص". ومن المتوقع إنجاز الخطتين الشرقي والغربي من خطوط شركة "Golden Quadrilateral" بحلول عام ٢٠١٦/١٧ بكلفة تبلغ قرابة ١٦ مليار دولار أمريكي تمول عن طريق خليط من الأموال المخصصة في الميزانية للسكك الحديدية، وأموال المساعدة الإنمائية الرسمية، والتمويل المتعدد الأطراف، والشراكات بين القطاعين العام والخاص. ومن المتوقع أن تُعوّض تكلفة إنشاء ممر الشحن هذا لا عن طريق زيادة الإيرادات والحصول في السوق فحسب بل أيضاً من خلال زيادة الكفاءة التشغيلية والحد من التأثير البيئي للزيادة في عمليات الشحن في ظل اقتصاد آخذ في النمو. وقد أُجريت دراسة حول انبعاثات غازات الدفيئة على مدى السنوات الثلاثين المقبلة ركزت على سيناريوهين أحدهما يفترض وجود خطي النقل الشرقي والغربي من "ممر الشحن المخصص" والآخر يفترض عدم وجوده. وكان الاستنتاج الرئيسي الذي خلصت إليه الدراسة هو أن انبعاثات غازات الدفيئة، في إطار سيناريو عدم وجود الممر، ستكون أعلى في المستقبل.

١٩- وأشار إلى أن نموذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص الذي يجري تطويره هو نموذج مُصمم لتلبية طلب صناعة النقل بالسكك الحديدية ومتطلباتها، وهو لا يستنسخ النماذج المعروفة في قطاعات النقل الأخرى في هذا البلد (مثل الموانئ والطرق البرية وخطوط النقل الجوي). وبالنظر إلى أن تطوير السكك الحديدية يمثل عملية تقوم على كثافة رأس المال، فإن فرص مشاركة القطاع الخاص في أنشطة مثل أنشطة صيانة وإصلاح المعدات الدارجة، وخدمات دعم النقل بالسكك الحديدية (التموين، وإنشاء وتطوير المستودعات، وما إلى ذلك)، وتطوير الأراضي على امتداد الممر (مجمعات المتاجر، ومراكز المؤتمرات، والمحطات، وما إليها)، ومجمعات الخدمات اللوجستية، والطرق والأنشطة الأخرى غير نشاط النقل الأساسي (المدارس، ومعاهد التدريب، وما إلى ذلك) عن طريق إقامة شراكات مُصممة بعناية بين القطاعين العام والخاص يمكن أن تؤدي لا إلى تحسين كفاءة هذه العمليات وغير ذلك من إمكانيات جني الإيرادات من الأصول نفسها فحسب بل أيضاً إلى المساعدة في مواصلة التركيز على أنشطة النقل الأساسية.

٢٠- وقد نظر الخبراء والمتحدثون أيضاً في بعض مشاكل النقل الرئيسية التي تواجه البلدان النامية غير الساحلية في حركة النقل عبر البلدان المجاورة (وشملت المسائل التي سُلِّط الضوء عليها (أ) الإجراءات المستندية التقييدية أو المكررة (مثل طلب نسخ ورقية أو مستندات إلكترونية أو شهادات إضافية تتعلق بصحة النباتات)؛ و(ب) الرسوم المتكررة (مثل الموانئ ومحطات الشحن بالحاويات - المستخدمة للتخفيف من الاكتظاظ في الموانئ - التي تجبي كل منها رسوماً مقابل مناولة البضائع)؛ و(ج) عدم كفاية الدعم اللوجستي المقدم للقوافل الأمنية؛ و(د) التمييز في ترتيب مواعيد تحميل الشاحنات؛ و(هـ) التركيب الإلزامي لمعدات إلكترونية مكلفة لتتبع الشاحنات ووجود الكثير من الحواجز على الطرق. وفي الجانب الإيجابي، أُخذ عدد من التدابير التي تهدف إلى التخفيف من حدة هذه المشاكل، وتشمل هذه التدابير إنشاء (أ) مستودعات داخلية للحاويات؛ و(ب) منظمات إقليمية (مثل المجالس الوطنية والإقليمية للشاحنين وسلطات تنسيق النقل عبر ممرات النقل العابر)؛ و(ج) مراكز حدودية متنوعة الخدمات. ومن المبادرات الإقليمية الأخرى التي تهدف إلى الربط بين الجيران مبادرة إجراءات الموازنة الإقليمية (بشأن حدود الحمولة المحورية المسموح بها مثلاً) والدراسات الإقليمية (مثل دراسات أداء الممرات وأوقات التخليص الجمركي).

دال - الجلسة الثالثة: أتمتة الجمارك وأمن التجارة

٢١- عَرَضَت الأمانة المميزات الجديدة لأحدث نسخة لنظام الأونكتاد الآلي لتجهيز البيانات الجمركية ("أسيكودا")، مع التركيز بصفة خاصة على تنفيذ مفهوم النافذة الجمركية المركزية الوحيدة وتعزيز أمن سلاسل الإمداد. ولاحظت أن نظام "أسيكودا" يعود بفوائد على الحكومات وكذلك على أوساط الأعمال التجارية، بوسائل منها تكييفه الدائم مع التطورات المستجدة في مجالي الجمارك وتكنولوجيا المعلومات والاتصال. وردّاً على سؤال من الحضور، أوضحت الأمانة أن الحوسبة السحابية ليست بديلاً لنظام "أسيكودا" وإنما هي تطور في مجال تكنولوجيا المعلومات يجري إدماجه في تكنولوجيا نظام أسيكودا. وشدد الخبراء على الفرق الأساسي بين مفهوم وحلول الحوسبة السحابية الحكومية التي طورها ويديرها ويطبقها كيان حكومي وفقاً لأعلى معايير أمن المعلومات، وحلول الحوسبة السحابية التي يقترحها القطاع الخاص لعامة الجمهور. وأشارت الأمانة أيضاً إلى صدور "تقرير أسيكودا العالمي" الجديد لعام ٢٠١١.

٢٢- وعَرَضَ المتكلم الممثل لإدارة الجمارك وحماية الحدود في الولايات المتحدة نظرية ومنهجية إدارة المخاطر اللتين تطبقهما إدارته على معاملات الشحنات التجارية. وقال إن أفضل الممارسات التي جمعتها إدارته قد أصبحت أداة قوية لإدارة المخاطر في مجال الجمارك. وشدد على أهمية اتباع المبادئ التوجيهية للمنظمة الجمركية العالمية في تحليل المخاطر وتحديد سبل المعالجة ذات الصلة. وسلّط الضوء على أساليب مختلفة تتيح للإدارات الجمركية التعاون

مع الشركاء المحليين والدوليين من خلال تبادل المعلومات ووضع مؤشرات مشتركة بشأن المخاطر وتبادل البيانات حول التعاملات والتحديد المشترك والمتكامل للأهداف.

٢٣- وعرض رئيس فريق الأمن الدولي التابع للرابطة الدولية لتنسيق مناولسة البضائع (ICHCA) معيار المنظمة الدولية للتوحيد القياسي (ISO 28000) لإدارة أمن سلاسل الإمداد. وشدد على الطابع الجامع الذي يتسم به تصميم هذا المعيار الذي أريد به أن يكون قابلاً للمقارنة مع مختلف المبادرات القائمة المتصلة بأمن سلاسل الإمداد، وهي مبادرات يتسم الكثير منها بمحدودية النطاق. وأشار إلى أن المعيار ISO 28000 هو نظام لإدارة الأمن مُعتمد دولياً ويُستخدم للحفاظ على فعالية الشركات وتحسينها بصورة مستمرة فيما يتعلق بتحديد المخاطر الأمنية والتخفيف من آثارها. وشدد المتكلم على أن الأركان الثلاثة لنظام أمن موثوق تتمثل في الناس والتكنولوجيا والعمليات.

٢٤- وشدد المتكلم من رواندا على أن إنشاء نُظم النافذة الإلكترونية الوحيدة يمثل الأولوية الوطنية في بلده من أجل تحقيق فوائد لصالح مجتمع الأعمال، وزيادة الإيرادات الجمركية، وتحسين قدرة البلد التنافسية. وأشار إلى أن حلّ نظام ASYCUDAWorld قد اختير في أعقاب عملية تنافسية أخذت في الاعتبار استمرارية وموثوقية المساعدة المقدمة من الأونكتاد، والكفاءة من حيث التكاليف والوقت، وحماية الاستثمارات السابقة، وغير ذلك من العوامل التي تجعل الأونكتاد أفضل مقدّم للخدمات من أجل تنفيذ نُظم النافذة الإلكترونية الوحيدة وأتمتة الجمارك.

٢٥- وقد سلّط استعراض التجربة الوطنية لجيوتي الضوء على التطبيق السريع لآخر نسخة من نظام ASYCUDAWorld التي حلّت محل نظام MIRSAL، وذلك بفضل الجهود الهائلة التي بذلها الفريق الوطني، بما في ذلك خبراء نظام أسيكودا. وأشار إلى أن هذا النظام يساعد في تيسير عمليات النقل العابر الدولية، وبخاصة مع إثيوبيا، ويعالج مسائل الأمن المرتبطة بالجوانب اللوجستية لعمليات الوحدات العسكرية الأجنبية المربطة في البلد.

٢٦- وتمثل تجربة أفغانستان تجربة ناجحة أخرى فيما يتعلق باستخدام نظام أسيكودا. فقد ساعد المشروع الممول من قبل البنك الدولي في الأتمتة الكاملة لجميع الإجراءات الجمركية وفقاً للمعايير الدولية، من أجل زيادة الإيرادات وتقليص الوقت الذي تستغرقه الإجراءات الجمركية إلى حد بعيد وإنشاء ممرات للنقل العابر تتميز بالكفاءة. وأصبحت أتمتة الجمارك بمثابة المحرك لإصلاحات الهياكل الأساسية والإصلاحات التشريعية والتنظيمية في هذا البلد. وقد ساعد المشروع في التصدي للتحديات الأمنية الحالية على المستويين الوطني والإقليمي وفي تيسير توفّر الخدمات اللوجستية لعمليات قوات حفظ السلام المربطة في البلد. وفي السنة الحالية، بدأت إدارة الجمارك الأفغانية، بدعم مالي من البنك الدولي، في تنفيذ مشروع شديد الطموح للتحوّل من نظام ASYCUDA++ إلى نظام ASYCUDAWorld.

٢٧- ولاحظ الخبراء أن تطبيق نظام أسيكودا يساعد في زيادة الإيرادات الجمركية زيادة كبيرة، وهو ما يتجلى بصفة خاصة في تجارب جيبوتي وأفغانستان وليبيريا وغيرها من البلدان المستفيدة. وأعرب الخبراء أيضاً عن تقديرهم للمداولات الحسنة التوقيت التي جرت في حلقات النقاش، واعترفوا بأن تنفيذ برنامج أسيكودا قد أحرز في السنوات الأخيرة تقدماً كبيراً في اتجاه إنشاء نظام النافذة الوحيدة، وفقاً لتوصيات لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا ولأفضل الممارسات في قطاع الجمارك على النحو الذي أوصت به المنظمة الجمركية العالمية.

٢٨- وشدد الخبراء على الحاجة إلى تعزيز التعاون بين الوكالات الحكومية ومجتمع الأعمال من خلال استخدام تطبيقات تكنولوجيا المعلومات بكفاءة بغية تيسير التجارة وضمان أمن سلاسل الإمداد. وتم التشديد على أن الإدارات الجمركية تظل تمثل المؤسسات الرئيسية المسؤولة عن تيسير التجارة ورصد عمليات النقل العابر بالاستناد إلى المعايير الدولية وأفضل الممارسات وبالتالي فإن نموذج النافذة الوحيدة للإجراءات الجمركية ينبغي أن يصبح قابلاً للتطبيق في العديد من البلدان، بما في ذلك لدى مستخدمي نظام "أسيكودا".

٢٩- وقد أظهرت تجربة البلدان المستخدمة لنظام "أسيكودا" أن الإرادة السياسية للحكومات هي عامل النجاح الرئيسي في تنفيذ نظم النافذة الوحيدة تنفيذاً فعالاً. وبالتالي فإن أتمتة الجمارك يمكن أن تصبح قوة محركة لهذه العملية. ولاحظ الخبراء أن نظام "أسيكودا" يوفر أدوات كفؤة تتيح الربط بين الإدارات الجمركية وغيرها من الوكالات الحكومية، حتى تلك "غير المؤتمتة" منها. وفي هذا السياق، لاحظ المشاركون التحديات التكنولوجية والمؤسسية المرتبطة باستخدام نظام التوقيع الإلكتروني. وبينما تم بالفعل إيجاد حلول تكنولوجية، بما في ذلك في إطار نظام "أسيكودا"، فلا يزال يتعين التصدي في العديد من البلدان لبعض التحديات المؤسسية كاعتماد التشريعات ذات الصلة في هذا المجال. وفي هذا السياق، تم التأكيد على أهمية تبادل تجارب البلدان المستخدمة لنظام "أسيكودا" في اجتماعات الخبراء التي سيعقدها الأونكتاد في المستقبل.

هاء- الجلسة الرابعة: تيسير التجارة

٣٠- بدأت الجلسة الرابعة لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات التي تناولت موضوع "ربط مبادرات تيسير التجارة المتعددة الأطراف والإقليمية والوطنية" بعرض موجز قدمته أمانة الأونكتاد بشأن المسائل الرئيسية المطروحة للنقاش، وهي تشمل بعض الاتجاهات الحديثة في الإصلاحات الوطنية الرامية إلى تيسير التجارة، والتركيز المتزايد على حلول تيسير التجارة الإقليمية، وضمان مواءمة المبادرات الوطنية والإقليمية مع الالتزامات التي ستُعقد مستقبلاً بموجب اتفاق تيسير التجارة في إطار منظمة التجارة العالمية.

٣١- وشددت الأمانة على الدور الهام الذي ستؤديته هيئات التعاون الوطنية مثل اللجان الوطنية أو الأفرقة العاملة أو فرق العمل المعنية بتيسير التجارة. وأشار إلى أن إنشاء هذه

اللجان ودعمها المستمر لا يتسمان بالأهمية بالنسبة لمواءمة مبادرات تيسير التجارة المتعددة الأطراف والإقليمية والوطنية فحسب، بل إنهما سيكونان أيضاً شرطاً من الشروط بموجب اتفاق يُعقد في المستقبل في إطار منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة. وأشارت الأمانة إلى أن الأونكتاد ملتزم بدعم الأفرقة العاملة أو اللجان الوطنية المعنية بتيسير التجارة وذلك في إطار برنامجه الخاص بتيسير التجارة إما من خلال نشر نتائج البحوث والتحليلات أو عن طريق تقديم الدعم لبناء توافق في الآراء أو توفير المساعدة التقنية. ولاحظت الأمانة أنه على الرغم من تزايد التمويل الإجمالي لأنشطة المساعدة التقنية من أجل تيسير التجارة في العقد السابق، فإنه لا يزال متدنياً كنسبة من مجموع المعونة المقدمة من أجل التجارة، وهو أدنى بكثير في أقل البلدان نمواً منه في غيرها من البلدان النامية. وهذه نقطة مهمة ينبغي أن لا تغيب عن البال مع مضي المجتمع الدولي قدماً في عمله في مجال تيسير التجارة. وهذا يمكن أن يتطلب اتخاذ مبادرات استباقية لضمان عدم استبعاد أقل البلدان نمواً من الاستثمارات في مجال الإصلاحات الرامية إلى تيسير التجارة.

٣٢- وعرضت السويد، وهي من البلدان المانحة الرئيسية المساهمة في برنامج الأونكتاد الخاص بتيسير التجارة ومن أوائل البلدان المنفذة والداعية لإصلاحات ترمي إلى تيسير التجارة، الأسباب التي تستوجب تنفيذ إصلاحات تيسير التجارة والتوصل في وقت مبكر إلى إبرام اتفاق في إطار منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة. وفي حالة السويد التي يعتمد اقتصادها اعتماداً شديداً على التجارة، يمثل تيسير التجارة عاملاً حاسماً بالنسبة للنمو والعمالة والرخاء الاجتماعي - الاقتصادي.

٣٣- وقدم عدة متكلمين أمثلة وأدلة على أن تيسير التجارة يشكل عنصراً أساسياً في العمل بحق على تعزيز التكامل التجاري للبلدان النامية، وإلغاء الضوابط التي لا داعي لها، وخفض التكاليف، وزيادة الكفاءة، والإفراج عن الموارد. ومقابل التزام من قبل البلدان النامية، يتعين أن تحصل هذه البلدان على المساعدة التقنية اللازمة لإصلاح إجراءاتها الجمركية والحدودية. وتشكل المساعدة التقنية المقدمة لأغراض تيسير التجارة أولوية بالنسبة للجهات المانحة، وقد تمت تعبئة الأموال لهذا الغرض. كما أعرب المشاركون عن رأي مفاده أن تيسير التجارة يمثل مكسباً لجهات متعددة وأن التوصل إلى اتفاق في إطار منظمة التجارة العالمية في عام ٢٠١٢ سيكون كذلك أيضاً. وأشار إلى أن البلدان النامية هي التي ستحقق أكبر المكاسب. ولوحظ أن بلداناً كثيرة تدرك ما ينطوي عليه الإصلاح الرامي إلى تيسير التجارة من فوائد وأن المفاوضات الجارية في منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة قد حققت التقدم الأكبر من بين جميع المجالات التي يجري التفاوض حولها حالياً. إلا أن إحدى العقبات الرئيسية التي تعترض اعتماد اتفاق بشأن تيسير التجارة في إطار منظمة التجارة العالمية هي أن التفاوض بشأن هذا الاتفاق لا يزال حتى الآن مرتبطاً بمفاوضات تتعلق بمسائل أخرى مدرجة على جدول أعمال الدوحة الإنمائي.

٣٤- وسلّم المتكلم من أوغندا بتزايد أهمية تيسير التجارة على المستوى الوطني وكذلك على المستويين الإقليمي والمتعدد الأطراف. وقال إن مدى تنفيذ إجراءات تيسير التجارة يتوقف على مستوى التنمية الاقتصادية للبلد وموقعه الجغرافي وأهدافه الإنمائية العامة. وأشار إلى أن تيسير التجارة يمثل أولوية من أولويات أوغندا وأن بلده يتفاوض حالياً حول مبادرات لتيسير التجارة في إطار اتحاد شرق أفريقيا والسوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي وكذلك في إطار الاتفاق الثلاثي (بين اتحاد شرق أفريقيا والسوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي والمجتمع الإنمائي للجنوب الأفريقي). وقال إن التدابير التي تجري مناقشتها مماثلة لتلك المطروحة في منظمة التجارة العالمية. وأشار إلى أنه توجد في أوغندا لجنة وطنية معنية بتيسير التجارة تعمل على إجراء إصلاحات ترمي إلى تيسير التجارة، وقد انصبّ معظم تركيزها حتى الآن على القضايا المطروحة في إطار منظمة التجارة العالمية. وأضاف قائلاً إن الخطوات التالية تتمثل في تحديث المعلومات عن احتياجات وأولويات بلده فيما يتعلق بتيسير التجارة، ووضع خطط التنفيذ الوطنية، بما في ذلك الأطر الزمنية والموارد اللازمة. وقال إن أوغندا ترحب بالدعم المقدم من الأونكتاد لمساعدة بلده في وضع خطة لتنفيذ إجراءات تيسير التجارة ثوأم على المستويات الوطنية والإقليمية والمتعددة الأطراف، وفي بناء قدرات اللجنة الوطنية لتيسير التجارة.

٣٥- وشدد الخبراء على أهمية تحديد الجهات المعنية صاحبة المصلحة، بما فيها الجهات البالغة الأهمية ضمن مجتمع الأعمال، وإشراك هذه الجهات في عملية الإصلاح الرامية إلى تيسير التجارة. وأشار إلى أنه لا يجري في بعض الأحيان إشراك مجتمع الأعمال والتشاور معه على نحو كاف في عملية صنع القرارات وفي المفاوضات، الأمر الذي يمكن أن يفضي إلى نتائج لا ترقى إلى المستوى الأمثل فيما يتصل بتيسير التجارة. وشدد المندوبون على أن توفر الأطر السليمة على المستويين الوطني والإقليمي، إلى جانب الجهات المعنية الصحيحة، هو أمر أساسي لضمان أن تؤدي إصلاحات تيسير التجارة على نحو فعال إلى خفض التكاليف وتحسين الكفاءة على المدى الطويل. كما اعتبر أن للمشاورات مع الجهات صاحبة المصلحة أهميتها بالنسبة لزيادة التنسيق بين البلدان ولترويج ونشر أفضل الممارسات.

٣٦- وعرض ممثل شيلي استراتيجية بلده بشأن تيسير التجارة التي يتمثل بعض عناصرها الرئيسية في وجود اقتصاد مفتوح وفي تحسين الشفافية والاعتراف باعتماد الاقتصاد على التجارة الدولية. وبالنظر إلى أن التجارة تمثل نحو ٨٠ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي لهذا البلد، فإن ثمة توافقاً في الآراء فيما بين المسؤولين عن وضع السياسات العامة حول ضرورة انتهاز سياسة تجارية مفتوحة. وأشار إلى أن شيلي تعمل على معالجة قضايا تيسير التجارة على مستوى متعدد الأطراف في إطار منظمة التجارة العالمية، وكذلك على المستويين الثنائي والإقليمي (من خلال ٢١ اتفاقاً تجارياً مع ٥٧ شريكاً من الشركاء). وهناك عدة اتفاقات ثنائية تتضمن فصلاً محدّدة تتناول مسائل تيسير التجارة. وأشار إلى أن استراتيجية بلده قد تطورت كثيراً على مدى فترات الستينات والسبعينات والثمانينات من القرن الماضي عندما

كانت معظم الاتفاقات الإقليمية والثنائية تقتصر على الفوائد الناشئة عن إتاحة فرص الوصول إلى الأسواق.

٣٧- وأضاف قائلاً إن مسألة كفاءة الجمارك وشفافيتها ما برحت تمثل أولوية من الأولويات الوطنية لشيلي. وقد أُتخذت عدة قرارات هامة منذ عام ٢٠٠٧ بهدف زيادة تبسيط الإجراءات التجارية وتحديث الجمارك. ومن الإصلاحات التي أُجريت ما يشمل نشر اللوائح التنظيمية، وعمليات تحديث التنظيم الجمركي، وإجراءات التجهيز السابقة للوصول، وشروط الحكم المُسبق، والهيئات القضائية الجمركية. وقال إن شيلي تعمل بنشاط أيضاً من أجل تقليص وقت الإجراءات وتكاليفها والحد من غموضها وتشجيع الإجراءات غير الورقية، وإدخال تحسينات على الهياكل الأساسية والخدمات اللوجستية في مجال النقل، فضلاً عن مختلف جهود المواءمة والتوحيد القياسي.

٣٨- وتابع قائلاً إن التقديرات تشير إلى أن التجارة قد زادت بمقدار خمسين ضعفاً على مدى العقود الثلاثة السابقة، وإن الإصلاحات قد جرت وفقاً لمفاوضات منظمة التجارة العالمية وإن تأثيرها كان ملموساً من خلال نشاط التجار، حيث توفرت لهم القدرة على التيقن والبيئة المواتية للتجارة.

٣٩- وعرضت ثلاثة بلدان، هي السودان ونيبال ورواندا، تجاربها الوطنية في مجال تيسير التجارة. ففي السودان، شملت الأولويات الوطنية إزالة العوائق والحواجز غير التعريفية أمام التجارة، وتوضيح وتبسيط الإجراءات التجارية وفقاً للاتفاقات الإقليمية والدولية. كما أن مسألة النقل وتيسير التجارة تمثل مسألة متكررة ومهيمنة ضمن المسائل التي يجري تناولها في حلقات العمل والحلقات الدراسية الوطنية بشأن التنمية الاقتصادية والتجارة الخارجية. ونتيجة لذلك، أنشئ الفريق العامل الوطني المعني بتيسير التجارة، وفقاً للتوجيهات الواردة في كُتَيْب الأونكتاد بشأن تيسير التجارة. وقد قدم الفريق منذ ذلك الحين توصيات إلى الحكومة، وقاد عملية تشكيل آراء السودان بشأن تيسير التجارة وتحديد أولوياته واحتياجاته في هذا المجال. كما أتاح الفريق المزيد من التعاون والتنسيق فيما بين المؤسسات المعنية بتيسير التجارة وذلك مع تزايد قدرة البلد في هذا المجال واكتساب المزيد من المعرفة فيما يتعلق، مثلاً، بالتدابير المطروحة في منظمة التجارة العالمية. ونتيجة لذلك، أصبح السودان قادراً على المشاركة على نحو أكثر نشاطاً في مفاوضات منظمة التجارة العالمية المتعلقة بتيسير التجارة. وقد تمكن هذا البلد حتى الآن من استحداث نظام لإدارة المخاطر وتحديث تشريعاته الجمركية.

٤٠- إلا أنه تظل هناك عقبات وتحديات أمام تنفيذ إجراءات تيسير التجارة، خصوصاً فيما يتعلق بنقص الموارد المالية، وعدم كفاية فرص الحصول على المساعدة التقنية، ومحدودية المعرفة بالممارسات الجيدة في مجال تيسير التجارة، والحاجة إلى تنسيق السياسات الاقتصادية من أجل تيسير التجارة على نحو فعال. وبالنسبة للمستقبل، يولي السودان أولوية لزيادة تطوير خطته الوطنية ومصفوفة إجراءاته فيما يتعلق بتنفيذ تدابير تيسير التجارة، ولتحديد الجهات

صاحبة المصلحة والمؤسسات المعنية للمشاركة في عملية الإصلاح، وللدراسات التقنية الرامية إلى إرساء المسار نحو تنفيذ نظام النافذة الوحيدة (في جملة أمور أخرى). وقد حصل السودان على مساعدة تقنية في مجالات إدارة المخاطر، والمراكز الجمركية الحدودية المشتركة، ونظام حرس الحدود، وإنشاء معهد للتدريب الجمركي.

٤١- وشددت نيبال، بوصفها بلداً من البلدان غير الساحلية الصغيرة، على أن نموها يتوقف على مدى قدرتها على الاندماج في الاقتصاد العالمي. ومن بين التحديات الرئيسية التي تواجه عملية الاندماج هذه ما يتمثل في الافتقار إلى هياكل أساسية مادية جيدة - الطرق السريعة وطرق النقل البري والسكك الحديدية. ويضاف إلى ذلك أن ممرات النقل العابر محدودة وأن الإجراءات المطبقة على المعابر الحدودية يمكن أن تكون مطوّلة بسبب قصور الهياكل الأساسية واللوائح التنظيمية، ونقص الشفافية، والفساد، والإجراءات المعقّدة وغير الموحدّة لعمليات التخليص الجمركي وعمليات التفتيش، فضلاً عن عدم كفاية القدرة على الوصول إلى المعلومات بشأن القوانين واللوائح والإجراءات التجارية والجمركية. كما أن هناك نقصاً في تنسيق ومواءمة الإجراءات مع الجهات صاحبة المصلحة على المستويين الوطني والإقليمي. وقد اتخذ هذا البلد، على الصعيد الوطني، مبادرات شتى لتطوير السياسة والاستراتيجية الوطنيتين في مجال التجارة. ولدى نيبال الآن اتفاقات ثنائية في مجال النقل العابر مع كل من الهند وبنغلاديش. وقد التزم هذا البلد، بوصفه عضواً في رابطة جنوب آسيا للتعاون الإقليمي وفي مبادرة خليج البنغال للتعاون التقني والاقتصادي المتعدّد القطاعات، بتنفيذ مختلف الإصلاحات الرامية إلى تيسير التجارة. وأشار مندوب نيبال إلى التزام بلده باعتماد سياسة تجارية متحررة وتيسير التجارة والاندماج في الاقتصاد العالمي. وقال إن بلده يولي الأولوية لتكنولوجيا المعلومات والاتصال كوسيلة لتحقيق مزيد من الكفاءة في التجارة والخدمات اللوجستية. وأوضح أن بلده يعترف بأنه لا يزال هناك الكثير مما يتعين فعله على صعيد الإصلاح الهادف إلى تيسير التجارة، وأشار إلى الحاجة إلى الاستثمار مستقبلاً في بناء القدرات المؤسسية والبشرية. وفي هذا الصدد، قال إن نيبال ترحب بالدعم المقدّم من الأونكتاد وغيره من الجهات المانحة للمساعدة في تنفيذ مبادرات تيسير التجارة في المستقبل.

٤٢- وعرض مندوب رواندا أيضاً تجربة بلده، كبلد غير ساحلي، في مجال الإصلاح الهادف إلى تيسير التجارة. وأشار إلى أن الحكومة قد أولت أولوية عالية لتيسير التجارة وتسهيل أنشطة الأعمال. وقال إن رواندا احتلت في هذه السنة المرتبة الثالثة في أفريقيا والخامسة والأربعين في العالم (من بين ١٨٣ بلداً خضعت للتقييم) في مؤشر البنك الدولي المتعلق بأنشطة الأعمال. غير أن رواندا لا تزال متخلفة عن الركب فيما يتصل بعنصر التجارة عبر الحدود. وأوضح أن التحديات التي تواجه رواندا لا تقتصر على هذا البلد وحده ولكنها تشمل الأوضاع السائدة على امتداد ممرات النقل عبر البلدان المجاورة. وفي هذه الحالة، تشمل التحديات مسائل مثل استخدام سندات متعددة للإعفاء بكفالة من رسوم المرور العابر، والإجراءات والتدخلات غير المنسّقة، ووجود ما يزيد عن ٤٠ جسراً على امتداد ممرات

النقل العابر، والحاجة إلى العبور. بمرافقة الشرطة (مما يؤدي في كثير من الأحيان إلى تأخير وصول شحنات النقل العابر بنحو ٣٥ يوماً ويكلف قرابة ٢٧٥ ٣ دولار لكل حاوية)، والرسوم والأعباء غير الرسمية (نحو ٨٨٠ دولاراً على كلا الممرين)، وحالات التعطل المتكرر في النظم الجمركية الإلكترونية. وقال إن هذا يؤدي إلى تأخيرات كثيرة وإلى زيادات كبيرة في تكاليف النقل. وتشير التقديرات إلى أن تكاليف النقل العابر، في حالة رواندا، تصل إلى نسبة مرتفعة تتراوح بين ٥٠ و ٧٠ في المائة من قيمة البضائع المستوردة محسوبة على أساس الثمن والتأمين وأجرة الشحن (قيمة "CIF").

٤٣ - وفي حالة رواندا، يمثل تيسير التجارة وضعاً مُربحاً في كل الأحوال، ومن ثم فإن هذا البلد يسعى لإجراء إصلاحات تهدف إلى تيسير التجارة رغم بطء وتيرة المفاوضات الجارية في منظمة التجارة العالمية. وتركز أولويات رواندا على التنسيق العالي المستوى بين مختلف الوكالات الحكومية، وإعطاء دور رائد للقطاع الخاص في الاقتصاد، وإيجاد حلول تقوم على تكنولوجيا المعلومات والاتصال، وتبسيط الإجراءات الحدودية، واستخدام الموارد بكفاءة. وأشار مندوب رواندا إلى أن وجود لجان وطنية معنية بتيسير التجارة يمثل عاملاً رئيسياً يجعل من الإصلاح الهادف إلى تيسير التجارة عملية ممكنة. وأشار إلى أن رواندا ما برحت تعمل على المستوى الإقليمي، وستظل تعمل، مع البلدان المجاورة من أجل تحقيق الترابط والمواءمة بين نظم المدفوعات ورسوم الموانئ ورسوم مراقبة الجودة والرسوم القنصلية، وتطابق نظم تكنولوجيا المعلومات وموثوقيتها لضمان اتساق الأولويات الوطنية مع المبادرات الإقليمية والمتعددة الأطراف. وقال إن رواندا ترحب بالمساعدة التي يقدمها لها الأونكتاد من أجل إجراء الإصلاحات الرامية إلى تيسير التجارة.

٤٤ - وشدد خبير من شرق أفريقيا على أنه بموجب معاهدة السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي، تقوم بلدان شرق أفريقيا حالياً بتنفيذ نظام ضمان جمركي إقليمي للنقل العابر. ومن شأن هذا أن يكون بمثابة سند ضمان وحيد ضمن السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي وأن يُفضي في نهاية المطاف إلى إلغاء سندات ضمان النقل العابر المتعددة في هذه المنطقة.

واو - الجلسة الخامسة: الطريق إلى الأمام: خيارات السياسة العامة في مجال النقل وتيسير التجارة

٤٥ - ذكّرت الأمانة، في ملاحظاتها التمهيدية، بما قاله الأمين العام للأونكتاد في بيانه الافتتاحي بشأن ضرورة السعي لإقامة نظم للنقل ودعم التجارة تكون مستدامة من النواحي الاقتصادية والاجتماعية والبيئية. وعرضت الأمانة بإيجاز القضايا التي طُرحت ونوقشت خلال الأيام السابقة وأكدت مرة أخرى أن هذا الاجتماع يتيح فرصة مفيدة للتفكير في العمل الذي يمكن للأونكتاد أن يضطلع به مستقبلاً بشأن القضايا الرئيسية المطروحة. وأشارت إلى أن

الأونكتاد مستعد لمواصلة مساعدة البلدان النامية في تحقيق أهدافها في مجال النقل وتيسير التجارة. ودعت الأمانة جميع المشاركين إلى تبادل ما لديهم من وجهات نظر وأفكار متبصرة فيما يتعلق بجميع المسائل ذات الصلة بالمناقشة الدائرة، بما في ذلك ما يتصل بالعمل المقبل والمجالات ذات الأولوية.

٤٦- واستعرض المتكلم من إدارة الأمم المتحدة للشؤون الاقتصادية والاجتماعية الاتجاهات العالمية التي تستتبع الحاجة إلى تنفيذ سياسات في مجال النقل تُعزز تطوير شبكات للنقل المستدام والكفؤ. وهذه الاتجاهات تشمل الثبات المتوقع لمستويات النمو السكاني خلال هذا القرن، مقترناً بحدوث تقارب اقتصادي واجتماعي، وعملية تحوّل حضري مستمرة في البلدان النامية، وزيادة في التجارة العالمية، وهي جميعها أمور تدل على تزايد في الطلب على خدمات النقل. وقال إنه ينبغي إيجاد حلول مناسبة في مجال النقل من أجل التصدي لهذا التحدي، على أن تأخذ هذه الحلول في الاعتبار ضرورة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بنسبة ٥٠ في المائة حتى عام ٢٠٥٠ من أجل حصر الارتفاع في درجة الحرارة العالمية في حدود درجتين مئويتين. وأشار إلى أن من العلامات المشجّعة أن خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون ذات الصلة بالنقل لا يتناقض بالضرورة مع عملية التنمية الاقتصادية. فعلى سبيل المثال، استطاع العديد من المدن في المناطق المتقدمة بلوغ مستوى منخفض نسبياً لاستهلاك الفرد للطاقة المتصلة بالنقل. ويُضاف إلى ذلك أن التنمية الاقتصادية في بلد ما لا ترتبط بالضرورة بمقدار استخدام الفرد لخدمات النقل محسوبة بالكيلومترات. واقترح اتخاذ ثلاثة تدابير عامة ذات صلة بالنقل من أجل تحقيق تخفيضات كبيرة في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتصلة بالنقل: (أ) تحبّب السفر الذي لا داعي له، وهذا يشمل أيضاً الاستخدام الأمثل لسلاسل الإمداد الإقليمية والعالمية؛ و(ب) التحول عن وسائل النقل الأقل كفاءة إلى الوسائل الأكثر كفاءة (مثل السكك الحديدية بدلاً من الطرق)؛ و(ج) خفض كثافة الانبعاثات الناشئة عن كل من وسائل النقل.

٤٧- وعرض المتكلم الممثل لوزارة التنمية الريفية في حكومة الهند نهجاً ابتكارياً لتعزيز الهياكل الأساسية للخدمات اللوجستية من خلال بناء الشبكات المحلية للخدمات اللوجستية البالغة الصغر. وقال إن الهياكل الأساسية للخدمات اللوجستية تؤدي دوراً بالغ الأهمية في تنمية تجارة البلد وتحقيق نموه الاقتصادي. إلا أنه لكي يكون هناك تأثير أكبر لزيادة القيم الاقتصادية في البلدان النامية، حيث تعتمد التجارة اعتماداً كبيراً على المنتجات الأولية، ثمة حاجة للتحول عن مفهوم الربط والسير في اتجاه تطوير الشبكات المحلية للخدمات اللوجستية البالغة الصغر من أجل إدماج مواقع الإنتاج في الأسواق الوطنية والإقليمية والدولية. وأشار إلى أنه يمكن تطوير هذه الشبكات من خلال نماذج الشراكات بين القطاعين العام والخاص بالنظر إلى المستوى الأعلى للجدوى التجارية للمشاريع المجمّعة التي يمكن أن تُنفذ من خلال تكتل من الشركاء من القطاع الخاص يجلب معه أدوات التنفيذ المخصصة الأغراض. وقد استُعرضت التجربة الهندية بمزيد من التفصيل لبيان النموذج الذي طوّر لتشجيع إنشاء

الشبكات المحلية للخدمات اللوجستية البالغة الصغر وإقامة الشراكات بين القطاعين العام والخاص. وفي الختام، حثّ المتكلم الأونكتاد على توسيع القاعدة المعرفية في مجالي النقل والخدمات اللوجستية البالغى الأهمية وعلى إشراك البلدان النامية في حوار مجدٍ.

٤٨ - وسلّط المتكلم الذي مثّل البنك الدولي الضوء على بعض الاعتبارات فيما يتعلق بالمنظور المتغير للنقل العالمي، والتجارة، والاستدامة والدور المحوري للنقل في تحقيق الأهداف الإنمائية العامة. وعَرَض الأركان الخمسة للأولويات الاستراتيجية للبنك الدولي. وهي تشمل الحاجة إلى (أ) تذليل العقبات أمام النمو ودعمه في أشد البلدان فقراً؛ و(ب) النهوض بالتنمية في شتى مناطق العالم على المستويين الإقليمي والدولي؛ و(ج) تعزيز القدرة التنافسية؛ و(د) توفير المنافع العامة الإقليمية والعالمية؛ و(هـ) التصدي للتحديات الخاصة التي تواجه الدول الهشة. ومن هذا المنطلق، أصدر البنك الدولي في عام ٢٠٠٨ توجيهات استراتيجية بعنوان "استراتيجية النقل المتعلقة بتجارة النقل للفترة ٢٠٠٨-٢٠١٢" التي شملت "النقل الآمن والواضح والميسور التكلفة ... النقل من أجل التنمية"، وهي توجهات تأخذ في الاعتبار الأركان الخمسة المذكورة أعلاه. وقال إن هذه الاستراتيجية تعكس تحولاً من مجرد هيمنة هندسية نحو نهج اجتماعي - اقتصادي أشمل يعكس الفوائد الأوسع للنقل ويأخذ في الاعتبار التكاليف الخارجية، خصوصاً تلك التي تؤثر على الفقراء. وتشير التوجهات الاستراتيجية الجديدة إلى عدد من الاستنتاجات، بما في ذلك ضرورة قيام البنك الدولي بما يلي: (أ) توسيع المشاركة في قطاعي الطرق البرية والطرق السريعة؛ و(ب) زيادة المشاركة في قطاع النقل الحضري؛ و(ج) توسيع المشاركة في مجال النقل لأغراض التجارة الدولية؛ و(د) احتواء الانبعاثات الناشئة عن النقل من أجل خفض التكاليف الخارجية. ومع تزايد الهواجس المتعلقة بتأثيرات تغير المناخ، قال إن من المهم النظر أيضاً في التكاليف من حيث الوقت والموثوقية. وأشار إلى أن الاتجاهات السائدة في إنتاج السلع تزيد من أهمية سرعة وموثوقية النقل. فكلتاها مهددة بمخاطر تزايد تواتر وحدة الظواهر المناخية المتطرفة. وأضاف قائلاً إن التكيف ينبغي أن يؤدي إلى تجنب هذه التكاليف من حيث الوقت والموثوقية لكي يكون النقل محرّكاً للتجارة والتنمية.

٤٩ - وعلى العموم، ركّزت المناقشات التي تلت العرض الذي قدمه ممثل البنك الدولي على الصلة القوية بين الطاقة وتغير المناخ وتكاليف النقل، وبيّنت ما يتصل بذلك من آثار على التجارة الدولية والتنمية. وقد سبق لأمانة الأونكتاد أن تناولت بعض هذه المسائل كجزء من العمل الذي اضطلعت به مؤخراً في هذا المجال.

٥٠ - وتم التشديد، في سياق المناقشة، على أن البنك الدولي قد شارك في العمل المتعلق بعقد اتفاقات إقليمية في مجال النقل، وهي اتفاقات تشمل بصفة خاصة قطاعات السكك الحديدية في أفريقيا وآسيا الوسطى. وفيما يتعلق بالعمل المضطلع به في مجال تأثيرات تغير المناخ على تكاليف النقل، لا سيما مع مراعاة منظور البلدان النامية غير الساحلية، أجرى

البنك الدولي عدداً من الدراسات، بما في ذلك في إثيوبيا وموزامبيق. وفيما يتعلق بما يمكن أن يشكل حافزاً محتملاً للبلدان النامية غير الساحلية للسير على مسار "سياسات النقل الأخضر"، وتم التشديد على عامل مهم يتمثل في الإمكانات المتاحة لهذه البلدان لكي تتمكن من بناء الهياكل الأساسية للنقل التي تعطي الأفضلية لوسائل النقل المنخفضة الانبعاثات لكي تكسب في المستقبل مزايا تنافسية من حيث تكاليف النقل بالنظر إلى الارتفاع المتوقع في أسعار النفط والكرتون. ورداً على السؤال المتعلق بجدوى ومزايا قيام بلد المرور العابر بالاستثمار في قطاع السكك الحديدية، أُشير إلى أنه رغم اختلاف الأوضاع المحلية، ثمة قاعدة عامة للبنك الدولي تعتبر أن النقل بالسكك الحديدية يوفر فرصة اقتصادية جيدة وأسلوباً تنافسياً للنقل عندما يتعلق الأمر بالنقل لمسافات طويلة. وأشير إلى أن التعاون بين البلدان، بما فيها بلدان المرور العابر/البلدان الساحلية والبلدان غير الساحلية، ينطوي على إمكانيات كبيرة لتحقيق فوائد يمكن أن تعود بفوائد على الجميع إذا ما وزعت توزيعاً مُنصفاً. كما أُشير إلى أن البنك الدولي يظل ملتزماً بتقديم الدعم للبلدان في ما تبذله من جهود لتطوير سياساتها ونظمها في مجال النقل، بما في ذلك خططها الوطنية الرئيسية.

٥١- وفي المناقشات التي تناولت جميع المواضيع التي طُرحت خلال الاجتماع، شدّد الخبراء على أن سياسات تيسير التجارة واستخدام النظم المؤتمتة، مثل نظام أسيكودا، فضلاً عن تطبيق تقنيات إدارة المخاطر وضمان التطبيق المتبادل لحلول تكنولوجيا المعلومات، هي جميعها تدابير هامة من أجل تحسين كفاءة وموثوقية سلاسل الإمداد العالمية. ولا يمكن التوصل إلى ذلك إلا من خلال إرساء وتكثيف التعاون الوطني والإقليمي والعالمي بين المكاتب الجمركية وغيرها من الهيئات الإدارية الوطنية المعنية والمنظمات الدولية ذات الصلة. وأشير إلى أن التنفيذ الناجح لنظم جمركية تتميز بالكفاءة لا يمكن أن يتحقق إلا إذا كانت هناك هياكل أساسية كافية في مجال الاتصالات. وأوصي بالتركيز على هذا الشرط وغيره من الشروط المسبقة لاستخدام أحدث التكنولوجيات.

٥٢- وأشار الخبراء أيضاً إلى الدور الهام الذي تؤديه الاتفاقات الإقليمية في مجال النقل وتيسير التجارة في الربط بين شبكات النقل الوطنية. وينبغي أن تُقدّم إلى المجتمع الدولي أمثلة تشمل أفضل الممارسات فيما يتصل بهذه الأنواع من الاتفاقات بحيث يتسنى للبلدان أن تتعلم من التجارب القائمة. ولدى تصميم اتفاقات النقل الإقليمية، ينبغي مراعاة الدور البالغ الأهمية الذي يؤديه قطاع السكك الحديدية. وأشير إلى أن تطوير شبكات السكك الحديدية العابرة للحدود الوطنية يعتمد اعتماداً شديداً على الترتيب الذي يُعتمد على المستوى السياسي. وهذا يشمل القرارات المتصلة بتمويل مشاريع السكك الحديدية، والمواءمة التقنية وإجراءات المراقبة الحدودية. وينبغي لجميع الوكالات المعنية أن توسّع نطاق منظورها فيما يتعلق بإمكانية التشغيل المتبادل للروابط فيما بينها بغية تيسير النقل، ولا سيما عمليات النقل الدولي بالسكك الحديدية.

٥٣- واعتُبر أنه ينبغي التشديد أيضاً على تحديد أفضل وسيلة للربط بين النقل المستدام وآليات التمويل الجديدة التي تُعزز مبادئ الاستدامة، بما في ذلك، على سبيل المثال، تمويل الأنشطة في مجال التكيف مع تغير المناخ. وينبغي للمنظمات الدولية، بما فيها الأونكتاد، أن تُنسّق جهودها وتنظر في استحداث نماذج ممكنة لربط مشاريع النقل وتيسير التجارة والهياكل الأساسية للنقل بالجهات المانحة والمصارف الاستثمارية، مع الأخذ بنهج متناسق على المستويين الوطني والإقليمي.

٥٤- وقدّم أحد الوفود عدداً من التوصيات العامة: (أ) تشجيع القطاع الخاص، الوطني والأجنبي، على الاستثمار في قطاع النقل لخدمة التجارة الإقليمية والعالمية؛ و(ب) إجراء دراسة حول تطبيق نظام الخدمات اللوجستية؛ و(ج) اتباع المعايير واللوائح الدولية المتعلقة بسلامة النقل بالسكك الحديدية؛ و(د) التماس التمويل من المنظمات الدولية والإقليمية من أجل تمويل قطاع النقل من خلال مختلف أشكال التمويل، بما في ذلك التمويل المحلي والأجنبي؛ و(هـ) تقديم المساعدة التقنية لأغراض تحديث وتدعيم الهياكل الأساسية والخدمات الداعمة في الموانئ البحرية؛ و(و) جذب الشركاء الاستراتيجيين من أجل تعزيز خطوط النقل البحري الوطنية؛ و(ز) دعم وتمويل إعادة تأهيل طرق الملاحة النهرية وزيادة سلامتها؛ و(ح) توفير التمويل لخدمات النقل الجوي المحلية؛ و(ط) تقديم الدعم التقني لأغراض التدريب وإعادة التأهيل وبناء القدرات في مجال النقل؛ و(ي) دعم مشاريع النقل الإقليمية لخدمة التجارة العالمية والإقليمية؛ و(ك) التماس التمويل للدراسة المتعلقة بالخطط الوطنية الرئيسية في مجال النقل.

٥٥- وعلاوة على ذلك، أبدى أحد الوفود اهتماماً بالعمل مع الأونكتاد في مجال الشراكات بين القطاعين العام والخاص التي تركز على تطوير وسائط النقل بالسكك الحديدية وبالطرق الملاحية، وكذلك في مجال التمويل المستدام، بغية التوصل إلى وسائط نقل مستدام من الناحية البيئية. وشدد وفد آخر على الحاجة إلى مزيد من التنسيق لدى تمويل وتطوير الهياكل الأساسية للنقل الإقليمي. وثمة حاجة للتعاون بين البلدان على امتداد ممرات النقل لدى بناء شبكات نقل شاملة. وأخيراً، ثمة حاجة لتقديم المساعدة من الأونكتاد في مجال تطوير الهياكل الأساسية في البلدان غير الساحلية، مع التشديد أيضاً على الحاجة إلى تعزيز الربط بشبكات النقل في البلدان المجاورة.

٥٦- وشدد مندوب باراغواي، رئيس مجموعة البلدان النامية غير الساحلية في جنيف، على العمل الهام الذي أُنجز خلال الجلسات المختلفة لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن النقل وتيسير التجارة، ودعا إلى مواصلة الأنشطة التي يضطلع بها الأونكتاد في هذه المجالات، في إطار ولاية الأونكتاد التقليدية وكذلك فيما يتصل بالحاجة إلى قيام الأونكتاد بمعالجة المسائل الناشئة التي يمكن أن تؤثر على البلدان النامية غير الساحلية، بما في ذلك تطوير النقل المستدام، وتأثيرات تغير المناخ على النقل وتكاليف النقل والحاجة إلى معالجة مسائل الأمن التجاري من خلال تكنولوجيات المعلومات المتطورة.

ثانياً- المسائل التنظيمية

ألف- انتخاب أعضاء المكتب

٥٧- انتخب اجتماع الخبراء المتعدد السنوات، في جلسته العامة الافتتاحية المعقودة يوم الأربعاء، ٧ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١، أعضاء المكتب التالية أسماؤهم:

الرئيس: السيدة فاطمة الغزالي (عُمان)

نائب الرئيس/المقرر: السيدة مارتا مورينو (باراغواي)

باء- إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل

٥٨- أقر اجتماع الخبراء المتعدد السنوات، في جلسته العامة الافتتاحية أيضاً، جدول الأعمال المؤقت للدورة (الوارد في الوثيقة TD/B/C.I/MEM.1/10). وبذلك كان جدول الأعمال كما يلي:

- ١- انتخاب أعضاء المكتب
- ٢- إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل
- ٣- التحديات وخيارات السياسة العامة فيما يتعلق بالنقل وتيسير التجارة
- ٤- تقرير الاجتماع.

جيم- نتائج الدورة

٥٩- اتفق اجتماع الخبراء المتعدد السنوات، في جلسته العامة الختامية المعقودة يوم الجمعة، ٩ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١، على أن يُلخص الرئيس المناقشات التي جرت في الدورة (انظر الفصل الأول).

دال- اعتماد التقرير

٦٠- في الجلسة العامة الختامية، أذن اجتماع الخبراء المتعدد السنوات لنائبة الرئيس/المقررة بأن تقوم، تحت إشراف الرئيسة، بوضع التقرير في صيغته النهائية بعد اختتام الاجتماع.

المرفق

الحضور*

١ - حضر الدورة ممثلو الدول التالية الأعضاء في الأونكتاد:

الاتحاد الروسي	شيلي
إثيوبيا	العراق
الأردن	عُمان
إسبانيا	غابون
أفغانستان	غينيا - بيساو
ألمانيا	فرنسا
أنغولا	قطر
أوغندا	قيرغيزستان
إيران (جمهورية - الإسلامية)	كازاخستان
آيرلندا	الكامبيون
باراغواي	كرواتيا
البحرين	كوستاريكا
بنن	ليبيريا
بوتسوانا	ليسوتو
بيلاروس	مالي
الجزائر	ماليزيا
الجمهورية الدومينيكية	المكسيك
جمهورية الكونغو الديمقراطية	ملاوي
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	المملكة العربية السعودية
جيبوتي	المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وآيرلندا الشمالية
الرأس الأخضر	ناميبيا
رواندا	نيبال
زمبابوي	نيجيريا
سري لانكا	هايتي
السودان	هولندا
السويد	الولايات المتحدة الأمريكية

* للاطلاع على قائمة المشاركين، انظر TD/B/C.I/MEM.1/Inf.4.

- ٢- وكان المراقب التالي مُمثلاً في الدورة:
كوسوفو (الإقليم الإداري للأمم المتحدة، قرار مجلس الأمن ١٢٤٤ (١٩٩٩))
- ٣- وكانت المنظمات الحكومية الدولية التالية مُمثلة في الدورة:
مجموعة دول أفريقيا والبحر الكاريبي والمحيط الهادئ
المصرف الآسيوي للتنمية
مجلس التعاون لدول الخليج العربية
الاتحاد الأوروبي
المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية
منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي
- ٤- وكانت الأجهزة والهيئات والبرامج التالية التابعة للأمم المتحدة مُمثلة في الدورة:
إدارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية
اللجنة الاقتصادية لأوروبا
الاتحاد الاقتصادي لدول غرب أفريقيا
مركز التجارة الدولية المشترك بين الأونكتاد ومنظمة التجارة العالمية
- ٥- وكانت الوكالات التالية والمنظمات ذات الصلة مُمثلة في الدورة:
منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة
البنك الدولي
منظمة التجارة العالمية
- ٦- وكانت المنظمة غير الحكومية التالية مُمثلة في الدورة:
مؤسسة الحكيم
- ٧- ودُعي الخبراء التالية أسماءهم للمشاركة في حلقات النقاش في اجتماع الخبراء (الأسماء مُدرجة بحسب ترتيب التدخل):
السيد سيمون بينيت، مدير العلاقات الخارجية، الغرفة الدولية للنقل البحري
السيد فيليب كريست، المدير وكبير الباحثين، مركز النقل المشترك بين منظمة
التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي ومنتدى النقل الدولي
السيد أوليفر الكسندر دوليو سيفي، محام، إدارة الجمارك العامة، الجمهورية
الدومينيكية
السيد سولومون كاسا، الأمين العام للرابطة الترانزيتية لمتعهدي الشحن

السيد ياشوين **بھولا**، شريك منتسب، ليتسيما، جنوب أفريقيا

السيدة شارميلا **تشافالي**، المديرية التنفيذية، مجلس السكك الحديدية، حكومة الهند

السيدة إليزابيث **تامالي**، مفوضة مساعدة، وزارة التجارة والصناعة والتعاونيات، أوغندا

السيد ديفيد **كينغ**، محلل، قسم استهداف الشحنات، مكتب الاستعلام والاتصال الاستقصائي، إدارة الجمارك وحماية الحدود، الولايات المتحدة

السيدة كارينا **ديكسون**، مستشارة، شركة Newmarket Partners Limited

السيد سام **تويوتا**، مدير نظم المعلومات والتكنولوجيا، هيئة الإيرادات، رواندا

السيد إدريس **إيلمي دوبيد**، مساعد مدير الجمارك، إدارة الجمارك والحقوق المباشرة، جيبوتي

السيد محمد **ماليار جابارخيل**، مدير مشروع أسيكودا، مدير تكنولوجيا المعلومات، إدارة الجمارك، وزارة المالية، أفغانستان

السيد جواكيم **ريتيير**، السفير، الممثل الدائم للسويد لدى منظمة التجارة العالمية

السيد ماريو **ماتوس**، السفير، الممثل الدائم لشيلى لدى منظمة التجارة العالمية

السيدة أماني **مسعد**، رئيسة وحدة منظمة التجارة العالمية، منسقة تيسير التجارة، وزارة التجارة الخارجية، السودان

السيد بينود **براساد أتشاريا**، وكيل وزارة، شعبة التجارة الدولية، وزارة التجارة والتمويل، نيبال

السيد زيفانيا **موهيجي**، رئيس شعبة العمليات الميدانية الجمركية، إدارة الخدمات الجمركية، هيئة الإيرادات، رواندا

السيد توماس **هاملين**، مستشار تقني لشؤون الطاقة والنقل وتغير المناخ، شعبة التنمية المستدامة، إدارة الأمم المتحدة للشؤون الاقتصادية والاجتماعية

السيد آرفيند **مايارام**، أمين مساعد ومستشار مالي، إدارة الخدمات الإدارية، وزارة التنمية الريفية، حكومة الهند

السيد أندرياس **كوب**، كبير الخبراء الاقتصاديين في مجال النقل، إدارة النقل والمياه وتكنولوجيا المعلومات والاتصال، مجموعة البنك الدولي.