

Distr.
GENERAL

A/52/329
4 September 1997
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH

الجمعية العامة



الدورة الثانية والخمسون
البند ٩٧ (ب) من جدول الأعمال المؤقت*
المسائل المتعلقة بسياسات الاقتصاد
الكلي: التجارة والتنمية

إجراءات محددة تتصل بالحاجات والمشاكل التي
تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية

مذكرة من الأمين العام

- ١ - طلبت الجمعية العامة، بالقرار ٩٧/٥٠ المؤرخ ٢٠ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٥، إلى الأمين العام أن يقوم هو والأمين العام لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية بإعداد تقرير عن تنفيذ ذلك القرار، وأن يقدماه إلى مجلس التجارة والتنمية وإلى الجمعية العامة في دورتها الثانية والخمسين.
- ٢ - وعملا بذلك الطلب، يتشرف الأمين العام بأن يحيل إلى الجمعية العامة ذلك التقرير (انظر المرفق).

* A/52/150 و Corr.1.

المرفق

إجراءات محددة تتصل بالحاجات والمشاكل التي
تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية

تقرير مرحلي أعدته أمانة مؤتمر الأمم
المتحدة للتجارة والتنمية

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
٤	١-٤	أولا - مقدمة
		ثانيا - استنتاجات وتوصيات الاجتماع الثالث للخبراء الحكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية المعقود في مقر الأمم المتحدة في الفترة من ١٨ إلى ٢٠ حزيران/يونيه ١٩٩٧ .
٥	٥-٢٤	ألف - إطار السياسة المتعلقة بالنقل العابر
٥	٦-٨	باء - الاعتبارات القطاعية
٥	٩-١٧	جيم - الأطر القانونية الثنائية ودون الإقليمية والدولية
٧	١٨-٢٠	دال - توجهات تدابير الدعم الدولي في المستقبل
٧	٢١	هاء - آليات المتابعة المؤسسية
٨	٢٢-٢٤	ثالثا - أنشطة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية
٩	٢٥-٤٧	ألف - استعراض التقدم المحرز في تطوير نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية
٩	٢٥	باء - اجتماعات الأفرقة الاستشارية للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية
٩	٢٦-٢٨	

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>
١٠	٢٩-٤٧ جيم - أنشطة أخرى
١٠	٢٩ - ١ - استعراض اتفاق النقل العابر في الممر الشمالي .
	٢ - النظام الآلي لإدخال ومراقبة وإدارة البيانات
١١	٣٠-٣٣ الجمركية (أسيكودا)
١١	٣٤-٣٨ - ٣ - نظم المعلومات المستبقة عن البضائع
	٤ - مبادرة آسيا الوسطى للتجارة الخارجية والنقل
١٣	٣٩-٤٢ العابر: إعادة بناء طريق الحرير
١٣	٤٣-٤٧ - ٥ - اجتماع الخبراء المعني بتكنولوجيا المعلومات .
	رابعاً - إجراءات فرادى البلدان والمنظمات الدولية والحكومية الدولية
١٥	٤٨-٥٦ لصالح البلدان النامية غير الساحلية

أولا - مقدمة

١ - طلبت الجمعية العامة، في الفقرة ١٥ من قرارها ٩٧/٥٠ المؤرخ ٢٠ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٥، إلى الأمين العام أن يقوم هو والأمين العام لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) بإعداد تقرير عن تنفيذ ذلك القرار، وأن يقدماه إلى مجلس التجارة والتنمية وإلى الجمعية العامة في دورتها الثانية والخمسين.

٢ - وفي الفقرة ٩ من القرار نفسه، أحاطت الجمعية العامة علما بتقرير الاجتماع الثاني للخبراء الحكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإئتمانية، المعقود في نيويورك في الفترة من ١٩ إلى ٢٢ حزيران/يونيه ١٩٩٥^(١)، وأيدت الإطار العالمي للتعاون في مجال النقل العابر بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية ودوائر المانحين المذكورة فيه. وفي الفقرة ١١ من القرار، طلبت الجمعية العامة إلى الأمين العام أن يعقد في عام ١٩٩٧، اجتماعا آخر للخبراء الحكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإئتمانية، بما في ذلك المنظمات واللجان الاقتصادية الإقليمية ودون الإقليمية ذات الصلة، لاستعراض التقدم المحرز في تطوير نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، بغية استكشاف إمكانية وضع تدابير محددة ذات توجه عملي. وقد عقد الاجتماع الثالث تحت رعاية الأونكتاد في مقر الأمم المتحدة في الفترة من ١٨ إلى ٢٠ حزيران/يونيه ١٩٩٧. وترد استنتاجات وتوصيات الاجتماع في الفرع "ثانيا" من هذا التقرير^(٢).

٣ - وفي الفقرة ١٣ من القرار نفسه، أحاطت الجمعية العامة علما مع التقدير بإسهام مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية في وضع تدابير دولية لمعالجة المشاكل التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية، وحث المؤتمر، في جملة أمور، على أن يبقي قيد الاستعراض الدائم تطور مرافق الهياكل الأساسية للنقل العابر ومؤسساته وخدماته، ويرصد تنفيذ التدابير المتفق عليها، ويتعاون في جميع المبادرات ذات الصلة، بما فيها مبادرات القطاع الخاص والمنظمات غير الحكومية، ويعمل كمركز تنسيق بشأن القضايا الشاملة لعدة مناطق، تهم البلدان النامية غير الساحلية. ودعت الجمعية العامة الأمين العام في الفقرة ١٤ من القرار، إلى أن يقوم، بالتشاور مع الأمين العام لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، باتخاذ تدابير مناسبة، للتنفيذ الفعال للأنشطة المطلوبة في القرار. ويبرز الفرع "ثالثا" من هذا التقرير الأنشطة التي اضطلع بها الأونكتاد مؤخرا في هذا الصدد لصالح البلدان النامية غير الساحلية.

٤ - وقد دعت الجمعية العامة، في الفقرة ٥ من القرار البلدان النامية غير الساحلية وجاراتها من بلدان المرور العابر إلى زيادة تكثيف ترتيباتها التعاونية، كما دعت في الفقرة ٧ البلدان المانحة والمؤسسات المتعددة الأطراف والمؤسسات الإئتمانية إلى تقديم مساعدات مالية وتقنية مناسبة إلى تلك البلدان. ووفقا لذلك، طلب الأمين العام للأونكتاد إلى البلدان والمؤسسات المعنية أن تزوده بمعلومات عن الإجراءات التي اتخذتها في ذلك الشأن. ويتضمن الفرع "رابعا" من هذا التقرير موجزا لهذه المعلومات.

ثانيا - الاستنتاجات والتوصيات

٥ - يجري حاليا تغيير رئيسي في توجه البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر، فضلا عن مجتمع المانحين، في التصدي لمشكلة المرور العابر. وستكون هناك حاجة إلى التصدي لتحديات هذا التوجه الجديد بتعميق الوعي بالأولوية وبالتحديد، كما يتجلى في الاستنتاجات والتوصيات الموجزة أدناه.

ألف - إطار السياسة المتعلقة بالنقل العابر

٦ - تظل تهيئة البيئة الصالحة تجاريا لسياسة النقل العابر هو محور جميع الجهود المبذولة لزيادة تحسين نظم النقل العابر. وينبغي أن تعمل الحكومات في البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر على تعزيز التدابير التي اتخذتها بالفعل لإضفاء الطابع التجاري على مشاريع القطاع العام التي تتناول مسائل النقل العابر.

٧ - وينبغي تدعيم الترتيبات القائمة المتعلقة بتنسيق كافة الأنشطة التي يضطلع بها القطاع العام والخاص في البلدان غير الساحلية وفي بلدان المرور العابر ووضعها في إطار مؤسسي على الصعيدين الوطني ودون الإقليمي معا.

٨ - ولا تزال التكاليف العالية للنقل العابر تشكل الحاجز الرئيسي وتعمل على تآكل الهامش التنافسي للبلدان غير الساحلية النامية في التجارة العالمية. فهناك نسبة كبيرة من مجموع حصائل صادراتها ووارداتها من التجارة في السلع والخدمات تذهب إلى تكاليف النقل ومدفوعات التأمين. ولذلك ينبغي أن يلتزم المجتمع الدولي وسائل لخفض تكاليف النقل المرتفعة عن طريق وضع إطار مستقر للنقل العابر يتفق عليه بشكل متبادل بين البلدان غير الساحلية والبلدان الساحلية، مما يؤدي إلى تقليل شتى الاختناقات وتكاليف النقل العابر والاختلالات السوقية. ومن الأهمية بمكان أيضا تحقيق مزيد من الشفافية في أسواق النقل.

باء - الاعتبارات القطاعية

٩ - النقل بالسكك الحديدية - في السنوات الأخيرة، أولي اهتمام أكبر لإصلاح شبكة السكك الحديدية وشراء عربات ومعدات إضافية في مختلف المناطق والمناطق الفرعية، بيد أن الأولوية في السنوات المقبلة ينبغي أن تكمن في دعم برامج الصيانة ومواصلة تنفيذ عمليات الإصلاح. وينبغي التشجيع على إنشاء الناقص من روابط السكك الحديدية حيثما يثبت أنها قابلة للبقاء اقتصاديا. والإدارة هي أحد المجالات الرئيسية الأخرى لتحسين أداء السكك الحديدية. وينبغي تعزيز الخطوات التي يجري اتخاذها لمنح مزيد من الاستقلال الذاتي في إدارة السكك الحديدية. ومن التدابير الأخرى التي ينبغي متابعتها بمزيد من النشاط توجيه السكك الحديدية نحو العمليات التجارية وإشراك القطاع الخاص في بعض الأنشطة. وينبغي أيضا متابعة الجهود التي بذلت مؤخرا لتشجيع المنافسة مع وسائل النقل الأخرى وتحويل بعض خدمات السكك الحديدية إلى مشاريع تجارية.

١٠ - المرور العابر بالطرق - ينبغي مواصلة الجهود من أجل صيانة الطرق وإصلاحها وتحسينها وبنائها. بيد أن مشكلة الصيانة لن تحل ما لم يتقيد المستعملون بالأنظمة المتعلقة بالحمولة المحورية القصوى وبحجم المركبات. وينبغي أن تعزز الحكومات القدرة على إنفاذ هذه الأنظمة فضلا عن أنظمة سلامة الطرق. وينبغي كذلك دعم الاتجاه إلى تحرير خدمات النقل العابر بالطرق بالسماح للشاحنات بالمنافسة بحرية مع السكك الحديدية.

١١ - مرافق وخدمات الموانئ - لا تزال صيانة الهياكل الأساسية للموانئ ومعداتنا تمثل بندا مهما في الأعمال التي ستقوم بها الحكومات في المستقبل. وفيما يتعلق بالجوانب التشغيلية والإدارية، ينبغي أن تواصل الحكومات إجراء الإصلاحات المؤسسية المتصلة بالموانئ لتجعلها أكثر توجها إلى السوق عن طريق تحويلها إلى مشاريع تجارية ونقلها تدريجيا إلى القطاع الخاص. ولضمان سرعة حركة البضائع إلى وجهاتها الداخلية في البلدان غير الساحلية وفعاليتها من حيث التكاليف، ينبغي الاستمرار في تشجيع ودعم إنشاء الموانئ الجافة في هذه البلدان بكل نشاط.

١٢ - الممرات المائية الداخلية - ينبغي إعطاء أولوية عالية لتحسين مرافق الهياكل الأساسية الرديئة الحالية للبحيرات والأنهار، ولا سيما إذا كانت ممرات العبور هذه تشكل منفذا حيويا.

١٣ - خطوط الأنابيب - تعد حركة السلع الأساسية الاستراتيجية عبر خطوط الأنابيب مهمة لعدد من البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر. وقد عكّدت اتفاقات لإنشاء خطوط أنابيب جديدة في مناطق معينة. وينبغي إعطاء أولوية عالية لبناء هذه المرافق وتحسينها وصيانتها وتوفير تدابير الأمن لها.

١٤ - الشحن الجوي - ينبغي مواصلة تعزيز الجهود الجارية لدعم ترتيبات تجميع الشحن الجوي؛ ومما سيسهم كثيرا في حل مشكلة الخلل التوجيهي في تدفقات الشحن وانخفاض مستويات الحركة وبالتالي يعزز القدرة التنافسية للبلدان. وينبغي أيضا التعجيل بتحسين المرافق الأرضية المادية، وخاصة فيما يتعلق بنظم تجميع وتخزين وتوزيع الشحنات. وينبغي كذلك مواصلة الجهود الجارية لتحرير السياسات المتعلقة بمنح حقوق حركة المرور للشحن على طائرات الرحلات العادية.

١٥ - تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات - أحاط الاجتماع علما بالتوصيات التي قدمها اجتماع فريق الخبراء بشأن استخدام تكنولوجيا المعلومات لجعل ترتيبات العبور أكثر فعالية^(٣). وينبغي كذلك مواصلة النهوض بحوسبة المعلومات المتعلقة بعمليات النقل العابر عن طريق الموانئ والطرق ومرور البضائع. وينبغي زيادة استخدام تكنولوجيا المعلومات كتلك التي توفرها برامج نظام المعلومات المستبقة عن البضائع والنظام الآلي لإدخال ومراقبة وإدارة البيانات الجمركية (آسيكودا)، ولا سيما بالنسبة لتبادل المعلومات. وهذا سيمكن الموانئ ومنتعدي النقل والحكومات من استخدام الهياكل الأساسية وقدرات النقل الموجودة بكفاءة أكبر، ويقلل من التأخير ويخفض من التكاليف. وينبغي تطوير ما يلزم من رسائل البيانات المتبادلة الكترونيا في مجال إدارة المرور العابر والجمارك باستخدام قواعد الأمم المتحدة لتبادل البيانات الالكتروني لشؤون

الإدارة والتجارة والنقل (EDIFACT)، غير أن التطبيق الناجح لهذه التكنولوجيا يتطلب بوجه عام جهود إصلاحات حازمة من جانب البلدان المستفيدة.

١٦ - التأمين على المرور العابر - ينبغي لمستهلكي غطاء التأمين على المرور العابر، أي مجالس الشاحنين وغرف التجارة ورابطات الصناع، الاتصال بمؤسسات التأمين التي تتعامل في البضائع العابرة للتشجيع على وضع ترتيبات للتأمين من المخزن إلى المخزن من أجل خفض أقساط التأمين على المرور العابر.

١٧ - الإدارة والتدريب - ينبغي تقديم الدعم القوي للبرامج التدريبية المتنوعة، بما في ذلك حلقات العمل والحلقات الدراسية والتدريب أثناء الخدمة وتوفير دورات تدريبية أطول للمديرين والمتعهدين من المستوى المتوسط والمستوى الأدنى في الموانئ والسكك الحديدية وفي صناعة النقل بالطرق وفي الشحن الجوي وفي التخلص على الشحنات ونقلها. وينتظر أن يساعد اتساع نطاق اشتراك القطاع الخاص في هذه المجالات جميعها على تهيئة بيئة أفضل من شأنها تحقيق كفاءة أكبر في عمليات الأعمال التجارية.

جيم - الأطر القانونية الثنائية ودون الإقليمية والدولية

١٨ - عملت معظم البلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية على تشجيع إبرام مجموعة من اتفاقات وترتيبات المرور العابر الثنائية ودون الإقليمية فيما يتعلق بالطرق والسكك الحديدية والممرات المائية الداخلية والنقل الجوي. بيد أن تنفيذ تلك الاتفاقيات والترتيبات يختلف من منطقة دون إقليمية إلى أخرى، إلا أن التجربة أثبتت، بشكل عام، أن رصد وإنفاذ تلك الاتفاقات لم يكن كافياً في جميع الأحوال. وينبغي مواصلة تعزيز الجهود المبذولة حالياً بغية تدعيم آليات تنفيذ الاتفاقات والترتيبات بطريقة أكثر فعالية. والتقدم الذي أحرز في الالتزام بصكوك العبور القانونية الدولية كان بطيئاً بوجه عام. وينبغي أن يبذل الداعون إلى إبرام تلك الاتفاقيات جهوداً لإلقاء مزيد من الضوء على آثار الانضمام إليها وكذلك على الفوائد التي يمكن أن تحققها للبلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية.

١٩ - وينبغي بوجه خاص تشجيع الحكومات على تبسيط إجراءاتها الجمركية وتحديثها ومواءمتها، مما يحسن كفاءتها وييسر النقل والتجارة.

٢٠ - ورحب الاجتماع بنتائج اجتماع أولانباتار الاستشاري دون الإقليمي بين الاتحاد الروسي والصين ومنغوليا، وهو الاجتماع الذي دعا في جملة أمور إلى وضع اتفاق دون إقليمي للمرور العابر بين بلدان شمال شرق آسيا.

دال - توجهات تدابير الدعم الدولي في المستقبل

٢١ - إن الدعم الذي قدمه مجتمع المانحين في السنوات الأخيرة ساعد بدرجة كبيرة على التصدي للقيود الحادة المفروضة على النقل العابر، لا سيما فيما يتعلق بالبنية الأساسية للنقل العابر. واستمرار تعزيز البنية الأساسية للنقل أدى إلى تشجيع النشاط التجاري بين البلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر

النامية. والقدرة المحدودة للبلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر على صيانة مرافق البنية الأساسية وتطويرها تدعو إلى أن يقدم المانحون في هذا المجال مزيداً من المساعدة التي تشمل الاستمرار في توفير المعدات في مختلف مجالات قطاع النقل العابر. بيد أن هناك مجموعة من تدابير السياسة العامة والتشغيل التي تحتاج أيضاً إلى دعم من مجتمع المانحين. وينبغي في هذا الصدد أن ينظر المانحون في توسيع نطاق مساعدتهم في المستقبل في مجالات مثل: (أ) دعم المشاريع المشتركة بين البلدان التي من شأنها أن تعزز التجارة دون الإقليمية؛ و (ب) تشجيع الإصلاحات المؤسسية والإصلاحات المتعلقة بالسياسة التي تشجع عمليات النقل العابر ذات المنحى السوقي؛ و (ج) تشجيع برامج التحول إلى مشاريع تجارية والتحويل إلى القطاع الخاص في قطاع النقل العابر؛ و (د) الاشتراك في ترتيبات ثلاثية بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر وشركائها الإنمائيين في برامج تعزز التعاون في مجال النقل العابر؛ و (هـ) دعم تطوير وتنفيذ نظم محوسبة لرصد المرور العابر على أساس النماذج القائمة للنظام الآلي للبيانات الجمركية ونظام المعلومات المسبقة عن البضائع.

هـ - آليات المتابعة المؤسسية

٢٢ - نظراً لأهمية الدور الذي ستقوم به المنظمات دون الإقليمية مستقبلاً في تعزيز التنفيذ الفعال للترتيبات التعاونية دون الإقليمية للنقل العابر، فإن المانحين وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي مدعوون إلى دعم الجهود الوطنية لإنشاء وحدات تقنية داخل المنظمات دون الإقليمية لكي تقوم في جملة أمور بما يلي: (أ) مساعدة الحكومات في وضع سياسات دون إقليمية للنقل العابر؛ (ب) إعداد دراسات تقنية لدعم المقترحات المتعلقة بإقامة مشاريع مشتركة على الصعيد دون إقليمي؛ (ج) الاتصال بالقطاع الخاص لتحديد مجالات ذات أولوية مناسبة لمشاركته؛ و (د) العمل كمنظرة دون إقليمية للوكالات المانحة في برامجها لدعم الاستغلال التجاري والتحول إلى القطاع الخاص.

٢٣ - والدور الذي يقوم به الأونكتاد لدعم البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية حظي بتأييد كامل، كما اعتبر من المستصوب أن تظل هذه الأنشطة بنداً ذا أولوية في برنامج عمل الأونكتاد. ولكي يحقق الأونكتاد فعالية كاملة، أوصي بأن يواصل القيام بأعمال الاتصال بشكل وثيق مع المنظمات الحكومية الدولية دون الإقليمية في مساعيه. وأوصي أيضاً بأن تقوم المنظمات الدولية واللجان الإقليمية ووكالات الأمم المتحدة التي تتناول مسائل تطوير النقل والمواصلات بإدراج أنشطة النقل العابر في برامج عملها مستقبلاً.

٢٤ - ومن أجل إجراء استعراض عالمي للتقدم المحرز في تطوير نظم النقل العابر، مع الأخذ في الاعتبار بصفة خاصة الإطار العالمي للتعاون في مجال النقل العابر والاستنتاجات والتوصيات السالف ذكرها، أوصي بالنظر في عقد اجتماع آخر في عام ١٩٩٩ للخبراء الحكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية.

ثالثا - أنشطة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

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

٢٥ - تسهيلا لاستعراض التقدم المحرز في تطوير نظم المرور العابر من جانب الاجتماع الثالث للخبراء الحكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية، قام الأمين العام للأونكتاد، بدعم مالي من برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، باتخاذ ترتيبات للاضطلاع بدراسات إقليمية ودون إقليمية تحليلية شاملة أبرزت التطورات الحديثة في قطاع النقل العابر للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وقدمت توصيات للعمل في المستقبل. وقد عززت هذه الدراسات البرامج الجارية لتجديد وصيانة الهياكل الأساسية للمرور العابر وتحسين الممارسات الإدارية والعمليات، وركزت بصفة خاصة على البرامج والمشاريع التي يجري تنفيذها في سياق دون إقليمي، كما أبرزت المبادرات الجديدة التي اتخذتها فرادى البلدان في مجال سياسات النقل العابر، وتضمنت عددا من المشاريع الرأسمالية ذات الأولوية وبرامج المساعدة التقنية التي يجري البحث عن دعم لها من المانحين^(٤). وشكلت نتائج هذه الدراسات، وكذلك الإسهامات التي قدمتها اللجان الاقتصادية الإقليمية، الأساس اللازم لإعداد الوثيقة الأساسية^(٥) التي أتيحت لاجتماع الخبراء الحكوميين المذكور أعلاه.

باء - اجتماعات الأفرقة الاستشارية للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية

٢٦ - طلب في الفقرة ١٠ من قرار الجمعية العامة ٩٧/٥٠ من الأمين العام للأونكتاد، أن يقوم بالتعاون مع البلدان والمؤسسات المانحة، ولا سيما برنامج الأمم المتحدة الإنمائي واللجان الإقليمية والمؤسسات دون الإقليمية ذات الصلة، بتكوين أفرقة استشارية محددة، بغية تحديد مجالات العمل ذات الأولوية على الصعيد الوطني ودون الإقليمي، ووضع برامج عمل للفترة ١٩٩٦-١٩٩٧. وقد بدأت عملية هذه الاجتماعات الاستشارية بعقد اجتماع من هذا النوع لمنغوليا وبلدَي المرور العابر المجاورين لها، وهما الصين والاتحاد الروسي. وعقد هذا الاجتماع، الذي نظمه الأونكتاد وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، بالتعاون الوثيق مع الحكومة المنغولية، في أولانباتار في الفترة من ٢٠ إلى ٢٢ أيار/مايو ١٩٩٧. وحضر الاجتماع كل من اليابان وجمهورية كوريا بصفة مراقب.

٢٧ - وناقش الاجتماع التطورات التي حدثت مؤخرا في المنطقة الفرعية في ضوء الإطار العالمي للتعاون في ميدان النقل العابر بين البلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية ومجتمع المانحين الذي اعتمد في الاجتماع الثاني للخبراء الحكوميين الدوليين^(٦). وفي هذا الصدد، استعرض الاجتماع أولا مختلف العناصر الأساسية لإطار سياسات النقل العابر، التي تكفل إقامة بيئة قابلة للبقاء ومفضية إلى تحسين كفاءة النقل العابر. وتشمل هذه العناصر تحسين اتفاقات المرور العابر الثنائية الحالية، والترويج لاتفاق تكميلي دون إقليمي شامل، واتفاقيات واتفاقات دولية للمرور العابر، وإنشاء طرق بديلة، والاستغلال التجاري لخدمات النقل العابر، وتنمية إمكانات توسيع التجارة دون الإقليمية. وثانيا عولجت جوانب الضعف المادية الحالية للهياكل الأساسية للنقل العابر واقتراحات لزيادة تحسينها. وعلاوة على ذلك أكد الاجتماع على الدور

الذي ينبغي أن تؤديه المساعدة الخارجية في توفير الدعم لتنفيذ برامج الأولويات التي اتفق عليها في الاجتماع. وكانت نتيجة الاجتماع اعتماد "مذكرة تفاهم أولانباتار"، التي تحتوي على أبرز جوانب القضايا الموجزة أعلاه.

٢٨ - وقد عقدت المشاورات بين بلدان أخرى غير ساحلية وجيرانها من بلدان النقل العابر في أفريقيا وأمريكا اللاتينية في إطار الترتيبات المؤسسية القائمة في إطار مختلف المخططات دون الإقليمية. وقد عملت الاجتماعات المنتظمة للجنة الجنوب الأفريقي للنقل والمواصلات، وهيئة تنسيق النقل العابر في الممر الشمالي في أفريقيا الشرقية/الوسطى، والمؤتمر الوزاري لدول أفريقيا الغربية والوسطى المعني بالنقل البحري، والسوق المشتركة لبلدان المخروط الجنوبي في أمريكا اللاتينية، كمحافل لتبادل الآراء بشأن مجالات العمل ذات الأولوية من أجل تحسين نظم النقل العابر. وشمل ذلك مسألة مواصلة إنشاء الحلقات المفقودة في شبكة الهياكل الأساسية للنقل العابر، وصيانة المرافق القائمة، وإزالة الحواجز غير المادية مثل إجراءات وأنظمة المرور العابر المرهقة التي لا تزال تشكل عائقاً خطيراً على بعض ممرات النقل العابر، وتقوية الآليات بغية التنفيذ الفعال لاتفاقات المرور العابر دون الإقليمية، والاستمرار في تحرير خدمات النقل العابر، وزيادة إشراك القطاع الخاص في عمليات النقل العابر. كذلك فإن الاجتماعات التي عقدت مؤخراً في آسيا الوسطى لمناقشة إمكانيات إيجاد إطار لاتفاق دون إقليمي للنقل العابر أتاحت فرصة لمناقشة بعض من هذه المجالات ذات الأولوية. وفي جنوب شرقي آسيا تعالج المشاورات الثنائية المنتظمة بشأن النقل العابر متطلبات النقل العابر في المستقبل. وأثناء الاجتماع الثالث للخبراء الحكوميين أجريت مناقشات غير رسمية من جانب بعض الخبراء من البلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية.

جيم - أنشطة أخرى

١ - استعراض اتفاق النقل العابر في الممر الشمالي

٢٩ - أثناء الاجتماع السنوي لهيئة تنسيق النقل العابر في الممر الشمالي في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٦ قررت رسمياً حكومات أوغندا وبوروندي ورواندا وجمهورية الكونغو الديمقراطية وكينيا أن تمدد الاتفاق دون الإقليمي للمرور العابر لمدة ١٠ سنوات أخرى، بعد أن كان قد انتهى في تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٦. غير أن الدول الأعضاء اتفقت على أن من الضروري مراجعة بعض البروتوكولات كي تؤخذ في الحسبان التطورات الجديدة في نظام المرور العابر، ولذلك فإنها طلبت إلى الأمانة الدائمة لهيئة التنسيق التي يوجد مقرها في مومباسا بكينيا أن تلتزم بمساعدة تقنية للاضطلاع بتلك المراجعة. ونظراً لمشاركة الأونكتاد السابقة في دعم هذه الأمانة الدائمة في تلك المنطقة، فقد أوفد الأونكتاد بعثة وضعت خطة عمل وجدولاً زمنياً لإتمام هذه المراجعة. وتتوخى خطة العمل عقد سلسلة من حلقات العمل الوطنية في فرادى الدول الأعضاء لمناقشة سياسات النقل العابر وغيرها من الإجراءات المطلوب أخذها في الاعتبار في كل بلد على وجه التحديد عند مراجعة الاتفاق. كما اقترح عقد حلقة عمل دون إقليمية تستهدف تنسيق الآراء المتعلقة بالأنشطة الجديدة في مختلف القطاعات الفرعية. وستعكس هذه الأنشطة أيضاً دور متعهدي النقل العابر في القطاع الخاص. وتجري المشاورات الآن مع الأمانة الدائمة بخصوص أنشطة المتابعة.

٢ - النظام الآلي لإدخال ومراقبة وإدارة البيانات الجمركية (أسيكودا)

٣٠ - تسهم كفاءة الإجراءات الجمركية بطريقة هامة في الإسراع بتجهيز البضائع العابرة وتخليصها. ويمكن توقع فوائد كبرى عندما تستخدم البلدان المتجاورة النظام الجمركي نفسه أو أنظمة متوافقة، مما يسهل تبادل المعلومات ويزيد من تقليص حالات التأخير.

٣١ - ومشاريع النظام الآلي لإدخال ومراقبة وإدارة البيانات الجمركية تعالج إصلاح وتحديث وحوسبة الإجراءات الجمركية باستخدام مجموعة برامج حاسوبية حديثة تم تطويرها ويقوم بتنفيذها الأونكتاد. ومن الفوائد الكبرى التي تأتي بها هذه المشاريع: تبسيط الإجراءات الجمركية، وتخليص البضائع على نحو أسرع، وزيادة جمع العائدات، وتوفير إحصاءات للتجارة الخارجية مستوفاة وموثوق بها.

٣٢ - ومشاريع النظام الآلي للبيانات الجمركية هي في الوقت الحالي قيد التنفيذ أو اكتملت، في أكثر من ٧٠ بلدا في جميع أنحاء العالم، منها ١٤ بلدا غير ساحلي و ١٥ بلدا من بلدان المرور العابر. ويجري حاليا تطوير وحدة رصد محددة للمرور العابر تستخدم مجموعة من الرسائل قائمة على مواصفات قياسية دولية، كي يستعملها النظام الآلي للبيانات الجمركية، مع وجود إمكانات وصلها بنظم المعلومات المستتقة عن البضائع، والنظم الأخرى لتعقب البضائع وقواعد بيانات التنفيذ. كما نوقش عمل النظام الآلي للبيانات الجمركية في اجتماع جرى مؤخرا لخبراء الأونكتاد حول تكنولوجيا المعلومات (انظر الفقرات ٤٧-٤٣ أدناه).

٣٣ - وقد مولت عملية تطوير النظام الآلي لإدخال ومراقبة وإدارة البيانات الجمركية بمساهمات من أسبانيا وألمانيا وإيطاليا والدانمرك والسويد وسويسرا وفرنسا والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية والنرويج والولايات المتحدة الأمريكية واليابان، فضلا عن برنامج الأمم المتحدة الإنمائي والاتحاد الأوروبي والبنك الدولي ومصرف التنمية الكاريبي ومصرف التنمية للبلدان الأمريكية.

٣ - نظم المعلومات المستتقة عن البضائع

٣٤ - من بين البرامج الرئيسية للتعاون التقني بين الأونكتاد والبلدان النامية تطوير وتركيب نظم المعلومات المستتقة عن البضائع، وهو صندوق أدوات للتطبيقات الحاسوبية التي تشكل نظاما لمعلومات لوجستيات النقل قادرا على معالجة مشاكل موارد المرور العابر والنقل المتعدد الوسائط للبضائع. وهذا النظام يزود متعهدي النقل ببيانات موثوق بها ومفيدة وفورية عن عمليات النقل، فيحدد أماكن تواجد البضائع ومعدات النقل.

٣٥ - وعلى مدى العامين الماضيين تم تركيب نظم المعلومات المستتقة عن البضائع هذه جزئيا أو كليا في البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر التالية:

(أ) نظام تعقب حركة الموانئ (Port Tracker): في موانئ دار السلام وتيما (غانا) ومومباسا (كينيا) يدرى تركيب وحدات وإدارة وتنظيم المرافئ (Harbour Master) وأذون المغادرة Gate Pass، وهي في مراحل مختلفة من الإنجاز؛

(ب) نظام تعقب حركة السكك الحديدية (Rail Tracker): بذلت جهود أكبر وكرست موارد أكثر لتطوير وتنفيذ نموذج لنظم المعلومات المستبقة عن البضائع على خطوط السكك الحديدية، بناء على طلب المستعملين. ونتيجة لهذا النهج يجري تعقب البضائع والمعدات الدارجة على شبكات السكك الحديدية التالية: السنغال ومالي، وكوت ديفوار وبوركينا فاسو؛ غانا؛ الكاميرون؛ السودان؛ كينيا، جمهورية تنزانيا المتحدة؛ أوغندا؛ شبكة تازارا، ملاوي زامبيا وجمهورية الكونغو الديمقراطية؛ بنغلاديش.

٣٦ - وهناك شبكة واحدة للسكك الحديدية يتم عليها في الوقت الراهن تعقب المعدات الدارجة فقط وهي: سكك حديد غانا.

٣٧ - وقد أكد المستخدمون بأنفسهم، كما أكدت مصادر مستقلة أن الفوائد التالية قد تحققت للسكك الحديدية التي تقوم حالياً باستخدام نظام تعقب حركة السكك الحديدية بنظم المعلومات المستبقة عن البضائع:

(أ) صارت البيانات الشاملة متاحة على خطوط مباشرة الآن لمدراء حركة المرور وغيرهم. وهذه البيانات تشمل معلومات عن مواقع العربات مثلاً على الشبكة؛ وعدد العربات المعطلة؛ والعربات التي مضى على تحميلها أكثر من ثلاثة أيام؛ والعربات الموجودة في الورش، وغير ذلك؛

(ب) صار من الممكن بسهولة الآن استخراج تقارير أسبوعية/شهرية لمختلف المستويات الإدارية داخل إدارات السكك الحديدية. وهذا يشمل معلومات مثل بيانات التحميل الأسبوعية، وأداء العملاء/السلع؛ ومتوسط الوقود المنصرف حسب المسافة التي تقطعها القاطرة؛ ووقت المرور العابر للقطار وغير ذلك؛

(ج) تحسنت جذريا المعلومات المتاحة للعملاء، ففي الماضي كان الأمر يستغرق ما بين أربعة أيام وخمسة أيام لإبلاغ العميل بمكان وجود العربة التي تحمل بضاعته؛ أما الآن فيمكن تزويده بهذه المعلومات في التو واللحظة؛

(د) سجلت نتائج إيجابية ملموسة في فترة إعداد العربات، ومدى توافرها أو معدل الوقت اللازم للإصلاح، ورسوم تأجير العربات وغير ذلك؛

(هـ) أدمجت في النظام نفسه الإدارات التشغيلية للسكك الحديدية لبلدان المرور العابر والبلدان غير الساحلية التي تترايط فيها الشبكات، وبذلك تم تسهيل حركة جريان المرور العابر.

٣٨ - وقد قدمت المفوضية الأوروبية جزءاً كبيراً من تكاليف تمويل نظام المعلومات المستبقة عن البضائع. بيد أن التمويل جاء في الماضي من برنامج الأمم المتحدة الإنمائي والبنك الدولي، وكذلك من مؤسسات إنمائية ألمانية وفرنسية.

٤ - مبادرة آسيا الوسطى للتجارة الخارجية والنقل العابر: إعادة بناء طريق الحرير

٣٩ - تم في نيسان/أبريل ١٩٩٥ تدهين مبادرة آسيا الوسطى للتجارة الخارجية والنقل العابر. والمبادرة تهدف إلى تخفيض تكاليف النقل العابر التي تتحملها جمهوريات آسيا الوسطى، وبذلك تنهض بتجارتها الخارجية وتدعم نموها الاقتصادي.

٤٠ - والاجتماع التقني بشأن روابط النقل العابر لآسيا الوسطى بالأسواق العالمية، الذي عقد في أنقرة في الفترة من ٧ إلى ٩ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٥ أدى إلى رسم الخطوط الأساسية لبرنامج إصلاحي مصمم لتحسين نظم النقل العابر في آسيا الوسطى. وقد اعتبر إبرام اتفاق إطاري للنقل العابر حجر الزاوية في هذا البرنامج الإصلاحي.

٤١ - وقد دخل إعداد الاتفاق الإطاري للنقل العابر منعطفا حاسما عندما قام اجتماع عقده كبار المسؤولين من جمهوريات آسيا الوسطى في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٦ في إيسيك - كول بقرغيزستان باعتماد مشروع مشترك، واتفقوا على أن يشكل هذا المشروع أساسا للمفاوضات مع جيرانهم للمرور العابر. ويحدد هذا الاتفاق الإطاري للنقل العابر الخطوط الأساسية لترتيبات التعاون الإقليمي في مجال النقل العابر، بما فيها تطوير الهياكل الأساسية للنقل وخدماته وصيانتها وإدارتها وتنسيق أنظمة النقل والإجراءات والمستندات الجمركية. وفيما يتعلق بالترتيبات المؤسسية فإن الاتفاق الإطاري يتوخى إشراك المؤسسات الحكومية على كل المستويات، وإنشاء أمانة للمساعدة في رصد تنفيذ مختلف البروتوكولات القطاعية للاتفاق.

٤٢ - وقد تقرر إجراء المفاوضات الأولى بين جمهوريات آسيا الوسطى وجيرانها للنقل العابر في أيلول/سبتمبر - تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٧. وستشمل البلدان المشاركة كلا من: الاتحاد الروسي، أذربيجان، أرمينيا، أفغانستان، أوزبكستان، تركمانستان، تركيا، جمهورية إيران الإسلامية، جورجيا، الصين، طاجيكستان، قيرغيزستان، وكازاخستان.

٥ - اجتماع الخبراء المعني بتكنولوجيا المعلومات

٤٣ - عملا بتكليف لجنة المشاريع وتيسير الأعمال التجارية والتنمية التابعة للأمم المتحدة، عقد اجتماع للخبراء في أيار/مايو ١٩٩٧ بشأن استخدام تكنولوجيا المعلومات لجعل ترتيبات النقل العابر أكثر فعالية. وأشار اجتماع الخبراء إلى أنه رغم التقدم السريع في تكنولوجيا المعلومات فإن جمارك المرور العابر ما زالت تعتمد كثيرا على إجراءات تنطوي على نقل مستندات ورقية. وأكد الاجتماع على الإسهام الأساسي لتكنولوجيا المعلومات في الأداء الوظيفي الصحيح لنظم جمارك المرور العابر. وشدد الاجتماع على ضرورة

النهوض بنظم معلومات النقل لتعقب بضائع المرور العابر بهدف أتمته عملية حصر البيانات. وقد اعتبر الاجتماع أن النقص الحالي لمثل هذه الأنظمة في كثير من البلدان يهدد كفاءة متعهدي النقل العابر؛ كما أنه يضر بكفاءة أداء أنظمة جمارك المرور العابر. وأشار الاجتماع إلى استخدام النظام الآلي لادخال ومراقبة وإدارة البيانات الجمركية ونظام المعلومات المستبقة عن البضائع في بلدان كثيرة ذات مستويات مختلفة من التنمية؛ واتفق على أن حوسبة إجراءات المرور العابر يمكن أن تسهم إسهاما كبيرا في تعجيل الإجراءات وتخفيض تكلفتها لفائدة التجارة في الوقت الذي تعزز فيه كفاءة الرقابة الجمركية وتعقب البضائع.

٤٤ - وأعرب الاجتماع عن اعتقاده بأنه ينبغي للأونكتاد، بالتعاون مع جميع الأطراف الأخرى المهمة، أن يسعى لتطوير نموذج للمرور العابر في سياق النظام الآلي للبيانات الجمركية ونظام المعلومات المستبقة عن البضائع.

٤٥ - واعتبر الاجتماع أن نموذج المرور العابر يمكن أن يشمل جميع وظائف الرقابة الجمركية ورصد نقل البضائع في المرور العابر من البداية إلى حين إكمال عملية المرور العابر، بما في ذلك الإفراج عن الكفالات حسب الاقتضاء. وينبغي أن يكون هذا النموذج مفتوحا للنظم المحوسبة المشابهة، وأن يتيح - بالقدر الذي تسمح به القوانين الوطنية - وصول متعهدي التجارة والنقل إليه. وينبغي أن تكون الرسائل المستعملة مبنية على المعايير الدولية القائمة، وخصوصا نظام الأمم المتحدة لتبادل البيانات الإلكتروني لشؤون الإدارة والتجارة والنقل. ويمكن استهداف مجموعة من بلدان المرور العابر والبلدان غير الساحلية، مع إعطاء الأولوية لأقلها نموا، كمواقع ريادية لهذا النموذج الإلكتروني للنقل العابر.

٤٦ - واعتبر الاجتماع أنه ينبغي للأونكتاد أن يتعاون مع المنظمات المشتركة في تطوير وصيانة أنظمة المرور العابر، ولا سيما اللجنة الاقتصادية لأوروبا، والمفوضية الأوروبية، والتجمعات الإقليمية في البلدان النامية، وكذلك المنظمات ذات الصلة في القطاعين العام والخاص.

٤٧ - وأقر الاجتماع بالحاجة إلى نظام جمركي شامل للنقل العابر ونظام متكامل لتعقب البضائع يكون متاحا لكل المتعهدين. وأقر الاجتماع أيضا بأنه ينبغي للأونكتاد أن يتابع تأييده للمستعملين الحاليين للنظام الآلي للبيانات الجمركية ونظام المعلومات المستبقة عن البضائع، وأن يتابع التطوير ومواصلة التنفيذ، بما في ذلك التعزيز والدعم المستمر لكلا النظامين.

رابعاً - إجراءات فرادى البلدان والمنظمات الدولية والحكومية الدولية
لصالح البلدان النامية غير الساحلية

٤٨ - يرد أدناه^(٧) موجز للمعلومات المقدمة من عدة بلدان غير ساحلية نامية وبلدان مرور عابر نامية، ومن بلدان أخرى نامية ومتقدمة، وكذلك من منظمات دولية وحكومية دولية، بشأن الأنشطة المتصلة بتحسين أنظمة النقل العابر.

٤٩ - لقد وضعت البلدان النامية غير الساحلية الخطوط العامة لبرامجها القطرية من أجل مواصلة تنمية هياكلها الأساسية للنقل العابر، بما في ذلك إعادة تأهيل المرافق القائمة وصيانتها وتنمية الحلقات المفقودة في شبكات النقل العابر على الطرق؛ كما حددت الأطر القانونية والأنظمة الإدارية التي تحكم حركة البضاعة العابرة. وتم التأكيد عموماً على أن اتفاقات المرور العابر الثنائية ودون الإقليمية القائمة تحتاج إلى مراجعة وصقل كي تأخذ في الحسبان التطورات الأخيرة في نظام المرور العابر مثل توسيع المرافق القائمة وإقامة محطات داخلية للحاويات (موانئ جافة) واستخدام طرق جديدة للنقل العابر بالسكك الحديدية، والطرق البرية والمجاري المائية الداخلية. وفضلاً عن ذلك فقد أشير إلى الحاجة إلى مواصلة تعزيز آليات رصد وتنفيذ اتفاقات المرور العابر. وفي هذا الصدد تم التأكيد بصورة خاصة على أهمية فرض مراقبة أشد صرامة على أنظمة الحمولات المحورية وإجراءات الصيانة وكذلك زيادة تنسيق وتبسيط الإجراءات والمستندات الجمركية ورسوم استخدام الطرق على الصعيد دون الإقليمي. وتم التأكيد أيضاً على الحاجة إلى توسيع برامج التدريب الإقليمية والوطنية لإدارات ومتعهدي النقل العابر.

٥٠ - وقدمت بلدان المرور العابر النامية معلومات عن برامج التنمية قيد التنفيذ لتحسين مرافق المرور العابر التي تقدمها تسهيلاً لحركة البضاعة العابرة من، وإلى، الدول غير الساحلية المجاورة لها. وتتصل هذه المرافق على وجه الخصوص بتسهيلات الرسو في الموانئ، وتسهيلات المخازن، وخدمات المرور العابر على الطرق والسكك الحديدية، وتسهيل إجراءات وأنظمة التخليص الجمركي في الموانئ وعبر نقاط الحدود. وأشارت بعض البلدان أيضاً إلى المعاملة التفضيلية الممنوحة للبلدان غير الساحلية فيما يتعلق بالرسوم المفروضة على البضاعة العابرة وإلى الأفضليات التجارية الممنوحة لها. وأشير بشكل خاص إلى وجود اتفاقات وترتيبات ثنائية ودون إقليمية للمرور العابر بين بلدان المرور العابر والبلدان غير الساحلية المجاورة لها، وهي اتفاقات وترتيبات تشكل على وجه العموم الإطار القانوني الذي يتم فيه تحديد وتعيين طرائق تقديم معظم التسهيلات والخدمات المذكورة أعلاه. وعلى الرغم من وجود تفاوت في تنفيذ هذه الاتفاقات والترتيبات فإن التزام معظم بلدان المرور العابر عموماً بتحسين خدمات هذا المرور ليس موضع شك.

٥١ - والعديد من بلدان المرور العابر النامية قام بتحديد الخطوط العامة لتدابير أخرى اتخذت للمساعدة في تحسين كفاءة النقل العابر، بما في ذلك تحرير خدمات المرور العابر. وتعتمد بلدان كثيرة منها تشجيع المنافسة في قطاع النقل العابر، خصوصاً في القطاع الفرعي للنقل العابر البري، حيث يتزايد دور متعهدي القطاع الخاص. كذلك فإن تحويل خدمات السكك الحديدية والموانئ إلى مشاريع تجارية آخذة في الزيادة، كما أن المؤسسات المسؤولة تمنح استقلالاً ذاتياً تشغيلياً أكبر.

٥٢ - وقد تنوعت استجابات المنظمات الدولية. فاللجان الإقليمية والبنك الدولي لديها قيد التنفيذ مشاريع هامة موجهة تحديداً إلى تقديم المساعدة المالية والتقنية لتحسين الهياكل الأساسية للنقل العابر ونوعية خدمات المرور العابر. وعلى الرغم من أن البنك يقدم مثل هذه المساعدة عموماً في إطار مشاريع الهياكل الأساسية القطرية، فإنه أولي أيضاً في السنوات الأخيرة اهتماماً خاصاً لبعض البرامج الإقليمية، ولا سيما في البلدان الأفريقية الواقعة جنوب الصحراء الكبرى. وهذه البرامج تركز أيضاً على تحسين إطار سياسة النقل العابر الذي يشجع على تحرير خدمات المرور العابر بهدف تعزيز الكفاءة التشغيلية في قطاع النقل العابر. كذلك فإنه يجري دعم المبادرات الهادفة إلى تحسين الممارسات الإدارية وتدعيم النظم القانونية والضريبية للنقل العابر.

٥٣ - وتقوم اللجنة الاقتصادية لأفريقيا واللجنة الاقتصادية لآسيا والمحيط الهادئ بتنفيذ معظم مشاريع مساعداتهما في إطار برامج عقد النقل والمواصلات. غير أن القسم الرئيسي من الدعم المباشر الذي تقدمه اللجان يقتصر على برامج المساعدة التقنية التي يمولها إلى حد كبير برنامج الأمم المتحدة الإنمائي. وقد انصب تركيز هذه البرامج في آسيا في الآونة الأخيرة على مساعدة البلدان النامية غير الساحلية في آسيا الوسطى لتوسيع الطرق البرية والحديدية الحالية، بغية تعزيز التجارة دون الإقليمية وشبكات النقل العابر مع البلدان المجاورة التي فيها احتمالات للنقل العابر. كذلك فإن هذه المساعدة شملت مجالات أخرى تتصل بتسهيل المرور العابر عن طريق تحسين نظمه القانونية. والأونكتاد وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي يشاركان مشاركة تامة في تقديم المساعدة في هذا المجال.

٥٤ - وفي السنوات الأخيرة ركز أيضاً برنامج المساعدات التابع للجنة الاقتصادية لأفريقيا على رصد تنفيذ مشاريع العقد لتحسين الهياكل الأساسية المادية للنقل فضلاً عن تقديم المساعدة التقنية المباشرة في مجالات مثل تسهيل المرور العابر، وتقوية أطره القانونية، وتحسين نظم معلومات النقل العابر، وتحسين السلامة والأمن والملاحة في المجاري المائية الداخلية. وتنمية الترتيبات التعاونية في صناعة الشحن الجوي.

٥٥ - وقدمت منظمات دولية أخرى معلومات عن برامجها لمساعدة البلدان النامية غير الساحلية في مجالات اختصاص كل منها. وحددت منظمة الطيران المدني الدولي الخطوط الأساسية لأنشطتها لتحسين مرافق النقل الجوي في مختلف البلدان النامية غير الساحلية، بما في ذلك توسيع خدمات النقل الجوي في المناطق الريفية. وحددت منظمة الأغذية والزراعة الخطوط الأساسية لبرامج مساعداتها التقنية لدعم إنتاج الأغذية والأمن الغذائي، وإدارة موارد الغابات وقطاع مصائد الأسماك على المستوى القطري ودون الإقليمي معاً، وهي برامج مصممة لتعزيز قدرة البلدان النامية غير الساحلية على الإمداد. وشارك صندوق النقد الدولي بشكل مكثف في دعم عدة بلدان غير ساحلية بتقديم المساعدة التقنية ومرافق محسنة للتكيف الهيكلي، ومرافق للتمويل التعويضي والطارئ، والمساعدة في مجالات التدريب لمؤسساتها المالية.

٥٦ - واستجابات البلدان المتقدمة النمو تعكس المشاعر التي أعربت عنها مؤخراً عدة بلدان مانحة شاركت مشاركة نشطة في مختلف المحافل الدولية التي تعالج شؤون البلدان النامية غير الساحلية. فهناك التزام واضح بتعزيز البرامج المصممة لتحسين الهياكل الأساسية للنقل العابر وخدماته في معظم البلدان غير

الساحلية. ويجري تنفيذ كثير من هذه البرامج في إطار المؤسسات دون الإقليمية، مثل لجنة الجنوب الأفريقي للنقل والمواصلات، والاتحاد الاقتصادي لدول غربي أفريقيا، والاتحاد الجمركي والاقتصادي لأفريقيا الوسطى، وهيئة تنسيق النقل العابر في الممر الشمالي، والسوق المشتركة لبلدان المخروط الجنوبي، ومنظمة التعاون الاقتصادي في آسيا. وهذا النهج يشجع على التعاون الوثيق بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر المجاورة لها ويعزز التزام هاتين المجموعتين من البلدان بتقوية وتحسين تنفيذ اتفاقاتها دون الإقليمية للمرور العابر والترتيبات الأخرى المتصلة بالتجارة دون الإقليمية.

الحواشي

(١) TD/B/42 (1)/11-TD/B/LDC/AC.1/7

(٢) للإطلاع على تقرير اجتماع الخبراء الحكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية، انظر الوثيقة TD/B/44/7-TD/B/LDC/AC.1/11

(٣) TD/B/COM.3/EM.1/L.1

(٤) للإطلاع على مزيد من التفاصيل انظر التقارير التالية التي أعدها الخبراء الاستشاريون للأونكتاد في عام ١٩٩٧: "استعراض التقدم الذي أحرز مؤخرا في تطوير نظم النقل العابر في غرب أفريقيا واقتراحات للعمل المقبل"؛ و "استعراض عام للتطورات الأخيرة لمرافق النقل العابر وخدماته لصادرات رواندا و وارداتها"؛ و "استعراض التقدم في تطوير نظم المرور العابر في شرق أفريقيا واقتراحات للعمل المقبل"؛ و "استعراض التقدم في تطوير النقل العابر في الجنوب الأفريقي واقتراحات للعمل المقبل"؛ و "استعراض التقدم في تطوير نظم المرور العابر في نيبال وبوتان وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية واقتراحات للعمل المقبل"؛ و "استعراض التقدم في تطوير نظم المرور العابر في أمريكا اللاتينية واقتراحات للعمل المقبل" والتقارير متاحة في أمانة الأونكتاد.

(٥) التقرير المرحلي الذي أعدته أمانة الأونكتاد عن اتخاذ إجراءات محددة ذات صلة بالحاجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية والمشكلات التي تواجهها تلك البلدان (TD/B/42 (1)/14).

(٦) TD/B/42 (1)/11- TD/BDC/AC.1/7، المرفق الأول.

(٧) المعلومات المفصلة الواردة في الردود متاحة في أمانة الأونكتاد. والدراسات الإقليمية ودون الإقليمية التي أجراها الأونكتاد في البلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية، كجزء من الأعمال التحضيرية الموضوعية لاجتماع الخبراء الحكوميين الثالث، قدمت معلومات إضافية.

— — — — —