



الدورة الرابعة والخمسون
البند ٩٧ من جدول الأعمال
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، في قرارها ١٨٣/٥٢ المؤرخ ١٨ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٩، 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 الرابعة والخمسين.
- ٢ - وعملا بهذا الطلب، يتشرف الأمين العام بأن يحيل إلى الجمعية العامة رفق هذه الوثيقة التقرير المشار إليه آنفا.

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

تقرير مرحلي من إعداد أمانة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)

المحتويات

٣	٤-١	.....	أولا - مقدمة
			ثانيا - الاستنتاجات والتوصيات المتفق عليها في الاجتماع الرابع للخبراء الحكوميين الدوليين للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلى البلدان المانحة والمؤسسات المالية الإنمائية المعقود في المقر من ٢٤ إلى ٢٦ آب/أغسطس ١٩٩٩ ...
٤	٢٠-٥	.....	ألف - البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والسوق العالمية
٤	٧-٥	.....	باء - المشاكل المتصلة بالبنى التحتية المادية
٥	٨	.....	جيم - دور إزالة الحواجز غير المادية في خفض تكاليف المرور العابر
٦	١٠-٩	.....	دال - إجراءات المتابعة
٦	٢٠-١١	.....	ثالثا - أنشطة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية
٩	٣٩-٢١	.....	ألف - استعراض التقدم المحرز في تطوير نظم النقل العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية
٩	٢١	.....	باء - المساعدة في صياغة اتفاقات أو ترتيبات ثنائية أو إقليمية للنقل العابر أو التفاوض بشأنها
٩	٢٢	.....	جيم - تحديث وإصلاح الجمارك
١٠	٣٠-٢٣	.....	دال - نظام المعلومات المسبقة عن البضائع
١١	٣٥-٣١	.....	هاء - مشروع النقل المتعدد الوسائط والمرور العابر وتيسير التجارة في نيبال
١٣	٣٨-٣٦	.....	واو - نقل المواد الغذائية القابلة للتلف في أفريقيا الغربية والوسطى
١٣	٣٩	.....	رابعا - الإجراءات التي اتخذتها فرادى البلدان والمنظمات الدولية والمنظمات الحكومية الدولية نيابة عن البلدان النامية غير الساحلية
١٤	٤٩-٤٠	.....

أولا مقدمة

١ - طلبت الجمعية العامة، في الفقرة ١٥ من قرارها ١٨٣/٥٢ المؤرخ ١٨ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٧، 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 الرابعة والخمسين.

٢ - وفي الفقرة ٦ من القرار ذاته، أحاطت الجمعية العامة علما بالاستنتاجات والتوصيات المتفق عليها التي اعتمدت في الاجتماع الثالث للخبراء الحكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإئتمانية المعقود في نيويورك في الفترة من ١٨ إلى ٢٠ حزيران/يونيه ١٩٩٧^(١). وفي الفقرة ١١ من القرار، طلبت الجمعية العامة إلى الأمين العام أن يعقد في عام ١٩٩٩ اجتماعا آخر للخبراء الحكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والمؤسسات المالية والإئتمانية، بما في ذلك المنظمات واللجان الاقتصادية الإقليمية ودون الإقليمية ذات الصلة، لاستعراض التقدم المحرز في تطوير نظم المرور العابر، بما في ذلك الجوانب القطاعية وكذلك تكاليف النقل العابر، بغية استكشاف إمكانية وضع التدابير العملية اللازمة. وعقد الاجتماع الرابع تحت رعاية الأونكتاد في مقر الأمم المتحدة في الفترة من ٢٤ إلى ٢٦ آب/أغسطس ١٩٩٩. وترد استنتاجات وتوصيات الاجتماع في الفرع الثاني من هذا التقرير.

٣ - وفي الفقرة ١٣ من القرار ذاته، 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 المؤتمر، في جملة أمور، على أن يبقى قيد الاستعراض المستمر تطور مرافق البنية الأساسية للنقل العابر ومؤسساته وخدماته، ويرصد التدابير المتفق عليها، ويتعاون في جميع المبادرات ذات الصلة، بما فيها مبادرات القطاع الخاص والمنظمات غير الحكومية، ويعمل كمرکز تنسيق للقضايا الشاملة لعدة مناطق والتي تهم البلدان النامية غير الساحلية. وفي الفقرة ١٤ من القرار، دعت الجمعية العامة الأمين العام إلى أن يقوم بالتشاور مع الأمين العام لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، باتخاذ تدابير مناسبة، لتنفيذ الفعال للأنشطة المطلوبة في ذلك القرار. وترد الأنشطة التي اضطلع بها في الآونة الأخيرة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية لصالح البلدان النامية غير الساحلية، في هذا الصدد، في الفرع الثالث من هذا التقرير.

٤ - وفي الفقرة ٤ من القرار، طلبت الجمعية العامة إلى كل من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر المجاورة لها، أن تنفذ التدابير الرامية إلى زيادة تعزيز ترتيباتها التعاونية والتعاضدية، ودعت في الفقرة ١٠ البلدان المانحة والمؤسسات المالية المتعددة الأطراف إلى تقديم مساعدات مالية وتقنية مناسبة إلى تلك البلدان. وتبعا لذلك، طلب الأمين العام لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية إلى البلدان والمؤسسات المعنية تزويده بمعلومات عن الإجراءات التي اتخذتها في هذا الصدد. ويرد موجز لهذه المعلومات في الفرع الرابع من هذا التقرير.

ثانياً - الاستنتاجات والتوصيات المتفق عليها في الاجتماع الرابع للخبراء الحكوميين الدوليين للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية الإنمائية المعقود في المقر من ٢٤ إلى ٢٦ آب/أغسطس ١٩٩٩

ألف - البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والسوق العالمية

٥ - تعتمد توقعات التجارة والتنمية بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية، التي يعد أكثر من نصفها من أقل البلدان نمواً أيضاً، على جملة أمور منها الجهود المبذولة لتخفيض التكاليف المرتفعة حالياً للنقل العابر والعمل على توفير خدمات سريعة وموثوقة للأسواق العالمية. ورغم إحراز بعض التقدم في الماضي القريب بالنسبة لمعظم البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر المجاورة لها، فلا تزال هناك مشاكل مستمرة في نظم المرور العابر. ويعزى ارتفاع تكاليف النقل العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية لأسباب متنوعة تشمل ما يلي:

(أ) قصور البنى التحتية المادية و/أو سوء صيانتها؛

(ب) مجموعة كبيرة من العقبات غير المادية، مثل سوء استخدام الأصول، وضعف إدارة النقل وعدم كفاءتها، وثقل الإجراءات وتضاربها، وقدم النظم المالية والتنظيمية والمؤسسية، واختلال توازن التجارة، وعدم كفاية الأمن، التي كثيراً ما تكون مقترنة برسوم باهظة يتحملها المستعمل؛

(ج) الصعوبات والقيود التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في تطوير وصيانة البنى التحتية المادية للنقل وفي تحسين الحواجز غير المادية، الأمر الذي يتطلب معدلات كبيرة جداً من الاستثمارات كثيراً ما تتجاوز حدود قدراتها المالية.

٦ - ومعظم بلدان المرور العابر هي نفسها إما من البلدان النامية أو حتى من أقل البلدان نمواً التي تواجه مشاكل اقتصادية خطيرة تشمل الافتقار إلى الهياكل الأساسية الملائمة. والعوامل المذكورة أعلاه من شأنها أن تبطل مفعول المكاسب المحتملة من إمكانية الوصول إلى الأسواق بحرية أو تحد منها، وأن تعرقل اشتراك البلدان النامية غير الساحلية اشتراكاً فعالاً في التجارة الدولية.

٧ - ومع ذلك، لما كانت التجارة والاستثمار والتدفقات المالية مستمرة في التوسع بشكل ملحوظ على الصعيد العالمي، أصبحت الحاجة أكثر وضوحاً لإقامة نظم للنقل والاتصالات الوطنية والدولية تتسم بالتكامل، والمرونة، والسرعة، والفاعلية من حيث التكلفة، والسلامة البيئية. وفي بعض الحالات، يمكن الاستفادة من تقديم خدمات أفضل من حيث السرعة والموثوقية والمرونة لزيادة حصة الأسواق من عمليات النقل الناجحة أو تبرير الزيادة في الأسعار، وبالتالي توليد عائد إضافي، وفي الوقت نفسه تخفيض التكلفة الحقيقية لخدمات النقل المقدمة للجمهور. وفي حالات أخرى يمكن أن يؤدي تحرير سوق خدمات النقل إلى تحسين خدمات النقل المتنوعة وزيادة جودتها، وفي الوقت نفسه إلى تخفيض نفقات الشحن الفعلية وبالتالي تخفيض التكلفة الحقيقية التي يتحملها الجمهور تخفيضاً كبيراً. وفي الوقت ذاته، يعد الدور الذي تقوم به الدولة في كثير من المناطق ذا أهمية حاسمة في تطوير وصيانة الهيكل الأساسي للنقل. وتتأثر تكاليف النقل العابر البري بمجموعة من العوامل تشمل التضاريس والمناخ وغيرها وتختلف حسب المنطقة/ المنطقة الفرعية. ويتعين أن يستند أي مجهود يبذل لمعالجة مستوى

وهيكل تلك التكاليف إلى دراسات وتحليلات خاصة بكل منطقة فرعية تتسم بمزيد من التفصيل، ويتعين على بلدان المرور العابر النامية والبلدان النامية غير الساحلية المعنية أن تضع، من خلال مشاورات تجريها فيما بينها، ترتيبات لنظم تسليم تنافسية.

باء - المشاكل المتصلة بالبنى التحتية المادية

٨- تقتضي حركة البضائع العابرة في البلدان النامية غير الساحلية وجود بنى تحتية مناسبة للنقل في أقاليمها وكذلك في أقاليم بلدان المرور العابر المجاورة لها. وكثيرا ما تتضاعف الصعوبات التي تعترض إقامة و/أو صيانة خدمات فعالة للنقل في هذه البلدان بسبب القيود الطبوغرافية والمناخية، وكثيرا ما تتفاقم أيضا هذه الصعوبات بسبب انخفاض أحجام الحمولة بالنسبة للاستثمار، الأمر الذي ينطوي بدهاءة على انخفاض في العائد. ويمثل ذلك حجة قوية للقيام باستثمارات رأسمالية عامة في هذه البلدان بدعم من المجتمع الدولي. ويشجّع هذا الأخير على النظر في تقديم المساعدة للجهود المبذولة على الصعيد الوطني في مجالات النقل العابر التالية التي كثيرا ما تكون ذات أهمية حاسمة:

- (أ) إصلاح مرافق الموانئ وتوفير اعتمادات لإقامة مرافق جديدة للموانئ؛
- (ب) رفع مستوى مرافق المناولة والمطارات القائمة؛
- (ج) إصلاح الطرق والجسور ورفع مستواها؛
- (د) إصلاح الهياكل الأساسية للسكك الحديدية ورفع مستواها؛
- (هـ) استكمال الوصلات الناقصة في شبكات السكك الحديدية في البلدان المعنية؛
- (و) تحسين القدرة على إدارة هذه المرافق والخدمات بكفاءة وفعالية، بما في ذلك إقامة نظم للمعلومات الخاصة بالنقل وتعزيزها.

جيم - دور إزالة الحواجز غير المادية في خفض تكاليف المرور العابر

٩- تقوم مواءمة إجراءات المرور العابر ومستنداته وتبسيطها وتوحيدها بدور حاسم في تحسين نظم المرور العابر. وقد تمكنت البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية التي أدخلت في هذا الشأن تعديلات كبيرة على ممارساتها التجارية وممارساتها المتعلقة بإدارة النقل من تحقيق انخفاض له دلالاته في تكاليفها الإجمالية في مجال النقل. وينبغي البناء على هذا الإنجاز عن طريق تيسير حصول البلدان الفقيرة على الإمكانيات الجديدة للتنمية الاقتصادية التي أتاحتها ذلك الإنجاز. وقد أدى ما نجم عن هذا من زيادة في الفعالية إلى تشجيع تلك البلدان على المضي قدما في وضع برامج إصلاح أكثر طموحا مثل:

- (أ) مواصلة تبسيط ومواءمة وتوحيد إجراءات النقل ومستنداته، بما في ذلك تحسين النظم الجمركية للمرور العابر؛
- (ب) تشغيل نقاط الحدود بكفاءة، بما في ذلك إقامة نقاط حدود بها "محطة واحدة" مشتركة للتفتيش؛
- (ج) تعزيز وتوسيع نطاق نظم المعلومات الخاصة بالجمارك والنقل.

١٠- ويمكن أن يصبح تنفيذ برامج تيسير المرور العابر تلك أكثر فعالية عن طريق ما يلي:

(أ) إجراء إصلاحات في مجال السياسة العامة حيثما يقتضي الأمر؛

(ب) وضع تشريعات لترجمتها إلى لوائح محددة؛

(ج) إجراء إصلاحات مؤسسية؛

(د) تعبئة الموارد المالية والبشرية لدعم تنفيذها؛ و

(هـ) إبداء استعداد لتنفيذ التغيير وإدارته على أساس متواصل والالتزام بذلك.

دال - إجراءات المتابعة

١١- على الرغم من تشجيع البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية نفسها على اتخاذ الخطوات اللازمة لتنفيذ برامج مثل تلك الواردة في الفقرة ٩ أعلاه، فإن الدعوة موجهة إلى المجتمع المانح الدولي، بما في ذلك المؤسسات المالية والإمائية، للنظر في إيلاء أولوية عالية للبرامج التي تعالج تلك القيود وتقديم مزيد من الدعم المالي والتقني لها.

١٢- وبغية تحقيق تنسيق أفضل فيما يتعلق بقضايا النقل العابر، يطلب الاجتماع من البلدان التي تقع على حدود كل طريق مرور عابر أن تنظر في عقد اتفاقات حكومية دولية ثنائية أو دون إقليمية متعلقة بشتى جوانب النقل العابر. وينبغي زيادة تشجيع البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية على الانضمام على الصعيد العالمي إلى الاتفاقيات الدولية المتصلة بالتجارة العابرة. وينبغي أن تستخدم المنتديات الإقليمية والاتفاقيات الحكومية الدولية من أجل تيسير وتعزيز ترتيبات النقل العابر لسلع البلدان النامية غير الساحلية.

١٣- وينبغي للسلطات في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية أن تقوم، بالتشاور مع بعضها البعض، بتحديد واتخاذ التدابير اللازمة لخفض تكاليف المرور العابر، ويمكنها، في هذا الصدد، أن تلتزم المساعدة من المجتمع الدولي ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية من أجل الاضطلاع بدراسات جدوى وتحليلات للأحوال الخاصة السائدة في أطر إقليمية/دون إقليمية، إذا ومتى طلبت ذلك الدول المعنية. ويمكن لهذه الدراسات أن تشمل، على سبيل المثال، تحليلات لما يلي:

(أ) الاختناقات التي يتعين التغلب عليها في ممرات عبور بعينها والاستثمارات والتغييرات المؤسسية والتنظيمية الخاصة اللازمة لتحقيق ذلك؛

(ب) حيثما أمكن، التغييرات التي أدخلت على تكاليف النقل العابر وحالات التأخير التي وقعت في الماضي القريب وتلك التي يتوقع حدوثها في السنوات القليلة القادمة؛

(ج) حيثما أمكن، التكاليف الحالية ومدد التأخير، في ممرات رئيسية معينة يمكن مقارنتها بمعايير قياسية لأفضل الممارسات المتبعة على طرق ذات بعد وتضاريس مشابهة لبعد وتضاريس بلدان أخرى نامية ومتقدمة.

١٤- إن التعاون الاقتصادي الثنائي ودون الإقليمي والإقليمي قد وفر إطاراً فعالاً لتحسين نظم النقل العابر. وقد قامت أمانات المنظمات الإقليمية وإدارات ممرات النقل العابر، حيثما اقتضى الأمر، بدور هام في رصد ومساعدة دولها الأعضاء فيما يتعلق بتنفيذ التدابير والإجراءات المتفق عليها في ميدان السياسة العامة. وتوجه الدعوة إلى الدوائر المانحة الدولية من أجل تعزيز قدرات هذه الأمانات وترتيبات التعاون الإقليمي الأخرى عن طريق زيادة الدعم المالي والتقني.

١٥- وقد أسهم هذا الاجتماع إسهاماً حاسماً في إجراء تحليل متعمق لقضايا النقل العابر من المنظور الوطني والإقليمي، وفي تبادل الدروس بشأن أفضل الممارسات المتبعة، وذلك بجمعه خبراء من بلدان نامية غير ساحلية وبلدان مرور عابر نامية من مختلف المناطق والمناطق الفرعية، وكذلك بجمعه ممثلين من بلدان مرور عابر وأطراف مانحة. كما أنه أكد الحاجة إلى اتخاذ إجراءات ملموسة من قبل جميع البلدان المعنية وإلى تقديم دعم أكبر من جانب الجهات المانحة. ويوصي الاجتماع بأن تنظر الجمعية العامة في دورتها الرابعة والخمسين في أن يعقد في عام ٢٠٠١ الاجتماع الخامس للخبراء الحكوميين للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإئتمانية. وفي هذا السياق، قدمت أثناء الاجتماع مقترحات لعقد اجتماع وزاري بشأن قضايا النقل العابر بغية إعطاء التأكيد بشكل مناسب على مشاكل البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وينبغي النظر في هذه المقترحات في الاجتماع القادم للخبراء الحكوميين في عام ٢٠٠١. كما أشير إلى ضرورة القيام بالأعمال التحضيرية المناسبة، التي تشمل إجراء مشاورات مع البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، ويتعين تحقيق نتائج مفيدة إذا أُريد لهذا الاجتماع أن يُعقد.

١٦- وينبغي للأونكتاد أن يسهل تنفيذ التوصيات الواردة أعلاه والإطار العالمي للتعاون في ميدان النقل العابر بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والدوائر المانحة (انظر الوثيقة TD/B/LDC/AC.1/7 (1)/11-TD/B/42، المرفق الأول). وينبغي أن تؤخذ في الاعتبار على نحو وافٍ، في الأعمال التحضيرية للدورة العاشرة للأونكتاد (الأونكتاد العاشر) ومؤتمر الأمم المتحدة الثالث المعني بأقل البلدان نمواً، والحدث الحكومي الدولي الرفيع المستوى المعني بالتمويل لأغراض التنمية وغيرها من الاجتماعات والمؤتمرات الحكومية الدولية ذات الصلة، شواغل البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.

١٧- وينبغي لبرامج التعاون التقني للأونكتاد، بما فيها النظام الآلي لإدخال البيانات الجمركية ومراقبتها وإدارتها (اسيكودا) ونظام المعلومات المسبقة عن البضائع (آسيس) ونقاط التجارة التي قدمت إسهامات ذات أهمية لتحسين النقل العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر المجاورة، أن تواصل إيلاء الأولوية الواجبة لهذه المجموعة من البلدان، وخاصة للمناطق التي لم تستفد بعد من هذه البرامج. وينبغي أيضاً للأونكتاد أن يضطلع بدراسات عن حالات إفرادية جديدة محددة، بناء على طلب الدول المعنية، بشأن القضايا المتصلة بتنظيم النقل في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وأن يقدم تقريراً في هذا الصدد إلى الاجتماع القادم. وينبغي أيضاً في هذا السياق معالجة القضايا المتصلة بالنقل الجوي، بما في ذلك ممرات النقل الجوي والحواجر المادية.

١٨- ووفقاً للفقرة ١٤ من قرار الجمعية العامة ١٨٣/٥٢ المؤرخ ١٨ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٧، والفقرة ٣ من قرار الجمعية العامة ١٧١/٥٣ المؤرخ ١٥ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٨، دعا الاجتماع الأمين العام للأمم المتحدة إلى أن يقوم بالتشاور مع الأمين العام للأونكتاد، بتزويد مكتب المنسق الخاص التابع للأونكتاد والمعني بأقل البلدان نمواً والبلدان النامية

غير الساحلية والبلدان الجزرية النامية بما يكفي من الموارد لتمكين المكتب أن ينفذ ولايته المتمثلة في مواصلة تقديم الدعم للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية تنفيذاً فعالاً.

١٩- ووفقاً للفقرة ١٠ من قرار الجمعية العامة ١٨٣/٥٢ والفقرة ٤ من قرارها ١٧١/٥٣، تدعى الدوائر المانحة إلى أن تقوم، بالاشتراك مع البلدان المعنية، بتقديم مساعدات مالية وتقنية مناسبة إلى البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في شكل منح وقروض تساهلية لبناء وصيانة وتحسين مرافقها المخصصة للنقل والتخزين وغيرها من المرافق ذات الصلة بالمرور العابر، بما في ذلك إنشاء طرق بديلة وتحسين الاتصالات، وتعزيز المشاريع والبرامج دون الإقليمية والإقليمية والأقليمية.

٢٠- ولاحظ الاجتماع مع التقدير العميق المساهمة المالية السخية التي قدمتها حكومة اليابان من أجل تنظيم الاجتماع الحالي. وقد مكّن ذلك من اشتراك خبراء وطنيين من البلدان النامية غير الساحلية واختصاصيين، الأمر الذي أسهم إلى حد كبير في جودة المداولات التي أجراها الاجتماع ونتائجه.

ثالثاً - أنشطة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

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

٢١- من أجل تيسير استعراض التقدم المحرز في تطوير نظم المرور العابر في اجتماع الخبراء الحكوميين المشار إليه أعلاه، أجرى الأونكتاد دراسات تحليلية إقليمية ودون إقليمية شاملة لإبراز التطورات الأخيرة في قطاع النقل العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، وقدم توصيات بشأن الإجراءات الواجب اتخاذها في المستقبل^(٢). ووصفت هذه الدراسات البرامج التي تم تنفيذها لتحسين نظم النقل العابر وركزت بوجه خاص على أثر إجراءات ومستندات المرور العابر على تكاليف النقل. كما ألفت الضوء على المبادرات الجديدة لسياسات النقل العابر التي اتخذتها فرادى البلدان. وأتاحت هذه الدراسات، إلى جانب المساهمة التي قدمتها اللجان الاقتصادية الإقليمية، الأساس لمذكرة المسائل التي أعدت للاجتماع (TD/B/LDC/AC.1/13).

باء- المساعدة في صياغة اتفاقات أو ترتيبات ثنائية أو إقليمية للنقل العابر أو التفاوض بشأنها

٢٢- استجابت أمانة الأونكتاد، في سياق تحسين الإطار القانوني لنظم المرور العابر، لطلبات الدول الأعضاء للحصول على المساعدة في صياغة اتفاقات أو ترتيبات ثنائية أو إقليمية للنقل العابر أو التفاوض بشأنها. وتفاوضت الدول الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي على مشروع اتفاق إطاري للنقل العابر أعد لآسيا الوسطى ووقعت عليه في ألماتي، في ٩ أيار/مايو ١٩٩٨. وعملاً كذلك بمذكرة تفاهم أولانباتار التي اعتمدها الاجتماع الاستشاري دون الإقليمي للبلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر في شمال شرق آسيا في ٢٢ أيار/مايو ١٩٩٧، قدمت أمانة الأونكتاد مشروع اتفاق إطاري لحركة المرور العابر لتنظر فيه حكومات الاتحاد الروسي والصين ومنغوليا.

جيم- تحديث وإصلاح الجمارك

٢٣- تسهم الإجراءات الجمركية الفعالة إسهاما كبيرا في الاسراع بتجهيز وتخليص البضائع التي تمر مرورا عابرا. وكثيرة هي الفوائد التي يمكن توقعها عندما تستخدم البلدان المتجاورة نفس النظم الجمركية أو نظما جمركية متوافقة، مما ييسر تبادل المعلومات ويقلل أيضاً فترات التأخير.

٢٤- وفي عام ١٩٩٧، شارك ١٢٦ خبيراً من ٧٦ بلداً، وهيئتان تابعتان للأمم المتحدة، وسبع منظمات حكومية دولية، وسبع منظمات غير حكومية، في اجتماع عقد بشأن استخدام تكنولوجيات المعلومات لزيادة فعالية ترتيبات المرور العابر. وبهذه المناسبة، اتفق الخبراء على أنه ينبغي للأونكتاد أن يقوم باستحداث وحدة للمرور العابر في إطار نظامه الآلي لإدخال البيانات الجمركية ومراقبتها وإدارتها (أسيكودا) تغطي جميع وظائف المراقبة الجمركية للبضائع التي تمر مرورا عابرا من بداية عملية المرور العابر إلى نهايتها، بما في ذلك الإفراج عن الضمانات عندما يكون ذلك مناسباً. وهذا من شأنه أن يفضي إلى وضع نظام شامل لإدارة المعلومات لتيسير حركة المرور المشروعة على الطرق وخفض فترات الانتظار واستهداف عمليات الاحتيال.

٢٥- وفي هذا الإطار، قام الأونكتاد باستحداث وحدة للإدارة الجمركية للمرور العابر عُرفت باسم "وحدة المرور العابر" "MDTRS"، تم إدراجها في النشرة الجديدة للنظام الآلي لإدخال البيانات الجمركية ومراقبتها وإدارتها أسيكودا ++ ووزعت على جميع البلدان المستخدمة لنظام أسيكودا ++ منذ منتصف عام ١٩٩٩.

٢٦- ويشمل برنامج الحاسوب الخاص بأسيكودا ++ العناصر التالية:

(أ) قاعدة بيانات لمناولة الحجم الكبير من بيانات المعاملات التي تولدها عمليات المرور العابر ولتأمين كمال المعلومات؛

(ب) شبكة اتصالات سلكية ولاسلكية لنقل هذه البيانات إلى الأماكن التي تحتاج إليها، ولضمان توافر المعلومات؛

(ج) وحدة انتقائية لتحليل المخاطر واستهداف الصفقات المشبوهة لتأمين صحة المعلومات ودقتها.

٢٧- ويعالج نظام رصد المرور العابر هذا إجراءات دفتر النقل الدولي على الطرق الذي يستخدمه أكثر من ٤٠ بلداً في أوروبا وآسيا، ومستندات المرور العابر "ع" القائمة على المستند الإداري الواحد (م إ و ع SAD & T1). وتستخدم المستندات الأخيرة على نطاق واسع في أوروبا داخل وخارج اتفاق المرور العابر المشترك. وثمة أنواع أخرى من مستندات المرور العابر متاحة أيضاً، مثل مستندات التخليص السابقة للوصول (إجراء التعيين الأول) ومستندات تصريف الصادرات.

٢٨- وتعمل أمانة الأونكتاد أيضاً بصورة وثيقة مع الاتحاد الدولي للنقل على الطرق لتصميم وظيفة إدارة دفتر النقل الدولي على الطرق وإدراج "النقل الدولي الآمن على الطرق" للاتحاد الدولي للنقل على الطرق في النظام الآلي لإدخال البيانات الجمركية ومراقبتها وإدارتها. وتم تنسيق التحليل الوظيفي بين المنظمين بالامتثال الكامل لاتفاقية الجمارك المعنية بالنقل الدولي للسلع التي أعدت في إطار دفتر النقل الدولي على الطرق والمؤرخة ٤ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٧٥^(٣).

٢٩- وتمثل الوحدة القائمة الخطوة الأولى نحو إقامة نظام شامل يمدد فائدة النظام وغطائه الجغرافي إلى مناطق وبلدان أخرى.

٣٠- ومشاريع النظام الآلي للبيانات الجمركية هي حالياً قيد التنفيذ أو اكتملت في أكثر من ٧٠ بلداً في العالم، منها ١٤ بلداً غير ساحلي و١٥ بلداً من بلدان المرور العابر. وتم تمويل تطوير النظام الآلي لتجهيز البيانات الجمركية واسترجاعها من التبرعات التي قدمتها حكومات أسبانيا، وألمانيا، وإيطاليا، والدانمرك، والسويد، وسويسرا، وفرنسا، والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية، والنرويج، والولايات المتحدة الأمريكية واليابان، فضلاً عن برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، والاتحاد الأوروبي، والبنك الدولي، ومصرف التنمية الكاريبي ومصرف التنمية للبلدان الأمريكية.

دال- نظام المعلومات المسبقة عن البضائع

٣١- إن نظام المعلومات المسبقة عن البضائع نظام معلومات عن السوقيات هدفه تحسين كفاءة النقل بتعقب مسار المعدات على جميع وسائل النقل (السكك الحديدية، الطرق، البحيرة/النهر) وفي نقاط الوصل (الموانئ ومستودعات التخليص الداخلية) وتوفير المعلومات التي تسبق وصول البضائع. ويزود نظام المعلومات المسبقة عن البضائع متعهدي ومساعد النقل من القطاعين العام والخاص على السواء ببيانات موثوق بها وآنية عن عمليات النقل، مثل أماكن وجود البضائع ومعدات النقل، ويحسن من ثم الإدارة اليومية واتخاذ القرارات. ويقدم أيضاً مؤشرات منتظمة عن الأداء تسمح للإدارة بمعالجة أوجه القصور والاستفادة بالكامل من الهياكل الأساسية القائمة وطاقة المعدات.

٣٢- ويستطيع نظام المعلومات المسبقة عن البضائع أن يقدم بعد تركيبه على المستويين الوطني ودون الإقليمي بيانات لتخطيط الاقتصاد الكلي لدعم الأنماط المثلى لتوزيع وسائل النقل. ويمكن أن يلعب دوراً مهماً في تنمية العلاقات التجارية وتعزيز التكامل دون الإقليمي، لأنه يسمح لمتعهدي النقل بنقل المعلومات الرئيسية التي يحتاجون إليها لتحسين كفاءتهم، من خلال الوسائل ونقاط الوصل وعبر الحدود، مما يخفف تكاليف ووقت النقل على امتداد ممرات النقل.

٣٣- وخلال العامين الماضيين، تم تركيب نظام المعلومات المسبقة عن البضائع إما جزئياً أو كلياً في عدد من البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر، على النحو التالي:

(أ) وحدة تعقب المعلومات الخاصة بالموانئ: يجري تركيب وحدة لجمع المعلومات المتعلقة بالبضائع عند وصولها إلى الميناء ووحدة لجمع المعلومات المتعلقة بالبضائع عند خروجها من الميناء في موانئ تيمبا (غانا)، ومومبسا (كينيا) ودار السلام (جمهورية تنزانيا المتحدة)؛

(ب) وحدة تعقب المعلومات الخاصة بالسكك الحديدية: بناء على طلب المستخدمين، بذل جهد أكبر بكثير وخصصت موارد أكبر بكثير لاستحداث وتنفيذ وحدة نظام المعلومات المسبقة عن البضائع والخاصة بالسكك الحديدية. ونتيجة لهذا النهج، يجري تعقب البضائع وكذلك قطارات وعربات السكك الحديدية على شبكات السكك الحديدية في أوغندا، وبنغلاديش، وبوركينا فاسو، وجمهورية تنزانيا المتحدة، وجمهورية الكونغو الديمقراطية، والسنغال، والسودان، وزامبيا، وغانا، والكاميرون، وكوت ديفوار، وكينيا ومالي. أما على شبكات السكك الحديدية في غانا فيتم تعقب قطارات وعربات السكك الحديدية فقط في الوقت الحاضر.

٣٤- وتم تأكيد الفوائد التالية التي عادت على السكك الحديدية التي تستخدم الآن وحدة نظام المعلومات المسبقة عن البضائع لتعقب المعلومات الخاصة بالسكك الحديدية، وذلك بشكل مستقل ومن جانب المستخدمين أنفسهم على السواء:

(أ) 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 التي هي في الورش؛

(ب) يمكن الآن وضع تقارير أسبوعية/شهرية بسهولة للمدراء على مختلف المستويات داخل أجهزة إدارة السكك الحديدية. وتشمل التقارير معلومات مثل بيانات التحميل الأسبوعية، وأداء الزبون/السلعة، ومتوسط الوقود الصادر للقطار/الكيلومتر، ووقت عبور القطار؛

(ج) طرأ تحسن كبير على المعلومات المتاحة للزبائن. ففي الماضي، كانت عملية تزويد الزبون بمعلومات عن مكان وجود عربة تستغرق ٤ - ٥ أيام، أما الآن فيمكن توفير هذه المعلومات فوراً؛

(د) سجلت نتائج إيجابية ملموسة في وقت إعداد العربات، وتوافر العربات ومتوسط وقت الإصلاح، ورسوم استئجار العربات، إلخ؛

(هـ) في الحالات التي توجد فيها وصلات بين الشبكات، تم إدماج عمليات الإدارة التنفيذية للسكك الحديدية في بلدان المرور العابر والبلدان غير الساحلية في نفس النظام، مما ييسر دوران حركة المرور العابر.

٣٥- وتم تمويل نظام المعلومات المسبقة عن البضائع إلى حد كبير من اللجنة الأوروبية. غير أن التمويل أُتيح أيضاً في الماضي من برنامج الأمم المتحدة الإنمائي والبنك الدولي ومن المؤسساتين الإنمائيين الألمانية والفرنسية.

هـ- مشروع النقل المتعدد الوسائط والمرور العابر وتيسير التجارة في نيبال

٣٦- في آذار/مارس ١٩٩٨، وقع الأونكتاد وحكومة نيبال على اتفاق يغطي مشروعاً للمساعدة التقنية التي يقدمها الأونكتاد بهدف إلى تعزيز قطاع التجارة والنقل في نيبال. بمعالجة أوجه القصور في نظام النقل والتجارة في نيبال. وفي هذا الاتفاق، طُلب من الأونكتاد أن يقوم، في غضون ثلاث سنوات، بتنفيذ مكونات المشروع لبناء المؤسسة، ألا وهي:

(أ) المساعدة التقنية/التدريب فيما يتعلق بتيسير التجارة؛

(ب) تركيب النظام الآلي للبيانات الجمركية؛

(ج) تركيب نظام المعلومات المسبقة عن البضائع.

٣٧- وتشكل المساعدة التقنية التي يقدمها الأونكتاد، والتي تقدر كلفتها بنحو ٣ ملايين دولار من دولارات الولايات المتحدة الأمريكية، جزءاً من مشروع كبير لتطوير الهياكل الأساسية (تقدر كلفته بمبلغ ٢٨,٥ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة الأمريكية) يموله البنك الدولي. وتاريخ الإكمال المقدر للمشروع هو نهاية عام ٢٠٠١.

٣٨- وتشمل المساعدة التقنية التي يقدمها الأونكتاد في ميدان تيسير التجارة في نيبال لتقديم المساعدة إلى صناعة الشحن في البلد، وتحديث قوانين النقل، واستيفاء أحكام التأمين للنقل من الباب إلى الباب، فضلا عن تنسيق الإجراءات وخفض وتبسيط مستندات التجارة والنقل. وقد بدأ تطبيق النظام الآلي للبيانات الجمركية في مراكز الدخول الجمركي الرئيسية في البلد في عام ١٩٩٦ وسيكتمل في عام ٢٠٠٠ عند بدء تشغيل مستودع التخليص الداخلي الجديد في بيرغونج. وبموازاة هذا العمل، سيتم تعقب الحاويات بين كلكتا والمحطات الحدودية الثلاث بتطبيق نسخة خاصة من نظام المعلومات المسبقة عن البضائع تأخذ في الاعتبار واقع أن جزءا كبيرا من النقل البري سيظل يتم على الطرق.

واو- نقل المواد الغذائية القابلة للتلف في أفريقيا الغربية والوسطى

٣٩- في عام ١٩٩٨، وقع الأونكتاد على مذكرة تفاهم لتقديم المساعدة التقنية في مجالي السوقيات والتدريب مع لجنة الاتصال لترويج الفواكه الاستوائية والخضر الاستوائية والخضر المنتجة في غير مواسمها والمصدرة من دول أفريقيا والكاربي والمحيط الهادئ. وفي إطار هذه المذكرة، شارك الأونكتاد في تنظيم وتنفيذ حلقتي عمل (في كوتونو، في تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٨، وفي واغادوغو، في آذار/مارس ١٩٩٩). وعينت حلقتا التدارس هاتان احتياجات التدريب وقدمتا توصيات لإدارة الشحن البحري والجوي للمنتجات الطازجة التي تصدر من أفريقيا الغربية والوسطى، بما في ذلك من بور كينا فاصو ومالي، وهما بلدان غير ساحليين.

رابعا - الإجراءات التي اتخذتها فرادى البلدان والمنظمات الدولية والمنظمات الحكومية الدولية نيابة عن البلدان النامية غير الساحلية

٤٠- إن المعلومات التي قدمتها البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وبلدان أخرى والمنظمات الدولية بشأن الأنشطة ذات الصلة بتحسين نظم النقل العابر موجزة في الوثيقة TD/B/LDC/AC.1/14. وأتيح المزيد من المعلومات المتعلقة بالإجراءات التي اتخذتها فرادى البلدان والمنظمات الحكومية الدولية في البيانات التي أُلقيت أثناء انعقاد اجتماع الخبراء الحكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية ومن المؤسسات المالية والإنمائية.

٤١- وأشارت المعلومات الواردة إلى البرامج القطرية التي هي قيد التنفيذ أو المخطط تنفيذها والتي تستهدف تحسين نظم شبكات المرور العابر. ومع أن درجة أكبر من التفاصيل كانت ستسمح باستخلاص استنتاجات أساسية أكثر، فإن المعلومات الواردة تعطي صورة وافية بشكل معقول عن التطورات والعقبات والسياسات والأنشطة الرئيسية في مجال نظم النقل العابر على المستويات الوطنية ودون الإقليمية والدولية.

٤٢- وتؤكد المعلومات الواردة الأهمية الخاصة لتنمية خدمات السكك الحديدية والطرق من أجل تشغيل نظم النقل العابر على نحو أفضل. ولايزال تطوير الهياكل الأساسية المادية يشكل شاغلا رئيسيا لمعظم البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية التي واصلت القيام باستثمارات كبيرة في هذا المجال، رهنا بتوافر الموارد المالية. وكانت المصادر الرئيسية لهذه الاستثمارات التي تمت في شكل معونة قدمت على سبيل الهبة أو في شكل قروض ميسرة الشروط هي شركاؤها في التنمية، مع احتلال مصارف التنمية الإقليمية، والبنك الدولي، والاتحاد الأوروبي، واليابان، مكانا بارزا بينهم. وأحرز تقدم لتحسين الجوانب القطاعية للنقل العابر، وبخاصة لتنمية الموانئ البحرية والداخلية وتدابير السلامة الجوية. وبُذلت الجهود

أيضا على المستويين الوطني ودون الإقليمي للتوصل إلى توافق أوسع في الآراء بشأن جوانب مختلفة لتجارة المرور العابر وزيادة فهمها، وذلك بعقد مجموعة كبيرة من حلقات العمل للمسؤولين الحكوميين ودوائر الأعمال على حد سواء قامت بتنظيمها المنظمات الدولية أساسا.

٤٣- ومع أن أعضاء منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي قد قدموا قدرا من الموارد لتطوير نظم النقل العابر، فإن مساعدتهم المالية واستثماراتهم الأجنبية في قطاع النقل كانت غير كافية نظراً لأن الهياكل الأساسية المادية متخلفة نسبياً في معظم البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر المجاورة لها. ففي المتوسط، لم تخصص سوى نسبة ٩ في المائة من إجمالي المساعدة الإنمائية الرسمية المقدمة من أعضاء منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي في عام ١٩٩٧ لقطاع النقل والمواصلات في البلدان النامية غير الساحلية، وإن تفاوتت الاعتمادات تفاوتاً كبيراً من بلد إلى بلد.

٤٤- وفي الآونة الأخيرة، اعتمدت قلة من البلدان سياسات وتدابير لتشجيع مشاركة القطاع الخاص في عمليات النقل العابر وتحرير خدمات النقل. ومن المتوقع أن تحسّن هذه التدابير السلامة التجارية لقطاع النقل العابر ونوعية الخدمات وأن تسفر عن خفض الكلفة على الزبون.

٤٥- ويلعب تنسيق وتبسيط وتوحيد إجراءات ومستندات المرور العابر دوراً رئيسياً في تحسين نظم المرور العابر. فالبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية التي أدخلت تعديلات كبيرة على ممارساتها الإدارية للتجارة والنقل في هذا الصدد قد تمكنت من تحقيق تخفيضات كبيرة في تكاليفها الشاملة في مجال النقل.

٤٦- وتيسر الاتفاقات والترتيبات الثنائية والإقليمية حركة المرور العابر إلى حد كبير لكونها ترسي المبادئ والطرائق التي تحكم تطوير الهياكل الأساسية للمرور العابر، والإدارة اليومية والصيانة، وإجراءات المرور العابر. ومنذ عام ١٩٩٧، تم التوقيع على عدد من الاتفاقات الثنائية المهمة في ميدان النقل العابر. ومن شأن تنفيذ هذه الاتفاقات بفعالية أن يقلل إلى حد أكبر فترات التأخير في حركة المرور العابر الناتجة عن الحواجز المادية وغير المادية. وبالإضافة إلى ذلك، كانت الاتفاقات الإقليمية للنقل العابر في إطار التكامل الإقليمي أداة رئيسية لتعزيز الترتيبات التعاونية. على أن تنفيذ هذه الاتفاقات والترتيبات لا يزال ضعيفاً في كثير من الحالات بسبب قلة آليات الرصد والإنفاذ الفعالة أو بسبب الافتقار إلى الإرادة السياسية من جانب الأطراف الموقعة.

٤٧- وتوجد على المستوى المتعدد الأطراف مجموعة كبيرة من الاتفاقيات ذات الصلة بحركة المرور العابر تحدد مبادئ تعزيز كفاءة وموثوقية نظم النقل العابر. وكان انضمام البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية إلى هذه الاتفاقيات بطيئاً حتى الآن، رغم ما بذلته اللجان الاقتصادية الإقليمية، مثل اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأوروبا، من جهود مكررة لتشجيع الانضمام إلى هذه الاتفاقيات.

٤٨- وكثيراً ما تكون تكاليف إنشاء وصيانة نظام فعال للنقل العابر مرتفعة لدرجة تعجز معها البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية عن إنجاز هذه المهمة الضخمة بدون دعم من الدوائر المانحة الدولية في شكل خدمات استشارية وتقنية وموارد مالية.

٤٩- ومع أن معظم المنظمات المالية والاقتصادية الدولية ليست لديها برامج مصممة بالتحديد للتصدي للاحتياجات والمشاكل التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية كفتحة، فإن معظم هذه البلدان مؤهل للحصول على تسهيلات "الشباك

الميسر الشروط" لأنهما من بين أفقر البلدان. وتمثل تكاليف النقل عاملا حاسما في أداء التجارة الخارجية لأي بلد. لذلك، يلزم تعزيز قدرة البلدان النامية غير الساحلية على المشاركة بفعالية في الاقتصاد العالمي المعولم والنظم التجارية الدولية من خلال زيادة سبل وصولها إلى الأسواق ونقل التكنولوجيا والقيام باستثمارات أجنبية وكذلك من خلال تنمية الموارد البشرية وبناء المؤسسات.

الحواشي

(١) TD/B/44/7.

(٢) "Review of progress in the developments of transit transport systems in North-East Asia" (UNC-TAD/LDC/100); "Review of progress in the developments of transit transport systems in Southern Africa" (UNCTAD/LDC/101); "Review of progress in the developments of transit transport systems in West and Central Africa" (UNCTAD/LDC/102); "Review of progress in the developments of transit transport systems in Eastern Africa" (UNCTAD/LDC/103); "Selected transport and trade data: landlocked developing countries" (UNC-TAD/LDC/104); "Trade and transport facilitation: case study of Mongolia" (UNCTAD/LDC/105).

(٣) الأمم المتحدة، مجموعة المعاهدات، المجلد ١٠٧٩، الصفحة ١٦٥١٠.
