

Distr.: General
5 August 2004
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



الدورة التاسعة والخمسون

البند ٩٠ (ب) من جدول الأعمال المؤقت*

مجموعات البلدان التي تواجه أوضاعا خاصة:
إجراءات محددة تتصل بالاحتياجات والمشاكل التي
تفرد بها البلدان النامية غير الساحلية: نتائج المؤتمر
الوزاري الدولي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان
المرور العابر للحدود والبلدان المانحة والمؤسسات
المالية والإئتمانية الدولية بشأن التعاون في مجال
النقل العابر

تنفيذ برنامج عمل ألماتي: تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير
الساحلية في إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر من أجل
البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية
تقرير الأمين العام

موجز

في الفترة القصيرة التي انقضت منذ اتخاذ الجمعية العامة قرارها ٢٠١/٥٨ في ٢٣
كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٣ الذي أيدت فيه النتائج التي توصل إليها المؤتمر الوزاري الدولي
للبلدان النامية غير الساحلية والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإئتمانية الدولية بشأن التعاون
في مجال النقل العابر، أولت المؤسسات والهيئات التابعة لمنظومة الأمم المتحدة اهتماما كبيرا

* A/59/150.

260804 260804 04-45009 (A)



لتعبئة الوعي على المستويات الوطنية والإقليمية والدولية ببرنامج عمل ألماتي: تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية ولأهمية تنفيذه تنفيذًا تامًا وفعليًا. وبذلت مؤسسات منظومة الأمم المتحدة جهودًا متضافرة لتشغيل آليات التنسيق والرصد لتنفيذ برنامج عمل ألماتي (A/CONF.202/3، المرفق الأول). وكانت إحدى النتائج الهامة التي تحققت في هذا الصدد إعداد خريطة للطريق من أجل تنفيذ برنامج عمل ألماتي وفرت توجيهًا للمؤسسات ضمن منظومة الأمم المتحدة وسائر المنظمات الدولية والإقليمية ودون الإقليمية ذات الصلة لاتخاذ الإجراءات اللازمة بطريقة مركزة وجيدة التنسيق. ويبرز هذا التقرير الأنشطة الأولية التي اضطلعت بها مؤسسات وهيئات منظومة الأمم المتحدة من أجل تنفيذ برنامج عمل ألماتي.

أولا - مقدمة

١ - تدخل البلدان النامية غير الساحلية في المعتاد في عداد أفقر البلدان النامية وتسجل أضعف معدلات للنمو وأضعف أرقام قياسية للتنمية الاجتماعية. وأقر المجتمع الدولي بأن عدم اتصال أراضي هذه البلدان بالبحر وبعدها وانعزالها عن الأسواق العالمية يمثل السبب الرئيسي لفقرها النسبي. فتجارها عن طريق البحر تعتمد بشكل لا يمكن تفادية على المرور العابر عبر بلدان أخرى وعلى سياساتها ومؤسساتها ومرافقها في مجال المرور العابر. ومن شأن نقاط عبور الحدود الإضافية وطول المسافات بعدا عن الأسواق الرئيسية أن يؤدي إلى زيادة كبيرة في النفقات الكلية لخدمات النقل وإلى تآكل الميزة التنافسية للبلدان النامية غير الساحلية. ويؤدي هذا الوضع الضعيف إلى تهميش البلدان النامية غير الساحلية فيما يتعلق بالتجارة الدولية والاقتصاد العالمي. وسيتوقف إنشاء نظم للنقل العابر على الترتيبات التعاونية بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر المجاورة. وفي كثير من الحالات تكون بلدان المرور العابر المجاورة، وخاصة أقل البلدان الساحلية نمواً، ذات هيكل اقتصادي مشابه إلى حد كبير وتعاني من ندرة في الموارد. ويكون الكثير منها في المعتاد في موقف لا يمكنه من توفير نظم للنقل ذات معايير تقنية وإدارية عالية يمكن للبلدان غير الساحلية المجاورة لها أن تربط نفسها بها.

٢ - وبغية التركيز على نحو مناسب على المشاكل المستمرة التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية ووفقاً لقرار الجمعية العامة ٢٤٢/٥٧، المؤرخ ٢٠ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢، عقد في آب/أغسطس ٢٠٠٣ في ألماني بكازاخستان المؤتمر الوزاري الدولي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإئتمانية الدولية المعني بالتعاون في مجال النقل العابر. وكان هذا أول حدث عالمي رفيع المستوى تنظمه الأمم المتحدة للتصدي لاحتياجات ومشاكل البلدان النامية غير الساحلية من أجل إدماجها بشكل فعال في الاقتصاد العالمي عن طريق إقامة نظم للنقل العابر تتسم بالكفاءة في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية على السواء. ويتمثل الهدف الأسمى لبرنامج عمل ألماني^(١) في إقامة شراكات للتغلب على المشاكل الخاصة التي تواجه البلدان النامية غير الساحلية الناشئة عن عدم اتصال أراضيها بالبحر وبعدها وانعزالها عن الأسواق العالمية. ويسعى برنامج العمل الذي ينص على الإجراءات المحددة في خمسة مجالات ذات أولوية هي المسائل الأساسية المتصلة بسياسات المرور العابر، وتطوير الهياكل الأساسية وصيانتها، والتجارة الدولية وتيسير التبادل التجاري، وتدبير الدعم الدولي، والتنفيذ والاستعراض، إلى

(١) A/CONF.202/3، المرفق الأول.

إقامة نظم للنقل تتسم بالكفاءة ويقر الصلة القائمة بين النقل والتجارة الدولية فضلا عن النمو الاقتصادي. ويهدف برنامج عمل ألماتي إلى ما يلي: (أ) تأمين منفذ إلى البحر لجميع وسائل النقل وفقا لقواعد القانون الدولي الواجبة التطبيق؛ (ب) خفض التكاليف وتحسين الخدمات من أجل زيادة القدرة التنافسية لصادراتها؛ (ج) خفض تكاليف إيصال الواردات؛ (د) معالجة مشاكل التأخيرات والغموض في طرق التجارة؛ (هـ) تطوير شبكات وطنية ملائمة؛ (و) الحد مما يحصل من خسائر وتلفيات وأعطاب أثناء النقل؛ (ز) فتح المجال لتوسيع نطاق الصادرات (ح) تحسين سلامة النقل على الطرق وسلامة السكان على طول الممر.

٣ - وفي الفقرة ٥ من قرار الجمعية العامة ٢٠١/٥٨ قررت الجمعية أن تدرج في جدول الأعمال المؤقت لدورتها التاسعة والخمسين بندا عنوانه "إجراءات محددة تتصل بالاحتياجات والمشاكل التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية: نتائج المؤتمر الوزاري الدولي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإئتمانية الدولية المعني بالتعاون في مجال النقل العابر".

٤ - وفي الفقرة ٦ من القرار ذاته، طلبت الجمعية العامة إلى الأمين العام أن يقدم تقريرا عن التقدم المحرز في تنفيذ برنامج عمل ألماتي. ويركز هذا التقرير على المبادرات التي اتخذتها مؤسسات منظومة الأمم المتحدة وغيرها من المنظمات الدولية والإقليمية ذات الصلة. وتولي مؤسسات منظومة الأمم المتحدة اهتماما رئيسيا في هذه المرحلة المبكرة لتعبئة الوعي على الأصعدة الوطنية والإقليمية والدولية ببرنامج العمل وأهمية تنفيذه تقييما تاما وفعليا. وبذلت هذه المؤسسات جهودا متضافرة لتشغيل آليات تنسيق ورصد برنامج العمل وتحديد خريطة للطريق من أجل تنفيذه الفعال.

ثانيا - الأنشطة المبذولة على نطاق منظومة الأمم المتحدة بأسرها لتنفيذ برنامج عمل ألماتي

٥ - تولى مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نموا والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، في تشاور وثيق مع مؤسسات منظومة الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى ذات الصلة، إعداد خريطة طريق من أجل تنفيذ برنامج عمل ألماتي. وأقر الاجتماع المشترك بين الوكالات المعقود في ٤ شباط/فبراير ٢٠٠٤ خريطة الطريق المعدة من أجل تنفيذ برنامج عمل ألماتي. وأكد الاجتماع المشترك بين الوكالات أن النهج القائم على المشاركة العريضة القاعدة التي شملت مختلف وكالات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية والإقليمية ودون الإقليمية المتخصصة في الجوانب المختلفة للتعاون في مجال النقل العابر كان من بين الأسباب الرئيسية لنجاح العملية المؤدية إلى ألماتي. واتفق الاجتماع على أن هذا

النهج القائم على المشاركة ينبغي أن يكون النهج التنظيمي الرئيسي الذي يتبع أيضا في أنشطة المتابعة المتصلة بمؤتمر ألماني. وفي هذا الصدد، اقترحت خريطة الطريق الاستعانة بنظام مراكز التنسيق التي أنشئت أثناء الأعمال التحضيرية المؤدية إلى ألماني باعتباره الآلية الرئيسية للتعاون بين الوكالات والتنسيق المشترك بينها في تنفيذ برنامج عمل ألماني. وبالإضافة إلى ذلك، سيجري إشراك المنظمات غير الحكومية ذات الصلة والقطاع الخاص والمنظمات المهنية على نطاق واسع في العملية.

٦ - وتحدد خريطة الطريق لمؤسسات وهيئات منظومة الأمم المتحدة والمنظمات الدولية والإقليمية الأخرى ذات الصلة استراتيجيات العمل التي يمكن أن تتبعها، والمصممة لضمان تنفيذ برنامج عمل ألماني تنفيذا تاما وفعالا. وخريطة الطريق هي وثيقة واضحة وعملية من شأنها أن تساعد البلدان الأعضاء واللجان الإقليمية والمنظمات الدولية والإقليمية والمؤسسات المالية على إحراز تقدم في تنفيذ برنامج العمل بطريقة مركزة ومنسقة تنسيقا جيدا بغية تحقيق نتائج ملموسة.

٧ - وفيما يلي الإجراءات الفورية المحددة في خريطة الطريق:

- (أ) تحديد الوصلات الناقصة الرئيسية في أفريقيا وآسيا وأمريكا اللاتينية بالتشاور مع اللجان الإقليمية والمنظمات دون الإقليمية والإقليمية والدولية الأخرى ذات الصلة؛
- (ب) التماس أموال لإكمال هذه الوصلات الناقصة في تعاون وثيق مع اللجان الإقليمية والمنظمات دون الإقليمية والإقليمية والدولية الأخرى ذات الصلة؛
- (ج) تحديد المشاريع دون الإقليمية ذات الأولوية المتعلقة بتطوير الهياكل الأساسية وتدابير تيسير التجارة والتماس أموال لتنفيذها؛
- (د) تشجيع البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، حسب الاقتضاء، على إنشاء مجالس وطنية لتيسير التجارة تضم جميع أصحاب المصلحة بغية تقديم الدعم الدولي في مجال تيسير التجارة؛
- (هـ) إعداد مبادئ توجيهية لإنشاء المجالس الوطنية لتيسير التجارة؛
- (و) تشجيع الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية في مجال النقل والتجارة العابرة.
- ٨ - وترد أدناه الأنشطة الأولية التي اضطلعت بها مختلف المؤسسات ضمن منظومة الأمم المتحدة.

٩ - منح برنامج عمل ألماني في فقراته ٤٢ و ٤٤ و ٤٧ و ٥١ مؤسسات منظومة الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى ذات الصلة ولاية واضحة. ومن المتوقع أن تؤدي اللجان الإقليمية دورا رئيسيا في تنفيذ برنامج العمل بينما يجري إنشاء شبكات للنقل العابر تتسم بالكفاءة على الصعيدين الإقليمي ودون الإقليمي. وتؤخذ في الاعتبار بعناية مصالح وشواغل البلدان النامية غير الساحلية عند تنفيذ مشاريع الطرق الرئيسية العابرة لأفريقيا والطرق الرئيسية الآسيوية ومشاريع شبكات خطوط السكك الحديدية الآسيوية والممر الدولي بين الشمال والجنوب وكذلك مبادرة تكامل الهياكل الأساسية الإقليمية في أمريكا الجنوبية وممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا؛ ويولى اهتمام خاص لتشييد "الوصلات الناقصة" في الشبكات الإقليمية ودون الإقليمية. وينبغي لخطط تطوير الهياكل الأساسية دون الإقليمية والإقليمية أن تولي أولوية عليا لممرات النقل العابر التي تربط البلدان النامية غير الساحلية بشبكات النقل العابر في بلدان المرور العابر النامية وكذلك بالشبكة الإقليمية. وعلاوة على ذلك، تؤدي السكك الحديدية دورا هاما في أنظمة ممرات النقل العابر فهي تربط الموانئ المطلة على المحيطات بالبلدان النامية غير الساحلية.

١٠ - وتضطلع اللجنة الاقتصادية لأفريقيا بدور رئيسي في تنفيذ برنامج عمل ألماني عن طريق برنامج سياسة النقل في البلدان الواقعة جنوب الصحراء الكبرى في أفريقيا - وهو برنامج للشراكة مقره أفريقيا وتمتلكه أفريقيا، بدأ في عام ١٩٨٧ كمبادرة مشتركة بين البنك الدولي واللجنة لتحسين أداء قطاع النقل من خلال إجراء إصلاحات للسياسات وتغييرات مؤسسية. وأعد برنامج سياسة النقل خطة إنمائية طويلة الأجل (موعدتها المستهدف هو ٢٠٠٧) تشتمل على مقاييس محددة تحديدا جيدا ومؤشرات للإنجاز قابلة للقياس ومهام محددة. كما اعتمدت خطة عمل أثناء الاجتماع الذي نظمته برنامج سياسة النقل في نيروبي في شباط/فبراير ٢٠٠٤، تمثل هدفها في تعزيز امتلاك الجماعات الاقتصادية الإقليمية لزام البرنامج وتلبية احتياجاتها فيما يتعلق بتنفيذ برنامج العمل لعام ٢٠٠٤.

١١ - وتم في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٣ جمع مبلغ ٤,٦ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة لتمويل أنشطة برنامج سياسة النقل وزع منه مبلغ ٨٩٥ ٠٠٠ دولار على الجماعات الاقتصادية الإقليمية. وفي جميع الجماعات الاقتصادية الإقليمية التي خصصت لها أموال، عزی الجزء الأكبر من الأنشطة المخطططة إلى تيسير النقل العابر. ومن أمثلة أنشطة تيسير النقل العابر التي عززها برنامج سياسة النقل، إقامة مراصد لرصد الممارسات غير العادية على طول ممرات النقل العابر مثل الممر الشمالي وممر دار السلام - لوساكا وممر دوالا - نجamina - بانغي وممر لوساكا - أبيدجان وغير ذلك؛ ومراجعة أمن الموانئ في مومباسا، بكينيا ودار السلام؛ وتسهيلات الموانئ في دوالا بالكامبيرون؛ وسلامة الطرق على طول ممر

دار السلام - لوساكا؛ واستعراض التشريعات المتعلقة بممرات منتقاة؛ وتنفيذ قيود حمولة محور العجلات في الممر الذي يربط بين الشمال والجنوب (زامبيا - جمهورية الكونغو الديمقراطية - دربان الذي يمر عبر "بيت بريدج")؛ وتنسيق وثائق النقل العابر (الجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا، والجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا، والسوق المشتركة لبلدان شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي، والاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا)؛ وبناء قدرات الأخصائيين في تخطيط النقل في الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا والجماعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا والجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا.

١٢ - وكجزء من الأنشطة التي اضطلعت بها اللجنة الاقتصادية لأفريقيا لتيسير النقل العابر في أفريقيا، نظمت اللجنة أيضا في الفترة من ٢٧ إلى ٢٩ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٣ اجتماعا لفريق خبراء مخصص معني بتطوير النقل المتعدد الوسائط في أفريقيا. وتمثل الهدف من الاجتماع في مساعدة البلدان الأفريقية على تحسين جودة النقل الدولي وتقليل التكاليف المرتبطة به. واستخدمت اللجنة الاجتماع أيضا كمنبر لتوعية البلدان الأفريقية ببرنامج عمل ألماني. وفي هذا الصدد، كان قيام اللجنة بعرض برنامج العمل بندا مدرجا على جدول أعمال الاجتماع، ووزعت نسخ من البرنامج على المشتركين في الاجتماع.

١٣ - ويعد تطوير النقل أحد المجالات ذات الأولوية في الشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا. وأبرزت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا الحاجة إلى الجانب المتعلق بالتكامل الإقليمي ودون الإقليمي في الإطار القاري. وتعمل اللجنة في شراكة مع مصرف التنمية الأفريقي والاتحاد الأفريقي. وتتعاون اللجنة مع مصرف التنمية الأفريقي في إعداد خطط العمل القصيرة الأجل والمتوسطة إلى الطويلة الأجل المتعلقة ببرنامج الهياكل الأساسية المطبق في إطار الشراكة التي يشكل تيسير النقل عنصرا هاما فيه.

١٤ - ونظرا للأهمية القصوى لممرات المرور العابر، تنفذ اللجان الإقليمية الخمس التابعة للأمم المتحدة بتمويل من حساب الأمم المتحدة للتنمية مشروعاً مشتركاً بعنوان "بناء القدرات في تطوير وصلات النقل البرية والبحرية والبرية الإقليمية" على مدى الفترة ٢٠٠٣-٢٠٠٦. ويركز أحد العناصر الهامة في هذا المشروع، الذي تنفذه اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأوروبا على وصلات النقل بين أوروبا وآسيا. وستحدد المرحلة الأولى لهذا المشروع وتقييم وصلات النقل الرئيسية التي لها أهمية دولية الممتدة عبر الجسر البري بين أوروبا وآسيا بينما ستنظر المرحلة الثانية على وجه التحديد في مسائل تيسير النقل في الوصلات المحددة. ومن بين البلدان المشاركة البالغ عددها ١٨ بلداً، توجد عشرة بلدان غير ساحلية هي أذربيجان وأرمينيا وأفغانستان وأوزبكستان

وتركمانستان وجورجيا وطاجيكستان وقيرغيزستان وجمهورية مولدوفا. ويجري تنفيذ المشروع في تعاون وثيق مع البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر فضلا عن المنظمات دون الإقليمية والدولية.

١٥ - وتم الاعتراف بالاتفاق الحكومي الدولي المتعلق بشبكة الطرق الآسيوية الرئيسية الموقع في شنغهاي بالصين في ٢٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٤ باعتباره الإنجاز الرئيسي الذي تحقق بعد مؤتمر ألماني. ووقع ٢٦ بلدا في ٢٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٤ على هذا الاتفاق الذي يسجل تقدما باهرا والذي سيدخل حيز النفاذ لدى تصديق ٨ بلدان عليه. ويحدد هذا الاتفاق، الذي يعد الأول من نوعه الذي يتم إبرامه تحت رعاية اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، الحدود الفاصلة والمعايير والعلامات بالنسبة لطرق رئيسية يبلغ طولها ١٤٠.٠٠٠ كيلومتر تمتد في ٣٢ بلدا وتشكل شبكة الطرق الآسيوية الرئيسية. والمهم أن هذا الاتفاق سيوفر شبكة طرق رئيسية محددة تتيح لجميع البلدان غير الساحلية في المنطقة إمكانية الوصول وتتيح المرور عبرها. وعلاوة على ذلك، سيكفل الاتفاق إمكانية تنفيذ أي تطوير في المستقبل للشبكة بطريقة منسقة على النطاق الإقليمي. ويمكن مقارنة التأثير الإيجابي الذي تحدثه الطرق الآسيوية الرئيسية بما طرأ من ازدهار على التعاون الاقتصادي الإقليمي والتجارة الإقليمية في أوروبا بعد عام ١٩٧٥، عندما رتبت اللجنة الاقتصادية لأوروبا ترتيبا مماثلا.

١٦ - وتجري اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ دراسة لتحديد الاحتياجات من الاستثمار والأولويات الإنمائية لشبكة الطرق الآسيوية الرئيسية والوصلات التي تستخدم أكثر من وسيلة نقل ومحطات الشحن. وتركز الدراسة، التي تسعى إلى تعزيز تطوير شبكة الطرق والنهوض بها، على تحديد الوصلات الناقصة والأجزاء دون المستوى في شبكات النقل الإقليمية ودون الإقليمية. فعلى سبيل المثال، تعمل الأمانة بالتعاون مع مصرف التنمية الآسيوي مع الاتحاد الروسي ومنغوليا والصين على ضبط مسار وتطوير الطريق AH-4 والذي يمتد من الاتحاد الروسي عبر منغوليا غير الساحلية إلى الصين.

١٧ - ونظرا لأن السكك الحديدية تؤدي دورا هاما في ربط الموانئ المطللة على المحيطات بالبلدان النامية غير الساحلية، كما أحرزت أمانة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ تقدما في رسم خطوط شبكة للسكك الحديدية الآسيوية ونشرت خريطة جديدة لشبكة السكك الحديدية الآسيوية. واقترحت اللجنة إبرام اتفاق إقليمي بشأن شبكة السكك الحديدية الآسيوية، ووفرت موارد لبدء هذا العمل. وتروج اللجنة أيضا لتشغيل الممر الشمالي للسكك الحديدية الآسيوية عن طريق تسيير عدد من الرحلات العملية لقطارات

للحاويات بين ميناء تيانجين بالصين وأولانباتار وبين ميناء ليانغانغ بالصين وألماني بكازاخستان؛ وبين بريست بيلاروس وأولانباتار. ويجري التخطيط حاليا لتسيير رحلات أخرى.

١٨ - وأوصت اللجنة المعنية بالعملة التابعة للجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ في دورتها الأولى المعقودة من ١٩ إلى ٢١ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٣ باتباع نهج متكامل في التصدي لمسائل التجارة وتيسير النقل. وشجعت اللجنة على إقامة لجان وطنية للتجارة وتيسير النقل.

١٩ - واشتركت شعبة النقل والسياحة وشعبة التجارة والاستثمار وشعبة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والفضاء التابعة للجنة في إعداد مشروع سيساعد البلدان على تنفيذ التوصيات الواردة في برنامج عمل ألماني التي تشمل استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في مجال التجارة وتيسير النقل.

٢٠ - ويجري أيضا تنفيذ عدد من مشاريع النقل في منطقة الميكونغ الكبرى دون الإقليمية مثل مشروع ممر النقل بين الشرق والغرب الممتد بين تايلند وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وفييت نام، ومشروع تحسين الطريق الممتد بين الصين وتايلند عبر جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية.

٢١ - وأعدت اللجنة الاقتصادية لأوروبا على مر السنين مجموعة من الأنظمة الدولية بشأن النقل، تؤدي إلى إقامة شبكات متماسكة للبنى التحتية، تبسط عمليات عبور الحدود وتوفر معايير دولية للسلامة والبيئة في مجال النقل. وتشكل الاتفاقات والاتفاقيات الأجزاء الرئيسية لهذه المجموعة من قواعد النقل، وهي ملزمة قانونيا للبلدان التي أصبحت أطرافاً فيها. وأسهم تنفيذ البلدان الأعضاء في اللجنة لهذه الصكوك الدولية إسهاما كبيرا في تطوير النقل والتجارة على الصعيد الدولي في منطقة اللجنة وبالتالي في تعزيز النمو والتكامل بين البلدان الأوروبية، ومن بينها البلدان التي تمر اقتصاداتها بمرحلة انتقالية. وإلى جانب عملها المعياري، تقدم اللجنة مساعدة تقنية أيضا.

٢٢ - وتواصل اللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ دعم الفريق العامل للمشاريع المعني بتيسير النقل وعبور الحدود في إطار البرنامج الخاص لاقتصادات آسيا الوسطى.

٢٣ - واستضافت اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٣، بناء على طلب من حكومة شيلي، الاجتماع الوزاري الخامس لمبادرة تكامل الهياكل الأساسية الإقليمية في أمريكا الجنوبية. والهدف من هذه المبادرة هو

تيسير الحركة بين نقاط في باراغواي وبوليفيا وبين الموانئ التي تخدمها السفن المتجهة إلى المحيط.

٢٤ - وتشمل استراتيجية مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) لتنفيذ برنامج عمل ألماتي تقديم المساعدة من أجل إقامة شبكات وطنية كافية للنقل ونظم للنقل تتسم بالكفاءة، وتعزيز توسيع نطاق وتكامل التجارة. وتضطلع أمانة الأونكتاد بأنشطة لتقديم المساعدة التقنية لها أهمية خاصة في تنفيذ برنامج عمل ألماتي تشمل أدوات لتقييم الاحتياجات والأولويات في مجال تيسير التجارة في البلدان النامية غير الساحلية، وتطوير مناهج عمل تيسير التجارة والنقل وبناء القدرات في مجال تيسير التجارة والنقل في البلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية. وثمة ثلاثة مشاريع للمساعدة التقنية يضطلع بها حاليا الأونكتاد لها أهمية خاصة، على وجه الخصوص، في البلدان النامية غير الساحلية هي: (أ) مشروع يهدف إلى تزويد أقل البلدان نموا بمبادئ توجيهية وأدوات تحليلية لتقييم احتياجاتها وأولوياتها في مجال تيسير التجارة والنقل؛ (ب) مشروع يهدف إلى مساعدة البلدان النامية في تطبيق آليات محددة للتطوير المؤسسي لتيسير التجارة؛ (ج) مشروع ممول من حساب التنمية الأقليمي ينفذ خلال الفترة ٢٠٠٤-٢٠٠٧، ويهدف إلى تزويد البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية بقدره مستدامة على تخطيط وتنفيذ مبادرات إقليمية لتيسير التجارة والنقل. وستنفذ ثلاثة مشاريع تجريبية لوضع وتنفيذ حلول إقليمية في ممرات مختارة للنقل في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في أمريكا اللاتينية وأفريقيا وآسيا.

٢٥ - وعلاوة على ذلك، ينفذ الأونكتاد حاليا عددا من مشاريع المساعدة التقنية العملية على صعيد البلدان كل على حده وعلى الصعيد دون الإقليمي على السواء تضم عناصر هامة متعلقة بالنقل. وهكذا بدأت أنشطة في أفغانستان ينفذ فيها مكتب الأمم المتحدة لخدمات المشاريع مشروعاً ممولاً بقرض من البنك الدولي عن "تحديث الجمارك وتيسير التجارة في حالات الطوارئ". ويقوم الأونكتاد من خلال برنامجه للنظام الآلي للبيانات الجمركية بتنفيذ عدد من المشاريع تشمل مسائل جمارك النقل العابر في بلدان نامية غير ساحلية. وتشمل البلدان المستفيدة إثيوبيا وأوغندا وبوركينا فاسو وبوروندي وبوليفيا ورواندا وزامبيا وزمبابوي ومالي وملاوي والنيجر. ويتناول مشروع إقليمي مشترك تنفذه منظمة التعاون الاقتصادي، في جملة أمور، الحلول الإقليمية لمشاكل النقل العابر. ويواصل الأونكتاد على وجه التحديد دعم المفاوضات الثلاثية بين الاتحاد الروسي والصين ومنغوليا بشأن الاتفاق الإطاري للمرور العابر.

٢٦ - ويخطط الأونكتاد لعقد اجتماع للخبراء يعني بوضع وتنفيذ ترتيبات النقل العابر في جنيف في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٤ لمناقشة أفضل الحلول المتاحة لتحسين النقل العابر واستعراض الترتيبات المؤسسية بما في ذلك خدمات النقل بوسائل متعددة والخدمات السوقية والاستعانة بنظم المعلومات الإدارية على طول سلاسل الإمداد والشروط الواجب توافرها لنجاح ترتيبات النقل العابر الفعالة من حيث التكلفة في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.

٢٧ - وتواصل أمانة الأونكتاد القيام بعمل تحليلي بشأن إنشاء نظم للنقل العابر تتسم بالكفاءة في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وبدأ الأونكتاد عملاً تحليلياً أولياً عن طريق مشروع رائد مقترح من أجل البلدان غير الساحلية في غرب أفريقيا. والغرض من المشروع الرائد هو (أ) تحديد المشاكل المحددة التي تعوق قيامها بالنقل العابر وتنفيذ الاتفاقات الإقليمية القائمة، (ب) اقتراح خيارات تتعلق بنظم أكفأ للنقل العابر في المنطقة، (ج) اقتراح أنشطة للصيانة في إطار إدارة وتنظيم ممرات المرور العابر القائمة، (د) المساعدة في إعداد نماذج مناسبة لنشر النتائج والاستنتاجات التي توصل إليها المشروع.

٢٨ - ويشارك البنك الدولي في تنفيذ برنامج عمل ألماني بعدة طرق. وعلى الصعيد العالمي، يتعاون البنك مع المنظمة العالمية للجمارك لتحسين وإصلاح إجراءات الجمارك التي تعوق حركة المرور التي تتسم بالكفاءة. وأعد البنك لهذا الغرض دليلاً لتحديث الجمارك يتضمن فصلاً محددًا عن النقل العابر والحالة الخاصة للبلدان غير الساحلية.

٢٩ - وينفذ البنك الدولي على الصعيد القطري عدداً من المشاريع. ومنها على وجه الخصوص، مشروع تحسين النقل في الممر الشمالي في كينيا، الذي دخل مرحلة التقييم النهائي حالياً، والذي يهدف إلى تيسير عملية النقل الدولي في القطاع الكيني من الممر الذي يتيح إمكانية الوصول لأوغندا ورواندا وبوروندي وشرق جمهورية الكونغو الديمقراطية. ويشمل المشروع إصلاح الهياكل الأساسية فضلاً عن دعم تبسيط إجراءات المرور العابر وقواعد النقل، وعنصرًا للتصدي لانتقال عدوى فيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز على طول الممر. وثانياً، يعمل البنك في غرب أفريقيا في تعاون وثيق مع الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا والاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا في إعداد مشروع للنقل الإقليمي في غرب أفريقيا يشير صراحة إلى برنامج عمل ألماني في تصميمه. وقد يشمل المشروع في مرحلته النهائية ما يصل إلى ١٥ بلداً، جميعها أعضاء في الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا، لضمان تحسين ظروف الطرق وتيسير عمليات عبور الحدود وتنفيذ اتفاقات المرور العابر الإقليمية. وسيعالج المشروع إصلاح الهياكل الأساسية وتطويرها والمسائل المتعلقة

بالمرور العابر وتنفيذ الاتفاقات القائمة وتوسيع نطاق تطبيق تكنولوجيا المعلومات في عمليات النقل. وثالثا، يتعاون البنك مع الأونكتاد في تصميم وتنفيذ مشروع تحديث الجمارك وتيسير التجارة في حالات الطوارئ في أفغانستان، الذي أقره البنك في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٣.

٣٠ - ويعمل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي في تعاون وثيق مع حكومات بلدان آسيا الوسطى لتحسين كفاءة التجارة عن طريق تحسين إدارة ومراقبة الحدود. وتمول المفوضية الأوروبية هذا المشروع الذي يركز على التعاون بين الأقاليم. وبدأ برنامج الأمم المتحدة الإنمائي المرحلة الثانية من مشروع طريق الحرير. ويتعاون برنامج الأمم المتحدة الإنمائي تعاوننا وثيقا أيضا مع مصرف التنمية الآسيوي في تحسين نظم النقل بين الصين ومنغوليا والاتحاد الروسي، فضلا عن الطاقة والتجارة العابرة في المنطقة. ويعد مشروع نهر تومن الذي يشمل جمهورية كوريا وجمهورية كوريا الديمقراطية والصين ومنغوليا من أنجح المشاريع في المنطقة. ويقدم برنامج الأمم المتحدة الإنمائي مساعدة أيضا لمبادرة نهر الميكونغ.

٣١ - واتخذ مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نموا والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية خطوات ملموسة لضمان تنفيذ برنامج عمل ألماتي. ويجري المكتب مشاورات متكررة مع البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والقطاع الخاص والمنظمات المتعددة الأطراف والجهات المانحة عن أفضل طريقة للمضي في تنفيذ برنامج العمل. ويولي المكتب اهتماما خاصا لزيادة الوعي الدولي بتنفيذ برنامج عمل ألماتي على الصعيدين الدولي والإقليمي.

٣٢ - وبوجه خاص، أجرى الممثل السامي لأقل البلدان نموا عددا كبيرا من المشاورات مع مؤسسات منظومة الأمم المتحدة والمنظمات الدولية والإقليمية ودون الإقليمية ذات الصلة الأخرى، ومن بينها البنك الدولي وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي واللجان الإقليمية والسوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي والجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا ورابطة أمم جنوب شرق آسيا ومنظمة التعاون الاقتصادي. كما أبرز الممثل السامي أهمية المسألة في الدورة السنتين للجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ وأثناء زيارتيه الثنائيتين لبنين والسنغال، وهما بلدان رئيسيان من بلدان المرور العابر في غرب أفريقيا. وعقد مكتب الممثل السامي أيضا اجتماعا مشتركا بين الوكالات للتشاور بشأن أفضل طرق تشغيل آلية التنسيق والرصد والإبلاغ المنصوص عليها في برنامج عمل ألماتي وتعزيز تعاونها مع المنظمات في الميدان في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وشكل إعداد خريطة للطريق لتنفيذ برنامج العمل جهدا هاما في النهج الموحد والمتضافر الذي تتبعه مؤسسات

وهيئات منظومة الأمم المتحدة والمنظمات الدولية والإقليمية ذات الصلة الأخرى. ويواصل المكتب العمل الذي يقوم به في مجال الدعوة المتصلة بالبلدان النامية غير الساحلية.

٣٣ - وعملا بالفقرة ٣٧ من برنامج عمل ألماتي، يشجع مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية انضمام البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية إلى الاتفاقيات الدولية المتصلة بالتجارة العابرة لأن هذه الصكوك تمثل الوسائل الرئيسية التي يمكن من خلالها ترشيد وتبسيط وتوحيد القواعد والإجراءات فضلا عن إضفاء الشفافية عليها. وسيسهم هذا الجهد إسهاما كبيرا في تخفيض تكاليف المرور العابر. وفي هذا السياق، يقوم المكتب، بالتعاون مع قسم المعاهدات في مكتب الشؤون القانونية واللجنة الاقتصادية لأوروبا، بالأعمال التحضيرية لتنظيم الحدث المتعلق بالمعاهدات لعام ٢٠٠٤ من أجل تعزيز الانضمام إلى الاتفاقيات المنتقاة في مجال التجارة والنقل العابرين وذلك أثناء الدورة التاسعة والخمسين للجمعية العامة. وتشمل هذه المناسبة عددا من المناسبات التحضيرية وبرامج التدريب. ويتضمن إحاطات للدول الأعضاء وعقد حلقة دراسية تتناول الاتفاقيات وتقديم معلومات عن طريق موقع على الإنترنت وإعداد مذكرة عن المسائل توضح الفوائد التي ستجنيها الدول الأعضاء من الانضمام إلى هذه الاتفاقيات الهامة المودعة لدى الأمين العام للأمم المتحدة. وعقدت في ٨ تموز/يوليه ٢٠٠٤ في مقر الأمم المتحدة في نيويورك حلقة دراسية عن اتفاقيات النقل العابر الواجبة التطبيق في مجال النقل العابر لتعريف الدول الأعضاء، وخاصة البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، بالأحكام الرئيسية والفوائد المستمدة من هذه الاتفاقيات فضلا عن الإجراءات والمتطلبات المتعلقة بأعمال المعاهدات. وقد وضعت الوثائق ذات الصلة، ومن بينها المذكرة المتعلقة بالمسائل المتصلة باتفاقيات دولية منتقاة مطبقة في مجال النقل العابر، وتجميع إلكتروني لاتفاقيات دولية منتقاة عددها ١٧ اتفاقية دولية ودليل المعاهدات أيضا على مواقع مكتب الممثل السامي واللجنة الاقتصادية لأوروبا وقسم المعاهدات في مكتب الشؤون القانونية على الإنترنت لتيسير نظر الدول الأعضاء في الانضمام إلى عضوية هذه الاتفاقيات المتعددة الأطراف الهامة.

٣٤ - كما يتولى مكتب الممثل السامي بالتعاون مع حكومة كازاخستان، البلد المضيف للمؤتمر الوزاري الدولي، مساعدة الأعمال التحضيرية لهذا الاجتماع المعنون "دور المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية في تنفيذ برنامج عمل ألماتي". وسيجمع الاجتماع بين كبار المسؤولين في المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية التي تؤدي دورا هاما في توسيع نطاق التجارة الإقليمية وتنمية التعاون في مجال النقل العابر. ويتمثل الهدف من الاجتماع في إعداد

إطار إقليمي ودون إقليمي للتعاون وخلاصة وافية للمشاريع والنواتج لتنفيذ برنامج عمل ألماتي . وستستخدم الخلاصة الوافية في أغراض الدعوة وجمع الأموال.

ثالثا - الاستنتاجات والتوصيات

٣٥ - أثبت برنامج عمل ألماتي وجود صلات وثيقة بين نظم المرور العابر التي تتسم بالكفاءة وتنمية البلدان النامية غير الساحلية. وبرنامج العمل عبارة عن وثيقة مركزة ومتوازنة بشكل جيد تتضمن إجراءات محددة للتصدي لأهم تحديات التنمية التي تواجه البلدان غير الساحلية عن طريق إقامة نظم للمرور العابر تتسم بالكفاءة في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وتشكل التكاليف المرتفعة للتجارة الدولية عائقا خطيرا أمام التجارة والتنمية الاقتصادية للبلدان النامية غير الساحلية. ويتعين أن تتصدى هذه التدابير التي تعالج مشاكل المرور العابر التي تعاني منها هذه البلدان لمجموعة كبيرة من العوامل مثل زيادة إمكانية وصول سلع البلدان النامية غير الساحلية إلى الأسواق والاختلال التجاري، وعدم كفاية الهياكل الأساسية والتنظيم عديم الكفاءة للنقل، وسوء استخدام الأصول، وضعف النظم الإدارية والإجرائية والتنظيمية والمؤسسية.

٣٦ - ونظرا لأن البلدان النامية غير الساحلية تعتمد على بلدان المرور العابر النامية في الوصول إلى البحر والقدوم منه، فإن إنشاء نظم للمرور العابر تتسم بالكفاءة يتطلب تعاونا وتعاضدا أكثر فعالية بين هذه البلدان وجيرانها من بلدان المرور العابر. وفي هذا السياق، ينبغي للجماعات الاقتصادية الإقليمية واتفاقيات المرور العابر فضلا عن الاتفاقات الثنائية أن تؤدي دورا حاسما في التعاون في مجال النقل العابر.

٣٧ - وينبغي مواصلة تشجيع إصلاحات سياسات المرور العابر الرامية إلى تعزيز كفاءة عمليات المرور العابر وتقليل تكاليف النقل. بما في ذلك تحرير خدمات النقل وتقديمها على نطاق تجاري وبذل جهود لتحسين النظم المؤسسية والإجرائية والتنظيمية والإدارية. وينبغي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية أن تستعرض على وجه الخصوص مسائل من قبيل تنظيم أسعار صرف العملات الأجنبية أو مراقبة الأسعار أو نظم الحصص لدعم مقدمي الخدمات المحليين والقيود المفروضة على استخدام وسائل معينة للنقل.

٣٨ - وينبغي مواصلة تشجيع التنافس بين مختلف وسائل النقل وبين مختلف ممرات المرور العابر. وينبغي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية أن تتخذ تدابير محددة لاستخدام جميع وسائل النقل في خدمات المرور العابر وإقامة ممرات بديلة للمرور العابر لتعزيز المنافسة.

٣٩ - ورغم الاعتراف بأن التوزيع القطاعي المناسب للاستثمار داخل أي بلد نام يجب أن يعتمد على التقييم الكلي لأولويات البلد، فثمة حجة قوية تتعلق بمنح الأولوية في البلدان النامية غير الساحلية لتقديم المساعدة المالية والتقنية لتحسين الهياكل الأساسية للنقل فضلاً عن إدارة وصيانة المرافق القائمة. وبسبب الفقر النسبي والعوائق الإنمائية ذات الصلة التي تتميز بها البلدان النامية غير الساحلية، فمن المهم أن يجري تقديم المساعدة المالية إلى هذه البلدان بأكثر الشروط التساهلية الممكنة.

٤٠ - وينبغي للمجتمع الدولي أن يتيح زيادة إمكانيات وصول السلع التي منشأها البلدان النامية غير الساحلية إلى الأسواق مع مراعاة تكاليف النقل المرتفعة المرتبطة ببعدها عن الأسواق العالمية الرئيسية وعدم اتصالها بالبحار واعتمادها على عدد محدود للغاية من السلع.

٤١ - والملكية والقيادة الوطنيتان هما أمران حاسمان للتنفيذ الفعال لبرنامج عمل ألماني من أجل تطوير الهياكل الأساسية المادية وتحسين الكفاءة التشغيلية لاستخدام المرافق القائمة. وينبغي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية أن تنظر في إعطاء الأولوية لإنشاء نظم للنقل العابر تتسم بالكفاءة في تخطيطها الإنمائي ومخصصات ميزانياتها وكذلك في حوارها مع شركائها في التنمية. وفي هذا الصدد، ينبغي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية أن تنشئ حسب الاقتضاء مجلساً وطنياً لتيسير التجارة والنقل لتجميع أصحاب المصلحة الرئيسيين المشاركين في الصفقات التجارية الدولية ومن بينها الوكالات الحكومية والجهات المقدمة للخدمات والجمارك ونقاط عبور الحدود والمصارف وشركات التأمين ووكلاء الشحن والتجار من أجل الاتفاق على السياسات الوطنية والتدابير العملية الرامية إلى إنشاء نظم للمرور العابر تتسم بالكفاءة.

٤٢ - وينبغي لمؤسسات وهيئات منظومة الأمم المتحدة والمنظمات الدولية والإقليمية ودون الإقليمية أن تقدم مساعدة مالية وتقنية أكبر إلى البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. ويتعين تقديم مساعدة متضافرة ومنسقة تنسيقاً جيداً. وينبغي لمؤسسات منظومة الأمم المتحدة أن تتخذ الإجراءات اللازمة لتجميع الخبرات الفنية والموارد لتحسين معالجة المسألة. وفي هذا الصدد، ينبغي أن تتبع بنشاط التدابير المحددة في خريطة الطريق من أجل تنفيذ برنامج عمل ألماني.

٤٣ - والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية مدعوة إلى تقديم تبرعات إلى الصندوق الاستثماري المنشأ لتيسير تنفيذ ومتابعة المؤتمر الوزاري لألماني.