

Distr.: General
8 September 2006
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



الدورة الحادية والستون

البند ٥٥ (ب) من جدول الأعمال المؤقت*

إجراءات محددة تتصل بالاحتياجات والمشاكل التي تنفرد
بها البلدان النامية غير الساحلية: نتائج المؤتمر الوزاري
الدولي للبلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية
والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإئتمانية الدولية المعني
بالتعاون في مجال النقل العابر

تنفيذ برنامج عمل ألماتي: 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

يقدم هذا التقرير عملاً بقرار الجمعية العامة ٦٠/٢٠٨ المؤرخ ٢٢ كانون
الأول/ديسمبر ٢٠٠٥، الذي طُلب فيه إلى الأمين العام أن يقدم تقريراً عن التقدم المحرز في
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. ووفقاً للفقرة ٥٠ من برنامج عمل ألماتي، يلزم الأمين العام أن يقدم تقريره

* A/61/150.



استنادا إلى المعلومات التي تقدمها الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والإقليمية ودون الإقليمية ذات الصلة عن تنفيذ برنامج عمل ألماتي. ويعرض هذا التقرير سردا للأنشطة المضطلع بها من جانب مختلف أصحاب المصلحة استنادا إلى ما ورد من معلومات. كما يقدم التقرير وصفا موجزا للحالة الاقتصادية العامة للبلدان النامية غير الساحلية ولحات عن الأنشطة التي اضطلع بها مختلف أصحاب المصلحة لتلبية احتياجاتها الخاصة عن طريق تنفيذ الأولويات المحددة في برنامج عمل ألماتي.

أولا - مقدمة

١ - يتمثل الهدف الأسمى لبرنامج عمل الماتي: 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 في إقامة شراكات للتغلب على المشاكل الخاصة التي تواجه البلدان النامية غير الساحلية الناشئة عن عدم اتصال أراضيها بالبحر وبعدها وانعزالها عن الأسواق العالمية. ويحدد برنامج عمل الماتي إجراءات محددة 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، من أجل إقامة نظم للنقل تتسم بالكفاءة وإقرار الصلات القائمة بين النقل والتجارة الدولية فضلا عن قياس النمو الاقتصادي. ويهدف برنامج عمل الماتي إلى ما يلي:

(أ) تأمين منفذ إلى البحر ومنه لجميع وسائل النقل وفقا لقواعد القانون الدولي السارية؛

(ب) وخفض التكاليف وتحسين الخدمات من أجل زيادة القدرة التنافسية لصادراتها؛

(ج) وخفض تكاليف إيصال الواردات؛ (د) معالجة مشاكل التأخيرات والغموض في طرق التجارة؛ (هـ) تطوير شبكات وطنية ملائمة؛ (و) والحد مما يحصل من خسائر وأعطاب وتلف أثناء النقل؛ (ز) وفتح المجال لتوسيع نطاق الصادرات؛ (ح) وتحسين سلامة النقل بالطرق البرية وأمن الناس عبر الممرات.

٢ - وطلبت الجمعية العامة في الفقرة ١٨ من قرارها ٢٠٨/٦٠ المؤرخ ٢٢ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥، إلى الأمين العام أي يقدم تقريرا عن التقدم المحرز في تنفيذ برنامج عمل الماتي. وفي إطار إعداد هذا التقرير، جرى الاتصال بالدول الأعضاء في الأمم المتحدة، وبالهيئات والمؤسسات التابعة لمنظومة الأمم المتحدة والمنظمات الدولية والإقليمية ودون الإقليمية ذات الصلة للحصول على مساهماتها في التقرير، وقد مثلت البيانات التي قدمتها مصدر المعلومات.

ثانيا - الحالة الاجتماعية - الاقتصادية العامة في البلدان النامية غير الساحلية

٣ - هناك ٣١ بلدا ناميا غير ساحلي يبلغ مجموع سكانها ٣٧٠ مليون نسمة وإجمالي مساحتها ١٦,٣ مليون كم٢. ولا تزال هناك عقبات كبيرة أمام الجهود التي تبذلها البلدان النامية غير الساحلية من أجل تحقيق هدي خفض الفقر المدقع بمقدار النصف والنهوض بالمستويات المعيشية لسكانها. وأظهر تقرير التنمية البشرية لعام ٢٠٠٥ أن البلدان العشرين الأخيرة في الترتيب بينها ١٠ بلدان نامية غير ساحلية.

٤ - وفي عام ٢٠٠٤، حققت البلدان النامية غير الساحلية معدل نمو في الناتج المحلي الإجمالي بلغ ٦,١ في المائة، وهي زيادة كبيرة مقارنة بالمعدل الذي حققته في عام ٢٠٠٣ وهو ٤,٣ في المائة. وتُعزى هذه الزيادة أساساً إلى ارتفاع أسعار السلع الأساسية وارتفاعه بتحسّن في الأداء. ويتجلى ذلك بوجه خاص في البلدان المصدرة للنفط مثل كازاخستان وتركمانستان وأوزبكستان. فهذه البلدان تمثل أكثر من ٣٦ في المائة من مجموع الناتج المحلي الإجمالي و ٥٠ في المائة من مجموع صادرات البلدان النامية غير الساحلية. ورغم التفاوت الكبير فيما بين البلدان النامية غير الساحلية، كمجموعة، فإن نمو نصيب الفرد السنوي من الناتج المحلي الإجمالي في تصاعد، فقد ارتفع من ٤١٦ دولاراً من دولارات الولايات المتحدة في عام ٢٠٠٣ إلى ٤٨٧ دولاراً من دولارات الولايات المتحدة في عام ٢٠٠٤. وباستثناء زيمبابوي، فإن جميع البلدان النامية غير الساحلية قد شهدت نمواً إيجابياً في نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي.

٥ - وفي عام ٢٠٠٤، ارتفع الاستثمار الأجنبي المباشر الذي تلقتّه البلدان النامية غير الساحلية من ٨,٥ بلايين دولار من دولارات الولايات المتحدة في سنة ٢٠٠٣ إلى ١٢,٧ بليون دولار من دولارات الولايات المتحدة. وترجع الزيادة الكبيرة في الاستثمار، في الأساس، إلى تدفقات رأس المال الكبيرة إلى حقول النفط في بحر قزوين، وبناء خط أنابيب باكو - تبليسي - جيهان المتوجه إلى تركيا، وخطة أنابيب آتاسو - آلانسانكو المتوجه إلى الصين، واستغلال حقل دوبا النفطي في تشاد. ومثلت الحصص المجتمعة لكازاخستان وأذربيجان وتشاد وبوليفيا أزيد من ٧٠ في المائة من مجموع الاستثمار الأجنبي المباشر المتدفق نحو البلدان النامية غير الساحلية.

٦ - ولا تزال الديون الخارجية للبلدان النامية غير الساحلية تتراكم على نحو لا يمكن تحمله، رغم أن نسبة الدين إلى الصادرات قد تقلصت من ٢٢٢ في المائة في عام ٢٠٠٣ إلى ١٩١ في المائة في عام ٢٠٠٤. وبلغت نسبة الدين إلى الناتج المحلي الإجمالي ٥٩ في المائة في عام ٢٠٠٤. وفي تموز/يوليه ٢٠٠٦، كانت ٨ من البلدان النامية غير الساحلية (إثيوبيا، أوغندا، بوركينا فاسو، بوليفيا رواندا، زامبيا، مالي و النيجر) قد وصلت نقطة الإكمال، ووصلت ٣ بلدان (بوروندي، تشاد وملاوي) نقطة اتخاذ القرار، فيما وصل بلدان (جمهورية أفريقيا الوسطى وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية) نقطة ما قبل اتخاذ القرار ضمن مبادرة البنك الدولي وصندوق النقد الدولي المتعلقة بالبلدان الفقيرة المثقلة بالديون. وحتى تموز/يوليه ٢٠٠٦، استفادت خمسة بلدان نامية غير ساحلية (إثيوبيا، وأوغندا، وبوركينا فاسو، ورواندا ومالي) من تخفيف الديون في إطار المبادرة المتعددة الأطراف لتخفيف عبء الدين. بيد أن هذه البلدان ما زالت معرضة لصدمات التصدير، ومعتمدة على التمويل بشروط ميسرة

للغاية، وعلى الإدارة الرشيدة للديون. ويعد تقديم المساعدة الدولية لتنويع الصادرات، وبناء القدرة المؤسسية، وإتاحة فرص الوصول إلى السوق، من الأمور الجوهرية لمنع تراجع هذه البلدان ووقوعها ثانية في شرك الدين الخارجي.

٧ - ويعكس الأداء الاقتصادي الضعيف للبلدان النامية غير الساحلية التأثير المباشر وغير المباشر للعوامل الجغرافية على المتغيرات الرئيسية للاقتصاد الكلي. فتجارها المنقولة بحرا تعتمد، بالضرورة، على المرور عبر بلدان أخرى. والمعايير الحدودية الإضافية والبعد المفرط عن الأسواق الرئيسية، مقرونان بالإجراءات المعقدة والهياكل الأساسية غير الكافية، يزيدان بشكل كبير مجموع تكاليف خدمات النقل. ويعد البعد عن الموانئ أكبر عنصر متغير يحدد تكاليف النقل، ولاسيما بالنظر إلى أن التكاليف المتعلقة بالنقل البري أعلى من تكاليف النقل البحري بما يراوح ٥ إلى ٧ أضعاف.

٨ - وتقوض تكاليف النقل الباهظة قدرة البلدان النامية غير الساحلية على المنافسة في السوق الدولية، وقدرتها على الإنتاج بتكاليف منخفضة. وتشكل تكاليف النقل عاملا كبيرا مخفضا للتجارة. ويؤثر انخفاض التدفقات التجارية في الناتج المحلي الإجمالي تأثيرا مباشرا وسلبيا. وتحد تكاليف النقل المرتفعة من القدرة الشرائية ومن مستويات الاستهلاك لدى المواطنين المقيمين، وتضر بأنشطة المنتجين الذين يعتمدون على عناصر الإنتاج المستوردة، وتتسبب، على الأرجح في التضخم. وتعمل التكاليف الباهظة المتصلة بالموافق الجغرافية غير المؤاتية على خفض معدل عائد رأس المال الذي يشترطه المستثمرون لتمويل مشروع داخل بلد من البلدان.

ثالثا - الإجراءات المحددة المتخذة لتنفيذ برنامج عمل ألماتي

الأولوية الأولى: المسائل الأساسية المتصلة بسياسات المرور العابر

٩ - دعا برنامج عمل ألماتي البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية إلى استعراض وتنقيح أطرها التنظيمية، لإتاحة الفرصة لزيادة مشاركة القطاع الخاص؛ وزيادة شفافية الأنظمة المتعلقة بالنقل العابر والحدود؛ وإنشاء إجراءات إدارية منسقة؛ وتبسيط مراقبة الحدود وإجراءاتها؛ والتقييد بالاتفاقيات الدولية وتوسيع قاعدة التعاون الإقليمي وشبه الإقليمي. وقد أبلغ عن العديد من التطورات في هذا الصدد.

١٠ - فقد أوردت حكومة أفغانستان خطة إصلاح سياستها العامة في مجال النقل العابر في استراتيجيتها الإنمائية الوطنية، وقررت إنشاء اللجنة الأفغانية لتيسير التجارة والنقل، بمشاركة من الوكالات الحكومية ذات الصلة وأصحاب المصلحة المعنيين، من أجل تبسيط ومواءمة

الإجراءات المتعلقة بالمعابر الحدودية وزيادة فاعلية عمليات النقل العابر. وقد انضمت أفغانستان مؤخرا إلى برنامج التعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى، وإلى رابطة جنوب آسيا للتعاون الإقليمي. وأفغانستان عضو نشط بمنظمة التعاون الاقتصادي، وقد وقعت بروتوكولا ينشئ فريق اتصال مع منظمة شنغهاي للتعاون.

١١ - وأبلغت حكومة شيلي أن نظام المرور العابر الخاص ببوليفيا وباراغواي خاضع لأحكام معاهدة السلام والصداقة والتجارة لعام ١٩٠٤ واتفاقية الحركة التجارية لعام ١٩١٢ واتفاقية المرور العابر لعام ١٩٣٧ وغيرها من الصكوك التنفيذية الثنائية. وإضافة إلى ذلك، اعتمدت سلطات الموانئ والجمارك الشيلية تدابير ترمي إلى تيسير حركة المرور العابر، بما في ذلك رسوم تفضيلية للشحنات العابرة والمرافق التخزين. وفي عام ٢٠٠٥، بدأ العمل بمرفق التخزين الجديد في أنتوفاغاستا، مما سمح لباراغواي بتخزين البضائع دون دفع رسوم أو ضرائب أو غير ذلك من المكوس على الواردات.

١٢ - وطورت حكومة أذربيجان استراتيجيتها بشأن المرور العابر في إطار استراتيجية تطوير قطاع النقل. وانضمت جمهورية أذربيجان إلى ١٢ اتفاقية في مجال النقل من اتفاقيات اللجنة الاقتصادية لأوروبا. وإضافة إلى ذلك، وقعت حكومة أذربيجان، اتفاقات ثنائية بشأن النقل مع حكومات بلغاريا وجورجيا وجمهورية كرواتيا ومملكة هولندا، وأوكرانيا، واليونان.

١٣ - وانضمت حكومة جمهورية الصين الشعبية إلى اتفاق النقل عبر الحدود الإقليمي الفرعي لمنطقة ميكونغ الكبرى، في ٤ تموز/يوليه ٢٠٠٥. وترتبط الصين باتفاقات ثنائية للنقل العابر مع كازاخستان، وقيرغيزستان ومنغوليا ونيبال وطاجيكستان وأوزبكستان. وتعد الصين أيضا للانضمام إلى الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بمقتضى دفاتر النقل الدولي البري. وتشارك الصين بهمة في المشاورات المتعلقة بالاتفاقات الحكومية الدولية لمنظمة شنغهاي للتعاون بشأن تيسير النقل الدولي البري.

١٤ - وأبلغت حكومة كينيا أن الممر الشمالي هو المحور الرئيسي لمرافق النقل وهياكله الأساسية الذي يربط البلدان غير الساحلية في منطقة البحيرات الكبرى في أفريقيا الشرقية والوسطى (بوروندي، رواندا وأوغندا) بالميناء البحري في ممبسة. ويسرت سلطة الممر الشمالي لتنسيق النقل العابر إنشاء لجان وطنية لتيسير التجارة والنقل في أوغندا ورواندا. وتعكف السلطة على تنقيح اتفاق المرور العابر لتحويل الممر الشمالي إلى ممر للتنمية الاقتصادية. وساهمت أيضا الجهود الثنائية في تحقيق المسائل الأساسية المتصلة بسياسات المرور العابر. واستحدثت كينيا وأوغندا خدمة متصلة للقطارات كان لها الفضل في تقليص زمن السفر من ٢٠ يوما إلى ما بين ٥ و ٧ أيام.

١٥ - وقّعت حكومة قيرغيزستان أو صدّقت في الآونة الأخيرة على اتفاقية السير على الطرق لعام ١٩٦٨ واتفاقية لافئات وإشارات الطرق لعام ١٩٦٨، والاتفاقية الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بمقتضى دفاتر النقل الدولي البري لعام ١٩٧٥، والاتفاقية الجمركية المتعلقة بالاستيراد المؤقت للمركبات الطرقيّة العمومية، ١٩٥٦، والاتفاقية الدولية لتنسيق عمليات رقابة السلع على الحدود، لعام ١٩٨٢، واتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي لعام ١٩٥٦.

١٦ - وفي عام ٢٠٠٥ أجرت حكومة لاو الديمقراطية الشعبية، مشاورات مع الصين وفيت نام وتايلند بشأن تنفيذ اتفاقات العبور الثنائية الموقعة بين هذه البلدان. وأسفر تحرير عمليات النقل العابر في لاوس وتايلند عن خفض تكاليف النقل بنسب تراوحت بين ٣٠ و ٤٠ في المائة.

١٧ - ووقعت منغوليا، في الآونة الأخيرة أو صدقت على مزيد من ثماني اتفاقيات دولية في مجال النقل. وأنشئت اللجنة الوطنية المنغولية للنقل في عام ٢٠٠٥. وواصلت منغوليا جهودها الرامية إلى زيادة تعزيز التعاون في مجال النقل العابر مع جيرانها من بلدان المرور العابر. وبمناسبة الاجتماع التفاوضي السابع المعقود في ١٣-١٨ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٥، اتفقت منغوليا، والاتحاد الروسي والصين على نص الاتفاق الإطاري الثلاثي لحركة المرور العابر، الذي يرسى الأساس لإطار تنظيمي إقليمي فرعي قوي. ومن المتوقع أن تشرع الحكومات في المفاوضات بشأن مرفقات الاتفاق.

١٨ - ونفذت جنوب أفريقيا إصلاحات لتكفل زيادة مشاركة القطاع الخاص في تطوير الهياكل الأساسية وصيانتها. وعلى وجه التحديد، تتولى شركتنا مقاولو ترانس أفريقيا (TransAfrica Concessionaires)، ومقاولو باكينا بلاتينيوم (Bakwena Platinum Concessionaires) المسؤولية عن الطريق الرئيسي N4 إلى مابوتو شرقا، والطريق الرئيسي N4 إلى بوتسوانا وناميبيا غربا. وشاركت جنوب أفريقيا بنشاط في الجهود التي تبذلها مجموعات التكامل الإقليمية لتعزيز تنفيذ اتفاقات النقل العابر القائمة، بما في ذلك بروتوكول الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي المتعلق بالنقل والأرصاء الجوية والاتصالات، ومذكرة التفاهم للاتحاد الجمركي للجنوب الأفريقي بشأن النقل الطرقي. وتعاونت جنوب أفريقيا مع الخبراء والمديرين التابعين للاتحاد الجمركي للجنوب الأفريقي والجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي من أجل مواءمة المعايير والقواعد التقنية الخاصة بالنقل، بما في ذلك المعايير التقنية للمركبات داخل نطاق الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي، ومعايير بناء الجسور وإصدار رخص القيادة.

١٩ - ووضعت اللجنة الاقتصادية لأوروبا مجموعة من الاتفاقات والاتفاقيات الدولية الرامية إلى تسهيل وتطوير النقل الدولي عن طريق وضع إجراءات مبسطة ومتوائمة لعبور الحدود. وقد وضع برعاية اللجنة الاقتصادية لأوروبا ما مجموعه ٥٦ من الاتفاقات والاتفاقيات الدولية.

٢٠ - وقدمت المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا مساهمات كبيرة في صياغة السياسات الأساسية المتعلقة بالمرور العابر على المستوى دون الإقليمي. وقد يسرت تنفيذ الاتفاقيات الدولية بشأن النقل العابر عن طريق تشجيع استعمال نظام الشبكات المحتمومة التي تغطي الشاحنة والتي تختم كضمان لامثالها للمعايير التقنية الجمركية اللازمة بموجب الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بمقتضى دفاتر النقل الدولي البري. وتشترط هذه الاتفاقية نقل البضائع في مركبات أو حاويات تضمن ختم السلامة الجمركية.

٢١ - وشاركت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا في تنفيذ برنامج عمل ألماني عن طريق برنامج عملها وبرنامج سياسة النقل لبلدان أفريقيا الواقعة جنوب الصحراء الكبرى التابع للبنك الدولي. وقد عزز هذا البرنامج إنشاء مرصد للنقل في أفريقيا لجمع المعلومات عن تأخيرات وتكاليف ممرات النقل العابر.

الأولوية الثانية: تطوير الهياكل الأساسية والصيانة

٢٢ - ينص برنامج عمل ألماني على أن عدم كفاية الهياكل الأساسية ومرافق الاتصالات يشكل عقبة رئيسية أمام إنشاء نظم للنقل العابر تتسم بالكفاءة.

٢٣ - وعلى نحو ما هو مبين في الجدول ٥ في مرفق هذه الوثيقة، وصل طول الشبكات الطرق في البلدان النامية غير الساحلية في سنة ٢٠٠٣ ما مجموعه ١,١٧ مليون كم. وشبكات الطرق في هذه البلدان رديئة بشكل عام. وعلى سبيل المثال، فإن نسبة الطرق المعبدة تبلغ ٠,٨ في المائة في تشاد، و ٢,٧ في المائة في جمهورية أفريقيا الوسطى، و ٣,٥ في المائة في منغوليا، و ٧,١ في المائة في بوليفيا، و ٧,٩ في المائة في النيجر. ويبلغ الطول الإجمالي لشبكة السكك الحديدية في البلدان النامية غير الساحلية ٤٤٦ ٤٠ كم. وفي مجال النقل الجوي، تم نقل ١٢,٣ مليون راكب في البلدان النامية غير الساحلية وعددها ٣١، وهو ما يمثل نسبة ٠,٦٥ في المائة فقط من مجموع الركاب الذين تم نقلهم في العالم. وبلغ مجموع الشحن الجوي للبلدان النامية غير الساحلية ٣٦٨,٧ مليون طن لكل كيلومتر، وهو ما يمثل نسبة ٠,٢٦ في المائة من المجموع العالمي.

٢٤ - وفي مجال الهياكل الأساسية للاتصالات، كان هناك في عام ٢٠٠٣ ما متوسطه ٢,٩ خط هاتف ثابت لكل ١٠٠ نسمة من سكان البلدان النامية غير الساحلية، مقابل متوسط عالمي يبلغ ١٨,٣. ويتدى الرقم في أفغانستان وتشاد وجمهورية أفريقيا الوسطى والنيجر وأوغندا ليصل ٠,٢ هاتف ثابت لكل ١٠٠ نسمة. وتشكو البلدان النامية غير الساحلية أيضا من التخلف في أعمال تكنولوجيا الهاتف المتنقل، حيث بلغ عدد المشتركين في خدمة الهاتف المتنقل ٤,٣ مشتركين لكل ١٠٠ نسمة، في عام ٢٠٠٣. وتشكل الفجوة الرقمية المتزايدة قلقا كبيرا أيضا للبلدان النامية غير الساحلية. وبينما كانت نسبة الحواسيب الشخصية، في عام ٢٠٠٣، في البلدان النامية غير الساحلية ٨,١ حواسيب لكل ١٠٠٠ نسمة، بلغ المتوسط العالمي ٨,١٠٠.

٢٥ - وفي عام ٢٠٠٥، نفذت حكومة أفغانستان ١١٤ من مشاريع الهياكل الأساسية من الطرق. وشملت جهود البناء عموما ترميم ٢٢٧ ٣ كم من الطرق الداخلية، و ٩٠٦ ٤ كم من الطرق الرئيسية و ٥٠٠ ٤ كم من الطرق الريفية. وبدأت أعمال بناء الطريق الدائري في عام ٢٠٠٣، وما زالت الأشغال مستمرة في معظم الأجزاء، بما في ذلك الطرق الرابطة مع بلدان الجوار في طاجيكستان، وباكستان وجمهورية إيران الإسلامية.

٢٦ - وأبلغت أذربيجان أنها اتخذت خطوات من أجل تحسين النقل على الطرق والسكك الحديدية، وخطوط الأنابيب والهياكل الأساسية للموانئ والنقل الجوي والاتصالات. ويجرى اتخاذ تدابير مهمة في مجال الهياكل الأساسية من الطرق من أجل مواصلة الخصائص التقنية لطريق باكو-آلات كوردامير - يفلاخ - غانجا - الحدود الكازاخية الجورجية (أذربيجان جزء من ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا) والحدود الروسية - كوبا - باكو - آلات - سليان - لانكاران - أستارا - الحدود الإيرانية (ممر النقل الدولي بين الشمال والجنوب) مع المعايير الدولية. ويعمل طريق آلات - قاضيممد من طريق باكو - آلات كوردامير - يفلاخ - غانجا - الحدود الكازاخية الجورجية منذ عام ٢٠٠٤. وتجري حاليا إعادة بناء جزء غانجا - كازاخ بتكلفة قدرها ٤٨ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة.

٢٧ - وأبلغت حكومة شيلي أنها واصلت جهودها الرامية إلى النهوض بالهياكل الأساسية للنقل العابر التي تخدم بوليفيا وباراغواي. ويجري حاليا بناء الطرق الشيلية الأساسية الرابطة بين شيلي وبوليفيا، بما في ذلك، المعبر الحدودي أريكا - تامبو - كيمادو. وفي عام ٢٠٠٥، اتفقت شيلي وبوليفيا على إعطاء مزيد من الأولوية للطرق العابرة للحدود، وذلك من خلال رصد استثمارات كافية وتحسين التنسيق والتخطيط.

٢٨ - وتمتلك كازاخستان خمسة ممرات دولية للسكك الحديدية، أكثرها حسما هو مشروع الطريق العابر لكازاخستان الرابط بين الصين وأوروبا مروراً بكازاخستان وتركمانستان وجمهورية إيران الإسلامية وتركيا. ذلك أن إنجاز هذا المشروع بقيمة ٤ بلايين من دولارات الولايات المتحدة، سيمكّن من نقل الشحنات من موانئ الصين إلى روتردام في غضون ١٨ يوماً. ومنذ عام ٢٠٠٢، أصلح ما مجموعه ١٤ ٠٠٠ كم من الطرق بتكلفة بلغت ١ بليون دولار من دولارات الولايات المتحدة. ودخلت في الآونة الأخيرة محطتان حويتان دوليتان جديدتان في أستانا وألماتي مرحلة التشغيل. ونتيجة لذلك، ارتفع عدد الخطوط الجوية العاملة في كازاخستان إلى ٤٧ خطاً.

٢٩ - وفي كينيا، تتدهور حالة شبكة الطرق في الممر الشمالي نتيجة لضخامة حجم حركة السير ورداءة إنفاذ الأنظمة المتعلقة بحمولة المحور. وبمساعدة من الاتحاد الأوروبي، تم ترميم ١٣٧ كم من الطرق، وحددت ٣٥٧ كم ستخضع للترميم إلى غاية سنة ٢٠٠٩. ومن أجل زيادة قدرة الممر، جرى التوقيع على مذكرة تفاهم لتمديد خط الأنابيب الرابط بين ميناء ممبسه ومحطتي كيسومو وألدوريه في كينيا. ويجري حالياً شحن النفط إلى بوروندي ورواندا وأوغندا ونقله إليها بالشاحنات الصهرية.

٣٠ - وبدأت وزارة النقل في قيرغيزستان تنفيذ المرحلة الثالثة من الطريق الرئيسي الرابط بين بيشكيك وأوش. وسيوفر بناء الطريق الرئيسي أوش - ساروتاش - أركستام الممتد على طول ٢٥٨ كم منفذا لقيرغيزستان على الصين. وقد أقرت الحكومة قانوناً خاصاً يتعلق بمشروع الطريق الرئيسي أوش - ساروتاش - أركستام، للتأكيد على أهميته الاستراتيجية بالنسبة للجمهورية.

٣١ - وفي جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، سيجرى قريباً بناء شطر من السكة الحديدية انطلاقاً من منتصف جسر الصداقة، بطول ٣,٥ كم، ستكتمل به الحلقات الناقصة بين ثاينينغ في لاوس وخطوط السكك الحديدية التايلندية. وسيكتمل، خلال عام ٢٠٠٦، بناء الجسر الدولي الثاني بين سافانخانيت (جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية) ومكدهان (تايلند) بتمويل من مصرف اليابان للتعاون الدولي. وعلى صعيد قطاع الطرق، بدأت أعمال بناء ١٩٣ كم من الطريق رقم ٣ على طول الممر الاقتصادي الشمالي الجنوبي. وتوجد الطريق ٨١٨ للممر الاقتصادي الجنوبي التي تنطلق من إقليم آتابو إلى حدود لاو مع فييت نام، بطول ١١٨,٢ كم قيد البناء بتمويل من فييت نام. واكتملت، أوائل عام ٢٠٠٦، أعمال بناء الممر الأوسط بطول ١٤٩ كم على طول الطريق رقم ١٢ الرابط بين الجزء الشمالي الشرقي من تايلند والميناء البحري الأوسط في فييت نام.

٣٢ - وصدقت منغوليا على الاتفاق الحكومي الدولي المتعلق بشبكة الطرق الرئيسية الآسيوية. واكتمل ربط منغوليا بالطريق الرئيسي الآسيوي رقم AH-3. ويتطلب تجهيز ٧٢٥ كم من الطرق على طول الطريق رقم AH-32 تمويلا إضافيا بقيمة ٩, ١٢٠ مليون دولار.

٣٣ - وحددت حكومة جنوب أفريقيا ضمن أولوياتها ستة ممرات لطرق العبور تشكل شبكة إقليمية رئيسية لتحسين كفاءة النقل العابر. وشجع الإطار الاستراتيجي للهياكل الأساسية من الطرق في جنوب أفريقيا القطاع الخاص على الاضطلاع بدور أكبر في تطوير والهياكل الأساسية وصيانتها، وفي إطار الاستراتيجية الوطنية للوجستيات الشحن، وضعت أيضا خطة رئيسية لموانئ ترانسنيث من أجل زيادة تطوير المرافق الأساسية للموانئ والنهوض بكفاءتها. وفي مجال النقل الجوي، تم وضع الخطة الوطنية لتطوير المطارات. واستمرت حكومة جنوب أفريقيا في جهودها الرامية إلى تعزيز تنفيذ الاتفاقات الثنائية في مجال الخدمات الجوية، وتنفيذ قرار ياموسكرو بشأن الأجواء المفتوحة في أفريقيا.

٣٤ - وصدقت حكومة طاجيكستان على الاتفاق الحكومي الدولي المتعلق بشبكة الطرق الرئيسية الآسيوية. وتعتبر طاجيكستان ثلاثة ممرات رئيسية للعبور (هودجان - دوشمبه - بيانج السفلى؛ و كاراميك - جيرغاتال - دوشمبه - تورسونزاد - أوزون - ترمز؛ وكالايكوم - هوروغ - مورغاب - كولما) ضمن شبكة الطرق الرئيسية الآسيوية. وخلال الفترة ٢٠٠٠-٢٠٠٥، نفذت طاجيكستان أربعة مشاريع للهياكل الأساسية الطرقية بقيمة ٨٤ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة. ويجري حاليا تنفيذ ١٣ مشروعا من مشاريع الهياكل الأساسية بقيمة ٤٦٨ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة.

٣٥ - وفي منطقة السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي، اكتمل إنجاز الطريق الرئيسي كاتيفا - موليلو، وجسر شيشيكي في آذار/مارس ٢٠٠٤، مما يوفر فرص ربط أحسن لناميبيا بزامبيا وزمبابوي ومالاوي وجمهورية الكونغو الديمقراطية. واكتملت أعمال الإصلاح في أجزاء من الطريق الرئيسي ممبسة - كامبالا. وجرى ترميم طريق غوندار - ميتيفا الرابط بين إثيوبيا والسودان. وتم رفع مستوى طريق أتبارا - بور سودان، مما أسفر عن تقصير المسافة بين الخرطوم وبور سودان، بما يناهز أربع مائة كيلومتر.

٣٦ - واتخذت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ في دورتها الثانية والستين القرار ٤/٦٢ المؤرخ في ١٢ نيسان/أبريل ٢٠٠٦، بشأن الاتفاق الحكومي الدولي المتعلق بشبكة السكك الحديدية العابرة للبلدان الآسيوية. ومن المقرر أن يجري حفل التوقيع الرسمي على الاتفاق أثناء المؤتمر الوزاري المعني بالنقل الذي سيعقد في بوسان، جمهورية كوريا، في تشرين الثاني/يناير ٢٠٠٦.

٣٧ - وواصلت اللجنة الاقتصادية لأوروبا تعزيز التعاون الإقليمي من أجل تنسيق تطوير الشبكات الدولية للطرق والسكك الحديدية والممرات المائية القارية والنقل المتعدد الوسائط (الشبكات الأوروبية) عن طريق اتفاقات ملزمة قانوناً بشأن شبكات الهياكل الأساسية، في إطار مشاريع طريق السيارات الرئيسي العابر لأوروبا والسكك الحديدية العابرة لأوروبا وقد حددت الخطة الرئيسية لطريق السيارات الرئيسي العابر لأوروبا والسكك الحديدية العابرة لأوروبا الشبكات المحورية للطرق البرية والسكك الحديدية في ٢١ بلداً من بلدان أوروبا الوسطى والشرقية والجنوبية الشرقية، وتم تقييم ٤٩١ مشروعاً تقدر قيمتها بمبلغ ١٠٢ بليون يورو وإدراجها ضمن الأولويات.

الأولوية الثالثة: التجارة الدولية وتيسير التبادل التجاري

٣٨ - حتى آذار/مارس ٢٠٠٦، كانت ٩ من البلدان النامية غير الساحلية البالغ عددها ٣١ بلداً، و ٥ من بلدان المرور العابر النامية البالغ عددها ٣٤ بلداً، غير أعضاء في منظمة التجارة العالمية. وفي عام ٢٠٠٤، ارتفعت قيمة صادرات البلدان النامية غير الساحلية إلى ٥٥,٧ بليون دولار من دولارات الولايات المتحدة، مقابل ٤٢,٣ بليون دولار من دولارات الولايات المتحدة في عام ٢٠٠٣. ونتج ذلك بشكل رئيسي عن زيادة الصادرات التي نتجت أساساً عن ارتفاع الأسعار العالمية للنفط ووقود السيارات في أذربيجان وبوليفيا وتشاد وكازاخستان وتركمانستان وأوزبكستان التي بلغت حصصها مجتمعة ٦٢ في المائة من مجموع صادرات البلدان النامية غير الساحلية. بيد أن حصص البلدان النامية غير الساحلية من مجموع الصادرات والواردات العالمية من البضائع ظلت ضعيفة، بمستوى ٠,٦٣ في المائة و ٠,٦٦ في المائة على التوالي. وخلال الفترة ٢٠٠٣-٢٠٠٤، ظل رصيد الحساب الجاري لـ ٢٨ من البلدان النامية غير الساحلية سلبياً. وتمثل السلع الأساسية أكبر مداخيل صادرات البلدان النامية غير الساحلية. أما التبادل التجاري الأقليمي فهو محدود.

٣٩ - وإضافة إلى النقل المادي للسلع، تؤثر الشروط الإجرائية الشاملة والوثائق والعقود تأثيراً قوياً في أداء التجارة الخارجية في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وكشف البنك الدولي في تقريره المعنون "ممارسة الأعمال التجارية في عام ٢٠٠٦" أن تكاليف الإجراءات الجمركية والنقل تمثل أكبر بند تكاليف منفرد في التجارة الخارجية، وأنها أعلى من أسعار الاستيراد بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية. وتشير التقديرات إلى أن الإجراءات البيروقراطية تكلف نحو ١٠ في المائة من قيمة الصادرات في البلدان النامية، كما يحمل عدم اتساق الجمارك وعمليات النقل بالكفاءة المؤسسات التجارية إلى الإبقاء على موجودات كبيرة من السلع في مستودعاتها، مما يزيد تكاليف الإنتاج بنسبة تتراوح بين ٤

و ٦ في المائة. وعلاوة على ذلك، تشير الدراسات كذلك إلى أن كل يوم إضافي يتأخره النقل يكلف ٠,٥ في المائة من قيمة الشحنات بالنسبة للسلع المنقولة بحراً أو بالسكك الحديدية.

٤٠ - ولإكمال المراحل الإجرائية العديدة، تطلبت عمليات الاستيراد والتصدير على الصعيد العالمي، على التوالي، ٣١,٩ يوماً و ٣٩,٩ يوماً، بيد أن هذه الأرقام تبلغ على التوالي ٥٧,٣ يوماً و ٧٢,٣ يوماً بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية. وعلى خلاف بلدان المرور العابر النامية، فإن البلدان النامية غير الساحلية تستغرق ٢٢,٩ يوماً إضافياً لاستيراد السلع و ٢٨,٦ يوماً إضافياً لتصدير السلع. ولم تتسبب الهياكل الأساسية المادية أو الموانئ والنقل الداخلي إلا في ربع فترات التأخير، بينما تسببت الوثائق السابقة للوصول والجمارك وعمليات التفتيش في ٧٥ في المائة من مجموع فترات التأخير. وتمثل الوثائق السابقة للوصول، ٥٩ في المائة من فترات التأخير بينما تمثل الجمارك وعمليات التفتيش ١٦ في المائة منها. وخلال إجراءات التخليص الجمركي في أفريقيا وجنوب آسيا، تعرض نحو ٧٠ في المائة من حاويات السلع المستوردة للفتح والتفتيش، مما زاد في تأخير عملية الاستيراد. وتُفتح الحاويات واحدة واحدة في بوركينافاسو وملاوي ومالي ونيبال.

٤١ - وكانت النيجر ورواندا وأفغانستان وتشاد وجمهورية أفريقيا الوسطى وبوروندي وقيرغيزستان وأوزبكستان ٨ بلدان من بين ١٠ بلدان في العالم تأخذ فيها عملية تجهيز الواردات أطول فترة. وتتطلب عملية الاستيراد في البلدان النامية غير الساحلية ١٣,٤ وثيقة و ٣١,٣ توقيعاً في المتوسط. وعلى خلاف ذلك، تتطلب بلدان المرور العابر النامية ١٢,٢ وثيقة و ٢١,٣ توقيعاً. وتختلف هذه الأرقام مع متوسط الأرقام العالمية البالغة ١٠,٨ وثائق و ١٦,٥ توقيعاً.

٤٢ - وكانت بوروندي ومالي وأذربيجان وبوركينا فاسو وتشاد وكازاخستان وجمهورية أفريقيا الوسطى ٧ من بين ١٠ بلدان في العالم تتطلب أكبر كم من الوثائق لكي تجهز الصادرات. وتتطلب عملية التصدير في البلدان النامية غير الساحلية ٩,٧ وثائق و ٢٠,١ توقيعاً. وعلى خلاف ذلك، تتطلب بلدان المرور العابر النامية ٧,٨ وثائق و ١٣,٣ توقيعاً في المتوسط. وتختلف هذه الأرقام عن متوسط الأرقام العالمية البالغة ٧,٤ وثائق و ١١ توقيعاً. وتتطلب بلدان أفريقيا الواقعة جنوب الصحراء الكبرى في المتوسط ١٨ توقيعاً في المتوسط، وهو رقم يختلف كثيراً عن نظيره في بلدان شرق آسيا والمحيط الهادئ التي لا تتطلب سوى ٧ توقيعاً. وكان متوسط عدد التوقعات اللازم للتصدير في البلدان النامية غير الساحلية حوالي ضعف المتوسط العالمي.

٤٣ - وتؤكد هذه الاستنتاجات الحاجة إلى زيادة تيسير التبادل التجاري وإصلاحه بغية تحقيق كفاءة أكبر في عمليات النقل العابر. وأظهرت الدراسات أن الإجراءات البيروقراطية تتسبب في نتائج تجارية عكسية. فالزيادة المفرطة في وثائق الصادرات تتسبب في إضعاف نسبة التبادل التجاري إلى الناتج المحلي الإجمالي، فيما تؤدي زيادة عدد التوقعات إلى توسيع قاعدة الفساد. وقد نفذ العديد من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية إصلاحات لترشيد النقل العابر: فقد حدت الكاميرون وبيرو من الآجال الزمنية للجمارك، وألغت باكستان وأوغندا تراخيص التجارة، وتوقفت رواندا عن ضرورة التفتيش قبل الشحن، وحسّنت أفغانستان الهياكل الأساسية للطرق والموانئ، وحولت جمهورية إيران الإسلامية عملية دفع الضرائب التجارية إلى نظام آلي، وفي موريتانيا، أصبح ميناء نواكشوط يعمل على مدار الساعة بدلا من ٦٠ ساعة في الأسبوع. وإضافة إلى ذلك، أكد تقرير البنك الدولي على ثلاثة إصلاحات فعالة في عام ٢٠٠٤، هي: تنفيذ نظام التجهيز الإلكتروني للوثائق، استعمال سياسات إدارة المخاطر في مجال التفتيش، وتوسيع النطاق الإقليمي لإصلاحات الجمارك والنقل.

عناصر من الحواجز غير المادية للتبادل التجاري عبر الحدود

بلدان المرور العابر النامية						البلدان النامية غير الساحلية							
الوقت (عدد)	التوقيعات اللازم	وثائق اللازمة للاستيراد (بالأيام)	الوقت (عدد)	التوقيعات اللازم	وثائق اللازمة للتصدير (بالأيام)	الوقت (عدد)	التوقيعات اللازم	وثائق اللازمة للاستيراد (بالأيام)	الوقت (عدد)	التوقيعات اللازم	وثائق اللازمة للتصدير (بالأيام)		
٣٠	٩	٧	٢٣	٦	٦	الأرجنتين	٩٧	٥٧	١٠	..	..	أفغانستان	
٦٩	٣٣	١٧	٦٩	٢٠	١١	إريتريا	٥٧	٤٥	١٣	٤٦	٣٣	٨	إثيوبيا
٦٤	٢٨	١٠	..	..	..	أنغولا	٧٩	٥٥	١٨	٦٩	٤٠	٧	أذربيجان
٢٥	١٢	٩	٢٢	١٠	٩	أوروغواي	٣٧	١٥	٦	٣٤	١٢	٧	أرمينيا
٣٩	١٥	١٢	٣٣	١٠	٨	باكستان	١٣٩	٣٢	١٨	..	..	..	أوزبكستان
٤٣	١٦	١٤	٣٩	٨	٧	البرازيل	٧٣	٢٧	١٧	٥٨	١٨	١٣	أوغندا
٥٧	٣٨	١٦	٣٥	١٥	٧	بنغلاديش	٣١	١١	١٣	٣٤	٧	٩	باراغواي
٤٩	١٤	١١	٣٦	١٠	٨	بنين	٤٢	١٢	١٤	٣٩	١٢	١٠	بوتان
٣١	١٣	١٣	٢٤	١٠	٨	بيرو	٤٢	١٠	٩	٣٧	٧	٦	بوتسوانا
٢٥	١٠	١٤	٢٣	١٠	٩	تايلند	٦٦	٣٧	١٣	٧١	١٩	٩	بوركينافاسو
٢٥	٢٠	١٣	٢٠	١٠	٩	تركيا	١٢٤	٥٥	١٩	٦٧	٢٩	١١	بوروندي
٥١	١٦	١٣	٣٠	١٠	٧	توانيا	٤٩	١٦	٩	٤٣	١٥	٩	بوليفيا
٤٣	١٤	١١	٣٤	٨	٨	توغو	..	..	..	..	..	..	تركمستان
٥١	١٢	٨	٢٩	٨	٨	الجزائر	١١١	٤٢	١٤	٨٧	٣٢	٧	تشاد
٦٧	٨٠	١٥	٥٠	٤٥	٨	جمهورية الكونغو الديمقراطية	١٢٢	٧٥	١٠	١١٦	٣٨	٩	جمهورية أفريقيا الوسطى
٥١	٤٥	١١	٤٥	٣٠	١١	جمهورية إيران الإسلامية	٧٨	٢٨	١٦	٦٦	١٧	١٢	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
٣٤	٩	٩	٣١	٧	٥	جنوب أفريقيا	٣٥	١١	١٠	٣٢	٨	١٠	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
..	..	..	..	..	..	جيبوتي	٣٥	١٣	٧	٣٣	١٢	٧	جمهورية مولدوفا
٢٦	١٢	١٠	٢٣	٨	٦	السنغال	٩٢	٤٦	١٩	٦٣	٢٧	١٤	رواندا
٢٤	٨	٨	٢٣	٧	٦	شيلي	٦٢	٢٨	١٩	٦٠	٢٥	١٦	زامبيا
..	..	..	..	..	..	الصومال	٦٦	١٩	١٥	٥٢	١٨	٩	زمبابوي

بلدان المرور العابر النامية						البلدان النامية غير الساحلية							
(عدد)	(عدد)	(عدد)	(عدد)	(عدد)	(عدد)	(عدد)	(عدد)	(عدد)	(عدد)	(عدد)	(عدد)		
الوقت	التوقيعات	التوقيعات	التوقيعات	التوقيعات	التوقيعات	الوقت	التوقيعات	التوقيعات	التوقيعات	التوقيعات	التوقيعات		
اللازم	اللازمة	اللازمة	اللازمة	اللازمة	اللازمة	اللازم	اللازمة	اللازمة	اللازمة	اللازمة	اللازمة		
وثنائق	وثنائق	وثنائق	وثنائق	وثنائق	وثنائق	وثنائق	وثنائق	وثنائق	وثنائق	وثنائق	وثنائق		
للاستيراد	للاستيراد	للاستيراد	للاستيراد	للاستيراد	للاستيراد	للاستيراد	للاستيراد	للاستيراد	للاستيراد	للاستيراد	للاستيراد		
(بالأيام)	(بالأيام)	(بالأيام)	(بالأيام)	(بالأيام)	(بالأيام)	(بالأيام)	(بالأيام)	(بالأيام)	(بالأيام)	(بالأيام)	(بالأيام)		
٢٤	٨	١١	٢٠	٧	٦	الصين	..	..	..	..	..	سوازيلند	
٥٥	١٣	١٣	٤٧	١١	٦	غانا	..	..	..	..	..	طاجيكستان	
٥٦	٢٣	١٢	٤٣	١١	٧	غينيا	١٢٧	٢٧	١٨	..	..	قيرغيزستان	
٣٦	١٥	٩	٣٥	١٢	٦	فييت نام	٨٧	١٧	١٨	٩٣	١٥	١٤	كازاخستان
٥٣	٢٠	١٤	٣٩	١١	١٠	الكاميرون	٥٠	١٥	١٠	..	..	..	ليسوتو
٥٥	١٨	١٢	٤٣	١٠	٨	كمبوديا	٦١	٦٠	١٦	٦٧	٣٣	١٠	مالي
٤٨	٢١	١٦	٢١	١١	٧	كوت ديفوار	٦١	٢٠	٦	٤١	١٢	٩	ملاوي
٦٢	٢٠	١٣	٤٥	١٥	٨	كينيا	٧٤	٢٧	١٠	٦٦	٢١	١١	منغوليا
٤١	١٢	١٦	٤١	١٢	٦	موزامبيق	٣٨	٢٤	١٠	٤٤	١٢	٧	نيبال
..	..	..	..	..	..	ميانمار	٨٩	٥٢	١٩	..	..	..	النيجر
٢٥	٧	١٤	٣٢	٧	٩	ناميبيا							
٥٣	٧١	١٣	٤١	٣٩	١١	نيجيريا							
٤٣	٢٧	١٥	٣٦	٢٢	١٠	الهند							
٤٣,٧	٢١,٣	١٢,٢	٣٤,٤	١٣,٣	٧,٨	المتوسط	٧٢,٣	٣١,٣	١٣,٤	٥٧,٣	٢٠,١	٩,٧	المتوسط
٣٩,٩	١٦,٥	١٠,٨	٣١,٩	١١	٧,٤	المتوسط العالمي	٣٩,٩	١٦,٥	١٠,٨	٣١,٩	١١	٧,٤	المتوسط العالمي

المصادر: البنك الدولي، النسخة الإلكترونية المباشرة من قاعدة بيانات تقرير ممارسة الأعمال التجارية تولى مكتب الأمم المتحدة للممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية حساب المعدلات المتوسطة

ملاحظة: يعني إيراد نقطتين (..) أن البيانات غير متوفرة.

٤٤ - وانضمت جمهورية أذربيجان إلى الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية (اتفاقية كيوتو)، وستقوم بإصلاح اللوائح الجمركية تبعاً لذلك. واستحدثت أذربيجان نظام البحث الآلي عن المعلومات الذي يربط ما بين الوكالات الحكومية المعنية بمختلف جوانب عمليات عبور الحدود.

٤٥ - وأبلغت حكومة البرازيل أن لجنة لرصد التبادل التجاري بين البرازيل وباراغواي قد أنشئت في عام ٢٠٠٥ من أجل تطوير الصادرات من باراغواي وتنويعها، والبحث عن حلول ممكنة للصعوبات، سواء التقنية أو البيروقراطية التي تواجه المصدرين من باراغواي إلى البرازيل. ووفرت البرازيل أيضاً مستودعات معفاة من الضرائب في موانئها البحرية لفائدة سلع بوليفيا وباراغواي في حالة المرور العابر.

٤٦ - وأبلغت حكومة شيلي أن اتفاق التكامل الاقتصادي رقم ٢٢ قد وقع في عام ١٩٩٣ في إطار رابطة تكامل أمريكا اللاتينية، وأنه يمنح تعريفات تفضيلية لما مجموعه ٥٨٥ منتجاً. وتعزيزاً لاتفاق التكامل رقم ٢٢، تم توقيع البروتوكول الإضافي الخامس عشر في عام ٢٠٠٥. ويمنح البروتوكول للصادرات البوليفية تفضيلاً كاملاً في الوصول إلى الأسواق الشيلية. وبلغ تدفق التبادل التجاري بين شيلي وبوليفيا في عام ٢٠٠٥، ما مجموعه ٤,٢٤٨ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة، أي بزيادة ٢٩ في المائة عن مستوى ٢٠٠٤. وفي عام ٢٠٠٥، مُنحت نسبة ٧٩,٤ في المائة من واردات شيلي من بوليفيا تعريفات تفضيلية كاملة، كما حصلت نسبة ٣٣,٩ في المائة من صادرات شيلي إلى بوليفيا على تعريفات تفضيلية كاملة. وبلغت تدفقات التبادل التجاري بين شيلي وباراغواي ١٥٨ مليون دولار في عام ٢٠٠٥، مع ميل ميزان التبادل التجاري لصالح باراغواي. ويتمتع بإعفاء من التعريفات الجمركية نحو ٨٠ في المائة من المنتجات التي يجري تبادلها بين شيلي وباراغواي.

٤٧ - وشاركت منغوليا في المشروع المشترك الذي تنفذه اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ ومنظمة التعاون بين شبكات السكك الحديدية لدعم ١٢ من البلدان غير الساحلية في آسيا ومنطقة القوقاز. وفي إطار هذا المشروع، يجري تشغيل خط قطارات للحاويات على سبيل التجريب على طريق بيست (بيلاروس)، وأولامباتار (منغوليا) وبولندا. وتشير التجربة إلى أنه يمكن قطع المسافة البالغة ٥٦٢ ٧ كم في ١٣ يوماً، عندما يقطع القطار ٥٨٢ كم في اليوم، مما يوضح أن بالإمكان تقليص فترة الرحلة بأزيد من ثلاثة أضعاف، وهو ما يمكن من توفير جزء هام من الموارد والمعدات.

٤٨ - وإثر إبرام مذكرة التفاهم بين جنوب أفريقيا وناميبيا بشأن إدارة الممر العابر لصحراء كالاهاري، اتفق الطرفان المتعاقدان على استعمال الوثيقة الإدارية الوحيدة الرامية إلى تحسين إجراءات عبور الحدود والحد من الوثائق اللازمة للمرور العابر.

٤٩ - وشملت تدابير تيسير التبادل التجاري التي اتخذتها حكومة النيجر تنسيق الإجراءات الجمركية وقواعد المنشأ، وإنشاء مراكز للرقابة الجمركية متاحة لبعضها، وتعزيز التنسيق والتعاون المشترك بين الوكالات، وإنشاء لجان لتيسير التبادل التجاري، وتطبيق دفاتر النقل الدولي البري كوثيقة وحيدة للمرور البري العابر بين الدول.

٥٠ - وأبلغ مصرف التنمية الآسيوي أنه تم إحراز تقدم كبير في قطاع تيسير التبادل التجاري في إطار برنامج التعاون الاقتصادي الإقليمي في آسيا الوسطى، شمل (أ) تنسيق الإجراءات الجمركية وتحديثها؛ (ب) توقيع اتفاقات ثنائية للمرور العابر والتعاون بين قيرغيزستان وطاجيكستان وأذربيجان والصين، في عام ٢٠٠٥؛ و (ج) الاختبار التجريبي من جانب كازاخستان وقيرغيزستان للرقابة الجمركية المشتركة في المعبر الحدودي كورداي - أزكول؛ (د) إطلاق الموقع الإلكتروني على شبكة الإنترنت لبرنامج تيسير التبادل التجاري التابع لبرنامج التعاون الاقتصادي الإقليمي في آسيا الوسطى؛ و (هـ) تزويد المصارف في المنطقة بخدمات استشارية عن تمويل التجارة مع ضمانات بتمويل التجارة من أجل تيسير التجارة الخارجية.

٥١ - وتهدف المنظمة البحرية الدولية إلى تيسير الحركة البحرية في مجال التجارة الدولية وتيسير التجارة عن طريق تبسيط وتقليص الاحتياجات من الوثائق والإجراءات اللازمة عند وصول السفن المستخدمة في الرحلات الدولية وأثناء رسوها وعند مغادرتها. وقدمت المنظمة المساعدة إلى البلدان النامية عن طريق البرنامج المتكامل للتعاون التقني التابع لها.

٥٢ - واعتمدت السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي نهج الممرات. وأنشئت مؤسسات ولجان لإدارة الممرات على طول الممرات بالتعاون مع برنامج سياسات النقل في بلدان أفريقيا الواقعة جنوب الصحراء الكبرى وجماعة شرق أفريقيا و الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي. وعلى سبيل المثال، وقع أصحاب المصلحة المعنيون بممر دار السلام، الذي تشارك فيه ملاوي وجمهورية الكونغو الديمقراطية وتنزانيا وزامبيا، الوثيقة المؤسسة للجنة إدارة الممر. وروجت أيضا السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي لمراكز الحدود ذات المنفذ الواحد في أفريقيا الشرقية والجنوبية. وأحرز تقدم في مجال إنشاء هذه المراكز على الحدود بين زامبيا وزمبابوي عند شيريندو. وأبلغت هيئة تنسيق المرور العابر والنقل أنه تم

إجراء دراسة لتقييم الاحتياجات، وإعداد مشروع خطة تجارية لمركز مالابا الحدودي بين كينيا وأوغندا، بتمويل من وكالة التنمية الدولية التابعة للولايات المتحدة.

٥٣ - واستمرت البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في الاستفادة من برنامج النظام الآلي للبيانات الجمركية التابع لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) الرامي إلى تسريع الإجراءات الجمركية عن طريق استعمال تكنولوجيا المعلومات. وفي عام ٢٠٠٥، عقد أكثر من ٦٠ دورة تدريبية على الصعيدين الوطني والإقليمي في مختلف أرجاء العالم. ونفذ النسخة الجديدة القائمة على الإنترنت من النظام الآلي للبيانات الجمركية ASYCUDA System، ASYCUDA World في جمهورية مولدوفا. واستمر الأونكتاد في تنفيذ مشروع بموله البنك الدولي يرمي إلى تحديث الجمارك وتيسير التجارة في حالات الطوارئ في أفغانستان.

٥٤ - وأعدت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونيسترال) مشروع صك هدفه تحديث وتعميم القوانين المتصلة بالنقل الدولي للسلع. وشمل مشروع الصك أموراً منها مسؤولية الشركات الناقلة وواجباتها، والتجارة الإلكترونية والتسليم، وواجبات شركة الشحن ووثائق النقل. وأعدت اللجنة كذلك الدليل التشريعي بشأن مشاريع الهياكل الأساسية الممولة من القطاع الخاص والأحكام التشريعية النموذجية المتصلة بها لمساعدة البلدان على وضع إطار قانوني موات للاستثمارات الخاصة في الهياكل الأساسية العامة، لاسيما من أجل بناء وتطوير الهياكل الأساسية الحاسمة بالنسبة للتنفيذ الناجح لبرنامج عمل المائي، وعلى وجه التحديد الموانئ والطرق الخاضعة لرسوم ومحطات النقل. وسيؤدي تنسيق القوانين وتحديثها إلى خفض عام في تكاليف المعاملات، وزيادة القدرة على التنبؤ بالمشاكل التي تظهر وزيادة الثقة التجارية في التجارة الدولية.

٥٥ - واستمرت اللجنة الاقتصادية لأوروبا في تنفيذ مشاريع تتعلق بتيسير التجارة في الدول غير الساحلية الأعضاء بها. وروجت اللجنة لإنشاء شراكات بين القطاعين العام والخاص دعماً لتيسير التبادل التجاري عن طريق عقد حلقات دراسية في أذربيجان وكازاخستان وجمهورية مولدوفا وأوكرانيا وأوزبكستان. ونُظمت أيضاً حلقات دراسية عن موضوع الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية وعن تيسير التبادل التجاري. وواصلت اللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ دعم أنشطة الفريق العامل المعني بالنقل وتيسير عبور الحدود التابع لبرنامج الأمم المتحدة الخاص المعني باقتصادات وسط آسيا.

٥٦ - وأفادت منظمة التجارة العالمية بأن مفاوضات المنظمة بشأن تيسير التبادل التجاري تهيئ فرصة فريدة أمام البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. فأعضاء منظمة التجارة العالمية سيقومون بتوضيح وتحسين أحكام مواد الاتفاق العام بشأن المواد الخمسة المتعلقة بحرية المرور العابر، والثامنة المتعلقة بالرسوم والإجراءات الرسمية، والعاشر المتعلقة بنشر وإدارة لوائح التبادل التجاري التي توفر الشفافية لأنظمة التجارة. واضطلعت البلدان النامية غير الساحلية بدور نشط في المفاوضات، وقدمت العديد من المقترحات. وقد قُدمت بيانات خطية بشأن المسائل المتعلقة بالمرور العابر من كل من بوليفيا واليابان وقيرغيزستان وجمهورية مولدوفا ومنغوليا وباراغواي (TN/TF/W/28)، وبيرو (TN/TF/W/30)، وجمهورية كوريا (TN/TF/W/34)، والجماعات الأوروبية (TN/TF/W/35)، وباراغواي ورواندا وسويسرا (TN/TF/W/39)، وسنغافورة (TN/TF/W/47)، وكوبا (TN/TF/W/64)، وأرمينيا، وكندا، والجماعات الأوروبية، وقيرغيزستان، ومنغوليا ونيوزيلندا وباراغواي وجمهورية مولدوفا (TN/TF/W/79). وتشمل الاقتراحات المحددة استعراض الرسوم والتكاليف ونشرها وحظر الرسوم و التكاليف غير المنشورة، والتقييد بالانضباط في مجال التكاليف المتعلقة بالمرور العابر، والحد من إجراءات المرور العابر وتبسيطها ومن الوثائق المطلوبة، واستعمال المعايير الدولية وتعزيز الترتيبات الإقليمية للمرور العابر.

الأولوية الرابعة: تدابير الدعم الدولي

٥٧ - أقرّ برنامج عمل ألماني بأن تكاليف تلبية متطلبات إنشاء وصيانة نظم فعالة للنقل العابر من الضخامة بحيث يتعذر على البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية أن تنجز هذه المهمة العسيرة وحدها. ولذلك، يتعين أن يقوم الشركاء الإنمائيون بدور مهم في دعم برامج إنمائية في مجال النقل العابر.

٥٨ - وتظل المساعدة الإنمائية الرسمية المصدر الرئيسي للتمويل الخارجي الذي تتلقاه البلدان النامية غير الساحلية. ففي عام ٢٠٠٤، زاد مجموع المساعدة الإنمائية الرسمية التي تلقتها البلدان النامية غير الساحلية من بلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، إلى ١٣,٨ بليون دولار من دولارات الولايات المتحدة مقارنة بمبلغ ١٠,١ بلايين في سنة ٢٠٠٣، رغم أن ما يناهز ٧ في المائة من مجموع المساعدة الإنمائية الرسمية في سنة ٢٠٠٤، قد خصص للنقل والتخزين والاتصالات وتطوير الهياكل الأساسية مقارنة بنسبة ٦,٥ في المائة في عام ٢٠٠٣. وزادت في عام ٢٠٠٤ المساعدة الإنمائية الرسمية المخصصة للنقل والتخزين والاتصالات في أفغانستان زيادة كبيرة، حيث بلغت ٣٢٦,١ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة مقابل ٥٩,٩ مليوناً في عام ٢٠٠٣.

٥٩ - وقدمت الصين الدعم إلى البلدان النامية غير الساحلية من أجل تطوير هياكلها الأساسية في مجال النقل. وعلى وجه الخصوص، تعكف الصين على إكمال المساعدة في مجال الهندسة والبناء بالنسبة لشطر من الطريق الرئيسي كانمينغ - بانكوك داخل حدود جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، بقيمة ٢٥٠ مليون يوان رميني. وتساعد الصين نيال على بناء الطريق الرئيس بين سيفروينسي وراسوواغادي الذي يمر بميناء زانغمو في الصين، وفي بناء الطريق الرئيسي بين باغلانغ وجومسون الذي يمر بميناء جيلونغ في الصين. وزودت الصين بوتسوانا بمبلغ ١٨٠ مليون يوان رميني في شكل قروض ميسرة لبناء سكك حديدية ومبلغ ٣٥٠ مليون يوان رميني في شكل قروض ميسرة لبناء المرحلتين الأولى والثانية من مشروع الطريق الرئيسي لتهاكان - كانغ.

٦٠ - وأبلغت حكومة بلجيكا أنها قد خصصت حصة كبيرة من المساعدة الإنمائية الرسمية التي تقدمها إلى ١٨ بلداً، بينها ٦ بلدان غير ساحلية (رواندا، بروندي، أوغندا، النيجر، بوليفيا ومالي). وإضافة إلى ذلك، تلقت جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وبوركينا فاسو وإثيوبيا مساعدة ثنائية رسمية مباشرة عن طريق برامج شُرع فيها في عام ٢٠٠٣. وخصصت بلجيكا نسبة ٦,٦ في المائة من مساعدتها الإنمائية الرسمية لعام ٢٠٠٣ إلى البلدان النامية غير الساحلية، ونسبة ٩,٨ في المائة منها في عام ٢٠٠٤. ودعمت بلجيكا العديد من مشاريع الهياكل الأساسية في البلدان النامية غير الساحلية. فعلى سبيل المثال، كانت بلجيكا شريكا إنمائيا رئيسيا في بناء ميناء غوياميرين في بوليفيا، وساعدت على تطوير مشاريع موانئ ومشاريع بحرية في جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية. وفي زامبيا، شاركت بلجيكا في إعادة تأهيل مطار لوساكا، وشاركت في مبادرات لتطوير قطاع وسائط الإعلام في بوليفيا وبوركينا فاسو ورواندا. وساعدت بلجيكا كلا من بوليفيا وبوركينا فاسو ورواندا في مجال سياساتها التجارية العامة وإدارتها.

٦١ - وفي عام ٢٠٠٥، جددت المكسيك برنامجها للتعاون التقني مع بوليفيا لفترة السنتين ٢٠٠٥ - ٢٠٠٧. وشمل هذا البرنامج ١٣ مبادرة في مجال التنمية الحضرية والسياحة والإنتاجية والقدرة التنافسية والطاقة وفي مجال الإصلاح الزراعي. وتشكل اتفاقية أساسية للتعاون التقني والعلمي بين المكسيك وباراغواي الأساس الذي ينهض عليه التعاون التقني الثنائي. وشمل برنامج السنتين ٢٠٠٥ - ٢٠٠٧ ما مجموعه ١٠ مشاريع في مجالات الموارد الطبيعية والتنمية الاجتماعية والسياحة والإدارة العامة والتصدي للكوارث وفي مجال الصحة.

٦٢ - واستمر مصرف التنمية الآسيوي في تقديم المساعدة لأفغانستان وأذربيجان وكازاخستان وقيرغيزستان ومنغوليا وطاجيكستان وأوزبكستان عن طريق برنامج التعاون

الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى. والوكالات المشاركة في البرنامج هي مصرف التنمية الآسيوي، والمصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير، وصندوق النقد الدولي، والبنك الإسلامي للتنمية، وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، والبنك الدولي. وتشتم التدابير التي اتخذها البرنامج على مدى العام الماضي على صعيد قطاع النقل ما يلي: (أ) اعتماد خريطة طريق لقطاع النقل للفترة ٢٠٠٥ - ٢٠١٠؛ (ب) خطة عمل لتنفيذ خريطة الطريق؛ (ج) اعتماد مؤشرات أداء؛ (د) إعداد تقرير عن إمكانات تحرير قطاع الطيران في آسيا الوسطى؛ (هـ) تجهيز مشاريع استثمارية كبرى في مجال الهياكل الأساسية. وفي جزء البرنامج الخاص بالنقل لوحده، يتوقع أن يزيد برنامج الاستثمار المشترك للمؤسسات المتعددة الأطراف الست ١ بليون دولار من دولارات الولايات المتحدة لفترة السنتين ٢٠٠٥ - ٢٠٠٦.

٦٣ - ونفذ الاتحاد الدولي للاتصالات مشاريع عديدة في مجال التجارة الإلكترونية والحكومة الإلكترونية في البلدان النامية غير الساحلية لتمكين هذه البلدان من الولوج بسهولة إلى السوق ومن استخدام تكنولوجيات المعلومات والاتصالات لحفز زيادة التبادل التجاري. وتطلب ذلك إنشاء الهياكل الأساسية العامة الرئيسية لكفالة سلامة الشبكة وأمنها مع تقديم المساعدة في مجال وضع الأطارات القانونية والتنظيمية المناسبة. ونفذت المشاريع في نيبال وبوتان ومالي ورواندا وأوغندا، وأذربيجان وقيرغيزستان وأوزبكستان.

٦٤ - وأبلغت منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة عن زيادة المساعدة المقدمة إلى البلدان النامية في مجال رفع قدرات تجارها على الامتثال للمعايير التقنية الدولية لمنتجات الأغذية والزراعة. ويجرى تنفيذ العديد من برامج المساعدة التقنية في بلدان نامية غير ساحلية عديدة. ففي عام ٢٠٠٣، قامت منظمة الأغذية والزراعة، بالتعاون مع منظمة الصحة العالمية والمنظمة العالمية لصحة الحيوان، ومنظمة التجارة العالمية والبنك الدولي بإنشاء مرفق المعايير وتنمية التجارة، من أجل تنسيق جهود بناء القدرات في مجال سلامة الأغذية، فضلا عن صحة النباتات والحيوانات، وتوفير آلية تمويل تمكن البلدان وأصحاب المصلحة من الاستجابة لمعايير الصحة ومعايير الصحة النباتية التي حددها منظمة التجارة العالمية.

٦٥ - ويوفر ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا (تراسيكا) الذي يبادر إلى إنشائه الاتحاد الأوروبي عاملا محفزا على بناء الهياكل الأساسية للنقل والتنمية الاقتصادية في البلدان المشاركة فيه، وهي أذربيجان، أرمينيا، أوزبكستان، أوكرانيا، بلغاريا، تركمانستان، تركيا، جورجيا، رومانيا، طاجيكستان، وقيرغيزستان، كازاخستان، منغوليا ومولدوفا. واستمر في تعزيز التعاون الإقليمي لجذب وتيسير الاستثمارات من جانب المؤسسات المالية الدولية ومن المستثمرين من القطاع الخاص. وقد طورت شبكة هياكل أساسية قاعدية في منطقة الممر،

شملت الطرق، بغض النظر عن معايير تقاطعها ومستويات حركة السير عليها، لتخدم حركة النقل الدولية وحركة النقل الرئيسية على الصعيد الوطني وفيما بين المدن.

٦٦ - ويمثل الاتحاد الدولي للنقل على الطرق، من خلال رابطاته الوطنية، دوائر النقل الطرقي على الصعيد العالمي. والاتحاد هو ضامن دولي للاتفاقية الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بمقتضى دفاتر النقل الدولي البري. وقدم الاتحاد المساعدة التدريبية للجهات الفاعلة في القطاعين العام والخاص للنقل الدولي البري في كل من جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، وأذربيجان، وقيرغيزستان، وكازاخستان، وأوكرانيا، وصربيا والجبل الأسود، ورومانيا، والصين، وتايلند، وباكستان، والدانمرك، وفنلندا والجمهورية العربية السورية. وبينما تقوم السلطات الصينية بتقييم مزايا اتفاقية النقل الدولي البري، يقدم الاتحاد برامج تدريبية للمثليين عن القطاع الخاص وسلطة الجمارك وغيرها من الوكالات ذات الصلة.

٦٧ - ويخصص مصرف التنمية للبلدان الأمريكية ٢٠ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة لتحسين الإدارة العامة و ٨٠ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة لتحسين الهياكل الأساسية الطرقية في بوليفيا للفترة ٢٠٠٥ - ٢٠٠٦. وبالنسبة لباراغواي، يخصص المصرف ٩٣ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة لدعم النمو المستدام وزيادة التكامل الإقليمي، و ٦٠ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة لإعادة تأهيل وصيانة الطرق للمرات المتكاملة ولتطوير برنامج لنقل الطاقة وتوزيعها.

الأولوية الخامسة: التنفيذ والاستعراض

٦٨ - ساعد مكتب الأمم المتحدة للممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، بالتعاون الوثيق مع الأونكتاد والوحدة الخاصة للتعاون فيما بين بلدان الجنوب التابعة لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، واللجان الإقليمية للأمم المتحدة، البلدان النامية غير الساحلية، على تنظيم اجتماع وزراء البلدان النامية غير الساحلية المكلفين بالتجارة، عقد في آب/أغسطس ٢٠٠٥، في أسنسيون بباراغواي. واعتمد الاجتماع الوزاري منهاج عمل أسونسيون لجولة الدوحة الإنمائية^(١).

٦٩ - وواصل مكتب الأمم المتحدة للممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية جهوده الرامية إلى تعبئة المؤسسات التابعة لمنظومة الأمم المتحدة وغيرها من المنظمات الدولية ذات الصلة، بما فيها اللجان الإقليمية، والبنك

(١) A/60/308، المرفق.

الدولي ومنظمة الجمارك العالمية ومنظمة الأمن والتعاون في أوروبا، وتنسيق جهودها لمساعدة البلدان النامية غير الساحلية في ما تبذله من جهد لتنفيذ برنامج عمل ألماتي. وأعرب وزير خارجية بلجيكا، الذي تحدث في مجلس الأمن في كانون الثاني/يناير ٢٠٠٦، باسم رئاسة منظمة الأمن والتعاون في أوروبا، عن استعداد المنظمة للعمل المباشر مع المكتب من أجل تيسير عملية تنفيذ برنامج عمل ألماتي. وعقدت بعد ذلك مشاورات مكثفة بين وأمانة منظمة الأمن والتعاون في أوروبا، أسفرت عن اتفاق على مجالات التعاون ذات الأولوية بينهما. وشارك مكتب الأمم المتحدة للممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية في الاجتماع الرابع عشر للمنتدى الاقتصادي التابع للمنظمة في كانون الثاني/يناير وأيار/مايو ٢٠٠٦^(١).

رابعاً - الاستنتاجات والتوصيات

٧٠ - تشكل التكاليف المرتفعة للتجارة الدولية عائقاً جسيماً أمام التجارة والتنمية الاقتصادية للبلدان النامية غير الساحلية. ويتعين أن تتصدى التدابير التي تعالج مشاكل المرور العابر لطائفة واسعة من العوامل تشمل عدم كفاية الهياكل الأساسية، واختلال التبادل التجاري، وعدم كفاءة تنظيم النقل، وضعف النظم الإدارية والإجرائية والتنظيمية والمؤسسية.

٧١ - ولأن البلدان النامية غير الساحلية تعتمد على بلدان المرور العابر النامية في الوصول إلى البحر والقدوم منه، فإن إنشاء نظم للمرور العابر تتسم بالكفاءة يتطلب تعاوناً وتعاضداً أكثر فعالية بين هذه البلدان وجيرانها من بلدان المرور العابر. وفي هذا السياق، فإن جهود التكامل الاقتصادي الإقليمي واتفاقات التعاون الإقليمية الفرعية والثنائية في مجال المرور العابر تؤدي دوراً حاسماً في إنشاء نظم للنقل العابر تتسم بالكفاءة. ومن اللازم زيادة تعزيز تنفيذ هذه الاتفاقات ورصدها.

٧٢ - وينبغي زيادة تعزيز الدور الذي تضطلع به المنظمات الإقليمية الفرعية في رصد واستعراض تنفيذ برنامج عمل ألماتي على الصعيدين الإقليمي ودون الإقليمي. وينبغي لمكتب الأمم المتحدة للممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية أن يوثق عرى تعاونه مع هذه المنظمات.

٧٣ - وينبغي تشجيع إصلاحات سياسة النقل العابر التي تؤثر إيجاباً في تكاليف النقل العابر. وينبغي أن تشمل تدابير الإصلاح تسويق خدمات النقل وتحسينها وبذل جهود للنهوض بالنظم المؤسسية والإجرائية والتنظيمية والإدارية، والحد من المستندات المفرطة

والإجراءات البيروقراطية اللازمة. ومن شأن استعمال وثيقة جمركية موحدة أن يحد بشكل كبير من تكاليف عمليات النقل العابر وحالات التأخير.

٧٤ - وينبغي للمجتمع الدولي أن يوفر فرصاً أكبر لولوج السوق أمام السلع التي منشؤها البلدان النامية غير الساحلية بغية التخفيف من التكاليف العالية للمعاملات التجارية الناشئة عن أوجه الحرمان الجغرافية. ومن اللازم زيادة تقديم المساعدة التقنية الفورية للبلدان النامية غير الساحلية لكفالة مشاركتها الفعالة في المفاوضات التجارية في إطار منظمة التجارة العالمية، ولاسيما المفاوضات المتعلقة بتيسير التبادل التجاري.

٧٥ - وتظل المساعدة الإنمائية الرسمية مصدراً رئيسياً للاستثمار في تطوير الهياكل الأساسية في البلدان النامية غير الساحلية. والدعوة موجهة إلى البلدان النامية والمؤسسات المالية والإنمائية، ولاسيما البنك الدولي، ومصرف التنمية الآسيوي، ومصرف التنمية الأفريقي، ومصرف التنمية للبلدان الأمريكية، من أجل تقديم موارد مالية أكبر لفائدة مشاريع الهياكل الأساسية المتعلقة بالنقل العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.

٧٦ - والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية الدولية مدعوة للتبرع لصالح الصندوق الاستئماني المنشأ لتيسير متابعة تنفيذ نتائج مؤتمر ألماتي الوزاري الدولي.

المرفق

مؤشرات مختارة للتنمية والنقل للبلدان النامية غير الساحلية

الجدول ١

الناتج المحلي الإجمالي ونمو الناتج المحلي الإجمالي

نمو نصيب الفرد في الناتج المحلي الإجمالي (كنسبة مئوية)		نصيب الفرد في الناتج المحلي الإجمالي (بملايين الدولارات)		نمو الناتج المحلي الإجمالي (كنسبة مئوية سنوية)		الناتج المحلي الإجمالي (بملايين الدولارات)		
٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٤	٢٠٠٣	
٨,٩	٦,٢-	١٠٦	٩٠	١١,٦	٣,٩-	٨٠٣٨	٦٦٥٧	إثيوبيا
٨,٨	١٠,٥	٩٩١	٨٦٠	٩,٥	١١,٢	٨٢٨١	٧١٣٨	أذربيجان
١٠,٤	١٤,٤	١١٩٥	٩٢٣	١٠	١٣,٩	٣٦١٥	٢٨٠٥	أرمينيا
٢,٤	١٠,١	١٨٤	١٦٢	٧,٥	١٥,٧	٥٢٥٢	٤٣٩٩	أفغانستان
٣	٢,٩	٤٥٠	٣٨٦	٤,٥	٤,٤	١١٧٨٨	٩٩٧٥	أوزبكستان
٢,٢	٢,٧	٢٨٠	٢٤٠	٥,٩	٦,٣	٧٧٩١	٦٤٣٥	أوغندا
٠,٢-	٠,٢	١١٦٨	١٠٢٨	٢,٢	٢,٦	٧٠٢٩	٦٠٤٠	باراغواي
٥	٤,٣	٣٦٨	٣٣١	٧,٣	٦,٦	٧٧٨	٦٨٤	بوتان
٤,٦	٦,٧	٤٧٧١	٤١٤٤	٤,٥	٦,٧	٨٤٤١	٧٣٤١	بوتسوانا
١,٥	٤,٦	٣٤٨	٣٠٢	٤,٨	٨	٤٤٦٧	٣٧٤٨	بوركينافاسو
١,٨	٣,٦-	٩٣	٨٥	٥,٤	٠,٥-	٦٧٧	٥٩٧	بوروندي
١,٨	٠,٤	٩٣٥	٨٩٠	٣,٨	٢,٥	٨٤٢١	٧٨٦٧	بوليفيا
٣,٥	١,٨	٢٥٩٦	٢٢٨١	٥	٣,٣	١٢٣٧٤	١٠٧١٣	تركمانستان
٢٦,٦	٨	٤٢٦	٢٦٥	٣١	١١,٩	٤٠٢٨	٢٤١٨	تشاد
١	٨,٦-	٣٣٠	٢٩٠	٢,٣	٧,٥-	١٣١٣	١١٤٠	جمهورية أفريقيا الوسطى
٣,٦	٢,٩	٤١٩	٣٦٩	٦	٥,٣	٢٤٢٧	٢٠٨٨	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
٢,٣	٣,٢	٢٥٩٣	٢٣٠٢	٢,٥	٣,٤	٥٢٦٤	٤٦٦٦	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
٧,٦	٧	٦١٥	٤٦٨	٧,٣	٦,٦	٢٥٩٥	١٩٨١	جمهورية مولدوفا
٢,٤	٠,٩-	٢٠٥	١٩٢	٣,٨	٠,٧	١٨٢٣	١٦٨٤	رواندا
١,٨	٢,٦	٤٦٣	٣٨١	٣,٥	٤,٣	٥٣١٥	٤٣٠٥	زامبيا
٥,٦-	١٠,٩-	٣٥١	٣٨٨	٥-	١٠,٤-	٤٥٤٦	٤٩٨٥	زمبابوي
١,٥	٢	٢٢٣١	١٧٧١	١,٥	٢,٢	٢٣٠٧	١٨٣٣	سوازيلند

نمو نصيب الفرد في الناتج المحلي الإجمالي (كنسبة مئوية)		نصيب الفرد في الناتج المحلي الإجمالي (بملايين الدولارات)		نمو الناتج المحلي الإجمالي (كنسبة مئوية سنوية)		الناتج المحلي الإجمالي (بملايين الدولارات)		
٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٤	٢٠٠٣	
٩,٤	٩,٨	٢٩٧	٢٤٤	١٠,٦	١١	١ ٩١١	١ ٥٥٤	طاجيكستان
٤,٨	٥,٤	٤١٦	٣٧٢	٦	٦,٧	٢ ١٦٣	١ ٩١١	قيرغيزستان
٩,٥	٩,٦	٢ ٧٤٦	٢ ٠٧٦	٩,٤	٩,٣	٤٠ ٧٤٣	٣٠ ٨٣٤	كازاخستان
٣,١	٣,٣	٧٦٤	٥٩٨	٣	٣,٣	١ ٣٧٣	١ ٠٧٧	ليسوتو
١,٤	٢,٨	٣٧٧	٣٣٢	٤,٥	٦	٤ ٩٤٥	٤ ٢٣٣	مالي
٢,٧	٢,١	١٦٥	١٥٥	٤,٩	٤,٤	٢ ٠٧٨	١ ٩٠٦	ملاوي
٤,٥	٤,٣	٤٨٦	٤٦٠	٥,٨	٥,٥	١ ٢٧١	١ ١٨٨	منغوليا
١,٢	٠,٢	٢٤٥	٢٢٥	٣,٣	٢,٣	٦ ٥٠٦	٥ ٨٦٠	نيبال
٢,٤-	١,٨	١٩٩	١٨٢	٠,٩	٥,٣	٢ ٦٨٥	٢ ٣٨٠	النيجر
٣,٧	١,٩	٤٨٧	٤١٦	٦,١	٤,٣	١٨٠ ٢٤٧	١٥٠ ٤٤٤	البلدان النامية غير الساحلية
٤,٩	٣,٦	١ ٦٤٨	١ ٤٦١	٦,٤	٥	٨ ٤٠٧ ٥٧٥	٧ ٣٤٨ ٩٩٩	البلدان النامية

المصدر: الأونكتاد، الدليل الإحصائي للأونكتاد على الإنترنت [الناتج المحلي الإجمالي (بالأسعار الحالية وأسعار الصرف الحالية)، معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي (بالسعر الثابت لدولار الولايات المتحدة عام ١٩٩٠)، نصيب الفرد في الناتج المحلي الإجمالي (بالأسعار الحالية وأسعار الصرف الحالية)، معدل نمو نصيب الفرد في الناتج المحلي الإجمالي (بالسعر الثابت لدولار الولايات المتحدة عام ١٩٩٠)].

ملاحظة: يعني إيراد نقطتين (..) أن البيانات غير متوفرة.

الجدول ٢

المساعدة الإنمائية الرسمية الواردة ومجموع مساعدات المانحين المخصصة للنقل والتخزين والاتصالات

مجموع مساعدات المانحين المخصصة للنقل والتخزين والاتصالات	المساعدة الإنمائية الرسمية/الدخل القومي الإجمالي		صافي الواردات من المساعدة الإنمائية الرسمية			
	كنسبة مئوية		(بملايين دولارات الولايات المتحدة)			
	٢٠٠٣	٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٤		
٩٢,١٨	٦٠,٣٩	٢٢,٧٩	٢٣,٥٤	١ ٨٢٣	١ ٥٥٣	إثيوبيا
٠,٣١	٠,١٧	٢,٢٥	٤,٤٩	١٧٦	٣٠١	أذربيجان
٠,١٤	٤,٤٥	٧,٠٨	٨,٥٤	٢٥٤	٢٤٧	أرمينيا
٣٢٦,١	٥٩,٩	—	٣٤,٧٤	٢ ١٩٠	١ ٥٩٥	أفغانستان
٣٢,٨٤	٤٠,٧٦	٢,٠٦	١,٩٤	٢٤٦	١٩٥	أوزبكستان
٤٣,٥١	٦,٣٧	١٧,٣٢	١٥,٨٤	١ ١٥٩	٩٧٧	أوغندا
١٧,٦٥	١١,١٧	٠,٣	٠,٨٤	صفر	٥١	باراغواي
٨,٢٨	٨,٥	١١,٨٧	١٢,٧٥	٧٨	٧٧	بوتان
٠,٣١	٠,٥٤	٠,٤٧	٠,٣٩	٣٩	٢٨	بوتسوانا
١٨,١٦	٣٩,٠١	١٢,٦٥	١٢,١٤	٦١٠	٥٠٧	بوركينافاسو
٠,١٩	٠,٠٨	٥٤,٥٨	٣٩,١	٣٥١	٢٢٥	بوروندي
٧,٨٧	٢,٣٨	٩,١٢	١١,٩٤	٧٦٧	٩٣٠	بوليفيا
٢,١٣	٦,٣٣	٠,٦١	٠,٤٧	٣٧	٢٧	تركمستان
٦٧,٨٥	٢٨,١٣	١٢,٠٥	١٠,٥٨	٣١٩	٢٤٧	تشاد
١٠,٤٤	٢,٩	٧,٩٣	٤,١٦	١٠٥	٥٠	جمهورية أفريقيا الوسطى
٢٠,٥٩	٣٣,٧٣	١١,٧	١٤,٨٨	٢٧٠	٢٩٩	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
٠,٩٢	٠,١٨	٤,٨	٥,٧٥	٢٤٨	٢٦٦	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
٠,١٣	٠,١٨	٤,٠٩	٥,٠٧	١١٨	١١٧	جمهورية مولدوفا
١٨,١٥	٧,٦٤	٢٥,٧٧	٢٠,١٦	٤٦٨	٣٣٣	رواندا
٣٢,٩١	٤٧,١٢	٢٠,٦٩	١٣,٨٨	١ ٠٨١	٥٨١	زامبيا
٠,٧	٠,٦	—	—	١٨٦	١٨٦	زيمبابوي
٠,٥	٦,٢١	٤,٨٢	١,٥	١١٧	٢٨	سوازيلند
٠,٥٦	٠,١٢	١٢,٠٦	١٠,٠٧	٢٤١	١٤٧	طاجيكستان
٨,٥٥	٥,١	١٢,٢٧	١٠,٧٦	٢٥٨	٢٠٠	قيرغيزستان
١١٧,٣٣	١٣١,١٤	٠,٧	٠,٩٣	٢٦٥	٢٦٩	كازاخستان
٥,٢١	١٣,٢٩	٦	٥,٨٩	١٠٢	٧٨	ليسوتو

مجموع مساعدات المانحين المخصصة للنقل والتخزين والاتصالات		المساعدة الإنمائية الرسمية/الدخل القومي الإجمالي		صافي الواردات من المساعدة الإنمائية الرسمية		
(بملايين دولارات الولايات المتحدة)		كنسبة مئوية		(بملايين دولارات الولايات المتحدة)		
٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٤	٢٠٠٣	
٤٨,٧٥	٤٠,٤٨	١٢,٢٢	١٢,٩٦	٥٦٧	٥٤٣	مالي
١٧,٨٩	٢٧,٨٦	٢٦,٨٧	٣١,٢	٤٧٦	٥١٨	ملاوي
١١,٨٨	٢٣,٣	١٧,٢٩	١٩,٦٦	٢٦٢	٢٤٨	منغوليا
٢٨,٢٨	٣٥,٨٨	٦,٤٤	٧,٩٧	٤٢٧	٤٦٥	نيبال
١٨,٢٧	١٦,١	١٧,٤٨	١٦,٨٣	٥٣٦	٤٥٧	النيجر
٩٥٨,٥٧	٦٦٠,٠١	٨,٧	٧,٢٩	١٣ ٧٧٦	١٠ ١٥٠	البلدان النامية غير الساحلية
٢ ٦٣٢,٤٥	٢ ٠٤٩,٠٩	٠,٤٦	٠,٥٤	٢١ ٧٩٥	٢١ ٦٢٠	البلدان النامية

المصدر: منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، المرفق الإحصائي لتقرير التعاون الإنمائي لعام ٢٠٠٥ (صافي الواردات من الإنمائية الرسمية، المساعدة الإنمائية الرسمية/الدخل القومي الإجمالي لعام ٢٠٠٣)؛ الأمم المتحدة، قاعدة بيانات الأهداف الإنمائية للألفية على الإنترنت (المساعدة الإنمائية الرسمية/الدخل القومي الإجمالي لعام ٢٠٠٢ و ٢٠٠٤)، الإحصاءات الإنمائية الدولية على الإنترنت (مجموع مساعدات المانحين المخصصة للنقل والتخزين والاتصالات).

الجدول ٣

استدامة الديون وتخفيف عبء الديون في إطار مبادرة البلدان الفقيرة المثقلة بالديون

تخفيف عبء الديون الملتزم به في إطار مبادرة البلدان الفقيرة المثقلة بالديون	مجموع الديون الخارجية إلى الناتج المحلي الإجمالي (كنسبة مئوية)		مجموع الديون الخارجية إلى الصادرات من البضائع (كنسبة مئوية)			
	٢٠٠٥	٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٤		٢٠٠٣
	٣ ٢٧٥	٨٢	١٠٨	١ ١٠٩	١ ٤٢٦	إثيوبيا
		٢٤	٢٤	٦٤	٦٧	أذربيجان
		٣٤	٤٠	١٧٤	١٦٧	أرمينيا
						أفغانستان
		٤٢	٥٠	١٣٨	١٧١	أوزباكستان
١ ٩٥٠	٦٢	٧١	٧١	٧٥٥	٨١٠	أوغندا
	٤٩	٥٣	٥٣	٢٠٧	٢٥٨	باراغواي
	٧٦	٧١	٧١	٣٣٩	٣١٦	بوتان
	٦	٧	٧	١٩	٢١	بوتسوانا
٩٣٠	٤٤	٤٦	٤٦	٤٤٢	٥٣٣	بوركينافاسو
١ ٤٧٢	٢٠٥	٢٢٢	٢٢٢	٢ ٩٤٨	٣ ٤٩٥	بوروندي
٢ ٠٦٠	٧٢	٧٢	٧٢	٢٨٦	٣٦١	بوليفيا
						تركمانيستان
٢٦٠	٤٢	٦٦	٦٦	١١٠	٤١١	تشاد
	٨٢	٩١	٩١	٧١٤	٧٤١	جمهورية أفريقيا الوسطى
	٨٥	٩٣	٩٣	٤٥٢	٥١٤	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
١ ٤٠٠	٩١	٩١	٩١	١ ٦٨٩	٢ ٦٥٥	رواندا
٣ ٩٠٠	١٣٧	١٦١	١٦١	٦١٧	٦٦٤	زامبيا
	١٠٦	٩٠	٩٠	١٧١	١٨٣	زيمبابوي
	٢٠	٢٤	٢٤	٤١	٤٢	سوازيلند
	٤٧	٧٣	٧٣	٩٨	١٤٣	طاجيكستان
	٧٩	٧٤	٧٤	١٦١	١٧٦	كازاخستان
	٩٧	١٠٦	١٠٦	٢٩٢	٣٤٨	قيرغيزستان
	٥٦	٦٦	٦٦	١٢٨	١٤٧	ليسوتو
٨٩٥	٦٧	٧٤	٧٤	٢٩٥	٣٣٥	مالي

تخفيف عبء الديون الملتزم به في إطار مبادرة البلدان الفقيرة المثقلة بالديون	مجموع الديون الخارجية إلى الناتج المحلي الإجمالي (كنسبة مئوية)		مجموع الديون الخارجية إلى الصادرات من البضائع (كنسبة مئوية)		
	٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٤	٢٠٠٣	
					جمهورية مقدونيا
	٣٩	٤٠	١٢٣	١٣٧	اليوغوسلافية السابقة
	٧٢	٩٦	١٨٩	٢٣٦	جمهورية مولدوفا
١ ٠٠٠	١٦٤	١٦٣	٧٥٦	٦٧٥	ملاوي
	١١٩	١٢٤	١٩٧	٢٣٩	منغوليا
	٥٢	٥٥	٤٤٤	٤٨٣	نيبال
١ ١٩٠	٧٣	٨٨	٥٢٦	٦١٥	النيجر
١٨ ٣٣٢	٥٩	٦٢	١٩١	٢٢٢	البلدان النامية غير الساحلية
..	٢٩	٣٢	١٠٣	١٢٦	بلدان المرور العابر النامية
..	٣٣	٣٥	٩٢	١٠٧	البلدان النامية

المصدر: الاونكتاد الدليل الإحصائي للاونكتاد على الانترنت (الصادرات من البضائع والناتج المحلي الإجمالي)؛ البنك الدولي، المؤشرات الإنمائية الدولية على الانترنت (مجموع الديون الخارجية)، الأمم المتحدة، قاعدة بيانات الأهداف الإنمائية للألفية على الانترنت (تخفيف عبء الديون الملتزم به في إطار مبادرة البلدان الفقيرة المثقلة بالديون، تراكميا).

ملاحظة: يعني إيراد نقطتين (..) أن البيانات غير متوفرة.

الجدول ٤
الصادرات والواردات من البضائع

الواردات من البضائع		الصادرات من البضائع		الواردات من البضائع		الصادرات من البضائع		
كثبة مئوية من الناتج المحلي الإجمالي		بملايين دولارات الولايات المتحدة		كثبة مئوية من الناتج المحلي الإجمالي		بملايين دولارات الولايات المتحدة		
٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٤	٢٠٠٣	
٤٦,٧	٤٠,٣	٣٧٥٠	٢٦٨٦	٧,٤	٧,٦	٥٩٣	٥٠٤	إثيوبيا
٤٢,٥	٣٦,٨	٣٥١٦	٢٦٢٦	٣٧,٧	٣٦,٣	٣١٢٠	٢٥٩٢	أذربيجان
٣٦,٥	٤٥,٢	١٣١٨	١٢٦٩	١٩,٥	٢٤,٢	٧٠٥	٦٧٨	أرمينيا
٢٣,٦	٢٢,٦	١٢٤٠	٩٩٥	٢	٢,٤	١٠٥	١٠٥	أفغانستان
٢٩,٢	٢٥,٨	٣٤٤٠	٢٥٧٦	٣٠,٧	٢٩,٤	٣٦٢٠	٢٩٣٦	أوزباكستان
٢١,٣	١٩,٤	١٦٥٧	١٢٥١	٨,٢	٨,٧	٦٣٩	٥٦٢	أوغندا
٣٧	٣٤,٤	٢٦٠٠	٢٠٧٩	٢٣,٦	٢٠,٦	١٦٥٧	١٢٤٢	باراغواي
٣٥,٣	٣٤,٩	٢٧٥	٢٣٩	٢٢,٥	٢٢,٥	١٧٥	١٥٤	بوتان
٢٧,٢	٢٨,٤	٢٣٠٠	٢٠٨٥	٣٢,٩	٣٣,٨	٢٧٧٨	٢٤٨٠	بوتسوانا
٢٤	٢٥,١	١٠٧٠	٩٤٠	١٠	٨,٧	٤٤٥	٣٢٦	بوركينافاسو
٢٦	٢٦,٣	١٧٦	١٥٧	٦,٩	٦,٤	٤٧	٣٨	بوروندي
٢١,٩	٢٠,٧	١٨٤٢	١٦٣٠	٢٥,٣	٢٠	٢١٢٩	١٥٧٣	بوليفيا
٢٦,٨	٢٣,٥	٣٣٢٠	٢٥١٦	٣١,٣	٣٣,٩	٣٨٧٠	٣٦٣٢	تركمستان
٢٩,٣	٥٣,١	١١٨٠	١٢٨٣	٣٨,٤	١٦	١٥٤٨	٣٨٧	تشاد
٩,١	٩,٢	١٢٠	١٠٥	١١,٥	١٢,٣	١٥١	١٤٠	جمهورية أفريقيا الوسطى
٢٥,٤	٢٥,١	٦١٧	٥٢٤	١٨,٧	١٨,١	٤٥٥	٣٧٨	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
٥٤,٦	٤٩,٣	٢٨٧٥	٢٣٠٠	٣١,٦	٢٩,٢	١٦٦١	١٣٦٣	جمهورية مقدونيا البوغوسلافية السابقة
٦٨,٤	٧٢,١	١٧٧٤	١٤٢٩	٣٨	٤٠,٧	٩٨٦	٨٠٦	جمهورية ملدوفا
١٥,٦	١٤,٥	٢٨٤	٢٤٥	٥,٤	٣,٤	٩٨	٥٨	رواندا
٣٣,٥	٣٣,٩	١٧٨٠	١٤٦٠	٢٢,٢	٢٤,٣	١١٨٠	١٠٤٤	زامبيا
٧٠,٨	٥٦,٩	٣٢٢٠	٢٨٣٥	٦١,٦	٤٩,١	٢٨٠٠	٢٤٥٠	زمبابوي
٤٧,٧	٥٦,٢	١١٠٠	١٠٣٠	٤٩,٤	٥٦,٢	١١٤٠	١٠٣٠	سوازيلند
٧٢	٦٥,٣	١٣٧٥	١٠١٤	٤٧,٩	٥١,٣	٩١٥	٧٩٧	طاجيكستان
٤٣,٥	٣٧,٥	٩٤١	٧١٧	٣٣,٢	٣٠,٥	٧١٩	٥٨٢	قيرغزستان

الواردات من البضائع		الصادرات من البضائع		الواردات من البضائع		الصادرات من البضائع		
كثسبة مئوية من الناتج المحلي الإجمالي		بملايين دولارات الولايات المتحدة		كثسبة مئوية من الناتج المحلي الإجمالي		بملايين دولارات الولايات المتحدة		
٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٤	٢٠٠٣	
٣١,٤	٢٧,٣	١٢ ٧٨١	٨ ٤٠٩	٤٩,٣	٤١,٩	٢٠ ٠٩٣	١٢ ٩٢٧	كازاخستان
٩٣,٢	١٠٣,٣	١ ٢٨٠	١ ١١٣	٤٣,٣	٤٤,٦	٥٩٥	٤٨٠	ليسوتو
٢٦,٣	٢٦,٧	١ ٣٠٠	١ ١٣٠	٢٣,٧	٢١,٩	١ ١٢٣	٩٢٩	مالي
٣٨,١	٣٦,٨	٧٩٢	٧٠٢	٢١,٨	٢٤,١	٤٥٢	٤٥٩	ملاوي
٧٨,٨	٦٧,٤	١ ٠٠٢	٨٠١	٦٠,٦	٥١,٩	٧٧٠	٦١٦	منغوليا
٢٨,٧	٢٩,٩	١ ٨٧٠	١ ٧٥٤	١١,٦	١١,٣	٧٥٦	٦٦٢	نيبال
١٩,٦	٢٠,٦	٥٢٥	٤٩٠	١٣,٨	١٤,٢	٣٧١	٣٣٩	النيجر
٣٤	٣٢,٢	٦١ ٣٢٠	٤٨ ٣٩٢	٣٠,٩	٢٨,١	٥٥ ٦٩٧	٤٢ ٢٦٨	البلدان النامية غير الساحلية
٢٥,٨	٢٣	١ ١٨٥ ٠١٨	٨٩٩ ١٥٣	٢٦,٧	٢٤,٤	١ ٢٢٧ ٧٨٥	٩٥٠ ٨٧٣	بلدان المرور العابر النامية
٣٣,٥	٣٠,٣	٢ ٨١٢ ٧١٨	٢ ٢٢٨ ٢٢٨	٣٥,٧	٣٢,٧	٣ ٠٠٣ ٥٩٩	٢ ٤٠٣ ٤٢٩	البلدان النامية

المصدر: الأونكتاد، الدليل الإحصائي للاونكتاد على الانترنت، الصادرات والواردات من البضائع والناتج المحلي الجمالي. ملاحظة: يعني إيرادات النقطين (..) أن البيانات غير متوفرة.

الجدول ٥

مؤشرات مختارة للبنية التحتية للنقل في البلدان غير الساحلية النامية

البلد	طول شبكة الطرق (كم)	المرصوفة كنسبة مئوية من مجموع الطرق	خطوط السكك الحديدية (الطول الإجمالي للخطوط، كم)	عدد الرحلات الجوية المغادرة	الشحن الجوي (ملايين الأطنان لكل كم)	النقل الجوي للمسافرين عدد المسافرين	الحضائر المائتة (كم)	خطوط الأنابيب (كم)	الطرق
									الطرق
إثيوبيا	٣٣ ٨٥٦	١٢,٩	٧٨١	٢٩ ٥٤٦	١١٧,٢	١ ٤٠٣ ٢٩٣	..	..
أذربيجان	٢٧ ٠١٦	٤٧	٢ ١٢٢	١١ ٠٩٠	٣٤,٤	١ ٠٠٧ ٠٠٠	..	٥ ٩٦٩	
أرمينيا	٧ ٦٣٣	٩٦,٨	٧١١	٥ ٦٥٧	٧,٠	٥٠٩ ٩٠٤	..	١ ٨٧١	
أفغانستان	٣٤ ٧٨٩	٢٣,٧	..	..	..	..	١ ٢٠٠	٣٨٧
أوزبكستان	٨١ ٦٠٠	٨٧,٣	٤ ١٢٦	٢٢ ٦٩٨	٨٣,٥	١ ٥٨٨ ٠٤٩	١ ١٠٠	١٠ ٠٥١	
أوغندا	٧٠ ٧٤٦	٢٣	٢٥٩	٣٠٢	٢٦,٧	٤٥ ٧١١	٣٠٠	..	
باراغواي	٢٩ ٥٠٠	٥٠,٨	٤٤١	٩ ١٠٤	٠	٣٧٣ ٤٥٦	٣ ١٠٠	..	
بوتان	٨ ٠٥٠	٦٢	..	٢ ٣٠٦	٠,٣	٤٥ ٨٢٠	..	..
بوتسوانا	٢٥ ٢٣٣	٣٥,١٤	٨٨٨	٧ ٩٣٣	٠,٣	٢١٤ ٢٥٧	..	..
بوركينافاسو	١٢ ٥٠٦	١٦	٦٢٢	١ ٤٢٦	٠,٠	٦١ ٧٢٥	..	..
بوروندي	١٤ ٤٨٠	٧,١	..	..	..	..	..	..
بوليفيا	٦٠ ٧٦٢	٧,١	٣ ٦٩٨	٢٨ ٥٢٢	٢٤,٥	١ ٨٥٣ ١٩٣	١٠ ٠٠٠	٩ ٢٠٠	
تركمانيستان	٢٤ ٠٠٠	٨١,٢	٢ ٥٢٣	٢٩ ٤٢٤	١٦,٥	١ ٧٧٩ ٠٠٧	١ ٣٠٠	٧ ٩٤٤	
تشاد	٣٣ ٤٠٠	٠,٨	..	..	..	..	..	٢٠٥
جمهورية أفريقيا الوسطى	٢٣ ٨١٠	٢,٧	..	..	..	..	٢ ٨٠٠	..
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	٣٢ ٦٢٠	١٤,٠٧	..	٨ ٥١٨	٢,٣	٢٧٥ ٥٠١	٤ ٦٠٠	٥٤٠	
جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة	٨ ٦٨٤	..	٦٩٩	٢ ٣٩٨	٠,١	٢١٠ ٨٧٥	..	٣٨٨	
جمهورية مولدوفا	١٢ ٧٣٠	٨٦,٢	١ ١٢٠	٤ ٦٥٧	٠,٦	٢٠٠ ٦١٥	٤٢٤	٦٠٦	
رواندا	١٢ ٠٠٠	٨,٣	..	..	..	..	..	..
زامبيا	٩١ ٤٤٠	٢٢	١ ٢٧٣	٤ ٨٧٧	٠,٠	٤٩ ٣٦٨	٢ ٢٥٠	٧٧١	
زيمبابوي	٩٧ ٢٦٧	١٩	٢ ٧٥٩	٤ ٤٣٩	١٧,٤	٢٣٧ ٨٤٢	..	٢٦١	
سوازيلند	٣ ٥٩٤	..	٣٠١	..	..	..	..	..

البلدان غير الساحلية النامية	طرق شبكة الطرق (كم)	المرصوفة كنسبة مئوية من مجموع الطرق	خطوط السكك الحديدية (الطول الإجمالي للخطوط، كم)	عدد الرحلات الجوية المغادرة	الشحن الجوي (ملايين الأطنان لكل كم)	النقل الجوي للمسافرين عدد المسافرين	المجاري المائية (كم)	خطوط الأنابيب (كم)	
طاجيكستان	٢٧ ٧٦٧	٨٢,٧	٦١٧	٨ ٤٩٤	٥,٨	٤٩٨ ٤٥٦	٢٠٠	٥٧٩	
قيرغيزستان	١٨ ٨٤٠	٩٠	٤٢٤	٥ ٥٥٢	٥,٠	٢٤٥ ٦٨٦	٦٠٠	٣٨٠	
كازاخستان	٢٥٨ ٠٢٩	٩٥,٨٦	١٣ ٧٧٠	١١ ٨١٦	١٢,٦	٨٤٢ ٨٣٧	٤ ٠٠٠	٢١ ٧٣٣	
ليسوتو	٥ ٩٤٠	١٨,٣	..	..	..	..	..	..
مالي	١٥ ١٠٠	١٢,١	٧٣٣	..	..	..	١ ٨١٥	..	
ملاوي	٢٨ ٤٠٠	١٨,٥	٧١٠	٥ ٦١٦	١,٢	١١٤ ٣٢٨	٧٠٠	..	
منغوليا	٤٩ ٢٥٠	٣,٥	١ ٨١٠	٦ ٨٦٠	٦,٣	٣١٨ ٣١٥	٥٨٠	..	
نيبال	١٥ ٩٠٥	٥٣,٩	٥٩	٥ ٩٢٠	٧,٠	٤٤٩ ٠٢٥	..	..
النيجر	١٠ ١٠٠	٧,٩	..	..	..	..	٣٠٠	..	
	٤٦ ١ ١٧٥ ٠٤٧	٤٠ ٤٤٦	٢١٧ ١٥٥	٣٦٨,٧	١٢ ٣٢٤ ٢٦٣	٣٥ ٢٦٩	٦٠ ٨٨٥		

المصدر: البنك الدولي، المؤشرات الإنمائية للبنك الدولي على الإنترنت (طول شبكات الطرق، الطرق المرصوفة كنسبة مئوية من مجموع الطرق، خطوط السكك الحديدية، عدد الرحلات الجوية المغادرة، النقل الجوي للمسافرين ووكالة الاستخبارات المركزية، كتاب حقائق عن العالم، ٢٠٠٦ (خطوط الأنابيب والمجاري المائية).
حاشية: يعني إيراد النقطتين (٠٠) عدم توافر البيانات.

الجدول ٦

مؤشرات مختارة للاتصالات في البلدان غير الساحلية النامية (لعام ٢٠٠٣ ما لم يذكر خلاف ذلك)

قيمة الواردات من معدات الاتصالات (بملايين الدولارات) (٢٠٠٢)	قيمة الاستثمار في الاتصالات (بملايين الدولارات)	عدد مستخدمي الإنترنت لكل ١٠٠٠	عدد الحواسيب الشخصية لكل ١٠٠٠	عدد المشتركين في الهواتف المتنقلة لكل ١٠٠	عدد خطوط الهاتف الرئيسية لكل ١٠٠	
٢٢,٠	٣٥,٣	١	٢	٠,٠	٠,٦	إثيوبيا
٣٩,٠	٢٨,٧	٤٣	١٥	١٢,٨	١١,٤	أذربيجان
١٥,٨	٢٩,٦	٣٧	١٦	٣,٠	١٤,٨	أرمينيا
..	..	١	..	١,٠	٠,٢	أفغانستان
..	٤١	١٩	..	١,٣	٦,٧	أوزبكستان
٢٨,٩	..	٥	٤	٣,٠	٠,٢	أوغندا
٣٢,٨	٨٢,٠	٢٠	٣٤	٢٩,٩	٤,٧	باراغواي
..	٢,٨	٢٠	١٤	١,١	٣,٤	بوتان
٨٧,٦	١٩,٠	٢٣	٤٠	٢٩,٧	٧,٥	بوتسوانا
٨,٥	٢٤,٠	٤	٢	١,٩	٠,٥	بوركينافاسو
١,٩	٣٠,٠	٢	٢	٠,٩	٠,٣	بوروندي
٥٤,٠	١٦٢,٠	٣٧	..	١٣,١	٧,٣	بوليفيا
..	٧,٣	٤	..	..	٧,٧	تركمانستان
..	..	٢	٢	٠,٨	٠,٢	تشاد
..	٠,١	١	٢	١,٠	٠,٢	جمهورية أفريقيا الوسطى
..	٢٩,٨	٣	٤	٢,٠	١,٢	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
٢٩,٠٠	..	٦٠	٥٧	٣٧,٢	٢٥,٢	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
٢٣,٥	٤٤,٣	٨٠	٢١	١٣,٢	٢١,٩	جمهورية مولدوفا
٤,٨	..	٣	..	١,٦	٠,٣	رواندا
١٨,١	٥	٦	٨	٢,٢	٠,٨	زامبيا
..	..	٦٨	٥٣	٣,١	٢,٦	زمبابوي
٨,٣	٢٧,٦	٢٦	٢٩	٨,١	٤,٤	سوازيلند
..	٦,٥	١	..	٠,٧	٣,٧	طاجيكستان
..	٠,٩	٣٨	١٤	٢,٧	٧,٦	قيرغيزستان
١٠٠,٦	٨٧,٥	١٩	..	٨,٤	١٤,١	كازاخستان
٢,٠٧	٧,١	١٤	..	٤,٧	١,٦	ليسوتو
..	١٨,٠	٣	٢	٢,٣	٠,٦	مالي

قيمة الواردات من معدات الاتصالات (بملايين الدولارات) (٢٠٠٢)	قيمة الاستثمار في الاتصالات (بملايين الدولارات)	عدد مستخدمي الإنترنت لكل ١٠٠٠	عدد الحواسيب الشخصية لكل ١٠٠٠	عدد المشتركين في الهواتف المتنقلة لكل ١٠٠	عدد خطوط الهاتف الرئيسية لكل ١٠٠	
١٤,٢٧	..	٣	٢	١,٣	٠,٨	ملاوي
١٠,٥	٨,٢	٥٨	٧٧	١٣,٠	٥,٦	منغوليا
..	٢١,٠	٣	٤	..	١,٦	نيبال
٢,١	..	١	١	٠,٦	٠,٢	النيجر
٥٠٤	٧١٨	١١	٨,١	٤,٣	٢,٩	البلدان غير الساحلية النامية

المصدر: الأونكتاد، الدليل الإحصائي للأونكتاد على الإنترنت (عدد خطوط الهاتف الرئيسية لكل ١٠٠ مواطن، عدد الحواسيب الشخصية لكل ١٠٠٠ مواطن، عدد مستخدمي الإنترنت لكل ١٠٠٠ مواطن، قيمة الاستثمار في الاتصالات، قيمة الواردات من معدات الاتصالات) (بملايين الدولارات).

ملاحظة: إيرادات النقطتين (..) يعني عدم توافر البيانات.