

Distr.: General
23 July 2008
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



الدورة الثالثة والستون

البند ٥٥ (ب) من جدول الأعمال المؤقت*

مجموعات البلدان التي تواجه أوضاعا خاصة: 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: تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير
الساحلية ضمن 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 عملا بقرار الجمعية العامة ٦٢/٢٠٤، الذي طلبت فيه الجمعية إلى الأمين العام أن يقدم إلى الجمعية في دورتها الثالثة والستين تقريرا عن التقدم المحرز في تنفيذ برنامج عمل ألماتي والدروس المستفادة منه والعقبات التي صودفت فيه، بما في ذلك تقديم توصيات توطئة لعقد الاجتماع المتعلق باستعراض منتصف المدة لبرنامج العمل المقرر عقده خلال يومين من الاجتماعات العامة الرفيعة المستوى في ٢ و ٣ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٨، أثناء الدورة الثالثة والستين. وعلى النحو الوارد في هذا التقرير، أحرزت البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، بدعم من شركائها في التنمية، تقدما في تنفيذ إجراءات محددة مكلفة بما في برنامج عمل ألماتي. كما تعززت بقدر أكبر الشراكات الرامية إلى تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية.



المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٣	٤-١ مقدمة - أولا
٤	١٢-٥ الحالة الاجتماعية الاقتصادية العامة في البلدان النامية غير الساحلية - ثانيا
٧	٢٦-١٣ الأولوية ١: القضايا الأساسية لسياسات المرور العابر - ثالثا
١١	٣٨-٢٧ الأولوية ٢: تنمية الهياكل الأساسية وصيانتها - رابعا
١٦	٥١-٣٩ الأولوية ٣: التجارة الدولية وتيسير التجارة - خامسا
٢٤	٦٧-٥٢ الأولوية ٤: تدابير الدعم الدولي - سادسا
٢٨	٧٦-٦٨ العملية التحضيرية لاستعراض برنامج عمل ألماتي في منتصف المدة ومراقبة تنفيذه - سابعا
٣١	٨٣-٧٧ الاستنتاجات والتوصيات - ثامنا
٣٤	 مؤشرات التنمية والنقل المختارة للبلدان النامية غير الساحلية - المرفق

أولا - مقدمة

١ - عقب اعتماد إعلان الأمم المتحدة للألفية، الذي دعا إلى شراكة عالمية لتلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية، وعملا بقرار الجمعية العامة ٢٤٢/٥٧، عقد في آب/أغسطس ٢٠٠٣ في ألماني، كازاخستان، المؤتمر الوزاري الدولي للبلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية الدولية المعني بالتعاون في مجال النقل العابر. واعتمد المؤتمر وثيقتين ختاميتين هما إعلان ألماني وبرنامج عمل ألماني: تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية ضمن إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر من أجل البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية^(١).

٢ - ويتمثل الهدف الشامل لبرنامج عمل ألماني في تشكيل شراكات بهدف التغلب على المشاكل الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية، التي يسببها ما تعانيه تلك البلدان من عدم وجود طرق للوصول إلى البحر وبعدها وانعزالها عن الأسواق العالمية. ويقر برنامج عمل ألماني بالصلة المباشرة بين النقل والتجارة الدولية والنمو الاقتصادي، ويحدد إجراءات معينة في أولويات خمس هي: القضايا الأساسية لسياسات المرور العابر، وتنمية الهياكل الأساسية وصيانتها، والتجارة الدولية وتيسير التجارة، وتدبير الدعم الدولي، والتنفيذ والاستعراض، من أجل إنشاء نظم مرور عابر تتسم بالكفاءة.

٣ - وعلى مدى السنوات الخمس الماضية، أحرزت البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، بدعم من شركائها في تنمية، تقدما ملحوظا في تنفيذ الإجراءات المحددة المتفق عليها في برنامج عمل ألماني. كما منحت البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في أفريقيا وآسيا وأمريكا اللاتينية مسألة النقل العابر درجة أعلى في قائمة أولويات جدول أعمالها للتنمية. وقدمت عملية ألماني إطار عمل سليم لحلول تفيد الجميع في مسائل النقل العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية على السواء. فقد عززت من جهودها للإصلاح في مجال السياسات، بينما قدم الشركاء في التنمية المزيد من المساعدة الإنمائية. وأدرك المجتمع الدولي أن التكاليف المرتفعة للنقل العابر تشكل عائقا أكثر أهمية من التعريفات الجمركية للدولة الأولى بالرعاية بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية. ويتمثل أبرز جوانب التقدم المحرز نحو تنفيذ برنامج عمل ألماني منذ عام ٢٠٠٣ في الاعتراف على نطاق واسع بالاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية ومشاركة

(١) تقرير المؤتمر الدولي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة والمؤسسات الدولية، بشأن التعاون في مجال النقل العابر، ألماني، كازاخستان، ٢٨ و ٢٩ آب/أغسطس ٢٠٠٣ (A/CONF.202/3) المرفق الأول.

شركاء التنمية بقوة أكبر في تنمية الهياكل الأساسية للنقل، وتيسير التجارة، وفضلا عن المعونة، وتخفيف وطأة الدين وإطاحة الوصول إلى الأسواق. وما برحت المؤسسات المتعددة الأطراف والمؤسسات الإنمائية والمنظمات الإقليمية تمنح قدرا أكبر من الاهتمام والموارد لإنشاء نظم نقل عابر تتسم بالكفاءة.

٤ - وقررت الجمعية العامة، في الفقرة ٩ من قرارها ٢٠٤/٦٢، أن تعقد جلسات عامة رفيعة المستوى على مدى يومين تكرس لاستعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماتي أثناء دورة الجمعية الثالثة والستين في نيويورك. وأكدت الجمعية، في الفقرة ١٠، أنه ينبغي لاستعراض منتصف المدة إتاحة الفرصة أمام المجتمع الدولي لتقييم التقدم المحرز في تنفيذ برنامج عمل ألماتي والدروس المستفادة منه والعقبات التي صودفت فيه، والاتفاق على ما يلزم عمله لمواصلة حفز الشراكات العالمية على مساعدة البلدان النامية غير الساحلية في تعزيز مشاركتها الفعلية في التجارة الدولية والاقتصاد العالمي.

ثانياً - الحالة الاجتماعية الاقتصادية العامة في البلدان النامية غير الساحلية

٥ - يوجد ٣١ بلدا ناميا غير ساحلي يبلغ مجموع عدد سكانها ٣٧٠ مليون نسمة وتبلغ مساحتها ١٦,٣ مليون كيلومتر مربع. وعلى الرغم من إحراز بعض التقدم، لا تزال البلدان النامية غير الساحلية تواجه قيودا شديدة على جهودها الرامية إلى تحقيق هدي خفض مستوى الفقر المدقع بمقدار النصف والارتقاء بمستوى معيشة سكانها، ولا تزال مهمشة في الاقتصاد العالمي ونظام التجارة الدولي. ورغم أن الصعوبات الناجمة عن كون البلد غير ساحلي تغلغل في كل جوانب عملية التنمية والتخفيف من حدة الفقر، فإن أثر هذه الصعوبات على تطور التجارة الخارجية يعد حادا بشكل خاص. فالتكاليف الإضافية للنقل العابر، التي يجب أن تتحملها البلدان غير الساحلية، تقيد تنمية الصادرات، حيث أن هذا العبء يجد من نطاق الصادرات الممكنة والأسواق التي يمكن فيها الاتجار بالبضائع بشكل تنافسي ومربح. ولا تزال التكاليف المرتفعة للنقل تشكل أهم عقبة وحيدة أمام إمكانية وصول البلدان غير الساحلية إلى الأسواق العالمية وتنافسها مع البلدان الأخرى بصورة متكافئة.

٦ - ولا تعمل تكاليف النقل المرتفعة لواردات البلدان النامية غير الساحلية على تضخم أسعار السلع الاستهلاكية فحسب، بل وعلى أسعار الوقود والسلع الرأسمالية والمدخلات الوسيطة أيضا، ومن ثم تزيد من تكلفة الإنتاج الزراعي والصناعي المحلي. وأكدت البحوث التي جرت على مدى السنوات الخمس الأخيرة علاقة السبب والأثر بين مدى إتاحة خدمات النقل الكافية ونطاق التنمية القائمة على التجارة، مما يربط بين درجة الاستفادة من قطاع نقل يؤدي مهامه ودرجة مشاركة البلدان في النظام التجاري العالمي. وتُحدث تكاليف النقل

أثرا ضخما في الحد من التجارة. ويؤثر انخفاض تدفقات التجارة بصورة مباشرة وسلبية على الناتج المحلي الإجمالي. كما تقلل التكاليف المرتفعة المرتبطة بالمواقع الجغرافية غير المواتية من معدل عوائد رأس المال التي يحتاجها المستثمرون لتمويل أي مشروع في أي بلد. كما يعد هيكل الصادرات عاملا هاما في تكاليف النقل، حيث تشكل هذه التكاليف نسبة طفيفة من الصادرات عالية القيمة عنها من الصادرات المنخفضة القيمة. ومن المرجح كذلك أن تعمل زيادة نسبة التجارة الإقليمية على تخفيض متوسط تكاليف النقل المتكبدة، نظرا للمسافات الأقصر التي عادة ما تتحرك فيها التجارة الإقليمية.

٧ - الرغم من هذه المشاكل الملحة، أُحرز تقدم واضح في التنمية الاقتصادية بوجه عام وفي نمو البلدان النامية غير الساحلية كمجموعة. واستفادت البلدان النامية غير الساحلية من البيئة الاقتصادية التي كانت مواتية بوجه عام منذ اعتماد برنامج عمل ألماني في عام ٢٠٠٣. وتقود البلدان النامية النمو الاقتصادي العالمي كما تنمو التجارة فيما بين البلدان النامية بمعدل أسرع من التجارة مع البلدان المتقدمة النمو. وشهدت بلدان المرور العابر الرئيسية (الصين والبرازيل والهند والاتحاد الروسي وجنوب أفريقيا وتركيا) نموا اقتصاديا سريعا بوجه خاص، كما استفادت البلدان المجاورة النامية غير الساحلية من الآثار العرضية. وكان نمو الطلب على المواد الخام مفيدا بوجه خاص لعدد من البلدان النامية غير الساحلية.

٨ - ونما الناتج المحلي الإجمالي للبلدان النامية غير الساحلية كمجموعة بنسبة ٨ في المائة سنويا تقريبا في الفترة ٢٠٠٣-٢٠٠٦. وكان هذا النمو السريع مدفوعا في المقام الأول بارتفاع أسعار السلع الأساسية إلى جانب تحسن الأداء. ورغم التفاوتات فيما بين البلدان النامية غير الساحلية فإن معدل النمو السنوي لنصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي آخذ في الارتفاع، حيث زاد ليبلغ ٦٨٨ دولارا من دولارات الولايات المتحدة في عام ٢٠٠٦، للمجموعة. وباستثناء زيمبابوي، شهدت كل البلدان النامية غير الساحلية نموا إيجابيا لنصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي في الفترة ٢٠٠٣-٢٠٠٦.

٩ - وفي عام ٢٠٠٦، زاد الاستثمار المباشر الأجنبي الذي تتلقاه البلدان النامية غير الساحلية ليبلغ ١١,٨ بليون دولار من دولارات الولايات المتحدة من ٨,٥ بلايين دولار عام ٢٠٠٣ و ٣,٩ بلايين دولار عام ٢٠٠٠. وارتبطت الزيادة المفاجئة في الاستثمار في المقام الأول بالتدفقات الرأسمالية الضخمة إلى حقول النفط في بحر قزوين، ومد خط أنابيب باكو - تبليسي - جيهان إلى تركيا، وخط أنابيب أناسو ألانسانكو إلى الصين، واستغلال حقل دوبا للنفط في تشاد. وشكلت الأنصبه المجمع لكازاخستان وأذربيجان وتشاد وبوليفيا ما يربو على ٧٠ في المائة من مجموع الاستثمار المباشر الأجنبي المتدفق إلى البلدان النامية

غير الساحلية. ولم يكن إنتاج النفط موجودا قبل عام ٢٠٠٣ في تشاد، وهي بلد غير ساحلي، ولكن البلد بدأ إنتاج النفط مع إكمال خط أنابيب تشاد - الكاميرون الذي يبلغ طوله ٦٥٠ ميلا في عام ٢٠٠٣. ومنذ ذلك الحين، تزايدت مستويات الإنتاج في تشاد باطراد لتبلغ ١٦٠.٠٠٠ برميل يوميا في عام ٢٠٠٦. وتجري أعمال استكشاف ضخمة، ومن المتوقع أن تشهد مستويات الإنتاج زيادة كبيرة.

١٠ - وإلى جانب انخفاض الإنتاجية والعائد على الاستثمار وبطء نمو الصادرات، لا تزال البلدان النامية غير الساحلية تراكم دينا خارجيا يصعب تحمله. وتبلغ نسبة الدين الخارجي إلى الدخل القومي الإجمالي للبلدان النامية غير الساحلية كمجموعة ٥١,١ في المائة، أي ما يزيد عن ضعفها تقريبا في البلدان ذات الدخل المنخفض والمتوسط. إلا أن التقدم واضح. فقد انخفضت نسبة الدين إلى الصادرات من ٢,٢٥ عام ٢٠٠٣ إلى ١,٣٧ عام ٢٠٠٦. وانخفضت نسبة الدين إلى الدخل القومي الإجمالي إلى ٥١,١ في المائة عام ٢٠٠٦ من ٦٤,٩ في المائة عام ٢٠٠٣. وفي شباط/فبراير ٢٠٠٨، بلغت تسعة بلدان نامية غير ساحلية نقطة الإنجاز (إثيوبيا، وأوغندا، وبوركينا فاسو، وبوليفيا، ورواندا، وزامبيا، ومالي، وملاوي، والنيجر)، وبلغت أربعة بلدان نقطة القرار (أفغانستان، وبوروندي، وتشاد، وجمهورية أفريقيا الوسطى)، وبلغ بلدان (قيرغيزستان وجمهورية نيبال الديمقراطية الاتحادية) نقطة ما قبل القرار لمبادرة البنك الدولي وصندوق النقد الدولي الخاصة بالبلدان الفقيرة المثقلة بالديون. واستفادت خمسة من البلدان النامية غير الساحلية (إثيوبيا، وأوغندا، وبوركينا فاسو، ورواندا، ومالي) من تخفيف وطأة الدين في إطار المبادرة المتعددة الأطراف لتخفيف عبء الدين، وذلك في تموز/يوليه ٢٠٠٦. إلا أن هذه البلدان لا تزال ضعيفة أمام الصدمات المتعلقة بالصادرات وتعتمد على التمويل التساهلي بدرجة عالية وعلى الإدارة الرشيدة للديون. وتعد المساعدة الدولية من أجل تنويع الصادرات، وبناء القدرات المؤسسية، والوصول إلى الأسواق ضرورية لمنع وقوع هذه البلدان مرة أخرى في مصيدة الدين الخارجي.

١١ - وفيما يتعلق بالاتجاهات الاجتماعية، لا تزال البلدان النامية غير الساحلية هي البلدان الأفقر من ناحية نصيب الفرد من الدخل، ليس ذلك فحسب، بل إن معظمها يعاني كذلك إلى حد كبير من المؤشرات الأكثر انخفاضاً للتنمية البشرية والفقير. ويظهر تقرير التنمية البشرية ٢٠٠٧/٢٠٠٨ الصادر عن برنامج الأمم المتحدة الإنمائي أن عشرة من البلدان العشرين الأقل في الترتيب في الدليل القياسي للتنمية البشرية هي بلدان نامية غير ساحلية.

١٢ - ولا يزال النمو الاقتصادي والرفاه الاجتماعي للبلدان النامية غير الساحلية متوقفاً إلى حد كبير على الحالة الاقتصادية الدولية، مثل التباطؤ العالمي الذي حدث مؤخراً، والأزمة الغذائية، والتقلب في أسعار السلع الأساسية، وكذلك الأزمة الأخيرة في سوق القروض الائتمانية.

ثالثاً - الأولوية ١: القضايا الأساسية لسياسات المرور العابر

١٣ - يدعو برنامج عمل الماتي البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية إلى استعراض وتنقيح الأطر التنظيمية لديها من أجل إتاحة قدر أكبر من المشاركة للقطاع الخاص في عمليات النقل العابر؛ وزيادة الشفافية في أنظمة النقل العابر والحدود؛ ووضع إجراءات إدارية مبسطة؛ وتبسيط إجراءات مراقبة الحدود؛ والالتزام بالاتفاقيات الدولية؛ والتوسع في التعاون الإقليمي ودون الإقليمي.

١٤ - وتتمحور الجهود الرامية إلى تهيئة بيئة مستقرة للسياسة الاقتصادية في البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية عن أثر إيجابي على عمليات النقل العابر. ويساعد تغيير المواقف والمفاهيم على جعل الدوائر العامة من قبيل الجمارك، والموانئ والسكك الحديدية موجهة بصورة أكبر إلى توفير الخدمات، مما يهيئ بيئة أفضل لعمليات النقل العابر.

١٥ - وتضم التغييرات التي طرأت على السياسة العامة في السنوات الخمس الأخيرة وكان لها تأثير مباشر على النقل العابر إصلاح قطاع السكك الحديدية (إضفاء الصبغة التجارية عليه أو خصصته)؛ وتحرير خدمات النقل العابر؛ ومشاركة القطاع الخاص بشكل أكبر في إدارة ممرات النقل العابر، وتطوير الهياكل الأساسية؛ واستخدام التبادل الإلكتروني للبيانات؛ وإقامة ترتيبات دعم مؤسسية أكثر قوة للنقل العابر؛ وبدء نفاذ الاتفاقيات الحكومية الدولية الشاملة؛ وارتفاع نسبة الانضمام إلى اتفاقيات النقل العابر المتعددة الأطراف؛ وزيادة التعاضد بين القطاعين الخاص والعام؛ وتوسيع نطاق التعاون على الصعد الثنائية والإقليمية والدولية.

١٦ - وما انفك التقدم يتحقق في تحرير خدمات النقل العابر على الصعيدين الوطني والإقليمي على السواء. فعلى الصعيد الوطني، ترتبط المبادرات بكسر الاحتكارات في قطاع السكك الحديدية مما يسمح بالتنافس في قطاع النقل البري. وفي الكثير من البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، تتنافس الشركات الوطنية للسكك الحديدية الآن مع متعهدي النقل البري على قدم المساواة. وتشترط الحكومات الآن في الكثير من دول العالم على قطاع السكك الحديدية احترام المبادئ التجارية. وعادة ما تشتمل برامج خصخصة قطاع السكك الحديدية على مجموعة من الشروط المتعلقة بالإدارة واستثمار رؤوس الأموال

التي تقدمها مجموعة من الاتحادات يقودها القطاع الخاص مقابل حق استغلال أو امتياز محدد زمنيا بفترة تتراوح عادة من ١٠ سنوات إلى ٢٠ سنة.

١٧ - وفي غرب أفريقيا، تتسارع عملية تحرير خدمات النقل العابر منذ اعتماد برنامج عمل الماتي. إذ يعمل خط السكة الحديدية الممتد من داكار إلى باماكو منذ عام ٢٠٠٣. بموجب عقد لإدارته من جانب القطاع الخاص يمنح الحق في استغلاله للاتحاد الكندي - الفرنسي المسمى ترانسريل (Transrail) لفترة ٢٥ سنة، والحق في استئجاره لمدة ١٠ سنوات إضافية. وباشرت جنوب أفريقيا إجراء إصلاحات لضمان زيادة مشاركة القطاع الخاص في تطوير الهياكل الأساسية وصيانتها. وعلى وجه التحديد، تتولى شركتان هما مقاولو ترانزأفريكا (TransAfrica Concessionaires) ومقاولو باكويانا بلاتينيوم (Bakwena Platinum) المسؤولية عن الطريق الرئيسية N4 المؤدية إلى مابوتو في الشرق وعن الطريق الرئيسية N4 المؤدية إلى بوتسوانا وناميبيا في الغرب. كما شرعت البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في آسيا في اتخاذ تدابير سياسة عامة تهدف إلى تحرير خدمات النقل العابر. فعلى سبيل المثال، أسفرت تحرير خدمات النقل العابر البري في جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وتايلند عن خفض تكاليف النقل المتعلقة بالبلد غير الساحلي بنسبة تتراوح من ٣٠ إلى ٤٠ في المائة.

١٨ - وتشير دراسة أعدها البنك الدولي مؤخرا إلى أن عمر أسطول الشاحنات وانخفاض نسبة استخدام المركبات في بعض المناطق هي أسباب أكثر أهمية بكثير، فيما يتعلق بتكاليف النقل المرتفعة، من الحالة السيئة للهياكل الأساسية للطرق، ولا سيما في غرب ووسط أفريقيا. وأُتخذت شتى التدابير لمعالجة هذا الوضع، بما فيها الحوافز الضريبية. فعلى سبيل المثال، منحت حكومة مالي إعفاءات ضريبية بالنسبة للمركبات الجديدة من أجل التشجيع على تجديد أسطول الشاحنات الذي ينقل البضائع بين الدول. وفي النيجر، حيث ٨٠ في المائة من المركبات في حالة تدهور متأخرة، تستخدم الحكومة أيضا الحوافز الضريبية لتشجيع شركات النقل على تجديد أسطولها من الشاحنات. وفي السنغال، منعت الحكومة استيراد المركبات التي يزيد عمرها عن خمس سنوات.

١٩ - وكان للزخم في تحرير خدمات النقل على الصعيد الوطني، أثر محفز على الصعيد الوطنية في بعض المناطق. وفي شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي، أدى كسر الاحتكارات على الصعيد الوطنية إلى تخفيف عام للقيود، مما يسمح للمتعهدين الأجانب بالنفاذ إلى الأسواق الجديدة. وتولت السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي دورا رائدا في هذا الصدد. وأدت البيئة الليبرالية في شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي إلى المنافسة الشديدة

والكفاءة البالغة في النقل البري، مما أجبر قطاع السكك الحديدية أيضا على التكيف والتحسين. ومن ناحية ثانية، كثيرا ما كان أداء امتيازات قطاع السكك الحديدية والموانئ متدنيا في ظل الإدارة الجديدة بسبب عدم وجود آليات مراقبة لإنفاذ الاتفاق وبسبب العجز في الموارد. وهناك حاجة لبناء قدرات البلدان الأفريقية النامية غير الساحلية للمشاركة بشكل فعال في المفاوضات المتعلقة بالامتيازات.

٢٠ - وقد شرع كل من القطاعين العام والخاص في إجراء إصلاحات تشريعية. وتُبدل جهود حاليا لتعزيز الحوار بين القطاع الخاص والقطاع العام لمعالجة الاختناقات الموجودة في شرائح مختلفة من خدمات النقل العابر. فقد أنشأ الكثير من البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية هيئات لتيسير النقل والتجارة، تتألف من ممثلين عن القطاع العام، بما في ذلك الوكالات الحكومية التي تتعامل مع التجارة الخارجية، والنقل، وعبور الحدود والجمارك، كما تتألف من القطاع الخاص، بما فيه غرف التجارة الوطنية، ووكلاء الشحن وغيرهم من مقدمي خدمات النقل. وقدمت المنظمات التابعة للأمم المتحدة، لا سيما مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، واللجان الإقليمية التابعة للأمم المتحدة، المساعدة التقنية اللازمة لإنشاء هيئات وطنية لتيسير النقل والتجارة.

٢١ - كما ينشئ القطاع الخاص في البلدان النامية غير الساحلية بشكل متزايد هيئات مهنية، من قبيل جمعيات شركات النقل البري وجمعيات وكلاء الشحن، لتوفير منابر للتمثيل لدى الحكومات والحوار معها لتعزيز مصالحهم المشتركة وتحسين الإطار القانوني لعمليات النقل العابر. وترتبط الهيئات الفنية الوطنية بالهيئات الإقليمية ودون الإقليمية التي تمثل مصالح أعضائها وتعززها. وتساعد هذه الإصلاحات القطاعين العام والخاص على الاضطلاع بأدوارهما الجديدة في المجتمع. كما أنها تشجع بيئة من التعاون والتعاوض الأوثق بين القطاعين العام والخاص.

٢٢ - ووجود إطار تنظيمي فعال وهيئة بيئة ملائمة هم شرطان أساسيان لإنشاء أنظمة نقل عابر ذات كفاءة. وتعد الاتفاقيات الدولية والاتفاقات الإقليمية والثنائية التي صادقت عليها الحكومات بمثابة الأدوات الرئيسية لمواءمة القواعد والوثائق وتبسيطها وتوحيدها. ومنذ اعتماد برنامج عمل ألماني، انضم ٢٣ من البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية أو صادق على ١٤ اتفاقية متعددة الأطراف في مجال النقل العابر. وواصل مكتب الأمم المتحدة للممثل السامي لأقل البلدان نموا والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، بالتعاون الوثيق مع مكتب الشؤون القانونية في الأمانة العامة واللجان الإقليمية، بذل جهوده الرامية إلى التوعية بأهمية الاتفاقيات المتعددة الأطراف وتيسير عملية

انضمام البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية إليها. ولهذا الغرض، أُدرجت اتفاقيات مختارة في مجال النقل العابر في إطار مناسباتي الأمم المتحدة للمعاهدات لعامي ٢٠٠٤ و ٢٠٠٨.

٢٣ - ويقتضي وجود استراتيجية فعالة لتحسين نظم النقل العابر، أولاً وقبل كل شيء، اتخاذ إجراءات على الصعيد الوطني لأن التعاون بين البلدان الساحلية وجيرانها من بلدان النقل العابر أمر محوري لإيجاد حل ناجح للكثير من مشاكل النقل العابر. ولكي يكون هذا التعاون مستداماً لا بد من تشجيعه على أساس المصالح المشتركة لكل من البلدان غير الساحلية وبلدان النقل العابر. ويمكن أن يعود التعاون والتكامل الإقليميين بين البلدان غير الساحلية وبلدان النقل العابر بفوائد كبيرة عبر تجميع الموارد المحدودة وتحقيق وفورات الحجم الضرورية. وكان هناك عدة مبادرات إقليمية استهدفت تحسين توافر واستخدام الهياكل الأساسية للنقل العابر المتصلة بالتجارة من أجل البلدان النامية غير الساحلية على الصعيد الإقليمي. وفي هذا الصدد، اضطلعت بدور هام في أفريقيا خطة العمل القصيرة الأجل المعنية بالهياكل الأساسية التابعة للشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا وبرنامج سياسات النقل في بلدان أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى. وتوطد برنامج الممر الإنمائي ومبادرة التطوير المكاني في الجنوب الأفريقي. وتضع المبادرة النقل العابر في سياق اجتماعي واقتصادي أوسع نطاقاً، إذ تسلّم بترباط قطاع النقل مع غيره من القطاعات الاقتصادية، بما فيها السياحة، والزراعة، والتعدين والمعلومات؛ كما تعطي هذا المبادرة أولوية لجذب الاستثمار الأجنبي المباشر إلى المنطقة.

٢٤ - والمجموعات الاقتصادية الإقليمية هي مؤسسات هامة تتعاون مع الجهات المانحة المتعددة والثنائية الأطراف، وكذلك مع المؤسسات المالية الإقليمية، في وضع السياسات المتعلقة بتحسين النقل العابر وتنفيذها. وتوحد الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا والاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا قواهما لتنفيذ برنامج لتيسير النقل البري والعابر يهدف إلى جعل التجارة الإقليمية أكثر مرونة من خلال تحسين نظم النقل وإزالة شتى الحواجز غير الجمركية. وستنفذ عناصر البرنامج، وتجرب، وتقيم على سبيل التجربة في الفترة من ٢٠٠٤ إلى ٢٠٠٩؛ وسيعقب هذه المرحلة التنفيذ الكامل في عام ٢٠٠٩. وتمثل عناصر البرنامج في مواءمة تطبيق اتفاقية المرور العابر للبضائع على الطرق البرية بين الدول لتمهيد الطريق أمام اعتماد وثيقة وحيدة لهذه الاتفاقية؛ وإنشاء مراصد لتحديد الممارسات السيئة ومنعها على طول ممرات النقل العابر الرئيسية؛ وبناء مراكز حدودية مشتركة لتسريع الإجراءات الجمركية على الحدود.

٢٥ - وفي أمريكا اللاتينية، يتمثل الهدف من مبادرة تكامل الهياكل الأساسية الإقليمية في أمريكا الجنوبية، في توطيد التكامل المادي للبلدان الأمريكية الجنوبية الـ ١٢ المعنية عن طريق بناء الجسور والطرق البرية والسكك الحديدية والطرق المائية وخطوط أنابيب الغاز. وفي السنوات الست منذ بدء الخطة، جرى تحديد استراتيجيات قارية للهياكل الأساسية بالاستناد إلى ١٠ محاور بوصفها معالم جغرافية واقتصادية تتعلق بإدارة عملية تخطيط الأراضي والتنمية المستدامة. وجرت المصادقة على واحد وثلاثين مشروعاً رئيسياً للتكامل بوصفها على رأس أولويات المبادرة في عام ٢٠٠٤. ومن المتوقع تخصيص مبلغ إجمالي قدره ١,٧ بليون دولار للاستثمار في مشاريع الهياكل الأساسية، من قبيل إعادة صيانة الطرق وتمهيدها، وتحسين نقاط عبور الحدود والجسور، وهذا ما يؤثر بشكل مباشر على تطوير نظام النقل في بلدين غير ساحليين من بلدان المنطقة هما باراغواي وبوليفيا.

٢٦ - وتضطلع مجموعة دول شرق أفريقيا، والسوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي، والجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي وسلطة تنسيق النقل العابر للممر الشمالي، بدور يزداد أهمية. وتطبق على نطاق واسع في منطقة شرق أفريقيا صكوك تيسير التجارة والنقل العابر من قبيل الوثيقة الوحيدة للتصريح بالسلع، التي يستعاض عنها الآن بوثيقة الجمارك البرية للمرور العابر؛ والمخطط الجمركي لضمان التخزين؛ وخطة تأمين السيارات قبل الغير؛ والاتساق في أوزان المركبات وأبعادها؛ وفرض رسوم متسقة على النقل العابر البري. وترصد سلطة تنسيق النقل العابر للممر الشمالي تنفيذ السوق المشتركة للصكوك المتعلقة بالتجارة والنقل على طول الممر الشمالي. كما تواصل جهودها الرامية إلى النهوض بأهداف أخرى من قبيل تبسيط الإجراءات الجمركية والإدارية ومواءمة ساعات العمل في المراكز الحدودية، وتشجيع توافق الآراء بشأن المشاريع ذات الأولوية لتطوير الهياكل الأساسية وصيانتها. كما شجعت السوق المشتركة إنشاء مراكز حدودية موحدة في شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي. وكان التقدم جارياً لإنشاء مراكز من هذا القبيل على نقطة حدود تشيرونونديو بين زامبيا وزمبابوي. وأبلغت سلطة تنسيق النقل العابر للممر الشمالي أنه تم إجراء دراسة لتقييم الاحتياجات وإعداد مشروع خطة تجارية لمركز مالابا الحدودي بين كينيا وأوغندا بتمويل من وكالة التنمية الدولية التابعة للولايات المتحدة.

رابعا - الأولوية ٢: تنمية الهياكل الأساسية وصيانتها

٢٧ - يعدّ توفير هياكل أساسية وخدمات تتسم بالكفاءة في مجال النقل من الشروط المسبقة الحيوية لتنمية البلدان النامية غير الساحلية وإدماجها الفعّال ضمن نظام التبادل التجاري الدولي والاقتصاد العالمي. ومن شأن الاستخدام الواسع النطاق لتكنولوجيات

المعلومات والاتصالات في عمليات النقل العابر أن يزيد إلى حدّ كبير من كفاءة مرافق المرور العابر القائمة. وتتمثل الوسيلة الرئيسية لتحقيق هذا الهدف في اتخاذ تدابير ترمي إلى وقف تدهور الهياكل الأساسية المادية في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر وعكس اتجاهه. ويسر النقل والاتصالات على الصعيدين الأقليمي والخارجي توسع التجارة لأن التجارة لا تكون ممكنة إلا إذا تمكّن الناس والسلع من الوصول فعلا إلى مناطق الإنتاج والاستهلاك بكلفة تنافسية. ويتطلّب تطوير هياكل أساسية موثوقة للاتصالات والنقل العابر استثمارا كبيرا؛ وإنشاء شراكات بين القطاعين العام والخاص؛ وبناء القدرات؛ وتطبيق إصلاحات قانونية وتنظيمية؛ وإجراء استعراضات مؤسسية وإدارية. ويعد تنسيق الهياكل الأساسية للنقل في البلد الواحد مهمة ضخمة في حد ذاتها، ناهيك عن تنسيقها عبر الحدود، الذي يُعدّ أكثر صعوبة.

٢٨ - وليس من السهل الحصول على بيانات موثوقة ومستكملة لرصد التقدم المحرز في تنمية الهياكل الأساسية للنقل العابر في البلدان النامية غير الساحلية. وتوفر مؤشرات التنمية العالمية التي وضعها البنك الدولي بيانات مفيدة ولكن غير مستكملة في بعض الأحيان بشأن الهياكل الأساسية في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وقام مكتب الأمم المتحدة للممثل السامي لأقل البلدان نموا والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، في إطار جهوده الرامية إلى الإبلاغ عن التقدم المحرز في مجال تنفيذ برنامج عمل ألماتي، بجمع مجموعة من مؤشرات الاقتصاد الكلي، تشمل إحصاءات مختارة في مجال النقل والاتصالات لتوضيح التقدم الذي أحرزته البلدان النامية غير الساحلية في تحقيق أولويات ألماتي.

٢٩ - وكما يبيّن المرفق الإحصائي لهذا التقرير، فإن تنمية الهياكل الأساسية للنقل العابر في البلدان النامية غير الساحلية لم تشهد إلا تحسّنا قليلا. فقد بلغ الطول الكلي لشبكات الطرق في البلدان النامية غير الساحلية ١,١ مليون كلم في عام ٢٠٠٦، أي بزيادة بسيطة مقارنة مع عام ٢٠٠٣ حيث كانت هذه الشبكات تمتد على مسافة ٩٧٤ ٠٠٠ كلم. وتعد نوعية شبكات الطرق في البلدان النامية غير الساحلية سيئة، حيث لا تتجاوز نسبة الطرق المعبدة ٣٣ في المائة تقريبا ضمن هذه الشبكات. ويبلغ الطول الكلي لشبكات الطرق في جميع البلدان النامية غير الساحلية نحو ٣٥ ٠٠٠ كلم.

٣٠ - وتمثّل عمليات الشحن الجوي جزءا صغيرا نسبيا من عمليات التجارة الخارجية في البلدان الساحلية غير النامية. غير أن النقل الجوي يعد مهما لدعم قطاعي الركاب والسياحة في العديد من البلدان النامية غير الساحلية. وتُعدّ أساطيل الطائرات التابعة لفرادى شركات

النقل صغيرة؛ كما أن شبكات الخطوط الجوية متناثرة، ونسبة استخدام الطائرات قليلة، والتكاليف مرتفعة. ولا تزال الوصلات بين المناطق دون الإقليمية سيئة بسبب عدم وجود سياسات ملائمة لتنظيم صناعة النقل الجوي. وانخفض عدد الرحلات الجوية التي غادرت مجموعة البلدان النامية غير الساحلية إلى ١٣٥ ٠٦١ رحلة في عام ٢٠٠٦ مقارنة مع ١٤٦ ١٣٩ رحلة في عام ٢٠٠٠.

٣١ - وتعدّ خطوط الأنابيب الوسيلة الأكثر فعالية من حيث التكلفة لنقل النفط الخام ومنتجاته النهائية. وليست خطوط الأنابيب مهمة للبلدان المصدرة للنفط فحسب، بل إنها مفيدة أيضا للبلدان المستوردة للنفط لأنها الواسطة الأقل تكلفة لنقل النفط الخام ومنتجاته النهائية لمسافات طويلة. وفي عام ٢٠٠٦، كانت خطوط الأنابيب في مجموعة البلدان النامية غير الساحلية تمتد على مسافة كلية قدرها ٤٠٥ ٦٤ كلم.

٣٢ - ولا تزال الوصلات المادية في أفريقيا دون المتوقع: فشبكة الهياكل الأساسية والخدمات في أفريقيا لا تزال غير مترابطة. وتعد تكاليف النقل من بين الأعلى في العالم، مما يرفع من تكاليف الأعمال التجارية، ويقلل من القدرة التنافسية للمنتجات في الأسواق الدولية. ولا تزال الطرق البرية أكثر وسائل النقل انتشارا في أفريقيا، إذ تجري نسبة ٩٠ في المائة من عمليات النقل فيما بين المناطق الحضرية عبر الطرق البرية. وتقل نسبة الطرق المعبدة في أفريقيا، حيث تمتد الطرق البرية مسافة مليوني كلم^٢، عن الثلث. وتبلغ كثافة الطرق البرية في أفريقيا ٦,٨٤ كلم في كل ١٠٠ كلم^٢، وهي أقل بكثير من نظيرتها في أمريكا اللاتينية (١٢ كلم في كل ١٠٠ كلم^٢) وآسيا (١٨ كلم في كل ١٠٠ كلم^٢). كما أن توزيع شبكات الطرق البرية بحسب عدد السكان قليل، إذ لا يتجاوز ٢,٧١ كيلومترا لكل ١٠ ٠٠٠ نسمة من السكان. وتعد شبكة الطرق البرية في بلدان جماعة شرق أفريقيا الأكثر تكاملا، حيث أن نصيبها من الوصلات الناقصة هو الأصغر، إذ لا يتجاوز طول هذه الوصلات ٥٢٣ كلم من أصل الطول الكلي للشبكة البالغ ٣ ٨٤١ كلم، أي بنسبة ١٤ في المائة. وتحتل السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي المرتبة الثانية بين المناطق دون الإقليمية من حيث تكامل شبكة الطرق البرية فيها، حيث لا يتجاوز طول الوصلات الناقصة فيها ٢ ٦٩٥ كلم من أصل ١٥ ٧٢٦ كلم (١٧ في المائة). أما الجماعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا، فتضم بلدانها شبكة الطرق البرية الأقل تكاملا، حيث تمتد الوصلات الناقصة على مسافة ٩٥٣ ٤ كلم من أصل ١٠ ٦٥٠ كلم (٤٧ في المائة). وشبكة الطرق فيها غير صالحة للاستخدام في بعض الأحوال الجوية.

٣٣ - وتمتد شبكة خطوط السكك الحديدية الأفريقية مسافة تقدر بـ ٣٩٠ ٨٩ كلم، وتبلغ كثافتها ٢,٩٦ كلم في كل ١٠٠٠ كلم^٢. ويعدّ مستوى ربط المناطق بشبكة خطوط السكك الحديدية سيئا، لا سيما في أفريقيا الوسطى وغرب أفريقيا، كما أن توافر عربات السكك الحديدية لا يزال قليلا جدا مقارنة مع مناطق أخرى في العالم. ولا تزال جميع شبكات السكك الحديدية في أفريقيا، بما فيها الشبكات المترابطة، تحتاج للمواءمة بين قواعدها التشغيلية والمعايير التقنية. ويتمثل أحد التطورات الجديرة بالثناء التي حصلت منذ عام ٢٠٠٣ في الاعتراف المتزايد من جانب مجتمع المانحين الدوليين بأهمية مرافق الهياكل الأساسية الملائمة لتحقيق الأهداف الإنمائية للألفية في أفريقيا ومشاركتها في نظام التبادل التجاري الدولي. وبناء عليه، ازدادت مخصصات المساعدة الإنمائية الرسمية المقدمة لتنمية الهياكل الأساسية الأفريقية بشكل كبير.

٣٤ - وأحرز تقدم ملحوظ في آسيا في مجال تحقيق التنمية المنسّقة لهياكل النقل الأساسية. وعلى نحو خاص، يوفر الاتفاق الحكومي الدولي بشأن الشبكة الآسيوية للطرق الرئيسية، الذي يغطي ١٤١ ٠٠٠ كلم من الطرقات في ٣٢ بلدا، والذي دخل حيز النفاذ في تموز/يوليه ٢٠٠٥، أساسا سليما لإنشاء شبكة طرق إقليمية متكاملة ومنسّقة وموحدة لقارة آسيا. وسهّل الاتفاق مسألة توفير المنح والقروض لتحسين خطوط الطريق البري الآسيوي. واعتُبر تحسين الطريق البري الآسيوي وتطويره أولوية في إطار تخطيط الطرق الرئيسية على الصعيد الوطني وأدمج ضمن الخطط الوطنية في عدة بلدان تابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، بما فيها البلدان النامية غير الساحلية مثل أوزبكستان وبتان وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وقيرغيزستان ومنغوليا ونيبال. ويُقدر حجم الاستثمارات التي خُصصت بالفعل لتنمية خطوط الطريق البري الآسيوي وتحسينها بنحو ٢٥ مليار دولار. وأثناء عامي ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦، جرى تحسين حوالي ١٠ ٠٠٠ كلم من الطريق البري الآسيوي لتتوافق فيها المعايير الدنيا.

٣٥ - واعتمد الاتفاق الحكومي الدولي المتعلق بشبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا، الذي يغطي مسافة ٨١ ٠٠٠ كلم من شبكات السكك الحديدية في ٢٨ بلدا، أثناء الدورة الثانية والستين للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ وفتح باب التوقيع عليه أثناء المؤتمر الوزاري المعني بالنقل، في بوسان بجمهورية كوريا. ومن المرجح أن يدخل حيز النفاذ في عام ٢٠٠٨. ولا شك أن تنفيذ هذا الاتفاق على نحو فعال سيؤدي إلى التكامل التشغيلي لشبكات السكك الحديدية الوطنية، وزيادة خدمات الشحن والركاب في آسيا. وأصبح الاستثمار في تنمية الهياكل الأساسية المادية لشبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا مسألة مهمة حاليا. وبحسب تقديرات لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا

والبحر الهادئ، فإن مسافة ٦٥٠٠ كلم تقريبا، أي ما يوازي نسبة ثمانية في المائة من شبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا، هي عبارة عن وصلات ناقصة، يقع معظمها في منطقة جنوب شرق آسيا دون الإقليمية. وتنفذ اللجنة حاليا مشروعا لتحديد الاحتياجات الاستثمارية والأولويات الإنمائية للشبكة.

٣٦ - وفي أمريكا اللاتينية، تضع المبادرة المتعلقة بتكامل الهياكل الأساسية الإقليمية في أمريكا الجنوبية، مع شبكات ممراتها التي تربط بين الشرق والغرب وبين الشمال والجنوب، كلا من بوليفيا وباراغواي عند نقطة الالتقاء بين ساحل المحيط الأطلسي وساحل المحيط الهادئ وبين أمريكا الجنوبية وأمريكا الوسطى. ويستخدم هذان البلدان النقل المائي الداخلي وشبكات السكك الحديدية. بيد أنه جرّاء التراجع الرئيسي في الهياكل الأساسية والمشاكل التشغيلية الرئيسية في واسطتي النقل هاتين، اللتين كان من الممكن أن يكفل استخدامهما تخفيض تكاليف النقل، أصبحت الطرق البرية واسطة النقل الرئيسية. وأدى هذا إلى زيادة تكاليف النقل، مما قلص من هامش الربح وعائدات التصدير وتضخّم تكاليف الواردات. وفي بوليفيا مشروعا رئيسيان للطرق قيد التنفيذ، ومن المتوقع استكمالهما في عام ٢٠١٠: وهما طريق من سانتا كروز إلى الحدود البرازيلية في بويرتوا، وطريق شمالي يخترق الأنديز انطلاقا من لاباز وصولا إلى الحدود البرازيلية في غايارامين. وفي باراغواي، استكمل برنامج لإصلاح الطرق بين عامي ٢٠٠٣ و ٢٠٠٥ لتحسين الطرق بين أسونسيون وبيلاز، وأسونسيون وسان بيدرو، بمساعدة مصرف التنمية للبلدان الأمريكية. وجرى أيضا تحسين الطرق البرية التي تربط بوينس آيرس بالبلدان المجاورة عن طريق بناء جسر فوق نهر بارانا بين انكارناسيون وبوساداس في الأرجنتين. وعلى الرغم من الصعوبات التشغيلية، لا يزال النقل المائي مستخدما، لا سيما لنقل صادرات الباراغواي من الحبوب.

٣٧ - ودخل النقل والاتصالات مرحلة جديدة في علاقتهما. فاستخدام نظم الاتصالات الحديثة لا يجعل عمليات النقل أكثر أمانا فحسب، بل يمكن المشغلين أيضا من تسيير مزيد من القطارات أو السماح بالمزيد من عمليات هبوط وإقلاع الطائرات، مما يتيح استخداما أكثر كفاءة للهياكل الأساسية ويولد المزيد من العائدات. فقد يسّر استخدام التبادل الإلكتروني للبيانات الذي يتيح نقل الوثائق مثل الإقرارات الجمركية قبل وصول السلع (بواسطة السفن أو القطارات أو الطائرات أو غيرها) التخطيط المسبق من جانب مشغلي وسائل النقل وسلطات الموانئ والجمارك والوكالات الأخرى، مما أدى إلى سرعة التخليص الجمركي للسلع، وتحسين توقيت عبور السفن ووسائل النقل الأخرى، مما قلّل بالتالي من التكلفة الإجمالية للتجارة الدولية.

٣٨ - وفيما يتعلق بالهياكل الأساسية للاتصالات، كان هناك في عام ٢٠٠٦ ما متوسطه ٣,٢ من الخطوط الهاتفية الرئيسية و ١٠,٥ من خطوط الهاتف الخليوي لكل ١٠٠ نسمة من

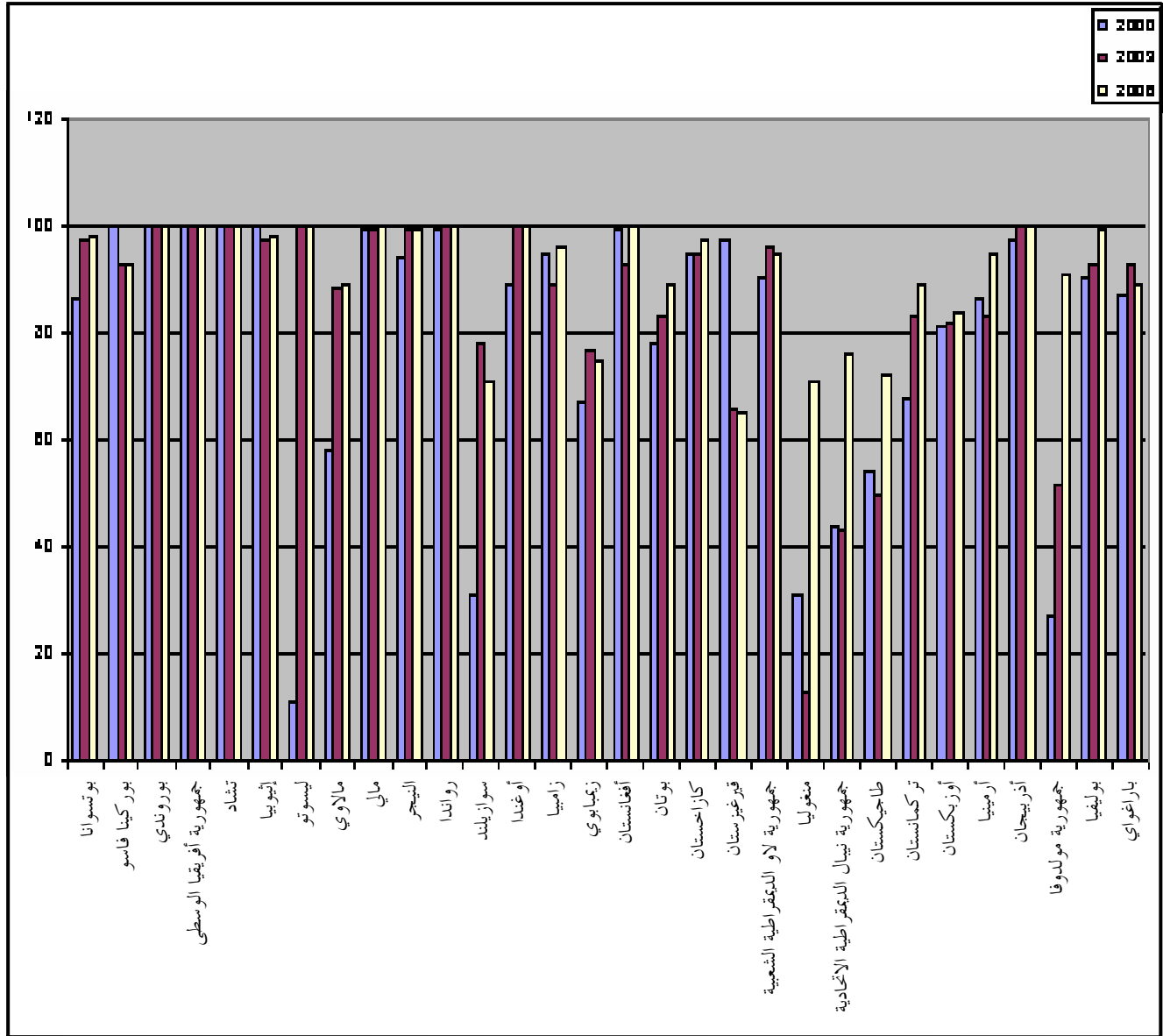
السكان في البلدان النامية غير الساحلية. وأثناء العقد الأخير، خطت أفريقيا خطوات كبيرة في مجال تغطية بلدانها بتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، حيث أنشأ معظم البلدان شبكات كبرى للهاتف الخليوي، ابتداء من الصفر. ونتيجة لذلك، ازدادت كثافة خطوط الهاتف الخليوي من ١,٩ إلى ١٦,٨ لكل ١٠٠ نسمة من السكان وارتفعت نسبة السكان الأفريقيين الذين يعيشون في نطاق تغطية المحطات القاعدية للنظام العالمي لاتصالات الهاتف الخليوي من ٥ في المائة في عام ١٩٩٩ إلى ٥٠ في المائة عام ٢٠٠٦. ولا تزال الفجوة الرقمية المتنامية تمثل مصدر قلق رئيسي بالنسبة لمجموعة البلدان النامية غير الساحلية، حيث لم يتجاوز عدد مستخدمي الإنترنت بين كل ١٠٠ نسمة من سكان هذه البلدان ٢,٩ من المستخدمين في عام ٢٠٠٦.

خامسا - الأولوية ٣: التجارة الدولية وتيسير التجارة

٣٩ - تعتمد البضائع والخدمات التي تستطيع البلدان النامية غير الساحلية تزويد الأسواق الدولية بها بأسعار تنافسية، في نهاية المطاف، على ما يمكنها إنتاجه، وعلى مدى كفاءتها في توصيل هذا الإنتاج إلى الأسواق الدولية. وفي حين لا تزال مجموعة البلدان النامية غير الساحلية مهمشة في إطار الاتجار الدولي بالبضائع، مما يحول دونها وجني فوائد العولمة واستخدام التجارة كأداة لتحقيق أهدافها الإنمائية، إلا أن بعض التقدم قد أُحرز، حتى ولو بمستويات متفاوتة، منذ عام ٢٠٠٣.

٤٠ - وكما يشير الرسم البياني الوارد أدناه، تحسّنت شروط التبادل التجاري في عدد من البلدان النامية غير الساحلية المصدرة أثناء هذه الفترة. فقد استفادت هذه البلدان من مبادرات زيادة فرص الوصول إلى الأسواق التي تضطلع بها الأسواق الرئيسية مثل الاتحاد الأوروبي واليابان والصين والولايات المتحدة. واستفادت أقل البلدان نمو والبلدان الأفريقية النامية غير الساحلية بوجه خاص من المعاملة التفضيلية في مجال الوصول إلى الأسواق التي تعتمد عليها الأسواق المتقدمة النمو. وفي عام ٢٠٠٦، أُعفيت من الرسوم الجمركية نسبة تفوق ٩١ في المائة من صادرات البلدان النامية غير الساحلية إلى الأسواق المتقدمة النمو، أي بزيادة ملحوظة مقارنة مع عام ٢٠٠٣ حيث بلغت هذه النسبة ٧٠ في المائة. وفي عام ٢٠٠٦، ارتفعت قيمة صادرات البلدان النامية غير الساحلية إلى ٦٨,٤ مليارات دولار من دولارات الولايات المتحدة، مقابل ٤٢,٣ مليارات دولار من دولارات الولايات المتحدة في عام ٢٠٠٣. ونتج ذلك بشكل رئيسي عن زيادة الصادرات، التي تُعزى بدورها بشكل رئيسي إلى زيادة الأسعار العالمية للنفط والبتيرين، في أذربيجان وأوزبكستان وبوليفيا وتركمانستان وتشاد وكازاخستان التي بلغت حصصها مجتمعة قرابة ٦٠ في المائة من مجموع صادرات البلدان النامية غير الساحلية.

صادرات البلدان النامية غير الساحلية إلى البلدان المتقدمة النمو (بحسب القيمة) المعفاة جميعها (باستثناء الأسلحة)
من الرسوم الجمركية



المصدر: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ومنظمة التجارة العالمية، والأهداف الإنمائية للألفية، الهدف 8: الوصول إلى الأسواق، المؤشرات التي وضعها: مركز التجارة الدولية، ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، ومنظمة التجارة العالمية، المؤشر 38،

www.mdg-trade.org

٤١ - بيد أن التقدم الذي أحرزته البلدان النامية غير الساحلية لا يزال ضئيلاً مقارنة بالبلدان النامية الأخرى. فعلى مدى العقد الأخير، بقيت حصص البلدان النامية غير الساحلية في مجموع الصادرات والواردات من السلع على الصعيد العالمي ضعيفة، حيث بلغت نسبة ٠,٦١ في المائة و ٠,٥٧ في المائة على التوالي في عام ٢٠٠٦. وتمثل السلع الأساسية أكبر عائدات التصدير في البلدان النامية غير الساحلية. وفي بداية الثمانينات، كانت نسبة ثلاثة أرباع صادرات جميع البلدان النامية من السلع الأولية. والآن، نجد نسبة ٨٠ في المائة من البلدان النامية غير الساحلية المصنّعة نفسها بعيدة عن تحقيق هدفها المتمثل في أن تكون جزءاً لا يتجزأ من هذا التحول. فهي لم تحقق أي تقدم في السوق العالمي للمصنّعين، وبالتالي فإن اقتصاداتها لا تزال تُعدّ من الاقتصادات المعتمدة على عناصر الإنتاج التي تقوم إلى حد كبير على تصدير بعض السلع الأولية. وفي الوقت نفسه، يسهم الارتفاع الذي شهدته أسعار النفط مؤخراً في إضعاف أوجه التحسن تلك، فالبلدان النامية غير الساحلية تتأثر بشدة بتقلبات تكاليف النقل، التي شهدت مؤخراً زيادة حادة.

٤٢ - حتى حزيران/يونيه ٢٠٠٨، لم يكن ٩ من البلدان النامية غير الساحلية البالغ عددها ٣١ بلداً، و ٤ من بلدان المرور العابر النامية البالغ عددها ٣٤ بلداً، أعضاء في منظمة التجارة العالمية. وبالتالي فهي لم تستفد من المزايا الناجمة عن العضوية في منظمة التجارة العالمية، بما فيها المزايا المتعلقة بالمعاملة الخاصة والتفضيلية. وتساعد العضوية في منظمة التجارة العالمية البلدان النامية غير الساحلية في المنافسة التريهة في السوق الدولية وتسمح لها بمواجهة التمييز والسلوك التعسفي مستعينة بقواعد التجارة الدولية الواجبة النفاذ بغض النظر عن حجم البلد. وبدخولها عضواً في منظمة التجارة العالمية، فإنها أيضاً تشارك في عملية تفسير وتحسين وابتكار قواعد التجارة الحالية والمستقبلية من خلال المفاوضات المتعددة الجوانب. إضافة إلى ذلك، فإن تلك البلدان، بانضمامها لمنظمة التجارة العالمية، تهيم الظروف اللازمة للإصلاحات المتواصلة، وتُظهر، في نفس الوقت، تقدماً ملموساً والتزاماً طويل الأجل نحو المبادئ القائمة على السوق. وعلى الرغم من أن الفوائد الجمّة المحتملة من العضوية في منظمة التجارة العالمية، إلا أنه لا يمكن تجاهل التكاليف المباشرة لتلبية متطلبات الانضمام وتكاليف التكيف (لما بعد الانضمام) الناشئة عن انفتاح الاقتصاد الوطني.

٤٣ - ويتمثل أحد المجالات الهامة للبلدان النامية غير الساحلية في مفاوضات منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة، والتي ستوضح وتُحسن الجوانب ذات الصلة من المادة الخامسة المتعلقة بحرية المرور العابر، والمادة الثامنة المتعلقة بالرسوم والإجراءات المتصلة بالاستيراد والتصدير، والمادة العاشرة المتعلقة بنشر وإدارة الأنظمة التجارية للاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة (الغات) لعام ١٩٩٤ بهدف مزيد من التسريع لحركة السلع

والإفراج عنها وتخليصها، بما في ذلك السلع العابرة. وتعد المادة الخامسة المتعلقة ببحرية المرور العابر مناسبة على وجه الخصوص للبلدان النامية غير الساحلية. والهدف الأساسي من هذه المادة هو السماح ببحرية المرور العابر عبر أراضي كل واحدة من الدول الأعضاء في منظمة التجارة العالمية بغرض النقل إلى أراضي الأعضاء الآخرين في المنظمة أو منها. ولبلوغ هذه الحرية، تنص المادة الخامسة على التزامين رئيسيين هما: (أ) عدم إعاقه حركة المرور العابر عن طريق فرض تأخيرات أو قيود غير ضرورية أو عن طريق فرض رسوم غير معقولة؛ و (ب) منح معاملة الدولة الأكثر رعاية لبضائع المرور العابر الخاصة بجميع الدول الأعضاء. وتهدف المفاوضات أيضا إلى تعزيز المساعدة التقنية وبناء القدرات في مجال تيسير التجارة، وتحسين التعاون الفعال بين الجمارك والسلطات المختصة الأخرى بشأن تيسير التجارة ومسائل الامتثال للأنظمة الجمركية. وقد حدث تقدم خلال السنوات الأخيرة برغم عدم وجود نص قانوني في هذا الصدد. وقد بذلت البلدان النامية غير الساحلية أيضا جهودا لتعزيز قدراتها التفاوضية الجماعية في المحادثات التجارية. بمنظمة التجارة العالمية. وفي هذا الصدد، اجتمع الوزراء المسؤولون عن التجارة الخارجية في عام ٢٠٠٥ في أسونسيون واعتمدوا منهاج عمل أسونسيون لجولة الدوحة الإنمائية الذي مثل موقفا مشتركا لمجموعة البلدان النامية غير الساحلية في المفاوضات التجارية الدولية.

٤٤ - ومقابل هذه التطورات الإيجابية، ما زال هناك العديد من العوائق المتعلقة بتيسير التجارة، مثل: العدد المفرط من الوثائق المطلوبة للتصدير/الاستيراد؛ وتزايد حواجز الطرق ذات المواعيد المحددة وغير المحددة؛ وعدم وجود نقاط مراقبة على الحدود المتاخمة؛ وقوافل الجمارك التي لا مبرر لها؛ وإجراءات التخليص الجمركي والتفتيش المعقدة والتي لا تستند إلى معايير؛ وعدم تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات بصورة كافية، الأمر الذي يؤدي إلى ضعف حوسبة الإجراءات الجمركية أو عدم استخدام الحواسيب فيها بالمرّة؛ وعدم شفافية قوانين ولوائح وإجراءات التجارة والجمارك، ونقص القدرات المؤسسية والموارد البشرية المدربة؛ وتختلف الخدمات اللوجستية، وعدم القدرة على التشغيل المتبادل لنظم النقل، وعدم وجود منافسة في قطاع خدمات النقل العابر؛ والتقدم البطيء في إقامة و/أو تعزيز المجالس/اللجان الوطنية لتيسير التجارة والنقل؛ وانخفاض مستوى التقيّد بالاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل العابر. كما أن عدم إمكانية التنبؤ بسلسلة عرض السلع بسبب المسافة الاقتصادية الكبيرة التي تفصلها عن الأسواق يؤثّر تأثيرا عكسيا على تكامل البلدان النامية غير الساحلية في شبكات التجارة الدولية، وخاصة في ضوء تزايد حاجة المستثمرين الدوليين لتسلم السلع في الوقت المحدد بدقة.

٤٥ - وفي كثير من الأحيان تتأخر البضائع بسبب حواجز الطرق العديدة ونقاط التفتيش الأخرى التي انتشرت إلى درجة أن هناك مواقف قسرية خلال مسافات قصيرة تقتضي ضمنا دفع مبالغ مالية إضافية رسمية وغير رسمية. وهي تمثل خسارة للاقتصاد في النقل. وتشكل حواجز الطرق مشكلة رئيسية في أفريقيا على وجه الخصوص. فهناك ٦٩ نقطة تفتيش في الطريق بين نيامي وأوغادوغو الذي طوله ٣٣٧ كيلومترا، و ٣٤ نقطة تفتيش في الطريق بين نيامي وأوغادوغو الذي طوله ٩٨٩ كيلومترا، و ٣٤ نقطة تفتيش في الطريق بين كوتونو ونيامي الذي طوله ١٠٣٦ كيلومترا، و ٣٧ نقطة تفتيش في الطريق بين أبيدجان وأوغادوغو الذي طوله ١١٢٢ كيلومترا.

٤٦ - ولا تزال البلدان النامية غير الساحلية في وضع مححف جدا فيما يختص بالكفاءة التجارية. وبحسب تقرير البنك الدولي المسمى Doing Business Report، فإن الـ ١٠ بلدان التي تقع في أسفل القائمة المكونة من ١٧٨ بلدا مصنفا بحسب المصاعب في التجارة هي جميعها من البلدان النامية غير الساحلية مضافا إليها العراق والكونغو. وكما يوضح الجدول التالي رقم ٢، فإن تسعا من بين البلدان العشر التي في أسفل القائمة المصنفة بحسب تكلفة حاويات الاستيراد والتصدير هي من البلدان غير الساحلية. كما أن أداء البلدان النامية غير الساحلية ضعيف أيضا فيما يتعلق بالوقت الذي ينفق في عمليات الاستيراد والتصدير وعدد الوثائق المطلوبة لها.

الجدول ٢

من يسهل التصدير - ومن يعسره؟				من يسهل الإستيراد - ومن يعسره؟			
(عدد) الوثائق				(عدد) الوثائق			
الأقل		الأكثر		الأقل		الأكثر	
١١	طاجيكستان	٣	الدانمرك	١١	بوركينسا فاسو	٣	كندا
١٢	الكونغو	٣	السويد	١١	الكونغو	٣	إستونيا
١٣	إريتريا	٤	كندا	١١	موريتانيا	٣	ميكرونيزيا
١٣	فيجي	٤	إستونيا	١١	ناميبيا	٣	بنما
١٣	قيرغيزستان	٤	هونغ كونغ، الصين	١٢	أفغانستان	٤	الدانمرك
١٣	الاتحاد الروسي	٤	أيرلندا	١٢	أنغولا	٤	فنلندا
١٣	زيمبابوي	٤	إسرائيل	١٢	كازاخستان	٤	فرنسا
١٤	أذربيجان	٤	النرويج	١٢	ملاوي	٤	هونغ كونغ، الصين
١٤	كازاخستان	٤	بنما	١٣	فيجي	٤	النرويج
١٨	جمهورية أفريقيا الوسطى	٤	سنغافورة	١٣	قيرغيزستان	٤	سنغافورة
الوقت (بالأيام)				الوقت (بالأيام)			
الأكثر		الأقل		الأكثر		الأقل	
٦٩	إريتريا	٣	سنغافورة	٥٩	إريتريا	٥	الدانمرك
٦٩	رواندا	٥	الدانمرك	٥٩	النيجر	٥	إستونيا
٧١	أفغانستان	٥	إستونيا	٦٤	أنغولا	٥	سنغافورة
٧١	بوروندي	٥	هونغ كونغ، الصين	٦٤	قيرغيزستان	٦	هونغ كونغ، الصين
٧٥	قيرغيزستان	٥	الولايات المتحدة	٦٧	أفغانستان	٦	لكسمبرغ
٧٦	كازاخستان	٦	لكسمبرغ	٧٨	تشاد	٦	هولندا
٨٣	طاجيكستان	٦	هولندا	٨٠	أوزبكستان	٦	الولايات المتحدة
١٠١	العراق	٦	السويد	٨٢	طاجيكستان	٧	كندا
١٠٢	تشاد	٧	ألمانيا	٨٩	كازاخستان	٧	ألمانيا
١٠٤	أوزبكستان	٧	النرويج	١٠٢	العراق	٧	أيرلندا

التكلفة (تكلفة الحاوية بدولارات الولايات المتحدة)				التكلفة (تكلفة الحاوية بدولارات الولايات المتحدة)			
الأكثر		الأقل		الأكثر		الأقل	
٢٩٩٠	أوغندا	٣٦٧	سنغافورة	٢٥٥٠	أوزبكستان	٣٩٠	الصين
٣١٩٧	منغوليا	٣٨٥	ماليزيا	٢٧١٥	أذربيجان	٤١٦	سنغافورة
٣٤٠٠	العراق	٤٢٠	فنلندا	٢٧٣٠	كازاخستان	٤٢٠	فنلندا
٣٥٢٢	بوركينافاسو	٤٣٠	الصين	٢٩٤٠	أوغندا	٤٣٢	ماليزيا
٣٧٠٥	بوروندي	٤٤٣	أيسلندا	٢٩٤٥	النيجر	٤٦٢	الإمارات العربية المتحدة
٤٠٥٠	أوزبكستان	٤٦٢	الإمارات العربية المتحدة	٢٩٧٥	رواندا	٤٦٩	أيسلندا
٤٥٠٠	طاجيكستان	٤٦٨	النرويج	٣٠٠٠	طاجيكستان	٥١٥	بـروني دار السلام
٤٥٣٤	جمهورية أفريقيا الوسطى	٥٢٥	هونغ كونغ، الصين	٣٤٠٠	العراق	٥١٥	باكستان
٤٩٧٠	رواندا	٥٤٠	الدانمرك	٤٥٨١	جمهورية أفريقيا الوسطى	٥١٨	النرويج
٥٥٢٠	تشاد	٥٤٠	السلفادور	٤٨٦٧	تشاد	٥٢٥	هونغ كونغ، الصين

المصدر: World Bank Doing Business 2008 Database على موقع الشبكة العالمية www.doingbusiness.org.

٤٧ - وبحسب تقرير البنك الدولي "Doing Business"، تمثل تكلفة الإجراءات الجمركية والنقل أكبر تكلفة مفردة في التجارة الخارجية وهي أعلى من التعريفات الجمركية على استيراد البضائع من البلدان النامية غير الساحلية. ويُقدَّر بأن الإجراءات البيروقراطية تكلف ١٠ في المائة تقريبا من قيمة الصادرات في البلدان النامية. ويكلف كل يوم إضافي في تأخير نقل البضائع المنقولة بالبواخر أو السكك الحديدية ٠,٥ في المائة من قيمة تلك البضائع. ويعزى ربع إجمالي التأخيرات فقط لضعف البنية التحتية المادية. وفي أفريقيا تعادل تكلفة التأخيرات ٤ أضعاف قيمة التعريفات الجمركية التي تدفع مقابل الصادرات الأفريقية.

٤٨ - وأفاد البنك الدولي أيضا بأنه في السنوات الثلاث الماضية قام ٥٥ بلدا بإجراء ٦٨ إصلاحا لتعجيل التجارة. وكانت الإصلاحات الرامية إلى تقليص التفتيش المادي وتطبيق تكنولوجيا المعلومات وتقصير فترات تأخير النقل الداخلي وتبسيط إجراءات عبور الحدود هي العوامل الرئيسية لخفض حالات التأخير وتحسين فرص التصدير.

٤٩ - وأدخلت الهند في الفترة ٢٠٠٦-٢٠٠٧ نظام الإقرارات الجمركية للواردات والصادرات عبر الإنترنت. وتُقدَّم السفن القادمة الآن بيانات شحناتها بطريقة إلكترونية،

مما يسمح بأن تبدأ عملية التخليص الجمركي حتى قبل أن ترسو السفينة في الميناء. وقد ساعدت هذه الإصلاحات في خفض حالات التأخير للموردين والمصدرين بمدة ٧ أيام. وواصلت باكستان توسيع نطاق نظامها الخاص بالإقرارات الجمركية. وجعلت باكستان تقييم المخاطر أولوية في إصلاحاتها التجارية. وانخفضت عمليات التفتيش تلك من نسبة ١٠٠ في المائة من البضائع قبل الإصلاحات إلى أقل من ٥ في المائة في الوقت الراهن. وارتفعت إيرادات الجمارك بنسبة ٢٠ في المائة. وأدخلت أرمينيا نظام الإرسال الإلكتروني للوثائق التجارية، مما خفض من الوقت اللازم لإعداد وتقديم الوثائق إلى الجمارك بـ ٣ أيام. وألغت جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة الازدواجية في الإجراءات الجمركية على حدودها. وانخفض وقت الانتظار بنسبة ٧٥ في المائة. وقامت البرازيل بتحديث نظامها الخاص بالإقرارات الجمركية عبر الإنترنت، مما أدى إلى تخفيض البيانات اللازمة بنسبة ٥٠ في المائة. ويمكن للوكالات الحدودية دمج أفرقتها لتقليل العبء على التجار. ووضعت كينيا نظاما إلكترونيا لتجهيز الإقرارات الجمركية. وفي خلال سنتين، انخفض الوقت اللازم للتخليص الجمركي بنسبة النصف. وفي الوقت الحالي، تُقدّم جميع العمليات التجارية الكبرى، تقريبا، التي تتم عبر الحدود، بطريقة إلكترونية.

٥٠ - وقام عدد من البلدان الأفريقية بإجراء إصلاحات. فقد وسعت أوغندا نطاق نظام الإقرارات الجمركية للتجار عبر الإنترنت إلى عدد أكبر من النقاط الحدودية عبر البلاد، وقامت بربط نظامها الجديد مع النظام الكيني. وسُيَجَّل ذلك من تجارة المرور العابر (الترانزيت) عن طريق ميناء ممباسا إلى أوغندا. وفي غانا، قُلِّصت التأخيرات في ميناء تيمبا بمدة يومين، وذلك عن طريق تشييد مرسى جديد وإنشاء نظام لا يسمح بدخول منطقة الميناء إلا للشاحنات الجاهزة لشحن أو تفريغ البضائع فقط. وتُخَفِّض هذه التغييرات أيضا من الوقت اللازم للعمليات التجارية في بور كينا فاسو. وفي جمهورية تنزانيا المتحدة خُفِّضت حالات التأخير التي يتعرض لها المستوردون بنسبة ٢٥ في المائة خلال الفترة من ٢٠٠٥ إلى ٢٠٠٦ بفضل التدابير الإصلاحية المختلفة. ومدت سلطات الجمارك في جيبوتي ساعات عملها لتشمل عطلات نهاية الأسبوع والأعياد الوطنية، وتم تجديد مرسى الحاويات، الذي أصبح الآن تابعا لمالك جديد. وقامت الجزائر بتعجيل المصادقة على التراخيص للمخلصين الجمركيين. وزاد عدد المخلصين الجمركيين بينما انخفضت الرسوم الجمركية بنسبة ٤٠ في المائة.

٥١ - وتمخضت عن هذه التدابير الإصلاحية التي اضطلعت بها البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية عن نتائج إيجابية مبكرة. وفي المتوسط، أنفقت البلدان النامية غير

الساحلية، كمجموعة، ٤٩ يوما للتصدير في عام ٢٠٠٧ بدلا من ٥٧ يوما في عام ٢٠٠٦. وانخفض الوقت الذي يُنفق في الاستيراد خلال نفس الفترة إلى ٥٦ يوما بدلا من ٧٢ يوما.

سادسا - الأولوية ٤: تدابير الدعم الدولي

٥٢ - أقر برنامج عمل ألماني أن التكاليف المترتبة على 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 بمفردها. ولذلك يتعين أن يقوم الشركاء الإنمائيون بدور مهم في دعم برامج تطوير النقل العابر. إلا أن عوائد هذه الاستثمارات ضئيلة للغاية. وبالتالي، فإن المعونة الأجنبية، وليس رأس المال الخاص، ضرورية لتجاوز هذه المعضلة.

٥٣ - ولا تزال المساعدة الإنمائية الرسمية المصدر الرئيسي للتمويل الخارجي الذي تتلقاه البلدان النامية غير الساحلية. ففي عام ٢٠٠٦، ارتفع مجموع المساعدات الإنمائية الرسمية التي تلقتها البلدان النامية غير الساحلية إلى ١٦,١ بليون دولار، مقابل ١٠,١ بليون دولار عام ٢٠٠٢. وفي عام ٢٠٠٦، حُصص نحو ٨ في المائة من مجموع المساعدات الإنمائية الرسمية لتطوير البنية التحتية للنقل والتخزين والاتصالات. وبلغ مجموع المساعدات الإنمائية الرسمية التي تلقتها بلدان المرور العابر النامية ٣٤ بليون دولار عام ٢٠٠٦، مقابل ٢٠ بليون دولار عام ٢٠٠٢. وخصصت بلدان المرور العابر أيضا نحو ٨ في المائة من مجموع المساعدات الإنمائية الرسمية لتطوير البنية التحتية للنقل والتخزين والاتصالات عام ٢٠٠٦.

٥٤ - وزادت المساعدة الإنمائية الرسمية للبنية التحتية في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى بنسبة ٢٠ في المائة منذ قمة مجموعة الثمانية المعقودة في غلن إينغلز، المملكة المتحدة عام ٢٠٠٥. وارتفعت قيمة المساعدة الإنمائية الرسمية المخصصة للبنية التحتية من ٤,٤ بليون دولار عام ٢٠٠٥ إلى ٥,٣ بليون دولار عام ٢٠٠٦، وكان من المتوقع أن تتجاوز ٦ بلايين دولار عام ٢٠٠٧. وتُعزى هذه الزيادة أساسا إلى زيادة مساهمات الجهات المانحة المتعددة الأطراف (ولا سيما صندوق التنمية الأفريقي وصندوق التنمية الأوروبي والبنك الدولي)، التي تمثل مجتمعة ٧٨ في المائة من المساعدة الإنمائية الرسمية المقدمة حاليا لقطاعات البنية التحتية في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى. وتمثل مساهمات المؤسسة الإنمائية الدولية وحدها ٣٣ في المائة من مجموع المساعدات الإنمائية الرسمية المقدمة حاليا لهذا القطاع. ومن ضمن مقدمي المنح الثنائية، سجلت اليابان والولايات المتحدة الأمريكية أكبر زيادة في الإنفاق المباشر على مشاريع البنية التحتية. لكن الزيادة المتوقعة التي قُدرت بنحو ٢ بليون دولار عام ٢٠٠٧ ما زالت غير كافية لسد الثغرة التمويلية البالغة ١١ بليون دولار، التي حددها تقرير لجنة أفريقيا عام ٢٠٠٥. وثمة حاجة إلى مبلغ إضافي قدره ١٧ بليون دولار من الميزانيات

القطرية، بما يكفل إدارة البنية الأساسية للتشغيل والصيانة، بصورة مستدامة. ومن المتوقع أن تتيح الالتزامات التي أعلنت عنها الصين في قمة منتدى التعاون بين الصين وأفريقيا المعقود في بيجين، عام ٢٠٠٦، مبلغا إضافيا قدره ١,٧ بليون دولار على مدى السنوات الثلاث المقبلة.

٥٥ - واستجابة لطلب الشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا (النيباد)، شهد تمويل البنية التحتية الإقليمية، على نحو خاص، زيادة كبيرة. فقد زادت النسبة المئوية للمساعدة الإنمائية الرسمية المخصصة لمشاريع البنية التحتية الإقليمية من واحد في المائة بالكاد عام ٢٠٠٠ إلى أكثر من ٥ في المائة عام ٢٠٠٥ (أكثر من ٤٠٠ مليون دولار) وأكثر من ١٠ في المائة عام ٢٠٠٦ (أكثر من ٩٠٠ مليون دولار). وتمثل مساهمات المؤسسات المتعددة الأطراف ٩٥ في المائة من التمويل المخصص للمشاريع الإقليمية، تمول المؤسسة الإنمائية الدولية بمفردها ٤٤ في المائة منها.

٥٦ - وأبرز ما ميز التقدم المحرز منذ عام ٢٠٠٣ في تنفيذ برنامج عمل ألماتي هو الإجماع على الاعتراف بالاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية، ومشاركة الشركاء في التنمية بشكل أكبر كثيرا في كل ما يتصل بتطوير البنية التحتية للنقل وتيسير التجارة، فضلا عن المعونة وتخفيف الدين وتيسير الوصول إلى الأسواق. وقامت المؤسسات المتعددة الأطراف والمؤسسات الإنمائية والمنظمات الإقليمية بزيادة ما تخصصه من اهتمام وموارد لوضع نظم عبور تتسم بالكفاءة زيادة كبيرة للغاية.

٥٧ - ومنذ اعتماد برنامج عمل ألماتي، ما فتئ البنك الدولي يوسع نطاق برنامجه في مجال النقل، بما في ذلك البنية التحتية للمرور العابرة وتيسير التجارة. ففي استراتيجية أعماله الجديدة في مجال النقل للفترة ٢٠٠٨-٢٠١٢، حظيت الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية باهتمام خاص، من حيث مشاريع الإقراض على الصعيدين الإقليمي والوطني، والمساعدة التقنية، والبحوث التحليلية. ومنذ عام ٢٠٠٣، بلغت قيمة قروض البنك الدولي ذات الصلة ببرنامج ألماتي أكثر من ٨٠٠ مليون دولار، وذلك لصالح أكثر من ٣٠ مشروعا.

٥٨ - ويركز برنامج سياسات النقل في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، وهو برنامج مشترك للبنك الدولي واللجنة الاقتصادية لأفريقيا، مساعدته على صيانة الطرق، والنقل القروي، والتنقل الحضري، والتجارة والنقل، وإعادة هيكلة قطاع السكك الحديدية. ويواصل البرنامج بذل جهوده لمعالجة المسائل المتصلة بدعم بلدان أفريقيا غير الساحلية، بما في ذلك تكملة الوصلات الناقصة في شبكات الطرق الرئيسية العابرة لأفريقيا، وتطوير ممرات العبور، وتقليص الحواجز غير المادية.

٥٩ - ويُتوقع أن تحقق البلدان النامية غير الساحلية مكاسب كبيرة من تنفيذ مبادرة المعونة لصالح التجارة بطريقة فعالة ومركزة ومنسقة. ومع زيادة اهتمام المانحين بالتجارة والبنية التحتية وبرنامج النمو الاقتصادي ككل، فمن المحتمل أن يشهد حجم المعونة المخصصة لتحسين قدرة البلدان النامية على أن تصبح أطرافاً فاعلة أكثر دينامية في الاقتصاد العالمي زيادة كبيرة. وإذا استمرت نسبة النمو السنوي للمعونة المقدمة للتجارة في نفس المستوى المسجل مؤخرًا (٦,٨ في المائة)، فإن ذلك سيصبح مبلغًا إضافيًا قدره ٨ بلايين دولار بحلول عام ٢٠١٠، لتبلغ بذلك قيمة التزامات المعونة لصالح التجارة ٣٠ بليون دولار. ويعتبر تيسير التجارة، وكفاءة النقل، وتحسين اللوجستيات، والبنية التحتية المتصلة بالتجارة، من المجالات التي تحظى بالأولوية في التمويل في إطار مبادرة المعونة لصالح التجارة. وفي الفترة من ٢٠٠٢ إلى ٢٠٠٥، كانت خمسة بلدان نامية غير ساحلية، وهي إثيوبيا وأوغندا وبوركينا فاسو وبوليفيا وزامبيا، ضمن قائمة أكبر ٢٥ بلداً مستفيداً من المعونة المقدمة للتجارة.

٦٠ - وتركز استراتيجية برنامج الأمم المتحدة الإنمائي لدعم مبادرة المعونة لصالح التجارة على التنفيذ من خلال دعم البلدان النامية لتحقيق اتساق أفضل بين السياسات الخاصة بالتجارة والسياسات الإنمائية، وتحسين التخطيط والتنسيق على مستوى الحكومات والمانحين. وتُجرى حالياً تقييمات للاحتياجات، في إطار مبادرة المعونة لصالح التجارة، في كل من أوزبكستان وقيرغيزستان وكازاخستان ومنغوليا، ويُخطط لإجرائها في كل من أذربيجان وتركمانستان وطاجيكستان، وكذلك في بلدان الاتحاد الجمركي للجنوب الأفريقي وفي باراغواي. والهدف من تقييم الاحتياجات في إطار هذه المبادرة هو تحديد مجموعة من التوصيات بشأن السياسات ومشاريع المساعدة التقنية بهدف تجاوز معوقات القدرة الإنتاجية والمعوقات الأخرى المتصلة بالإمداد، وبناء القدرات التجارية، مع العمل على تحسين حصيلة جهود التنمية البشرية والحد من الفقر، في جملة أمور أخرى.

٦١ - وأفاد مصرف التنمية الآسيوي أن تقدماً كبيراً قد أُحرز في قطاع تيسير التجارة في إطار برنامج التعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى، بما في ذلك 'أ' مواءمة الإجراءات الجمركية وتحديثها؛ 'ب' توقيع اتفاقات ثنائية للمرور العابر والتعاون عام ٢٠٠٥ بين طاجيكستان وقيرغيزستان، وبين أذربيجان والصين؛ 'ج' قيام قيرغيزستان وكازاخستان، على نحو تجريبي، باختبار نظام للمراقبة الجمركية المشتركة في معبر كورداي - أكزول الحدودي؛ 'د' بدء تشغيل الموقع الشبكي الخاص ببرنامج تيسير التجارة التابع لبرنامج التعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى؛ 'هـ' تقديم خدمات استشارية بشأن تمويل التجارة للمصارف في المنطقة، مع منح ضمانات لتمويل التجارة بهدف تيسير التجارة الخارجية.

٦٢ - وتقوم منظمة الجمارك العالمية بإعداد وحفظ أدوات وتوصيات لتبسيط الإجراءات الجمركية وتوحيدها. وفيما يتعلق بتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية بصفة خاصة، تحدد اتفاقية كيوتو المنقحة خطة إصلاح الجمارك وتحديثها. ومنذ دخول الاتفاقية حيز النفاذ في شباط/فبراير ٢٠٠٦، ارتفع عدد الأطراف المتعاقدة ليلعب ٥٣، مما فيها ٧ بلدان نامية غير ساحلية.

٦٣ - 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 البنية التحتية، 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 تكلفتها بمبلغ ١٠٢ بليون يورو وإدراجها ضمن الأولويات.

٦٤ - ومن عام ٢٠٠٣ إلى عام ٢٠٠٦، بذلت لجان الأمم المتحدة الإقليمية الخمس جهودها لتنفيذ مشروع في إطار حساب التنمية للأمم المتحدة بشأن بناء القدرات لتطوير وصلات النقل الأقاليمي. ويركز أساساً مشروع اللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ على وصلات النقل الأوروبية - الآسيوية، بما في ذلك وصلات النقل التي تمر عبر البلدان النامية غير الساحلية في وسط آسيا والقوقاز وشرق أوروبا.

٦٥ - 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. ويجري إدخال النظام الآلي الجديد للبيانات الجمركية القائم على الإنترنت، "ASYCUDA World"، في العديد من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر.

٦٦ - ويوفر برنامج ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا (تراسيكا)، الذي بادر إلى إنشائه الاتحاد الأوروبي، عاملاً محفزاً على إنشاء البنية 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 أساسية للبنية التحتية 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. ويسهم البرنامج الخاص بالممر في بناء القدرات المؤسسية وتقديم الدعم التقني في تنفيذ مشاريع البنية التحتية ذات الأولوية.

٦٧ - وزاد مصرف التنمية للبلدان الأمريكية الموارد المخصصة لتحسين الإدارة العامة والبنية التحتية للطرق في باراغواي وبوليفيا، وكذلك لتحقيق تكامل إقليمي أفضل، بما في ذلك إصلاح وصيانة الطرق للممرات المتكاملة.

سابعاً - العملية التحضيرية لاستعراض برنامج عمل ألماتي في منتصف المدة ومراقبة تنفيذه

٦٨ - طلبت الجمعية العامة من مكتب الأمم المتحدة للممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، بموجب قرارها ٢١٢/٦١، توفير التنسيق والتعبئة العامتين لاستعراض برنامج عمل ألماتي في منتصف المدة. وهكذا، قام المكتب، بالتشاور الوثيق مع وكالات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى ذات الصلة، بوضع إطار تنظيمي لعملية الاستعراض هذه، وأحاطت الجمعية العامة به علماً في قرارها ٢٠٤/٦٢. والهدف من هذا الإطار هو تنظيم عملية الاستعراض بطريقة تتيح تحقيق نتائج عملية وتنفيذية قابلة للمتابعة بفعالية على الصعيد العالمي والإقليمي ودون الإقليمي والوطني من أجل زيادة تسريع وتيرة تنفيذ برنامج عمل ألماتي. واختيرت التقييمات المواضيعية والإقليمية لتكون اللبنة الرئيسية للعملية التحضيرية التي تمهد الطريق لعملية استعراض منتصف المدة الرفيعة المستوى.

٦٩ - ويعد كل من ارتفاع تكاليف النقل العابر وحالات التأخير الطويلة دون مبرر من أعراض ونتائج عوامل سلبية تنقسم إلى فئتين رئيسيتين، هما اختناقات البنية التحتية المادية والعوائق غير المادية. ولتقييم التقدم المحرز في هذين المجالين، دُعي لعقد اجتماعين فنيين/مواضيعيين باعتبارهما جزءاً من العملية التحضيرية لاستعراض برنامج عمل ألماتي في منتصف المدة. وقد عُقد الاجتماع المواضيعي الأول بشأن تطوير البنية التحتية للنقل العابر في واغادوغو في الفترة من ١٨ إلى ٢٠ حزيران/يونيه ٢٠٠٧. وشارك فيه أكثر من ١٣٠ شخصاً على المستوى الوزاري ومستوى كبار المسؤولين جاؤوا من البلدان المانحة، والبلدان النامية غير الساحلية، وبلدان المرور العابر النامية، ومؤسسات الأمم المتحدة ذات الصلة، والمؤسسات المالية والإئتمانية الدولية، والمنظمات الإقليمية ودون الإقليمية، واعتمدت في نهاية

الاجتماع وثيقة ختامية (انظر الوثيقة A/62/256 و Corr.1) تقيم وضع تطوير البنية التحتية في جميع المناطق غير الساحلية، وقُدمت مجموعة من التوصيات عملية المنحى.

٧٠ - وعقد الاجتماع المواضيعي الثاني المعني بالتجارة وتيسيرها في ٣٠ و ٣١ آب/ أغسطس ٢٠٠٧ في أولانباتار. وسبق هذا الاجتماع مشاورات دامت يومين بين البلدان النامية غير الساحلية بشأن القضايا ذات الصلة بمشاركتها الفعالة والمنسقة في المفاوضات التجارية في إطار منظمة التجارة العالمية، ولا سيما بشأن تيسير التجارة. وقد شارك في هذا الاجتماع أكثر من ١٥٠ مشاركاً من ٢٧ من البلدان النامية غير الساحلية و ٣٠ من بلدان المرور العابر والبلدان المانحة، إلى جانب العديد من وكالات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية ودون الإقليمية. وتم في الاجتماع استعراض التقدم المحرز وتقييمه، وتقديم توصيات في مجال السياسة العامة بشأن التدابير التي يتعين اتخاذها في مجال التجارة وتيسيرها. وتؤكد الوثيقة الختامية لاجتماع أولانباتار (A/C.2/62/9، المرفق) الضرورة الملحة لقيام البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية بتنفيذ تدابير تيسير التجارة، وتدعو إلى التزام سياسي قوي في هذا الصدد.

٧١ - وعقد اجتماع الاستعراض الإقليمي الأوروبي - الآسيوي، الذي اشترك في تنظيمه مكتب الممثل السامي واللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، في مقر هذه اللجنة الأخيرة في بانكوك يومي ٢٢ و ٢٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٨. وشارك فيه نحو ٥٠ من كبار المسؤولين من البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر الآسيوية والأوروبية ومن ممثلي البلدان المانحة ومؤسسات منظومة الأمم المتحدة وغيرها من المنظمات الدولية والإقليمية ودون الإقليمية المعنية. وتحدد الوثيقة الختامية للاجتماع (E/ESCAP/64/INF/6) التقدم المتحقق في تنفيذ برنامج عمل ألماني والعقبات التي تكتنفه، ويُتفق فيها على توصيات عملية المنحى ومنجزات مستهدفة ترمي إلى تعزيز المواءمة بين النظم القانونية، واعتماد نهج متكامل لتيسير التجارة والنقل، والقضاء على الاختناقات المادية وغير المادية على طرق النقل، وتعزيز برامج التدريب المتكامل، وإنشاء لجان وطنية لتيسير النقل والتجارة، واستكمال الوصلات الناقصة، وتعزيز النقل المتعدد الوسائط وإنشاء ممرات للنقل وخدمات لوجستية متكاملة، فضلاً عن تعبئة الموارد المحلية والخارجية.

٧٢ - وعقد اجتماع الاستعراض الإقليمي الأفريقي في الفترة من ١٨ إلى ٢٠ حزيران/يونيه ٢٠٠٨ في مقر اللجنة الاقتصادية لأفريقيا في أديس أبابا. وقد عقدت قبله حلقة دراسية ليوم واحد بشأن الاتفاقيات المتعددة الأطراف في مجال تجارة المرور العابر، المدرجة في المناسبة التي تعقدها الأمم المتحدة بشأن المعاهدات لعام ٢٠٠٨. وحضر اجتماع الاستعراض

الإقليمي الأفريقي أكثر من ٨٠ مشاركاً من جميع البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في أفريقيا تقريباً، إضافة إلى البلدان المانحة والمنظمات الدولية والإقليمية ودون الإقليمية. واعتمد الاجتماع وثيقة ختامية (E/ECA/ALMATY/08)، تتضمن إجراءات محددة عملية المنحى، ترمي إلى أمور منها كفاءة تنفيذ الصكوك الإقليمية ودون الإقليمية على نحو متسق وفعال، والحد من حالات التأخير على الحدود والموانئ، التي تسهم إلى حد كبير في زيادة تكاليف النقل، وتعزيز مشاركة رابطات القطاع الخاص الوطنية والإقليمية المعنية في جهود التيسير، وتعزيز قدرة الحكومات على تصميم وتنفيذ اتفاقات الشراكة بين القطاعين العام والخاص على وجه العموم، وإنشاء آليات المراقبة المناسبة لرصد تنفيذ مشاريع السكك الحديدية وغيرها من الامتيازات على وجه الخصوص، وتحسين مخططات الهياكل الأساسية على الحدود وإقامة مرافق مشتركة. وطلب من مكتب الممثل السامي، واللجنة الاقتصادية لأفريقيا، والبنك الدولي، ومصرف التنمية الأفريقي، والاتحاد الأفريقي دعم الجهود الرامية إلى وضع اتفاق حكومي دولي بشأن الطريق الرئيسي العابر لأفريقيا وإيرامه.

٧٣ - وعقد اجتماع الاستعراض الإقليمي لأمريكا اللاتينية، الذي نظّمته اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي ومكتب الممثل السامي، في بوينس آيرس، في ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠٠٨. وحضر الاجتماع ٣١ من المسؤولين في البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في أمريكا اللاتينية، وممثلو مؤسسات الأمم المتحدة وغيرها من المؤسسات المالية والإئتمانية الدولية المعنية.

٧٤ - وكجانب من التحضير لاستعراض منتصف المدة، عُقد عدد من الاجتماعات التحضيرية لزيادة التعريف بهذه العملية على الصعيد الدولي. وتشمل هذه الاجتماعات ما يلي: (أ) حلقة العمل المشتركة بين مكتب الممثل السامي والبنك الدولي بشأن "مؤشرات الأداء اللوجستية: متابعة تنفيذ برنامج عمل ألماتي"، التي درست النواحي الاقتصادية الخاصة بالبلدان غير الساحلية، والفوائد التي تجنيها بلدان المرور العابر من توفير خدمات المرور العابر للبلدان غير الساحلية المجاورة لها، ونظم الرصد العام لأداء الممرات التجارية، وأنظمة النقل العابر والمعايير العالمية المتعلقة بها؛ (ب) المناسبة الخاصة التي نظمتها منظمة التجارة العالمية/مكتب الممثل السامي بشأن تيسير التجارة والمعونة التجارية للبلدان النامية غير الساحلية، وقيمت خلاله حالة مفاوضات تيسير التجارة في منظمة التجارة العالمية وآخر التطورات المتعلقة بمبادرة المعونة التجارية؛ (ج) المنتدى الرفيع المستوى للاستثمارات: "الاستثمار في البلدان النامية غير الساحلية: التوجهات والخبرات والطريق إلى الأمام". كما استضاف الأونكتاد في جنيف حلقة دراسية عن برامج المساعدة التقنية في مجال تيسير

التجارة. والقصد أن تسهم نتائج هذه الأحداث في تقديم توصيات بشأن إجراءات للنظر في اتخاذها على مدى السنوات الخمس المقبلة من تنفيذ برنامج عمل ألماتي.

٧٥ - وواصلت مؤسسات منظومة الأمم المتحدة جهودها الرامية إلى وضع مجموعة من المؤشرات المقبولة دولياً لقياس التقدم المحرز في تنفيذ برنامج عمل ألماتي. وجمع مكتب الممثل السامي إحصاءات عن متغيرات الاقتصاد الكلي الرئيسية، والاستثمار الأجنبي المباشر، والمساعدة الإنمائية الرسمية، والقدرة على تحمل الديون، ومشاركة البلدان غير الساحلية في التجارة الدولية، فضلاً عن مؤشرات مختارة تتعلق بالهياكل الأساسية للنقل وبتيسير التجارة. وقد وضعت الأمانة العامة للجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ منهجية التكلفة/الوقت - المسافة لوضع تقدير كمي واضح للوقت المستغرق في كل من أجزاء طريق المرور العابر والتكاليف المنفقة فيما يخصه، بما في ذلك مراكز العبور الحدودية، فضلاً عن تحديد الاختناقات التي تستلزم المعالجة.

٧٦ - وفي الآونة الأخيرة، شرع البنك الدولي في اتباع نهج شامل لقياس أداء سلسلة التوريد، هو مؤشر الأداء اللوجستي. ويستخدم هذا المؤشر سلماً من ٥ نقاط، ويوفر تقييمات مستفيضة للبلدان في سبعة مجالات تجسد البيئة اللوجستية الحالية، وهي: (أ) كفاءة عملية التخليص الجمركي التي تقوم بها هيئات الجمارك وغيرها من الوكالات المعنية بالحدود؛ (ب) نوعية الهياكل الأساسية الخاصة بالنقل وتكنولوجيا المعلومات لأغراض اللوجستيات؛ (ج) سهولة ترتيب الشحنات الدولية ومدى اعتدال تكلفتها؛ (د) كفاءة قطاع اللوجستيات المحلي؛ (هـ) القدرة على تتبع وتعقب الشحنات الدولية؛ (و) التكاليف اللوجستية المحلية؛ (ز) مدى التقيد بمواعيد وصول الشحنات إلى مقصدها. ويجمع هذا المؤشر أكثر من ٥٠٠٠ من التقييمات القطرية المتعلقة بمختلف أبعاد الأداء، التي أعدها المهنيون المتعاملون تجارياً مع البلد المعني. كما يتضمن التقرير السنوي للبنك الدولي "ممارسة أنشطة الأعمال" بيانات مفيدة للغاية بشأن تيسير التجارة، تلقي الضوء على حالات التأخير، وتعدد الوثائق، والمتطلبات المتعلقة بتعدد التوقعات والتراخيص، وتدابير الإصلاح الرامية إلى معالجة هذه المسائل.

ثامنا - الاستنتاجات والتوصيات

٧٧ - لا تزال التكاليف المرتفعة للتجارة الدولية تشكل عائقاً جسيماً أمام التجارة والتنمية الاقتصادية للبلدان النامية غير الساحلية. ويتعين أن تتناول التدابير التي تعالج مشاكل المرور العابر، عدم ملاءمة الهياكل الأساسية، واختلال التبادل التجاري، وعدم كفاءة تنظيم النقل، وضعف النظم الإدارية والإجرائية والتنظيمية والمؤسسية. ولا شك

في أن عدم التوصل إلى حلول حقيقية للصعوبات التي تعاني منها البلدان النامية غير الساحلية سوف يؤدي إلى مواصلة دفعها إلى هامش الاقتصاد العالمي.

٧٨ - وينبغي الإسراع في تنفيذ برنامج عمل ألماتي، الذي لا يزال إطارا عالميا سليما للشراكات العالمية الرامية إلى تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية، عن طريق إقامة نظم نقل قابلة للاستدامة وللتنبؤ بها. وهو برنامج يقدم حلا تعم فائدته كلا من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر المجاورة لها على السواء.

٧٩ - وقد أحرز تقدم ملموس في مجال تنفيذ برنامج عمل ألماتي منذ اعتماده. فقد أقر المجتمع الدولي بأن ارتفاع تكاليف النقل العابر يمثل بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية حاجزا أهم من التعريفات الخاصة بالدول الأولى بالرعاية. وقد حقق كل من البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، بدعم من شركائها في التنمية، إنجازات كبيرة فيما يتعلق بأولويات برنامج عمل ألماتي كافة. وقد سلم الشركاء في التنمية تسليما واضحا بالاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية، وأسهموا بمزيد من النشاط في تطوير الهياكل الأساسية للنقل، وتيسير التجارة، وتقديم المعونات، وتخفيف عبء الديون، وتيسير الوصول إلى الأسواق. وخصصت المؤسسات الإنمائية المتعددة الأطراف والمنظمات الإقليمية قدرا أكبر من الاهتمام والموارد لإنشاء نظم فعالة للمرور العابر. وينبغي مواصلة تعزيز الترتيبات التعاونية الإقليمية للتعاون في مجال النقل العابر.

٨٠ - وبالنظر إلى أن البلدان النامية غير الساحلية تعتمد على جيرانها من بلدان المرور العابر للوصول إلى البحر ومنه، فإن عمل نظم النقل العابر على نحو فعال يستلزم قيام هذه البلدان وجيرانها من بلدان المرور العابر بالتعاون والتآزر على نحو وثيق وفعال. وينبغي مواصلة تعزيز دور المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية في تنفيذ برنامج عمل ألماتي. وينبغي أن تقدم مؤسسات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى المعنية المزيد من الدعم للمبادرات الإقليمية في هذا الصدد، بما في ذلك الجهود المبذولة لتطوير شبكات البنى الأساسية المتكاملة الإقليمية، وتعزيز النقل المتعدد الوسائط القابل للاستدامة، واستكمال الصلات الناقصة، ووضع تدابير لتيسير التجارة والتوسع في تطبيق تكنولوجيا المعلومات.

٨١ - وينبغي أن يجري على جميع المستويات تيسير إصلاحات سياسات النقل العابر وتنفيذ مجموعة واسعة من تدابير تيسير التجارة التي تؤثر إيجابيا على تكاليف النقل. وينبغي أن تشمل هذه التدابير تسويق خدمات النقل ونقلها إلى القطاع الحر، وبذل الجهود الرامية إلى تحسين النظم المؤسسية والإجرائية والتنظيمية والإدارية، والحد من

كمية أوراق العمل والمتطلبات الروتينية المفرطة. وينبغي أن تواصل البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية جهودها الرامية إلى الانضمام إلى الاتفاقيات المتعددة الأطراف ذات الصلة في مجال النقل العابر.

٨٢ - وينبغي للمجتمع الدولي أن يوفر فرصاً أكبر لولوج السوق أمام السلع التي منشؤها البلدان النامية غير الساحلية بغية التخفيف من التكاليف العالية للمعاملات التجارية الناجمة عن أوجه القصور الجغرافية. ويلزم زيادة تقديم المساعدة التقنية الفورية للبلدان النامية غير الساحلية لكفالة مشاركتها الفعالة في المفاوضات التجارية في إطار منظمة التجارة العالمية، ولا سيما المفاوضات المتعلقة بتيسير التجارة.

٨٣ - ولا تزال المساعدة الإنمائية الرسمية مصدراً رئيسياً للاستثمار في تطوير الهياكل الأساسية في البلدان النامية غير الساحلية. وتُدعى البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية، ولا سيما البنك الدولي، ومصرف التنمية الآسيوي، ومصرف التنمية الأفريقي، ومصرف التنمية للبلدان الأمريكية، إلى تقديم مزيد من الموارد المالية لمشاريع الهياكل الأساسية المتعلقة بالنقل العابر في البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وينبغي إيلاء اهتمام خاص للبلدان النامية غير الساحلية في سياق مبادرة المعونة التجارية.

مؤشرات التنمية والنقل المختارة للبلدان النامية غير الساحلية

الجدول ١

الناتج المحلي الإجمالي ونمو الناتج المحلي الإجمالي، ٢٠٠٠-٢٠٠٦

البلدان غير الساحلية النامية	متوسط النمو السنوي للناتج المحلي الإجمالي			الناتج المحلي للفرد بالأسعار الحالية بـ دولارات الولايات المتحدة	تقديرات الناتج المحلي الإجمالي بأسعار عام ١٩٩٠ الثابتة (بملايين دولارات الولايات المتحدة)		
	٢٠٠٠-٢٠٠٣	٢٠٠٣-٢٠٠٤	٢٠٠٤-٢٠٠٦		٢٠٠٠	٢٠٠٣	٢٠٠٦
إثيوبيا	١١,٧١	١,٧١	١٦٤	٢٠ ٩٨٥	١٥ ١٩٩	١٤ ٤٤٦	
أذربيجان	١٨,٠٢	١٠,٥٣	٢ ٣٦٢	٩ ٧٠١	٥ ١٧٩	٣ ٨٣٥	
أرمينيا	٢١,٣٥	١٢,٢٥	٢ ١٢٨	٣ ٥٦٣	٢ ٠٦٩	١ ٤٦٣	
أفغانستان	١١,٩٦	١٣,٠٣	٣١٩	٥ ١٠٥	٣ ٦٦٦	٢ ٥٣٩	
أوزبكستان	٧,٤٢	٤,٣٢	٥٩٨	٢٠ ٦٦٠	١٦ ٤٢٦	١٤ ٤٦٩	
أوغندا	٦,٠٢	٥,٨٤	٣٤٦	١٠ ١٢٤	٨ ٤٧٩	٧ ١٥٢	
باراغواي	٣,٥٠	١,٩٤	١ ٥١٤	٦ ٩٠٦	٦ ٢٠٠	٥ ٨٥٣	
بوتان	٦,٦٣	٨,٢٤	١ ٤٢٢	٧٢٩	٥٩١	٤٦٦	
بوتسوانا	٧,٥١	٥,٧٨	٤ ٧٥٥	٨ ٢٢٧	٦ ٨٣٤	٥ ٧٧٤	
بوركينافاسو	٦,٢٤	٦,١٩	٤١٦	٧ ٠٥٧	٥ ٩٠٥	٤ ٩٣٢	
بوروندي	٢,٦١	١,٧٩	١١٤	١ ١٤٣	١ ٠٢٣	٩٧٠	
بوليفيا	٤,١٠	٢,٣٠	١ ١٠١	٨ ٥١٠	٧ ٥٤٤	٧ ٠٤٧	
تركمانستان	٦,٩٩	٢,٦٠	١ ٣٢٧	٣ ٢٥١	٢ ٦٠٦	٢ ٤١٣	
تشاد	٢٠,٤٧	١١,٤٢	٦٣٤	٤ ٤٨٥	٣ ٠٠٤	٢ ١٧٢	
جمهورية أفريقيا الوسطى	١,٧٤	-٢,٧١	٣٣٣	١ ٤٣٠	١ ٣٣٨	١ ٤٥٣	
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	٧,١١	٥,٨١	٥٩٩	٢ ٣٢٣	١ ٨٨٧	١ ٥٩٣	
جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة	٤,٠٩	-٠,٣٣	٣ ٠٩٦	٤ ٧٠٢	٤ ١٧٣	٤ ٢١٥	

البلدان غير الساحلية النامية	تقديرات الناتج المحلي الإجمالي بأسعار عام ١٩٩٠ الثابتة (بملايين دولارات الولايات المتحدة)			الناتج المحلي للفرد بالأسعار الحالية بـدولارات الولايات المتحدة		
	٢٠٠٠	٢٠٠٣	٢٠٠٦	٢٠٠٦	٢٠٠٣-٢٠٠٠	٢٠٠٥-٢٠٠٣
رواندا	٢ ٦٤٦	٣ ١٠٧	٣ ٥٢٣	٢٤٢	٥,٥٠	٤,٩٢
زامبيا	٤ ٠٠٢	٤ ٥٢٣	٥ ٣٥٤	٩٣٨	٤,١٦	٥,٦٧
زيمبابوي	٩ ٢٦٧	٧ ٧٤٣	٦ ٨٩٥	١٣٣	-٥,٨١	-٣,٢٨
سوازيلند	١ ١٨٥	١ ٢٦٨	١ ٣٣٧	٢ ٣٩٩	٢,٢٨	٢,٠٧
طاجيكستان	١ ٠٩١	١ ٤٧٢	١ ٨٥٤	٤٢٤	١٠,٥٠	٨,٥٠
قيرغيزستان	١ ٠٠٦	١ ١٣٤	١ ٢٤٤	٥٣٦	٤,٠٧	٣,٣٨
كازاخستان	٢٠ ٥٩٤	٢٨ ٠٥٨	٣٧ ٣٠٥	٥ ٠٤٣	١٠,٨٦	٩,٦٤
ليسوتو	٨٦٧	٩٣٩	١ ٠٢٢	٧٢٥	٢,٦٩	٣,٥١
مالي	٣ ٧٤٢	٤ ٦٩٩	٥ ٣٣٥	٤٩٨	٧,٨٩	٤,١٨
ملاوي	٣ ٠٧١	٣ ١٨٣	٣ ٧٥٦	١٦٤	١,٢٠	٤,٢٨
منغوليا	١ ٢٥١	١ ٣٩٨	١ ٦٥٨	١ ٠٧٦	٣,٧٧	٨,٨٧
مولدوفا	١ ٣٨٠	١ ٦٨٤	٢ ٠٢١	٨٧٦	٦,٨٦	٧,٤٤
نيبال	٥ ٧٣٨	٦ ٢٢٥	٦ ٧٥٩	٢٩٠	٢,٧٥	٣,٢٤
النيجر	٣ ١٢٦	٣ ٦٧١	٤ ٠٤٧	٢٤٧	٥,٥٠	٣,١٩
البلدان غير الساحلية النامية	١٣٩ ٧٥٨	١٦١ ٢٢٧	٢٠١ ٠١١	٦٨٨	٤,٨٨	٧,٤٩
البلدان النامية^(١)	٦ ٠٥٦ ١١٠	٦ ٨٥٩ ٨٦٤	٨ ٣٧٧ ١١٠	٢ ٣١٠	٤,٢٤	٤,٥٠

(أ) لا تشمل بلدان رابطة الدول المستقلة.

المصدر: شعبة الإحصاءات في الأمم المتحدة، قاعدة بيانات الجامع الرئيسية للحسابات الوطنية المتاحة على العنوان <http://unstats.un.org/unsd/snaama/introduction/asp> (الذي تمت زيارته في ١٠ شباط/فبراير ٢٠٠٨). وأعد حسابات معدلات النمو مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان غير الساحلية، والدول الجزرية الصغيرة النامية.

المساعدة الإنمائية الرسمية المتلقاة ومجموع مساعدات المانحين المخصصة للنقل والتخزين والاتصالات

البلدان غير الساحلية النامية	صافي ما ورد من مساعدات إنمائية رسمية (بملايين دولارات الولايات المتحدة)			النسبة المئوية للمساعدة الإنمائية الرسمية/المدخل القومي الإجمالي	مساعدة المانحين المخصصة للنقل والتخزين والاتصالات (بملايين دولارات الولايات المتحدة)		
	٢٠٠٢	٢٠٠٤	٢٠٠٦		٢٠٠٢	٢٠٠٣	٢٠٠٤
أفغانستان	١ ٣٠٠	٢ ١٧١	٣ ٠٠٠	٣٥,٦٩	٢٣٦,٠١	٠,٢١	
إثيوبيا	١ ٢٩٧	١ ٨٠٦	١ ٩٤٧	١٤,٦٦	١٨٥,٣٧	٣٥,٩٤	
أذربيجان	٣٤٩	١٧٦	٢٠٦	١,١٨	٠,١١	٠,٠٦	
أرمينيا	٢٩٣	٢٥٤	٢١٣	٣,٢٨	١,٠٦	٤٠,٠١	
أوزبكستان	١٨٩	٢٤٦	١٤٩	٠,٨٧	١٢,٥٧	٠,٠٠	
أوغندا	٧١٠	١ ١٩٤	١ ٥٥١	١٦,٩٢	٤,٣٠	٥٧,١٧	
باراغواي	٥٧	٢٢	٥٦	٠,٦١	٠,٣٩	,,	
بوتان	٧٣	٧٨	٩٤	١٠,١٧	١٦,١٣	٩,٧١	
بوتسوانا	٣٧	٤٧	٦٥	٠,٦٧	٠,٥٣	٠,٣١	
بوركينافاسو	٤٧١	٦٢٤	٨٧١	١٣,٩٨	٢٥٢,٨١	١,٥٧	
بوروندي	١٧٢	٣٦٢	٤١٥	٥٢,٨٣	٠,٠٥	٠,٠٤	
بوليفيا	٦٨٠	٧٧٠	٥٨١	٥,٣٨	٥١,٠٦	٣١,١٣	
تركمانستان	٤١	٣٧	٢٦	٠,٢٦	١,١٨	,,	
تشاد	٢٢٨	٣٢٩	٢٨٤	٥,٤٧	٠,٢٣	١١١,٠٦	
جمهورية أفريقيا الوسطى	٦٠	١١٠	١٣٤	٩,٠٢	٦٨,٧٧	٢٧,٩٧	
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	٢٧٨	٢٧٠	٣٦٤	١٢,١٤	٤٢,٧٨	٥٨,٤٦	
جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة	٢٧٥	٢٥٠	٢٠٠	٣,٢١	٠,٠٩	١٣,٦٩	
رواندا	٣٥٤	٤٨٦	٥٨٥	٢٣,٦٣	٢٢,٥٠	١,٢٠	

البلدان غير الساحلية النامية	صافي ما ورد من مساعدات إئتمانية رسمية (بملايين دولارات الولايات المتحدة)			النسبة المئوية للمساعدة الإئتمانية الرسمية/الدخل القومي الإجمالي	مساعدة المانحين المخصصة للنقل والتخزين والاتصالات (بملايين دولارات الولايات المتحدة)		
	٢٠٠٦	٢٠٠٤	٢٠٠٦		٢٠٠٦	٢٠٠٣	٢٠٠٦
زامبيا	٦٣٩	١ ١٢٥	١ ٤٢٥	١٤,٣٠	٥٩,٩٦	٥,٠٢	٤٤,٩٧
زمبابوي	١٩٩	١٨٦	٢٨٠	٠,٠٠	٠,٨٣	٠,٨٢	٠,٢٨
سوازيلند	٢٢	٢٢	٣٥	١,٣٠	٠,٠٦	٠,٠٨	٠,٨٣
طاجيكستان	١٦٨	٢٤٣	٢٤٠	٨,٨٢	٣٦,٦٧	٠,١٢	٠,٠١
قيرغيزستان	١٨٦	٢٦١	٣١١	١١,٧٧	٦,٦٠	١,٠٩	٢٢,١٩
كازاخستان	١٨٨	٢٦٨	١٧٢	٠,٢٥	٠,٥١	٠,١٩	١٥٤,١٠
ليسوتو	٧٦	٩٦	٧٢	٤,٠٢	١٦,٦١	١٧,٤٩	٠,٩١
مالي	٤٦٦	٥٦٨	٨٢٥	١٣,٤٤	٠,٩٨	٢,٦٦	٢٥,٢٢
ملاوي	٣٧٦	٥٠١	٦٦٩	٣٠,٤٧	٣٤,٠٦	٢٢,٢٧	٥,٢٠
منغوليا	٢٠٨	٢٥٥	٢٠٣	٧,٧٩	٢٨,١٦	١٢,٦١	٣٤,٢٨
مولدوفا	١٤٢	١٢٠	٢٢٨	٦,٠٣	٠,٠٦	٠,٠٨	٠,٠٢
نيبال	٣٦١	٤٢٨	٥١٤	٦,٢٥	٦٧,٣٧	٦,٤١	٣٠,٤٧
النيجر	٢٩٧	٥٤١	٤٠١	١١,٠٠	٣٢,٧٩	١٠,٧٧	٣٣,٢٥
البلدان غير الساحلية النامية	١٠ ١٩٢	١٣ ٨٤٦	١٦ ١١٦		١ ٢٤٠,٥٦	٩٧٥,٥٦	٧٤٠,٢٤
بلدان المرور العابر النامية	١٩ ٩٣٣	٢١ ٨٨١	٣٤ ٠٦٢		٢ ٨٤٦,٥٠	٢ ٦٤٨,٣٩	٣ ٤٨٣,٥١

المصادر: ريتشارد مانينغ، لجنة المساعدة الإئتمانية التابعة لمنظمة التنمية والتعاون في الميدان الاقتصادي، تقرير التعاون الإئتماني ٢٠٠٧ (باريس، عام ٢٠٠٨)، الجدول ٢٥ وقاعدة البيانات المتعلقة بالأنشطة، المتاحة على العنوان: <http://www.oecd/dac> (الذي تمت زيارته في ١ نيسان/أبريل ٢٠٠٨).

الجدول ٣

القدرة على تحمل الدين وتخفيف عبء الدين في إطار المبادرة المتعلقة بالبلدان الفقيرة المثقلة بالدين

تخفيف عبء الدين في البلدان الفقيرة المثقلة بالدين في شباط/فبراير ٢٠٠٨ (صافي القيمة الحالية بملايين دولارات الولايات المتحدة*)	الدين الخارجي (النسبة المئوية من الدخل القومي الإجمالي)		نسبة الدين الخارجي إلى الصادرات من البضائع		البلدان غير الساحلية النامية
	٢٠٠٦	٢٠٠٣	٢٠٠٥	٢٠٠٣	
٢ ٤٤٦	١٧,٥	٩١,٣	٢,٢٩	١٤,٦٥	إثيوبيا
	١١,١	٢٥,٣	٠,٣٠	٠,٦٧	أذربيجان
	٣٢,٠	٦١,٠	٢,٠٦	٢,٥٨	أرمينيا
٥٤٦	٢١,١	-	٤,١٢	-	أفغانستان
	٢٢,٧	٤٩,١	٠,٦٩	١,٥٤	أوزبكستان
١ ٣٤٩	١٣,٦	٧٤,١	١,٢٦	٨,٠٧	أوغندا
	٣٦,٩	٥٨,٢	١,٨٠	٢,٦٠	باراغواي
	٧٥,٩	٧٨,٨	٢,٠٤	٣,٦٦	بوتان
	٤,١	٦,٨	٠,٠٩	٠,١٨	بوتسوانا
٧٢٥	١٨,٥	٤٠,٦	٢,٦٠	٥,٤١	بوركينافاسو
٨٦٤	١٦٢,٢	٢٣٠,١	٢٤,٠٤	٣٥,٢٥	بوروندي
١٧٥	٤٩,٠	٧٤,٥	١,٣٧	٣,٦٣	بوليفيا
	٨,٩	٢٩,٥	٠,١٧	٠,٤٨	تركمستان
٢١٤	٣٤,٢	٧٠,٢	٠,٤٧	٢,٦٥	تشاد
٥٨٣	٦٨,٤	٨٧,٠	٨,٥٠	٨,١١	جمهورية أفريقيا الوسطى
	٩٨,٦	١٠٨,٥	٣,٤١	٦,١١	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
	٤٢,٨	٤٠,٦	١,١١	١,٣٦	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
٨٧٢	١٦,٩	٩٣,٠	٣,٠٤	٢٤,٤٢	رواندا
٣ ٢٧٩	٢٣,٩	١٦٢,٥	٠,٦٣	٦,٩٣	زامبيا
	-	٦٢,٢	٢,٤٠	٢,٦٨	زيمبابوي
	٢٠,٤	٢٠,٦	٠,٢٦	٠,٢٤	سوازيلند
	٤٢,٥	٧٨,٧	٠,٨٢	١,٤٥	طاجيكستان
	٨٥,٦	١٠٩,٠	٢,٩٩	٣,٤٨	قيرغيزستان

تخفيف عبء الدين في البلدان الفقيرة المثقلة بالديون في شباط/فبراير ٢٠٠٨ (صافي القيمة الحالية بملايين دولارات الولايات المتحدة*)	الدين الخارجي (النسبة المئوية من الدخل القومي الإجمالي)		نسبة الدين الخارجي إلى الصادرات من البضائع		البلدان غير الساحلية النامية
	٢٠٠٦	٢٠٠٣	٢٠٠٥	٢٠٠٣	
	١٠٣,٤	٧٨,٣	١,٨٣	١,٧٦	كازاخستان
	٣٥,٨	٥٤,٩	٠,٩٧	١,٤٦	ليسوتو
٧٠٧	٢٦,٠	٧٤,١	١,٠٦	٣,٣٦	مالي
١ ٢٧٨	٢٧,٢	١٣٠,٠	١,٥٧	٥,٩٠	ملاوي
	٤٧,٤	١٠٢,٥	٠,٩٤	٢,٣٩	منغوليا
	٦٤,٣	٨٧,٧	٢,٣٠	٢,٤٦	مولدوفا
	٣٧,٨	٥٠,٠	٤,٤٩	٤,٧٨	نيبال
٨٥٣	٢٢,١	٧٦,٢	١,٤٩	٥,٨٨	النيجر
١٣ ٨٩١	٥١,١	٦٤,٩	١,٣٧	٢,٢٥	البلدان غير الساحلية النامية
١٤ ١٦٠	٢٠,٢	٣٠,٨	٠,٧٠	١,٣٣	بلدان المرور العابر النامية
٤٥ ٥١٢	٢٦,٤	٣٧,٣	٠,٨٢	١,٣٧	البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل

المصادر: البنك الدولي، مؤشرات التنمية العالمية لعام ٢٠٠٨ (واشنطن العاصمة، عام ٢٠٠٨)، الجداول ٤-١، ٤-٤، و ٦-٨، و ٦-٩ وقاعدتا بيانات مؤشرات التنمية العالمية وتمويل التنمية العالمية المتاحتان على العنوان: <http://www.worldbank.org>، الذي تمت زيارته في ٢٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٨. توزيع البلدان حسب فئات الدخل من المرجع نفسه.

* صافي القيمة الحالية في نهاية عام ٢٠٠٦، كما يحسبها البنك الدولي.

الجدول ٤

تجارة البضائع وصادراتها ووارداتها على الصعيد الدولي

البلدان غير الساحلية النامية	صادرات البضائع (بملايين دولارات الولايات المتحدة)		النسبة المئوية للصادرات العالمية		صادرات البضائع (بملايين دولارات الولايات المتحدة)		النسبة المئوية للصادرات العالمية	
	٢٠٠٦	٢٠٠٣	٢٠٠٦	٢٠٠٣	٢٠٠٦	٢٠٠٣	٢٠٠٦	٢٠٠٣
إثيوبيا	٥١٣	١٠٤٣	٠,٠١	٠,٠١	٢ ٦٨٦	٥ ٢٠٧	٠,٠٤	٠,٠٥
أذربيجان	٢ ٥٩٢	٦ ٣٧٢	٠,٠٤	٠,٠٦	٢ ٦٢٦	٥ ٢٦٧	٠,٠٤	٠,٠٥
أرمينيا	٦٧٠	١ ٠٠٤	٠,٠١	٠,٠١	١ ٢٣٥	٢ ١٩٤	٠,٠٢	٠,٠٢
أفغانستان	-	-	-	-	-	-	-	-
أوزبكستان	-	-	-	-	-	-	-	-
أوغندا	٥٣٢	٩٦٢	٠,٠١	٠,٠١	١ ٣٧٥	٢ ٥٥٧	٠,٠٢	٠,٠٢
باراغواي	١ ٢٤٢	١ ٩٠٦	٠,٠٢	٠,٠٢	٢ ٢٢٨	٥ ٨٧٩	٠,٠٣	٠,٠٥
بوتان	-	-	-	-	-	-	-	-
بوتسوانا	٣ ٨٠٢	٤ ٥٠٦	٠,٠٥	٠,٠٤	٣ ٩٦٤	٣ ٠٥٣	٠,٠٦	٠,٠٣
بوركينافاسو	٣١٩	-	٠,٠٠	-	٩٤٥	-	٠,٠١	-
بوروندي	٦٦	-	٠,٠٠	-	١٤٥	-	٠,٠٠	-
بوليفيا	١ ٦٥١	٤ ٢٢٣	٠,٠٢	٠,٠٤	١ ٦٨٤	٢ ٨٢٥	٠,٠٢	٠,٠٢
تركمانستان	-	-	-	-	-	-	-	-
تشاد	-	-	-	-	-	-	-	-
جمهورية أفريقيا الوسطى	٦٦	-	٠,٠٠	-	١٠٠	-	٠,٠٠	-
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	-	-	-	-	-	-	-	-
جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة	١ ٣٦٧	٢ ٤٠١	٠,٠٢	٠,٠٢	٢ ٣٠٦	٣ ٧٦٣	٠,٠٣	٠,٠٣
رواندا	٥٠	-	٠,٠٠	-	٢٦١	-	٠,٠٠	-
زامبيا	٩٨٠	٣ ٧٧٠	٠,٠١	٠,٠٣	١ ٥٧٤	٣ ٠٧٤	٠,٠٢	٠,٠٣

البلدان غير الساحلية النامية	صادرات البضائع (ملايين دولارات الولايات المتحدة)		النسبة المئوية للصادرات العالمية		صادرات البضائع (ملايين دولارات الولايات المتحدة)		النسبة المئوية للصادرات العالمية	
	٢٠٠٦	٢٠٠٣	٢٠٠٦	٢٠٠٣	٢٠٠٦	٢٠٠٣	٢٠٠٦	٢٠٠٣
زمبابوي	-	-	-	-	-	-	-	-
سوازيلند	١ ٧٣٢	٠,٠٢	-	١ ٤٣٢	-	٠,٠٢	-	٠,٠٢
طاجيكستان	-	-	-	-	-	-	-	-
قيرغيزستان	٥٨٢	٠,٠١	١ ٧١٨	٧١٧	٠,٠١	٠,٠١	٧٩٤	٠,٠١
كازاخستان	١٢ ٩٢٧	٠,١٨	٢٣ ٦٦٣	٨ ٤٠٨	٠,٣٤	٠,١٨	٣٨ ٢٤٤	٠,١٨
ليسوتو	-	-	-	-	-	-	-	-
مالي	١ ٠٠٧	٠,٠١	-	١ ٢٧١	-	٠,٠١	-	٠,٠١
ملاوي	٥٠٢	٠,٠١	١ ٢٠٩	٧٨٥	٠,٠١	٠,٠١	٦٦٨	٠,٠١
منغوليا	٦١٦	٠,٠١	١ ٤٨٦	٨٠١	٠,٠١	٠,٠١	١ ٥٤٢	٠,٠١
مولدوفا	٧٩٠	٠,٠١	٢ ٦٩٣	١ ٣٩٩	٠,٠١	٠,٠١	١ ٠٥٢	٠,٠١
نيبال	٦٥٣	٠,٠١	-	١ ٨٠٢	-	٠,٠١	-	٠,٠١
النيجر	٢٢٨	٠,٠٠	-	٥٦٠	-	٠,٠٠	-	٠,٠٠
البلدان غير الساحلية النامية	٣٢ ٨٨٦	٠,٤٧	٦٨ ٤٨٩	٣٨ ٣٠٥	٠,٦١	٠,٤٧	٦٨ ٤٨٩	٠,٤٧
بلدان المرور العابر النامية	٩٣٥ ٧٧٨	١٣,٣٦	١ ٧٩٤ ٧١٢	٨٨٦ ١٣٦	١٦,٠٨	١٣,٣٦	١ ٧٩٤ ٧١٢	١٣,٣٦
البلدان النامية^(أ)	٢ ٣٦٤ ٦١٤	٤ ٤٨٧ ٧٠٠	٣٣,٧٥	٤٠,٢١	٤٠,٢١	٣٣,٧٥	٤ ٤٨٧ ٧٠٠	٣٣,٧٥
العالم	٧ ٠٠٦ ٤٦٤	١١ ١٦١ ٧٨٣	١١ ١٦١ ٧٨٣	٧ ٠٠٦ ٤٦٤	١١ ١٦١ ٧٨٣	١١ ١٦١ ٧٨٣	١١ ١٦١ ٧٨٣	١١ ١٦١ ٧٨٣

(أ) لا تشمل بلدان رابطة الدول المستقلة.

المصدر: شعبة الإحصاءات في الأمم المتحدة، قاعدة البيانات الإحصائية لتجارة السلع الأساسية للأمم المتحدة المتاحة على العنوان: <http://www.worldbank.org> (الذي تمت زيارته في ١٠ نيسان/أبريل ٢٠٠٨).

تجارة البضائع وصادراتها ووارداتها على الصعيد الدولي

البلدان غير الساحلية النامية	الطرق		السكك الحديدية	الطرق المائية	خطوط الأنابيب	النقل الجوي
	النسبة المئوية					
	بالكيلو مترات	للطرق المعبدة				
٢٠٠٦/٢٠٠٠	٢٠٠٦/٢٠٠٠	بالكيلو مترات	بالكيلو مترات	بالكيلو مترات	٢٠٠٠	٢٠٠٦
إثيوبيا	٣٧ ٠١٨	١٣,٤	-	-	-	-
أذربيجان	٥٩ ١٤١	٤٩,٤	٢ ١٢٢	-	٦ ٢٩٣	١٢ ٧٧٧
أرمينيا	٧ ٥١٥	٩٠,٠	٧١١	-	٢ ٠٣٦	٦ ١٧٧
أفغانستان	٣٤ ٧٨٢	٢٣,٧	-	١ ٢٠٠ (٥٠٠ من ٤٦٦)	-	-
أوزبكستان	٨١ ٦٠٠	٨٧,٣	٤ ٠١٤	١ ١٠٠	١٠ ٥٩٣	٢١ ٥١٤
أوغندا	٧٠ ٧٤٦	٢٣,٠	٢٦١	٢٠٠	-	-
باراغواي	٢٩ ٥٠٠	٥٠,٨	٤٤١	٣ ١٠٠	-	٩ ٨٠٧
بوتان	-	-	-	-	-	-
بوتسوانا	٢٤ ٤٥٥	٣٣,٢	٨٨٨	-	-	٦ ٩٠٥
بوركينافاسو	٩٢ ٤٩٥	٤,٢	٦٢٢	-	-	-
بوروندي	١٢ ٣٢٣	١٠,٤	-	بحيرة تنجانيقا	-	-
بوليفيا	٦٢ ٤٧٩	٧,٠	-	١٠ ٠٠٠	٩ ٢١٨	٢١ ٩٧٨
تركمانيستان	٢٤ ٠٠٠	٨١,٢	٢ ٥٢٩	١ ٣٠٠	٧ ٨٠٢	١٥ ٦٠٢
تشاد	٣٣ ٤٠٠	٠,٨	-	موسم الأمطار	٢٥٠	-
جمهورية أفريقيا الوسطى	٢٤ ٣٠٧	-	-	٢ ٨٠٠	-	-
جمهورية ليو الديمقراطية الشعبية	٣١ ٢١٠	١٤,٤	-	٤ ٦٠٠	٥٤٠	-
جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة	١٣ ١٨٢	-	٦٩٩	-	٣٨٨	٢ ٣٦٨
رواندا	١٤ ٠٠٨	١٩,٠	-	بحيرة كيفو	-	-
زامبيا	٩١ ٤٤٠	٢٢,٠	١ ٢٧٣	٢ ٢٥٠	٧٧١	-
زمبابوي	٩٢ ٢٦٧	١٩,٠	-	بحيرة كاريبا	٢٧٠	٦ ٨١٩

البلدان غير الساحلية النامية	الطرق		السكك الحديدية	الطرق المائية	خطوط الأنابيب	النقل الجوي
	بالكيلومترات	النسبة المئوية للطرق المعبدة				
	٢٠٠٦/٢٠٠٠	٢٠٠٦/٢٠٠٠	٢٠٠٦/٢٠٠٠	٢٠٠٧/٢٠٠٦	٢٠٠٧	٢٠٠٦
سوازيلند	٣ ٥٩٤	٣٠,٠	٣٠,١	-	-	٢ ٥٨٦
طاجيكستان	٢٧ ٧٦٧	-	٦١٦	٢٠٠	٥٨٧	٢ ٩٧٦
قيرغيزستان	١٨ ٥٠٠	٩١,١	٤٢٤	٦٠٠	-	٤ ٧٣٠
كازاخستان	٩٠ ٨٠٠	٨٣,٠	١٤ ٢٠٥	٤ ٠٠٠	٢٣ ٢١١	١٩ ١٦٠
ليسوتو	٥ ٩٤٠	١٨,٣	-	-	-	-
مالي	١٨ ٧٠٩	١٨,٠	٧٣٤	١ ٨٠٠	-	-
ملاوي	١٥ ٤٥١	٤٥,٠	٧١٠	٧٠٠	-	-
منغوليا	٤٩ ٢٥٠	٣,٥	١ ٨١٠	٥٨٠	-	-
مولدوفا	١٢ ٧٣٧	٨٦,٣	١ ٠٧٥	٤٢٤	١ ٩٨٠	٤ ٢٤٨
نيبال	١٧ ٢٨٠	٥٦,٩	٥٩	-	-	-
النيجر	١٨ ٤٢٣	٢٠,٦	-	٣٠٠	-	-
				(موسم الأمطار)		
البلدان غير الساحلية النامية	١ ١٠٨ ٣٦٩	٣٢,٩	٣٣ ٤٩٤	-	٦٤ ٤٠٥	١٣٥ ٠٦١

المصادر: البنك الدولي، مؤشرات التنمية العالمية لعام ٢٠٠٨ (واشنطن العاصمة، عام ٢٠٠٨) الجدول ٥-٩ وقاعدتا بيانات مؤشرات التنمية العالمية وتمويل التنمية العالمية المتاحتان على العنوان: <http://worldbank.org>، الذي تمت زيارته في ١ آذار/مارس ٢٠٠٨ وكتاب "وقائع العالم" (The World Fact Book) الصادر عن وكالة المخابرات المركزية في الولايات المتحدة الأمريكية، "Field Pipelines-Listing" المتاح على العنوان <http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/feilfds/2117.htm> (الذي تمت زيارته في ١ شباط/فبراير ٢٠٠٨).

الجدول ٦
مؤشرات الاتصالات المختارة

البلدان غير الساحلية النامية	المشتركون في خطوط الهاتف والهواتف الخلوية لكل ١٠٠ نسمة						
	مجموع الاستثمارات		مستعملو الإنترنت لكل ١٠٠ نسمة	المشتركون في خطوط الهاتف والهواتف الخلوية لكل ١٠٠ نسمة			
	السوية في الاتصالات (بملايين دولارات الولايات المتحدة)	صادرات البضائع (بملايين دولارات الولايات المتحدة)		المجموع	الهواتف الخلوية	الخطوط الرئيسية	
٢٠٠٦	٢٠٠٦	٢٠٠٦	٢٠٠٦	٢٠٠٦	٢٠٠٦	٢٠٠٠	
إثيوبيا	٨٩,٥	٦٠,٢	٠,٢	٢,٠	١,١	٠,٩	٠,٤
أذربيجان	١٧٣,٤	٣٢,٦	٩,٨	٥٣,٣	٣٩,٢	١٤,٠	٩,٨
أرمينيا	٦٢,٨	٣٤,٣	٥,٨	٣٠,٣	١٠,٥	١٩,٧	١٧,٣
أفغانستان	-	١٦٥,١	١,٧	٨,٤	٨,١	٠,٣	٠,١
أوزبكستان	-	١١٨,٥	٦,٣	١٦,٠	٩,٣	٦,٧	٦,٧
أوغندا	١٢١,٠	٦٧,٣	٥,٠	٧,١	٦,٧	٠,٤	٠,٣
باراغواي	٢٠٤,٦	٨١,٥	٤,١	٥٦,٦	٥١,٣	٥,٣	٥,٢
بوتان	-	١٦,٩	٣,٦	١٣,٥	٩,٨	٣,٨	٢,٢
بوتسوانا	٥٣,٢	٤٠٤,٠	٤,٦	٥٤,٦	٤٦,٨	٧,٨	٨,٣
بوركينافاسو	٢١,١	٢٠٢,٦	٠,٦	٨,٢	٧,٥	٠,٧	٠,٥
بوروندي	١٠,١	-	٠,٨	٢,٤	٢,٠	٠,٤	٠,٣
بوليفيا	٣٦,٤	١٧,٧	٦,٢	٣٧,٩	٣٠,٨	٧,١	٦,١
تركمانستان	٤٥,٦	٧,٣	١,٣	١٢,٧	٤,٤	٨,٢	٨,٢
تشاد	-	-	٠,٦	٤,٨	٤,٧	٠,١	٠,١
جمهورية أفريقيا الوسطى	٣,١	٠,١	٠,٣	٢,٨	٢,٥	٠,٣	٠,٣
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	-	٣٠,٠	١,٢	١٨,٢	١٦,٧	١,٥	٠,٨
جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة	٥٢,٦	٤٥,١	١٣,٢	٩٣,٧	٦٩,٦	٢٤,١	٢٥,٣
رواندا	٩,٥	-	٠,٦	٣,٦	٣,٤	٠,٢	٠,٢
زامبيا	٧٦,٤	٤٢,٥	٤,٢	١٤,٨	١٤,٠	٠,٨	٠,٨
زيمبابوي	-	-	٩,٣	٩,١	٦,٥	٢,٦	٢,٢
سوازيلند	١٥,٧	٢٧,٦	٤,١	٢٨,٦	٢٤,٣	٤,٣	٣,٢
طاجيكستان	٢,٨	٦,٥	٠,٣	٨,٤	٤,١	٤,٣	٣,٦

البلدان غير الساحلية النامية	المشتركون في خطوط الهاتف والهواتف الخلوية لكل ١٠٠ نسمة					
	مجموع الاستثمارات السنوية في الاتصالات		مستعملو الإنترنت			
	صادرات البضائع (بملايين دولارات الولايات المتحدة)	الولايات المتحدة (بملايين دولارات الولايات المتحدة)	لكل ١٠٠ نسمة	المجموع	الهواتف الخلوية	الخطوط الرئيسية
٢٠٠٦	٢٠٠٦	٢٠٠٦	٢٠٠٦	٢٠٠٦	٢٠٠٦	٢٠٠٠
قيرغيزستان	٨٥,١	٣,٥	١٢,٢	٣٢,٣	٢٣,٧	٧,٧
كازاخستان	٤٦٨,٢	٨٧,٥	٨,٤	٧٢,٦	٥٢,٩	١٢,٢
ليسوتو	١٢,٥	١,٨	٢,٩	٢٣,٠	٢٠,٠	١,٢
مالي	٣٧,٣	٩٣,٩	٠,٦	١١,٥	١٠,٩	٠,٤
ملاوي	٢٩,٠	-	٠,٥	٢,٦	١,٨	٠,٥
منغوليا	٣٥,٢	٢٤,٩	١١,٦	٣٤,٩	٢٨,٩	٥,٠
مولدوفا	٤٨,٩	٩٠,٢	١٧,٤	٥٦,٧	٣٢,٤	١٣,٧
نيبال	٤٤,٣	٢٥,٢	١,١	٦,٤	٤,٢	١,٢
النيجر	١٧,١	-	٠,٣	٣,٥	٣,٤	٠,٢
البلدان غير الساحلية النامية	١ ٧٥٥,٥	١ ٦٨٦,٨	٢,٩	١٣,٧	١٠,٥	٢,٧
البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل ^(ب)			٨,٠	٤٤,٠	٣١,٠	-

(أ) أو آخر عام توفرت فيه المعلومات.

(ب) مجموعة البنك الدولي؛ مؤشرات التنمية العالمية لعام ٢٠٠٨ (واشنطن العاصمة)، الجدول ١٠-٥.

المصدر: الاتحاد الدولي للاتصالات، بيانات البلدان بحسب المنطقة (على الإنترنت) والاتصالات العالمية/مؤشرات تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات؛ <http://www.itu.int/ITU-D/icteye/indicators/INDICATORS.aspx>، الذي تمت زيارته في ٢١ نيسان/أبريل ٢٠٠٨؛ وشعبة الإحصاءات في الأمم المتحدة، قاعدة بيانات الأمم المتحدة عن تجارة السلع الأساسية، <http://comtrade.un.org> (الذي تمت زيارته في ١٤ نيسان/أبريل ٢٠٠٨).

الجدول ٧

الاستثمار الأجنبي المباشر، صافي التدفقات (بملايين دولارات الولايات المتحدة)

٢٠٠٦	٢٠٠٥	٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٠	البلدان غير الساحلية النامية
٣٦٤,٤٠	٢٢١,١٠	٥٤٥,١٠	٤٦٥,٠٠	١٣٤,٦٤	إثيوبيا
٦٠١,٠٠-	١ ٦٧٩,٠٠	٣ ٥٣٥,٠٠	٣ ٢٢٧,٠٠	٣٠,٠٠	أذربيجان
٣٤٣,٤٨	٢٥٨,٢٠	٢١٨,٨٠	١٢٠,٩٠	١٠٤,٢٠	أرمينيا
٢,٠٨	٣,٦١	٠,٦٢	٢,٠١	٠,١٧	أفغانستان
١٦٤,٠٠	٨٨,٠٠	١٨٧,٠٠	٧٠,٠٠	٧٥,٠٠	أوزبكستان
٣٠٦,٧٠	٢٥٧,٠٦	٢٢٢,٢١	٢٠٢,١٩	١٨٠,٨١	أوغندا
١٣٠,٣٠	٩٧,٨٠	٣٧,٧٠	٢٧,٤٠	١٠٤,١٠	باراغواي
٦,١٠	٩,٠٠	٣,٤٦	٢,٥٣	٠,٠٠	بوتان
٢٧٤,١٣	٢٨١,٣٢	٣٩١,٥٥	٤١٨,٧٧	٥٧,٣٢	بوتسوانا
٢٥,٨٧	٣٤,١٥	١٤,٣٥	٢٩,١٢	٢٣,١١	بوركينافاسو
٢٩٠,٠٠	٠,٥٨	٠,٠٤	٠,٠١-	١١,٦٨	بوروندي
٢٤٠,١٠	٢٣٨,٦٠-	٦٥,٤٠	١٩٧,٤٠	٧٣٦,٤٠	بوليفيا
٧٣٠,٩٣	٤١٨,٢١	٣٥٤,٠٠	٢٢٦,٠٠	١٣١,٠٠	تركمانستان
٧٠٠,٠٠	٦١٢,٩٣	٤٩٥,٣٨	٧١٢,٦٦	١١٤,٧٥	تشاد
٢٤,٢٩	٢٨,٦٣	٢٤,٨٠	١٩,٤٤	٠,٨٤	جمهورية أفريقيا الوسطى
١٨٧,٤٠	٢٧,٧٠	١٦,٩٠	١٩,٤٨	٣٤,٠٠	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
٣٥٠,٥٢	٩٩,٨٤	١٥٧,٠١	٩٦,٢٩	١٧٤,٥٣	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
١٤,٩٧	١٠,٥٠	٧,٧٠	٤,٧٢	٨,١٠	رواندا
٣٥٠,٤٠	٣٨٠,٠٠	٣٦٤,٠٠	١٧٢,٠٠	١٢١,٧٠	زامبيا
٤٠,٠٠	١٠٢,٨٠	٨,٧٠	٣,٨٠	٢٣,٢٠	زمبابوي
٣٦,٣٠	٤٩,٦٠-	٧٠,٦٠	٦٠,٩٠-	٩٠,٧٠	سوازيلند
٣٨٥,٢٠	٥٤,٤٨	٢٧٢,٠٣	١٣,٥٧	٢٣,٥٤	طاجيكستان
١٨٢,٠٠	٤٢,٦٠	١٧٥,٤٠	٤٥,٥٤	٢,٤٠-	قيرغيزستان
٦ ١٤٣,٠٩	١ ٩٧٧,٣٤	٤ ١٥٧,٢١	٢ ٠٩٢,٠٣	١ ٢٨٢,٥٢	كازاخستان
٥٧,٠٠	٥٧,٣٠	٥٣,٣٠	٤١,٩٠	٣١,٥٠	ليسوتو
١٨٥,٠٠	٢٢٣,٨٠	١٠١,٠٠	١٣٢,٢٦	٨٢,٤٤	مالي
٢٩,٧٠	٢٦,٥٠	٢٢,٠٠	٧,٤٠	٣٩,٦٠	ملاوي

٢٠٠٦	٢٠٠٥	٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٠	البلدان غير الساحلية النامية
١٦٦,٥٠	١٨٢,٣٠	٩٢,٩٠	١٣١,٥٠	٥٣,٧٠	منغوليا
٢٢٢,٢٩	١٩٨,٧٠	١٤٨,٩٤	٧٣,٧٥	١٢٧,٥٤	مولدوفا
٦,٥٥-	٢,٤٤	٠,٤٢-	١٤,٧٨	٠,٤٨-	نيبال
٢٠,٤٩	٣٠,٢٩	١٩,٧١	١١,٤٧	٨,٤٤	النيجر
١١ ٣٦٥,٦٨	٧ ١١٧,٩٩	١١ ٧٦٢,٣٩	٨ ٥٢٠,٠١	٣ ٨٠٢,٦٦	البلدان غير الساحلية النامية
١٦٩ ٧٠٠,٦٦	١٤٥ ٤٧٢,٦٧	١١٨ ٠١٣,٠٩	٩٤ ٧٧٩,٥١	١٠٥ ٢٩١,٢٣	بلدان المرور العابر النامية
٤٤٨ ٣٥٣,١٦	٣٥٥ ٤٨٤,٢٩	٣٢٣ ٢٨٨,١٥	٢٠٢ ٨٨٦,٣٧	٢٦٥ ١٢٧,٨٧	البلدان النامية

المصدر: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، الدليل الإحصائي على الإنترنت (تمت زيارته في ١٥ حزيران/يونيه ٢٠٠٨).