

Distr.: General
7 August 2009
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



الدورة الرابعة والستون

البند ٥٨ (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 النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإمائية 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

يُقدّم هذا التقرير عملا بقرار الجمعية العامة ٦٣/٢٢٨ المؤرخ ١٩ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٨ الذي طلبت فيه الجمعية إلى الأمين العام أن يقدم إليها في دورتها الرابعة والستين تقريرا تحليليا عن التقدم المحرز في تنفيذ برنامج عمل ألماتي والإعلان المتعلق باستعراض منتصف مدة البرنامج. ولا يزال انعدام المنفذ للبحر، والبُعد الشاسع عن الأسواق

* A/64/150.



الدولية الكبرى، وإجراءات العبور المرهقة والبنية الأساسية للنقل غير الكافية، تشكل العوامل الرئيسية لارتفاع تكاليف المعاملات التجارية الخارجية للبلدان النامية غير الساحلية. وبالإضافة إلى ذلك، تُعرّض أوجه الضعف الهيكلي هذه البلدان للآثار السلبية الحادة الناجمة عن الأزمة الاقتصادية الراهنة، وقضايا الأمن الغذائي، وتغير المناخ، مما يهدد بتقويض التقدم المحرز إلى حد الآن. وخلال الفترة المشمولة بالتقرير، واصلت البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية بذل جهودها لتنفيذ الإجراءات المحددة التي دعا إليها برنامج عمل المائي بدعم من منظومة الأمم المتحدة والشركاء الإنمائيين الآخرين. فقد اعتمدت إصلاحات هامة في مجال السياسات بغية تخفيف أثر الحواجز المادية وغير المادية التي تحول دون مشاركتها الفعالة في أنشطة التجارة الدولية. إلا أن ثغرات تمويلية واسعة ما زالت قائمة فيما يتعلق بضمان قدر أكبر من الموصولية والبنية الأساسية الكافية اللازمين لتشكيل العمود الفقري الكفيل باستدامة التنمية الاقتصادية والاجتماعية للمناطق غير الساحلية على الصعيد العالمي. وفي هذا الصدد، عززت مؤسسات منظومة الأمم المتحدة وغيرها من الشركاء الإنمائيين الآخرين في إطار برنامج عمل المائي دعمهم التقني والمالي من أجل مساعدة البلدان النامية غير الساحلية في ما تبذله من جهود للتعجيل بتنفيذ برنامج العمل.

المحتويات

الصفحة

٤	.....	أولا - مقدمة.
٤	.....	ثانيا - الحالة الاجتماعية والاقتصادية العامة للبلدان النامية غير الساحلية
٩	.....	ثالثا - الأولويات
٩	.....	ألف - المسائل الأساسية في سياسات المرور العابر.
١٦	.....	باء - تطوير الهياكل الأساسية وصيانتها
١٩	.....	جيم - التجارة الدولية وتيسير التجارة
٢٣	.....	دال - تدابير الدعم الدولي
٣١	.....	رابعا - التنفيذ والاستعراض
٣٢	.....	خامسا - الاستنتاجات والتوصيات
٣٥	.....	المرفق - مؤشرات مختارة للتنمية والنقل للبلدان النامية غير الساحلية

أولا - مقدمة

١ - اعتمد 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^(١)، في عام ٢٠٠٣ بوصفه استجابة الأمم المتحدة لتنامي اعتراف المجتمع الدولي بالاحتياجات والتحديات الخاصة التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية في سعيها لتحقيق أهدافها الإنمائية. وتعوق الصعوبات الجغرافية المتأصلة التي تحرم البلدان النامية غير الساحلية من المنافذ المباشرة للبحر، ما تبذله هذه البلدان من جهود من أجل استئصال الفقر واستدامة النمو الاقتصادي وتحسين اندماجها في الاقتصاد العالمي.

٢ - ويتمثل الهدف الرئيسي لبرنامج عمل ألماتي في تعزيز إقامة نظم للنقل العابر تتسم بالكفاءة في جميع المناطق غير الساحلية في العالم، استنادا إلى التعاون النافع المتبادل مع بلدان المرور العابر النامية وبدعم من الشركاء الإنمائيين. وما زالت الخطة المحكمة المتوازنة لبرنامج عمل ألماتي، منذ اعتمادها، تحوّل اهتمام المجتمع الدولي صوب تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية. فهي تُركز على خمسة مجالات ذات أولوية هي (أ) المسائل الأساسية المتصلة بسياسات المرور العابر، و (ب) تطوير الهياكل الأساسية وصيانتها، و (ج) التجارة الدولية وتيسير التبادل التجاري، و (د) تدابير الدعم الدولي و (هـ) التنفيذ والاستعراض. وقد حظي برنامج عمل ألماتي باعتراف شامل بوصفه الإطار العالمي الأساسي لتعاون حقيقي في مجال النقل العابر إذ يتيح حلا مُربحا لكل من البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.

٣ - وبعد خمسة أعوام من التقدم في تنفيذ برنامج عمل ألماتي، أنجزت الجمعية العامة استعراضا لمنتصف المدة خلال الاجتماع العام الرفيع المستوى الذي عُقد يومي ٢ و ٣ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٨، بهدف تقييم التقدم المحرز والدروس المستفادة والمعوقات التي ووجهت في النصف الأول من فترة التنفيذ.

ثانيا - الحالة الاجتماعية والاقتصادية العامة للبلدان النامية غير الساحلية

٤ - يوجد ٣١ بلدا ناميا غير ساحلي معظمها من أفقر دول العالم. ففي ١٩ من البلدان النامية غير الساحلية، لا يزال نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي أقل بكثير من

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

١٠٠٠ دولار. ويُظهر الدليل القياسي للتنمية البشرية لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي أن ١٠ من أصل ٢٠ بلداً من أدنى البلدان ترتيباً بلداً نامية غير ساحلية.

٥ - ولا يزال الأداء الاقتصادي لهذه المجموعة من البلدان يتكبد آثار الأضرار الواقعة بسبب الموقع الجغرافي التي تحرمها من الاستفادة مباشرة من التجارة البحرية. فحالتها تكاد تكون دائماً مستفحلة لأن طبيعتها غير الساحلية تصاحبها عوامل أخرى مثل البعد عن الأسواق الرئيسية وعورة التضاريس، فضلاً عن نظامها الإيكولوجي المداري أو الصحراوي. وبالإضافة إلى ذلك، تُؤدي رداءة البنية التحتية وعدم كفاءة النظم اللوجستية وضعف المؤسسات إلى اشتداد حدة الأثر الوخيم الذي تخلفه الطبيعة الجغرافية، مما يُفضي إلى ارتفاع تكاليف المعاملات التجارية. وتتعاظم هذه الصعوبات القاسية بفعل اعتماد البلدان النامية غير الساحلية على الاستقرار السياسي لبلدان المرور العابر الساحلية، وهياكلها الأساسية، ونوعية مؤسساتها.

٦ - وخلال العقد الماضي، قلّصت التحديات التي ينطوي عليها الافتقار إلى السواحل القدرة التنافسية للجهات الفاعلة الاقتصادية المحلية في هذه البلدان، مما يؤدي إلى أداء اقتصادي عام أسوأ باستمرار من أداء البلدان المجاورة عند قياسه بمقياس الناتج المحلي الإجمالي، وتدفقات الاستثمارات المباشرة الأجنبية الداخلة، والواردات والصادرات من البضائع. وتشكّل التكاليف المرتفعة للمعاملات التجارية وأوجه عدم الكفاءة حواجز كبيرة أمام التجارة والاستثمارات المباشرة الأجنبية، وهي بذلك حواجز مُعيقة للنمو الاقتصادي والجهود الرامية إلى القضاء على الفقر، وتظل الأسباب الرئيسية للاستمرار في تمهيش البلدان النامية غير الساحلية في الاقتصاد العالمي.

٧ - واستفادت البلدان النامية غير الساحلية، كمجموعة، إلى حدود منتصف عام ٢٠٠٨، من المناخ الاقتصادي العالمي المواتي عموماً الذي شهد نمو الاقتصادات النامية بسرعة أكبر في المتوسط من اقتصادات البلدان المتقدمة النمو. وفي الفترة ٢٠٠٣-٢٠٠٧، كان الناتج المحلي الإجمالي لهذه المجموعة قد نما بمعدل سنوي بلغ في المتوسط ٧,٧ في المائة بينما بلغ متوسط نصيب الفرد من ناتجها المحلي الإجمالي ١٤١٩ دولاراً مقارنة مع ٧٢٥ دولاراً في عام ٢٠٠٣ (انظر المرفق، الجدول ١). ويتمثل العامل الرئيسي وراء هذا النمو الملحوظ في ارتفاع أسعار السلع الأولية، بما فيها النفط والغاز والفلزات، بالإضافة إلى تحسّن إدارة الاقتصاد الكلي وإصلاح المؤسسات. بيد أن ارتفاع النمو الاقتصادي لم يصاحبه تنويع القدرات الإنتاجية إذ ما تزال السلع الأولية تشكل نسبة كبيرة من مجموع الصادرات. ونتيجة لذلك، تظل هذه المجموعة شديدة التأثر بالصدمات التجارية الخارجية.

٨ - وسعى لجذب الاستثمارات المباشرة الأجنبية، اعتمدت عدة بلدان نامية غير ساحلية إصلاحات استراتيجية في مجال السياسات مثل تقديم الضمانات الاستثمارية والحوافز الضريبية وأحكام المعاملة الوطنية وإعادة الأرباح السهلة إلى الوطن، وتبسيط الإجراءات الإدارية. وواصلت أيضا تحرير اقتصاداتها وفتح باب قطاعات جديدة أمام الاستثمارات الخاصة. وقد أفضت هذه التدابير إلى تحقيق زيادة كبيرة في حجم الاستثمارات المباشرة الأجنبية التي تلقتها هذه البلدان إذ سجلت هذه الاستثمارات رقما قياسا بلغ ١٤ بليون دولار في عام ٢٠٠٧ (انظر المرفق، الجدول ٧). ومع ذلك، فحتى هذه التدفقات الداخلة القياسية تظل منخفضة، إذ إنها تمثل نسبة لا تكاد تذكر هي ٠,٨ في المائة من الاستثمارات المباشرة الأجنبية العالمية. وبالإضافة إلى ذلك، جذب ارتفاع أسعار السلع الأولية في المقام الأول تدفقات الباحثين عن الموارد، وبعضهم من اقتصادات البلدان النامية المتوفرة على فوائض ضخمة في حساباتها الجارية، إلى قطاعي النفط والغاز الطبيعي وإلى مشاريع الهياكل الأساسية. وهكذا كانت ٧٣ في المائة من مجموع التدفقات الداخلة في عام ٢٠٠٧ من نصيب كازاخستان وحدها. وينبغي للبلدان النامية غير الساحلية أن تواصل تعزيز جهودها لاجتذاب مزيد من الاستثمارات المباشرة الأجنبية المفضية إلى تحقيق النمو وتوفير العمالة، إلى جانب تنويع استراتيجياتها.

٩ - ونجم أيضا عن قيام المجموعة بتحسين إدارة الاقتصاد الكلي انخفاض نسبة الديون الخارجية إلى الدخل القومي الإجمالي إذ تراجعت من ٦٦ في المائة في عام ٢٠٠٣ إلى ٤٨ في المائة في عام ٢٠٠٧ (انظر المرفق، الجدول ٣). وسجلت بلدان المرور العابر النامية نسبة ١٩ في المائة في المتوسط في مجموع الديون الخارجية إلى الدخل القومي الإجمالي في عام ٢٠٠٧. ومن بين البلدان النامية غير الساحلية، لم تسجل سوى كازاخستان وجمهورية مقدونيا اليوغسلافية السابقة زيادة في نسبة الديون الخارجية إلى الدخل القومي الإجمالي في السنوات الأخيرة. وفي عام ٢٠٠٩، استوفت بروندي الشروط التي تؤهلها للحصول على تخفيف لديونها بموجب المبادرة المتعلقة بالبلدان الفقيرة المثقلة بالديون بحيث ألغى زهاء ٨٣٠ مليون دولار من ديونها. وبلغت عشر بلدان نامية غير ساحلية نقطة الإنجاز في إطار المبادرة فاستفادت من تخفيض إضافي لديونها من خلال المبادرة المتعددة الأطراف لتخفيف عبء الدين. وبالرغم من التقدم المحرز، يظل عبء الديون الخارجية بالنسبة للعديد من البلدان النامية غير الساحلية ثقيلا. فسبعة من أصل ٢٢ بلدا سجلت نسبا عالية في خدمة الدين إلى الصادرات تجاوزت ١٠ في المائة من صادراتها في المتوسط في الفترة ٢٠٠٦-٢٠٠٧. وتتأثر قدرتها على تحمل ديونها بفعل افتقار الأغلبية الساحقة من البلدان النامية غير الساحلية لاحتياطات أجنبية كبيرة بما يكفي لتحمل الصدمات الخارجية، حتى وإن

كانت صدمات قصيرة الأجل، دون أن تحتاج اللجوء إلى الموارد الخارجية. ولذا سيكون مواصلة التحلي بالحصافة في مجال إدارة الاقتصاد الكلي أمرا حاسما.

١٠ - ومقابل هذه التغيرات الإيجابية، ما زالت البلدان النامية غير الساحلية شديدة التأثر بالصدمات الخارجية نظرا لنقص تنوع صادراتها، واعتمادها على إيرادات صادرات عدد محدود جدا من السلع الأساسية، والتكاليف الباهظة للمعاملات التجارية، وتركيز الصادرات الموجهة لاقتصادات البلدان المتقدمة، وتبعيتها للمعونة الرسمية، وارتفاع ديونها الخارجية، ومستويات الاحتياط الأجنبي غير الكافية، والاعتماد على التحويلات المالية لرعاياها المهاجرين في الخارج.

١١ - وتمثل سلسلة أزمات اقتصادية تهديدا كبيرا لآفاق تحقيق التنمية في البلدان النامية غير الساحلية. فخلال الأزمة الاقتصادية العالمية الراهنة، يُعرض الضعف المتأصل في البلدان النامية غير الساحلية اقتصاداتها لآثار شديدة الضرر، نُقلت إليها من خلال تضيق القيود على أسواق الائتمان، وصعوبات تمويل التجارة، وانكماش تدفق الأموال الاستثمارية، وإمكانية تخفيض تدفقات المعونة الرسمية، بل الأهم من ذلك، من خلال انهيار الطلب على الصادرات وأسعار السلع الأساسية.

١٢ - ونظرا لاعتماد البلدان النامية غير الساحلية على السلع الأساسية لتحقيق الإيرادات من صادراتها، فقد كان للتقلب الشديد لأسعار السلع الأساسية في عام ٢٠٠٨ تأثير كبير على اقتصاداتها. فبعد زيادة حادة، تراجع أسعار السلع غير المرتبطة بالطاقة بنسبة ٣٨ في المائة في النصف الثاني من عام ٢٠٠٨، مع حدوث انخفاضات ضخمة في المواد الأولية الزراعية والفلزات والمعادن. وانخفضت أسعار النفط بنسبة ٦٩ في المائة في الفترة ذاتها. وقد تضررت كثيرا من هذه الانخفاضات الحادة في الأسعار، إيرادات البلدان النامية غير الساحلية المصدرة للسلع الأساسية، التي تواجه أيضا تخفيضات حادة في الاستثمارات المباشرة الأجنبية ونقصا متزايدا في حجم تمويل التجارة نظرا لنضوب السيولة العالمية ولجوء المصارف التجارية إلى إعادة تقييم المخاطر. وقوض هذا بشكل كبير قدرتها التنافسية الضعيفة أصلا بسبب ارتفاع تكاليف المعاملات التجارية والأضرار الواقعة بسبب الموقع الجغرافي التي تلحق بهذه البلدان. وسيتواصل دفع هذه البلدان النامية غير الساحلية إلى أقصى هامش الاقتصاد العالمي ما لم يُقدّم إليها الدعم الخارجي الفعال.

١٣ - ومع عدم احتمال حدوث انتعاش في الأجل القصير في أحجام الصادرات وأسعار السلع الأساسية المتدنية، تُظهر توقعات النمو، التي أصدرها صندوق النقد الدولي بشأن ٢٧ بلدا ناميا غير ساحلي، انخفاضات حادة في نسب النمو في عام ٢٠٠٩ بالمقارنة مع العام

الماضي. فبالنسبة لبعض هذه البلدان، ستبلغ درجة التفاوت نسب تراجع ثنائية العدد، مما سيؤدي إلى حالات تدهور بالغة الشدة في ميزان مدفوعاتها. وستواجه البلدان النامية غير الساحلية مشكلات اقتصادية كأداء في السنة المقبلة في جهودها لتوفير التمويل الكفيل بانفلاتها من هذا الانتكاس وسيكون دعم الجهات المانحة حاسماً للتخفيف من أسوأ العواقب. فبالنسبة لهذه البلدان، تُبرز الحاجة إلى حماية التقدم المحرز في تنفيذ برنامج عمل ألماتي وتلافي تخفيضات حادة في نفقات خدمات عامة ومشاريع إنمائية هامة مثل الاستثمار في النقل والهياكل الأساسية المرتبطة به والإبقاء عليها، الطابع الاستعجالي لقيام الجهات المانحة بزيادة معونتها إلى هذه البلدان وتخفيف ديونها وإقراضها بشروط مُيسّرة. وثمة حاجة إلى تنفيذ سياسة معاكسة للدورة الاقتصادية، مدعومة بعمليات ضخ موارد خارجية في الوقت المناسب، لمساعدة البلدان النامية غير الساحلية على تجنب حدوث المزيد من عدم الاستقرار في اقتصاداتها الكلية.

١٤ - ولذلك، فمن الأهمية الحاسمة أن يُكرّس المجتمع الدولي اهتماماً خاصاً للتخفيف من وطأة الآثار السلبية للأزمة المالية والاقتصادية العالمية على البلدان النامية غير الساحلية. ويشكل تعهد مجموعة العشرين في نيسان/أبريل ٢٠٠٩ بتوفير مبلغ إضافي قدره ١,١ تريليون دولار من خلال برنامج يتوخى تنشيط الاقتصاد العالمي، خطوة جديدة بالترحيب وإن خصص نصيب محدود جدا من الموارد (٥٠ بليون دولار) للبلدان المنخفضة الدخل. وقدم صندوق النقد الدولي والبنك الدولي والمصارف الإنمائية الإقليمية، بمستويات مختلفة، برامج لمساعدة الدول النامية المتضررة من الأزمة. وزادت موارد صندوق النقد الدولي ثلاث مرات بما في ذلك تخصيص جديد لحقوق السحب الخاصة لمبلغ ٢٥٠ بليون دولار و ٦ بلايين دولار في شكل تمويل إضافي بشروط مُيسّرة ومرنة للبلدان المنخفضة الدخل خلال السنوات القليلة القادمة. ويتمثل التحدي المقبل في كفالة الوفاء في الوقت المناسب بجميع هذه التعهدات ضمن إطار إقراضي مُحسّن، من أجل تقديم مساعدة كبيرة للبلدان النامية غير الساحلية التي تواجه ثغرات في التمويل.

١٥ - ويشكل تغير المناخ تهديداً خطيراً ومتمثل الدوام للتنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلدان النامية غير الساحلية بالرغم من أن أسبابه الجذرية ليست في معظمها من صنع هذه البلدان. فازدياد درجة الحرارة العالمية والتصحر وانخفاض كمية الأمطار، وقلة توافر المياه، وحالات الجفاف الحادة، فضلاً عن الظواهر المناخية الشديدة، هي من الآثار الشائعة لتغير المناخ التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية.

١٦ - وبالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية، تتجسد المهمة، التي تشتد صعوبتها في أوقات الأزمة، في ربط تحديات التنمية وتغير المناخ ومواجهتها، بطريقة متوازنة، من خلال إدارة الموارد الاقتصادية والطبيعية بقدر أكبر من الاستدامة على المدى الطويل. وثمة حاجة إلى التزام سياسي قوي يكفل تعزيز سياسة مناخية متكاملة وتحقيق الأهداف الإنمائية وضمن زيادة القدرة على التكيف والمرونة للتعامل مع آثار تغير المناخ التي لا يمكن تجنبها. وتُمثل الاحتياجات الضخمة من التمويل عقبة كبيرة أمام التقدم في مجال المناخ بالنسبة لأكثر البلدان النامية ضعفاً. فالأمر يقتضي الدعم الكامل من المجتمع الدولي من خلال آليات التمويل المعززة والفعالة وتقديم الدعم التكنولوجي للمشاريع المصممة لتقليل انبعاثات غازات الدفيئة وتعزيز بناء القدرات للتكيف على الصعيد الوطني وكذلك من خلال نقل التكنولوجيا الأساسية. وينبغي أن تولى البلدان النامية غير الساحلية الاهتمام للآثار المحتملة لتغير المناخ على نظم النقل. فقد تزيد خطط فرض ضريبة الانبعاثات الكربونية الرامية لتقليل انبعاثات غازات الدفيئة نتيجة الشحن الدولي من تكاليف النقل التي تتكبدها هذه البلدان.

ثالثاً - الأولويات

ألف - المسائل الأساسية في سياسات المرور العابر

١٧ - لا تزال أوجه عدم الكفاءة في التجارة عبر الحدود تعوق القدرة التنافسية للبلدان النامية غير الساحلية. وقدرت إحدى دراسات البنك الدولي التي أجريت مؤخراً بشأن ١٢٦ اقتصاداً أن الخسارة الناتجة عن التأخير الذي تتعرض له الصادرات تقرب من ١ في المائة من المبادلات التجارية لكل يوم إضافي؛ أما السلع القابلة للتلف فمقدار الخسارة فيها يقرب من ٣ في المائة من حجم الصادرات. وبغية معالجة أوجه عدم الكفاءة هذه وتيسير التدفقات التجارية، تقوم البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية أكثر فأكثر بمراجعة ما هو منطبق من أطرها التنظيمية على النقل العابر والتجارة.

١٨ - ويتطلب إزالة المعوقات المادية وغير المادية أمام المشاركة الفعالة للبلدان النامية غير الساحلية في التجارة الدولية إشراك الكثير من الوكالات الحكومية. ويجب أن تصبح استراتيجيات تيسير التجارة والنقل جزءاً لا يتجزأ من برامج إصلاح السياسات واستراتيجيات الحد من الفقر. ويتوقف تنفيذها بفعالية على إنشاء مؤسسات ملائمة للتنسيق بين الوكالات وعمل هذه المؤسسات بكفاءة بإشراك جميع الهيئات الحكومية العديدة المشاركة في مراقبة الحدود.

١٩ - ويعد التعاون بين أصحاب المصلحة من القطاعين العام والخاص في النقل العابر أمرا حاسما أيضا من أجل النجاح في إدارة الممرات وتطوير البنية الأساسية والاستثمار، واستحداثات تكنولوجيايات جديدة للمعلومات والاتصالات وعمليات جديدة لخدمة المرور العابر. ولن تقتصر المشاركة الفعالة للقطاع الخاص في صياغة السياسات واتخاذ القرارات على تيسير اعتماد تدابير مناسبة، بل إنها ستضمن أيضا تعاون القطاع في تنفيذ التدابير الجديدة.

٢٠ - ونظرا لأن أغلب المسائل الأكثر أهمية المتصلة بتيسير التجارة والنقل تقع خارج نطاق تحكم أي بلد بمفرده، فمن الضروري أن يكون هناك تعاون أوسع على المستويات الثنائية والإقليمية والعالمية من أجل كفاءة وجود نهج منسق إزاء تصميم وتنفيذ ورصد إصلاحات السياسات المتعلقة بتيسير التجارة والنقل عبر الحدود.

٢١ - ومنذ اعتماد برنامج عمل ألماتي، سُجل إحراز تقدم في الإصلاحات المؤسسية الرامية إلى تعزيز الحوار بين القطاعين العام والخاص من أجل زيادة القدرة التنافسية المحلية. فقد أنشئت لجان وطنية لتيسير التجارة والنقل تتسم بالتوازن بين مشاركة القطاعين الخاص والعام وحظيت بدعم من عدد متزايد من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، وخاصة في المنطقة الآسيوية، مثل أذربيجان وأرمينيا وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وطاجيكستان وقيرغيزستان وكازاخستان ومنغوليا ونيبال، وكذلك بلدان المرور العابر النامية، مثل باكستان وتايلند والصين وكمبوديا.

٢٢ - وتختلف مهام اللجان الوطنية من بلد إلى آخر، ولكن الأهداف العامة هي (أ) تحديد المسائل التي تؤثر على تكلفة وكفاءة التجارة الدولية للبلد؛ و (ب) وضع تدابير لتقليل تكلفة التجارة الدولية وتحسين كفاءتها؛ و (ج) المساعدة في تنفيذ تلك التدابير؛ و (د) توفير جهة تنسيق وطنية لجمع المعلومات بشأن أفضل الممارسات ونشرها؛ و (هـ) المشاركة في الجهود الدولية الرامية إلى تحسين الكفاءة التجارية. فعلى سبيل المثال، اعتمدت اللجنة الوطنية المنغولية لتيسير التجارة والنقل، التي أنشئت في عام ٢٠٠٧، برنامجا إنمائيا مفصلا بعنوان "المرور العابر في منغوليا". ويهدف البرنامج، من خلال زيادة الاستفادة من الشراكات بين القطاعين العام والخاص، إلى تحديث سوق النقل وسوق الخدمات اللوجستية في منغوليا كي تتحول في نهاية المطاف من مجرد بلد غير ساحلي إلى بلد كفاء أيضا من بلدان المرور العابر النامية. ويسهم تيسير التجارة والنقل في إطار البرنامج الإقليمي لجنوب شرق أوروبا في تعزيز التجارة بتشجيع تدفقات تجارية أكثر كفاءة وأقل تكلفة عبر بلدان المنطقة دون الإقليمية، ويرمي إلى توفير معايير جمركية متوافقة مع الاتحاد الأوروبي. ويتمثل أحد أهم

مكونات تنفيذ هذا البرنامج في التفاعل والتواصل اللذين يجريان في كل فصل بين الأفرقة العاملة الوطنية المشتركة بين القطاعين العام والخاص، المنشأة في جميع البلدان المشاركة، بما في ذلك جمهورية مولدوفا وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة.

٢٣ - ووفقاً لتقرير البنك الدولي عن مزاولة الأعمال التجارية لعام ٢٠٠٩^(٢)، أصبحت السنغال إحدى البلدان المتصدرة للإصلاحات في الفترة ٢٠٠٧-٢٠٠٨، بتسهيلها للمتطلبات الإدارية للتجارة العابرة، ما أدى أيضاً لاستفادة البلدان المجاورة غير الساحلية. وهناك نظام إلكتروني جديد للنافذة الواحدة يصل بين جميع الجهات المشاركة في عمليات التخليص، ألا وهي الجمارك والمخلصون الجمركيون، والمصارف، والخزانة، والتجار، والوزارات الحكومية المختصة. وتم توقيع اتفاق تعاون بشأن الحدود بين السنغال ومالي لمواءمة الوثائق التجارية، حيث إنه بمجرد تخليص السلع في داكار، لا يحتاج التجار المليون إلى وثائق إضافية. وانخفض عدد مراكز التفتيش بين داكار وباماكو من ٢٥ إلى ٤ مراكز ما خفض متوسط وقت النقل بين العاصمتين بمقدار أسبوع. وألغت مالي أيضاً شرطاً يقتضي أن يصاحب جميع شاحنات نقل البضائع التي تحمل صادرات مرافق رسمي إلى الحدود، وهو ما يقلل من التأخر.

٢٤ - وباشرت منغوليا عمليات تفتيش على أساس المخاطر، إلى جانب إرسال الوثائق إلكترونياً، ما يقلل بشكل كبير عدد الحاويات التي يجري تفتيشها في المتوسط، ويضيف بالتالي المزيد من الكفاءة إلى عملية التخليص الجمركي. وأدى قيام بوتسوانا بمنح ترخيص للمزيد من المخلصين الجمركيين إلى إثارة المنافسة وإلى هبوط رسوم التخليص الجمركي. وأتمت أوروغواي نظامها الجمركي الآلي، الذي يسمح للتجار بإرسال الوثائق الجمركية مباشرة من مكاتبهم. واستحدثت البرازيل بيانا إلكترونياً للشحنة يسمح ببدء التخليص الجمركي قبل وصول الشحنة. ومدت كينيا جدول عمل الموانئ لتعمل ٢٤ ساعة. وبدأت نيجيريا في حين ثمار منح امتياز تشغيل محطات الحاويات بها إلى مشغلين من القطاع الخاص.

٢٥ - وفي حزيران/يونيه ٢٠٠٩، تمكنت الشاحنات التجارية التي تحمل بضائع من تايلند لأول مرة من دخول جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وفييت نام. وجاء ذلك في أعقاب التبادل الرسمي لحقوق المرور وبدء العمل في البلدان الثلاثة بنظام إقليمي للمرور الجمركي. وينفذ هذا النظام، بموجب اتفاق النقل عبر الحدود، بين بلدان منطقة الميكونغ الكبرى دون الإقليمية، بوصفه جزءاً من برنامج لمصرف التنمية الآسيوي من أجل إيجاد ممر اقتصادي بين الشرق والغرب. وكان الأمر يتطلب من قبل أن تُفرغ الشاحنات التايلندية ثم يعاد

(٢) Basingstoke, United Kingdom, Palgrave Macmillan, 2009

تحميلها في أراضي جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية. ومن المتوقع من هذه المبادرة الأخيرة، إلى جانب ما نفذ مؤخرا من نظم النافذة الواحدة ومحطة التوقف الواحدة للتفتيش الحدودي، أن تقلل بشكل كبير للغاية الوقت الذي يستغرقه النقل البري، وتعزز التجارة والتنمية الاقتصادية في المنطقة دون الإقليمية.

٢٦ - وقد أدى التقدم الواسع النطاق الذي أحرزته البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في إصلاح سياساتها الخاصة بالنقل العابر إلى نتائج إيجابية. ويعد إنجازا ملحوظا ما جرى من تقليص لمتوسط المدة الزمنية التي يستغرقها بلد من البلدان النامية غير الساحلية في إتمام إجراءات التصدير بمقدار سبعة أيام، وذلك خلال الفترة ٢٠٠٥-٢٠٠٨. وانخفضت المدة الزمنية للاستيراد بمقدار ستة أيام خلال الفترة نفسها. فيما قلت المدة التي تستغرقها بلدان المرور العابر النامية بمقدار ١١ يوما بالنسبة للصادرات و ١٦ يوما بالنسبة للواردات عما كان عليه الحال في عام ٢٠٠٣.

٢٧ - وفي مقابل هذه التغييرات الإيجابية، لا تزال البلدان النامية الأفريقية غير الساحلية تواجه تكاليف عالية جدا للنقل. فقد أفاد تقرير مزاولة الأعمال التجارية لعام ٢٠٠٩، أنه، بالنظر إلى الفئة المعنية بتكلفة تصدير حاوية، كانت تسعة من بين البلدان العشرة الأسوأ أداء من البلدان النامية غير الساحلية وكانت أغلبيتها بلدانا أفريقية. ويؤكد تقرير القدرة التنافسية الأفريقية لعام ٢٠٠٩^(٣) أن البلدان غير الساحلية في أفريقيا تدفع على النقل البري تكلفة تزيد ثلثا تقريبا عما تدفعه البلدان غير الساحلية خارج أفريقيا. وهذه تكلفة ضخمة تلحق الضرر بالشركات في القارة.

٢٨ - ويبين تحليل أجراه البنك الدولي مؤخرا أن ضعف تغطية شبكات البنية الأساسية قد لا يكون هو السبب الرئيسي لهذا السعر المرتفع للغاية للخدمات النقل في أفريقيا. وفي وسط وغرب أفريقيا، على وجه الخصوص، يتعلق ارتفاع تعريفات الشحن البري بارتفاع هامش الربح أكثر بكثير مما يتعلق بارتفاع التكاليف. فقد تبلغ هوامش الربح لشركات النقل بالشاحنات، في هذه المناطق دون الإقليمية، بالرغم من انخفاض كفاءة الخدمة المقدمة، مستويات تتراوح بين ٦٠ و ١٦٠ في المائة نظرا لمحدودية المنافسة في هذا القطاع. وتؤدي المعاهدات الثنائية للمرور العابر التي تتضمن حصصا وتخصيصات للشحن ونظما للاصطفاف إلى تدني جودة الخدمات وانخفاض الإنتاجية بينما لا توفر حوافز للشركات لتحسين الكفاءة. وهذه المعاهدات لها ما يبررها بوصفها تحمي أساطيل البلدان غير الساحلية. ومع ذلك، فإن الفوائد المنشودة تستحوذ عليها بضع جهات فاعلة تشكل تكتلات. ويسهم قدم أسطول

(٣) جنيف؛ المنتدى الاقتصادي العالمي، ٢٠٠٩.

الشاحنات وقلة استغلال المركبات أيضا في ارتفاع تكاليف النقل. ويوصى بزيادة المنافسة وتحرير خدمات الشاحنات من أجل خفض أسعار النقل، وتحسين جودة الخدمات وإتاحة الفرصة لمستخدمي الطرق للاستفادة بفعالية من ثمار الاستثمارات المكلفة في إصلاح البنية الأساسية. وينبغي أن يصاحب هذه التغييرات في السياسات خطة لتخفيف الآثار، من أجل أن تخفض إلى الحد الأدنى الآثار الاجتماعية المترتبة على إدخال المنافسة، بما في ذلك تقليل عدد الجهات المشغلة للشاحنات.

٢٩ - وفي أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، أخذ دور لجان تيسير التجارة والنقل، التي أنشئ العديد منها في التسعينيات (في جمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وملاوي)، في الانحسار عموما ليحل محله ما تضطلع به مجموعات ممرات النقل من مشاركة نشطة وما تؤديه من وظيفة تشاركية على نطاق واسع. وتتألف هذه المجموعات من كل من أصحاب المصلحة من القطاعين العام والخاص من جميع بلدان الممرات المشاركة في الاستثمار في البنية الأساسية وإدارتها. وهي تعزز تطبيق إجراءات وممارسات مبسطة لتيسير عمليات التجارة والنقل على امتداد الممر وفي مناطقه الخلفية.

٣٠ - وتقوم مجموعة ممرات خليج والفييس، بما لها من نظام للشراكة بين القطاعين العام والخاص وصلات مباشرة بموارد وسلطات كل من الجهات المنظمة والجهات المشغلة للنقل، بتنسيق وتيسير التجارة على امتداد ممرات هذا الخليج. وكانت المجموعة هي القوة الأساسية وراء تجديد ميناء خليج والفييس والصيانة الدورية له، وقد جذب الميناء أحجاما متزايدة من شحنات صادرات النحاس من زامبيا وجمهورية الكونغو الديمقراطية. ويوفر الميناء مسارا مباشرا بشكل أكبر، بعبور الحدود مرة واحدة في جسر كاتيما موليلو وبحيث أن الأمر يستغرق مدة زمنية للعبور أقصر مما كانت عليه على امتداد المسارات التقليدية تجاه الموانئ الأبعد كثيرا في دار السلام وديربان. وأبرمت ناميبيا أيضا اتفاقات مع بوتسوانا وزمبابوي من أجل توفير أرض ليبني عليها ميناء جاف ومرافق للتخزين. وعلى امتداد الممر العابر لكابريفي، أفضت الإصلاحات إلى موازنة الحمولات المحورية ومواعيد فتح الحدود بين ناميبيا وزامبيا، وخفضت عدد نقاط التفتيش وزادت مدة تأشيرة الدخول لسائقي المركبات التجارية من ٣ أشهر إلى ١٢ شهرا.

٣١ - وتحت هيئة التنسيق للنقل العابر بالممر الشمالي جميع الدول الأعضاء بالسوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي على اعتماد النظام المنسق لضمان سند الجمارك، الذي سترتب عليه تحقيق وفورات كبيرة في النقل وسيؤدي إلى الإسراع بإخلاء سبيل المركبات عن طريق إزالة ضرورة تنفيذ ضمانات السندات لكل بلد يجري المرور عبره.

وبالاشتراك مع السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي، قامت الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي بدور رائد في تشجيع التدابير الإقليمية للتيسير، بما في ذلك اعتماد مفهوم المحطة الواحدة للتوقف عبر الحدود، ومواءمة وثائق المرور الجمركي، وأدلة تدريب السائقين على الصعيد الإقليمي، وتوحيد العلامات المرورية للطرق، وتوحيد المعايير والمواصفات بالنسبة للطرق والجسور. وقام معظم الدول الأعضاء أيضا بإصلاحات من أجل إنشاء صناديق لتمويل الطرق وإنشاء هيئات مستقلة للطرق. ووضعت وكالة الصندوق الوطني للطرق بزامبيا برنامجا بمبلغ قدره ١,٦ بليون دولار يستغرق ١٠ سنوات من أجل توسيع شبكة الطرق وتطويرها وصيانتها، بما في ذلك إنشاء طرق سريعة برسوم مرور من خلال الشراكات بين القطاعين العام والخاص. ومن المقرر افتتاح المركز الحدودي الواحد لجميع العمليات في شيروندو رسميا في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٩، بعد عامين من المفاوضات المعقدة بين الجارتين زامبيا وزمبابوي، التي أفضت إلى اتفاق ثنائي يغطي ما هو مطلوب من حيث الإطار القانوني والإجراءات وتعديلات البنية الأساسية من أجل تحسين تدفق المرور. ومن المنتظر، استنادا إلى مبادرات تيسير التجارة مثل التخليص المسبق ومراجعات ما بعد التخليص، والتقييم الذاتي، ورسم معالم المخاطر، وأساليب إدارة المخاطر، أن يؤدي المركز الحدودي الواحد لجميع العمليات إلى الاستفادة من عدم تجاوز وقت التخليص ساعتين بعد الوصول إلى الحدود، وهو تحسن ملحوظ عما سجل في العام الماضي حيث بلغ في المتوسط ثلاثة أيام.

٣٢ - وأعطى مؤتمر القمة الثلاثية في أوغندا جهود التكامل الإقليمي في منطقة أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى دفعة قوية. وقد عُقد المؤتمر في ٢٢ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٨، بحضور رؤساء الدول والحكومات، لبحث إنشاء منطقة للتجارة الحرة بين ثلاث من الجماعات الاقتصادية الإقليمية الرئيسية في أفريقيا، وهي: السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي، وجماعة شرق أفريقيا، والجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي. وكانت القوة وراء هذا التطور التاريخي الحاجة إلى معالجة الترتيبات التجارية المتداخلة للمنظمات الثلاث التي باتت تثير عددا متزايدا من المشاكل نتيجة لتعميق التكامل الإقليمي. ودشنت الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي منطقة للتجارة الحرة في آب/أغسطس ٢٠٠٨؛ ودشنت السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي اتحادا جمركيا في حزيران/يونيه ٢٠٠٩. ولكلا الكتلتين أيضا أعضاء في جماعة شرق أفريقيا، التي بدأت اتحادها الجمركي في عام ٢٠٠٤ وحددت لنفسها في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٠ هدفا يكون لها فيه سوق مشتركة عاملة تسمح بحرية انتقال السلع والأشخاص ورؤوس الأموال والخدمات داخل الكتلة. ومن شأن منطقة التجارة الحرة المقترحة بين الجماعات الاقتصادية الإقليمية الثلاث إيجاد كتلة تجارية جديدة تضم ساكنة مجتمعة تزيد على ٥٠٠ مليون نسمة، ولها ناتج محلي إجمالي مشترك

قدره ٦٢٤ بليون دولار. وفضلا عن تحرير التجارة والتعاون الجمركي، سيكون أحد المجالات الرئيسية للتعاون ذات الإمكانيات الكبيرة بالنسبة للمنطقة الأوسع هو وضع برامج مشتركة للهياكل الأساسية ومشاريع عابرة للحدود، بما في ذلك تمويل، وتنفيذ هذه البرامج والمشاريع.

٣٣ - وفي مجال الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل والمرور العابر، ينبغي تشجيع زيادة عضوية البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في الاتفاقيات الدولية الرئيسية في مجال النقل العابر. وبمناسبة حدث الأمم المتحدة الخاص بتوقيع المعاهدات وإيداعها لعام ٢٠٠٨: "نحو مشاركة وتنفيذ عالميين"، انضمت جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية لتنسيق عمليات رقابة السلع على الحدود الموقعة في ٢١ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٢^(٤).

٣٤ - وأحرز التنسيق الإقليمي للأطر القانونية للنقل العابر تقدما في آسيا. وهكذا، فإن الاتفاق الحكومي الدولي المتعلق بشبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا، الذي وُضع برعاية اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، دخل حيز النفاذ في ١١ حزيران/يونيه ٢٠٠٩. ويضم الاتفاق الاتحاد الروسي وتايلند وجمهورية كوريا والصين وطاجيكستان وكمبوديا ومنغوليا والهند. وتمثل شبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا، بالتوازي مع الاتفاق الحكومي الدولي المتعلق بشبكة الطرق الرئيسية الآسيوية الذي بدأ نفاذه في ٤ تموز/يوليه ٢٠٠٥، لبنة أساسية في سبيل تحقيق فعالية أنظمة النقل المتعدد الوسائط. وتشكل الشبكتان ومعايير التصميم التقني الخاصة بهما الأساس لوضع برامج التعاون في مجال الهياكل الأساسية التي تروج لها برامج دون إقليمية في منطقة الميكونغ الكبرى دون الإقليمية ومنظمات مثل رابطة أمم جنوب شرق آسيا، وبرنامج التعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى، ومنظمة شانغهاي للتعاون، ومنظمة التعاون الاقتصادي. فعلى سبيل المثال، وُضعت شبكة الطرق الرئيسية التابعة لرابطة أمم جنوب شرق آسيا، وشبكات الطرق التابعة لمبادرة التعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى، على أساس شبكة الطرق الرئيسية الآسيوية، بالمعايير التقنية ومعايير التصميم نفسها. ووُقعت مذكرة تفاهم ثلاثية بشأن تطوير النقل بين منظمة التعاون الاقتصادي، والبنك الإسلامي للتنمية، واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ في آذار/مارس ٢٠٠٩، بهدف عملها سويا على زيادة تطوير الشبكتين، وكذلك على تنفيذ الاتفاق الإطاري لمنظمة التعاون الاقتصادي للنقل العابر.

(٤) الأمم المتحدة، مجموعة المعاهدات، المجلد ١٨٠٩، الرقم ٢٣٥٨٣.

باء - تطوير الهياكل الأساسية وصيانتها

٣٥ - بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية في جميع أنحاء العالم، يظل عدم كفاية تنمية الهياكل الأساسية والاستثمار فيها من أجل تحسين طرق العبور للوصول إلى التجارة البحرية أحد أهمّ العراقيل أمام تحسين قدرتها على التنافس. وتكاليف النقل في البلدان النامية غير الساحلية هي من أعلى التكاليف في العالم. ولا تزال الطرق الوسيطة السائدة للنقل. فشبكة السكك الحديدية متناثرة عموماً وذات موصولية منخفضة، في حين أن الطرق المائية الداخلية لا تستغل استغلالاً كاملاً (انظر المرفق، الجدول ٥). وبالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية، لا تزال تعبئة الموارد للاستثمار في المشاريع ذات الأولوية في أهميتها الإقليمية تمثل تحدياً مركزياً. وتدهورت الحالة في المشهد المالي الدولي الجديد الناشئ عن الأزمة المالية والاقتصادية، ولا سيما بالنسبة للبلدان غير الساحلية المنخفضة الدخل. ونظراً لذلك، ينبغي مواصلة إيلاء اهتمام خاص لمشاريع الهياكل الأساسية ذات الأهمية الإقليمية من أجل ضمان استكمال ممرات العبور الاستراتيجية التي تربط البلدان غير الساحلية، وتحسينها، وصيانتها. ويرد أدناه بعض التطورات الإيجابية في مجال تنمية الهياكل الأساسية للمرور العابر.

٣٦ - ويعترف الاتحاد الأفريقي والشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا (A/57/304، المرفق) بالمساهمة الحاسمة لتنمية الهياكل الأساسية الإقليمية في الحفاظ على التنمية الاقتصادية الإقليمية والتجارة. ومن أجل تعزيز التآزر، دججت المؤسساتان أطرها الاستراتيجية (خطة العمل القصيرة الأجل والإطار الاستراتيجي المتوسط إلى الطويل الأجل للشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا، والخطة الرئيسية للهياكل الأساسية للاتحاد الأفريقي) لإنشاء مبادرة قارية مشتركة، وهي برنامج تطوير الهياكل الأساسية في أفريقيا، بدعم من مصرف التنمية الأفريقي واللجنة الاقتصادية لأفريقيا. وأهداف البرنامج هي: (أ) وضع إطار استراتيجي لتطوير الهياكل الأساسية الإقليمية والقارية (الطاقة والنقل وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات والموارد المائية العابرة للحدود)؛ و (ب) إنشاء برنامج للاستثمار في الهياكل الأساسية في الأجل القصير والمتوسط والطويل؛ و (ج) إعداد استراتيجية تنفيذ تستند إلى خطة أعمال ذات أولوية.

٣٧ - ويشهد طرح استراتيجية تطوير الممرات للجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي على تجديد الالتزام بتطوير الهياكل الأساسية الإقليمية. وقد اتضح بالفعل تحسّن مستويات التعاون عبر الحدود. وأدى السلام في أنغولا إلى ضخ مبالغ مالية كبيرة لدعم برنامج الحكومة الطموح لتطوير الهياكل الأساسية. وعنصر البرنامج الرئيسيان هما المشروع المقدرته قيمته بليون دولار لإصلاح سكة حديد بنغويلا وتحديثها، والمشروع البالغة قيمته ١,٨ بليون دولار لتحديث

المرفأ في لوبيتو. وتُجرى حاليا دراسات جدوى لربط سكة حديد ماتشامبيديس بناميبيا، بينما وافقت حكومة ناميبيا مؤخرا على التمديد البالغ طوله كيلومترا واحدا للسكة الحديدية إلى أنغولا. ووافقت أنغولا وزامبيا على خطة لتمديد السكة الحديدية القائمة من أجل ربط البلدين وإقامة طرق ربط لتعزيز التجارة. وتقوم جمهورية تنزانيا المتحدة بوضع خطة رئيسية لتطوير ميناء دار السلام؛ وهو مخطط لتوسيع وتحديث الهياكل الأساسية لمرفئها، من المقرر أن يبدأ تنفيذه في عام ٢٠١٠. والمرفأ حيوي بالنسبة لبلدان أوغندا وبوروندي ورواندا غير الساحلية. ويلتزم مستثمرون من القطاع الخاص بتمويل إقامة خط أنابيب الوقود الرابط بين موزامبيق وملاوي وتشيد مرافق للتخزين، في أعقاب توقيع اتفاق تبلغ قيمته ٨ بلايين دولار بين حكومة موزامبيق والشركة الموزامبيقية للنفط (أويل موز) لإنشاء مصفاة لتكرير النفط بطاقة إنتاجية قدرها ٣٥٠.٠٠٠ برميل من النفط المكرر في اليوم.

٣٨ - وأحرز تقدم كبير في تخطيط وبناء الروابط المفقودة في شبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا. ووقع اتفاق ثلاثي بين حكومات أذربيجان وجمهورية إيران الإسلامية والاتحاد الروسي لبناء قسم من الخط بين أسطرة في أذربيجان، وقزوين في جمهورية إيران الإسلامية، وبالتالي استكمال ممر السكة الحديدية البالغ طوله ٢٠٠ ٤ كلم من سانت بطرسبرغ إلى بندر عباس. وفي منطقة رابطة أمم جنوب شرق آسيا دون الإقليمية، أنجز العمل في عام ٢٠٠٨ فيما يتعلق بإنشاء خط للسكك الحديدية يربط بين نونغ - هاي في تايلند وثنالينغ في جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، يشكل المرحلة الأولى من مشروع لتوفير وصلة السكك الحديدية إلى فينتيان. وفي جنوب آسيا، أدرجت حكومة الهند إنشاء القسم البالغ طوله ١٨٠ كلم من الرابط المفقود البالغ طوله ٣٢٥ كلم مع ميانمار، بوصفه مشروعاً ذا أولوية لتطوير شبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا على أراضيها. وبالإضافة إلى ذلك، قامت بتمويل دراسة جدوى لربط خمس بلدات حدودية في بوتان بأقرب محطات للسكة الحديدية على السكك الحديدية الهندية.

٣٩ - كما أحرز تقدم في تطوير شبكة الطرق الرئيسية الآسيوية وتحسينها، إذ تم تحسين حوالي ١٠.٠٠٠ كيلومتر من الطرق لاستيفاء المعايير الدنيا. وخُفضت قطاعات الطرق التي لا تستوفي المعايير الدنيا من ٢٢ ٢٦٣ كلم إلى ١٢ ٢٥٦ كلم من إجمالي طول الطرق البالغ ٢٣٦ ١٤١ كلم. وقد حقق إدراج الطريق بين الهند وبوتان مؤخرًا في الشبكة هدف كفاءة الموصولية لجميع البلدان غير الساحلية في المنطقة.

٤٠ - وفيما يتعلق بالمبادرات الوطنية العديدة ذات التأثير دون الإقليمي في آسيا الوسطى، بدأت كازاخستان في تنفيذ برنامج لتطوير ممر العبور الدولي بتكلفة تبلغ تكلفته ٧,٥ بلايين

دولار، وُضع بهدف تحسين ما يقرب من ٢ ٨٠٠ كلم على طول ممر النقل الأول لبرنامج التعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى، داخل أراضيها تربط الصين، في خورجوس، بالاتحاد الروسي، في جايسان. ويشمل المشروع الممول جزئياً بقروض من البنك الدولي ومصرف التنمية الآسيوي، بناء أجزاء جديدة من الطرق وإصلاح الأقسام القائمة، مما سيعزز القدرة التنافسية لكازاخستان ويعود بمنافع اقتصادية كبيرة أيضاً على بلدان أوزبكستان وطاجيكستان وقيرغيزستان المجاورة. وعلى طول ممر آخر لبرنامج التعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى، شاركت قيرغيزستان مع مصرف التنمية الآسيوي (ومن الممكن أن تكون هناك جهات مانحة أخرى) في تمويل تحسين قسم يبلغ طوله ٣٩ كلم من طريق بيشكيك - توروغارت، الذي يربطها مع الصين والاقتصادات الأخرى غير الساحلية في آسيا الوسطى. وسيسعى المشروع أيضاً إلى تحسين مرافق عبور الحدود غير العملية التي عفا عليها الزمن على الحدود في توروغارت، والتي تبطئ زمن الرحلة وتعرقل التجارة عبر الحدود. وطريق العبور الرئيسي هذا هو أقصر طريق ربط بين كاشي في الصين والأسواق الاستهلاكية في شمالي قيرغيزستان وكازاخستان والاتحاد الروسي؛ وهو أيضاً جزء من طريق الحرير المشهور التي كانت تربط الصين القديمة بالعالم الغربي.

٤١ - وفي أمريكا الجنوبية، دشنت البرازيل وبوليفيا، في كانون الثاني/يناير ٢٠٠٩، قسمين من طريق في بوليفيا، هما آرويو كونسبسيون - إلكارمن، وإلكارمن - روبري (سانتا كروز)، اللذان يشكلان جزءاً من الطريق بين المحيطين التي يبلغ طولها ٤ ٧٠٠ كلم، وتربط مرافئ سانتوس (البرازيل) بمرافئ أريكا وإيكيكه في شيلي. وتبلغ الاستثمارات في هذين القسمين، اللذين سيربطان بوليفيا بالسواحل الشرقية والغربية عبر الطريق الرئيسية بايلون - بويرتو سواريز، ١٦٩,٩ مليون دولار. ومن بين الفوائد المتوقعة من مشروع الطريق هذا المزيد من فرص التنمية للسكان المقيمين في المنطقة، وانخفاض تكاليف النقل، وتعزيز التجارة على الحدود، وتوثيق الربط المادي ببلدان السوق المشتركة للمخروط الجنوبي.

٤٢ - كما أحرز تقدماً برنامج الهياكل الأساسية للسكك الحديدية، الذي وُضع لدمج الأرجنتين وباراغواي، وذلك بفضل مبالغ مالية كبيرة قدمتها مؤسسة تنمية الأنديز؛ وهي مصرف دون إقليمي للتنمية قام أيضاً بتمويل برنامج تحسين الهياكل الأساسية للطرق وتنمية المناطق الحضرية، حول مدينتي بوساداس (الأرجنتين) وإنكارناسيون (باراغواي) الحدوديتين. ويتوخى برنامج الهياكل الأساسية للسكك الحديدية، الذي ترعاه الأرجنتين جزئياً، إنشاء سكة حديدية جديدة وما يتعلق بها من المباني بين بوساداس وبارادا لبيس، وبالتالي تيسير خدمات الشحن ونقل الركاب بين البلدين.

٤٣ - وسُجّلت تحسينات فيما يتعلق بالهياكل الأساسية للاتصالات السلكية واللاسلكية في البلدان النامية غير الساحلية. وكان هناك في المتوسط ٣,٦ خطوط هاتف رئيسية لكل ١٠٠ نسمة في عام ٢٠٠٧، مقابل ٢,٧ في عام ٢٠٠٠ (انظر المرفق، الجدول ٦). وبلغ متوسط خطوط الهاتف النقال ١٨,٢ خطاً لكل ١٠٠ نسمة في عام ٢٠٠٧، حيث ارتفعت، بشكل ملحوظ، من ١,١ في عام ٢٠٠٠. ومع ذلك، لا تزال نسبة مستخدمي الإنترنت منخفضة للغاية. ومن أجل سد هذه الفجوة الرقمية، تضم العديد من البلدان غير الساحلية صفوفها للتخطيط لطريق المعلومات السريع الفائق العابر لأوراسيا، وإنشائه وإدارته، بما في ذلك أذربيجان وأفغانستان وأوزبكستان وجمهورية إيران الإسلامية وباكستان وتركمانستان وطاجيكستان وقرغيزستان وكازاخستان ومنغوليا.

٤٤ - وفي أفريقيا، تسعى مشاريع إنشاء شبكة رئيسية دولية ذات قدرة عالية إلى ربط أفريقيا مع بقية العالم على أساس الوصول المفتوح. فعلى الساحل الشرقي، سيكون أول كابلات الألياف البصرية المغمورة جاهزا في أواخر عام ٢٠٠٩. وعلى الساحل الغربي، أُعلن عن خمسة مشاريع لكابلات الألياف البصرية المغمورة وعن مشروعين للأقمار الصناعية بدعم من رأس المال الأفريقي الخاص، فضلا عن شراكات القطاعين العام والخاص مع المستثمرين الدوليين. وفيما يخص التكامل الإقليمي، يجري شق شبكات طرق رئيسية إقليمية داخلية لربط المدن الرئيسية في شرق أفريقيا وجنوبها، وفي البلدان النامية غير الساحلية في وسط أفريقيا. وتقوم بوتسوانا ورواندا بتنفيذ مشاريع تمكنهما من أن تصبحا محورين إقليميين لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات. ويقوم مشغلو شبكات الهاتف النقال لعموم أفريقيا بتعزيز خدمات التجوال الحر، مما يجعل من أفريقيا المنطقة الأولى في العالم في تقديم هذه الخدمة المبتكرة.

جيم - التجارة الدولية وتيسير التجارة

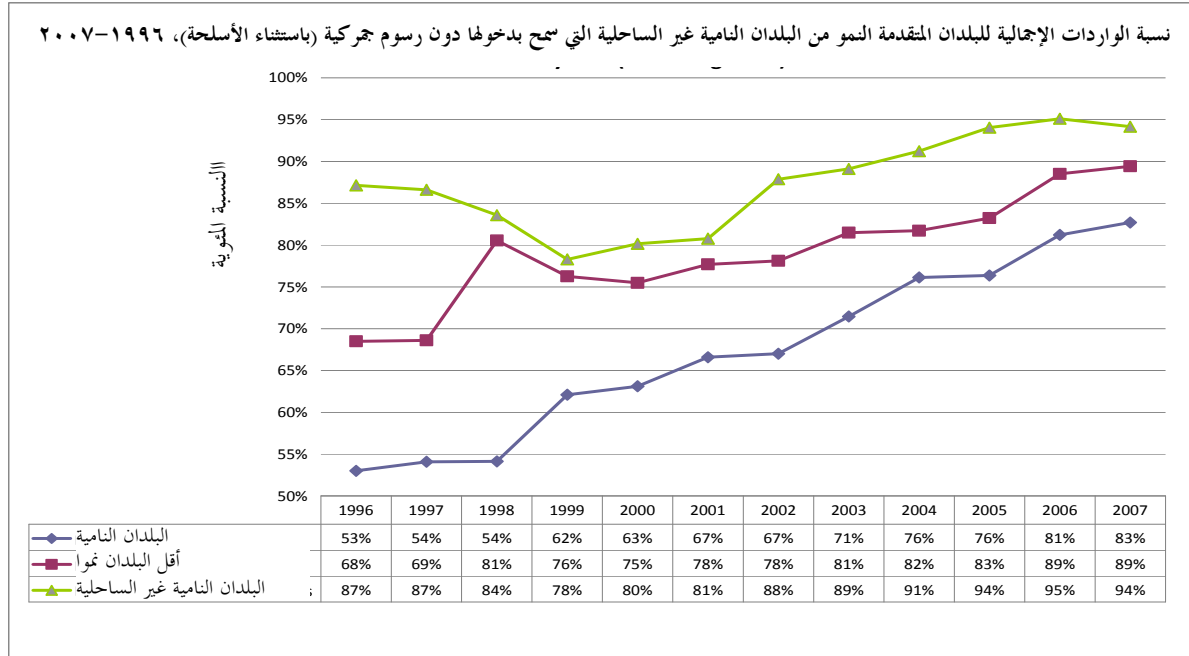
٤٥ - شهدت التجارة العالمية وتدفقات الاستثمار توسعا سريعا جدا حتى عام ٢٠٠٧ وفي الجزء الأكبر من عام ٢٠٠٨، إذ تجاوز نمو التجارة في كثير من الأحيان المكاسب التي تحققت في الإنتاج. واستفادت البلدان النامية غير الساحلية من الاقتصاد العالمي المزدهر. ونمت صادراتها من السلع بمعدل سنوي متوسط قدره ٢٦ في المائة في الفترة من ٢٠٠٣ إلى ٢٠٠٧، وبلغت قيمتها الإجمالية ٨٤,٦ بليون دولار (انظر المرفق، الجدول ٤). ويعزى تحسن أداء الصادرات في معظمه إلى الارتفاع الذي طرأ على أسعار السلع. ولكن عدم تنويع الصادرات يعرض المجموعة إلى صدمات شديدة للغاية على مستوى معدلات التبادل التجاري، مثل تلك التي تلم بالاقتصاد العالمي في عام ٢٠٠٩. ولا تزال آفاق النمو التجاري

على المدى المتوسط مظلمة في ظل الانكماش الاقتصادي الحالي وتراجع أسعار السلع، مع توقع انكماش حجم الصادرات العالمية من السلع بنسبة ٩ في المائة في عام ٢٠٠٩، وهو أكبر انخفاض لها منذ عدة أجيال.

٤٦ - وواصلت البلدان المتقدمة النمو الرئيسية والبلدان النامية الأكثر تقدماً، معاملة صادرات البلدان النامية غير الساحلية معاملة مواتية عبر منحها تعريفات جمركية تفضيلية. وكما هو مبين في الرسم البياني، طبقت البلدان المتقدمة النمو في عام ٢٠٠٧ نهج الإعفاء من الرسوم الجمركية على ما متوسطه ٩٤ في المائة من إجمالي الواردات التي مصدرها البلدان النامية غير الساحلية، باستثناء الأسلحة، مقابل ٨٠ في المائة عام ٢٠٠٠. ويستفيد العديد من البلدان النامية غير الساحلية من المعاملة التفضيلية الممنوحة لأقل البلدان نمواً للوصول إلى الأسواق، بما في ذلك مبادرة الاتحاد الأوروبي المعنونة "كل شيء ما عدا الأسلحة" و "قانون النمو والفرص لأفريقيا" الذي سنته الولايات المتحدة. وعلاوة على ذلك، فإن معظم صادرات البلدان النامية غير الساحلية هي سلع لا تفرض البلدان المتقدمة النمو تعريفات جمركية عليها.

٤٧ - وبالنسبة للفترة ٢٠٠٩-٢٠١١، قرر الاتحاد الأوروبي منح تخفيضات إضافية في التعريفات الجمركية، في إطار الخطة المسماة خطة تعزيز نظام الأفضليات المعمم، لدعم نخبة من البلدان النامية التي صدقت على الاتفاقيات الدولية الرئيسية في مجال حقوق الإنسان، ومعايير العمل، والتنمية المستدامة، والحوكمة الرشيدة، ونفذتها تنفيذاً فعالاً. ومن بين المستفيدين أذربيجان، وأرمينيا، وباراغواي، وبوليفيا، ومنغوليا. لكن التجربة تبين أن معدل استخدام الأفضليات التجارية الأحادية الجانب ما زال منخفضاً أو يقتصر على بضعة منتجات، وأنه يصطدم في الغالب بقواعد المنشأ المرهقة التي لا تتناسب مع مستوى التنمية للمستفيدين منها.

٤٨ - وعلى الرغم من الفرص المتاحة للبلدان النامية غير الساحلية للوصول إلى الأسواق والنمو الملحوظ في صادراتها، فإن حصتها من التجارة العالمية في السلع بلغت فقط ٠,٧ في المائة في عام ٢٠٠٧، مقابل ٠,٥ في المائة في عام ٢٠٠٣. وهذه الحصة الضئيلة باستمرار تؤكد الصعوبات المتواصلة التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية في جهودها الرامية إلى الاستفادة من الفرص الجديدة التي ييسرها التقدم التكنولوجي، وانخفاض تكاليف النقل، والجولات الناجحة للمفاوضات التجارية المتعددة الأطراف، من أجل تسخير الأسواق العالمية لتحقيق النمو الاقتصادي والتنمية.



المصدر: الأهداف الإنمائية للألفية، الهدف ٨: مؤشرات الوصول إلى الأسواق وفقاً لمركز التجارة الدولية ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ومنظمة التجارة العالمية، على الموقع الشبكي www.mdg-trade.org، (الذي تمت زيارته في ٤ أيار/مايو ٢٠٠٩).

٤٩ - وخلال العقد الماضي، أدت الزيادة في تقاسم الإنتاج المنجز في الوقت المطلوب على الصعيد العالمي، وتقصير الدورات الحياتية للمنتجات، واشتداد المنافسة العالمية، إلى إعطاء الأولوية لانتقال السلع عبر الحدود على نحو يمكن توقعه، وفي الوقت المناسب، مع تحقيق الفعالية من حيث التكلفة، مما سلط الضوء على الخدمات اللوجستية بوصفها مصدراً استراتيجياً للميزة التنافسية. وبالنسبة للبلدان المتقدمة النمو والبلدان النامية على السواء، يعتمد النجاح في أسواق التصدير التي تشهد منافسة شديدة اعتماداً متزايداً على قدرة الشركات على تقديم خدمات تجارية ولوجستية بجودة عالية وبتكلفة منخفضة. وفي هذا العالم الذي يتسم بمنافسة عالية، يمكن أن يكون لنوعية الخدمات اللوجستية تأثير كبير على القرارات التي تتخذها شركة ما لتحديد البلد الذي ستستخدمه مقراً لها، والموردين الذين ستشتري منهم، والأسواق الاستهلاكية التي ستدخلها. وبالنسبة للبلدان المرتبطة بشبكة الخدمات اللوجستية العالمية بصلات ضعيفة لا يمكن التعويل عليها، مثل البلدان النامية غير الساحلية، يتزايد ثمن هذه العزلة وتلوح كثيراً في الأفق مخاطر إضاعة الفرص.

٥٠ - وتتيح مفاوضات جولة الدوحة الجارية بشأن تيسير التجارة في إطار منظمة التجارة العالمية فرصة حاسمة لتعزيز القدرة التنافسية التجارية ومواجهة بعض آثار الأزمة الاقتصادية

الراهنه. ومن المتوقع أن يؤدي التوصل إلى اتفاق جديد لتيسير التجارة إلى وضع يحقق مكاسب لجميع الأطراف، من رجال أعمال ومستهلكين وحكومات، إذ يمكنها أن تتطلع إلى تحقيق إيرادات بتحديث الإجراءات على الحدود وزيادة تبسيطها. ويمثل تحسين القواعد التي تنص عليها المادة الخامسة من الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة^(٥) أمرا ملحا بصفة خاصة بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية، التي تعتمد في وصولها إلى الأسواق الأجنبية اعتمادا كبيرا على ترتيبات العبور الفعالة مع جيرانها. وتهدف المقترحات التي طرحت في هذا الصدد إلى تشديد الالتزامات المتعلقة بالسماح بحرية المرور للعبارين، وفرض حدود أشد صرامة على الرسوم والتكاليف والإجراءات والوثائق، والتقليل من عمليات التفتيش والمراقبة عن طريق عمليات النقل المكفولة، والترويج للترتيبات الإقليمية للمرور العابر، وتعزيز أحكام عدم التمييز. والهدف المتوخى من التحسينات المقترح إدخالها على المادة الثامنة من الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة هو خفض الرسوم والتكاليف المفروضة على الحدود عن طريق اشتراط تساوقها مع التكاليف الفعلية لإدارة الحدود. كما ينبغي استخدام معايير مشتركة من أجل تبسيط الوثائق المطلوبة والترويج لتجانسها دوليا إلى أقصى حد ممكن.

٥١ - وتتجلى الأهمية القصوى التي تعيرها البلدان النامية غير الساحلية لمسألة تيسير التجارة في مشاركتها النشطة جدا في طاولة المفاوضات. فقد قدمت هذه البلدان العديد من المقترحات التفاوضية منذ بدء العملية في عام ٢٠٠٤، وبلغ بها الأمر أن ضمت قواها إلى قوى كبرى البلدان الصناعية وبلدان المرور العابر النامية. فعلى سبيل المثال، قدمت منغوليا إلى جانب كل من جنوب أفريقيا وسويسرا والترويج اقتراحا بشأن استخدام المعايير الدولية الخاصة بإجراءات الاستيراد والتصدير؛ كما ورد اقتراح واسع النطاق، يشمل حرية المرور العابر الأساسية، من جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة وجمهورية مولدوفا ورواندا وسوازيلند وسويسرا؛ كما انضمت أرمينيا وباراغواي وجمهورية مولدوفا وقيرغيزستان إلى الجماعة الأوروبية وكندا واليابان و ١٦ بلدا من البلدان النامية الأخرى لتقديم نص مقترح مفصل يتعلق بمسائل التنفيذ.

٥٢ - وأحرزت مفاوضات تيسير التجارة تقدما جيدا بالمقارنة مع المجالات الأخرى في حولة الدوحة التي واجهت عقبات كبيرة. ويجري حاليا استعراض النصوص المقدمة وصقلها لتشكيل مشاريع أحكام قانونية. كما يجري حاليا، بقيادة الأمانة العامة لمنظمة التجارة العالمية، تنفيذ برنامج موسع لتقييم الاحتياجات وتقديم المساعدة التقنية. وتوفر إمكانية

(٥) منشورات أمانة مجموعة الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة، رقم المبيع GATT/1986-4.

الاستفادة الكاملة من اتفاق محتمل بشأن تيسير التجارة إضافة هامة إلى قائمة الميزات المنتظر أن تستفيد منها البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، بانضمامها إلى منظمة التجارة العالمية.

٥٣ - واكتساب عضوية منظمة التجارة العالمية أمر مهم فيما يخص الاستفادة من النظام التجاري القائم على القواعد. كما أنه أمر أساسي لكفالة الاستقرار وإمكانية التوقع في السياسات التجارية الوطنية واستراتيجيات التنمية، إلى جانب إتاحة الفرصة للمشاركة بفعالية في المفاوضات التجارية التي تجري في إطار منظمة التجارة العالمية. ومع ذلك، فإن ثلث أعضاء المجموعة لم ينضم بعد إلى منظمة التجارة العالمية. واتسم التقدم المحرز في هذا الصدد ببطء شديد. وقد حققت أذربيجان وبتان وكازاخستان تقدماً خلال السنوات القليلة الماضية على طريق المفاوضات بشأن بروتوكول انضمامها.

٥٤ - والفوائد التي يمكن أن يجنيها بلد ما بمجرد اكتساب عضوية منظمة التجارة العالمية تعتمد اعتماداً كبيراً على الشروط المتفق عليها خلال عملية الانضمام. لذا، للتأكد من أن انضمام البلدان النامية غير الساحلية يجري على نحو يساند التنمية، ينبغي تقديم مساعدة تقنية محددة الهدف خلال جميع مراحل عملية الانضمام لمساعدة هذه البلدان على الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية بشروط تنسجم مع مستويات تنميتها في سياق جملة من الأمور منها المشاكل والاحتياجات الخاصة الناتجة عن وضعها الجغرافي المعيق، ولتعزيز قدرتها على تنفيذ الالتزامات المرتبطة بعضوية منظمة التجارة العالمية. وقد بينت التجربة أن من المفيد للبلدان المنضمة أن تتشاور مع المجتمع المدني والقطاع الخاص، وأن تزودهما بالمعلومات، وأن تشركهما عند الاقتضاء في استعداداتها للانضمام إلى منظمة التجارة العالمية. وعلاوة على ذلك، ينبغي أيضاً زيادة تشجيع نهج التعاون بين الأقران الذي تقوم بموجبه البلدان النامية غير الساحلية الأعضاء في منظمة التجارة العالمية بتبادل الخبرات وتقديم المشورة والمساعدة التقنية حيثما أمكن، وذلك بدعم من المنظمات الدولية والجهات المانحة.

دال - تدابير الدعم الدولي

٥٥ - من المعترف به دولياً أن تحقيق الأولويات المحددة في برنامج عمل الماتي، وبخاصة ما يتعلق منها بتطوير الهياكل الأساسية للنقل وصيانتها، سيكون بمثابة العمود الفقري للتنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلدان النامية غير الساحلية في جميع أنحاء العالم. ويؤدي الاستثمار في ممرات النقل الإقليمية ونظم المعلومات والمرافق الجمركية الحديثة في مراكز الحدود إلى زيادة حركة الشحن والركاب، مما يوفر منطلقاً لإيجاد فرص العمل وتحقيق النمو الاقتصادي المستدام والقضاء على الفقر، وكذلك لبدء التعافي من الأزمة الاقتصادية. كما أن الهياكل

الأساسية الحديثة تدعم التنوع الضروري للاقتصادات المعتمدة على السلع الأساسية لتشمل قطاعات أخرى مثل السياحة أو الصناعة التحويلية أو تكنولوجيا المعلومات.

٥٦ - ولا تزال هناك فجوات هائلة في تلبية احتياجات البلدان النامية غير الساحلية من موارد الهياكل الأساسية. ففي أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، حيث لا تزال تشكل الطرق أهم وسيلة للنقل لأنها تستخدم في ٨٠ إلى ٩٠ في المئة من عمليات نقل الركاب والبضائع في المنطقة وتوفر السبيل الوحيد للوصول إلى معظم المجتمعات الريفية، قدر مجموع التمويل اللازم لاستكمال حلقات الوصل الرئيسية الناقصة لما سيشكل الطريق الرئيسي العابر لأفريقيا بحوالي ٤,٣ بلايين دولار (الاتحاد الأفريقي). وتبين وجود نقص قدره ١٨ بليون دولار في الأموال اللازمة لتطوير وتحسين حوالي ٢٦ ٠٠٠ كيلومتر من الطرق الرئيسية الآسيوية، بما في ذلك استكمال حلقات الوصل الناقصة والوصلات المتعددة الوسائط. وهناك حاجة إلى استثمار حوالي ١٠,٢ بلايين دولار لتنفيذ المشاريع ذات الأولوية التي حددتها مبادرة تكامل الهياكل الأساسية الإقليمية في أمريكا الجنوبية بهدف استدامة النمو في المنطقة وتعزيز القدرة التنافسية.

٥٧ - ولا زالت المساعدة الإنمائية الرسمية، المقدمة على شكل منح وقروض ميسرة، تمثل أهم مصدر للتمويل الخارجي للبلدان النامية غير الساحلية. وقد كثفت الجهات المانحة في إطار ثنائي الأطراف، والمؤسسات الإنمائية والمالية الإقليمية والمتعددة الأطراف، دعمها لتطوير الهياكل الأساسية مع زيادة التركيز على المشاريع والبرامج الإقليمية بوصفها وسيلة رئيسية لهذا التمويل.

٥٨ - ومنذ اعتماد برنامج عمل ألماني، زاد إجمالي تدفقات المساعدة الإنمائية الرسمية إلى البلدان النامية غير الساحلية بمعدل سنوي متوسط وصل إلى نحو ١٢ في المائة، من ١٢ بليون دولار في عام ٢٠٠٣ إلى ١٨,٦ بليون دولار في عام ٢٠٠٧ (انظر المرفق، الجدول ٢). وعلى غرار السنوات السابقة، خصص القسم الأكبر من الزيادة في المساعدة الإنمائية الرسمية لتخفيف الدين، وتقديم المساعدة التقنية، والإغاثة في حالات الطوارئ، وهذا لا ينطوي على استثمارات طويلة الأجل لزيادة القدرات الإنتاجية المحلية. وقد خصصت نسبة ٤ في المائة فقط من مجموع المساعدات لتطوير الهياكل الأساسية لقطاعات النقل والتخزين والاتصالات في البلدان النامية غير الساحلية. وزاد مجموع المساعدة الإنمائية الرسمية التي تلقتها بلدان المرور العابر النامية زيادة سنوية متوسطة بلغت ٦ في المائة في الفترة ٢٠٠٣-٢٠٠٧، مع تخصيص حوالي ٧ في المائة من إجمالي المساعدات لقطاعات النقل والتخزين والاتصالات.

٥٩ - وفي أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، يخصص ما يقرب من ٧٠ في المائة من المساعدة الإنمائية الرسمية الثنائية للقطاعات الاجتماعية، بينما تخصص للهياكل الأساسية حصة متواضعة تبلغ نحو ١٠ في المائة. لكن من المؤكد أن هناك قطاعاً تحولاً نحو الإنفاق على الهياكل الأساسية، لأن المانحين الرئيسيين على الصعيدين الثنائي والمتعدد الأطراف يزيدون الالتزامات المتعلقة للهياكل الأساسية، بما في ذلك تحت رعاية الاتحاد المعني للهياكل الأساسية من أجل أفريقيا، الذي يقع مقره في مصرف التنمية الأفريقي، والذي أنشئ خلال مؤتمر قمة مجموعة البلدان الثمانية في غلينيغلز في تموز/يوليه ٢٠٠٥، ففي الفترة ٢٠٠٥-٢٠٠٧، زاد أعضاء هذا الاتحاد الالتزامات التسهيلية وغير التسهيلية المخصصة للهياكل الأساسية زيادة تجاوزت نسبتها ٧٥ في المائة لتصل إلى ١٢,٤ بليون دولار: فزادت المساعدة الإنمائية الرسمية الثنائية من ٢,٢ بليون دولار إلى ٣,٥ بلايين دولار، وزادت المساعدة الإنمائية الرسمية المتعددة الأطراف من ٢,٩ بليون دولار إلى ٥,٩ بلايين دولار. وبدأ عدد من البلدان النامية الأخرى، مثل الصين والهند، يغدو مصدراً متزايد الأهمية للدعم المالي الخارجي للبلدان النامية غير الساحلية، مع التركيز بوجه خاص على مشاريع تطوير الهياكل الأساسية، ولا سيما في قطاعات الطرق والسكك الحديدية والطاقة، وفي المقام الأول في البلدان المصدرة للنفط.

٦٠ - ولا تزال مشاركة القطاع الخاص في تطوير الهياكل الأساسية تتركز بشكل كبير في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات. ومن المتوقع أن تؤثر الأزمة الاقتصادية العالمية تأثيراً سلبياً على مشاركة القطاع الخاص في مجال الهياكل الأساسية. وقد أبلغ البنك الدولي عن حدوث تباطؤ في هذا النوع من المشاريع التي يشارك فيها القطاع الخاص، إذ انخفضت مستويات الالتزام في عام ٢٠٠٨ بحوالي ١٥ في المائة مقارنة بعام ٢٠٠٧، بينما تأخر ما يقرب من ٢٠ في المائة من المشاريع التي تشملها الاستقصاء، أو ألغى أو بات مهدداً بالإلغاء.

٦١ - وخلال العقد الماضي، زادت حصة النقل في عمليات إقراض مصرف التنمية الآسيوي وعملياته التقنية وباتت تمثل نحو ثلث إقراضه السنوي. وزاد مصرف التنمية الأفريقي دعمه للمشاريع المتعددة الجنسيات بنسبة ١٢,٩ في المائة، من ٢,٤٦ بليون دولار عام ٢٠٠٦ إلى ٢,٧٨ بليون دولار عام ٢٠٠٧. وخصص الجزء الأكبر من هذه الموارد لقطاع النقل، ثم لقطاعي الاتصالات والطاقة. وأنشأ مصرف التنمية الأفريقي أيضاً الصندوق الخاص لمرفق إعداد مشاريع الهياكل الأساسية للشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا (النيباد) في إطار مسعى للإسهام في حشد الموارد التقنية والمالية اللازمة لتعزيز قدرة الجماعات الاقتصادية الإقليمية والحكومات في أفريقيا على صياغة مشاريع وبرامج صالحة لتنمية الهياكل الأساسية يمكن أن تجتذب استثمارات القطاعين العام والخاص. ويضم هذا

المرفق الجامع لعدة مانحين، الذي قامت حكومة كندا بتمويل تأسيسه في البداية، الدانمرك، ووزارة التنمية الدولية بالملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية، والنرويج، وألمانيا، ومصرف التنمية الأفريقي. وقد وافق الصندوق الخاص لمرفق إعداد مشاريع الهياكل الأساسية للشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا على تخصيص ٤,٢ بلايين دولار لتمويل إعداد سبعة مشاريع في قطاعات النقل والطاقة والاتصالات.

٦٢ - وتتيح مبادرة المعونة لصالح التجارة فرصاً جديدة لتنفيذ برنامج عمل ألماني نظراً إلى أنها تهدف إلى مساعدة البلدان النامية في بناء قدرات العرض والهياكل الأساسية المتصلة بالتجارة التي هي بحاجة إليها لإقامة صلة فعالة مع الاقتصاد العالمي. ونظراً إلى أن المعونة لصالح التجارة لا يمكن أن تتوسع إلا إذا توسعت المساعدة الإنمائية الرسمية الإجمالية، فالتحدي يكمن في كفاءة تمويل إضافي تفضيلي يمكن التنبؤ به، يشمل المعونة لصالح التجارة، بغرض تفادي أوحم العواقب المترتبة على الكساد الاقتصادي العالمي وإحياء آفاق النمو الاقتصادي في البلدان النامية غير الساحلية. وفي عام ٢٠٠٧، زادت المعونة لصالح التجارة بأكثر من ١٠ في المائة بالقيمة الحقيقية وبلغ مجموع الالتزامات الجديدة من جانب الجهات المانحة الثنائية والمتعددة الأطراف ٢٥,٤ بليون دولار. وخصصت الزيادة في معظمها (٢,٦ بليون دولار) لأفريقيا جنوب الصحراء الكبرى بغرض تلبية الاحتياجات المتعلقة بالهياكل الأساسية، وكان البنك الدولي، والولايات المتحدة الأمريكية، واليابان، والمفوضية الأوروبية الجهات الرئيسية المقدمة للمعونة. ومن بين البلدان العشرين المصنفة على رأس قائمة البلدان التي تلقت مساعدات هناك إثيوبيا، ومالي، وأوغندا، وبوليفيا، وأفغانستان.

٦٣ - وتبين أفضل الممارسات الناشئة في مجال المعونة لصالح التجارة أن النجاح يعتمد على حد كبير على توثيق التعاون في العواصم الوطنية بين السلطات الحكومية المعنية بالتجارة والمالية والتنمية. وينبغي أن يقابل ذلك بتعاون وثيق على المستويين الدولي والإقليمي بين المنظمات الحكومية الدولية التي تضطلع بمسؤوليات رئيسية في هذه المجالات وحكوماتها الأعضاء.

٦٤ - ويشكل برنامج نموذج الممر الرابط بين الشمال والجنوب في مبادرة المعونة لصالح التجارة مثلاً عملياً ناجحاً لتفعيل المعونة لصالح التجارة. وقد أنشئ هذا البرنامج، الذي انبثق عن مقررات القمة الثلاثية بين السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي وجماعة شرق أفريقيا والجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي المعقودة بأوغندا في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٨، لتمكين الجماعات الاقتصادية الإقليمية الثلاث، ودولها الأعضاء، والمجتمع الدولي من تنفيذ نهج اقتصادي قائم على استخدام الممرات لتخفيض التكاليف التجارية عبر الحدود

في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى. ويتضمن الممر الرابط بين الشمال والجنوب ممرين للنبياد لهما أولوية: (أ) ممر دار السلام الذي يربط ميناء دار السلام بالحزام النحاسي؛ و (ب) الممر الرابط بين الشمال والجنوب الذي يربط الحزام النحاسي بالموانئ الجنوبية في جنوب أفريقيا. يخدم هذا الممر ثمانية بلدان، أربعة منها بلدان غير ساحلية. وحدد برنامج تيسير التجارة الإقليمية الذي تموله وزارة التنمية الدولية بالمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية على نحو تعاقبي ومتعدد الوسائط مجموعة من المشاريع التي سوف تقوم بتطوير نظم النقل وإزالة الاختناقات التي تعترض التجارة على طول الممر. وسوف تتيح مجموعة متنوعة من آليات التمويل لأنواع متعددة من الصناديق أن تقابل بالشكل الملائم بأنواع مختلفة من المشاريع المعدة لاجتذاب تمويل القطاعين العام والخاص والتمويل الإنمائي. وقد انبثق عن مؤتمر رفيع المستوى عقد في لوساكا في نيسان/أبريل ٢٠٠٩ دعم مالي وتقني قوي للممر الرابط بين الشمال والجنوب، مع التزام الشركاء الإنمائيين بتمويل يبلغ نحو ١,٢ بليون دولار. وأقرت الدول الأعضاء في السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي وجماعة شرق أفريقيا والجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي بالأهمية الحاسمة للالتزام السياسي الرفيع المستوى على المستوى الوطني لقيادة ورصد تنفيذ الإصلاحات المتفق عليها في مجال السياسات اللازمة لتعزيز التكامل الإقليمي، وشددت على الحاجة إلى وضع برامج ماثلة في مجال المعونة لصالح التجارة فيما يتعلق بممرات النقل والنقل العابر الإقليمية الأخرى ذات الأولوية، ولا سيما البرامج الرامية إلى تحسين الممر الأوسط الذي يربط جمهورية تنزانيا المتحدة برواندا وبوروندي؛ والممر الشمالي الذي يربط كينيا بأوغندا ورواندا وبوروندي وجمهورية الكونغو الديمقراطية؛ والممر الرابط بين جنوب السودان وإثيوبيا.

٦٥ - وعزز مكتب ممثل الأمم المتحدة السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية جهوده لمساعدة البلدان النامية غير الساحلية عن طريق زيادة حشد أنشطة الدعم والتوعية الدولية وعلى نطاق منظومة الأمم المتحدة. وقدم مكتب الممثل السامي مساعدة كبيرة إلى مجموعة البلدان النامية غير الساحلية في تقييم أثر الأزمة المالية والاقتصادية العالمية على اقتصاداتها. وفي سياق الإعداد لمؤتمر الأمم المتحدة المتعلق بالأزمة الاقتصادية العالمية وتأثيرها في التنمية، الذي عقد في نيويورك في الفترة من ٢٤ إلى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠٠٩، أصدر مكتب الممثل السامي تكليفاً بإجراء دراسة تركز على الآثار المترتبة على آفاق التنمية للبلدان النامية غير الساحلية. وواصل مكتب الممثل السامي أيضاً تقديم الدعم إلى مجموعة البلدان النامية غير الساحلية في مجال تعزيز قدراتها التفاوضية الجماعية بالمنتديات الدولية، ومن ضمنها المحادثات التجارية المتعددة الأطراف،

وتوفير الدعم الفني والتنظيمي لإعداد الاجتماع الثالث للوزراء المسؤولين عن التجارة الذي سيعقد لاحقاً هذا العام في أفريقيا.

٦٦ - وواصل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي تقديم الدعم النشط لمبادرة المعونة لصالح التجارة عن طريق عضوية المدير العام لمنظمة التجارة العالمية في الهيئة الاستشارية المعنية بالمعونة لصالح التجارة والفريق العامل التقني المعني بالمعونة لصالح التجارة التابع لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي. وقاد جهداً تعاونياً مع مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، واللجنة الاقتصادية لأوروبا، والبنك الإسلامي للتنمية بغرض مساعدة الدول الأعضاء المشاركة في برنامج الأمم المتحدة الخاص لاقتصادات وسط آسيا (أذربيجان وأفغانستان وأوزبكستان وتركمانستان وطاجيكستان وقيرغيزستان وكازاخستان) في إجراء تقييمات للاحتياجات الوطنية ووضع خطط لتنمية التجارة كأساس لتحديد التمويل في المجالات ذات الأولوية. واضطلع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي بدور قيادي في إعداد منشور عن المعونة لصالح التجارة والتنمية البشرية: دليل لإجراء عمليات تقييم الاحتياجات فيما يتعلق بالمعونة لصالح التجارة^(٦)، في إطار عمله داخل المجموعة المشتركة بين الوكالات المعنية بالتجارة والطاقة الإنتاجية ضمن مجلس الرؤساء التنفيذيين لمنظومة الأمم المتحدة المعني بالتنسيق.

٦٧ - وواصل الأونكتاد تقديم المساعدة التقنية والخدمات الاستشارية في مجالات منها مفاوضات التجارة المتعددة الأطراف، والانضمام إلى منظمة التجارة العالمية، وتدابير تيسير التجارة والاستثمار المباشر الأجنبي. ووسع نطاق تنفيذ النظام الآلي للبيانات الجمركية، وهو نظام محوسب لإدارة الجمارك، ليشمل ٢٠ بلداً نامياً غير ساحلي. وفي عام ٢٠٠٩، اعتمدت الوثيقة الإدارية الوحيدة في أفغانستان إلى جانب الإجراءات الجمركية وإجراءات المرور العابرة الآلية. ونظم الأونكتاد اجتماع متابعة لاستعراض منتصف مدة برنامج عمل ألماتي في آذار/مارس ٢٠٠٩ من أجل وفود البلدان النامية غير الساحلية في جنيف بشأن الاستثمار الأجنبي في مجال تنمية الهياكل الأساسية، بما في ذلك دور الشركات عبر الوطنية، وآثار الأزمة العالمية على الاستثمار المباشر الأجنبي، وتحديات استخدام الشراكات بين القطاعين العام والخاص والمعونة لصالح التجارة كتكملة للاستثمار الخاص في تنمية الهياكل الأساسية.

٦٨ - وواصلت اللجان الإقليمية تعزيز دعمها في مجالات السياسة العامة للمرور العابر وتيسير التجارة للبلدان النامية غير الساحلية. وأسهمت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا في تعزيز

(٦) منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع A.09.111.B.28.

تنفيذ برنامج عمل ألماني عن طريق تقديم مساعدتها التقنية وخدماتها الاستشارية وعمل برنامج سياسات النقل في بلدان أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى. وشكلت جولة دراسية لميناء جيبوتي و مركزي دواله وغالافي بين إثيوبيا وجيبوتي منبراً لتبادل الأطراف المؤثرة الرئيسية الآراء والخبرات بشأن القيود المفروضة على نقل السلع على طول الممر الرابط بين أديس أبابا وجيبوتي وإسراعها بإنشاء لجنة تيسير للممر. وواصل برنامج سياسات النقل في بلدان أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى تقديم دعمه إلى لجنة تنسيق النقل التابعة للجماعات الاقتصادية الإقليمية في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى وقام بتمويل تنفيذ أنشطة النقل لهذه الجماعات، من قبيل إنشاء لجان ومراصد للممرات من أجل مراقبة الممارسات غير السوية، ومراكز حدودية لجميع العمليات، ومواءمة الترتيبات القانونية/التنظيمية في المراكز الحدودية.

٦٩ - وواصلت لجنة النقل الداخلي التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا عملها بشأن تيسير تنفيذ أكثر من ٥٠ اتفاقاً دولياً واتفاقية دولية. توفر هذه الصكوك القانونية للجنة الاقتصادية لأوروبا الإطار القانوني والتقني لتنمية الشبكات الدولية للطرق البرية، والسكك الحديدية، والطرق المائية الداخلية، والنقل المشترك خارج منطقة اللجنة. وهي تغطي طائفة واسعة من مسائل النقل الضرورية من قبيل اتساق الشبكات الدولية للهياكل الأساسية، وتوحيد إجراءات عبور الحدود وتبسيطها، وتوحيد القواعد والأنظمة الرامية إلى كفالة مستوى عال من الكفاءة والسلامة والحماية البيئية في مجال النقل. ومن المسلم به على نطاق واسع أن هذه الصكوك القانونية الدولية، إذا تم الانضمام إليها وجرى تنفيذها بفعالية، يمكن أن تسهم إلى حد كبير في تحقيق أهداف برنامج عمل ألماني. وفي مجال تيسير التجارة، تتيح المعايير والتوصيات والأدوات التجارية للجنة الاقتصادية لأوروبا، من قبيل المعايير العالمية الوحيدة للتبادل الإلكتروني للبيانات، ألا وهي قواعد الأمم المتحدة الخاصة بالتبادل الإلكتروني للبيانات لأغراض الإدارة والتجارة والنقل، وسائل عملية لتحسين الإجراءات التجارية المتصلة بضوابط المعلومات والضوابط الوثائقية.

٧٠ - وبالاتفاق مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، عززت اللجنة الاقتصادية لأوروبا المواءمة عبر القارية للاستثمارات في مجال النقل ضمن مشروع روابط النقل الأوروبية - الآسيوية. وتوجت المرحلة الأولى للمشروع باجتماع وزاري عقد في جنيف في شباط/فبراير ٢٠٠٨ حيث وقع الوزراء والممثلون الرفيعو المستوى لـ ١٩ بلداً إعلاناً مشتركاً. وحدد أكثر من ٢٣٠ مشروعاً قيمتها نحو ٤٠ بليون دولار، تم تنفيذ نصفها بالفعل.

٧١ - وفي آذار/مارس ٢٠٠٩، أطلقت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأوروبا شبكة الأمم المتحدة لخبراء التجارة الإلكترونية في آسيا والمحيط الهادئ، بغرض تعزيز التواصل الشبكي ودعم بناء القدرات فيما يتعلق بتنفيذ تدابير تيسير التبادلات التجارية في أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية. وستضطلع هذه الشبكة التي أنشأت مجتمع معارف وممارسات لمساعدة راسمي السياسات على فهم المسائل التي هي على المحك بصورة فضلى بدور مركز لتبادل المعلومات من أجل الدروس المستفادة. وبالتعاون مع بنك التنمية الآسيوي، وضعت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ دليلاً لتيسير التجارة بهدف ردم الفجوات في مجال المعلومات بين واضعي السياسات والممارسين وتوفير أدلة تجريبية ودراسات إفرادية ذات صلة لاعتماد التدابير المختارة من أجل تيسير التبادلات التجارية. وأنشأت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ أيضاً منتدى لوزراء النقل الآسيويين، من المتوقع أن يضطلع بدور هام في توفير التوجيهات الاستراتيجية من أجل التنمية الإقليمية في مجال النقل العابر.

٧٢ - وشاركت اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي في تحليل تكاليف الخدمات اللوجستية المرتبطة بتجارة السلع المختارة ذات الأهمية الخاصة بالنسبة إلى بوليفيا وباراغواي، بغرض تقييم الآثار على تنميتها الاقتصادية وصياغة التوصيات في مجال السياسات. وتابعت اللجنة أيضاً اقتراح النقل الجامع الناشئ عن مشروع حساب الأمم المتحدة للتنمية المشترك بين الأونكتاد واللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي من أجل تحسين ظروف النقل بين أوروغواي وباراغواي وبوليفيا.

٧٣ - وفي سياق المفاوضات المستمرة المتعلقة بتيسير التجارة، وضعت أمانة منظمة التجارة العالمية برنامجاً واسع النطاق للمساعدة التقنية، بمساعدة خبراء الجمارك من منظمات حكومية دولية أخرى، مثل البنك الدولي، والأونكتاد، ومنظمة الجمارك العالمية، وكذلك الإدارات الوطنية للدول الأعضاء في منظمة التجارة العالمية. ويتم توفير دعم الخبراء استجابة للطلبات الفردية التي تقدمها البلدان النامية، بما فيها البلدان التي في سبيلها إلى الانضمام، لمساعدة مختلف الوكالات الوطنية المعنية بإدارة الحدود على استعراض ممارساتها الحالية في مجال تيسير التبادلات التجارية، وتقييم ما تحتاج إليه أكثر من ذلك لتنفيذ المجموعة الكاملة من مشاريع الاقتراحات المطروحة حالياً على بساط البحث. ويشجع البرنامج تعاوناً أفضل وأوثق بين مختلف الوكالات الوطنية المعنية بالحدود. واعتباراً من أيار/مايو ٢٠٠٩، تلقت ١٦ دولة من الدول الأعضاء النامية غير الساحلية في منظمة التجارة العالمية، بما فيها أفغانستان التي في سبيلها إلى الانضمام، هذا الدعم لبرامج تقييم الاحتياجات، ومن المقرر أن تتلقاه خمسة دول أخرى. وتلقى كذلك خمسة عشر بلداً من بلدان المرور العابر النامية هذا الدعم. وتشجع

بلدان نامية غير ساحلية و بلدان مرور عابر نامية على الاستفادة من برنامج تقييم الاحتياجات الذي تقوده منظمة التجارة العالمية.

٧٤ - وبلغ الدعم المالي الذي قدمه البنك الدولي إلى الهياكل الأساسية للبلدان النامية أكثر من ٨٧٠ مليون دولار عام ٢٠٠٨. وأطلق مؤخراً مرفق لتيسير التجارة على شكل صندوق استثماري متعدد المانحين أنشئ لدعم القدرة التنافسية للبلدان النامية عن طريق تعزيز جودة نظم تيسير التبادلات التجارية وخفض التكاليف التجارية. وسترکز المساعدة التقنية والخدمات الاستشارية على تنفيذ المبادرات العملية في مجالات تحسين إدارة الحدود، وتنمية المؤسسات، والإجراءات التجارية، وأسواق الخدمات اللوجستية، والهياكل الأساسية للمعابر، وستسهم في دعم المبادرات المتعلقة بالمرات التجارية وغيرها من مبادرات التيسير الإقليمية.

رابعا - التنفيذ والاستعراض

٧٥ - أقرت الجمعية العامة في قرارها ٦٣/٢ المؤرخ ٣ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٨ إعلان الاجتماع الرفيع المستوى للدورة الثالثة والستين للجمعية بشأن استعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماني، وهو الوثيقة الختامية لاستعراض منتصف المدة. وحدد هذا الإعلان الإجراءات الملموسة التي يتعين على البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية اتخاذها، بدعم من شركائها في التنمية، لدفع عجلة تنفيذ أهداف برنامج عمل ألماني خلال النصف الثاني من العقد. وأثار الإعلان لدى أعضاء المجتمع الدولي بأكمله إحساساً متجدداً بالحاجة الملحة للتركيز على التحديات المحددة التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية في مجال إنشاء نظم نقل عابر تتميز بكفاءتها بموازاة جيرانها من بلدان المرور العابر. وتأهبت منظومة الأمم المتحدة ومنظمات مالية وإمائية أخرى ذات الصلة، على المستويين الدولي والإقليمي، للعمل وعززت دعمها إلى البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في المجالات ذات الأولوية المحددة، في برنامج عمل ألماني.

٧٦ - وفي استجابة فورية للإعلان المتعلق باستعراض منتصف المدة، عقد مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية الاجتماع الاستشاري الخامس المشترك بين الوكالات بشأن تنفيذ برنامج ألماني، وذلك في جنيف يوم ٢ آذار/مارس ٢٠٠٩. وأيد الاجتماع مصفوفة تتضمن الأنشطة والبرامج التي ستنفذها منظومة الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى في المستقبل القريب لكفالة تحسين التنسيق والتآزر في جهودها في المجالات التالية: العمليات الحكومية الدولية؛ والمسائل المتعلقة بسياسات المرور العابر؛ والهياكل الأساسية للنقل العابر؛ والتجارة الدولية وتيسير التجارة؛ وحشد الموارد. وسيتم استعراض المصفوفة بانتظام لرصد التقدم المحرز.

٧٧ - وواصلت المؤسسات التابعة لمنظومة الأمم المتحدة جهودها الرامية إلى وضع مؤشرات مقبولة دولياً لقياس التقدم المحرز في تنفيذ برنامج عمل ألماتي. وقام مكتب الممثل السامي بتجميع إحصاءات منقحة مع آخر البيانات المتاحة بشأن متغيرات الاقتصاد الكلي، والمساعدة الإنمائية الرسمية، والقدرة على تحمل الدين، والمشاركة في التجارة الدولية، وكذلك المؤشرات المختارة المتعلقة بمياكل النقل الأساسية. ووسعت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ نطاق خدماتها التدريبية والاستشارية بشأن التطبيقات العملية لمنهجية الوقت/التكلفة والمسافة، وهي أداة هامة لتحديد وعزل ومعالجة الاختناقات الرئيسية التي تعيق سلاسة النقل عبر الحدود وكفاءته، (وهي متاحة أيضاً باللغات الروسية، والصينية، والعربية، والفرنسية). وتم تحسين مجموعة أدوات المنهجية بواسطة مهام تحليلية أسهل استعمالاً.

خامسا - الاستنتاجات والتوصيات

٧٨ - إن الصعوبات الجغرافية المتأصلة وضعف مستوى تنمية شبكات النقل والاتصالات وإدارة الحدود واللوجستيات في كل من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، كل ذلك يعوق الإنتاجية والنمو والحد من الفقر. ويحتل ارتفاع تكاليف المعاملات التجارية مركز الصدارة ضمن الأسباب التي تديم قهيمش البلدان النامية غير الساحلية في إطار الاقتصاد العالمي. وبسبب عدم تنوع الصادرات والتركيز على صادرات قليلة من السلع الأساسية، ناهيك عن انخفاض الاحتياطيات من النقد الأجنبي والاعتماد على التدفقات المالية الخارجية، تتعرض تلك البلدان لصدمات خارجية شديدة.

٧٩ - ويظل برنامج عمل ألماتي إطاراً عالمياً قوياً لإقامة شراكات حقيقية على المستويات الثنائي والإقليمي والدولي بهدف تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية عن طريق إنشاء نظم للنقل العابر تتسم بالكفاءة. وينبغي المضي في تسريع عملية تنفيذ كل من برنامج العمل والإعلان المتعلق باستعراض منتصف المدة لبرنامج العمل.

٨٠ - وينبغي السعي بقوة نحو تنفيذ سياسات تهدف إلى تعزيز القدرة التنافسية المحلية في البلدان النامية غير الساحلية من خلال الاستثمار في بناء القدرات الإنتاجية، وتقليل الاعتماد على السلع الأساسية، وتحسين البنية الأساسية للنقل العابر، وإصلاح سياسات المرور العابر، وتخفيف خدمات النقل، وتنفيذ تدابير لتيسير التجارة على الصعيدين الوطني والإقليمي.

٨١ - ولما كانت قضايا هامة متعلقة بتيسير التجارة والنقل تقع خارج سيطرة البلدان النامية غير الساحلية، فإنه من الضروري إقامة تعاون أوسع نطاقا وأكثر فعالية بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية من أجل ضمان اتباع نهج متجانس في تصميم إصلاحات السياسات المتعلقة بتيسير التجارة والنقل وتنفيذ تلك الإصلاحات ورصدها عبر الحدود. وينبغي زيادة تعزيز ما تضطلع به المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية من دور في تنفيذ برنامج عمل ألماتي، لأن لتلك المنظمات دورا حاسما في تطوير شبكات الهياكل الأساسية المتكاملة الإقليمية، واستكمال الوصلات الناقصة، وتنفيذ تدابير تيسير التجارة، وتوسيع نطاق استعمال تكنولوجيا المعلومات.

٨٢ - وينبغي لمؤسسات الأمم المتحدة وغيرها من المنظمات الدولية المعنية أن تقدم المزيد من الدعم للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، وذلك بعدة طرق منها تنفيذ برامج للمساعدة التقنية تكون جيدة التنسيق ومتناسكة في مجالي النقل العابر وتيسير التجارة. ويُعد اعتماد مصفوفة في الاجتماع الاستشاري الخامس المشترك بين الوكالات المعني بتنفيذ برنامج ألماتي خطوة جديرة بالترحيب وينبغي المضي قدما فيها.

٨٣ - وينبغي السعي بإرادة سياسية قوية نحو موازنة بين الأطر القانونية للتعاون في مجال النقل العابر على الصعيد الإقليمي، وخصوصا في مرحلة التنفيذ. وينبغي كذلك للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية أن تواصل بذل الجهود من أجل الانضمام إلى الاتفاقيات المتعددة الأطراف ذات الصلة في مجال النقل العابر والتجارة.

٨٤ - وتمثل الأزمة الاقتصادية العالمية الحالية، التي تأتي في أعقاب أزمة الغذاء والطاقة، تهديدا مباشرا وخطيرا لآفاق التنمية في البلدان النامية غير الساحلية. وثمة حاجة ملحة لمساعدة إثنائية إضافية قابلة للتنبؤ من جانب المجتمع الدولي في شكل موارد مالية مرنة وميسرة وسريعة الصرف لمساعدة البلدان النامية غير الساحلية التي تواجه ثغرات تمويلية.

٨٥ - وتظل المساعدة الإثنائية الرسمية المصدر الرئيسي للتمويل الخارجي للبلدان النامية غير الساحلية. ويتطلب الاستثمار في تطوير الهياكل الأساسية في هذه البلدان قدرا كبيرا من الدعم الدولي. وينبغي للجهات المانحة الثنائية والمتعددة الأطراف أن تواصل زيادة دعمها المالي لسد الثغرات الواسعة في الهياكل الأساسية بالبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية من خلال منح وقروض ميسرة لتحسين مستوى المواصلية داخل الإقليم الواحد بهدف ضمان استكمال الممرات البحرية الاستراتيجية التي يتم مدها إلى البلدان غير الساحلية وتحسين تلك الممرات وصيانتها.

٨٦ - وينبغي إيلاء اهتمام خاص للبلدان النامية غير الساحلية في سياق مبادرة المعونة لصالح التجارة. وينبغي لهذه البلدان أن تقوم أكثر فأكثر بإقامة مشاريع متكاملة للهياكل الأساسية للتجارة والنقل، مع اتباع نهج قائم على الممرات. وأما الجهات المانحة الثنائية والمتعددة الأطراف فهي مدعوة إلى توفير تدفقات إضافية من المعونة لصالح التجارة لدعم الطلبات الرامية إلى بناء القدرات المتصلة بالتجارة وتنفيذ تدابير تيسير التجارة في البلدان النامية غير الساحلية.

٨٧ - وينبغي تأمين انضمام البلدان النامية غير الساحلية إلى منظمة التجارة العالمية انضماماً يدعم التنمية بها عن طريق توفير المساعدة التقنية المحددة الأهداف خلال جميع مراحل العملية. وينبغي مراعاة مشاكل تلك البلدان واحتياجاتها الخاصة التي تعود إلى الأضرار التي يسببها موقعها الجغرافي، وذلك من أجل تعزيز قدرتها على الوفاء بالالتزامات المرتبطة بالعضوية في منظمة التجارة العالمية. وفي سياق مفاوضات تيسير التجارة، ينبغي للبلدان النامية غير الساحلية أن تعزز ما تبذله من جهود متضافرة لتأمين ظروف أفضل للتجارة العابرة. وينبغي لمؤسسات الأمم المتحدة وغيرها من المنظمات الدولية المعنية أن تقدم المزيد من الدعم لتعزيز القدرات التفاوضية للبلدان النامية غير الساحلية وقدرتها على تنفيذ تدابير تيسير التجارة.

٨٨ - وي طرح تغيير المناخ تحديات هائلة بالنسبة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية في البلدان النامية غير الساحلية. وهناك حاجة إلى التزام سياسي للجمع بين الأهداف ذات الصلة بالمناخ والأهداف ذات الصلة بالتنمية وضمان زيادة القدرة على التكيف مع آثار تغيير المناخ التي لا مفر منها. وتحظى الموارد المالية والتقنية، فضلاً عن بناء القدرات، بأهمية حاسمة في مساعدة البلدان النامية غير الساحلية على مواجهة مثل هذه التحديات.

المرفق

مؤشرات مختارة للتنمية والنقل للبلدان النامية غير الساحلية

الجدول ١

الناتج المحلي الإجمالي ونمو الناتج المحلي الإجمالي، في الفترة ٢٠٠٧-٢٠٠٠

تقديرات الناتج المحلي الإجمالي بأسعار عام ١٩٩٠ الثابتة (بملايين دولارات الولايات المتحدة)	متوسط النمو السنوي للناتج المحلي الإجمالي (النسبة المئوية)			نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي (بـدولارات الولايات المتحدة الحالية)	تقديرات الناتج المحلي الإجمالي بأسعار عام ١٩٩٠ الثابتة (بملايين دولارات الولايات المتحدة)			البلدان النامية غير الساحلية
	٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥		٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥	
١٤ ٤١٧	١١,٢	١١,٤	١,٧	٢٠١	٢٣ ٢٧٩	١٥ ١٦٨	١٤ ٤١٧	إثيوبيا
٣ ٨٣٥	٢٥,١	٢٣,٣	١٠,٥	٣ ٦٩١	١٢ ١٣٠	٥ ١٧٩	٣ ٨٣٥	أذربيجان
١ ٤٦٤	١١,١	١٢,٦	١٢,٢	٣ ٠٥٧	٣ ٢٨٥	٢ ٠٧٠	١ ٤٦٤	أرمينيا
٢ ٧١٣	١٢,٤	١٠,٤	٢٥,٩	٣٤٥	٨ ٢٠٢	٥ ٤٢٠	٢ ٧١٣	أفغانستان
١ ٤٤٦	٧,٤	٧,٤	٤,٤	٧٠٤	٢١ ٨٧٦	١٦ ٤٤٨	١ ٤٤٦	أوزبكستان
٧ ١٥٢	٦,٥	٥,٨	٥,٨	٤٠٣	١٠ ٦٧٨	٨ ٤٧٦	٧ ١٥٢	أوغندا
٥ ٤٤٢	٦,٤	٣,٨	١,٩	١ ٩٥٩	٦ ٨٥٦	٥ ٧٦٥	٥ ٤٤٢	باراغواي
٤٦٦	٢٢,٥	٧,٢	٨,٢	١ ٩٨٢	٨٩٣	٥٩١	٤٦٦	بوتان
٥ ٧٧٤	٦,٢	٥,٥	٥,٨	٥ ٧٣٩	٨ ٥٢٥	٦ ٨٣٤	٥ ٧٧٤	بوتسوانا
٥ ١٨١	٦,٧	٥,٩	٦,٨	٤٨٣	٨ ٠١٩	٦ ٣١٨	٥ ١٨١	بوركينافاسو
٩٧٠	٥,٥	٣,٤	١,٨	١١٨	١ ١٩٤	١ ٠٢٣	٩٧٠	بوروندي
٧ ٠٤٧	٤,٦	٤,٥	٢,٣	١ ٣٧٨	٨ ٩٩١	٧ ٥٤٢	٧ ٠٤٧	بوليفيا
٢ ٤١٢	٨,٥	٧,٨	٢,٣	١ ٤٦١	٣ ٥١٨	٢ ٥٨٥	٢ ٤١٢	تركمانستان
٢ ١٧٢	٠,٦	١٤,٣	١١,٤	٦٩٢	٤ ٥١٤	٣ ٠٠٤	٢ ١٧٢	تشاد
١ ٧٥٢	٤,٢	٢,٥	٢,٤-	٣٩٤	١ ٨٢٩	١ ٦٣٠	١ ٧٥٢	جمهورية أفريقيا الوسطى
								جمهورية لاو الديمقراطية
١ ٥٩٣	٨,٠	٧,٥	٥,٨	٧١١	٥ ٣١٢	١ ٨٨٧	١ ٥٩٣	الشعبية
٤ ١٦٣	٥,٠	٤,٠	٠,٣-	٣ ٧٠٣	٤ ٨٧٤	٤ ١٢١	٤ ١٦٣	جمهورية مقدونيا
								اليوغوسلافية السابقة

متوسط النمو السنوي للناتج المحلي الإجمالي (النسبة المئوية)			نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي (دولارات)	تقديرات الناتج المحلي الإجمالي بأسعار عام ١٩٩٠ الثابتة (ملايين دولارات الولايات المتحدة)			البلدان النامية غير الساحلية
٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٣	٢٠٠٧	٢٠٠٧	٢٠٠٣	٢٠٠٠	
٣,٠	٦,٥	٦,٩	١ ١٥٨	٢ ٠٩٨	١ ٦٨٤	١ ٣٨٠	جمهورية مولدوفا
٦,٠	٦,٠	٥,٤	٣٥٤	٣ ٩٠٢	٣ ٠٩٤	٢ ٦٤٦	رواندا
٥,٨	٥,٩	٤,٢	٩٧٤	٥ ٦٧٩	٤ ٥٢٣	٤ ٠٠٢	زامبيا
٦,١-	٢,٩-	٥,٨-	١٥٩	٦ ٦٥٠	٧ ٧٤٣	٩ ٢٦٧	زمبابوي
٢,٤	٢,٤	٢,٣	٢ ٥٢٠	١ ٣٩٢	١ ٢٦٨	١ ١٨٥	سوازيلند
٧,٨	٧,٥	١٠,٥	٥٥٥	١ ٩٧٠	١ ٤٧٢	١ ٠٩١	طاجيكستان
٨,٣	٣,٣	٤,١	٧٠٤	٩٩٤	٨٣٤	٧٤٠	قيرغيزستان
٨,٧	١٠,٠	١٠,٩	٦ ٧٥٣	٤٠ ٥٤١	٢٨ ٠٥٨	٢٠ ٥٩٤	كازاخستان
٤,٩	٤,٧	٢,٤	٧٩٧	١ ٣١١	٩٣٩	٨٧٤	ليسوتو
٢,٥	٤,٥	٧,٩	٥٥٤	٥ ٥٠١	٤ ٦٩٩	٣ ٧٤٢	مالي
٧,٤	٥,٩	١,٢	٢٥٧	٤ ١٦٢	٣ ٢٦٥	٣ ١٤٩	ملاوي
٩,٩	٨,٨	٤,٩	١ ٤٨١	٢ ٣٦٦	١ ٦٧١	١ ٤٨٨	منغوليا
٢,٥	٢,٨	٢,٩	٤١٩	٨ ١٠٠	٧ ٢٧٣	٦ ٦٧٦	نيبال
٣,١	٣,٨	٦,٨	٢٨٩	٤ ٢١٦	٣ ٦٥١	٢ ٩٩٦	النيجر
٧,٧	٧,٥	٥,٣	١ ٤١٩	٢١٩ ٨٩٧	١٦٤ ٢٣٥	١٤٠ ٨١٣	البلدان النامية غير الساحلية
٨,٢	٧,٩	٥,٣	٢ ٤٣٢	٥ ٦٦١ ١٣٩	٤ ١٥٧ ٩٦٦	٣ ٥٦٢ ٦١٢	بلدان المرور العابر النامية
٧,١	٧,٠	٤,٢	٢ ٧١٠	٩ ٤٤١ ٣٠٠	٧ ٢٠٣ ٠٠٠	٦ ٣٦٥ ٥٠٠	البلدان النامية

المصدر: شعبة الإحصاءات في الأمم المتحدة، قاعدة بيانات الجواميع الرئيسية للحسابات الوطنية المتاحة على العنوان <http://unstats.un.org/unsd/snaama/introduction.asp> (الذي تمت زيارته في ١ أيار/مايو ٢٠٠٩). وأعد حسابات معدلات النمو مكتب الممثل الأقل البلدان نمواً والبلدان غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية.

الجدول ٢

المساعدة الإنمائية الرسمية المتلقاة ومجموع مساعدات المانحين المخصصة للنقل والتخزين والاتصالات، أعوام ٢٠٠٣ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧

البلدان النامية غير الساحلية	صافي ما ورد من مساعدات إنمائية رسمية (بملايين دولارات الولايات المتحدة)			المساعدة الإنمائية الرسمية/الدخل القومي الإجمالي (كنسبة مئوية)	مساعدات المانحين المخصصة للنقل والتخزين والاتصالات (بملايين دولارات الولايات المتحدة)		
	٢٠٠٣	٢٠٠٦	٢٠٠٧		٢٠٠٣	٢٠٠٦	٢٠٠٧
إثيوبيا	١ ٦٠٠	١ ٩٤٨	٢ ٤٢٢	١٢	١٣٨,٩	١٤٩,٩	
أذربيجان	٣٠١	٢٠٦	٢٢٥	١	١,٨	١,٦	
أرمينيا	٢٤٩	٢١٣	٣٥٢	٤	٠,٤	١,٧	
أفغانستان	١ ٥٩١	٢ ٩٩٩	٣ ٩٥١	٣٤	١٧١,٥	١٦٨,٧	
أوزبكستان	١٩٥	١٤٩	١٦٦	١	٩,٣	٢,٠	
أوغندا	٩٩٩	١ ٥٤٩	١ ٧٢٨	١٦	٢١,٥	٤٠,٩	
باراغواي	٥١	٥٦	١٠٨	١	٢,١	٠,٧	
بوتان	٧٧	٩٤	٨٩	٨	١٣,٧	٧,٨	
بوتسوانا	٢٨	٦٦	١٠٤	١	٠,٣	٠,٤	
بور كينا فاسو	٥٢٢	٨٧٠	٩٣٠	١٤	٣٩,٧	٩٢,٠	
بوروندي	٢٢٧	٤١٥	٤٦٦	٥٠	٣,٦	١٢,٩	
بوليفيا	٩٣٩	٨٤٤	٤٧٦	٤	٢,٤	١٥,٤	
تركمانستان	٢٧	٢٦	٢٨	٠	٠,٤	..	
تشاد	٢٥١	٢٨٤	٣٥٢	٦	٢٠,٩	١٣,٥	
جمهورية أفريقيا الوسطى	٥١	١٣٣	١٧٦	١٠	٥,٢	٢,٦	
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	٣٠١	٣٦٤	٣٩٦	١١	٣٣,٨	٤١,٠	
جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة	٢٦٦	٢٠٠	٢١٣	٣	١,٧	٢,٠	
جمهورية مولدوفا	١١٨	٢٢٤	٢٦٩	٥	٠,١	٠,٢	
رواندا	٣٣٥	٥٨٦	٧١٣	٢٢	١٣,٠	١٤,٠	
زامبيا	٧٥٥	١ ٤٢٦	١ ٠٤٥	١٠	٦٠,٤	١٦,٧	
زمبابوي	١٨٦	٢٧٩	٤٦٥	٠,٧	٠,٩	٠,٤	

مساعدات المانحين المخصصة للنقل والتخزين والاتصالات (بملايين دولارات الولايات المتحدة)			المساعدة الإنمائية الرسمية/الدخل القومي الإجمالي (كنسبة مئوية)	صافي ما ورد من مساعدات إنمائية رسمية (بملايين دولارات الولايات المتحدة)			البلدان النامية غير الساحلية
٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٣	٢٠٠٧	٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٣	
٤,٨	٩,٧	١,١	٢	٦٣	٣٥	٣٤	سوازيلند
٢,٨	٠,٥	..	٦	٢٢١	٢٤٠	١٤٨	طاجيكستان
٦,٦	٢,٦	١,١	٨	٢٧٤	٣١١	٢٠٠	قيرغيزستان
١,٣	٤,٢	٥٩,٠	٠	٢٠٢	١٧٢	٢٧٠	كازاخستان
٠,٥	٢,٢	١٣,٣	٧	١٣٠	٧٢	٧٩	ليسوتو
٩٨,٩	٤٦,١	٣٧,١	١٥	١٠١٧	٨٢٥	٥٥٤	مالي
١٤,٢	٧,٣	٢٧,٩	٢١	٧٣٥	٦٨٤	٥١٥	ملاوي
١٢,٩	٨,٢	٢٣,٣	٦	٢٢٨	٢٠٢	٢٥٠	منغوليا
٣٤,٣	٢٧,٣	٣٥,٨	٦	٥٩٨	٥١٢	٤٦٣	نيبال
٤٤,٣	٥,٤	١٦,١	١٣	٥٤٢	٥١٤	٤٦١	النيجر
٨٠٥,٠	٦٥٥,٢	٥٢٠,٣		١٨ ٦٨٤	١٦ ٤٩٨	١٢ ٠٤٣	البلدان النامية غير الساحلية
١ ٨١٦,٧	١ ٧٦٦,٥	١ ٣٣٩,٧		٢٧ ٥٠٦	٣٣ ٥٠٥	٢١ ٧٠١	بلدان المرور العابر النامية

المصدر: منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، لجنة المساعدة الإنمائية، قواعد بيانات الإحصاءات الإنمائية الدولية المتاحة على الإنترنت بشأن تدفقات المعونات وغيرها من الموارد - المجاميع السنوية للجنة المساعدة الإنمائية ونظام تقارير الدائنين، على العنوان www.oecd.org/dataoecd/50/17/5037721.htm (الذي تمت زيارته في ١ أيار/مايو ٢٠٠٩).

القدرة على تحمل الديون وتخفيف عبء الديون في إطار مبادرة البلدان الفقيرة المثقلة بالديون والمبادرة المتعلقة بتخفيف عبء الديون المتعددة الأطراف

حالة مبادرة البلدان الفقيرة المثقلة بالديون في شباط/فبراير ٢٠٠٩	مجموع قيمة تخفيف عبء الديون حتى شباط/فبراير ٢٠٠٩ (بملايين دولارات الولايات المتحدة)		مجموع خدمة الديون (كنسبة مئوية من الصادرات من البضائع والخدمات والدخل (أ))			مجموع السديون الخارجية (كنسبة مئوية من الدخل القومي الإجمالي)		البلدان النامية غير الساحلية	
	المبادرة المتعلقة بتخفيف عبء الديون المتعددة الأطراف	البلدان الفقيرة المثقلة بالديون	٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٣	٢٠٠٧	٢٠٠٣		
مرحلة الإنجاز	مرحلة اتخاذ القرار								
X		٥٧١	٧,١	٦,٨	١٠,٨	٣٠,٥	٦٤,٢	أفغانستان	
		..	٠,٧	١,٦	٦,٤	١١,٦	٢٥,٣	أرمينيا	
		..	..	..	..	٦٨,٦	٧٨,٨	أذربيجان	
X		١ ٥٩٦	١٢,٠	٨,٤	٢٠,٠	٣٨,٢	٧٤,٦	بوتان	
		..	٠,٩	٠,٩	١,٣	٣,٥	٦,٨	بوليفيا	
X		٦٠٣	٧٧٢	..	..	٢١,٧	٤٠,٧	بوركينا فاسو	
X		٥٣	٩٠,٨	٤٣,٦	٣٩,٩	٦٣,٦	١٥٤,٦	٢٣٠,١	بورو ندي
X		..	٦١١	..	..	٥٧,٢	٩١,٧	جمهورية أفريقيا الوسطى	
X		..	٢٢٧	..	..	٢٩,٢	٦٧,١	تشاد	
X		١ ٤٥٨	٢ ٥٧٥	٤,١	٦,٨	٧,٠	١٣,٦	٨٥,٦	إثيوبيا
		..	..	٤٩,٦	٣٣,٧	٣٤,٨	١٠٣,٧	٧٨,٣	كازاخستان
		..	..	٦,٨	٥,٤	١٩,٨	٦٥,٠	١٠٩,٠	قيرغيزستان
		..	..	١٨,٩	١٩,٥	٢١,٥	٨٤,٤	١٠٧,٨	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
		..	..	٧,٠	٣,٩	٨,٠	٣٣,٧	٥٤,٣	ليسوتو
X		٧٠٥	١٣١٠	..	..	..	٢٤,٦	١٢٩,٩	ملاوي
X		١ ٠٤٣	٧٥٢	..	٤,٤	٥,٨	٣٠,٦	٧٤,١	مالي
		..	..	..	٢,١	٢٩,٣	٤١,٥	٨٢,٩	منغوليا
x		٥١٩	٨٩٩	٤,٥	٥,١	٦,١	٣٥,٠	٥٠,١	نيبال
		١ ٥٩٦	..	..	٢٦,٦	٧,٥	٢٣,٠	٧٦,٣	النيجر
		..	..	٦,٢	٧,٢	١١,٨	٢٨,٧	٥٨,٢	باراغواي

حالة مبادرة البلدان الفقيرة المثقلة بالديون في شباط/فبراير ٢٠٠٩		مجموع قيمة تخفيف عبء الديون حتى شباط/فبراير ٢٠٠٩ (بملايين دولارات الولايات المتحدة)		مجموع خدمة الديون (كنسبة مئوية من الصادرات من البضائع والخدمات والدخل (أ))			مجموع الديون الخارجية (كنسبة مئوية من الدخل القومي الإجمالي)		البلدان النامية غير الساحلية
مرحلة الإنجاز	مرحلة اتخاذ القرار	المبادرة المتعلقة بتخفيف عبء الديون المتعددة الأطراف	البلدان الفقيرة المثقلة بالديون	٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٣	٢٠٠٧	٢٠٠٣	
		١٠,٥	١٢,٢	١٠,٣	٦٦,٥	٨٧,٧	جمهورية مولدوفا
x		..	٩٠,٨	٣,٢	٩,٧	١٣,٧	١٤,٩	٨٨,١	رواندا
		٢٢٥	..	١,٩	١,٦	١,٣	١٣,٣	٢١,٠	سوازيلند
		٢,٣	٢,٦	٧,٢	٣٤,٠	٧٨,٦	طاجيكستان
		١٦,٨	١٢,٩	٤٩,٢	٤١,٥	جمهورية مقدونيا البوغوسلافية السابقة
		٥,٩	٢٩,٦	تركمانستان
x		..	١٤٣٤	٣,١	٤,٨	٧,٢	١٤,٠	٧٠,١	أوغندا
		١٨٠٥	..	..	..	..	١٧,٣	٤٩,٢	أوزبكستان
x		..	٣٤٨٩	٣,٥	٣,٨	٤٢,٣	٢٧,٩	١٦٠,٧	زامبيا
		١٦٣٢	..	..	..	..	..	٦٢,٢	زمبابوي
		٩ ٦٣٩	١٦ ٣١٢	٢٦,٦	١٨,٧	٢٠,٧	٤٨,٢	٦٦,٤	البلدان النامية غير الساحلية
				٨,٥	١٠,٦	١٨,٩	١٩,٣	٣٠,٠	بلدان المرور العابر النامية

المصدر: البنك الدولي، مؤشرات التنمية العالمية لعام ٢٠٠٩ (واشنطن العاصمة، البنك الدولي، ٢٠٠٩)، الجدول ٦-١٠؛ ومؤشر التنمية العالمية على الإنترنت (واشنطن العاصمة، ٢٠٠٩) (تمت زيارة قاعدة البيانات في ١ حزيران/يونيه ٢٠٠٩).
(أ) تشمل السلسلة القطرية تحويلات العمال متي وُجدت، بينما لا يشملها المجموع.

الجدول ٤

تجارة البضائع وصادراتها وواراداتها على الصعيد الدولي، ٢٠٠٣ و ٢٠٠٧

البلدان النامية غير الساحلية	الصادرات من البضائع (ملايين دولارات الولايات المتحدة)		الواردات من البضائع (ملايين دولارات الولايات المتحدة)		النسبة المئوية من الصادرات العالمية		النسبة المئوية من الواردات العالمية	
	٢٠٠٣	٢٠٠٧	٢٠٠٣	٢٠٠٧	٢٠٠٣	٢٠٠٧	٢٠٠٣	٢٠٠٧
إثيوبيا	٥١٣	١٢٧٧	٢٦٨٦	٥٨٠٩	٠,٠١	٠,٠١	٠,٠١	٠,٠٢
أذربيجان	٢٥٩٢	٦٠٥٨	٢٦٢٦	٥٧١٢	٠,٠٥	٠,٠٤	٠,٠٤	٠,٠٢
أرمينيا	٦٧٠	١١٢١	١٢٣٥	٣٠٥٣	٠,٠١	٠,٠١	٠,٠١	٠,٠١
أفغانستان	..	..	..	..	..	..	..	..
أوزبكستان	..	..	..	..	..	..	..	..
أوغندا	٥٣٢	١٣٣٧	١٣٧٥	٣٤٩٣	٠,٠١	٠,٠١	٠,٠١	٠,٠١
باراغواي	١٢٤٢	٢٧٨٥	٢٢٢٨	٥٨٤٥	٠,٠٢	٠,٠٢	٠,٠٢	٠,٠٢
بوتان	..	..	..	..	..	..	..	..
بوتسوانا	٣٨٠٢	٥٠٧٣	٣٩٦٤	٣٩٨٧	٠,٠٤	٠,٠٥	٠,٠٥	٠,٠٣
بوركينافاسو	٣٢٤	٣٩٧	١٠٠٨	١٢٦٧	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠١
بوروندي	٦٦	١٥٦	١٤٥	٤٢٣	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠
بوليفيا	١٦٥١	٤٨١٣	١٦٨٤	٣٥٢٢	٠,٠٤	٠,٠٢	٠,٠٢	٠,٠١
تركمانستان	..	..	..	..	..	..	..	..
تشاد	..	..	..	..	..	..	..	..
جمهورية أفريقيا الوسطى	٦٦	١١٦	١٠٠	١٨٦	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	..	..	..	..	..	..	..	..
جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة	١٣٦٧	٣٣٥٦	٢٣٠٦	٥٢٢٨	٠,٠٢	٠,٠٣	٠,٠٢	٠,٠٢
جمهورية مولدوفا	..	..	..	..	..	..	..	..
رواندا	٥٠	١٨٣	٢٦١	٦٩٧	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	..
زامبيا	١٥٧٦	..	٢١٥٢	٩٨٠	..	٠,٠٢	٠,٠٢	٠,٠٢
زمبابوي	..	٣٣١٠	..	٣٥٩٤	..	٠,٠٣	..	٠,٠٣
سوازيلند	١٧٣٢	١٠٨٢	١٤٣٢	١١٦٤	٠,٠١	٠,٠٢	٠,٠٢	٠,٠١
طاجيكستان	..	..	..	..	..	..	..	..
قيرغيزستان	٥٨٢	١١٣٤	٧١٧	٢٤١٧	٠,٠١	٠,٠١	٠,٠١	٠,٠١
كازاخستان	١٢٩٢٧	٤٧٧٥٥	٨٤٠٨	٣٢٧٥٦	٠,٣٧	٠,١٨	٠,١٨	٠,٠٦
ليسوتو	٤٧٩	..	١١١٥	..	..	٠,٠١	..	٠,٠١
مالي	١٠٠٧	١٤٤٠	١٢٧١	٢١٨٥	٠,٠١	٠,٠١	٠,٠١	٠,٠١

النسبة المئوية من الواردات العالمية		الواردات من البضائع (ملايين دولارات الولايات المتحدة)		النسبة المئوية من الصادرات العالمية		الصادرات من البضائع (ملايين دولارات الولايات المتحدة)		البلدان النامية غير الساحلية
٢٠٠٧	٢٠٠٣	٢٠٠٧	٢٠٠٣	٢٠٠٧	٢٠٠٣	٢٠٠٧	٢٠٠٣	
٠,٠١	٠,٠١	١ ٣٧٨	٧٨٥	٠,٠١	٠,٠١	٨٦٩	٥٠٢	ملاوي
٠,٠١	٠,٠١	٢ ١١٧	٨٠١	٠,٠١	٠,٠١	١ ٨٨٧	٦١٦	منغوليا
٠٠	٠,٠١		١ ٨٠٢	٠٠	٠,٠١	٠٠	٦٥٣	نيبال
٠٠	٠٠	٩٥٨	٥٦٠	٠٠	٠٠	٤٧٣	٢٢٨	النيجر
٠,٦٦	٠,٥	٨٦ ٧٧١	٣٨ ٦٦١	٠,٦٥	٠,٤٧	٨٤ ٦٢٢	٣٣ ١٧٧	البلدان النامية غير الساحلية
١٥,٠	١٢,٣	١ ٩٨٤ ٦٥٧	٨٨٦ ١٤٧	١٦,٧	١٣,٣	٢ ١٦٨ ٨١٣	٩٢٠ ٩٣٥	بلدان المرور العابر النامية
		١٣ ٢٠٤ ٧١٠	٧ ١٧٨ ٤٢٦			١٣ ٠٠٥ ٤٤١	٧ ٠١٨ ٥١١	البلدان النامية

المصدر: شعبة الإحصاءات في الأمم المتحدة، قاعدة الأمم المتحدة للبيانات الإحصائية لتجارة السلع الأساسية، وهي متاحة في الموقع الشبكي <http://comtrade.un.org> (وقد تمت زيارة الموقع في ١ أيار/مايو و ٢٢ حزيران/يونيه ٢٠٠٩).

مؤشرات النقل المختارة، في الفترة ٢٠٠٧-٢٠٠٠

النقل الجوي	خطوط الأنابيب		الطرق المائية	السكك الحديدية	الطرق		البلدان النامية غير الساحلية
	عمليات المغادرة		الكيلومترات	الكيلومترات	ممهدة (النسبة المئوية)	الكيلومترات	
٢٠٠٧	٢٠٠٠	٢٠٠٧	٢٠٠٧-٢٠٠٦	٢٠٠٧-٢٠٠٠	٢٠٠٧-٢٠٠٠	٢٠٠٧-٢٠٠٠	
٣٧ ٥٠٠	٢٦ ٦٠٠	..	..	..	١٢,٨	٤٢ ٤٢٩	إثيوبيا
١٣ ٠٠٠	٨ ٠٠٠	٤ ٧٨٥	..	٢ ١٢٢	٤٩,٤	٥٩ ١٤١	أذربيجان
..	٤ ٤٠٠	٢ ٢٣٣	..	٧١١	٨٩,٠	٧ ٥٠٤	أرمينيا
..	٣ ٤٠٠	٤٦٦	١٢٠٠ (أقل من الحمولة الساكنة) ^(ب)	-	٢٩,٣	٤٢ ١٥٠	أفغانستان
٢٢ ٣٠٠	٣٠ ١٠٠	١٠ ٥٧٤	١ ١٠٠	٤ ٠١٤	٨٧,٣	٨١ ٦٠٠	أوزبكستان
..	٣٠٠	..	بحيرات	٢٦١	٢٣,٠	٧٠ ٧٤٦	أوغندا
١٠ ٤٠٠	٧ ٦٠٠	..	٣ ١٠٠	٣٦ ^(ج)	٥٠,٨	٢٩ ٥٠٠	باراغواي
..	١ ١٠٠	..	..	..	٦٢,٠	٨ ٠٥٠	بوتان
٧ ٤٠٠	٦ ٧٠٠	..	..	٨٨٨	٣٢,٦	٢٥ ٧٩٨	بوتسوانا
١ ٦٠٠	٣ ٤٠٠	..	..	٦٢٢	٤,٢	٩٢ ٤٩٥	بوركينافاسو
..	..	..	بحيرة تنجانيقا	..	١٠,٤	١٢ ٣٢٢	بوروندي
٢٤ ١٠٠	٢١ ٦٠٠	٨ ٩٩٤	١٠ ٠٠٠	..	٧,٠	٦٢ ٤٧٩	بوليفيا
١٥ ٦٠٠	٢١ ٩٠٠	٧ ٨٦٤	١ ٣٠٠	٢ ٤٤٠	٨١,٢	٢٤ ٠٠٠	تركمانيستان
..	١ ٥٠٠	٢٥٠	موسمي	..	٠,٨	٤٠ ٠٠٠	تشاد
..	١ ٥٠٠	..	٢ ٨٠٠	..	..	٢٤ ٣٠٧	جمهورية أفريقيا الوسطى
١٠ ٠٠٠	٦ ٤٠٠	٥٤٠	٤٦٠٠	..	١٣,٥	٢٩ ٨١١	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
..	٨ ٠٠٠	٣٨٨	..	٩٤٧	..	١٣ ١٨٢	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
٤ ٠٠٠	٣ ٧٠٠	١ ٩٠٦	٥٨٠ (موسمي)	١ ٠٧٥	٨٦,٣	١٢ ٨٣٨	جمهورية مولدوفا
..	..	..	بحيرة كيفو (ضحلة)	..	١٩,٠	١٤ ٠٠٨	رواندا
٦ ٤٠٠	٦ ١٠٠	٧٧١	٢ ٢٥٠	١ ٢٧٣	٢٢,٠	٩١ ٤٤٠	زامبيا
٧ ٣٠٠	١٣ ٦٠٠	٢٧٠	بحيرة كاريبا	..	٠,١٩	٢٦٧ ٩٧	زمبابوي
..	٢ ٦٠٠	..	..	٣٠١	٣٠,٠	٣ ٥٩٤	سوازيلند
٧ ٩٠٠	٤ ٠٠٠	٥٨٧	٢٠٠	٤٨٢	..	٢٧ ٧٦٧	طاجيكستان
٤ ٩٠٠	٦ ١٠٠	٢٧٠	٦٠٠	٤٢٤	٩١,١	١٨ ٥٠٠	قيرغيزستان
١٩ ١٠٠	٨ ٠٠٠	٢٤ ٧٤٠	٤ ٠٠٠	١٤ ٢٠٥	٩١,٤	٩١ ٥٦٣	كازاخستان

النقل الجوي	خطوط الأنايب	الطرق المائية	السكك الحديدية	الطرق		البلدان النامية غير الساحلية
				ممهدة (النسبة المئوية)	الكيلومترات	
عمليات المغادرة	الكيلومترات	الكيلومترات	الكيلومترات	٢٠٠٧-٢٠٠٠	٢٠٠٧-٢٠٠٠	
٢٠٠٧	٢٠٠٠	٢٠٠٧	٢٠٠٧-٢٠٠٦	٢٠٠٧-٢٠٠٠	٢٠٠٧-٢٠٠٠	
..	..	..	..	..	١٨,٣	٥ ٩٤٠
..	١ ٥٠٠	..	١ ٨٠٠	٧٣٤	١٨,٠	١٨ ٧٠٩
٥ ٩٠٠	٤ ٨٠٠	..	٧٠٠	٧١٠	٤٥,٠	١٥ ٤٥١
٦ ٢٠٠	٦ ٢٠٠	..	٤٢٤	١ ٨١٠	٣,٥	٤٩ ٢٥٠
٦ ٩٠٠	١٢ ١٠٠	..	..	٥٩	٥٦,٩	١٧ ٢٨٠
..	١ ٥٠٠	..	٣٠٠ (موسمي)	..	٢٠,٦	١٨ ٥٥٠
٢١٠ ٥٠٠	٢٢٢ ٧٠٠	٦٣ ٠٠٢	٣٣ ٠٧٨	٤,٣٨	٦٧١ ١٤٧ ١	البلدان النامية غير الساحلية

المصدر البنك الدولي، مؤشرات التنمية العالمية لعام ٢٠٠٩ (واشنطن العاصمة، البنك الدولي، ٢٠٠٩)، الجدول ٥-٩؛ والبنك الدولي، قاعدتنا بيانات مؤشرات التنمية العالمية وتمويل التنمية العالمية المتاحان في الموقع <http://www.worldbank.org>؛ ووكالة المخابرات المركزية للولايات المتحدة، كتاب الحقائق العالمية (واشنطن العاصمة)، الأبواب المخصصة للطرق المائية وخطوط الأنايب والسكك الحديدية، على العنوان <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/index.html> (الذي تمت زيارته في ١ أيار/مايو ٢٠٠٩).

(أ) تتعلق البيانات بآخر سنة متاحة عنها بيانات من الفترة المبينة.

(ب) الحمولة الساكنة.

(ج) خدمة سياحية.

الجدول ٦

مؤشرات الاتصالات المختارة، أعوام ٢٠٠٠ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧

مجموع الاستثمارات السنوية في الاتصالات (بملايين دولارات الولايات المتحدة)	مستعملو الإنترنت من كل ١٠٠ نسمة	عدد المنخرطين في خدمات الخطوط الهاتفية والهاتف الخليوي لكل ١٠٠ نسمة				البلدان النامية غير الساحلية
		الهاتف الخليوي		خطوط الهاتف الرئيسية		
		٢٠٠٧	٢٠٠٠	٢٠٠٧	٢٠٠٠	
٢٠٠٦ ^١	٢٠٠٦	٢٠٠٧	٢٠٠٠	٢٠٠٧	٢٠٠٠	
..	٠,٣	١,٤	٠,١	١,١	٠,٥	إثيوبيا
١٩٥	١٠,٩	٥٣,٤	٩,٦	١٤,٨	١١,٢	أذربيجان
..	٥,٧	٦٢,٥	٢,٣	١٩,٧	١٧,٨	أرمينيا
..	١,٨	١٧,٢	٠,١	٠,٣	٠,١	أفغانستان
..	٤,٤	٢١,٥	٠,٧	٠,٦	٦,٦	أوزبكستان
..	٢,٥	١٣,٦	١,٥	٠,٥	٠,٢	أوغندا
..	٨,٦	٧٦,٦	٢٩,٠	٦,٤	٤,٨	باراغواي
..	٤,٦	١٧,٢	-	٣,٤	١,٠	بوتان
٣٦٩	٥,٣	٦١,٢	١٨,٨	٧,٣	٨,٤	بوتسوانا
..	٠,٦	١٠,٩	٠,٩	٠,٧	٠,٥	بوركينافاسو
..	٠,٨	٣,٢	٠,٨	٠,٤	٠,٣	بوروندي
..	١٠,٥	٣٤,٢	١١,٨	٧,١	٦,٨	بوليفيا
..	١,٤	٧	٠,٢	٩,٢	٨,١	تركمانيستان
..	٠,٦	٨,٥	٠,٤	٠,١	٠,١	تشاد
..	٠,٣	٣,٠	٠,٣	٠,٣	٠,٢	جمهورية أفريقيا الوسطى
..	-	٢٥,٢	١,٠	١,٦	١,١	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
٢٢١	٢٧,٣	٩٥,٥	١٨,١	٢٢,٧	٢٧,٧	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
١٥٨	١٨,٥	٤٩,٦	٨,٠	٢٨,٥	١٦,٩	جمهورية مولدوفا
١٦	١,١	٦,٥	١,٠	٠,٢	٠,٣	رواندا
..	٥,٠	٢٢,١	١,٢	٠,٨	٠,٧	زامبيا
..	١٠,١	٩,٢	٢,٧	٢,٦	٢,٢	زيمبابوي
..	٤,٠	٣٣,٣	٦,٦	٤,٣	٣,٤	سوازيلند
..	٧,٢	٣٤,٩	٠,٢	٥,٠	٣,٨	طاجيكستان
..	١٤,١	٤٠,٨	١,٠	٩,١	٧,٨	قيرغيزستان
٦٧٧	١٢,٣	٧٩,٩	٧,٠	٢١	١٤,٠	كازاخستان
..	٣,٥	٢٢,٧	٧,٧	٣	١,٦	ليسوتو
١٢٢	٠,٨	٢٠,٥	٠,٤	٠,٦	٠,٥	مالي

مجموع الاستثمارات السنوية في الاتصالات (بملايين دولارات الولايات المتحدة)	مستعملو الإنترنت من كل ١٠٠ نسمة	عدد المنخرطين في خدمات الخطوط الهاتفية والهاتف الخلوي لكل ١٠٠ نسمة				البلدان النامية غير الساحلية
		الهاتف الخليوي		خطوط الهاتف الرئيسية		
		٢٠٠٧	٢٠٠٠	٢٠٠٧	٢٠٠٠	
٢٠٠٦ ^(أ)	٢٠٠٦	٧,٥	٠,٨	١,٣	٠,٦	ملاوي
..	١٢,٠	٣٤,٤	٨,٥	٦,٨	٥,٠	منغوليا
..	١,٤	١١,٦	٠,١	٢,٥	١,٣	نيبال
..	٠,٣	٦,٣	٠,٥	٠,٢	٠,٣	النيجر
	٣,٥	١٨,٢	١,١	٣,٦	٢,٧	البلدان النامية غير الساحلية
	١٢,٧	٣٨,٦	٥,٢	١٣,٣	٨,٠	البلدان النامية

المصدر: الاتحاد الدولي للاتصالات، عين تكنولوجيا المعلومات والاتصالات السلكية واللاسلكية في العالم/قاعدة بيانات المؤشرات المتعلقة بتكنولوجيا المعلومات والاتصالات لعام ٢٠٠٨، متاحة على العنوان <http://www.itu.int/ITU-D/ict/> (الذي تمت زيارته في ١ أيار/مايو ٢٠٠٩)، والمجاميع المحدثة التي أتاحتها وحدة الإحصاءات في الاتحاد الدولي للاتصالات في ٢ حزيران/يونيه ٢٠٠٩. (أ) أو آخر سنة تتاح عنها بيانات.

الجدول ٧
الاستثمار الأجنبي المباشر، صافي التدفقات، أعوام ٢٠٠٥ و ٢٠٠٣ و ٢٠٠٥ و
٢٠٠٦ و ٢٠٠٧
(بملايين دولارات الولايات المتحدة)

صافي تدفقات الاستثمارات الأجنبية					البلدان النامية غير الساحلية
٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥	٢٠٠٣	٢٠٠٠	
٢٨٨	٢٤٢	٢٧٣	٥٨	صفر	أفغانستان
٦٦١	٤٥٣	٢٣٩	١٢١	١٠٤	أرمينيا
٤ ٨١٧-	٦٠١-	١ ٦٧٩	٣ ٢٢٧	٣٠	أذربيجان
٧٨	٦	٩	٣	صفر	بوتان
٢٠٤	٢٨١	٢٨٨-	١٩٧	٧٣٦	بوليفيا
٤٩٥	٤٨٩	٢٨١	٤٢٠	٥٧	بوتسوانا
٦٠٠	٣٤	٣٤	٢٩	٢٣	بور كينا فاسو
صفر	صفر	١	صفر	١٢	بورووندي
٢٧	١٨	١٧	١٣	١	جمهورية أفريقيا الوسطى
٦٠٣	٧٠٠	٦١٣	٧١٣	١١٥	تشاد
٢٥٤	٥٤٥	٢٦٥	٤٦٥	١٣٥	إثيوبيا
١٠ ٢٥٩	٦ ٢٢٤	١ ٩٧١	٢ ٠٩٢	١ ٢٨٣	كازاخستان
٢٠٨	١٨٢	٤٣	٤٦	٢-	قيرغيزستان
٣٢٤	١٨٧	٢٨	١٩	٣٤	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
١٠٦	٩٢	٥٧	٤٢	٣٢	ليسوتو
٥٥	٣٠	٢٧	٦٦	٤٠	ملاوي
٣٦٠	٨٣	٢٢٤	١٣٢	٨٢	مالي
٣٢٨	٢٩٠	١٨٢	١٣٢	٥٤	منغوليا
٦	٧-	٢	١٥	صفر	نيبال
٢٧	٥١	٣٠	١١	٨	النيجر
١٩٠	١٧٠	٥٤	٢٧	١٠٤	باراغواي
٤٥٩	٢٤٢	١٩٧	٧٤	١٢٨	جمهورية مولدوفا
٦٧	١٦	١٤	٣	٨	رواندا
٣٧	٣٦	٥٠-	٦١-	١٠٦	سوازيلند
٤٠١	٣٣٩	٥٤	١٤	٢٤	طاجيكستان
٣٢٠	٤٢٤	٩٧	١١٨	٢١٥	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة

صافي تدفقات الاستثمارات الأجنبية					البلدان النامية غير الساحلية
٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥	٢٠٠٣	٢٠٠٠	
٨٠٤	٧٣١	٤١٨	٢٢٦	١٣١	تركمانستان
٣٦٨	٤٠٠	٣٨٠	٢٠٢	١٨١	أوغندا
٢٦٢	١٩٥	٨٨	٧٠	٧٥	أوزبكستان
٩٨٤	٦١٦	٣٥٧	٣٤٧	١٢٢	زامبيا
٦٩	٤٠	١٠٣	٤	٢٣	زمبابوي
١٤٠٢٦	١٢٥٠٦	٧٤٠١	٨٨٢٣	٣٨٥٨	البلدان النامية غير الساحلية
١٦٠٣٣	١٤٥١٢	٩٤٠٦	١٠٨٢٦	٥٨٥٨	بلدان المرور العابر النامية
٤٩٩٧٢٠	٤١٢٩٧٢	٣١٦٤٠٧	١٨٠١١٤	٢٥٦٦٢٤	البلدان النامية

المصدر: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، قاعدة بيانات الاستثمارات الأجنبية المباشرة المتاحة على الإنترنت على العنوان www.unctad.org/Template/Page.asp?intItemID=1923 (الذي تمت زيارته في ١ أيار/مايو ٢٠٠٩).

ملاحظة: قد لا تتطابق العناصر مع المجموع بسبب تقريب الأرقام.