

Distr.: General
25 July 2011
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



الدورة السادسة والستون

البند ٢٢ (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 والإئتمانية الدولية المعني بالتعاون في مجال النقل العابر

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

تقرير الأمين العام

موجز

هذا التقرير مقدم عملا بقرار الجمعية العامة ١٧٢/٦٥، الذي طلب فيه إلى الأمين العام أن يقدم إلى الدورة السادسة والستين تقريرا تحليليا عن تنفيذ برنامج عمل ألماتي: تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية في إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر من أجل البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وإعلان ألماتي المتعلق باستعراض منتصف المدة. ويقدم التقرير آخر المعلومات عن التقدم المحرز في تنفيذ برنامج عمل ألماتي من جانب البلدان النامية غير الساحلية وشركائها في التنمية، ويعرض الجهود التي تبذلها منظومة الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى. ويجدد التقرير التحديات الرئيسية التي ووجهت، ويقترح توصيات للإسراع في تنفيذ البرنامج.

* A/66/150



أولا - مقدمة

١ - اعتمد برنامج عمل ألماتي: تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية في إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر من أجل البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية عام ٢٠٠٣ كاستجابة من الأمم المتحدة للاعتراف المتزايد من جانب المجتمع الدولي بالاحتياجات الخاصة والتحديات التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية وعددها ٣١ دولة. فعدم اتصال إقليمها بالبحر وبعدها وانعزالها عن الأسواق العالمية يعرقل جهود البلدان النامية غير الساحلية لتوليد وإدامة النمو الاقتصادي وتحقيق الأهداف الإنمائية للألفية.

ثانيا - لمحة عامة عن الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في البلدان النامية غير الساحلية

٢ - شهدت البلدان النامية غير الساحلية كمجموعة انخفاضا في النمو الاقتصادي من ٥,٨ في المائة في عام ٢٠٠٨ إلى ٣,٦ في المائة في عام ٢٠٠٩ (انظر المرفق، الجدول ١) وذلك بسبب الأزمة المالية والاقتصادية العالمية. ويشير تقرير الحالة والتوقعات الاقتصادية في العالم لعام ٢٠١١، إلى أن إدارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية بالأمانة العامة تقدر أن النمو الاقتصادي للمجموعة بلغ نحو ٥,٨ في المائة لعام ٢٠١٠، مما يدل على أن اقتصادات البلدان النامية غير الساحلية هي في طريقها إلى الانتعاش.

٣ - وبعد ارتفاع معدلات التضخم في عام ٢٠٠٨، تباطأ التضخم في عام ٢٠٠٩ في معظم البلدان النامية غير الساحلية نظرا لضعف الطلب المحلي وانخفاض أسعار السلع الأساسية وخاصة أسعار الطاقة والغذاء. وظلت معدلات التضخم عند مستويات منخفضة أو تباطأت في عام ٢٠١٠ في معظم البلدان النامية غير الساحلية في أفريقيا وجنوب آسيا.

٤ - وفي عام ٢٠٠٩، انخفضت الصادرات والواردات في جميع البلدان النامية غير الساحلية بسبب الأزمة المالية والاقتصادية العالمية. وشهدت البلدان النامية غير الساحلية كمجموعة انخفاضا في تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إليها في عام ٢٠٠٩. وظلت التحويلات الصافية لتدفقات المساعدة الإنمائية الرسمية من الجهات المانحة التقليدية إلى البلدان النامية غير الساحلية إيجابية، حيث ارتفعت من ٢٢,٦ بليون دولار في عام ٢٠٠٨ إلى ٢٤,٨ بليون دولار في عام ٢٠٠٩. وارتفع الدين الخارجي كنسبة مئوية من الدخل القومي الإجمالي من ٤٣ في المائة في عام ٢٠٠٨، إلى ٤٨ في المائة في عام ٢٠٠٩.

٥ - وانخفضت التحويلات في عام ٢٠٠٩. وتشكل التحويلات مصدرا رئيسيا لرأس المال في بعض البلدان النامية غير الساحلية، لا سيما في طاجيكستان، وقيرغيزستان، وليسوتو، ونيبال، حيث تمثل أكثر من ٢٠ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي.

٦ - وأحرزت البلدان النامية غير الساحلية، قبل الأزمة المالية والاقتصادية، تقدما بشأن بعض جوانب التنمية الاجتماعية: إذ أن نصف البلدان النامية غير الساحلية الخمسة والعشرين التي توجد عنها بيانات قد خفض السكان الذين يعيشون في فقر مدقع بنسبة زادت عن ٢٠ في المائة خلال الفترة ٢٠٠٢-٢٠٠٨ (انظر المرفق، الجدول ٨). وزادت الأزمة عدد من يعيشون في فقر مدقع لأنها أدت إلى فقدان الوظائف والدخل، ولا سيما في صناعات التصدير الرئيسية. كما تشكل البطالة بين الشباب تحديا كبيرا في البلدان النامية غير الساحلية. ومن المهم أن تعتمد هذه البلدان سياسات لتعزيز فرص العمل وتخصيص موارد كافية لبناء نظم فعالة للحماية الاجتماعية.

٧ - ولا تزال نسبة السكان الذين يعانون من الجوع في البلدان النامية غير الساحلية مرتفعة نسبيا: ففي نصف هذه البلدان، كان أكثر من ٢٠ في المائة من السكان خلال الفترة ٢٠٠٥-٢٠٠٧ يعانون من سوء التغذية. والوضع الجغرافي للبلدان النامية غير الساحلية يجعلها أكثر عرضة لارتفاع أسعار المواد الغذائية بسبب ارتفاع أسعار النقل. وأشارت منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة في آذار/مارس ٢٠١١، إلى أن ١٢ بلدا من البلدان الـ ٢٩ التي كانت تحتاج إلى مساعدات خارجية بسبب مشاكل حرجة من انعدام الأمن الغذائي، كانت من البلدان النامية غير الساحلية.

٨ - وتعرض نصف البلدان النامية غير الساحلية إلى إزالة الغابات بين عامي ٢٠٠٠ و ٢٠١٠، وعانت خمسة بلدان من نقص في تغطية الغابات لديها بنسبة زادت عن ١٥ في المائة. ولا يزال تغير المناخ يشكل تحديا كبيرا وأدى إلى تسريع إزالة الغابات والتصحر وفقدان التنوع البيولوجي، وأثر سلبا على الهياكل الأساسية للنقل. والبلدان النامية غير الساحلية هي أيضا عرضة للكوارث الطبيعية. فعلى سبيل المثال، تأثر الاقتصاد المنغولي من جراء الشتاء القارس خلال الفترة ٢٠٠٩-٢٠١٠ مما أدى إلى فقدان أكثر من ١٠ ملايين رأس من الحيوانات الأليفة، وفي عام ٢٠١٠ تضررت منطقة الساحل من جراء الجفاف بما في ذلك مالي وبوركينا فاسو وتشاد والنيجر وإثيوبيا.

٩ - وبوجه عام، وبعد ثماني سنوات من تنفيذ برنامج عمل ألماتي، حققت البلدان النامية غير الساحلية بعض التقدم نحو تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية ولا سيما الالتحاق بالمدارس الابتدائية، والمساواة بين الجنسين في التعليم الابتدائي وتمثيل المرأة في البرلمانات الوطنية؛ إلا أن

تحقيق الأمن الغذائي، والقضاء على الفقر والحد من وفيات الأطفال والأمهات أثناء النفاس لا تزال من التحديات الرئيسية للتنمية الاجتماعية. وهناك أيضا حاجة لمعالجة أوجه التفاوت بين الأماكن الريفية والحضرية، وفي الدخل وبسبب نوع الجنس. وتسببت الأزمة المالية والاقتصادية العالمية في نكسات خطيرة. ويعد تعزيز الدعم الدولي للبلدان النامية غير الساحلية عن طريق المساعدة الإنمائية الرسمية أمرا حاسما لإتاحة تكثيف الجهود الرامية إلى تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية.

١٠ - ولا تزال البلدان النامية غير الساحلية تواجه عقبات في المشاركة في التجارة الدولية بسبب تعذر الوصول إلى البحر والبعد عن الأسواق الرئيسية، وعدم كفاية مرافق النقل، والجمارك وإجراءات عبور الحدود المرهقة، والمعاملات المصرفية الباهظة وغيرها من الخدمات والعمليات الباهظة التكاليف. وتؤدي هذه القيود إلى ارتفاع تكاليف النقل والمعاملات التجارية.

١١ - وقام مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، من أجل تحديد مدى تأثر البلدان النامية غير الساحلية بتكاليف النقل والمعاملات التجارية، بمحاولة لتقدير هذه التكاليف بالاستناد إلى بيانات ميزان المدفوعات لصندوق النقد الدولي. وقام المكتب باحتساب إجمالي رسوم الشحن في موازين المدفوعات (التي تشمل تكاليف شحن جميع الواردات والصادرات المدفوعة إلى الشركات في الخارج أو التي تلقتها الشركات الوطنية من الخارج) كنسبة من القيمة الإجمالية للواردات والصادرات (انظر المرفق، الجدول ٤). وتظهر البيانات أن البلدان النامية غير الساحلية تواجه تكاليف مرتفعة بالفعل، نظرا لأن نسبة رسوم الشحن إلى إجمالي قيمة الصادرات والواردات في عام ٢٠٠٩ كانت مرتفعة للغاية بالنسبة للبلدان الأفريقية غير الساحلية حيث بلغت نسبة ٢١,٤ في المائة في أحد البلدان. وتعاني البلدان النامية غير الساحلية كمجموعة من ارتفاع نسبة رسوم الشحن إلى إجمالي قيمة الصادرات والواردات لديها: فهي أكثر من معدل مجموعة بلدان المرور العابر النامية بنسبة ٤٥ في المائة. وهذا يدل بوضوح على أن البلدان النامية غير الساحلية تدفع تكاليف أعلى للنقل والتجارة - تمثل موارد يمكن استثمارها في بناء قدراتها الإنتاجية.

١٢ - وهذه البيانات تؤيدها المعلومات الواردة في تقرير البنك الدولي ممارسة الأعمال التجارية لعام ٢٠١١، التي تشير إلى أنه باستثناء البلدان العشرة التي تحتل مرتبة أقل من ١٠٠، (أذربيجان وأرمينيا وبوتسوانا وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة وجمهورية مولدوفا ورواندا وزامبيا وقيرغيزستان وكازاخستان ومنغوليا) فإن ٢٠ بلداً من البلدان النامية غير الساحلية التي تتوفر عنها بيانات تحتل رتبة ١٠٤ و ١٨٣ من أصل ما مجموعه ١٨٣ بلداً، ويرجع ذلك جزئياً إلى ارتفاع التكاليف المتصلة بالاستيراد والتصدير.

ثالثا - الأولويات

ألف - القضايا الأساسية لسياسة المرور العابر

١٣ - توفر الاتفاقيات والاتفاقات الدولية^(١) أطرا لتنسيق وتبسيط شكليات وإجراءات المرور العابر، ويمكن أن يعمل تنفيذها على نحو فعال على دعم وصول البلدان النامية غير الساحلية إلى البحر إلى حد كبير. وكان التصديق على هذه الاتفاقيات بطيئا (انظر الجدول ١ أدناه). ومنذ استعراض منتصف المدة لبرنامج عمل المائي، صدق عدد قليل جدا من البلدان النامية غير الساحلية، وهي بوركينا فاسو، وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، وجمهورية مولدوفا وكازاخستان، على اتفاقات النقل الدولية وانضمت إليها.

الجدول ١

حالة انضمام البلدان النامية غير الساحلية لاتفاقيات الأمم المتحدة بشأن النقل^(١)

الاتفاقية	عدد البلدان النامية غير الساحلية التي هي طرف متعاقد في الاتفاقية (من أصل ما مجموعه ٣١)
اتفاقية السير على الطرق (١٩٦٨)	١٣
اتفاقية لافتات وإشارات الطرق (١٩٦٨)	٨
الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بمقتضى دفاتر النقل الدولي الطرقي (١٩٧٥)	١١
الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالاستيراد المؤقت للمركبات الطرقيّة التجارية (١٩٥٦)	٥
الاتفاقية الجمركية بشأن الحاويات (١٩٧٢)	٦
الاتفاقية الدولية لمواءمة عمليات رقابة السلع على الحدود (١٩٨٢)	١٠
الاتفاقية المتعلقة بعمود النقل الدولي الطرقي للبضائع (١٩٥٦)	١٠

المصدر: www.uncece.org/trans/conventn/legalinst.html.

(أ) أوصت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ في قرارها ١١/٤٨ لعام ١٩٩٢، بأن تقوم البلدان في المنطقة بالنظر في الانضمام إلى الاتفاقيات السبع الواردة في الجدول.

١٤ - أحرز تقدم كبير على الصعيدين الإقليمي ودون الإقليمي، في التوصل إلى اتفاقات حيث تسعى البلدان النامية غير الساحلية والبلدان المجاورة لها إلى تنسيق سياسات النقل

(١) تحت إشراف اللجنة الاقتصادية لأوروبا، هناك ٥٧ اتفاقية واتفاقا وبرتوكولا توفر الأطر لتنسيق وتبسيط الشكليات والإجراءات المتعلقة بالنقل والنقل العابر الدوليين.

والعبور، والقوانين والإجراءات والممارسات مع بلدان العبور. وحققت آسيا تقدما كبيرا في وضع وتنفيذ الاتفاق الحكومي الدولي المتعلق بشبكة الطرق السريعة الآسيوية والاتفاق الحكومي الدولي بشأن شبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا. وتم التوصل إلى عدد من الاتفاقات الإقليمية ودون الإقليمية في آسيا.

١٥ - وفي أفريقيا، يجري إحراز تقدم نحو وضع إطار لتنسيق القواعد والمعايير لشبكة الطرق السريعة عبر أفريقيا على الصعيد الإقليمي. وعلى الصعيد دون الإقليمي، قامت الدول الأعضاء في الجماعات الاقتصادية الإقليمية بإبرام مختلف الاتفاقات التي تعزز السياسات الداعمة للنقل والعبور والتجارة. كما أحرزت هذه الجماعات تقدما في مواءمة المعايير والسياسات من خلال الدخول في ترتيبات مشتركة. فعلى سبيل المثال، أدى إنشاء فريق العمل الثلاثي بين السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي، وجماعة شرق أفريقيا والجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي إلى مواءمة سياسات وأنظمة النقل والطاقة وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات والمياه، بالإضافة إلى تطوير الهياكل الأساسية المادية. وفي غرب أفريقيا، تعمل الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا، والاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا أيضا على مواءمة برامجها لتسهيل النقل العابر.

١٦ - وفي أمريكا الجنوبية، تشكل البلدان النامية غير الساحلية جزءا من السوق المشتركة لبلدان المخروط الجنوبي وجماعة الأنديز والاتفاقات المرتبطة بها في مجال النقل العابر والتجارة.

١٧ - وعلى الرغم من إحراز بعض التقدم في وضع اتفاقات على الصعيدين الإقليمي ودون الإقليمي يمكن أن توفر أساسا لتبسيط وتنسيق الشكليات والإجراءات، فإن العديد من هذه الاتفاقات لم ينفذ تنفيذا كاملا. ويعتبر تنفيذها على نحو فعال أمرا مهما للبلدان النامية غير الساحلية للاستفادة من تدابير تحسين النقل العابر.

١٨ - وعلى الصعيد الوطني، عملت بعض البلدان النامية غير الساحلية على تعزيز سياساتها الوطنية الرامية إلى تعزيز تسهيل التجارة والنقل، وتطوير الهياكل الأساسية وصيانتها. كما اتخذت مبادرات لتعزيز وإنشاء آليات مؤسسية لتنسيق العمل بشأن تيسير النقل العابر على الصعيد الوطني. وعلى سبيل المثال، أنشأت البلدان الأعضاء في رابطة أمم جنوب شرق آسيا ومنطقة ميكونغ الكبرى دون الإقليمية هيئات وطنية لتسهيل التجارة والنقل كجزء من التزاماتها بموجب الاتفاقات الإقليمية أو من تلقاء نفسها. وقد عملت هذه الهيئات على تعزيز التنسيق والتعاون الفعالين بين جميع الوكالات ذات الصلة المسؤولة عن تسهيل التجارة الدولية والنقل. وتشمل التحديات التي تعرقل فعالية عمل هذه الهيئات عدم كفاية الموارد

المالية، والاعتراف غير الكافي بأدوارها ووظائفها، وتمثيل أصحاب المصلحة الرئيسيين غير المكتمل.

١٩ - ويجري إحراز تقدم مستمر في مجال تبسيط الإجراءات الإدارية وتبسيط إجراءات مراقبة الحدود. وتم إنشاء مراكز حدودية ذات منفذ واحد للرقابة على الحدود عند عدة نقاط حدودية متاخمة على طول ممرات النقل العابر في دول السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي وجماعة شرق أفريقيا، ومؤخرا، في المنطقة دون الإقليمية للجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا. وقد ساعد أول مركز حدودي ذي منفذ واحد أنشئ على الحدود بين زامبيا وزمبابوي في كانون الأول/ديسمبر من عام ٢٠٠٩ على تبسيط الرقابة والإجراءات على الحدود وتقليل الوقت الذي تقضيه الشاحنات التجارية على الحدود من ٥ أيام إلى أقل من ٢٤ ساعة.

٢٠ - وفي أمريكا الجنوبية، وافقت بلدان السوق المشتركة لبلدان المخروط الجنوبي في اتفاق ريسيفي بشأن توحيد الضوابط على تطبيق ضوابط موحدة في ١٦ نقطة حدودية. وقد أنشأت باراغواي مركزا موحدا على حدودها مع البرازيل في حين أن العمل على إنشاء مركز حدودي مع دولة بوليفيا المتعددة القوميات هو الآن في مرحلة متقدمة.

٢١ - وفي جنوب شرق آسيا، يشمل اتفاق النقل العابر للحدود في منطقة الميكونغ الكبرى دون الإقليمية، تنفيذ التفتيش عند منفذ واحد/نافذة واحدة الذي يهدف إلى تحقيق الحد الأقصى من الكفاءة عند الحدود. كما تشكل مبادرات التجهيز المشترك جزءا من برنامج التعاون الاقتصادي الإقليمي المتعدد الجهات المانحة لآسيا الوسطى الذي يديره مصرف التنمية الآسيوي. وقد حققت المراكز الحدودية ذات المنفذ الواحد منافع للبلدان النامية غير الساحلية وتعتبر مبادرة فعالة ينبغي تكرارها.

٢٢ - وفي أفريقيا، أنشأت دول المنطقة دون الإقليمية للسوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي نظام البطاقة الصفراء وهو نظام للتأمين على المركبات الآلية صالح في جميع البلدان المشاركة ويسهل أيضا تنقل المركبات عبر الحدود بين الدول الأعضاء في السوق المشتركة. وقد ساعدت هذه البطاقة على الحد من التأخير على الحدود نظرا لأن الناقلين والسائقين ليسوا مضطرين لشراء تغطية التأمين عند كل مركز من مراكز عبور الحدود.

باء - تطوير الهياكل الأساسية وصيانتها

٢٣ - تعتبر الطرق واسطة النقل الرئيسية لمعظم البلدان النامية غير الساحلية، وخصوصا في أفريقيا، حيث تمثل حوالي ٩٠ في المائة من التجارة بين البلدان الأفريقية. ومع ذلك، فإن

نسبة الطرق المعبدة لا تزال منخفضة، حيث أنه ليس هناك سوى ٩ من البلدان النامية غير الساحلية التي تزيد نسبة الطرق المعبدة فيها عن ٥٠ في المائة و ٨ من البلدان التي تبلغ نسبة الطرق المعبدة لديها ما بين ٢٠ إلى ٤٩ في المائة (انظر المرفق، الجدول ٥). وعلى الصعيد الوطني، قام بعض البلدان بإنشاء مصادر مستقلة لتمويل صيانة الطرق تستند إلى رسوم استخدام الطرق وضرائب الوقود أو مخصصات الميزانية. وأنشأ ما مجموعه ٢٧ بلداً أفريقياً صناديق الطرق. وهناك بعض البلدان النامية غير الساحلية في مناطق أخرى لديها صناديق عملية للطرق لدعم صيانة الطرق. وقامت جمهورية مولدوفا مؤخراً على سبيل المثال، بإدخال تعديلات على قانون صندوق الطرق الصادر في شباط/فبراير ١٩٩٦ من أجل زيادة التمويل لصيانة وترميم الطرق.

٢٤ - وقام بعض البلدان بإنشاء وكالات للطرق، مستقلة عن الوزارات الفنية، تتحمل المسؤولية الأولى عن إرساء العقود الخارجية لأنشطة الأشغال العامة. وتوصلت دراسة للبنك الدولي إلى أن البلدان التي لديها صندوق طرق وضرائب مرتفعة على الوقود تخصص حصة أكبر من الإنفاق على الصيانة وشهدت تقلبات منخفضة في الإنفاق على القطاعات بالنسبة لمخصصات الميزانية التقليدية^(٢).

٢٥ - وعلى الصعيد الإقليمي، تم في آسيا إحراز تقدم في رفع مستوى ٢٦٣ ٢٢ كيلومتراً (١٥,٨ في المائة) من شبكة الطرق السريعة الآسيوية، بما في ذلك: (أ) تشييد AH5 (باكو - آلات - كازاك - الجسر الأحمر)، و AH8 (باكو - غوبا - سمور وآلات - أستارا) في أذربيجان؛ (ب) تشييد AH3 و AH4 و AH32، وخطة أخرى لرفع مستوى AH3 لمعايير الفئة الأولى في منغوليا؛ (ج) إحراز تقدم في بناء جسرين على طول AH3 في شيانغ كونغ - هواي زاي، وعلى طول AH15 في تاخيك - ناخون فانوم، بين جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وتايلند، (د) التشييد المزمع لـ AH82 (مقطع يريفان - أشتراك) في أرمينيا، (هـ) تشييد AH82 من جمهورية إيران الإسلامية إلى الحدود الأرمينية والجورجية. وتشير تقديرات اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ والدول الآسيوية الأعضاء في عام ٢٠٠٦، إلى أن القائمة الموحدة التي احتوت على ١٢١ مشروعاً استثمارياً ذي أولوية في ٢٥ دولة عضواً تشير إلى أنه تم إنفاق أو الالتزام بمبلغ ٢٥ بليون دولار لتطوير مختلف أجزاء الطرق السريعة الآسيوية وأن هناك عجزاً قدره ١٨ بليون دولار في التمويل اللازم لرفع مستوى وتحسين ٢٦ ٠٠٠ كيلومتر من شبكة الطرق السريعة الآسيوية.

(٢) Ken Gwilliam, and others, *The Burden of Maintenance: Roads in Sub-Saharan Africa*, (Washington, D.C., World Bank., 2008).

٢٦ - وقامت مبادرة تكامل الهياكل الأساسية الإقليمية في أمريكا الجنوبية بتنسيق تطوير الهياكل الأساسية للنقل والطاقة والاتصالات السلكية واللاسلكية في المنطقة. ولا تزال المبادرة تعمل على تنفيذ ما مجموعه ٥٢٤ مشروعاً تتطلب استثمار ما مجموعه ٥٤,٦١ بليون دولار^(٣). وبحلول منتصف عام ٢٠١٠، نفذت المبادرة ٤٤ في المائة من مشاريع الهياكل الأساسية.

٢٧ - وشرع الاتحاد الأفريقي في برنامج تطوير الهياكل الأساسية في أفريقيا في عام ٢٠١٠، الذي يهدف إلى الجمع بين مختلف المبادرات الإقليمية والقارية بشأن الهياكل الأساسية للنقل بالطرق والسكك الحديدية، وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات والطاقة، التي يقودها مصرف التنمية الأفريقي. ويتمثل الهدف الرئيسي للبرنامج في تنسيق الجهود واستخدام الموارد لتطوير الهياكل الأساسية. ولا تزال هناك وصلات ناقصة في الطريق السريع العابر لأفريقيا الذي يضطلع بدور حاسم في الحفاظ على اقتصادات البلدان غير الساحلية في أفريقيا، تتطلب موارد كبيرة لإنجازها. وتجري مشاريع كبرى لتحسين شبكة الطرق في العديد من البلدان وفي مختلف الجماعات الاقتصادية الإقليمية في أفريقيا.

٢٨ - وعلى الرغم من تحقيق بعض التقدم في تطوير وصيانة الهياكل الأساسية للطرق، فإن هناك تحديات لا تزال قائمة تشمل عدم كفاية الموارد المخصصة لصناديق الطرق والحمولة الزائدة للمركبات، وفجوة الموارد اللازمة لتطوير الهياكل الأساسية للطرق.

٢٩ - ولا تزال السكك الحديدية تمثل نموذجاً مستغلاً استغلالاً ناقصاً للنقل في البلدان النامية غير الساحلية، وليس هناك سوى ٩ من البلدان النامية غير الساحلية التي لديها أكثر من ١٠٠٠ كيلومتر من خطوط السكك الحديدية لخدمة الشحن. وفي شبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا البالغ طولها ١١٤٠٠٠ كلم هناك وصلات ناقصة يبلغ طولها حوالي ٨٠٠٠ كلم (٧ في المائة). وقد أحرز بعض التقدم في تخطيط وبناء الوصلات الناقصة في أذربيجان وأوزبكستان وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية ومنغوليا.

٣٠ - وفي أفريقيا، تتسم شبكة السكك الحديدية التي يبلغ طولها ٧٤٧٥ كلم بانخفاض الكثافة إلى حد كبير ويقع معظمها في شمال أفريقيا والجنوب الأفريقي. وقدرت دراسة اضطلعت بها الشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا والاتحاد الأفريقي في عام ٢٠٠٦، لتطوير الهياكل الأساسية، أن هناك وصلات ناقصة يبلغ طولها ٣٦٢٢ كلم. ولم يسجل

Latin American and Caribbean Economic System (SELA), 2011, *Physical Infrastructure for Integration* (٣)
in Latin America and the Caribbean (2011)

أي تقدم كبير في ذلك القطاع الفرعي ولكن من المرجح أن يجري تنشيط بعض مشاريع السكك الحديدية في غرب أفريقيا، وأفريقيا الوسطى والجنوب الأفريقي.

٣١ - وتم إحراز تقدم فيما يتعلق بتكامل السكك الحديدية في أمريكا الجنوبية. ففي أيار/مايو قامت باراغواي والبرازيل بإضفاء الطابع الرسمي على مشروع ممول من مصرف التنمية البرازيلي لربط شبكة باراغواي للخطوط الحديدية بخط السكك الحديدية الذي يربط باراناغوا، بالبرازيل وإنتوفاغاستا، في شيلي، مما يؤدي في الواقع إلى إنشاء ممر للسكك الحديدية بين المحيطين.

٣٢ - وتشمل التحديات الرئيسية التي تواجه تطوير شبكة السكك الحديدية الموارد المحدودة للاستثمار في الوصلات الناقصة والاختلاف في مقاييس السكك الحديدية الذي يؤدي إلى تكرار عمليات تحميل البضائع وتفريغها، مما يزيد من حالات التأخير وتكاليف النقل.

٣٣ - وأحرز تقدم في إنشاء الموانئ الجافة. والموانئ الجافة توفر وظائف مشابهة لوظائف الموانئ البحرية وتدعم تطوير ممرات متعددة الوسائط. وفي آسيا على سبيل المثال، تخطط منغوليا لتطوير أربعة موانئ جافة على طول السكك الحديدية العابرة لآسيا، ولدى نيبال أربعة موانئ جافة، وهناك خطط لتطوير الموانئ الجافة في بلدان أخرى بما فيها أوزبكستان وكازاخستان. وفي أفريقيا، تم إنشاء موانئ جافة في إثيوبيا وأوغندا وبوركينا فاسو والنيجر، وفي أمريكا الجنوبية، تم إنشاء ميناء جاف في باراغواي.

٣٤ - وأحرزت البلدان النامية غير الساحلية تقدما ملحوظا في تحسين الهياكل الأساسية للاتصالات السلكية واللاسلكية، ولا سيما الهواتف الخلوية والاتصال بشبكة الإنترنت. وسجلت كمجموعة، زيادة في استخدام الهواتف الخلوية والإنترنت بنسبة بلغت ٢٥ و ٣٧ في المائة على التوالي من عام ٢٠٠٨ إلى عام ٢٠٠٩ (انظر المرفق، الجدول ٦). وقد أمكن إحراز هذا التقدم بفضل تحرير قطاع الاتصالات السلكية واللاسلكية وما نتج عنه من زيادة استثمارات القطاع الخاص.

٣٥ - وتتسم الهياكل الأساسية للطاقة بأهمية حيوية للحد من التأخير في وقت عبور شحنات البلدان النامية غير الساحلية. ومع ذلك، فإنها لا تزال غير كافية وغير جديرة بالثقة على سبيل المثال في خمسة من البلدان النامية غير الساحلية التي تعتبر مستوردا صافيا للطاقة. وتعتبر احتياجات تمويل الهياكل الأساسية للطاقة على الصعيدين الوطني والإقليمي مرتفعة نسبيا، الأمر الذي يتطلب مساهمة جميع مصادر الموارد بما في ذلك المصادر المحلية والثنائية والإقليمية والمتعددة الأطراف، وزيادة الشراكة مع القطاع الخاص.

٣٦ - ويشير البحث الذي أجراه البنك الدولي^(٤) إلى أن التحديات فيما يتعلق بالنقل والهياكل الأساسية لا تقتصر فقط على العجز المادي في الهياكل الأساسية ولكن تشمل أيضا عدم وجود هياكل أساسية غير مادية كافية، وعلى رأسها أسواق الخدمات اللوجستية اللازمة لتحسين الخدمات على طول ممرات النقل والعبور. وقد بدأ العديد من البلدان النامية غير الساحلية باتخاذ مبادرات لوضع سياسات لتوجيه ودعم إنشاء خدمات تنافسية لوكلاء الشحن والنقل المتعدد الوسائط والخدمات اللوجستية. ومع ذلك، فإن خدمات وكلاء الشحن والخدمات اللوجستية في كثير من البلدان صغيرة الحجم وهذه الصناعة مجزأة.

٣٧ - وتختلف مشاركة القطاع الخاص اختلافا كبيرا عبر جميع القطاعات الفرعية: فهي أعلى ما تكون في الهواتف النقالة، يليها النقل، مع التعاقد على صيانة الطرق والامتيازات في محطات الحاويات وخطوط السكك الحديدية. وفي قطاع الطاقة لا تزال المرافق المملوكة للدولة سائدة على الرغم من أن هناك مصلحة في خصخصة توليد الكهرباء وتوزيعها. وينبغي أن تنظر البلدان النامية غير الساحلية في تعزيز التعاون النشط والفعال مع القطاع الخاص من خلال هيئة بيئة سياسية مواتية.

جيم - التجارة الدولية وتيسير التجارة

٣٨ - على الرغم من إحراز بعض التقدم في تعزيز إدماج البلدان النامية غير الساحلية ضمن نظام التبادل التجاري العالمي، فإن ٢٢ فقط من البلدان النامية غير الساحلية البالغ عددها ٣١ بلداً هي أعضاء في منظمة التجارة العالمية. أما جميع البلدان الأخرى، فلها باستثناء بلد واحد مركز المراقب لدى منظمة التجارة العالمية، وهي حالياً في طور التفاوض بشأن انضمامها. كما أن هنالك حاجة، بالإضافة إلى الإصلاح المؤسسي المحلي، لبذل جهود على المستوى المتعدد الأطراف لدعم الظروف المواتية للتنمية وتيسيرها من أجل انضمام هذه البلدان.

٣٩ - ورغم أن مجموعة البلدان النامية غير الساحلية قد عززت أداء صادراتها، حيث نمت صادراتها من السلع بالقيمة الإسمية من ٣٣ بليون دولار في عام ٢٠٠٣ إلى ١٥٣ بليون دولار في عام ٢٠٠٨، فإن صادراتها تراجعت بنسبة ٤٢ في المائة من عام ٢٠٠٨ إلى عام ٢٠٠٩ (انظر المرفق، الجدول ٤). وظلت نسبة صادرات البلدان النامية غير الساحلية من السلع إلى الصادرات العالمية الكلية ما دون ١ في المائة. ورغم ارتفاع حصتها من الصادرات

(٤) Jean Francois Arvisand others, *Connecting Landlocked Developing Countries to Markets: Trade Corridors in the 21st Century* (world Bank, 2011)

العالمية من ٠,٤٥ في المائة في عام ٢٠٠٣ إلى ٠,٩٦ في المائة في عام ٢٠٠٨، فإن هذه الحصة قد تراجعت إلى ٠,٧٥ في عام ٢٠٠٩. وفي المقابل، ارتفعت حصة بلدان المرور العابر النامية باطراد من ١٣ في المائة في عام ٢٠٠٣ إلى ١٨ في المائة في عام ٢٠٠٩.

٤٠ - وفي عام ٢٠٠٩، انخفضت واردات البلدان النامية غير الساحلية من السلع بنسبة ١٦,٥ في المائة نتيجةً للأزمة المالية والاقتصادية العالمية. وتُفيد تقديرات صندوق النقد الدولي بأن الواردات في عام ٢٠١٠ شهدت تعافياً في ٢١ بلداً من البلدان النامية غير الساحلية. وبدأت البلدان النامية غير الساحلية على نحو متزايد في إبرام اتفاقات التجارة التفضيلية الإقليمية، مما أدى إلى تخفيض متوسط التعريفات الجمركية عن طريق التدابير المتخذة من جانب واحد وتنفيذ بروتوكولات التكامل الإقليمي. وأصبح أحد عشر بلداً آسيوياً من البلدان النامية غير الساحلية أطرافاً في أكثر من ٤٠ من الترتيبات التجارية التي بدأ نفاذها، كما تشارك هذه البلدان في التفاوض بشأن اتفاقات أخرى على الصعيد الإقليمي. وفي أفريقيا، ثمة اتفاقات تجارية قائمة بين ١٣ مجموعة دون إقليمية. وبدأت ثلاث جماعات اقتصادية إقليمية هي السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي، والجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي، وجماعة شرق أفريقيا، بالاتجاه نحو تحقيق مركز السوق المشتركة. وتشهد المفاوضات المتعلقة باتفاقات الشراكة الاقتصادية بين الاتحاد الأوروبي والجماعات الاقتصادية الإقليمية الأفريقية تقدماً بطيئاً. وفي أمريكا الجنوبية، يتواصل تعميق التكامل الإقليمي من خلال إنشاء اتحاد أمم أمريكا الجنوبية، وهو اتحاد حكومي دولي يضم الاتفاقات الإقليمية القائمة في المنطقة (السوق المشتركة لبلدان المحروط الجنوبي وجماعة دول الأنديز).

٤١ - لكن رغم تعدد اتفاقات التجارة التفضيلية على الصعيد الإقليمي، فإن التجارة فيما بين بلدان المنطقة الواحدة لا تنمو بسرعة. ففي عام ٢٠٠٩، بلغ حجم الصادرات فيما بين بلدان السوق المشتركة لبلدان المحروط الجنوبي وفيما بين بلدان جماعة دول الأنديز ٨ في المائة و ١٥ في المائة على التوالي من الصادرات الكلية للمنطقة. وفي أفريقيا، بين عامي ٢٠٠٠ و ٢٠٠٧، بلغ متوسط الصادرات فيما بين بلدان الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي، وفيما بين بلدان السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي، وفيما بين بلدان الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا، ١٢ في المائة و ٩ في المائة و ١٣ في المائة على التوالي^(٥). وعليه، فمن الضروري تحقيق ما يلي سعياً إلى زيادة مستوى التجارة داخل المنطقة الواحدة تحسين الهياكل الأساسية الإقليمية - النقل والطاقة والاتصال؛ وتنفيذ اتفاقات

(٥) ECA, "Progress in intra-African trade", (Addis Ababa, 2011)

التجارة الإقليمية تنفيذاً فعالاً؛ وتعزيز مواءمة الإطار التنظيمي الإقليمي دعماً لنشاط القطاع الخاص؛ وتحسين التجارة وتيسير المرور العابر بهدف الحد من التكاليف اللوجستية.

٤٢ - وواصلت البلدان النامية غير الساحلية الاضطلاع بمبادرات تيسير التجارة. لكن عند مقارنتها مع البلدان الساحلية، يتبين أن مؤشر الأداء اللوجستي للبلدان النامية غير الساحلية متدنٍ عن الأخرى (انظر الجدول ٢ أدناه). ويدل انخفاض مؤشر الأداء اللوجستي على وجود عوائق أمام الربط بين الاقتصادات المحلية لتلك البلدان والأسواق العالمية، بسبب إجراءات التخليص الجمركي التي تستغرق وقتاً أطول، وتدني نوعية الهياكل الأساسية المتصلة بالتجارة والنقل، وعدم كفاءة الخدمات اللوجستية وعدم قدرتها على المنافسة، وتعقيد وبطء إجراءات عبور الحدود والجمارك، وصعوبة تتبع واقتفاء الشحنات، وعدم توفر إمكانية التنبؤ بوقت التسليم. ومن المهم أن يتواصل العمل سعياً إلى تحسين تيسير التجارة.

الجدول ٢

المناطق التي تشمل بلداناً نامية غير ساحلية ذات أداء ضعيف استناداً إلى مؤشر الأداء اللوجستي

أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى		جنوب آسيا		بيانات أساسية
بلدان غير ساحلية	بلدان ساحلية	بلدان غير ساحلية	بلدان ساحلية	
٢,٢٢	٢,٤٣	١,٨٤	٢,٦٤	مؤشر الأداء اللوجستي الإجمالي عناصر مختارة من مؤشر الأداء اللوجستي
٢,٢١	٢,٤٥	١,٨٤	٢,٦٩	الكفاءة اللوجستية
١,٩٧	٢,١١	١,٦١	٢,٤١	الهياكل الأساسية
٢,١٠	٢,٣٠	١,٦٩	٢,٣٤	العمليات الجمركية والتجارية
إدخال البيانات المتعلقة بمؤشر الأداء اللوجستي				
٣,٢	٤,٧	٢,٦	٢,٢	التخليص الجمركي (عدد الأيام)
٦٢	٤٢	٥٦	٢٧	التفتيش الفعلي (النسبة المئوية) (النسب الأعلى هي الأسوأ)

المصدر: Jean-Francois Alvis and others, The Cost of Being Landlocked (Washington, D.C., The World Bank, 2010).

٤٣ - وتهدف مفاوضات منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة إلى التعجيل بحركة السلع والإفراج عنها وتخليصها الجمركي، بما في ذلك سلع المرور العابر، بالإضافة إلى تعزيز المساعدة التقنية ودعم بناء القدرات في مجال تيسير التجارة. ووفقاً لمشروع النص التفاوضي الموحد لنيسان/أبريل ٢٠١١، الصادر عن فريق التفاوض المعني بتيسير التجارة^(٦) التابع لمنظمة التجارة العالمية، ترمي المفاوضات إلى تحسين الجوانب ذات الصلة الواردة في المادة الخامسة بشأن حرية المرور العابر، وفي المادة الثامنة بشأن الرسوم والإجراءات المرتبطة بالاستيراد والتصدير، وفي المادة العاشرة بشأن نشر وإدارة الأنظمة التجارية لمجموعة الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة (مجموعة غات) لعام ١٩٩٤، فضلاً عن الجوانب المتصلة بالمعاملة الخاصة والتفضيلية.

دال - تدابير الدعم الدولي

٤٤ - منذ اعتماد برنامج ألماتي، زادت تدفقات المساعدة الإنمائية الرسمية الواردة من الجهات المانحة التقليدية من حوالي ١٢ بليون دولار في عام ٢٠٠٣ إلى ١٨,٩ بليون دولار في عام ٢٠٠٧، وإلى ٢٤,٨ بليون دولار في عام ٢٠٠٩. وهذا ما يمثل زيادة بنسبة تزيد عن ١٠ في المائة سنوياً منذ عام ٢٠٠٣. لكن بلدين اثنين يتلقيان أكبر نسبة من الإيرادات، وهما أفغانستان وإثيوبيا، إذ حصلتا، على التوالي، على ما نسبته ٢٤ في المائة و ١٥ في المائة من مجموع الإيرادات في عام ٢٠٠٩. ولا تزال المساعدة الإنمائية الرسمية المصدر الرئيسي للتمويل الخارجي، وكانت تمثل ١٠ في المائة أو أكثر من الدخل القومي الإجمالي في عام ٢٠٠٩ في تسعة من البلدان النامية غير الساحلية (انظر المرفق، الجدول ٢).

٤٥ - وازدادت المساعدة الإنمائية الرسمية للنقل والتخزين والاتصالات من ٧٧٥ مليون دولار إلى ١,٨ بليون دولار في الفترة ٢٠٠٣-٢٠٠٩، وأرسل الجزء الأكبر منها (٤٠ في المائة) إلى أفغانستان وثلاثة بلدان أخرى.

٤٦ - وشهدت البلدان النامية غير الساحلية، كمجموعة، انخفاضاً إجمالياً نسبته ١٧ في المائة على صعيد تدفقات الاستثمار المباشر الأجنبي الذي بلغ ٢١,٩ مليون دولار في عام ٢٠٠٩ (انظر المرفق، الجدول ٧). ورغم هذا الانكماش، ارتفعت حصة هذه البلدان من تدفقات الاستثمار المباشر الأجنبي على الصعيد العالمي إلى ٢ في المائة في عام ٢٠٠٩، وكانت تبلغ ١,٥ في المائة في عام ٢٠٠٨^(٧). ولا يزال التوزيع الجغرافي للاستثمار المباشر

(٦) انظر http://www.wto.org/english/tratop_e/dda_e/chair_texts11_e/chair_texts11_e.htm

(٧) تقرير الاستثمار العالمي لعام ٢٠١٠: الاستثمار في اقتصاد منخفض الكربون (منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع E.10.II.D.2).

الأجنبي غير متكافئ. فما زال هذا الاستثمار يتركز بكثافة في عدد قليل من البلدان الغنية بالموارد. وفي عام ٢٠٠٩، وردت إلى كازاخستان لوحدها ٥٨ في المائة من التدفقات الكلية للاستثمار المباشر الأجنبي إلى البلدان النامية غير الساحلية، في حين تلقى ١٥ من البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية ٤ بلايين دولار فحسب.

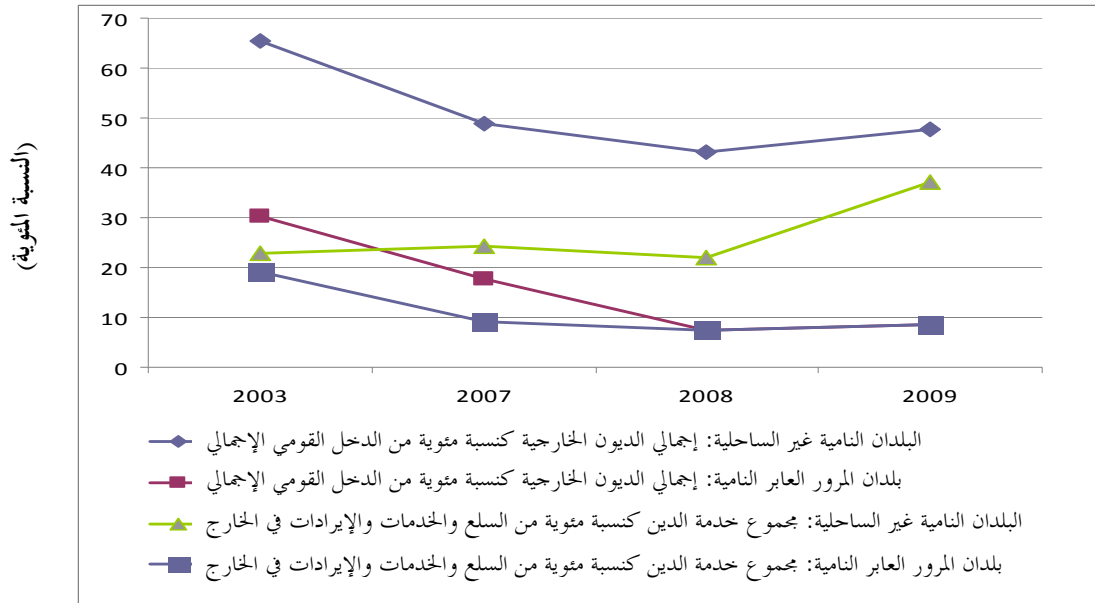
٤٧ - ومن المتوقع أن تتواصل زيادة الاستثمار المباشر الأجنبي الوافد، ولا سيما في البلدان الغنية بالموارد، نتيجة لارتفاع أسعار السلع الأساسية وتحسن الظروف الاقتصادية والمالية. فعلى سبيل المثال، كانت تدفقات الاستثمار المباشر الأجنبي إلى كازاخستان في الربع الأول من عام ٢٠١٠ أعلى بنسبة ١٦ في المائة مما كانت عليه خلال الفترة نفسها من عام ٢٠٠٩. وتجاوزت تدفقات الاستثمار المباشر الأجنبي إلى منغوليا ١ بليون دولار في عام ٢٠١٠، تمثل زيادة بنسبة ٢٥ في المائة عن عام ٢٠٠٩^(٨). كما أن تدفقات الاستثمار المباشر الأجنبي إلى زامبيا تجاوزت ١ بليون دولار في عام ٢٠١٠. لكن أداء معظم البلدان النامية غير الساحلية ضعيف كبلدان مقصد للاستثمار المباشر الأجنبي، وهذا عائد في المقام الأول إلى العوائق الجغرافية الأصيلة التي ما زالت تُضعف الأداء الاقتصادي لتلك البلدان، فضلاً عن سوء حالة الهياكل الأساسية وعدم كفاءة النظم اللوجستية وضعف القدرات المؤسسية.

٤٨ - وتمكنت البلدان النامية غير الساحلية كمجموعة، من تحقيق تحسن كبير في نسبة دينها إلى كل من الدخل القومي الإجمالي وخدمة الدين في الفترة من عام ٢٠٠٣ إلى ٢٠٠٩ (انظر الشكل الأول أدناه). لكن النسبتين شهدتا زيادة في عام ٢٠٠٩. وعند مقارنة البلدان النامية غير الساحلية، مع بلدان المرور العابر النامية، يتبين أن نسبة الدين الكلي وخدمة الدين لديها لا تزال أعلى. وتراجع عدد البلدان النامية غير الساحلية التي كانت نسبة مجموع الدين إلى الدخل القومي الإجمالي لديها تتجاوز ١٠٠، من ٦ بلدان في عام ٢٠٠٣ إلى بلد واحد في عام ٢٠٠٩، وتراجع عدد البلدان التي كانت هذه النسبة لديها في عام ٢٠٠٣ تتراوح من ٧٤ إلى ١٠٠، من ١١ بلداً إلى بلدين اثنين في عام ٢٠٠٩ (انظر المرفق، الجدول ٣). ويعزى هذا التحسن جزئياً إلى المبادرة المتعلقة بالبلدان الفقيرة المثقلة بالديون والمبادرة المتعددة الأطراف لتخفيف عبء الديون اللتين قدمتا الدعم إلى ١٣ من البلدان النامية غير الساحلية. ومن المهم أن يجري توسيع نطاق هذا الشكل من الدعم الرامي إلى تخفيف عبء الديون لكي يشمل البلدان النامية غير الساحلية الأخرى التي لا تستفيد من المبادرتين.

(٨) وفقاً للبيانات التي قدمتها حكومة منغوليا.

الشكل الأول

الديون الخارجية وخدمة الدين للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية



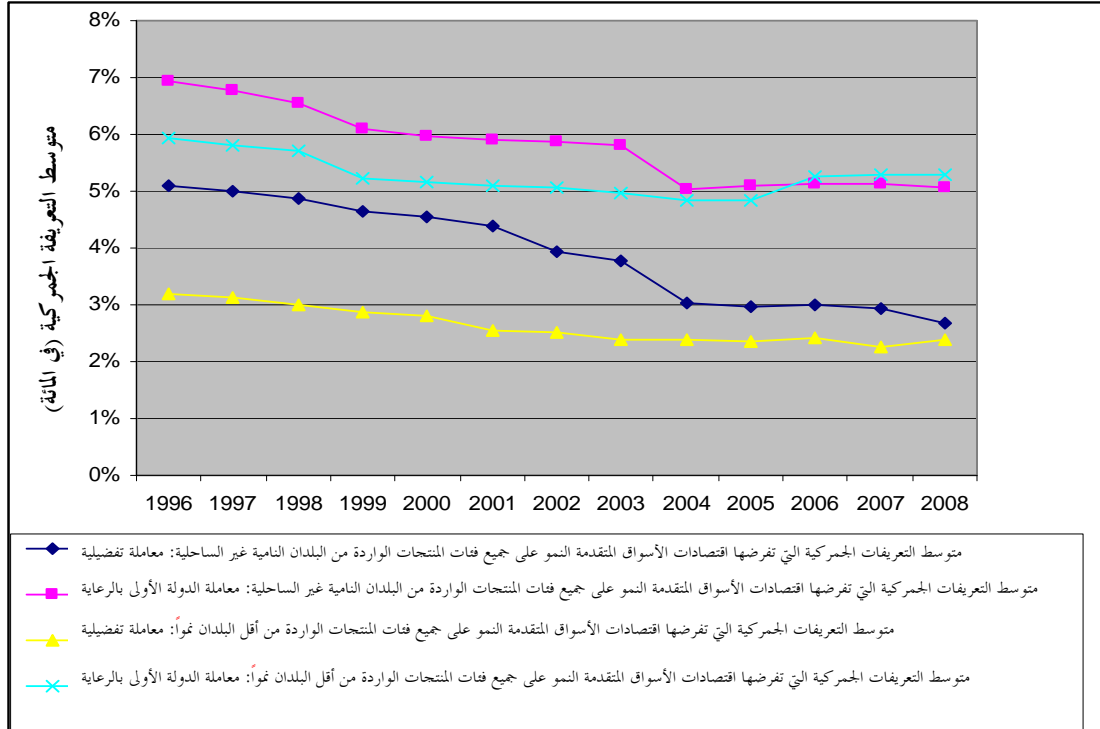
المصدر: البنك الدولي، مؤشرات التنمية العالمية لعام ٢٠١١ (واشنطن العاصمة، ٢٠١١).

٤٩ - وأحرز تقدم بطيء في مفاوضات جولة الدوحة لمنظمة التجارة العالمية بشأن النظام التجاري المتعدد الأطراف. ومن المهم أن يكتفِ المجتمع الدولي الجهود المبذولة لاختتام المفاوضات التجارية بالتوصل إلى أحكام تتسق مع الاحتياجات التجارية والإئتمانية والمالية للبلدان النامية غير الساحلية.

٥٠ - وسُجل بعض التقدم بشأن نظم التعريفات الجمركية التفضيلية الخاصة باقتصادات البلدان المتقدمة النمو التي تستفيد منها البلدان النامية غير الساحلية (انظر الشكل الثاني أدناه). وتوفر التعريفات التفضيلية ميزة سعرية تشد إليها الحاجة بالنسبة لمنتجات البلدان النامية غير الساحلية في أسواق البلدان المتقدمة. لكن استخدامها لا يزال محدوداً في معظم الأحيان بسبب عدم التنويع، وتطبيق قواعد المنشأ المرهقة وغير المتوائمة، وارتفاع تكاليف النقل وقيود أخرى على صعيد العرض.

الشكل الثاني

متوسط التعريفات الجمركية التي تفرضها اقتصادات الأسواق المتقدمة النمو على جميع فئات المنتجات الواردة من البلدان النامية غير الساحلية



المصدر: قاعدة بيانات مركز التجارة الدولية.

٥١ - وسُجّلت زيادة مستمرة في مدفوعات المعونة التجارية إلى البلدان النامية غير الساحلية، التي ارتفعت من ٤,٧ بلايين دولار في عام ٢٠٠٨ إلى ٦ بلايين دولار في عام ٢٠٠٩. وفي عام ٢٠٠٩، كان هناك خمسة بلدان نامية غير ساحلية (إثيوبيا وأفغانستان وأوغندا وبوركينا فاسو ومالي) بين المستفيدين العشرين الرئيسيين من المعونة التجارية. وبوجه عام، خُصص الجزء الأكبر من إجمالي المعونة التجارية لبناء القدرات الإنتاجية^(٩)، يليه الاستثمار في تطوير الهياكل الأساسية^(١٠) والمساعدة على بناء القدرات في مجال إعداد

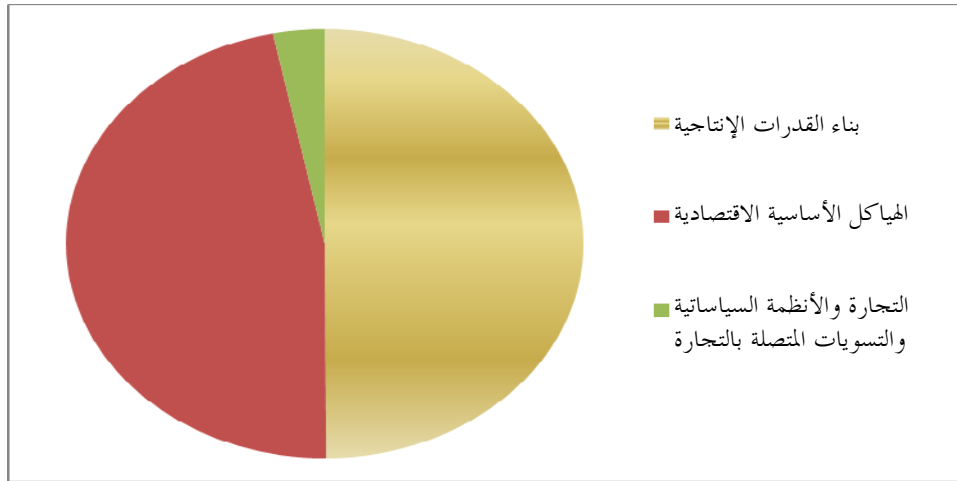
(٩) يُذكر منها مثلاً تنمية الأعمال التجارية، وتقديم المساعدة للخدمات المصرفية والمالية، والزراعة، والحراجة، وصيد الأسماك، والصناعة، والموارد المعدنية والتعدين، والسياحة.

(١٠) بناء الهياكل الأساسية المادية كالطرق والسكك الحديدية والموانئ والاتصالات السلكية واللاسلكية.

الاستراتيجيات والمفاوضات التجارية، والأنظمة السياسية، وتكاليف التسويات المتصلة بالتجارة (انظر الشكل الثالث).

الشكل الثالث

استخدام إجمالي المعونة التجارية العالمية حسب الفئة



المصدر: قاعدة بيانات لجنة المساعدة الإنمائية التابعة لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي

٥٢ - وهناك عدد من البلدان النامية الأخرى التي بدأت تشكل، على نحو متزايد، مصادر هامة للدعم المالي الخارجي بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية، ولا سيما لإصلاح وتطوير الهياكل الأساسية الحيوية كالطرق والطاقة. وفي عام ٢٠٠٩، كانت الشركات عبر الوطنية من البلدان النامية، وخصوصاً جنوب أفريقيا والصين والهند، تشكل المصادر الرئيسية للاستثمار المباشر الأجنبي في البلدان النامية غير الساحلية.

هاء - التنفيذ والاستعراض

٥٣ - كلف مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية بتعزيز تعاونه وتنسيقه مع منظومة الأمم المتحدة وغيرها من أصحاب المصلحة من أجل ضمان التنفيذ الفعال لبرنامج العمل. وقد جرى تنفيذ البرنامج على الصعيد الوطني ودون الإقليمي والإقليمي والعالمي (انظر أيضاً الفرع "خامساً" أدناه).

٥٤ - وفي ما يتعلق بالرصد والاستعراض، تعد الدول الأعضاء تقارير عن تنفيذ برنامج عمل ألماتي كمساهمة في استعراض منتصف المدة وفي إعداد التقارير السنوية للأمين العام بشأن هذه المسألة. وعلى الصعيد العالمي، تجتمع البلدان النامية غير الساحلية سنويا في مؤتمر وزاري على هامش دورات الجمعية العامة.

٥٥ - وعلى الصعيد الإقليمي، تقوم اللجان الإقليمية بتنسيق الاستعراضات الإقليمية. ونظمت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، بالتعاون مع حكومة منغوليا، حوارا رفيع المستوى لآسيا والمحيط الهادئ بشأن تنفيذ برنامج عمل ألماتي والفجوات الإنمائية الأخرى التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية، عقد في نيسان/أبريل ٢٠١١، في أولان بتار. وعقدت لجنة التجارة والتعاون والتكامل على الصعيد الإقليمي التابعة للجنة الاقتصادية لأفريقيا دورتها السابعة في حزيران/يونيه ٢٠١١، حيث استعرضت التقدم الذي أحرزته المنطقة في تنفيذ نتائج اجتماع استعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماتي.

٥٦ - ودعت الجمعية العامة في الفقرة ٣٢ من قرارها ٦٣/٢ المتعلق باستعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماتي إلى أن تنظر في الوقت المناسب في إجراء استعراض شامل لتنفيذ برنامج العمل. وبما أن السنوات العشر الأولى من برنامج العمل تنتهي في عام ٢٠١٣، فثمة حاجة إلى الشروع بالأعمال التحضيرية للاستعراض.

٥٧ - ويلزم القيام بمزيد من العمل من أجل وضع المؤشرات التي يمكن أن تستخدم لقياس التقدم المحرز في تنفيذ برنامج العمل من خلال تخفيض تكاليف النقل والتكاليف التجارية الأخرى. وهناك حاليا نهج مختلفة تضعها مختلف المنظمات الدولية في مجال قياس مؤشرات رصد الممرات، من قبيل نموذج الوقت - التكلفة - المسافة، ومنهجية التكاليف اللوجستية والموثوقية، ومنهجية الوقت - التكلفة في الممرات. ومن شأن مواءمة هذه المؤشرات أن تسمح برصد الممرات التجارية في جميع أنحاء البلدان والمناطق.

٥٨ - وقد أدت الأزمة الاقتصادية والمالية العالمية التي وقعت في الآونة الأخيرة، والتغيرات في أسعار المواد الغذائية والطاقة، وأثر تغير المناخ إلى كشف الضعف البيئي والاقتصادي والاجتماعي للبلدان النامية غير الساحلية. ولذلك، فإن من المهم القيام بأبحاث عن ضعف البلدان النامية غير الساحلية في مواجهة الصدمات الخارجية، من خلال وضع مجموعة من مؤشرات الضعف يمكن أن تستخدمها البلدان النامية غير الساحلية لأغراض الإنذار المبكر.

رابعاً - الإجراءات التي اتخذتها منظومة الأمم المتحدة وغيرها من المنظمات الدولية والإقليمية تنفيذاً لبرنامج عمل ألماتي

٥٩ - استمر مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية في تقديم المساعدة إلى البلدان النامية غير الساحلية من خلال حشد الدعم والتوعية على الصعيد الدولي وعلى نطاق منظومة الأمم المتحدة. ومن أجل تعزيز قدرات البلدان النامية غير الساحلية على التحليل والتفاوض، قدم المكتب الدعم إلى مجمع الفكر الدولي المعني بالبلدان النامية غير الساحلية في أولان بتار، وقام بالتعاون مع مكتب الشؤون القانونية، بوضع اتفاق متعدد الأطراف بشأن إنشاء مجمع فكر، أقر في الاجتماع الوزاري للبلدان النامية غير الساحلية، الذي عقد في نيويورك في أيلول/سبتمبر ٢٠١٠. وباب التوقيع على الاتفاق مفتوح أمام البلدان النامية غير الساحلية في الأمم المتحدة. ويواصل المكتب جمع الإحصاءات السنوية لأحدث البيانات المتاحة عن المؤشرات الاقتصادية والاجتماعية الرئيسية وفي مجال الهياكل الأساسية للنقل للبلدان النامية غير الساحلية. وأصدر المكتب بالتعاون مع إدارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية، كتيب الإحصاءات العالمية لعام ٢٠١٠: البلدان النامية غير الساحلية.

٦٠ - وواصلت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، ومفوضية الاتحاد الأفريقي، ومصرف التنمية الأفريقي، ومكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية التعاون من أجل وضع اتفاق حكومي دولي لدعم شبكة الطرق الرئيسية العابرة لأفريقيا من خلال إجراء دراسات للمساعدة على وضع الإطار القانوني.

٦١ - وقامت اللجان الإقليمية بمساعدة الدول الأعضاء في تنفيذ برنامج عمل ألماتي، عن طريق جملة أمور منها، برامج بناء القدرات، والخدمات الاستشارية، وتقديم الدعم من أجل تطوير الهياكل الأساسية للنقل، وتعزيز الصكوك القانونية المتعلقة بتيسير التجارة والنقل. وتشمل المساهمات الفنية منشور اللجنة الاقتصادية لأفريقيا لعام ٢٠١٠ بعنوان التقييم الرابع للتكامل الإقليمي في أفريقيا: تعزيز التجارة بين البلدان الأفريقية، التي خصص فيه فصل لتطوير ممرات العبور التجارية في البلدان النامية غير الساحلية في أفريقيا. وستصدر اللجنة الاقتصادية لأوروبا ومنظمة الأمن والتعاون في أوروبا دليل أفضل الممارسات المتبعة عند الحدود في عام ٢٠١١، وستنشر اللجنة الاقتصادية لأفريقيا والبنك الدولي ومفوضية الاتحاد الأفريقي خلاصة لجميع الصكوك القانونية المتعلقة بالنقل وتيسير التجارة.

٦٢ - ونظمت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا حلقات عمل عن تيسير التجارة وجولات دراسية في موانئ العبور الرئيسية للبلدان غير الساحلية وقدمت الدعم لإنشاء التحالف الأفريقي للتجارة الإلكترونية، وهو إطار لتبادل المعلومات والخبرات المتعلقة بتيسير التجارة، حيث رعت حلقة العمل التقنية الأولى التي نظمها وجمعته العامة الثانية. وبالمثل، قامت شبكة الأمم المتحدة للخبراء من أجل التجارة غير الورقية في آسيا والمحيط الهادئ، التي أنشأتها اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأوروبا كجماعة للمعرفة والممارسة لصالح الخبراء من البلدان النامية والبلدان التي تمر اقتصاداتها بمرحلة انتقالية في آسيا والمحيط الهادئ، بدعم مبادرات النافذة الواحدة والتجارة غير الورقية على الصعيدين دون الإقليمي والعاير للقارات.

٦٣ - ودعمت اللجنة الاقتصادية لأوروبا تطوير الهياكل الأساسية للنقل في سياق مشروع الطريق السريع العابر لأوروبا والسكة الحديدية العابرة لأوروبا، وقامت بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ بتعزيز تنسيق استثمارات النقل في سياق مشروع روابط النقل الأوروبية - الآسيوية. كما واصلت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ العمل على تعزيز التآزر بين الدول الأعضاء ومؤسسات التمويل الدولية وغيرها من أصحاب المصلحة من أجل استكشاف فرص التمويل في مشاريع الهياكل الأساسية ذات الأولوية على طول الطريق السريع الآسيوي ومشروع خط السكك الحديدية العابر لآسيا. وفي تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٠، نظمت اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي حلقة دراسية دولية عن سياسات النقل المستدام لبلدان أمريكا اللاتينية. وتقوم اللجنة حاليا بتحليل التكاليف اللوجستية وأثرها في التنمية الاقتصادية في دولة بوليفيا المتعددة القوميات. وتدير اللجنة الاقتصادية لأوروبا ٥٧ من الاتفاقيات والاتفاقيات الدولية في مجال النقل، التي توفر الإطار القانوني والتقني لتطوير النقل الدولي على الطرق وبواسطة السكك الحديدية والطرق المائية الداخلية والنقل المشترك.

٦٤ - وفي مجال مبادرة المعونة التجارية، نظمت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، بالتعاون مع مصرف التنمية الأفريقي ومنظمة التجارة العالمية والجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا، استعراضا للمعونة التجارية لصالح دول غرب أفريقيا. كما تعاونت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا مع الجماعات الاقتصادية الإقليمية لأفريقيا الوسطى في تنظيم حلقة عمل تحضيرية استعراضية بشأن المعونة التجارية، مما أفضى إلى وضع خارطة طريق لتوجيه الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية في أفريقيا الوسطى في ما يتعلق بعقد اجتماع مائدة مستديرة للجهات المانحة موجه نحو تعبئة الموارد من أجل برامج الهياكل الأساسية العابرة للحدود ذات الأولوية.

٦٥ - وأنجز برنامج الأمم المتحدة الإنمائي تقييمات احتياجات المعونة التجارية في أوزبكستان وقيرغيزستان وكازاخستان وشرع بإجراء التقييمات في أذربيجان وتركمانستان. وفي آذار/مارس ٢٠١١، نشر البرنامج الإنمائي الدليل المعنون كيفية إجراء تقييمات احتياجات المعونة التجارية في البلدان التي تمر اقتصاداتها بمرحلة انتقالية. وقدم البرنامج الإنمائي أيضا الدعم المستمر لحكومة منغوليا في ما يتعلق بأنشطة الشروع في إنشاء مجمع فكر للبلدان النامية غير الساحلية.

٦٦ - وكرس مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) فرعا في تقرير الأونكتاد عن الاستثمار العالمي لعام ٢٠١٠ لتحليل الاتجاهات الحديثة في الاستثمار المباشر الأجنبي في البلدان النامية غير الساحلية، وقدم مساعدة في مجال بناء القدرات ومساعدة تقنية في مجال تيسير التجارة والنقل.

٦٧ - ووضعت منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية (اليونيدو)، بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية لأفريقيا ومنظمة الأغذية والزراعة والصندوق الدولي للتنمية الزراعية ومصرف التنمية الأفريقي ومفوضية الاتحاد الأفريقي مبادرة لتنمية الزراعة والأعمال التجارية الزراعية والصناعات الزراعية، تركز على تنمية الهياكل الأساسية الريفية، والتكنولوجيا، وإدارة الأراضي، ونظم تكنولوجيا المياه في الريف، وتشدد على أهمية زيادة استثمارات القطاعين العام والخاص والشراكات بين المزارعين والأعمال التجارية الزراعية في نهج يعتمد سلسلة الأنشطة المضيفة للقيمة. وتضطلع اليونيدو أيضا ببناء القدرات التجارية على الصعيدين الإقليمي ودون الإقليمي.

٦٨ - ويساهم البنك الدولي في تنفيذ برنامج عمل ألماني من خلال ما يقدمه البنك الدولي للإنشاء والتعمير - المؤسسة الإنمائية الدولية من المساعدة التقنية ومنتجات المعرفة في مجال الإقراض. وفي عام ٢٠١٠، قدمت قروض بلغت قيمتها ٩٨٨ مليون دولار لتمويل مشاريع في البلدان النامية غير الساحلية أو بلدان العبور في مجال الإصلاحات الجمركية، أو مشاريع ممرات الطرق أو السكك الحديدية والطيران، أو المشاريع التي تنصdy لمعالجة قيود محددة أخرى مفروضة على القدرات في ما يتعلق بحالات البلدان غير الساحلية. ويرمي مرفق تيسير التجارة، وهو صندوق استئماني متعدد المانحين برصيد قدره ٤٠ مليون دولار أنشئ في عام ٢٠٠٩، إلى بناء القدرات من أجل تسريع تنفيذ مشاريع تيسير التجارة والنقل والإصلاحات في البلدان ذات الدخل المنخفض، وهو يستهدف بوجه خاص تلبية احتياجات البلدان النامية غير الساحلية. وتشمل المشاريع الجارية تقديم الدعم إلى بلدان الممرات في أفريقيا وآسيا. كما نفذ البنك الدولي سلسلة من منتجات المعرفة تشمل "التكلفة التي يتكبدها البلد لكونه غير ساحلي: موثوقية سلاسل التوريد والتكاليف اللوجستية" وربط البلدان غير الساحلية بالأسواق: الممرات التجارية في القرن ٢١.

٦٩ - وتقدم أمانة منظمة التجارة العالمية بالتعاون مع منظمات دولية أخرى المساعدة التقنية إلى الأعضاء والمراقبين في منظمة التجارة العالمية، بناء على طلبهم من أجل تقييم احتياجاتهم وأولوياتهم في مجال تيسير التجارة. وفي تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٠، كانت ١٩ من البلدان النامية غير الساحلية قد أجرت هذه التقييمات.

٧٠ - وواصلت منظمة الجمارك العالمية أنشطة بناء القدرات في مجال الجمارك، ولا سيما من خلال برنامج كولومبوس التابع للمنظمة والهادف إلى التنفيذ الكامل لإطار معايير تأمين وتيسير التجارة العالمية وغيره من أفضل الممارسات الدولية في مجال إدارة الجمارك. ونظمت المنظمة العالمية للجمارك حلقات عمل إقليمية وحلقات عمل وطنية وبعثات في عام ٢٠١٠، استفادت منها البلدان النامية غير الساحلية في أفريقيا وآسيا وأوروبا.

٧١ - وقام مركز التجارة الدولي بوضع وتنفيذ مشاريع تعزيز التجارة وبناء القدرات، من قبيل بناء القدرات الوطنية في مجال تنفيذ الإطار المتكامل في تشاد، أو برنامج اللوجستيات وسلسلة التوريد الخاص بالجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي في ملاوي. ونفذت عدة برامج متعددة البلدان، جرى التركيز فيها على واحد أو أكثر من التخصصات ذات الصلة بالتجارة، من قبيل برنامج "إمكانية وصول سيدات الأعمال في مجال التجارة الدولية" الذي تناول المعوقات الخاصة التي تعترض سبيل سيدات الأعمال الأفريقيات عن طريق تعزيز إمكانية وصولهن إلى حزمة من خدمات دعم التجارة. وقد أتيحت المعلومات التي يملكها مركز التجارة الدولية في ما يتعلق بالقدرة التنافسية في مجالي التجارة والتصدير لجميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة.

٧٢ - وفي عام ٢٠١٠، نظمت منظمة الأمن والتعاون في أوروبا المنتدى الاقتصادي والبيئي الثامن عشر للمنظمة بشأن موضوع "تعزيز الحكم الرشيد عند المعابر الحدودية، وتحسين أمن النقل البري، وتيسير النقل الدولي بواسطة الطرق والسكك الحديدية في منطقة منظمة الأمن والتعاون في أوروبا". وكمتابعة مباشرة ومن أجل التوعية بالأدوات القائمة لمكافحة الفساد عند المعابر الحدودية وتوفير الفرصة من أجل تحديد أنشطة متابعة وطنية ملموسة، قامت منظمة الأمن والتعاون في أوروبا، بالتعاون مع منظمة الجمارك العالمية ومركز منظمة الأمن والتعاون في أوروبا في أستانا، بتنظيم حلقة دراسية إقليمية عن تعزيز التزاهة في الجمارك والخدمات الحدودية. وبالإضافة إلى ذلك، استمرت كلية موظفي إدارة الحدود التابعة لمنظمة الأمن والتعاون في أوروبا في دوشانبي، بتنظيم مناسبات تدريبية تغطي طائفة واسعة من القضايا المتعلقة بإدارة الحدود.

٧٣ - ويهدف المشروع الأفغاني للنقل العابر التابع للاتحاد الدولي للنقل على الطرق، الذي يجري الاضطلاع به في إطار المبادرة الأوروبية - الآسيوية الجديدة للنقل بالطرق البرية إلى تطوير النقل البري على الطرق من أوروبا والصين إلى أفغانستان عن طريق جذب الاستثمارات الدولية إلى الهياكل الأساسية المساعدة ومن خلال تنفيذ الإجراءات الجمركية المتوائمة. وتعاونت اللجنة الاقتصادية لأوروبا والاتحاد في وضع أفضل الممارسات المنطبقة لتنفيذ الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بمقتضى دفاتر النقل الدولي الطرقي في منطقة وسط آسيا، وأدخلتها في دليل النقل البري الدولي المحدث. ووقع الاتحاد والأونكتاد مذكرة تفاهم في نيسان/أبريل ٢٠١٠ لرفع مستوى النظام العالمي الآلي للبيانات الجمركية من خلال تزويده بأحدث أدوات تكنولوجيا المعلومات/النقل البري الدولي المتعلقة بإدارة المخاطر، نتج عنها أن وحدة المرور العابر في النظام العالمي الآلي للبيانات الجمركية تشتمل الآن على أحدث الأدوات اللازمة لتيسير وضمان تنفيذ الاتفاقية.

٧٤ - واعتمد الاتحاد الدولي للاتصالات السلكية واللاسلكية برنامجا يركز بشكل خاص على أولويات البلدان النامية غير الساحلية التي تنطوي على مساعدة البلدان في جملة أمور منها، التحول من شبكات الاتصالات الهاتفية العامة إلى شبكات الإنترنت التي تستند إلى بروتوكولات، وإنشاء مراكز اتصالات متعددة، وتطبيق تكنولوجيا النطاق العريض. وركزت مشاريع أخرى على تعزيز حصول الجميع على التطبيقات والخدمات الإلكترونية وكذلك تنفيذ مشاريع التجارة الإلكترونية والحكومة الإلكترونية في العديد من البلدان النامية غير الساحلية من أجل تمكينها من استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات كعامل محفز في مجال التجارة.

٧٥ - واضطلعت المصارف الإقليمية والجماعات الاقتصادية الإقليمية في آسيا وأمريكا الجنوبية وأفريقيا بأدوار قيادية في تنظيم ودعم تنفيذ برامج الهياكل الأساسية الإقليمية. ونفذ مصرف التنمية الآسيوي مختلف مشاريع تقديم المساعدة التقنية والاستثمار في إطار برنامج التعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى، واستثمر مصرف التنمية الآسيوي حتى الآن نحو ٤ بلايين دولار في قطاعي النقل وتيسير التجارة وحوالي بليون دولار في قطاع الطاقة. وفي أفريقيا، يقود مصرف التنمية الأفريقي عملية تعبئة الموارد لبرنامج تطوير الهياكل الأساسية في أفريقيا وتقديم الدعم له. وفي أمريكا الجنوبية، يقوم مصرف التنمية للبلدان الأمريكية والبنك الدولي ومصرف أمريكا الوسطى للتكامل الاقتصادي بدعم مبادرة تكامل الهياكل الأساسية الإقليمية في أمريكا الجنوبية.

٧٦ - واضطلعت السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي بالدراسات والبرامج وترتيبات التكامل الإقليمي لمساعدة أعضائها من البلدان غير الساحلية على تعزيز الاتصالات والتجارة على الصعيد الإقليمي. وعلى سبيل المثال، أجريت دراسة تشخيصية للممرات في شرق أفريقيا تتعلق بالممرات الشمالية والوسطى لتقييم أداء الممرات من أجل إعداد خطة عمل لإزالة العقبات اللوجستية المحددة التي تعترض سبيل النقل. ويجري اختبار وحدة ترحيل البيانات المتعلقة بالعبور في المركزين الحدوديين تشيرونندو، بزامبيا وكاسوماليسا، بجمهورية الكونغو الديمقراطية، وهي أداة طورت لتيسير تبادل تصاريح العبور ومعلومات ضمان العبور بين إدارات الجمارك. وكانت الضمانات الإقليمية للعبور الجمركي، وهي أداة وضعت بإشراف بروتوكول تجارة المرور العابر ومرافق المرور العابر، مفيدة في تعزيز التكامل الإقليمي للسوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي. وأجري اختبار تجريبي للخطة في عام ٢٠٠٨ في بلدان الممر الشمالي وأفضت النتائج الإيجابية إلى نشر المبادرة في عامي ٢٠١٠ و ٢٠١١.

خامسا - الاستنتاجات والتوصيات

٧٧ - حين يكون البلد غير ساحلي فإن ذلك يفرض قيودا شديدا على نموه الاقتصادي وعلى بلوغ الأهداف الإنمائية للألفية. ولا تزال اقتصادات البلدان النامية غير الساحلية هشة بسبب ضعفها أمام الصدمات الخارجية نظرا للتنوع المحدود للصادرات، والقدرات الإنتاجية المحدودة، وعدم قدرة الصادرات على المنافسة، وارتفاع تكاليف النقل والعبور.

٧٨ - وينبغي للمجتمع الدولي أن يدعم البلدان النامية غير الساحلية عن طريق زيادة الدعم المالي المستدام وتقديمه في الوقت المناسب لمساعدة تلك البلدان على تسريع وتيرة التقدم نحو تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية وتعزيز قدراتها على التخفيف من أثر تغير المناخ والتكيف معه.

٧٩ - وينبغي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية تعزيز التعاون الفعال من خلال تطوير وتنسيق السياسات ذات الصلة، وإعطاء الأولوية في تخصيص الموارد لصيانة وإصلاح الهياكل الأساسية للنقل العابر. وينبغي تكرار وتمويل المبادرات التي ثبت نجاحها تمويلا كاملا، مثل مراكز الحدود ذات المنفذ الواحد، والموانئ الجافة، والبطاقات الصفراء، واستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في التخليص الجمركي.

٨٠ - والبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية مدعوة للتصديق علي الاتفاقيات والاتفاقات الدولية، والاتفاقات الإقليمية ودون الإقليمية المعنية بتسهيل النقل والتجارة، وتنفيذها بشكل فعال.

٨١ - وينبغي للمجتمع الدولي زيادة الدعم المالي للهياكل الأساسية للنقل العابر والطاقة، والهياكل الأساسية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، ومشاريع تيسير التجارة في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، وذلك لتعزيز الترابط فيما بين بلدان المنطقة، واستكمال الوصلات الناقصة، وضمان تأدية الممرات البحرية الاستراتيجية لوظيفتها بطريقة سليمة.

٨٢ - وهناك حاجة لوضع آلية للتواصل تهدف إلى تعزيز تبادل الخبرات ونشر المعلومات لجميع أصحاب المصلحة المعنيين.

٨٣ - وينبغي للمجتمع الدولي تقديم مزيد من الدعم للبلدان النامية غير الساحلية لتعزيز قدراتها التحليلية على وضع وتنفيذ سياسات متماسكة وشاملة في مجال النقل تدعم ممرات العبور اللازمة لتسهيل التجارة، وشحن مهاراتها التفاوضية من أجل المشاركة بفعالية في التجارة الدولية.

٨٤ - وتشجع اللجنة الاقتصادية لأفريقيا ومفوضية الاتحاد الأفريقي والبنك الدولي ومصرف التنمية الأفريقي ومكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية الساحلية والبلدان الجزرية الصغيرة النامية لكي يعززوا جهود الدعم التي يبذلونها لصياغة وإبرام اتفاق حكومي دولي بشأن الطريق السريع العابر لأفريقيا.

٨٥ - وينبغي للمنظمات الدولية والمؤسسات البحثية الأخرى أن تجري البحوث التي تُعنى بضعف البلدان النامية غير الساحلية في مواجهة الصدمات الخارجية، وأن تستنبط مجموعة من مؤشرات الضعف التي يمكن استخدامها لأغراض الإنذار المبكر.

٨٦ - وتتسم مفاوضات منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة بأهمية بالغة للبلدان النامية غير الساحلية في ما يتعلق بالتجارة الدولية. وينبغي للمجتمع الدولي أن يقدم الدعم لتعزيز القدرات التفاوضية للبلدان النامية غير الساحلية في مجال تسهيل التجارة.

٨٧ - والبلدان المتقدمة النمو مدعوة للنظر في توفير فرص أكبر لولوج السلع التي منشؤها البلدان النامية غير الساحلية للأسواق وتحسين نقل التكنولوجيا بغية التخفيف من ارتفاع تكاليف المعاملات التجارية الناجم عن مساوئ موقعها الجغرافي.

٨٨ - وينبغي للمجتمع الدولي زيادة دعمه لمبادرة المعونة التجارية حيث أنه يقدم الدعم البالغ الأهمية لمساعدة البلدان النامية غير الساحلية في تنفيذ الاتفاقات الدولية، وفي تعزيز قدراتها الإنتاجية من الناحية الاستراتيجية، وفي تطوير هياكلها الأساسية، وفي تعزيز قدرتها التنافسية في الأسواق العالمية.

٨٩ - وتشجع البلدان المصدرة لرأس المال لكي تعتمد السياسات والحوافز التي تشجع تدفقات الاستثمار المباشر الأجنبي إلى البلدان النامية غير الساحلية. وينبغي للبلدان النامية غير الساحلية أن تهيئ بيئة مواتية لجذب مشاركة الاستثمار المباشر الأجنبي والقطاع الخاص.

٩٠ - والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإئتمانية الدولية مدعوة لتقديم تبرعات إلى الصندوق الاستثماري الذي أنشئ لتيسير تنفيذ ومتابعة نتائج المؤتمر الوزاري الدولي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإئتمانية الدولية المعني بالتعاون في مجال النقل العابر، الذي عقد في ألماتي.

٩١ - وينبغي للجمعية العامة، وفقا لما دعت إليه في قرارها ٢/٦٣، أن تنظر في إجراء استعراض عشري شامل لتنفيذ برنامج عمل ألماتي.

المرفق*

الجدول ١

الناتج المحلي الإجمالي ٢٠٠٩-٢٠٠٠

الناتج المحلي الإجمالي				التقديرات بأسعار عام ٢٠٠٥ الثابتة (بملايين دولارات الولايات المتحدة)			البلدان النامية غير الساحلية
متوسط معدل النمو السنوي (نسبة مئوية)			نصيب الفرد (بدولارات الولايات المتحدة بالأسعار الحالية)	٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٠	
٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٣-٢٠٠٠	٢٠٠٩	٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٠	
٩,٩	١١,٣	٢,٥	٣٤٥	١٨ ٥١٢	١٦ ٨٤٤	٨ ٩٩٤	إثيوبيا
٩,٣	١٠,٨	١٠,٥	٤ ٨٧١	٢٦ ٩٤٩	٢٤ ٦٦٤	٧ ٠٤٠	أذربيجان
١٤,٢-	٦,٩	١٢,٣	٢ ٧٧٠	٥ ٧٩٣	٦ ٧٤٨	٢ ٧٦٤	أرمينيا
٢٢,٥	٢,٣	٢٥,٩	٤٥٧	١١ ٠٧٥	٩ ٠٣٧	٢ ٧٣٣	أفغانستان
٧,٠	٩,٠	٤,٤	١ ١٩٩	١٨ ٨٧٣	١٧ ٦٣٨	١٠ ٤٩٠	أوزبكستان
٧,١	٩,٢	٥,٧	٥٢٣	١٣ ٥٧٦	١٢ ٦٨٠	٧ ٢٩٦	أوغندا
٤,٥-	٥,٨	١,٩	٢ ٣١٤	٨ ٤١٠	٨ ٨١١	٦ ٥٨٧	باراغواي
٦,٣	٥,٠	٧,٦	١ ٧٨٣	١ ١٤٤	١ ٠٧٦	٥٥٩	بوتان
٣,٧-	٣,١	٦,٢	٥ ٩٥٩	١١ ٢٢٦	١١ ٦٥١	٧ ٩٤٥	بوتسوانا
٣,٢	٤,٥	٦,٦	٥١٧	٦ ٣٩٨	٦ ١٩٩	٣ ٩٩٩	بوركينافاسو
٣,٥	٤,٣	١,٨	١٥١	١ ٢٦٠	١ ٢١٨	٩٦٧	بوروندي
٣,٤	٦,١	٢,٣	١ ٧٥٨	١١ ٤٨٠	١١ ١٠٧	٨ ٢٠١	بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)
٤,١	١٠,٥	٢,٦	٣ ٣٩٧	١٢ ٤١٤	١١ ٩٢٢	٦ ٧٦٨	تركمستان
١,٦-	٠,٣	١١,٤	٦١٠	٥ ٨١٨	٥ ٩١٢	٢ ٩٤٤	تشاد
١,٧	٥,٥	٠,٨	٤٤٨	١ ٦٩٧	١ ٦٦٩	١ ٢٣٣	جمهورية أفريقيا الوسطى
٧,٥	٧,٨	٥,٨	٨٨٤	٤ ٠٦٥	٣ ٧٨١	٢ ٠١٦	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
٠,٧-	٥,٠	٠,٣-	٤ ٦٦٢	٦ ٦٨٥	٦ ٧٣٥	٥ ٤٢١	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
٦,٥-	٧,٨	٦,٩	١ ٥٠٠	٣ ٢٥٢	٣ ٤٧٨	٢ ١٢٢	جمهورية مولدوفا

النتائج المحلي الإجمالي			التقديرات بأسعار عام ٢٠٠٥ الثابتة (ملايين دولارات الولايات المتحدة)			البلدان النامية غير الساحلية	
متوسط معدل النمو السنوي (نسبة مئوية)			نصيب الفرد (دولارات الولايات المتحدة بالأسعار الحالية)				
٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٣-٢٠٠٠	٢٠٠٩	٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٠	
٦,٠	١١,٦	٧,٢	٥٢٧	٣ ٥٨٥	٣ ٣٨٣	١ ٧٨٣	رواندا
٣,٤	٦,٠	٤,٢	٩٨٥	٨ ٩٩٨	٨ ٧٠٣	٥ ٧٥٨	زامبيا
٤,٠	١٤,٥-	٥,٨-	٣٢٤	٣ ٧٠٥	٣ ٥٦٢	٥ ٨٠٤	زمبابوي
١,٢	٠,٥	٢,٣	٢ ٦٦٨	٢ ٨٢٤	٢ ٧٩٠	٢ ٢٩٥	سوازيلند
٣,٤	٧,٩	١٠,٥	٧١٦	٢ ٩٦٢	٢ ٨٦٤	١ ٤٥٧	طاجيكستان
٢,٣	٨,٤	٤,١	٨٣٥	٣ ٠٥٥	٢ ٩٨٥	٢ ٠٤٣	قيرغيزستان
١,٢	٣,٣	١٠,٩	٦ ٩٨١	٧١ ٧٧٠	٧٠ ٩١٤	٣٤ ٨٧٧	كازاخستان
١,٤	٤,٤	٣,٢	٧٨٠	١ ٥٢٧	١ ٥٠٥	١ ١٦٢	ليسوتو
٤,٤	٥,٠	٧,٩	٦٧٩	٦ ٦٠٣	٦ ٣٢٢	٤ ٠٢٦	مالي
٧,٥	٩,٠	١,١	٣١٨	٣ ٧٧٨	٣ ٥١٣	٢ ٣٥٩	ملاوي
١,٦-	٨,٩	٤,٩	١ ٥٧٧	٢ ٩٥٧	٣ ٠٠٦	١ ٦٨٥	منغوليا
٦,٥	٤,٧	٣,٢	٤٣٦	٩ ٨٥٦	٩ ٢٥٥	٦ ٩٦٠	نيبال
٠,٩-	٥,٩	٥,٤	٣٤٣	٣ ٨٦٣	٣ ٨٩٩	٢ ٦٧٧	النيجر
٣,٦	٥,٨	٦,٣	١ ٠٦١	٢٩٤ ١١٢	٢٨٣ ٨٧٥	١٦٠ ٩٦٣	البلدان النامية غير الساحلية
٤,٣	٦,١	٥,٠	٢ ٨٠٨	٨ ٧٩٣ ٣٦٣	٨ ٤٣٣ ٤٠٠	٤ ٩٣٧ ٦٦٨	بلدان المرور العابر النامية

المصدر: شعبة الإحصاءات في الأمم المتحدة؛ انظر الموقع الشبكي <http://unstats.un.org/unsd/snaama/introduction.asp>. تم الاطلاع على الموقع في ٢٤ آذار/مارس ٢٠١١.

* للاطلاع على قائمة بلدان المرور العابر النامية وتكوين المناطق المتقدمة النمو والمناطق النامية على النحو المستخدم في الجداول، انظر www.ohrrls.org/en/orphan/349.

الجدول ٢

إيرادات المساعدة الإنمائية الرسمية ومساعدات المانحين المخصصة للنقل والتخزين والاتصالات

مدفوعات المعونة التجارية (بملايين دولارات الولايات المتحدة، بالأسعار الثابتة) ^(ب)	مساعدات المانحين المخصصة للتنقل والتخزين والاتصالات المتحدة، بالأسعار الحالية ^(ب)		المساعدة الإنمائية الرسمية/الدخل القومي الإجمالي (نسبة مئوية)	صافي إيرادات المساعدة الإنمائية الرسمية (بملايين دولارات الولايات المتحدة، بالأسعار الحالية) ^(ب)			البلدان النامية غير الساحلية	
	٢٠٠٧	٢٠٠٩		٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٥		
١ ١١٧	٥٠٢	٢٥٦	١٢٥	١٣,٤	٣ ٨٢٠	٣ ٣٢٨	١ ٩٢٧	إثيوبيا
١١٨	٨٧	٢١	٣	٠,٦	٢٣٢	٢٣٥	٢١٧	أذربيجان
٢٣٤	٨٥	٢٧	١٤	٥,٩	٥٢٨	٣٠٣	١٧٠	أرمينيا
١ ٧١١	٩٨٤	٧٦٤	٩٤	٠,٠	٦٠٧٠	٤ ٨٦٥	٢ ٨١٨	أفغانستان
٧١	٢٦	٤٣	١	٠,٦	١٩٠	١٨٧	١٧٠	أوزبكستان
٤٥٧	٤٢٦	١٠٨	٣١	١١,٦	١ ٧٨٦	١ ٦٤١	١ ١٩٢	أوغندا
١٧٤	١١٧	٢٤	٢	١,٠	١٤٨	١٣٤	٥١	باراغواي
٤٠	٢٩	١٦	١١	٩,٥	١٢٥	٨٧	٩٠	بوتان
٢٢	١٥	١٣	صفر	٢,٤	٢٨٠	٧٢٠	٤٨	بوتسوانا
٢٢٦	٢٨٣	٥٧	٤٦	١٣,٥	١ ٠٨٤	١ ٠٠١	٦٩٣	بوركينافاسو
٨٨	١٠٢	٤٨	٣	٤١,٢	٥٤٩	٥٠٩	٣٦٤	بوروندي
٢٢١	١٣٦	٧٥	٢٧	٤,٤	٧٢٦	٦٢٨	٦٤٣	بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)
٣	١	١	صفر	٠,٢	٤٠	١٨	٣٠	تركمانستان
٧٧	٣٢	٤٥	٢٩	٩,٢	٥٦١	٤١٩	٣٨٠	تشاد
٢٦	٣٠	١٥	٣	١١,٩	٢٣٧	٢٥٦	٨٩	جمهورية أفريقيا الوسطى
١٠٦	١٣٨	٢٧	٥٥	٧,٢	٤٢٠	٤٩٦	٣٠٢	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
٧٥	٤٦	١	صفر	٢,٢	١٩٣	٢٠٥	٢٢٧	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
٨٦	١٠١	٢٢	١	١,٠	٢٤٥	٢٩٨	١٦٩	جمهورية مولدوفا
٨٣	٢٦	٢٩	٩	١٨,٧	٩٣٤	٩٣٣	٥٧٧	رواندا
١٢٩	١٠٨	٣٦	٥٥	١١,١	١ ٢٦٩	١ ١١٦	١ ١٧٢	زامبيا
٥٠	١٩	صفر	١	..	٧٣٧	٦١٢	٣٧٣	زمبابوي
١٥٨	٩٣	صفر	٢	٢,١	٥٨	٧٠	٤٧	سوازيلند
١٢	١٠	٢١	صفر	٨,٣	٤٠٩	٢٩١	٢٥١	طاجيكستان
٥٨	٥٤	٧	٩	٧,١	٣١٥	٣٦٠	٢٦٨	قيرغيزستان
٨٨	١٠٨	٥	٥٩	٠,٣	٢٩٨	٣٣٣	٢٢٨	كازاخستان

مدفوعات المعونة التجارية (بملايين دولارات الولايات المتحدة، بالأسعار الثابتة) ^(ج)	مساعدات المانحين المخصصة للتنقل والتخزين والاتصالات (بملايين دولارات الولايات المتحدة، بالأسعار الحالية) ^(ب)		المساعدة الإنمائية الرسمية/الدخل القومي الإجمالي (نسبة مئوية)		صافي إيرادات المساعدة الإنمائية الرسمية (بملايين دولارات الولايات المتحدة، بالأسعار الحالية) ^(أ)			البلدان النامية غير الساحلية
	٢٠٠٩	٢٠٠٧	٢٠٠٩	٢٠٠٣	٢٠٠٩	٢٠٠٩	٢٠٠٨		٢٠٠٥
١٠	١٨	٦	١٨	٥,٨	١٢٣	١٤٤	٦٧	ليسوتو
١٢٠	١١٧	٤٥	٥٠	١١,٠	٩٨٥	٩٦٤	٧٠٤	مالي
٢٨	٤٣	٢٤	٣٢	١٧,٥	٧٧٢	٩٢٤	٥٧٣	ملاوي
٢٦٢	٣١٧	٣٥	٣٣	٩,٤	٣٧٢	٢٤٦	٢١٥	منغوليا
٥٣	٤٤	٥١	٤٠	٦,٧	٨٥٥	٦٩٧	٤٢٤	نيبال
١٢٣	٦٥	٣٩	٢٢	٨,٩	٤٧٠	٦٠٧	٥٢٠	النيجر
٦٠٢١	٤١٥٩	١٨٦٢	٧٧٥	٠,٠	٢٤٨٣١	٢٢٦٢٤	١٤٩٩٩	البلدان النامية غير الساحلية

المصدر: منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، مديريةية التعاون الإنمائي، تقرير التعاون الإنمائي لعام ٢٠١١، مطبوعة منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي "لمحة عن المعونة لصالح التجارة: عرض النتائج" (COM/DCD/TAD(2011)3/ANN, June 2011).

(أ) تضم صافي تدفقات المساعدة الإنمائية الرسمية من البلدان الأعضاء في لجنة المساعدة الإنمائية والمنظمات المتعددة الأطراف والبلدان غير الأعضاء في لجنة المساعدة الإنمائية.

(ب) لجنة المساعدة الإنمائية التابعة لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي والمنظمات المانحة المتعددة الأطراف.

(ج) تستثنى من ذلك البرامج والأنشطة المتعددة البلدان.

الجدول ٣

الدين الخارجي، وخدمة الديون، وتخفيف عبء الديون في إطار المبادرة المتعلقة بالبلدان الفقيرة المثقلة بالديون والمبادرة المتعددة الأطراف لتخفيف عبء الديون

مجموع قيمة تخفيف عبء الديون (بملايين دولارات الولايات المتحدة)	مجموع خدمة الديون، كنسبة مئوية من السلع والخدمات والدخل بالخارج	مجموع الديون الخارجية (كنسبة مئوية من الدخل القومي الإجمالي)			الدول النامية غير الساحلية			
		٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٣	٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٣	
المبادرة المتعلقة بالمبادرة المتعددة الأطراف لتخفيف عبء الديون	المبادرة المتعلقة بالمبادرة الفقيرة المثقلة بالديون							
١ ٨٦٢	٢ ٧٣٥	٣,١	٣,١	٧,٢	١٨	١١	٨٦	إثيوبيا
..	..	١,٧	٠,٩	٦,٧	١٢	١٢	٢٥	أذربيجان
..	..	٢٠,٩	١٣,٣	١٠,٨	٥٥	٢٨	٦٤	أرمينيا
٢٠	٦٥٤	٠,٤	٠,٢	..	..	٢٠	..	أفغانستان
..	..	..	..	..	١٢	١٤	٤٩	أوزبكستان
٢ ٢٤٥	١ ٥٠٩	٢,٠	٢,١	٩,٨	١٦	١٦	٧٩	أوغندا
..	..	٦,١	٥,٠	١٢,٣	٣٠	٢٥	٥٨	باراغواي
..	..	١١,٤	٢١,٣	٥,١	٥٨	٥٧	٨٢	بوتان
..	..	١,٢	١,١	١,٢	١٤	٣	٧	بوتسوانا
٧٦٤	٨١٢	..	..	..	٢٣	٢١	٤١	بوركينافاسو
٥٨	١٠٠٩	..	١٣,٣	٦٣,٥	٣٩	٢٤	٢٣٠	بوروندي
١ ٩٥٣	١ ٩٦٧	١٤,٤	١٣,٠	٢١,٣	٣٥	٣٤	٧٥	بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)
..	..	..	..	..	٣	٤	٣٠	تركمانستان
..	٢٤١	٢,٨	٣,٢	٦,٠	٢٩	٢٦	٦٧	تشاد
٤٣٥	٦٧٥	..	..	..	٢٠	٤٩	٩٢	جمهورية أفريقيا الوسطى
..	..	..	..	٢١,٨	٩٦	٩٤	١١٤	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
..	..	١٤,٨	٩,١	١٣,٥	٦٢	٥٠	٤١	جمهورية مقدونيا البوغوسلافية السابقة
..	..	١٤,٩	١٤,٨	١١,٤	٦٠	٥٢	٨٨	جمهورية مولدوفا
٢٣٤	٩٥٦	٤,٧	٣,٦	١٥,١	١٥	١٥	٨٨	رواندا
١ ٩٦٢	٣ ٦٩٧	٣,٨	٣,١	٤٣,٥	٢٧	٢٢	١٦١	زامبيا
..	..	..	..	..	..	..	٦٢	زيمبابوي
..	..	٢,١	..	١,٣	١٥	١٣	٢١	سوازيلند
..	..	٣٨,٤	٧,١	٨,٣	٥١	٤٦	٧٩	طاجيكستان

مجموع قيمة تخفيف عبء الديون (بملايين دولارات الولايات المتحدة)		مجموع خدمة الديون، كنسبة مئوية من السلع والخدمات والدخل بالخارج			مجموع الديون الخارجية (كنسبة مئوية من الدخل القومي الإجمالي)			الدول النامية غير الساحلية
المبادرة المتعددة الأطراف لتخفيف عبء الديون	المبادرة المتعلقة بالبلدان الفقيرة المثقلة بالديون	٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٣	٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٣	
..	..	١٤,٠	١١,٨	٢١,٦	٦٦	٤٩	١٠٩	قيرغيزستان
..	..	٨٠,٢	٤٢,٠	٣٤,٩	١١٣	٩٤	٧٨	كازاخستان
..	..	٣,٠	٢,٥	٨,١	٣٣	٣٤	٥٦	ليسوتو
١ ٣٠٨	٧٩٢	..	٢,٦	٦,٥	٣٠	٢٤	٧٤	مالي
٨٩٨	١ ٣٧٩	..	..	..	٦٠	٥٩	١٣٠	ملاوي
٦٥١	..	٤,٨	٢,٧	٣٣,٩	٥٦	٣٦	١٠٣	منغوليا
..	..	١٠,٤	٨,٣	١٠,١	٢٩	٢٩	٥٠	نيبال
٢٨٣	٩٤٧	٤,٥	٢,٥	٨,٦	١٩	١٧	٧٨	النيجر
١٢ ٦٧٣	١١ ٧٠٩	٣٧,١	٢١,٩	٢٢,٨	٤٨	٤٣	٦٦	البلدان النامية غير الساحلية

المصدر: البنك الدولي، مؤشرات التنمية العالمية لعام ٢٠١١.

الجدول ٤

تجارة البضائع وصادراتها وواراداتها على الصعيد الدولي، ورسوم الشحن الدولية

رسوم الشحن في ميزان المدفوعات			البضائع (بملايين دولارات الولايات المتحدة)							البلدان النامية غير الساحلية
معدات النقل كنسبة مئوية من إجمالي الواردات			كنسبة مئوية من التجارة ^١	إجمالي الواردات			إجمالي الصادرات			
٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٢		٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٢	٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٢	
٧	٦	١٠	٩,٥	٧ ٩٧٤	٨ ٦٨٠	٢ ٦٨٦	١ ٦١٨	١ ٦٠٢	٥١٣	إثيوبيا
١٣	١٧	١٣	٣,٢	٦ ١١٩	٧ ١٦٢	٢ ٦٢٦	١٤ ٦٨٩	٤٧ ٧٥٦	٢ ٥٩٢	أذربيجان
٤	٧	٤	٩,٥	٣ ١٧٥	٤ ١٠١	١ ٢٣٧	٦٨٤	١ ٠٥٥	٦٧٠	أرمينيا
١٦	١٦	..	..	٣ ٣٣٦	٣ ٠٢٠	..	٤٠٣	٥٤٠	..	أفغانستان
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	أوزبكستان
٩	٨	٩	١١,٦	٤ ٢٤٧	٤ ٥٢٦	١ ٣٧٥	١ ٥٦٨	١ ٧٢٤	٥٣٢	أوغندا
٩	١١	٦	٢,٤	٦ ٩٤٠	٩ ٠٣٣	١ ٩٢١	٣ ١٦٧	٤ ٤٦٣	١ ٣٠٦	باراغواي
١٠	٩	..	..	٥٢٩	٥٤٣	..	٤٩٦	٥٢١	..	بوتان
١٣	١١	١٣	٥,٥	٤ ٧٢٨	٥ ٢١١	٣ ٩٦٤	٣ ٤٥٦	٤ ٩٥١	٣ ٨٠٢	بوتسوانا
٨	..	١١	٩,٧	١ ٨٧٠	..	٧٨٦	٧٩٦	..	٣١٤	بوركينافاسو
١١	١٢	١٥	١٨,٥	٣٤٥	٣١٥	١٤٥	١١٣	١٤٢	٦٦	بوروندي
٧	٩	٩	..	٢١٢	١٨٥	١٠٠	٨١	١١٤	٦٦	بوليفيا - دولة (المعددة القوميات)
١٣	١٤	١٠	٢,٧	٤ ٤٠٩	٥ ٠٠٦	١ ٦٨٤	٥ ٢٩٧	٦ ٨٩٩	١ ٦٥١	بوليفيا (دولة - المعددة القوميات)
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	تشاد
٧	٧	٥	٤,٩	٥ ٠٤٣	٦ ٨٥٢	٢ ٣٠٦	٢ ٦٩٢	..	١ ٣٦٧	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
٥	٨	٥	٧,١	٣ ٢٧٨	٤ ٨٩٩	١ ٤٠٢	١ ٢٨٨	١ ٥٩١	٧٩٠	جمهورية مولدوفا
٦	٧	١٢	٢١,٤	١ ١١٢	١ ٠٣٦	٢٦٢	٢٦١	٢٥٠	٥١	رواندا
٨	١٠	٨	٥,٥	٣ ٧٩٣	٥ ٠٦٠	١ ٥٧٤	٤ ٣١٢	٥ ٠٩٩	٩٨٠	زامبيا
١٥	١٦	..	..	٣ ٥٢٧	٢ ٨٣٢	..	٢ ٢٦٩	١ ٦٩٤	..	زيمبابوي
..	..	٨	٠,٦	..	..	١٤٥٧	..	..	١ ٦٥٥	سوازيلند
..	..	..	٣,٨	..	..	..	..	..	..	طاجيكستان
٩	١٥	٧	٣,٦	٢ ٩٧٤	٤ ٠٧٢	٧١٧	١ ١٧٨	١ ٦١٨	٥٨٢	قيرغيزستان
١٠	١٢	١٥	٤,٤	٢٨ ٤٠٩	٣٧ ٨١٥	٨ ٤٠٢	٤٣ ١٩٦	٧١ ١٧٢	١٢ ٩١٦	كازاخستان
..	..	٥	٢,٧	..	..	١ ١١٥	..	..	٤٧٩	ليسوتو
..	٧	١١	١١,٩	..	٣ ٣٣٩	١ ٢٧١	..	١ ٩١٨	١ ٠٠٧	مالي

البضائع (بملايين دولارات الولايات المتحدة)										البلدان النامية غير الساحلية
رسوم الشحن في ميزان المدفوعات			إجمالي الواردات			إجمالي الصادرات			معدات النقل كنسبة مئوية من إجمالي الواردات	
٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٣	٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٣	٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٣		
١٠	١٦	١٢	..	٢٠٢٢	٢٢٠٤	٧٨٥	١١٨٨	٨٧٩	٥٠٢	ملاوي
..	..	١١	٥,٣	..	..	٨٠١	..	..	٦١٦	منغوليا
٨	..	٦	..	٣٧٥٤	..	١٨٠٢	٨٨٦	..	٦٥٣	نيبال
..	٦	٧	١٦,٥	..	١٢٤٧	٥٦٦	..	٥٠٣	٢٥٩	النيجر
١٠	١١	١٠	٥,٢	٩٧٧٩٦	١١٧١٣٩	٣٨٩٨٤	٨٩٦٣٥	١٥٤٤٩٢	٣٣٣٦٨	البلدان النامية غير الساحلية
٦	٦	٦	٣,٦	٢٠٥٧٠٢١	٢٤٩٥٨٥٢	٨٨٣٠٦٥	٢١١٧٣٤٦٧	٢٦٤٧٢١٨	٩٣٣٨٥٤	بلدان المرور العابر النامية

المصدر: <http://comtrade.un.org>; www.infstatistics.org/bop.

(أ) تشمل رسوم الشحن في ميزان المدفوعات جميع رسوم شحن الواردات والصادرات المدفوعة إلى شركات بالخارج أو التي تلقتها الشركات الوطنية من الخارج مقسومة على القيمة الإجمالية للواردات والصادرات، ومضروبة بـ ١٠٠. ولا يشمل ذلك المبالغ المدفوعة بين الشركات المحلية مقابل رسوم الشحن.

الجدول ٥
مؤشرات النقل المختارة

النقل الجوي	خطوط الأنابيب		الطرق المائية		السكك الحديدية		الطرق البرية		البلدان النامية غير الساحلية
	الرحلات المغادرة (بالآلاف)		بالكيلومترات	بالكيلومترات	بالكيلومترات	معددة (النسبة المئوية)	بالكيلومترات		
٢٠٠٩	٢٠٠٠	٢٠٠٦	٢٠١١/٢٠٠٧	٢٠٠٩/٢٠٠٠	٢٠٠٨/٢٠٠٠	٢٠٠٨/٢٠٠٠	٢٠٠٨/٢٠٠٠		
..	٣,٤	٤٦٦	١ ٢٠٠	..	٢٩	٤٢ ١٥٠	أفغانستان		
٢,٤٤	٢٦,٦	..	..	..	١٣	٤٢ ٤٢٩	إثيوبيا
٣,١٠	٤,٤	٤ ٧٨٥	..	٢ ٠٩٩	٤٩	٥٩ ١٤١	أذربيجان		
٦,٧	٤	٢ ٢٣٣	..	٨٤٥	٩٠	٧ ٥١٥	أرمينيا		
٢,٢٣	٣٠,١	١٠ ٥٧٤	١ ١٠٠	٤ ٢٣٠	٨٧	٨١ ٦٠٠	أوزبكستان		
٤,٠	٠,٣	..	البحيرات	٢٦١	٢٣	٧٠ ٧٤٦	أوغندا		
٨,٩	٧,٦	..	٣ ١٠٠	٣٦	٥١	٢٩ ٥٠٠	باراغواي		
٧,٢	١,١	..	..	..	٦٢	٨ ٠٥٠	بوتان
١,٦	٦,٧	..	..	٨٨٨	٣٣	٢٥ ٧٩٨	بوتسوانا
٤,١	٣,٤	..	..	٦٢٢	٤	٩٢ ٤٩٥	بوركينافاسو
..	..	..	بحيرة تنجانيقا	..	١٠	١٢ ٣٢٢	بوروندي
١٩	٢١,٦	٨ ٩٩٤	١٠ ٠٠٠	٢ ٨٦٦	٧	٦٢ ٤٧٩	بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)		
٣,١٥	٢١,٩	٧ ٨٦٤	١ ٣٠٠	٣ ١٨١	٨١	٢٤ ٠٠٠	تركمستان		
..	١,٥	٢٥٠	موسمي	..	١	٤٠ ٠٠٠	تشاد		
..	١,٥	..	٢ ٨٠٠	..	..	٢٤ ٣٠٧	جمهورية أفريقيا الوسطى
٨,٩	٦,٤	٥٤٠	٤ ٦٠٠	..	١٣	٢٩ ٨١١	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية		
٤,١	٨,٠	٣٨٨	..	٦٩٩	..	١٣ ٨٤٠	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة		
٥	٣,٧	١ ٩٠٦	٤٢٤	١ ١٥٦	٨٦	١٢ ٧٥٥	جمهورية مولدوفا		
..	..	..	بحيرة كيفو (ضحلة)	..	١٩	١٤ ٠٠٨	رواندا
..	٦,١	٧٧١	٢ ٢٥٠	١ ٢٧٣	٢٢	٦٦ ٧٨١	زامبيا		
٩,٥	١٣,٦	٢٧٠	بحيرة كارينا	٢ ٥٨٣	١٩	٩٧ ٢٦٧	زيمبابوي		
..	٢,٦	..	..	٣٠٠	٣٠	٣ ٥٩٤	سوازيلند
٨,٩	٤,٠	٥٨٧	٢٠٠	٦١٦	..	٢٧ ٧٦٧	طاجيكستان		
٥,٥	٦,١	٢٧٠	٦٠٠	٤١٧	٩١	٣٤ ٠٠٠	قيرغيزستان		
٨,١٨	٨,٠	٢٤ ٧٤٠	٤ ٠٠٠	١٤ ٢٠٥	٩٠	٩٣ ١٢٣	كازاخستان		
..	..	..	..	..	١٨	٥ ٩٤٠	ليسوتو
..	١,٥	..	١ ٨٠٠	٧٣٤	١٨	١٨ ٧٠٩	مالي		
٤,٤	٤,٨	..	٧٠٠	٧٩٧	٤٥	١٥ ٤٥١	ملاوي		

النقل الجوي		خطوط الأنابيب	الطرق المائية	السكك الحديدية	الطرق البرية		البلدان النامية غير الساحلية
الرحلات المغادرة (بالآلاف)		بالكيلومترات	بالكيلومترات	بالكيلومترات	معددة (النسبة المئوية)	بالكيلومترات	
٢٠٠٩	٢٠٠٠	٢٠٠٦	٢٠١١/٢٠٠٧	٢٠٠٩/٢٠٠٠	٢٠٠٨/٢٠٠٠	٢٠٠٨/٢٠٠٠	
٨,٤	٦,٢	..	٥٨٠ (موسمي)	١ ٨١٠	٤	٤٩ ٢٥٠	منغوليا
٨,٦	١٢,١	..	..	٥٩	٥٧	١٧ ٢٨٠	نيبال
..	١,٥	..	٣٠٠ (موسمي)	..	٢١	١٨ ٩٥١	النيجر
٢,٢١٢	٢٢١,٦	٦٣ ٠٠٢		٣٤ ١٩٢	٣٦	١ ١٤١ ٠٥٩	البلدان النامية غير الساحلية

المصدر: مؤشرات التنمية العالمية ٢٠١١، البنك الدولي، ووكالة المخابرات المركزية للولايات المتحدة، كتاب الحقائق العالمية.

الجدول ٦
مؤشرات الاتصالات السلكية واللاسلكية المختارة

مستعملو الإنترنت من كل ١٠٠ نسمة	عدد المشتركين في خدمات الخطوط الهاتفية والهاتف الخليوي لكل ١٠٠ نسمة				
	الهاتف الخليوي		خطوط الهاتف الرئيسية		
	٢٠٠٩	٢٠٠٠	٢٠٠٩	٢٠٠٠	
٠,٥	٤,٩	٠,٠	١,١	٠,٤	إثيوبيا
٢٧,٤	٨٧,٨	٥,٢	١٥,٩	٩,٩	أذربيجان
٦,٨	٨٥,٠	٠,٦	٢٠,٤	١٧,٣	أرمينيا
٣,٦	٤٢,٦	٠,٠	٠,٥	٠,١	أفغانستان
١٧,١	٥٩,٧	٠,٢	٦,٨	٦,٧	أوزبكستان
٩,٨	٢٨,٧	٠,٥	٠,٧	٠,٣	أوغندا
١٧,٤	٨٨,٥	١٥,٣	٦,١	٥,٣	باراغواي
٧,٢	٤٨,٦	٠,٠	٣,٨	٢,٥	بوتان
٦,٢	٩٦,١	١٢,٩	٧,٠	٧,٩	بوتسوانا
١,١	٢٤,٣	٠,٢	١,٠	٠,٥	بوركينافاسو
١,٩	١٠,١	٠,٣	٠,٤	٠,٣	بوروندي
١١,٢	٧٢,٥	٧,٠	٨,٢	٦,١	بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)
١,٦	٢٩,٤	٠,٢	٩,٤	٨,١	تركمانستان
١,٥	٢٠,٤	٠,١	٠,٥	٠,١	تشاد
٠,٥	١٣,٦	٠,١	٠,٣	٠,٣	جمهورية أفريقيا الوسطى
٦,٠	٥١,٢	٠,٢	١,٦	٠,٨	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
٥١,٨	٩٥,١	٥,٨	٢١,٤	٢٥,٢	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
٣٧,٠	٧٧,٣	٣,٤	٣١,٦	١٤,٢	جمهورية مولدوفا
٤,٥	٢٤,٣	٠,٥	٠,٣	٠,٢	رواندا
٦,٣	٣٤,١	٠,٩	٠,٧	٠,٨	زامبيا
١١,٤	٢٣,٩	٢,١	٣,١	٢,٠	زيمبابوي
٧,٦	٥٥,٤	٣,١	٣,٧	٣,٠	سوازيلند
١٠,١	٧٠,٥	٠,٠	٤,٢	٣,٥	طاجيكستان
٤٠,٠	٨١,٨	٠,٢	٩,١	٧,٦	قيرغيزستان
١٨,٢	١٠٩,١	١,٣	٢٤,٧	١٢,٣	كازاخستان

مستعملو الإنترنت من كل ١٠٠ نسمة	عدد المشتركين في خدمات الخطوط الهاتفية والهاتف الخليوي لكل ١٠٠ نسمة				
	الهاتف الخليوي		خطوط الهاتف الرئيسية		
	٢٠٠٩	٢٠٠٠	٢٠٠٩	٢٠٠٠	
٣,٧	٣٢,٠	١,١	١,٩	١,٢	ليسوتو
١,٩	٣٤,٢	٠,١	٠,٧	٠,٤	مالي
٤,٧	١٥,٧	٠,٤	١,١	٠,٤	ملاوي
٣,٦	٨٤,٢	٦,٥	٧,١	٤,٩	منغوليا
٢,٠	١٩,١	٠,٠	٢,٨	١,١	نيبال
٠,٨	١٧,٠	٠,٠	٠,٤	٠,٢	النيجر
٧,١	٣٤,٧	١,١	٣,٩	٢,٨	البلدان النامية غير الساحلية
١٨,١	٥٨,٣	٥,٥	١٢,٢	٨,٠	المناطق النامية

المصدر: الاتحاد الدولي للاتصالات السلكية واللاسلكية؛ انظر www.itu.int/ITU-D/ict/.

الجدول ٧
الاستثمار المباشر الأجنبي، صافي التدفقات
(بملايين دولارات الولايات المتحدة)

صافي تدفقات الاستثمار المباشر الأجنبي			البلدان النامية غير الساحلية
٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٠	
٩٤	١٠٩	١٣٥	إثيوبيا
٤٧٣	١٤	١٣٠	أذربيجان
٨٣٨	١ ١٣٢	١٠٤	أرمينيا
١٨٥	٣٠٠	صفر	أفغانستان
٧٥٠	٧١١	٧٥	أوزبكستان
٧٩٩	٧٨٧	١٨١	أوغندا
١٨٤	١٠٩	١٠٠	باراغواي
٣٦	٣٠	صفر	بوتان
٢٣٤	٥٢١	٥٧	بوتسوانا
١٧١	١٣٧	٢٣	بوركينافاسو
١٠	١٤	١٢	بوروندي
٤٢٣	٥١٣	٧٣٦	بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)
١ ٣٥٥	٨٢٠	١٣١	تركمستان
٤٦٢	٢٣٤	١١٥	تشاد
٤٢	١١٧	١	جمهورية أفريقيا الوسطى
١٥٧	٢٢٨	٣٤	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
٢٤٨	٥٨٧	٢١٥	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
٨٦	٧٠٨	١٢٨	جمهورية مولدوفا
١١٩	١٠٣	٨	رواندا
٩٥٩	٩٣٩	١٢٢	زامبيا
٦٠	٥٢	٢٣	زيمبابوي
٦٦	١٠٦	١٠٦	سوازيلند
٨	٣٧٦	٢٤	طاجيكستان
٦٠	٢٦٥	(٢)	قيرغيزستان
١٢ ٦٤٩	١٥ ٧٧٥	١ ٢٨٤	كازاخستان
٤٨	٥٦	٣٢	ليسوتو

صافي تدفقات الاستثمار المباشر الأجنبي			البلدان النامية غير الساحلية
٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٠	
١٠٩	١٨٠	٨٢	مالي
٦٠	١٧٠	٤٠	ملاوي
٤٣٧	٦٨٣	٥٤	منغوليا
٣٩	١	(صفر)	نيبال
٧٣٩	٥٦٦	٨	النيجر
٢١ ٩٠٠	٢٦ ٣٤٠	٣ ٩٥٦	البلدان النامية غير الساحلية

المصدر: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، انظر unctadstat.nctad.org.

الجدول ٨

مؤشرات مختارة للأهداف الإنمائية للألفية

البلدان النامية غير الساحلية	الفقر المدقع: السكان الذين يعيشون على أقل من ١,٢٥ دولار للشخص في اليوم (نسبة مئوية)	السكان المصابون بسوء التغذية (نسبة مئوية)	صافي معدل الالتحاق بالمدارس الابتدائية (نسبة مئوية)	مؤشر التكافؤ الجنسين	معدل الوفيات النفاسية لكل مولود حي	الغطاء الحرجي (النسبة المئوية لمساحة الأرض المغطاة بالغابات)
٢٠٠٨/٢٠٠٣	٢٠٠٧-٢٠٠٥	٢٠٠٩	٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٠	٢٠١٠
أفغانستان	٠٠	٠٠	٠٠	٠,٦٧	١٤٠٠	٢
إثيوبيا	٣٩	٤١	٨٤	٠,٩١	٤٧٠	١١
أذربيجان	٠	١١	٨٦	٠,٩٩	٣٨	١١
أرمينيا	١,٣	٢٢	٩٣	١,٠٣	٢٩	٩
أوزبكستان	٤٦,٣	١١	٩٠	٠,٩٨	٣٠	٨
أوغندا	٢٨,٧	٢١	٩٢	١,٠١	٤٣٠	١٥
باراغواي	٥,١	١١	٨٦	٠,٩٧	٩٥	٤٤
بوتان	٢٦,٢	٠٠	٨٨	١,٠١	٢٠٠	٦٩
بوتسوانا	٠٠	٢٥	٨٧	٠,٩٧	١٩٠	٢٠
بوركينافاسو	٥٦,٥	٩	٦٤	٠,٨٩	٥٦٠	٢١
بوروندي	٨١,٣	٦٢	٩٩	٠,٩٧	٩٧٠	٧
بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)	١٤	٢٧	٩٥	٠,٩٩	١٨٠	٥٣
تركمانستان	٠٠	٦	٠٠	٠٠	٧٧	٩
تشاد	٦١,٩	٣٧	٠٠	٠,٧٠	١٢٠٠	٩
جمهورية أفريقيا الوسطى	٦٢,٨	٤٠	٦٩	٠,٧١	٨٥٠	٣٦
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	٣٣,٩	٢٣	٨٢	٠,٩١	٥٨٠	٦٨
جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة	٠,٣	٠٠	٩٣	١,٠١	٩	٣٩
جمهورية مولدوفا	١,٩	٠٠	٩٠	٠,٩٨	٣٢	١٢
رواندا	٧٦,٨	٣٤	٩٦	١,٠١	٥٤٠	١٨
زامبيا	٦٤,٣	٤٣	٩٢	٠,٩٩	٤٧٠	٦٧
زيمبابوي	٠٠	٣٠	٠٠	٠٠	٧٩٠	٤٠
سوازيلند	٠٠	١٨	٨٣	٠,٩٣	٤٢٠	٣٣
طاجيكستان	٢١,٥	٣٠	٩٨	٠٠	٦٤	٣
قيرغيزستان	١,٩	١٠	٩١	١,٠٠	٨١	٥
كازاخستان	٠,٢	٨	١٠٠	١,٠٠	٤٥	١
ليسوتو	٤٣,٤	١٤	٧٣	١,٠٠	٥٣٠	١
مالي	٥١,٤	١٢	٨٠	٠,٨٤	٨٣٠	١٠

البلدان النامية غير الساحلية	٢٠٠٨/٢٠٠٣	٢٠٠٧-٢٠٠٥	٢٠٠٩	٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٠	٢٠١٠
ملاوي	٧٣,٩	٢٨	٩١	١,٠٣	٥١٠	٣٨	٣٤
منغوليا	٢٢,٤	٢٦	١٠٠	٠,٩٩	٦٥	٧	٧
نيبال	٥٥,١	١٦	٠٠	٠٠	٣٨٠	٢٧	٢٥
النيجر	٦٥,٩	٢٠	٥٩	٠,٨٠	٨٢٠	١	١
البلدان النامية غير الساحلية			٨١	٠,٩٢	٥٠٠	١٨	١٧

المصادر: البنك الدولي، مؤشرات التنمية العالمية ٢٠١١؛ ومنظمة الأغذية والزراعة، حالة انعدام الأمن الغذائي في العالم؛ اليونسكو، انظر <http://stats.uis.unesco.org/unesco/ReportFolders/ReportFolders.aspx>؛ والأمم المتحدة، تقرير عن الأهداف الإنمائية للألفية لعام ٢٠١٠؛ ومنظمة الأغذية والزراعة، حالة الغابات في العالم لعام ٢٠١١.

(أ) قد تعرض في بعض الحالات بيانات من عامي ٢٠٠٧ أو ٢٠٠٨ حينما لا تتوفر تقديرات لعام ٢٠٠٩.