

Distr.: General  
3 August 2010  
Arabic  
Original: English

## الجمعية العامة



## الدورة الخامسة والستون

البند ٢٣ (ب) من جدول الأعمال المؤقت\*

مجموعات البلدان التي تواجه أوضاعا خاصة: اجراءات 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 الماتي: تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية  
غير الساحلية في إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر من أجل  
البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية

## تقرير الأمين العام

موجز

يقدم هذا التقرير عملا بقرار الجمعية العامة ٦٤/٢١٤ المؤرخ ٢١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩، الذي طلبت فيه الجمعية العامة إلى الأمين العام أن يقدم إلى الجمعية في دورتها الخامسة والستين تقريرا تحليليا عن تنفيذ برنامج عمل الماتي والإعلان المتعلق باستعراض منتصف المدة للبرنامج.

ونظرا إلى انقضاء ١٠ سنوات على اعتماد إعلان الأمم المتحدة للألفية، فإن هذا التقرير يستعرض أيضا التقدم الذي أحرزته البلدان النامية غير الساحلية صوب تحقيق الأهداف الإئتمانية للألفية ويركز على بعض التحديات التي ووجهت، بما في ذلك تعبير المناخ.

\* A/65/150.



## أولا - مقدمة

١ - إن 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<sup>(١)</sup>، الذي اعتمد في عام ٢٠٠٣، ونتائج استعراض منتصف المدة للبرنامج، الواردة في قرار الجمعية العامة ٦٣/٢ المؤرخ ٣ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٨، يركزان على الحاجة إلى توطيد التشاركات العالمية اعترافا بالاحتياجات الخاصة والتحديات التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية في جهودها الرامية إلى القضاء على الفقر، وإدامة النمو الاقتصادي وتحسين الاندماج في الاقتصاد العالمي.

٢ - ونظرا للمصاعب الجغرافية الكامنة التي تحرم البلدان النامية غير الساحلية من إمكانية الوصول المباشر إلى التجارة المنقولة بحرا، فإن هذه البلدان تجد نفسها تسير على طريق تنمية غير موات، يضاعف من صعوبته طول المسافة التي تبعد عنها عن الأسواق الدولية الرئيسية، وإجراءات المرور العابر المرهقة، وقصور البنية التحتية للنقل، والاعتماد على الاستقرار السياسي والهياكل الأساسية والتنوع المؤسسية لبلدان المرور العابر الساحلية. ولا تؤثر هذه التحديات في النمو الاقتصادي فحسب، بل لها آثار رئيسية على الجوانب الاجتماعية والبيئية للتنمية، بما في ذلك تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية.

٣ - ويسهم برنامج ألماتي، بما له من هدف رئيسي يتمثل في إقامة الشراكات من أجل التغلب على المشاكل الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية، إسهاما مباشرا في تحقيق هذه المجموعة من البلدان الضعيفة للأهداف الإنمائية للألفية. ويسلم البرنامج بالارتباط المباشر بين النقل والتجارة الدولية والنمو الاقتصادي ويستهدف تأمين اندماج أكمل وأكثر فعالية للبلدان النامية غير الساحلية في الاقتصاد العالمي عن طريق تنفيذ إجراءات محددة يضطلع بها جميع أصحاب المصلحة في برنامج ألماتي، في خمس مجالات فقط للأولوية، ألا وهي: (أ) القضايا الأساسية المتعلقة بسياسة المرور العابر؛ (ب) وتنمية الهياكل الأساسية والحفاظ عليها؛ (ج) والتجارة الدولية وتيسير التجارة؛ (د) وتدبير الدعم الدولي؛ (هـ) والتنفيذ والاستعراض. ويشكل البرنامج إطارا عالميا سليما وفعالا للتعاون الحقيقي في مجال النقل العابر، حيث يقدم حلا ناجعا للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية على حد سواء.

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

## ثانياً - التقدم المحرز في تنفيذ الأهداف الإنمائية للألفية في البلدان النامية غير الساحلية

٤ - يُعدّ التقدم الذي أحرزته البلدان النامية غير الساحلية صوب تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية متفاوتاً بالنظر إلى مستوى التنمية الذي بلغه كل بلد من البلدان المعنية. على أن البيانات المتوفرة تتيح لنا التوصل إلى الاتجاهات المشتركة بين هذه المجموعة من البلدان.

٥ - وقد نمت اقتصادات البلدان النامية غير الساحلية بمعدل سنوي بلغ متوسطه ٧,٨ في المائة في الفترة ٢٠٠٣-٢٠٠٧، تباطأ إلى ٦ في المائة في عام ٢٠٠٨ (انظر المرفق، الجدول ١). وتشمل العوامل التي أسهمت مساهمة إيجابية في هذا الأداء السياسات الحصيفة عموماً للاقتصاد الكلي، والارتفاع الشديد في أسعار السلع الأساسية، وزيادة الطلب على الصادرات، وتخفيف عبء الديون والتدفقات المستمرة إلى الداخل في المعونة والاستثمارات الأجنبية المباشرة. ومن المفترض أن تكون الموارد المحلية مصدراً رئيسياً للموارد المالية التي تستخدم في التعجيل بالتقدم صوب تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية. على أن افتقار هذه المجموعة من البلدان الضعيفة إلى السواحل، حين يقترن بأوجه القصور في النقل العابر وعدم كفاية الهياكل الأساسية، ما برح يشكل تحدياً رئيسياً ينبغي لها أن تتغلب عليه في مجال زيادة الإنفاق المحلي المطلوب لتحقيق الأهداف الإنمائية للألفية. وفي ١٨ من البلدان النامية غير الساحلية، لا يزال نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي أقل من ١٠٠٠ دولار. وقد أدى استمرار هذا الانخفاض في الدخل الفردي في البلدان النامية غير الساحلية إلى حلقة مفرغة لا يتسم فيها الاستثمار في البنية التحتية للنقل بالقدرة على البقاء بالنظر إلى الطلب البالغ الضالة على خدمات النقل كما يقل النشاط الاقتصادي في الوقت نفسه بسبب عدم كفاية الهياكل الأساسية مما يسفر عن انخفاض الإيرادات المحلية المتاحة للاستثمار في القطاعات الاجتماعية اللازمة لتحقيق الأهداف الإنمائية للألفية.

٦ - وعموماً، حققت البلدان النامية غير الساحلية تقدماً محمداً تجاه تحقيق بعض غايات الأهداف الإنمائية للألفية. وبصفة خاصة، حققت البلدان النامية غير الساحلية تقدماً في تحسين الالتحاق بالتعليم الابتدائي، والمساواة بين الجنسين في التعليم الابتدائي، ومكافحة انتشار فيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز وزيادة نسبة من تتاح لهم فرصة الحصول على موارد مائية محسنة. وعلى الرغم من أن البلدان قد حققت بعض التقدم في خفض وفيات الأطفال، فإن معدلات الوفيات لا تزال مرتفعة كما أن من غير المحتمل أن يحقق كثير من البلدان النامية غير الساحلية الأهداف الإنمائية للألفية بحلول عام ٢٠١٥.

٧ - وقد أحرزت البلدان النامية غير الساحلية تقدماً في زيادة المعدل الصافي للالتحاق بالتعليم الابتدائي، وتسير معظم البلدان في الطريق المفضي إلى تحقيق هذه الغاية من الأهداف الإنمائية للألفية. وقد أبدت البلدان النامية غير الساحلية أيضاً تحسناً ذا شأن في معدلات إكمال التعليم الابتدائي حيث أن ٨٠ في المائة منها قد حسنت معدلات إكمال التعليم الابتدائي خلال الفترة ٢٠٠٠-٢٠٠٨<sup>(٢)</sup>. وقد تحسنت المساواة بين الجنسين في التعليم الابتدائي تحسناً كبيراً في معظم البلدان النامية غير الساحلية ومن المتوقع أن تتحقق هذه الغاية. وحققت البلدان النامية غير الساحلية أيضاً تحسناً بارزاً في تمثيل المرأة في البرلمانات الوطنية منذ عام ٢٠٠٠. وخلال الفترة ٢٠٠٠-٢٠٠٧، حققت ٢١ دولة زيادة كبيرة في نسبة المقاعد التي تشغلها المرأة بأكثر من ١٥ في المائة، وحققت بلد واحد نسبة ٥٦,٣ في المائة (رواندا) وحققت أربعة بلدان نسبة ٣٠ في المائة أو أكثر (نيبال، جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، وأوغندا، وبوروندي)<sup>(٣)</sup>.

٨ - ولقد أصبح معدل انتشار فيروس نقص المناعة البشرية مستقراً أو منخفضاً في معظم البلدان النامية غير الساحلية المتأثرة بشدة، وإن كان معدل الانتشار لا يزال أعلى من ١٠ في المائة في ٢٠ في المائة من البلدان. ولقد اتسع نطاق العلاج المضاد للفيروسات العكوسة للمصابين بفيروس نقص المناعة البشرية والإيدز بدرجة كبيرة، وإن كانت فجوة العلاج لا تزال جد كبيرة. وقد حققت جميع البلدان النامية غير الساحلية، باستثناء بلدين، بعض التقدم صوب خفض وفيات الأطفال دون سن الخامسة والأطفال الرضع خلال الفترة ٢٠٠٠-٢٠٠٨. غير أن معدل وفيات الأطفال دون سن الخامسة مرتفع في معظم البلدان، حيث يزيد على ٥٠ من كل ١٠٠٠ من المواليد الأحياء وتوجد أعلى معدلات وفيات الأطفال في البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية.

٩ - وخلال الفترة ٢٠٠٠-٢٠٠٨، حقق ٨٣ في المائة من البلدان النامية غير الساحلية تقدماً في تحسين إمكانية الحصول على مورد مياه مُحسّن.

١٠ - وتُعَد الهياكل الأساسية للاتصالات هامة فيما يتعلق باندماج البلدان النامية غير الساحلية في الاقتصاد العالمي. وقد زاد عدد خطوط الهاتف الثابتة إبان الفترة ٢٠٠٣-٢٠٠٨ في ٨٧ في المائة من البلدان النامية غير الساحلية وزاد معدل الاشتراك في الهواتف الخلوية وعدد مستخدمي الشبكة الدولية زيادة كبيرة في جميع البلدان خلال الفترة نفسها (انظر المرفق، الجدول ٦).

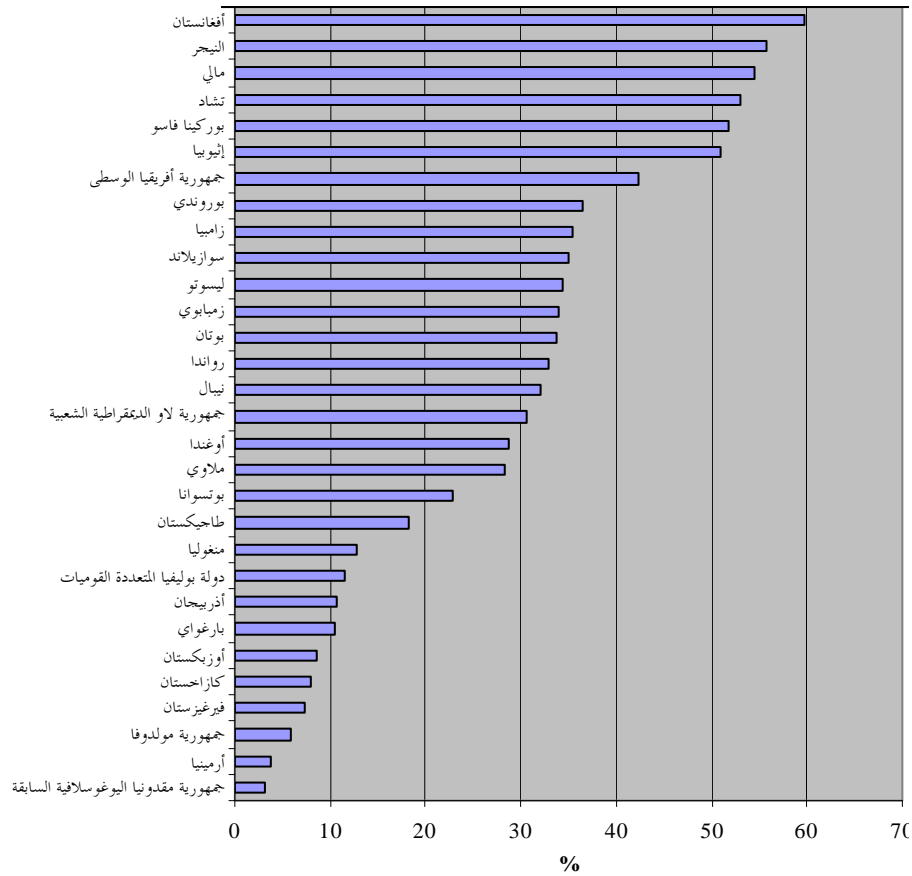
(٢) يمكن الاطلاع على جميع البيانات المتعلقة بالأهداف الإنمائية للألفية، ما لم يكن محمداً خلاف ذلك، في قاعدة بيانات شعبة إحصاءات الأمم المتحدة المتاحة في <http://mdgs.un.org/unsd/mdg/Data.aspx>.

(٣) الاتحاد البرلماني الدولي ٢٠١٠؛ يمكن الاطلاع عليه في [www.ipu.org/praline-e/ParliamentsAtaGlance.asp](http://www.ipu.org/praline-e/ParliamentsAtaGlance.asp).

١١ - ومقابل التقدم البارز الذي سُجِّل في الأهداف الإنمائية للألفية المذكورة سابقاً، كان التقدم أبطأ كثيراً في الحد من الفقر والجوع والوفيات النفاسية، وفي تحسين المنطقة التي تغطيها الغابات، ونسبة السكان الذي يستخدمون المرافق الصحية المحسنة، والتكافؤ بين الجنسين في التعليم الثانوي والجامعي. وما برحت نسبة السكان الذين يعيشون في فقر مدقع في البلدان النامية غير الساحلية مرتفعة (انظر الشكل ١ والمرفق، الجدول ٨). وتُعد النساء والأطفال أكثر الفئات تأثراً بالفقر. ويرتبط الفقر ارتباطاً شديداً بالبطالة، التي لا يزال معدلها أعلى من ١٠ في المائة في المتوسط في كثير من البلدان النامية غير الساحلية التي توجد في أفريقيا وجنوب شرقي آسيا<sup>(٤)</sup>.

### الشكل ١

#### الرقم القياسي للفقر البشري في البلدان النامية غير الساحلية (٢٠٠٧)



المصدر: برنامج الأمم المتحدة، تقرير التنمية البشرية (٢٠٠٩).

(٤) انظر قاعدة بيانات منظمة العمل الدولية؛ ويمكن الاطلاع عليها من الموقع <http://laborsta.ilo.org> (أُتيح الدخول إليه في ٢٠ حزيران/يونيه ٢٠١٠).

١٢ - ولقد كان التقدم الذي أحرزته البلدان النامية غير الساحلية صوب خفض نسبة الأشخاص الذين يعانون من الجوع بطيئاً. ذلك أن معظم البلدان النامية غير الساحلية إما أنها لم تحرز تقدماً أو أن التقدم الذي أحرزته لم يكن كافياً للوفاء بغاية الهدف الإنمائي للألفية المتتمثلة في الحد من انتشار الأطفال الناقصي الوزن الذين يقل عمرهم عن خمس سنوات (انظر المرفق، الجدول ٨). ولقد تضررت بشدة جميع البلدان النامية غير الساحلية، لا سيما البلدان التي هي مستوردة صافية للمواد الغذائية، بسبب ارتفاع أسعار المواد الغذائية الناجم عن ارتفاع رسوم النقل.

١٣ - وكان التقدم المحرز في التكافؤ بين الجنسين في التعليم الثانوي أبطأ، كما أن التكافؤ بين الجنسين في التعليم الجامعي لا يزال جد بطئاً في معظم البلدان. وتبين التقديرات الأخيرة أنه على الرغم من أن البلدان النامية غير الساحلية قد حققت قدراً من التقدم في خفض نسب الوفيات النفاسية خلال الفترة ٢٠٠٠-٢٠٠٨، فإن نسبة الوفيات النفاسية لا تزال أعلى من ٥٠٠ لكل ١٠٠٠٠٠ من المواليد الأحياء في ٤٢ في المائة من البلدان كما أن نسبة الوفيات النفاسية تعد جد عالية في أربعة من هذه البلدان حيث تزيد على ١٠٠٠ لكل ١٠٠٠٠٠ من المواليد الأحياء (انظر المرفق، الجدول ٨). ويعد التقدم المحرز في تحسين نسبة السكان الذين يستخدمون المرافق الصحية المحسنة بطيئاً، كما أن مستوى التغطية لا يزال منخفضاً في بعض البلدان. وما زال هناك تفاوت كبير بين المناطق الريفية والحضرية في جميع البلدان، حيث تعد فرصة استخدام هذه المرافق في المناطق الحضرية أكبر منها في المناطق الريفية.

١٤ - وتشمل التحديات الكبرى التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية في محاولة تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية محدودية الموارد المالية والبشرية؛ وعدم توفر البيانات اللازمة للإبلاغ عن التقدم المحرز ولصنع القرار، لا سيما فيما يتعلق بمؤشرات من قبيل البطالة؛ واستمرار أوجه عدم المساواة بين الجنسين في بعض القطاعات مثل العمالة؛ وأوجه التباين في الدخل بين المناطق الريفية والحضرية؛ والأزمات المتعددة، ومن بينها الأزمة المالية والاقتصادية، وتغير المناخ. ويُضعف من هذه التحديات الخصائص الأساسية التي تميّز البلدان النامية غير الساحلية، ومن بينها الابتعاد عن الأسواق الدولية الرئيسية، وعدم كفاية البنية التحتية للنقل وارتفاع تكاليف المعاملات التجارية.

١٥ - وللتعاون الدولي والشراكة العالمية دور حاسم في تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية، وقد سُجل بعض التقدم في هذا المجال. ومنذ اعتماد برنامج عمل المائتين، سجلت التدفقات الكلية للمساعدة الإنمائية الرسمية إلى مجموعة البلدان النامية غير الساحلية زيادة ملحوظة

بلغت حوالي ١٣ في المائة سنويا، من ١٢ مليون دولار في عام ٢٠٠٣ إلى ٢٢,٦ مليون دولار في عام ٢٠٠٨ (انظر المرفق، الجدول ٢). وتصدرت إثيوبيا وأفغانستان وأوغندا وزامبيا قائمة البلدان التي تتلقى المساعدة الإنمائية الرسمية فيما بين بلدان هذه المجموعة في عام ٢٠٠٨.

١٦ - وانخفضت نسبة الدين الخارجي كنسبة مئوية من الدخل القومي الإجمالي انخفاضاً كبيراً من ٦٦ في المائة في عام ٢٠٠٣ إلى ٤٢ في المائة في عام ٢٠٠٨ (انظر المرفق، الجدول ٣). وفي عام ٢٠١٠، بلغت أفغانستان نقطة الإنجاز في إطار المبادرة المعززة المتعلقة بالبلدان الفقيرة المثقلة بالديون، ومن ثم أصبحت مؤهلة أيضاً للتخفيف الإضافي من عبء الديون في إطار المبادرة المتعددة الأطراف لتخفيف عبء الديون. وتنضم أفغانستان إلى ١١ بلداً آخر من البلدان النامية غير الساحلية التي بلغت نفس المرحلة النهائية من المبادرة. وبلغ مجموع التخفيف من عبء الديون في إطار المبادرة المتعلقة بالبلدان الفقيرة المثقلة بالديون والمبادرة المتعددة الأطراف لتخفيف عبء الديون ما يزيد على ٢٧ بليون دولار في شباط/فبراير ٢٠١٠. على أنه يجب التحلي بالحصافة المستمرة في مجال الاقتصاد الكلي وتعزيز الجهود في هذا المجال من أجل التصدي لمشكلة ديون البلدان النامية غير الساحلية، حيث أن عدداً منها قد يكون معرضاً لخطر العجز عن تسديد الديون بسبب الأزمة المالية والاقتصادية على الصعيد العالمي.

١٧ - ولقد زادت تدفقات الاستثمار المباشر الأجنبي إلى البلدان النامية غير الساحلية بمعدل سنوي يسترعي الانتباه بلغ ٢٣ في المائة إبان الفترة ٢٠٠٣-٢٠٠٨، حيث بلغ مجموعه ٢٥ بليون دولار، بعد أن كان أقل من ٩ بلايين من الدولارات في عام ٢٠٠٣ (انظر المرفق، الجدول ٧). غير أن توزيع هذه الاستثمارات فيما بين أعضاء الجماعة ظل معوجاً، حيث أن أكثر من نصف مجموع التدفقات في عام ٢٠٠٨ ذهب إلى كازاخستان وحدها. وكانت أرمينيا وزامبيا أيضاً من بين أكثر المستفيدين. وعلاوة على ذلك، فإن مجموعة التدفقات إلى البلدان النامية غير الساحلية لم تتجاوز نسبتها حوالي ١,٤ في المائة فحسب من الاستثمارات المباشرة الأجنبية على الصعيد العالمي. وينبغي على البلدان النامية غير الساحلية أن تعزز الجهود المبذولة لاحتذاب مزيد من الاستثمارات المباشرة الخارجية الحافزة للنمو والعمالة وذلك عن طريق تدابير من قبيل تيسير دخول هذه الاستثمارات وحمايتها، ووضع نظم حوافز مستهدفة، وإقامة شراكات مع المؤسسات البحثية والإنمائية، وتقديم منح لإيجاد العمالة، والمساعدة المالية للحصول على المباني الصناعية/التجارية والتعزيز النوعي والكمّي للقوة العاملة المحلية وللمؤسسات الوطنية التقنية والإدارية. غير أنه ينبغي استخدام الحوافز المالية بطريقة دقيقة، ومراعاة الأثر الطويل الأجل على الإيرادات الحكومية.

١٨ - وقد أُحرز تقدم محدود في مفاوضات منظمة التجارة العالمية في جولة الدوحة بشأن النظام التجاري المتعدد الأطراف. ومن المهم أن تؤخذ بعين الاعتبار الكامل الاحتياجات الإنمائية للبلدان النامية غير الساحلية. وسوف يؤدي خفض أو إزالة الإعانات الزراعية في البلدان الرئيسية المتقدمة النمو وإدخال تحسينات في إمكانية الوصول إلى الأسواق غير الزراعية إلى تحقيق فوائد إيجابية للبلدان النامية غير الساحلية. وفي هذا الصدد، فإن التوصل مبكراً إلى اتفاق حول مفاوضات منظمة التجارة العالمية في جولة الدوحة بشأن تيسير التجارة يعد ذا أهمية خاصة للبلدان النامية غير الساحلية.

١٩ - ويجري إحراز تقدم في تفعيل مبادرة المعونة لصالح التجارة، التي يُقصد بها أن تكون بمثابة أداة لبناء القدرات في الاتجار والتسويق وتعزيز الهياكل الأساسية المتصلة بالتجارة والتي من شأنها أن تفيد بوجه خاص البلدان النامية غير الساحلية (انظر الفرع ٤ - دال).

٢٠ - وقد أبرز الانكماش العالمي تماماً حاجة البلدان النامية غير الساحلية المتزايدة إلحاحاً إلى إحداث تحول استراتيجي في اقتصاداتها، وتوسيع قاعدتها الإنتاجية كيما يتسنى لها تعزيز قدرتها على المنافسة في الأسواق العالمية، وإيجاد المرونة في مواجهة الصدمات الخارجية وتحقيق نمو اقتصادي أعلى ومستدام يُعد ضرورياً لتشجيع الاستثمار في التنمية الاجتماعية والبشرية. ومن شأن تنفيذ أهداف برنامج ألماني في توقيت سليم وبفعالية في مجالات أولوياته المتداخلة أن يساهم بصورة مباشرة في هذا التوجه الاستراتيجي للسياسة، ويساعد البلدان النامية غير الساحلية على التقدم في مسارها من أجل تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية.

### ثالثاً - تغير المناخ والبلدان النامية غير الساحلية

٢١ - يشكل تغير المناخ خطراً كبيراً على تحقيق البلدان النامية غير الساحلية التنمية المستدامة والحد من الفقر والأهداف الإنمائية للألفية. وقد أدى تغير المناخ إلى تفاقم تدهور الأراضي والتصحر وإزالة الأحراج في البلدان النامية غير الساحلية. وخلال الفترة ١٩٩٠-٢٠٠٥، شهدت نسبة ٦٥ في المائة من البلدان النامية غير الساحلية إزالة الأحراج (قاعدة بيانات الشعبة الإحصائية للأمم المتحدة). وأدى الجفاف الحاد إلى حالات النقص في الغذاء، مثل تلك التي شهدتها بين عامي ٢٠٠٢ و ٢٠٠٥ مالاوي وزمبابوي وزامبيا وليسوتو وسوازيلند<sup>(٥)</sup> والنيجر وإثيوبيا فضلاً عن خفض القدرة على توليد الطاقة الكهربائية، مثلما حدث في زامبيا. وقد تأثرت البلدان النامية غير الساحلية في وسط آسيا، بما فيها كازاخستان

(٥) UNEP and ICRAF, *Climate Change and Variability in Southern Africa: Impacts and Adaptation in the Agricultural Sector*.



وقيرغيزستان ومنغوليا وطاجيكستان وتركمانيستان وأوزباكستان، بالتصحر بسبب النقص المتزايد في المياه في الوقت الذي شهدت فيه نيبال تدهوراً كثيفاً في حجم الأراضي الزراعية بسبب الفيضانات والأعاصير<sup>(٦)</sup>. وزاد تغير المناخ من جفاف الأراضي الجافة سلفاً في أفريقيا. فعلى سبيل المثال نتج عن جفاف بحيرة تشاد نقص في المياه وخفض في التنوع البيولوجي. وأخذت درجات الحرارة في القارة الأفريقية تتزايد منذ الستينات، وعلى سبيل المثال، سجلت معدلات حرارة قدرها ٢٩ درجة مئوية في الغابات المدارية الأفريقية. وتهدد ارتفاع درجة الحرارة بعض أنواع المحاصيل مثل البن والشاي مما يزيد من ضعف البلدان النامية غير الساحلية التي تعتمد اقتصاداتها بشدة على واحد أو اثنين من المنتجات الزراعية. كما يؤثر تغير المناخ أيضاً في مصائد الأسماك في المياه العذبة في البلدان غير الساحلية بسبب تغير حرارة المياه ومستويات التغذية وانخفاض مستويات المياه في موسم الجفاف، مما يؤدي إلى خفض عائدات الأسماك، فعلى سبيل المثال، تأثرت مالاوي وأوغندا من انخفاض عائدات مصائد الأسماك التي تعتبر مصادر مهمة للغذاء والعمل لسكانهما.

٢٢ - ويتطلب التصدي لتغير المناخ على نحو فعال أن تتخذ البلدان النامية غير الساحلية إجراءات تتعلق بالتخفيف والتكيف معاً. ومن الأهمية بمكان، في هذا الصدد، تقديم المجتمع الدولي للدعم الكامل عن طريق توفير الموارد المالية الموثوقة، واستحداث التكنولوجيا ونقلها، وبناء القدرات، وذلك لسد الفجوة بين وضع السياسات والتنفيذ. كما ينبغي أن تجتهد البلدان النامية غير الساحلية للاستفادة من الفرص المتاحة مثل مرفق البيئة العالمية ومبادرات النمو الأخضر والوظائف الخضراء اللتين يوفرهما النظام الدولي لتغير المناخ. وينبغي أن تستغل أقل البلدان نمواً بين البلدان النامية غير الساحلية، وعددها ١٧ بلداً، الدعم المقدم لبرامج العمل للتكيف الوطني. بموجب المادة ٩٠٤ من الاتفاقية الإطارية لتغير المناخ. على أن هناك حاجة لوضع تدابير دعم للبلدان غير الساحلية الأخرى التي ليست من أقل البلدان نمواً بحيث تستطيع البلدان النامية غير الساحلية كمجموعة أن تتفاوض للحصول على تمويل خاص بتغير المناخ.

(٦) Asian Development Bank, "Combating Desertification in Asia,"; available from [www.adb.org/Environment/desertification.asp](http://www.adb.org/Environment/desertification.asp)

## رابعا - أولويات

### ألف - القضايا الأساسية لسياسة المرور العابر

٢٣ - برزت الأنظمة المرهقة وغير الفعالة، والقيود المفروضة على حركة المركبات العابرة للحدود، والتحميل عبر الحدود، وعمليات التفتيش المادية، وتفريغ الشحنات على الحدود، وعمليات التفتيش غير المرخص بها للسلع وهي منقولة على الطريق واختلاف المعايير المتعلقة بالمركبات بين البلدان المتجاورة، وانعدام الأمن للسائقين والشحنات، والفساد - برزت كلها كمعوقات رئيسية تعوق المصدقية والسرعة والأمن للنقل العابر للحدود والشبكات اللوجيستية التي تربط البلدان النامية غير الساحلية بالموانئ البحرية.

٢٤ - ويبين تحليل جرى مؤخرا أن كون البلد غير ساحلي يضيف أربعة أيام لتوزيع الصادرات بريا كما يضيف تسعة أيام للواردات بالمقارنة بالمسافات المماثلة في بلدان المرور العابر الساحلية. والأكثر صعوبة من ذلك هو انعدام إمكانية التنبؤ في سلسلة النقل العابر، والمصروفات العامة للنقل العابر مثل الأنظمة غير الضرورية والفساد، التي يمكن أن تزيد تكاليف النقل بنسبة تتراوح بين ٣٠ و ١٠٠ في المائة، فضلا عن انعدام التنفيذ الفعال لاتفاقات النقل العابر الإقليمية، مما يضاعف المشاكل التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية في المشاركة في التجارة الدولية. وفي بلدان أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، يذكر مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية أن الشاحنات تمضي نسبة ٢١ في المائة فقط من وقتها في السير، في حين أن بقية الوقت تستغرقها إجراءات التخليص على الحدود وعمليات التأخير قبل مغادرة موانئ العبور، ووزن الشاحنات، وعمليات التوقيف الأخرى التي تقوم بها الشرطة على الطريق. وطبقا لما ذكرته لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا فإن أكثر من نصف وقت العبور من آسيا الوسطى إلى أوروبا تستغرقه عمليات الانتظار على الحدود.

٢٥ - ولا يمكن إزالة المعوقات غير المادية في تجارة البلدان النامية غير الساحلية عبر الحدود إلا من خلال تعاون أقوى وأوسع نطاقا على المستويين الثنائي والإقليمي بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العبور النامية وبين الحكومات، وفيما بين جميع الوكالات والسلطات المشتركة في الرقابة على الحدود. ويُعتبر التشغيل الفعال لمؤسسات التنسيق المشتركة بين الوكالات وإشراك العناصر المعنية في القطاعين العام والخاص في النقل العابر عاملاً حيوياً في إدارة الممرات بنجاح وتنمية الهياكل الأساسية والاستثمار وعمليات خدمات العبور. ولا غنى عن هذا التعاون في اتباع نهج مشترك ومنسق لتصميم وتنفيذ ورصد الإصلاحات المتعلقة بسياسة تيسير التجارة والنقل. كما يتعين توحيد أطر العمل القانونية المتعلقة بهذه المجالات وتنفيذها بإرادة سياسة قوية والتزام قوي، ولا سيما أثناء مرحلة التنفيذ،

لأنها تمثل أهم عنصر في استراتيجية متسقة للتعاون في مجال النقل العابر بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية وشركائها الإقليميين.

٢٦ - وينبغي أن تشمل هذه الاستراتيجية جميع أنواع النقل. ففي قطاع السكة الحديدية، على سبيل المثال، يكون المجال الحيوي الذي ينبغي معالجته هو إمكانية التفعيل المشترك للقوانين الوطنية والدولية في مجال النقل من أجل تحسين النقل على المسافات الطويلة. وفي الوقت الحاضر، مثلاً يحدد نظامان قانونيان في آسيا الوسطى قواعد للنقل الدولي بالسكك الحديدية والنقل المتعدد الوسائط، بما في ذلك أذون الشحن والوثائق الأخرى. ويصعب تحقيق التشغيل المشترك للقوانين الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ولكن ما تحقق مؤخراً من وضع أذون شحن مشتركة للقواعد الموحدة بشأن اتفاق النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، يبين أن المعوقات غير المادية يمكن التغلب عليها عن طريق التفاوض. ومع ذلك، لا تزال هناك فوارق مهمة بين النظامين القانونيين. فعلى سبيل المثال، تكاد بنود المسؤولية الموجودة في القواعد الموحدة تتطابق مع تلك الموجودة في اتفاق النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية، ولكن مستويات التعويض تختلف بينهما بدرجة كبيرة. ومن شأن اعتماد قانون موحد للنقل عن طريق السكك الحديدية من قبل جميع البلدان الموجودة على الممرات الرئيسية بين أوروبا وآسيا أن يفضي إلى تنمية خدمات تنافسية فيما بين الإقليميين. ويمكن تبين وجود أمثلة جيدة لنظم متكاملة للسكك الحديدية في السكك الحديدية الوطنية الثنائية في كوت ديفوار - بوركينا فاسو - السنغال - مالي، وكذلك في تشغيل السكك الحديدية المتجاورة بواسطة صاحب الامتياز نفسه شركة خطوط السكك الحديدية (وسط شرق أفريقيا في موزامبيق ومالوي).

٢٧ - في قطاع الطرق، ستجري دراسة عن توحيد القواعد والمعايير السارية على الطريق الرئيسي العابر لأفريقيا بواسطة اللجنة الاقتصادية لأفريقيا بالتعاون مع مفوضية الاتحاد الأفريقي ومكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية استجابة لتوصية وردت في نتائج استعراض منتصف المدة الإقليمي الأفريقي لبرنامج عمل ألماتي في عام ٢٠٠٨، وذلك لدعم الجهود الرامية إلى إبرام اتفاق حكومي دولي بشأن الطريق الرئيسي العابر لأفريقيا. وطبقاً لما ذكرته اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ فإن الخبرة المكتسبة من التنفيذ الناجح لشبكات السكك الحديدية العابرة لآسيا والطريق الرئيسي الآسيوي يبين أن إضفاء الطابع الرسمي على الشبكات من خلال اتفاقات حكومية دولية يعزز من تنمية الهياكل الأساسية للنقل بطريقة منسقة، وذلك باجتذاب التزامات أقوى من الدول الأعضاء، وزيادة التمويل من البنوك الدولية والمانحين الثنائيين، وتعزيز التعاون مع القطاع الخاص.

٢٨ - وتتمثل الحلول الحاسمة لاختناقات النقل العابرة التي يمكن أن تعود بالفائدة المباشرة على البلدان النامية غير الساحلية والساحلية معا في إعادة هندسية نُظم النقل لتبسيط وتوحيد شروط التوثيق وإنشاء مخفر حدودي ذي منفذ واحد لتفادي ازدواج الإجراءات وإضفاء الطابع الآلي على عمليات الجمارك للحد من الاتصال المباشر مع المسؤولين، وإصلاح أنظمة النقل بالشاحنات لتشجيع المنافسة، وإنشاء مراكز تخليص داخلية أو موانئ جافة لاستباق إجراءات التخليص.

٢٩ - وإدراكاً لأهمية إصلاح سياسة النقل، واصلت البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابرة في جميع المناطق إحراز تقدم كبير في تيسير النقل والتجارة عبر الحدود. وطبقا لما ورد في تقرير البنك الدولي، المعنون Doing Business 2010 كانت رواندا وقيرغيزستان من بين أفضل البلدان أداءً. فقد ألغت قيرغيزستان ٦ وثائق كانت مطلوبة سابقاً، كما قامت بتبسيط إجراءات التفتيش مما ساعد في الإسراع بتحريك السلع التجارية عبر الحدود. وتعد رواندا أول اقتصاد في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى يحقق مرتبة الأداء الأولى لما قامت به من إصلاح منتظم لقوانينها ومؤسساتها التجارية منذ عام ٢٠٠١. واستطاعت رواندا، وبإجراء تغييرات إدارية مثل زيادة ساعات العمل وتعزيز أوجه التعاون عند الحدود، فضلاً عن إزالة بعض شروط التوثيق للموردين والمصدرين، زيادة الوقت الذي تستغرقه التجارة. كما تم الحد من أوجه التأخير على الحدود في مالي بتنفيذ نظام إلكتروني لتبادل البيانات وتحسين المحطات النهائية التي يستخدمها التجار، وتبسيط الوثائق المطلوبة. وفي ملاوي جرى الحد من التأخير من خلال تنفيذ نظام للتفتيش قائم على المخاطر وبرنامج تقليص الإجراءات للتجار المعتمدين. وأدى إصلاح ميناء دوالا وتنفيذ نظام لتتبع البضائع والآلات الماسحة للشحن إلى تقليص وقت التصدير والاستيراد وتحسين أمن نقل البضائع عبر الكاميرون. وتستفيد السنغال من تحويل إدارة محطة الحاويات إلى القطاع الخاص.

٣٠ - شهدت باراغواي تقليصاً للوقت اللازم لتحريك السلع التجارية بتنفيذ نظام إلكتروني للتصدير وتحسين نظام التفتيش القائم على المخاطر. وفي جنوب آسيا، استفاد التجار من استحداث نظام آلي لتخليص جمارك الصادرات والواردات في ميناء شيتا كونج في بنغلاديش. وإلى جانب زيادة المنافسة في صناعة اللوجيستيات، نجحت فييت نام في تحسين كفاءة نظامها لتخليص الجمارك باستحداث عمليات مراجعة التخليص بعد الجمارك وتركيب برمجيات تتيح للتجار تحديد المتطلبات المطبقة لتخليص السلع. وكانت هذه الإصلاحات جزءاً من برنامج الإصلاح المطلوب من فييت نام من أجل الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية. واستطاعت أرمينيا التعجيل بنقل السلع التجارية عبر الحدود بتشجيع المنافسة في مجال الخدمات المصرفية والنقل وخدمات السمسرة، فضلاً عن تقليص عدد السلع التي

تحتاج للتفتيش، وتبسيط الوثائق اللازمة لتخليص السلع. واستطاعت أذربيجان تقليص الوقت اللازم لتخليص السلع ونقلها عبر الحدود بتوحيد مختلف الوكالات في منفذ وحيد للخدمات الجمركية.

٣١ - وتشهد البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، سنة بعد أخرى ومن خلال الإصلاحات الواسعة لسياساتها للنقل العابر، نتائج الجهود المستمرة لتقليص حالات التأخير وأوجه القصور على الحدود وجعل التدفقات التجارية أكثر سلاسة. ففي الفترة بين ٢٠٠٥ و ٢٠٠٩، انخفض متوسط الوقت الذي يستغرقه البلد النامي غير الساحلي لإكمال إجراءات التصدير انخفاضا ملحوظا بمعدل تسعة أيام أو بنسبة ١٦ في المائة. وانخفضت نسبة الوقت اللازم لعملية الاستيراد من ٦٠ إلى ٥٢ يوما في الفترة ذاتها، مما يُشير إلى انخفاض بمعدل ١٣ في المائة. غير أن الاستيراد إلى بلد نامٍ غير ساحلي يستغرق عادة وقتا أطول مما يستغرقه في جيرانه الساحليين بما لا يقل عن أسبوع. ويمكن لفترات الوقت أن تتفاوت بدرجة كبيرة ولا سيما في أفريقيا وآسيا الوسطى. وتواصل هاتان المنطقتان أيضا تسجيل أعلى التكاليف لعمليات الاستيراد والتصدير. في النيجر، على سبيل المثال، يتعين على المصدر قضاء ٥٩ يوما ودفع ٣ ٤٥٤ دولارا لإكمال جميع الإجراءات الرسمية، من مرحلة إبرام عقد الشراء حتى موعد وصول السلعة إلى الباطنة. وفي بنن يحتاج المصدر إلى نصف ذلك الوقت ويتحمل ثلث تلك التكلفة.

٣٢ - وتعتبر المشاركة في الجهود المتسقة للتكامل الإقليمي التي تحقق توحيد السياسات، والإصلاحات المتعلقة بالنقل، وإصلاح الهياكل الأساسية، واللوجيستيات التجارية ومشاريع التيسير، الوسيلة الرئيسية التي يمكن بها للبلدان النامية غير الساحلية أن تجني ثمار التجارة الدولية. وفي حين يجري إحراز التقدم في جميع المناطق، لا يزال هنالك الكثير الذي ينبغي عمله لسد الفجوات في تنفيذ برنامج الماتي. وينبغي وضع مؤشرات مقبولة عموما لرصد الممرات لتقييم التقدم المحرز عبر الممرات التجارية الرئيسية التي تخدم البلدان النامية غير الساحلية. وتبين مؤشرات الممرات تفصيلا عن أماكن حدوث التأخير والتفاوت في أوقات العبور، وكيفية مقارنة تكاليف العبور بالنسبة إلى البلدان غير الساحلية مع مثلتها بالنسبة إلى البلدان الساحلية. وتوجد حاليا نُهج غير متسقة تتبعها مختلف المنظمات الدولية لقياس مؤشرات رصد الممرات. ومن شأن توحيد هذه المؤشرات أن يساهم في رصد الممرات التجارية عبر البلدان وعبر المناطق.

٣٣ - وقد أصبحت مبررات اتخاذ مبادرات مشتركة عبر الحدود لخدمة البلدان النامية غير الساحلية راسخة الجذور، لا سيما في أفريقيا. وبدأت المبادرة المتعلقة بإقامة مركز حدودي ذي منفذ واحد على الحدود المشتركة بين كينيا وأوغندا في مالابا، وهي واحد من أكثر المراكز الحدودية نشاطا في المنطقة دون الإقليمية. وبين زامبيا وزمبابوي في منطقة سيرونندو، وبين زمبابوي وموزامبيق في منطقة فوبس/ماشباندا على طول الممر العابر لكالهاراري؛ وفي غرب أفريقيا على بعض الحدود في غانا وبوركينا فاسو وتوغو ومالي. فضلا عن ذلك، فإن عددا متزايدا من البلدان النامية غير الساحلية قام بإنشاء مستودعات في موانئ العبور المجاورة، في غرب أفريقيا على سبيل المثال. ويقوم صاحب الامتياز لخطوط السكك الحديدية بتنمية المرافق للإسراع بعمليات النقل، مثل الاقتراح المتعلق بمحطة النقل المتعدد الوسائط بأواغادوغو في بوركينا فاسو ومحطة الجمارك على المعبر الحدودي عند شلالات فيكتوريا بين زامبيا وزمبابوي.

٣٤ - وفي آسيا، تبذل الجهود لصياغة اتفاق لتسهيل النقل البري الدولي فيما بين الدول الأعضاء في منظمة شنغهاي للتعاون وأربعة أعضاء منها غير ساحليين، بمساعدة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ ومصرف التنمية الآسيوي. كما يجري العمل أيضا على تعزيز التعاون الاقتصادي بين جمهورية لاو الشعبية الديمقراطية وميانمار وتايلاند وفيت نام بتنفيذ المرفقات والبروتوكولات الملحقه باتفاق تسهيل نقل البضائع والأشخاص عبر الحدود في منطقة ميكونغ الكبرى دون الإقليمية مما يقلل من تكاليف النقل ويزيد من كفاءة حركة السلع والأشخاص، ويساهم في تخفيف حدة الفقر بدعم تنمية المناطق الريفية والحدودية، وزيادة إيرادات الفئات المنخفضة الدخل، وتوفير فرص العمل وتشجيع السياحة. وتستهدف مبادرة نفذتها منظمة التعاون الاقتصادي مؤخرا تشجيع توفير خدمات وتسهيلات خاصة وإتاحتها للدول غير الساحلية الأعضاء فيها في المناطق الاقتصادية الخالصة المنشأة في الموانئ أو الأماكن القريبة منها. وسيتم دعم هذه الجهود من خلال تسهيلات وتراخيص إدارية وتوفير فرص للاستثمار للبلدان الأعضاء النامية غير الساحلية في موانئ بلدان المرور العابر وإنشاء "مناطق لمنظمة التعاون الاقتصادي" في الموانئ ومنتديات للحوار فيما بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر.

## باء - تطوير الهياكل الأساسية والحفاظ عليها

٣٥ - فيما يتعلق بالبلدان النامية غير الساحلية، تعد حالة الهياكل الأساسية للممرات التجارية واحتياجات إعادة التأهيل، وأولها استدامة الموارد اللازمة للحفاظ عليها، مصادر قلق رئيسية تعزى إلى هشاشة وضع هذه الدول الذي يجعلها غير قادرة على التحكم بظروف

الشحن خارج حدودها وعلى الاعتماد على الممرات التجارية لدخول الموانئ أو على الشركاء التجاريين الإقليميين. ومع ذلك فقد أدى صغر حجم الكثير من هذه البلدان إلى أن تواجه حكوماتها صعوبات جمّة في تمويل تكاليف ثابتة كبيرة الحجم ترتبط بتنمية الهياكل الأساسية. ويتيح التعاون الإقليمي، عن طريق مؤسسات إقليمية فعالة يدعمها توافق آراء سياسي قوي، تحديد الأولويات المتعلقة بالاستثمارات الإقليمية، وإدارة وتطوير ممرات تجارة الطرق والسكك الحديدية التي تربط البلدان النامية غير الساحلية في آسيا وأفريقيا وأمريكا الجنوبية بالموانئ البحرية.

٣٦ - ويمكن عادةً مصادفةً أضعف الحلقات في سلسلة النقل أثناء عمليات التبادل. وقد برزت مسألة إقامة روابط ناجعة في النقل الداخلي، مثل تلك التي تربط بين مرافق السكك الحديدية والموانئ، كأحد أكثر التحديات إلحاحاً التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر المجاورة لها. وتكون مواطن الضعف جزئياً مادية في حال عدم وجود صلة مادية بين وسائل النقل وعدم وجود هياكل أساسية للشحن العابر؛ وتكون جزئياً مؤسسية حين لا تقع مسؤولية عمليات التبادل بوضوح على عاتق وكالة أو أخرى من وكالات النقل؛ وتكون جزئياً تنفيذية عندما تزيد عملية تحصيل الضرائب أو الأتاوات الأخرى وحالات الفساد من التكاليف وتبطئ عمليات النقل.

٣٧ - وعلى الرغم من التحديات الجسيمة، فقد سُجل التقدم في جميع المناطق غير الساحلية. وشاركت بوركينا فاسو في تشييد عدد من الموانئ الجافة. وقد شيد أحد هذه الموانئ بالتعاون مع كوت ديفوار وستستفيد منه أيضاً النيجر المجاورة. وسيتم ربط ميناء جاف آخر تعكف بوركينا فاسو على إنشائه بالميناءين البحريين تيما وتاكورادي في غانا عن طريق السكك الحديدية. وفي إثيوبيا، يجري تشييد ميناء جاف عند مدخل جيبوتي وقد أنشئت إدارة خدمات الميناء الجاف. وفي النقل البحري، يجري توسيع الموانئ وتنفيذ عمليات ترميمها، ويشمل ذلك تحديث معدات الميناء في غانا وكوت ديفوار ونيجيريا، وحوسبة عمليات الميناء. غير أنه لا يمكن إلا لعدد ضئيل من الموانئ الموجودة في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى أن يتلقى الجزء الرئيسي من الشحنات الموجهة إليها. فالكثير منها مزود بمعدات قليلة ويعمل بصورة غير فعالة. ويتعين إنشاء المزيد من الموانئ البحرية العميقة والارتقاء بمستوى الخدمات والقدرات في الموانئ الموجودة حالياً للعمل على مواكبتها مع المعايير الدولية.

٣٨ - ولوحظ تكثيف الجهود المبذولة لصيانة الطرق الحالية وتوسيع الهياكل الأساسية مع إنشاء صناديق الطرق في ٢٧ بلداً أفريقياً. كما ازدادت الجهود المبذولة للتوعية بأهمية السكك الحديدية والطرق المائية الداخلية باعتبارها بدائل أرخص تكلفة من النقل البري. وتعترم منطقة أفريقيا الوسطى، التي لديها أضعف شبكة للهياكل الأساسية في القارة، تعزيز تنمية طرقها المائية الداخلية عن طريق اللجنة الدولية لحوض الكونغو - أوبانغي - سانغا. وتدرك اللجنة الإمكانيات غير المستغلة في حوض الكونغو، الذي لديه شبكة ملاحية يبلغ طولها ١٢ ٠٠٠ كيلومتر، وتغطي مساحة تناهز ٤ ملايين كيلومتر مربع وتمتد في تسعة بلدان. ويعاني الممر النهري من الهياكل الأساسية القديمة وغير الكافية ومن علامات وضعت بصورة غير ملائمة على القنوات ومن العديد من الحواجز غير المادية التي تعيق الحركة. وتعترم اللجنة تحسين الترتيبات المادية والتنظيمية الرامية إلى إعادة تنمية الملاحة الداخلية.

٣٩ - وفي آسيا، تم توجيه العمل نحو تحقيق رؤية بإقامة نظام دولي متكامل للنقل المتعدد الوسائط واللوجستيات يشمل القارة. ويكمن إنشاء وتحسين شبكات الطريق الرئيسية الآسيوية والسكك الحديدية العابرة لآسيا في صلب هذه الرؤية، ويقترن ذلك بإقامة وصلات متعددة الوسائط توفر الاتصال عبر الحدود ومع الموانئ. وقد اعتمدت في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٩ تعديلات على الاتفاق الحكومي الدولي بشأن شبكة الطرق الرئيسية الآسيوية بناء على اقتراح الصين وكازاخستان والهند، تشمل: (أ) مقطع الطريق أورومكي - تاكشكان في الصين، الذي يرتبط بيارانتاي في منغوليا؛ (ب) ومقطع الطريق فولباري - جاينغوان في الهند، الذي يوسع الطريق AH48 من الحدود مع بوتان؛ و (ج) ومقطع الطريق أكتوبي - زايسان في كازاخستان باعتباره فرعاً للطريق AH61، مما يتيح بالتالي إمكانية الاتصال بين جميع البلدان غير الساحلية في المنطقة.

٤٠ - وفي أمريكا الجنوبية، أنجزت بوليفيا مشاريع طرق تبلغ قيمتها ١,٢ بليون دولار كان من المقرر إنجازها في غضون فترة عامين إلى ثلاثة أعوام، وقد مولتها أساساً مؤسسة تنمية الأنديز وبنك التنمية البرازيلي ومصرف التنمية للبلدان الأمريكية. وبدأت عملية تشييد جديدة على طريق يمتد ٤ ٧٠٠ كيلومتر فيما بين سواحل المحيطات ويربط سانتوس، أكبر الموانئ البرازيلية، بمينائي أريكا وإيكيكي في شيلي، بامتدادات أصغر دشنت مؤخراً في بوليفيا. وسيعزز هذا المشروع الرئيسي، المقرر إنجازه بحلول عام ٢٠١١، والمتعلق بمبادرة تكامل الهياكل الأساسية الإقليمية في أمريكا الجنوبية، عمليتي التكامل والتجارة على المستوى الإقليمي. كما أن بوليفيا ستستفيد من افتتاح الطريق الجنوبي السريع فيما بين سواحل المحيطات الذي يربط بين البرازيل وساحل بيرو الممتد على طول الحدود الشرقية، وهو مشروع منحتة مؤسسة تنمية الأنديز قرضاً إضافياً قدره ٢٠٠ مليون دولار لتغطية نفقات مرحلته النهائية في عام ٢٠١٠.



٤١ - وبعد فترة طويلة من الإهمال، أحرزت مؤخراً عملية تكامل السكك الحديدية التقدم في أمريكا الجنوبية. وفي أيار/مايو ٢٠١٠، أضفى كل من باراغواي والبرازيل الطابع الرسمي على مشروع يموله المصرف البرازيلي للتنمية بهدف ربط نظام باراغواي للسكك الحديدية بالطريق البري، حيث يربط باراناغوا في البرازيل بالمدينة الشيلية أنتوفاغاستا، لينشئ في الواقع ممراً للسكك الحديدية يربط بين سواحل المحيطات. وعلاوة على ذلك، اعتمدت كل من مؤسسة تنمية الأنديز وحكومة الأرجنتين قروضاً قيمتها ١٦٦ مليون دولار لبرنامج باراغواي لتكامل السكك الحديدية مع الأرجنتين.

## جيم - التجارة الدولية وتيسير التجارة

٤٢ - يعد موقع الأنشطة الإنتاجية عاملاً هاماً في تحديد تكاليف النقل لأنه يحدد المسافة القائمة بين المنتجين والمستهلكين. ومع أن المسافة من الأسواق الرئيسية تفرض تكاليف تجارية إضافية، فإن للنقل الدولي إمكانات لتقليل العيوب الاقتصادية ذات الصلة. وقد انخفضت التكاليف التجارية في جميع أرجاء العالم بسبب انخفاض تكاليف النقل والاتصالات، وارتفاع مستوى الجودة وازدياد السرعة. ومع ذلك، لم تحقق جميع البلدان القدر نفسه من الفائدة. فقد انخفضت تكاليف النقل بصورة أسرع من ذي قبل، بينما ازداد ارتفاع الطلب على خدمات النقل. وأدى ازدياد حجم المنتجات المتداولة إلى رفع مستوى القدرة التنافسية وأتاح وفورات الحجم في قطاع النقل. ويزيد الانخفاض الناتج في تكاليف التجارة والنقل من تشجيع التجارة وإتاحة المجال لزيادة التخصص والتبادل. ومع أن بعض البلدان النامية تمكنت من الدخول إلى الأسواق الدولية والاستفادة من انخفاض تكاليف النقل، فإن معظم البلدان الأخرى لم تحقق ذلك. ويندرج واحد وثلاثون بلداً نامياً غير ساحلي ضمن إطار المجموعة الثانية، وما فتئت هذه البلدان تواجه الصعوبات في ما تبذله من جهود للإفادة من الفرص التجارية وتسخير الأسواق العالمية للتنمية الاقتصادية والنمو الاقتصادي.

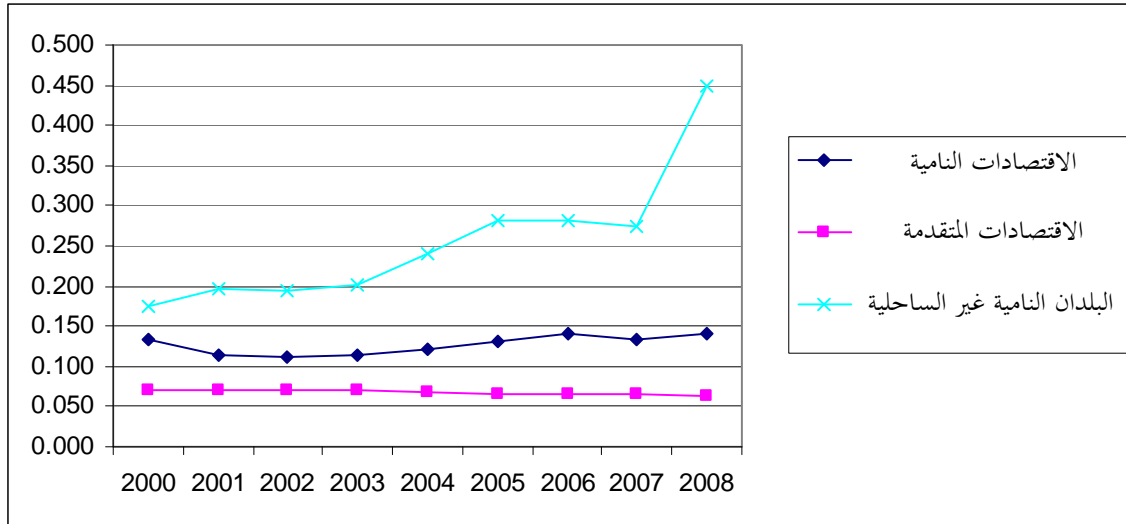
٤٣ - وشهدت مجموعة البلدان النامية غير الساحلية تعزيزاً لأداء الصادرات في غضون السنوات السبع التي استغرقتها تنفيذ برنامج عمل ألماني، حيث اقترن ذلك بنماء قيمة الصادرات من السلع بالقيمة الإسمية من ٣٣ بليون دولار في عام ٢٠٠٣ إلى ١٥٣ بليون دولار في عام ٢٠٠٨. غير أن هذا النمو المثير للإعجاب في الصادرات لم يحدث إلا في عدد قليل من البلدان النامية غير الساحلية وقد حركه إلى حد كبير الطفرة في أسعار السلع، التي شهدت ارتفاعاً كبيراً في أسعار النفط والمعادن. وفي الواقع، بلغت القيمة المشتركة لصادرات كازاخستان وأذربيجان وحدهما نسبة ٧٨ في المائة من مجموع ما سجلته المجموعة. وما زالت بلدان نامية غير ساحلية تعاني إلى حد كبير من التهميش في الاقتصاد العالمي، حسبما يتبين

من حصتها من التجارة العالمية التي سجلت باستمرار انخفاضاً شديداً تراوحت نسبته دون ١ في المائة، حيث بلغت ٠,٩٦ في المائة في عام ٢٠٠٨ لتسجل بذلك ارتفاعاً من النسبة ٠,٤٥ في المائة في عام ٢٠٠٣ (انظر المرفق، الجدول ٤).

٤٤ - ويعد كذلك هيكل صادرات البلدان النامية غير الساحلية، الذي يعتمد عادةً على عدد قليل للغاية من السلع الزراعية والتعدينية الأساسية الضخمة، عاملاً هاماً يجدر النظر فيه. ووفقاً لما تبين من الرقم أدناه، ففي حين ظلت نسب تركيز صادرات البلدان النامية مستقرة نسبياً منذ عام ٢٠٠٠، فإنها سجلت أعلى مستوى من الزيادة للبلدان النامية غير الساحلية بسبب ارتفاع مستوى الطلب العالمي على المعادن والوقود. ويبين ذلك بجلاء التنوع المحدود للصادرات ويبرز مدى ضعفها أمام الصدمات الخارجية. ومن شأن أي تغيير في تركيبة الصادرات يرمي إلى الحصول على حصة أكبر من الخدمات والمنتجات التي تمثل "سلعاً صغيرة الحجم - باهظة القيمة" أن يساعد على التقليل من تكاليف المعاملات الإضافية التي تتكبدها هذه البلدان في التجارة الدولية بسبب بعد السوق وحواجز العبور. كما أن للسياسات الهادفة إلى تنويع الصادرات في العالم المتقلب أهمية حاسمة للحد من ضعف لبلدان النامية غير الساحلية أمام الصدمات التجارية وتقليل الخسارة في إيرادات الصادرات.

## الشكل ٢

نسب تركيز صادرات البلدان النامية غير الساحلية ومجموعات البلدان الأخرى،  
٢٠٠٠-٢٠٠٨ (مؤشر هيرفيندال - هيرشمان)



المصدر: الدليل الإحصائي للأونكتاد.

٤٥ - عرض الافتقار إلى التنوع في الإنتاج والتصدير المجموعة للآثار الوخيمة الناجمة عن انهيار أسعار السلع في الفترة ٢٠٠٨/٢٠٠٩، وهو انهيار يُقدر أنه خفض بشكل كبير حجم تجارة العالم بنسبة ١١ في المائة في عام ٢٠٠٩<sup>(٧)</sup>. واستنتج تحليل للآثار التجارية للأزمة أعده مركز التجارة الدولية أن البلدان النامية غير الساحلية تشهد أكبر انخفاض في قيمة الصادرات إلى بلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، حيث وصلت إلى ٣٤,٢ في المائة، بالمقارنة مع جميع البلدان النامية التي صدرت بنسبة تقل بمقدار ١,١ في المائة إلى بلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (ما عدا الأسلحة والمعادن). ويؤكد هذا الانخفاض الكبير في الصادرات الذي طرأ أثناء الأزمة مدى الضعف الشديد للبلدان النامية غير الساحلية أمام الصدمات الشديدة وعدم تنوع هياكل صادراتها.

٤٦ - وما فتئ توافر مخططات التعريفات التفضيلية التي تفيد البلدان النامية غير الساحلية يتيح الفرص أمام دخول نسبة تزيد عن ٩٠ في المائة من صادراتها، ما عدا الأسلحة، إلى أسواق غير خاضعة للرسوم والحصص. وتوفر التعريفات التفضيلية ميزة في السعر تحتاجها كثيراً منتجات البلدان النامية غير الساحلية في أسواق البلدان المتقدمة. ومع ذلك، ما زالت الاستفادة من هذه الميزة تقتصر في أحيان كثيرة على مجموعة محدودة من المنتجات التصديرية. وإضافة إلى ذلك، تلزم تلك البلدان بمنح نسبة لا تتعدى ٤٠,٥ في المائة من قيمة صادراتها (باستثناء الأسلحة والمعادن) إلى بلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي. كما أن تطبيق قواعد المنشأ المعقدة وغير المتسقة التي لا تتواءم مع مستوى تنمية البلدان المستفيدة قد عرقل بشدة الاستفادة من التعريفات التفضيلية للصادرات الحالية (انظر الجدول ١ أدناه). وفي عام ٢٠٠٨، قامت بلدان نامية غير ساحلية بتصدير ما قيمته ٦٦ بليون دولار تقريباً (باستثناء الأسلحة والمعادن) إلى كندا والولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا. وكان ١٢ بليون دولار من هذا المبلغ مؤهلاً للحصول على معاملة تفضيلية. ومع ذلك، فقد دفعت جهات مصدرة من بلدان نامية غير ساحلية رسوماً جمركية كاملة على صادرات قيمتها ٢,٨ بليون دولار من أصل ذلك المبلغ. وبالنسب المئوية، تبين البلدان النامية غير الساحلية كمجموعة أكثر معدلات الاستفادة من التعريفات التفضيلية انخفاضاً (٧٧,١ في المائة) بالمقارنة مع أقل البلدان نمواً (٨٩ في المائة) وجميع البلدان النامية (٨١,٥ في المائة)، حتى في حال استبعاد الأسلحة والمعادن (٦٩,٩ في المائة).

(٧) إدارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية، الحالة والتوقعات الاقتصادية العالمية لعام ٢٠١٠: تقرير مستكمل في منتصف عام ٢٠١٠.

## الجدول ١

## تفضيلات التعريف الجمركية والاستفادة منها في عام ٢٠٠٨

(بملايين دولارات الولايات المتحدة)

المجموعة المصدرية	الصادرات	بإعانة = صفر في المائة	الجمركية	التفضيلية	نظام تفضيلي	للإستخدام (المعادن والأسلحة)	النسبة المئوية	النسبة المئوية
البلدان النامية ما عدا مجموعة بلدان (البرازيل والاتحاد الروسي والصين والهند)	١٠١٠٥٧٠	٥٦٩٨٨٢	١٤١٨٨٧	٢٩١٠٣١	٢٣٧٠٤٧	٨١,٥	٧٧,٢	
أقل البلدان نمواً	٧٤٣٠٥	٢٧٥٩٠	٦٢٣٠	٤٠٣٧٥	٣٥٩٣٠	٨٩,٠	٨١,٠	
البلدان النامية غير الساحلية	٦٥٩٧٣	٤٨٩٠٦	٤٨٠٠	١٢٠١٠	٩٢٦٢	٧٧,١	٦٩,٩	

المصدر: مركز التجارة الدولية.

٤٧ - ويمكن أن تكون قواعد المنشأ التفضيلية في غاية التعقيد والتقييد، ولا سيما بالنسبة لتلك المنتجات التي تعد الأهم للبلدان النامية الضعيفة. وأفضل نموذج للممارسة هو الذي يمثله النظام الكندي للأفضليات المعممة الذي يتميز باتباع أسلوب واحد في الأساس لتحديد المصدر وتطبيق جيد للشروط المعززة. وتعكف المفوضية الأوروبية على النظر في التشريعات لتتقيد قواعد المنشأ التفضيلية الحالية الخاصة بها في ضوء معايير تراعي التبسيط والتطوير، وذلك من أجل إتاحة إمكانية حقيقية للبلدان المستفيدة للحصول على المعاملة التعريفية التفضيلية الممنوحة وتشجيع تنميتها الصناعية.

٤٨ - وغدت مسألة تيسير التجارة أهم أداة من أدوات السياسة التجارية لتحقيق المكاسب من التجارة الدولية في بيئة دولية تتراجع فيها التعريفات والحصص وتمثل انخفاضاً في الحواجز التي تعوق التجارة. وهناك أدلة وافية على أن تحديث الجمارك ومكافحة الفساد ومواءمة إجراءات عبور الحدود على طول ممرات النقل الدولية يمكن أن يقلل فوراً المسافة الاقتصادية، وأن يوفر الوقت ويزيد إمكانية الاعتماد على اللوجستيات وسلاسل الإمداد. وقد أدركت البلدان النامية غير الساحلية ذلك منذ أمد بعيد وراحت منذ البداية تشارك بنشاط في المفاوضات المتعلقة بتيسير التجارة في منظمة التجارة الدولية.

٤٩ - وتعد مفاوضات تيسير التجارة فريدة من نوعها في سياق جولة الدوحة لعدد من الأسباب. فقد شكلت هذه المفاوضات المنتدى الفريد الذي حقق تقدماً كبيراً. ذلك أن أول مشروع نص موحد للتفاوض متاح الآن استناداً إلى مقترحات واقتراحات جميع الأعضاء،

ويتألف من ١٦ مقالةً تغطي نحو ٥٠ إجراء. بيد أن أبرز خصوصية من خصوصيات هذه المفاوضات تكمن في التعهد الذي قطعه أعضاء منظمة التجارة العالمية بتوفير مساعدة تقنية كبيرة لمساعدة البلدان النامية في التفاوض بصورة فعالة أثناء المفاوضات وكذلك المساعدة في عملية التنفيذ. وفيما يتعلق بالتنفيذ، تنص ولاية التفاوض على أنه في حال عدم تيسر المساعدة التقنية، لا يطلب التنفيذ من العضو الذي يحتاج إلى هذه المساعدة. وفيما يخص المرحلة المتقدمة للغاية التي آلت إليها المفاوضات بشأن تيسير التجارة، ينبغي أن تشكل هذه المفاوضات حصداً مبكراً لثمار جولة الدوحة، ولهذا ينبغي لبقية الأطراف المشاركة في جولة الدوحة عدم إرجائها.

٥٠ - وواصلت البلدان النامية غير الساحلية تعزيز تماسك مجموعتها أثناء الاجتماع الثالث لوزراء تجارتها الذي عقد في سوازيلند في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٩. وقد عقد الاجتماع تحت عنوان: "تعزيز القدرة التنافسية التجارية في أوقات الأزمات الاقتصادية العالمية". والتقى وزراء التجارة وموظفون حكوميون رفيعو المستوى من بلدان نامية غير ساحلية لتقييم الإنجازات التي تحققت منذ اجتماعهم الوزاري الذي عقد في أولان باتور في عام ٢٠٠٧ وللمناقشة السياسات والتدابير المتعلقة بأفضل الطرق لمواجهة التحديات التي تعترض بلدانهم أثناء ما يبذلون من جهود لجني المزيد من الفوائد من التجارة الدولية. وقد يسرت المساهمة المالية والفنية المقدمة من مكتب الممثل السامي عقد هذا الاجتماع. وتمثل ثمرة الاجتماع، وهي إعلان إزولويني، أحدث خطة سياسات للمجموعة بشأن المسائل التجارية.

## دال - تدابير الدعم الدولي

٥١ - يعترف المجتمع الدولي بأن تنفيذ أولويات برنامج عمل الماتي في حينها وبفعالية لا يمكن أن يتحقق إلا من خلال الجهود المتضافرة والمناهج التعاونية التي تضم جميع أصحاب المصلحة. وسيعطي إنشاء نظم نقل عابر ذات كفاءة في المناطق غير الساحلية في جميع أرجاء العالم حافزاً كبيراً للنمو الاقتصادي، وزيادة تحسين مستويات المعيشة، وزيادة التجارة، وتعزيز سبل الحصول على فرص العمل، وزيادة التكامل الاجتماعي في العديد من أكثر البلدان بُعداً وحرماناً بين البلدان النامية. ويشكل النقل وتيسير التجارة قطاعين تمكينيين يجب أن يحظيا بعناية ذات أولوية في استراتيجيات التنمية على الصعيد الوطني والإقليمي، بهدف تزويد البلدان النامية غير الساحلية بسبل الربط التي تلمس الحاجة إليها كثيراً بسلاسل الإنتاج العالمية والأسواق العالمية.

٥٢ - وثمة حاجة إلى استثمارات ضخمة في البنى التحتية العابرة للحدود إذا كان المراد هو أن تحقق البلدان النامية غير الساحلية إمكاناتها الاقتصادية. وقد قدرت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ أنه تلزم احتياجات استثمارية تبلغ حوالي ٢٤ بليون دولار لإنشاء ٨ ٢٠٠ كيلو متر من الوصلات الناقصة في شبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا، بما في ذلك حوالي ٩ بلايين دولار لإنشاء ٢ ٦٠٠ كيلو متر من الوصلات الناقصة في البلدان النامية غير الساحلية. وفي أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، وفقا لتقييم حديث، يوجد حوالي ٧٠ في المائة من الممرات التجارية التي تربط البلدان غير الساحلية الخمسة عشر بالموانئ البحرية الرئيسية في حالة جيدة أو لا بأس بها، وتوجه جهات مانحة ثنائية ومتعددة الأطراف كميات متزايدة من الموارد لتحسين البنى التحتية المادية على طول الطرق. ويقدر أن تحديث الثلاثين في المائة المتبقية من الممرات لتصبح في حالة جيدة سيكلف حوالي ١,٥ بليون دولار مع تكاليف صيانة تناهز حوالي ١ بليون دولار سنويا. وقد تسبب إهمال الصيانة لمدة طويلة في متأخرات استثمار ضخمة تصل إلى ٣ بلايين دولار لخطوط السكك الحديدية في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى.

٥٣ - غير أن الاستثمارات في البنى التحتية للنقل والنقل العابر تتطلب أحجاما تجارية معينة لتكون مجدية من الناحية التجارية. فمع انخفاض حجم التجارة تكون خدمات النقل أقل تواترا وتقل المنافسة. ويؤدي الحرمان من وفورات الحجم إلى زيادة تكاليف النقل التي تؤدي بدورها إلى انخفاض حجم التجارة. ومن التحديات التي تواجهها العديد من البلدان النامية غير الساحلية أن انخفاض حجم تجارتها كثيرا ما لا يبرر من الناحية الاقتصادية الاستثمار في التكنولوجيات والبنى التحتية، سواء في البلد النامي غير الساحلي نفسه أو في بلد المرور العابر الجاور. وللتغلب على هذه القيود، ينبغي لهذه البلدان أن تسعى بصورة متزايدة إلى تمويل مشاريع تتكامل فيها التجارة والبنى التحتية للنقل مع اعتماد نهج يشمل ممرًا دون إقليمي.

٥٤ - وزادت حصة المساعدة الإنمائية الرسمية المخصصة لقطاعات النقل والتخزين والاتصالات في البلدان النامية غير الساحلية إلى ٨ في المائة في المتوسط لهذه المجموعة في عام ٢٠٠٨، وبلغت مستويات الذروة أكثر من ٣٠ في المائة في كل من أوزبكستان وباراغواي وسوازيلند ومنغوليا، فأكدت بذلك التحول الأخير نحو زيادة التركيز على المعونة لصالح التجارة والإنفاق على البنى التحتية.

٥٥ - وبما أن المؤسسات الأفريقية أكدت من جديد التزامها بالعمل معا على توسيع البنى التحتية الإقليمية تمشيا مع برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا، فقد حدثت زيادة كبيرة في تمويل إنشاء البنى التحتية. وزاد مجموع الالتزامات المالية الخارجية لمشاريع البنى التحتية

الأفريقية إلى حوالي ٤٠ بليون دولار في عام ٢٠٠٩، رغم تأثير التراجع الاقتصادي العالمي، إذ زادت استثمارات أعضاء الاتحاد المعني بالهياكل الأساسية من أجل أفريقيا لوحدها بنسبة ٤٥ في المائة، من ١٣,٧ بليون دولار في عام ٢٠٠٨ إلى ١٩,٥ بليون دولار في عام ٢٠٠٩.

٥٦ - ويتجلى هذا الاتجاه الإيجابي أيضا في التقدم المحرز في مبادرة المعونة لصالح التجارة التي من شأنها إعطاء دفعة كبيرة لمساعدة البلدان النامية غير الساحلية على التغلب على بعض أكبر العقبات التي تواجهها في مجال التجارة. وتشكل الاختناقات على طول ممرات النقل البري الإقليمية، وكذلك إنشاء البنى التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل مرشحين طبيعيين للحلول التي تنطوي على المعونة لصالح التجارة. وتشير البيانات الأولية لعام ٢٠٠٨ إلى زيادة مستمرة في تدفقات المعونة لصالح التجارة تبلغ حوالي ١٠ في المائة بالقيمة الحقيقية، مع التزامات تصل إلى ٤١,٧ بليون دولار وفقا لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي. وقد اجتذب أكبر المستفيدين، وعددهم ٢٠، أكثر من ٧٠ في المائة من تدفقات المعونة لصالح التجارة في عام ٢٠٠٨، وكان من بينهم إثيوبيا وأفغانستان ومالي ومنغوليا. وشكلت اليابان والولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي والبنك الدولي وألمانيا الجهات الرئيسية المقدمة لهذه المعونة. وينبغي أن يكون من الأولويات ضمان صرف مدفوعات التزامات المعونة الحالية لصالح التجارة في حينها وباستمرار إلى البلدان النامية لكفالة تنفيذ البرامج الجارية للمعونة لصالح التجارة دون انقطاع، وبالتالي مساعدة البلدان النامية غير الساحلية في تخفيف بعض الآثار المترتبة على الأزمة الاقتصادية والاستفادة بشكل أكمل من الانتعاش الجاري في التجارة.

٥٧ - وتتجسد أيضا زيادة تركيز البلدان النامية على الخطة التجارية في اتساع نطاق الأنشطة والاستثمارات ذات الصلة بالتجارة التي تقوم بها مجموعة البنك الدولي. فقد زادت قروض البنك الدولي ذات الصلة بالتجارة بأكثر من الضعف منذ عام ٢٠٠٢، إذ ارتفعت إلى حوالي ١,٤ بليون دولار في عام ٢٠٠٨ من حوالي ٥٥٠ مليون دولار في عام ٢٠٠٢. وزاد الإقراض بشروط ميسرة بأكثر من النصف. ومن بين المشاريع المعتمدة التي يمولها مرفق تيسير التجارة المنشأ حديثا والتابع للبنك الدولي، جرى استثمار حوالي ٦ ملايين دولار في بلدان نامية غير ساحلية وبلدان مرور عابر في آسيا وأفريقيا لتعزيز نوعية نظم تيسير التجارة وخفض تكاليف التجارة، وبالتالي تعزيز قدرتها التنافسية في الأسواق العالمية.

٥٨ - وتتسم الشراكات بين القطاع العام وقطاعات الأعمال التجارية ذات الصلة بأهمية حاسمة في تعزيز كفاءة واستدامة البنى التحتية للنقل والتجارة وخدماتها في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وأكدت الدورة الثانية لاجتماع الخبراء متعدد السنوات المعني بالنقل وتيسير التجارة التابع لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، المعقود في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩، أن الحكومات تبحث بشكل متزايد عن شركاء من القطاع الخاص لتمويل هذه البنى التحتية والخدمات وبناءها وتشغيلها وصيانتها. وفي سياق الأزمة الاقتصادية الحالية، قلت إمكانيات كل من القطاع العام والقطاع الخاص من حيث الحصول على التمويل، وبالتالي عانت مشاريع البنى التحتية الجديدة المتعلقة بالمواني والمطارات. ومن المهم أن يتعاون القطاعان بشكل وثيق لمنع ألا يسفر حدوث انخفاض دوري في استثمارات النقل حالياً عن فرض قيود على القدرات ووضع عقبات في طريق التجارة في المستقبل.

٥٩ - ونظراً للدور الرئيسي الذي تضطلع به المنظمات الدولية في تحقيق التعاون بين الوكالات الحكومية والجهات الفاعلة في القطاع الخاص، تعزز هذه المنظمات ما تقدمه من دعم لإنشاء وتشغيل منابر تعاونية لتيسير التجارة. وقد أنشأ الأونكتاد واللجنة الاقتصادية لأوروبا ملفاً قائماً على شبكة الإنترنت، يتبادل فيه حتى الآن ١٣ بلداً، من بينها ٥ بلدان نامية غير ساحلية، معلومات عن هيكل ونطاق الأنشطة التي تقوم بها فرق العمل الوطنية التابعة لها، مما يساعد المنظمات على فهم التحديات التي تواجه فرق العمل هذه وتقديم مزيد من الدعم الموجه خصيصاً لتعزيز قدراتها. وأعد برنامج سياسات النقل في بلدان أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى مذكرة توجيهية عن كيفية إنشاء أفرقة معنية بالممرات ودعمها، وساعد لجنة تنسيق شؤون النقل التابعة للجماعات الاقتصادية الإقليمية على وضع خطة تنفيذ لأنشطة الجماعات الاقتصادية الإقليمية في مجال النقل، تشمل، فيما تشمل، إنشاء مراصد للممارسات الشاذة، ومراكز حدودية ذات منفذ واحد، ولجان معنية بالممرات، وتنسيق الترتيبات التنظيمية في المراكز الحدودية.

٦٠ - ويدعم مصرف التنمية الأفريقي والوكالة الفرنسية للتنمية والمفوضية الأوروبية والبنك الدولي محاولة جديدة مهمة لإصلاح نظام المرور العابر الذي يجري اعتماده لتيسير حركة المرور العابر عبر الكاميرون إلى تشاد وجمهورية أفريقيا الوسطى، وهو ممر يعاني من بعض أكبر تكاليف النقل الدولي وأسوأ الظروف اللوجستية في أوساط البلدان النامية. وتمثل العناصر الرئيسية لهذا الإصلاح في بدء العمل بوثيقة عبور واحدة، وإزالة جميع نقاط التفتيش على الطرق واستخدام تكنولوجيا المعلومات بالاستناد إلى برنامج النظام الآلي



للبينات الجمركية الذي يعتمد الأونكتاد. ويتوقع من تنفيذ إصلاح العبور المقرر تحقيق فوائد كبيرة من حيث زيادة القدرة على التنبؤ، وتقصير أوقات التسليم، وانخفاض الأسعار.

٦١ - وواصل مصرف التنمية الآسيوي أداء دور رئيسي في تنفيذ برنامج عمل ألماني في المنطقة من خلال أنشطته المتعددة. وجرت زيادة الموارد المخصصة والتمويل لمشاريع البنى التحتية الإقليمية الخاصة بالنقل العابر في بلدان التعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى (أي أذربيجان وأفغانستان وأوزبكستان وطاجيكستان وقيرغيزستان وكازاخستان ومنغوليا) لتعزيز شبكات الطرق الداخلية وشبكات الطرق الحدودية، وفي بلدان جنوب آسيا (أي بوتان ونيبال) لزيادة الاتصال مع الهند وبنغلاديش. وقدم البنك مساعدة لجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية في تعزيز الربط مع البلدان المجاورة المشاركة في برنامج التعاون الاقتصادي لمنطقة الميكونغ الكبرى دون الإقليمية من خلال مواصلة تنفيذ اتفاق النقل العابر للحدود، الذي ينص على تفتيش عند نافذة واحدة/منفذ واحد في نقاط التفتيش الحدودية وسيتمكن منطقة الميكونغ الكبرى دون الإقليمية من الاستفادة من انخفاض تكاليف النقل، وزيادة تدفق السلع والأشخاص، وزيادة فرص التجارة والاستثمارات العابرة للحدود.

٦٢ - ويشكل إدخال تحسينات على سياسة النقل العابر وتيسير التجارة أولويات على المدى الطويل لمنظمة الجمارك العالمية التي تضع أدوات وتوصيات وتعهدها لتبسيط الإجراءات الجمركية وتوحيدها. وقد وقعت حاليا تسعة بلدان نامية غير ساحلية على اتفاقية كيوتو المنقحة لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية وتعمل ست بلدان أخرى على الانضمام إليها. وتتبع عدة بلدان نامية غير ساحلية أحكام هذه الاتفاقية مع أنها لم تنضم إليها. وتتسق الغالبية العظمى من مقترحات تيسير التجارة المقدمة في منظمة التجارة العالمية خلال جولة الدوحة مع اتفاقية كيوتو. وأهم برامج منظمة الجمارك العالمية في مجال بناء القدرات، التي يستفيد منها أكثر من ٢٠ بلدا من البلدان النامية غير الساحلية، هو برنامج كولومبوس، الذي يهدف إلى التنفيذ التام لإطار معايير تأمين وتيسير التجارة العالمية، وأيضا التحضير للنتائج المحتملة لمفاوضات منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة، وكذلك دعم تنفيذ المعايير الأخرى لمنظمة الجمارك العالمية.

## خامسا - التنفيذ والاستعراض

٦٣ - أكد برنامج عمل ألماني أن النجاح في تحقيق أهدافه سيعتمد بشكل حاسم على فعالية سير الترتيبات اللازمة لتنفيذه واستعراضه على كل من الصعيد دون الإقليمي والإقليمي والعالمي. ويشكل التعاون الثنائي ودون الإقليمي والإقليمي شرطا لا غنى عنه لإنشاء نظم فعالة للنقل العابر ويجب تعزيزه على أساس المصالح المتبادلة لكل من البلدان

غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، بدعم من المجتمع الدولي، على نحو ما أكده من جديد إعلان الاجتماع الرفيع المستوى للدورة الثالثة والستين للجمعية العامة بشأن استعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماتي.

٦٤ - وواصل مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية تعزيز جهوده الرامية إلى مساعدة البلدان النامية غير الساحلية من خلال زيادة تعبئة الدعم وأنشطة التوعية دولياً وعلى نطاق منظومة الأمم المتحدة. واستجابة لإعلان استعراض منتصف المدة، قدم المكتب مساعدة موضوعية إلى مجموعة البلدان النامية غير الساحلية في وضع مشروع اتفاق حكومي دولي بشأن مؤسسة التفكير الدولية للبلدان النامية غير الساحلية، التي ستشكل مركز امتياز للبحوث العالية الجودة والمشورة في مجال السياسات وستسهم في زيادة تعزيز القدرات التحليلية للبلدان النامية غير الساحلية. كما ساهم المكتب في الاجتماع الثامن عشر للمنتدى الاقتصادي والبيئي التابع لمنظمة الأمن والتعاون في أوروبا الذي ركز موضوعه على تعزيز الحوكمة الرشيدة في المعايير الحدودية، وتحسين أمن النقل البري وتيسير النقل الدولي على الطرق البرية والسكك الحديدية في منطقة منظمة الأمن والتعاون في أوروبا وسلط الضوء على الاحتياجات الخاصة للأعضاء الثمانية في هذه المنظمة وبلدين مراقبين من البلدان النامية غير الساحلية.

٦٥ - وواصلت مؤسسات منظومة الأمم المتحدة جهودها الرامية إلى وضع مؤشرات مقبولة دولياً لقياس التقدم المحرز في تنفيذ برنامج عمل ألماتي. وجمع مكتب الممثل السامي إحصاءات منقحة مع أحدث البيانات المتاحة المتعلقة بمتغيرات الاقتصاد الكلي، والمساعدة الإنمائية الرسمية، والقدرة على تحمل الديون، والمشاركة في التجارة الدولية، وكذلك مؤشرات مختارة للبنى التحتية للنقل. واستمر تطبيق منهجية اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ القائمة على الوقت/التكلفة والمسافة لرصد أداء الممرات والمعابر الحدودية في آسيا. وجرى تحديث هذه المنهجية لتطبيقها تحديداً على النقل العابر بين فينتيان، في جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، وميناء لايم شابانغ في تايلند. وبمساعدة مصرف التنمية الآسيوي، طبق أعضاء برنامج التعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى، بما في ذلك سبعة بلدان غير ساحلية، هذه المنهجية على ممرات بلدان برنامج التعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى في عام ٢٠٠٩ وجرى تحديد الاختناقات لأغراض إدخال تحسينات.

## سادسا - الاستنتاجات والتوصيات

٦٦ - تؤدي نظم النقل السلسلة والتي يُعول عليها، والتي تشكل صلب الإطار العالمي للتعاون في مجال النقل العابر الذي يتجسد في برنامج عمل ألماتي، دورا رئيسيا في التقدم الاقتصادي والاجتماعي العام للبلدان النامية غير الساحلية، ولتعاونها السلمي مع بلدان المرور العابر المجاورة وتحقيق أهدافها الإنمائية.

٦٧ - وينبغي للمجتمع الدولي أن يعالج الشواغل والاحتياجات الإنمائية الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية عن طريق زيادة الدعم المالي وتقديمه في حينه وإدامته لمساعدة البلدان على تسريع وتيرة التقدم نحو تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية وتعزيز قدراتها على التخفيف من أثر تغير المناخ والتكيف معه. وفي هذا الصدد، من الضروري مواصلة وضع مؤشرات لقياس الشراكات العالمية الرامية إلى تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان الأقل نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية.

٦٨ - وتتمثل الحلول الحاسمة لاختناقات النقل العابر التي يمكن أن تجلب منافع فورية لكل من البلدان النامية غير الساحلية والبلدان النامية الساحلية في إعادة تصميم نظام المرور العابر لتبسيط ومواءمة شروط التوثيق، وإنشاء مراكز حدودية ذات منفذ واحد لتفادي الازدواجية في الإجراءات، وإضفاء الطابع الآلي على عمليات الجمارك للحد من الاتصال المباشر مع المسؤولين، وإصلاح أنظمة النقل بالشاحنات لتشجيع المنافسة، وإنشاء مراكز التخليص الداخلية أو الموانئ الجافة لاستباق إجراءات التخليص.

٦٩ - ولا يمكن المبالغة في تأكيد أهمية مواصلة تعزيز التعاون الفعال والوثيق بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر المجاورة لها على كل من المستوى الإقليمي ودون الإقليمي والثنائي. ويجب تعزيز الترتيبات التعاونية المؤسسية لتيسير التجارة والنقل بغية وضع أطر تنظيمية واضحة ومنسقة لتشجيع المبادرات ودعمها على مستوى الممرات أو المستوى الإقليمي. ويتسم إشراك القطاع الخاص بأهمية بالغة لنجاح مشاريع النقل العابر وإصلاح السياسات التجارية. وينبغي للأونكتاد واللجان الإقليمية والمنظمات الإقليمية أن تواصل تعزيز دعمها وأنشطتها في مجال بناء القدرات في هذا الصدد.

٧٠ - وينبغي للجنة الاقتصادية لأفريقيا ومفوضية الاتحاد الأفريقي والبنك الدولي ومصرف التنمية الأفريقي ومكتب الممثل السامي أن يعززوا جهود الدعم التي يبذلونها لصياغة وإبرام اتفاق حكومي دولي بشأن الطريق الرئيسي العابر لأفريقيا.

٧١ - وينبغي وضع مؤشرات مقبولة عموماً لرصد الممرات لقياس أداء الممرات التجارية التي تربط البلدان النامية غير الساحلية بالموانئ البحرية وما تحرزه من تقدم فيما

يتعلق بالتغيرات في اللوجستيات وممارسات تيسير التجارة. وينبغي لمكتب الممثل السامي واللجان الإقليمية والبنك الدولي والمنظمات دون الإقليمية المعنية أن تتعاون على وضع اتفاق دولي بشأن استخدام إطار موحد لرصد الممرات.

٧٢ - وينبغي للمجتمع الدولي أن يوفر فرصاً أكبر لولوج الأسواق للسلع التي منشؤها البلدان النامية غير الساحلية بغية التخفيف من ارتفاع تكاليف المعاملات التجارية الناجمة عن الأضرار الواقعة بسبب الموقع الجغرافي. وينبغي أن يقترن هذا بتطبيق واسع النطاق لقواعد منشأ تفضيلية تنسم بالشفافية والملاءمة للتنمية لزيادة معدل استخدام الخطط الحالية ولتكون بمثابة حافز إضافي للاستثمارات الأجنبية المباشرة في البلدان النامية غير الساحلية. وينبغي تقديم مساعدة تقنية أكبر وفورية للبلدان النامية غير الساحلية لكفالة مشاركتها بفعالية في المفاوضات التجارية في إطار منظمة التجارة العالمية، ولا سيما المفاوضات المتعلقة بتيسير التجارة وتنفيذ اتفاقها المقبل.

٧٣ - ويمكن أن تفيد البلدان النامية غير الساحلية فائدة كبرى من إبراز الروابط الموجودة بين مبادرة المعونة لصالح التجارة وتنفيذ أولويات برنامج عمل ألماتي، ولا سيما إنشاء البنى التحتية للتجارة والنقل وتنفيذ تدابير تيسير التجارة. وللقيام بذلك، ينبغي للبلدان النامية غير الساحلية أن تُمسك بقدر أكبر بزماد مبادرة المعونة لصالح التجارة بدمج التجارة في الاستراتيجيات الإنمائية الوطنية والإقليمية.

٧٤ - وينبغي للبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية أن تواصل تقديم المزيد من الموارد المالية لمشاريع البنى التحتية للنقل العابر وتيسير التجارة في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، وذلك لتعزيز الترابط داخل المناطق، وإنجاز الوصلات الناقصة، وضمان تشغيل سليم للممرات البحرية الاستراتيجية. ومع أن الزيادة الأخيرة في تدفقات المعونة لصالح التجارة تدعو إلى التفاؤل، فإن نطاق التغطية والقدرة على التنبؤ ما برحا ينطويان على مشاكل. وينبغي للجماعات الاقتصادية الإقليمية أن تعزز تنسيقها في مجال السياسات والتعاون الاستراتيجي مع الجهات المانحة الثنائية والمتعددة الأطراف من أجل تعزيز فعالية توزيع المعونة لصالح التجارة لأغراض مشاريع التكامل الإقليمي.

٧٥ - والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية الدولية مدعوة إلى تقديم 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 والإنمائية الدولية المعني بالتعاون في مجال النقل العابر، المعقود في ألماتي.

## مرفق إحصائي

### الجدول ١

### الناتج المحلي الإجمالي

متوسط معدل النمو السنوي للناتج المحلي الإجمالي (النسبة المئوية)				نصيب الفرد (بدولارات الولايات المتحدة)	تقديرات الناتج المحلي الإجمالي بأسعار عام ١٩٩٠ الثابتة (بملايين دولارات الولايات المتحدة)						البلدان النامية غير الساحلية
٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥	٢٠٠٨	٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥	٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٢
١١,٣	١١,١	١٢,١	٢,٥	٣١٩	٢٧٩٧٨	٢٥١٣٦	٢٢٦١٧	١٦٠٦٨	١٤٩٣٨		إثيوبيا
١٠,٨	٢٥,١	٢٣,٣	١٠,٥	٥٢٩٨	١٣٤٤٣	١٢١٣٠	٩٧٠٠	٥١٧٩	٣٨٣٥		أذربيجان
٦,٨	١٣,٨	١٢,٦	١٢,٣	٣٨٧٧	٣٥٩٦	٣٣٦٦	٢٩٥٧	٢٠٧٠	١٤٦٤		أرمينيا
٣,٤	١٦,٢	١١,٧	٢٥,٩	٤٦٦	٩٠٦٩	٨٧٧٥	٧٥٥٣	٥٤٢٠	٢٧١٣		أفغانستان
٨,٠	٩,٥	٧,٣	٤,٤	٩٤٦	٢٤٠٥٢	٢٢٢٧٠	٢٠٣٣٨	١٦٤٤٨	١٤٤٦٩		أوزبكستان
٩,٥	٨,٦	٧,٦	٥,٧	٥٠٠	١٣٨٤١	١٢٦٣٦	١١٦٣٠	٩٣٣٤	٧٨٩٥		أوغندا
٥,٨	٦,٨	٣,٨	١,٩	٢٥٨١	٧٢٧٧	٦٨٧٨	٦٤٤٢	٥٧٦٥	٥٤٤٢		باراغواي
٦,٦	٢١,٤	٦,٥	٨,٣	١٩٣٣	٩٢٩	٨٧١	٧١٨	٥٩٤	٤٦٨		بوتان
٣,٣	٥,٣	٤,٤	٦,٥	٦١٠٨	٩٤٧٥	٩١٧٠	٨٧١٣	٧٦٥٥	٦٣٣٧		بوتسوانا
٤,٥	٣,٦	٥,٧	٦,٦	٥٢٢	٨٠٣١	٧٦٨٥	٧٤١٧	٦٢٧٤	٥١٨١		بوركينافاسو
٤,٥	٣,٦	٣,٥	١,٨	١٣٨	١٢٢٦	١١٧٣	١١٣٢	١٠٢٣	٩٧٠		بوروندي
٦,٢	٤,٦	٤,٥	٢,٣	١٧٢٣	٩٥٤٣	٨٩٩١	٨٥٩٨	٧٥٤٢	٧٠٤٧		بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)
٩,٨	١١,٦	٩,٨	٢,٦	١٧٥٤	٤٢٢٣	٣٨٤٦	٣٤٤٦	٢٦٠٦	٢٤١٣		تركمستان
٠,٣	٠,٢	١٣,١	١١,٤	٧٦٥	٤٣٦٢	٤٣٤٧	٤٣٤١	٣٠٠٤	٢١٧٢		تشاد
٢,٢	٣,٧	٢,٥	٢,٧-	٤٦٤	١٧٧٨	١٧٤٠	١٦٧٧	١٥٥٦	١٦٩٠		جمهورية أفريقيا الوسطى
٧,٥	٧,٩	٧,٥	٥,٨	٨٥٨	٢٧١٩	٢٥٢٩	٢٣٤٤	١٨٨٧	١٥٩٣		جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
٥,٣	٥,٩	٤,٠	٠,٣-	٤٤٠٧	٥٢٤٣	٤٩٧٩	٤٧٠٠	٤١٧٣	٤٢١٥		جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
٧,٢	٣,٠	٦,٥	٦,٩	١٦٦٤	٢٢٤٩	٢٠٩٨	٢٠٣٧	١٦٨٤	١٣٨٠		جمهورية مولدوفا

متوسط معدل النمو السنوي للناتج المحلي الإجمالي (النسبة المئوية)				نصيب الفرد (بدولارات الولايات المتحدة)	تقديرات الناتج المحلي الإجمالي بأسعار عام ١٩٩٠ الثابتة (بملايين دولارات الولايات المتحدة)						
٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥	٢٠٠٨	٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥	٢٠٠٤	٢٠٠٣	البلدان النامية غير الساحلية
١١,٢	٧,٩	٦,٦	٥,٣	٤٥٨	٤٥٠٠	٤٠٤٥	٣٧٤٩	٣٠٩٣	٢٦٤٦		رواندا
٦,٣	٥,٨	٥,٩	٤,٢	١١٤٤	٦٠٣٧	٥٦٧٩	٥٣٦٧	٤٥٢٣	٤٠٠٢		زامبيا
١٢,٦-	٦,١-	٢,٩-	-٥,٨	٣١٤	٥٨١٣	٦٦٥٠	٧٠٨٢	٧٧٤٣	٩٢٦٧		زمبابوي
٢,٦	٤,٠	٢,٩	٢,٣	٢٣٦٩	١٧٣٦	١٦٩٢	١٦٢٨	١٤٩٥	١٣٩٨		سوازيلند
٧,٩	٣,٠	١,٨	١٠,٥	٣٦٣	١٧٢٨	١٦٠٢	١٥٥٥	١٤٧٢	١٠٩١		طاجيكستان
٧,٦	٨,٥	٣,٣	٤,١	٩٣٤	٢٥١٨	٢٣٤١	٢١٥٦	١٩٥٨	١٧٣٧		قيرغيزستان
٣,٣	٨,٧	١٠,٠	١٠,٩	٨٥٣٥	٤١٨٧٩	٤٠٥٤١	٣٧٢٩٨	٢٨٠٥٨	٢٠٥٩٤		كازاخستان
٣,٥	٥,١	٤,٤	٢,٩	٧٨٨	١١٤٠	١١٠١	١٠٤٨	٩٢١	٨٤٦		ليسوتو
٤,٧	٤,٣	٤,٥	٧,٩	٦٧٧	٥٨٦٣	٥٥٩٨	٥٣٦٨	٤٦٩٩	٣٧٤٢		مالي
٧,٤	٧,٩	٧,٠	١,١	٢٧٨	٤٦١٥	٤٢٩٦	٣٩٨١	٣٢٥٢	٣١٤٨		ملاوي
٨,٩	١٠,٢	٨,٨	٤,٩	١٩٩١	٢٥٨٣	٢٣٧٣	٢١٥٣	١٦٧١	١٤٤٨		منغوليا
٥,٦	٤,٧	٣,٣	٢,٩	٤٦٥	٨٨٧٥	٨٤٠٥	٨٠٢٧	٧٢٧٣	٦٦٧٦		نيبال
٥,٩	٣,٣	٤,٤	٦,٨	٣٥٤	٤٩٥٦	٤٦٨٠	٤٥٣١	٣٩٨٢	٣٢٦٨		النيجر
٦,٠	٨,٢	٧,٧	٥,٣	١١١٣	٢٤١٢٧٢	٢٢٧٦٢٣	٢١٠٣٠٤	١٦٨٤٢٥	١٤٤٠٨٤		البلدان النامية غير الساحلية
٦,٧	٨,٩	٨,٢	٥,٠	٢٦٦٢	٦٤٣٨٤٤٢	٦٠٣٣٠٥١	٥٥٣٧٨٥٣	٤٣٧٦٩٣٣	٣٧٧٩٨٩٠		بلدان المرور العابر النامية
٥,٤	٧,٦	٧,١	٤,١	٣١٦٥	١٠٢٥٨٨٨٠	٩٧٣١٤١٥	٩٠٤٦٠٣٨	٧٣٦٠٥٦٤	٦٥٢٣٩٩٥		البلدان ذات الاقتصاد النامي

المصدر: <http://unstats.un.org/unsd/snaama/introduction.asp>, National Accounts Main Aggregate Database, United Nations Statistics Division. [قاعدة بيانات المجاميع الرئيسية

لحسابات الوطنية، شعبة الإحصاءات في الأمم المتحدة، الموقع الشبكي: <http://unstats.un.org/unsd/snaama/introduction.asp> (تم الاطلاع في ١ شباط/فبراير ٢٠١٠).

## المساعدة الإنمائية الرسمية المتلقاة ومساعدات المانحين المخصصة للنقل والتخزين والاتصالات

البلدان النامية غير الساحلية	صافي ما ورد من مساعدات إنمائية رسمية (بملايين دولارات الولايات المتحدة) <sup>(١)</sup>			المساعدة الإنمائية الرسمية/الدخل القومي الإجمالي (كنسبة مئوية)			مساعدات المانحين المخصصة للنقل والتخزين والاتصالات (بملايين دولارات الولايات المتحدة، الأسعار الحالية) <sup>(ب)</sup>		
	٢٠٠٣	٢٠٠٥	٢٠٠٦	٢٠٠٧	٢٠٠٨	٢٠٠٨	٢٠٠٣	٢٠٠٦	٢٠٠٨
أفغانستان	١ ٥٩١	٢ ٧٣٦	٢ ٩٥٦	٣ ٩٦٥	٤ ٨٦٥	٤ ٨٦٥	٩٤	١٩١	٤٧٣
إثيوبيا	١ ٦٠٥	١ ٩١٠	١ ٩٤١	٢ ٥٦٣	٣ ٢٣٧	٣ ٢٣٧	١١٤	٢٠٣	٣١٨
أذربيجان	٣٠١	٢١٧	٢٠٦	٢٢٥	٢٣٥	٢٣٥	٣	١٣	١٣
أرمينيا	٢٥٤	١٧٠	٢١٦	٣٥٠	٣٠٣	٣٠٣	١٤	٢	١٢
أوزبكستان	١٩٥	١٧٠	١٤٩	١٧٠	١٨٧	١٨٧	١	٩	٥٥
أوغندا	٩٩٧	١ ١٩١	١ ٥٣٩	١ ٧٣٧	١ ٦٥٧	١ ٦٥٧	٢٦	٦٤	١٨٩
باراغواي	٥١	٥١	٥٦	١٠٨	١٣٤	١٣٤	٢	٣٨	٦٤
بوتان	٧٧	٩٠	١٠٢	٩٠	٨٧	٨٧	١١	١٥	٧
بوتسوانا	٢٨	٤٨	٦٩	١٠٨	٧١٦	٧١٦	٥٦	صفر	صفر
بوركينافاسو	٥٢٦	٦٩٤	٨٦٩	٩٥١	٩٩٨	٩٩٨	٤٦	٦٠	٤٣
بوروندي	٢٢٨	٣٦٣	٤١٠	٤٧٣	٥٠٩	٥٠٩	٣	١٥	٣٦
بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)	٩٣٨	٦٤٣	٨٤٣	٤٧٧	٦٢٨	٦٢٨	٢٧	١٤	١٣
تركمانستان	٢٩	٣٠	٢٥	٢٨	١٨	١٨	٠,١	صفر	صفر
تشاد	٢٥٢	٣٨٠	٢٨٢	٣٥٤	٤١٦	٤١٦	٦,٢	٣٢	٥٨
جمهورية أفريقيا الوسطى	٥١	٨٩	١٣٤	١٧٧	٢٥٦	٢٥٦	١٣,٢	٩	٥
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	٣٠١	٣٠٢	٣٦٤	٣٩٦	٤٩٦	٤٩٦	٥٥	٤٣	٣٦
جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة	٢٦٦	٢٢٧	٢٠٥	٢٠١	٢٢١	٢٢١	صفر	٢	٨
جمهورية مولدوفا	١٢٢	١٦٩	٢٣٠	٢٦٧	٢٩٩	٢٩٩	١	٦	٦١
رواندا	٣٣٥	٥٧٧	٥٨١	٧٢٢	٩٣١	٩٣١	٩	٢	١٨
زامبيا	٧٥٩	١١٦٦	١٤١٩	٩٩٨	١٠٨٦	١٠٨٦	٥٥	٧٧	٧٨

مساعدات المانحين المخصصة للنقل والتخزين والاتصالات (بملايين دولارات الولايات المتحدة، الأسعار الحالية) <sup>(ب)</sup>			صافي ما ورد من مساعدات إئتمانية رسمية <sup>(أ)</sup> (بملايين دولارات الولايات المتحدة)					المساعدات الإئتمانية الرسمية/الدخل القومي الإجمالي (كنسبة مئوية)		البلدان النامية غير الساحلية
٢٠٠٨	٢٠٠٦	٢٠٠٣	٢٠٠٨	٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥	٢٠٠٣		
صفر	١	١	صفر	٦١١	٤٧٩	٢٧٨	٣٧٣	١٨٧	زيمبابوي	
٥٧	٢٥	١	٢,٥	٦٧	٥١	٣٥	٤٧	٤٠	سوازيلند	
صفر	١٠	صفر	٥,٨	٢٩١	٢٢٢	٢٤١	٢٥١	١٤٨	طاجيكستان	
١٠	٣	٩	٨,٣	٣٦٠	٢٧٥	٣١١	٢٦٨	٢٠٠	قيرغيزستان	
١	٤	٥٩	٠,٣	٣٣٣	٢٠٤	١٧٠	٢٢٨	٢٧٨	كازاخستان	
١٦	٩	١٧	٧,٠	١٤٣	١٢٩	٧١	٦٧	٧٩	ليسوتو	
٣٤	١٤	٤٨	١١,٤	٩٦٤	١٠٢٠	٨٢٤	٧٠٤	٥٥٩	مالي	
صفر	٢	٢٩	٢١,٥	٩١٣	٧٤٢	٦٨٢	٥٧٣	٥١٥	ملاوي	
٨١	٦٨	٣٣	٤,٨	٢٤٦	٢٣٩	٢٠٢	٢١٥	٢٥٢	منغوليا	
٤	١	٤٠	٥,٦	٧١٦	٦٠٢	٥١١	٤٢٤	٤٦٧	نيبال	
١٢	٩	٢١	١١,٣	٦٠٥	٥٤٢	٥١٨	٥٢٠	٤٦١	النيجر	
١٧٠,٦	٩٤٥	٧٥٩	٥,٦	٢٢٦١٧	١٨٨٦٤	١٦٤٣٧	١٤٨٩٣	١٢٠٩٢	البلدان النامية غير الساحلية	
٥٤١٤	٣٤١٦	٢٥٣٨	صفر	٢٨٠٣٣	٢٦٢٨٥	٣٢٧٩٨	٢٥٩٥٣	٢٠٣٢٥	بلدان المرور العابر النامية	

المصدر: Organization for Economic Cooperation and Development, Development Co-operation Directorate, Statistical Annex of the 2010 Development Cooperation Report, table 25, and Database on Aid Activities (Creditor Reporting System online), <http://stats.oecd.org>

[منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، مديريةية التعاون الإئتماني، المرفق الإحصائي لتقرير التعاون الإئتماني لعام ٢٠١٠، الجدول ٢٥، وقاعدة بيانات أنشطة المعونة (نظام إبلاغ الدائنين على شبكة الإنترنت)، الموقع الشبكي: <http://stats.oecd.org> (تم الاطلاع في ٥ شباط/فبراير ٢٠١٠).

(أ) تضم صافي تدفقات المساعدة الإئتمانية الرسمية من البلدان الأعضاء في لجنة المساعدة الإئتمانية والمنظمات المتعددة الأطراف والبلدان غير الأعضاء في لجنة المساعدة الإئتمانية، التي تتوفر معلومات بشأنها.

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



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

مجموع الديون الخارجية (كنسبة مئوية من الدخل القومي الإجمالي)		مجموع خدمة الديون (كنسبة مئوية من المصادرات من البضائع والخدمات والدخل)			مجموع قيمة تخفيف عبء الديون حتى شباط/فبراير ٢٠١٠ (بملايين دولارات الولايات المتحدة)*		حالة المبادرة المتعلقة بالبلدان الفقيرة المثقلة بالديون في شباط/فبراير ٢٠١٠		
٢٠٠٣	٢٠٠٧	٢٠٠٨	٢٠٠٣	٢٠٠٧	٢٠٠٨	المبادرة المتعلقة بالبلدان الفقيرة المثقلة بالديون	المبادرة المتعددة الأطراف لتخفيف عبء الديون	مرحلة اتخاذ القرار	مرحلة الإنجاز
٨٦	١٤	١١	٧،٠	٤،١	٢،٨	٢٧٢٦	١٥١٢	تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠١	نيسان/أبريل، ٢٠٠٤
٢٥	١٢	١١	٦،٤	٠،٧	٠،٩	..	..		
٦٤	٣٠	٢٨	١٠،٨	٧،١	١٢،٧	..	..		
..	..	٢١	..	..	..	٦٠٠	..	تموز/يوليه ٢٠٠٧	كانون الثاني/يناير ٢٠١٠
٤٩	١٧	١٤	..	..	..	..	..		
٧٠	١٤	١٦	٧،٢	٣،١	١،٧	١٥٢٠	١٨٧٩	شباط/فبراير ٢٠٠٠	أيار/مايو ٢٠٠٠
٥٨	٢٩	٢٦	١١،٨	٦،٢	٤،٨	..	..		
٧٩	٦٩	..	..	..	..	..	..		
٧	٣	٣	١،٣	٠،٩	..	..	..		
٤١	٢٢	٢١	..	..	..	٨١٨	٦٣٨	تموز/يوليه ٢٠٠٠	نيسان/أبريل ٢٠٠٢
٢٣٠	١٥٥	١٣	٦٣،٦	٤٣،٦	٢٨،١	٩٦٤	٧٠	أب/أغسطس ٢٠٠٥	كانون الثاني/يناير ٢٠٠٩
٧٥	٣٨	٣٤	٢٠،٠	١٢،٠	١١،٣	١٩٦٧	١٦٥٥	شباط/فبراير، ٢٠٠٠	حزيران/يونيه، ٢٠٠١
٣٠	٦	٤	..	..	..	..	..		
٦٧	٢٩	٢٦	..	..	٩٢،٥	٢٤٠	..	أيار/مايو، ٢٠٠١	غير محدد
٩٢	٥٧	٤٩	..	..	..	٦٣٨	١٤٦	أيلول/سبتمبر ٢٠٠٧	حزيران/يونيه ٢٠٠٩
١٠٨	٨٤	١٠٠	٢١،٥	١٨،٩	..	..	..		
٤١	٤٩	٥٠	١٢،٩	..	٨،٧	..	..		

حالة المبادرة المتعلقة بالبلدان الفقيرة المثقلة بالديون في شباط/فبراير ٢٠١٠		مجموع قيمة تخفيف عبء الديون حتى شباط/فبراير ٢٠١٠ (بملايين دولارات الولايات المتحدة)*		مجموع خدمة الديون (كنسبة مئوية من الصادرات من البضائع والخدمات والدخل)			مجموع الديون الخارجية (كنسبة مئوية من الدخل القومي الإجمالي)			الدول النامية غير الساحلية
مرحلة اتخاذ القرار	مرحلة الإنجاز	المبادرة المتعلقة بالبلدان الفقيرة لتخفيف عبء الديون	المبادرة المتعلقة بالبلدان الفقيرة المثقلة بالديون	٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٣	٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٣	
		..	..	١١,٣	١٠,٥	١٠,٣	٥٧	٦٦	٨٨	جمهورية مولدوفا
نيسان/أبريل ٢٠٠٥	كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠	٢٣٤	٩٦٣	..	٣,٢	١٣,٧	١٥	١٥	٨٨	رواندا
نيسان/أبريل ٢٠٠٥	كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠	١٧٠١	٣٦٩٧	٣,٢	٣,٥	٤٢,٣	٢٣	٢٨	١٦١	زامبيا
		..	..	..	..	..	..	..	٦٢	زمبابوي
		..	..	..	١,٩	١,٣	١٤	١٣	٢١	سوازيلند
		..	..	٣,١	٢,٣	٧,٢	٢٩	٣٤	٧٩	طاجيكستان
		..	..	٨,٢	٦,٨	١٩,٨	٥٧	٦٥	١٠٩	قيرغيزستان
		..	..	٤١,٨	٤٩,٦	٣٤,٨	٩٥	١٠٤	٧٨	كازاخستان
		..	..	٢,٥	٧,٠	٨,٠	٣٣	٣٤	٥٤	ليسوتو
آذار/مارس ٢٠٠٣	أيلول/سبتمبر ٢٠٠٥	١٠٤٣	٧٥٢	..	..	٥,٨	٢٦	٣١	٧٤	مالي
آب/أغسطس ٢٠٠٦	كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥	٧٣٣	١٣٨٨	..	..	..	٢٣	٢٥	١٣٠	ملاوي
		..	..	..	..	٢٩,٣	٣٤	٤١	٨٣	منغوليا
		..	..	٣,٦	٤,٥	٦,١	٢٩	٣٥	٥٠	نيبال
نيسان/أبريل ٢٠٠٤	كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٠	٥٤٢	٩٥٣	..	..	٧,٥	١٨	٢٣	٧٦	النيجر
		١٠٢٠٧	١٧٢٧١	..	٢٦,٦	٢٠,٧	٤٢	٤٨	٦٦	البلدان النامية غير الساحلية
		٨٢٥٨	٢٤٣٧٣	..	٨,٥	١٨,٩	١٧	١٩	٣٠	بلدان المرور العابر النامية

المصدر: [مؤشرات التنمية العالمية ١٠، الجدولان ١-٤ و ٦-١١، ومؤشرات التنمية العالمية على شبكة الإنترنت، البنك الدولي (واشنطن العاصمة، ٢٠١٠)]، جاري إعداد الاستكمال.

\* محسوبة بصافي القيمة الحالية، نهاية عام ٢٠٠٨.

## الجدول ٤

## تجارة البضائع وصادراتها ووارداؤها على الصعيد الدولي

البلدان النامية غير الساحلية	الصادرات من البضائع (بملايين دولارات الولايات المتحدة بالقيمة الحالية)			النسبة المئوية من الصادرات العالمية			السورادات من البضائع (بملايين دولارات الولايات المتحدة بالقيمة الحالية)			النسبة المئوية من الواردات العالمية		
	٢٠٠٣	٢٠٠٧	٢٠٠٨	٢٠٠٣	٢٠٠٧	٢٠٠٨	٢٠٠٣	٢٠٠٧	٢٠٠٨	٢٠٠٣	٢٠٠٧	٢٠٠٨
إثيوبيا	٥١٣	١ ٢٧٧	١ ٦٠٢	٠,١	٠,١	٠,١	٢ ٦٨٦	٥ ٨٠٩	٨ ٦٨٠	٠,٤	٠,٤	٠,٥
أذربيجان	٢ ٥٩٢	٦ ٠٥٨	٤٧ ٧٥٦	٠,٣	٠,٤	٠,٣٠	٢ ٦٢٦	٥ ٧١٢	٧ ١٦٢	٠,٣	٠,٤	٠,٤
أرمينيا	٦٧٠	١ ١٢١	١ ٠٥٥	٠,١	٠,١	٠,١	١ ٢٣٧	٣ ٠٥٣	٤ ١٠١	٠,٢	٠,٢	٠,٣
أفغانستان	-	-	٥٨٠	-	-	٠,٠٠	-	-	٢ ٥١٤	-	-	٠,٢
أوزبكستان	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
أوغندا	٥٣٢	١ ٣٣٧	١ ٧٢٤	٠,١	٠,١	٠,١	١ ٣٧٥	٣ ٤٩٣	٤ ٥٢٦	٠,٢	٠,٢	٠,٣
باراغواي	١ ٢٤٢	٢ ٧٤٥	٤ ٣٩٠	٠,٢	٠,٢	٠,٣	٢ ٢٢٨	٥ ٨٤١	٨ ٩٧٧	٠,٣	٠,٤	٠,٦
بوتان	-	-	٥٢١	-	-	٠,٠٠	-	-	٥٤٣	-	-	٠,٠٠
بوتسوانا	٣ ٨٠٢	٥ ٠٧٣	٤ ٨٣٨	٠,٥	٠,٤	٠,٣	٣ ٩٦٤	٣ ٩٨٧	٥ ٠٩٩	٠,٥	٠,٣	٠,٣
بوركينافاسو	٣١٤	-	-	٠,٠٠	-	-	٧٨٦	-	-	٠,١	-	-
بوروندي	٦٦	١٥٦	١٤٢	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	١٤٥	٤٢٣	٣١٥	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠
بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)	١ ٦٥١	٤ ٨١٣	٦ ٨٩٩	٠,٢	٠,٣	٠,٤	١ ٦٨٤	٣ ٥٢٢	٥ ٠٠٦	٠,٢	٠,٣	٠,٣
تركمانستان	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
تشاد	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
جمهورية أفريقيا الوسطى	٦٦	-	-	٠,٠٠	-	-	١٠٠	-	-	٠,٠٠	-	-
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة	١ ٣٦٧	٣ ٣٥٦	-	٠,٢	٠,٢	-	٢ ٣٠٦	٥ ٢٢٨	٦ ٨٥٢	٠,٣	٠,٤	٠,٤
جمهورية مولدوفا	٧٩٠	١ ٣٤٢	١ ٥٩١	٠,١	٠,١	٠,١	١ ٤٠٢	٣ ٦٩٠	٤ ٨٩٩	٠,٢	٠,٣	٠,٣
رواندا	٥٠	١٨٣	٣٩٨	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٢٦١	٦٩٧	١ ١٤٦	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,١
زامبيا	٩٨٠	٤ ٦١٧	٥ ٠٩٩	٠,١	٠,٣	٠,٣	١ ٥٧٤	٤ ٠٠٧	٥ ٠٦٠	٠,٢	٠,٣	٠,٣

البلدان النامية غير الساحلية	الصادرات من البضائع (ملايين دولارات الولايات المتحدة بالقيمة الحالية)			السورادات من البضائع (ملايين دولارات الولايات المتحدة بالقيمة الحالية)			النسبة المئوية من الصادرات العالمية			النسبة المئوية من الواردات العالمية		
	٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٣	٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٣	٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٣	٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٣
زيمبابوي	-	٣٣٠٨	١٦٩٤	-	٣٤٤٢	٢٨٣٢	-	٠,٠٢	٠,٠١	-	٠,٠٢	٠,٠٢
سوازيلند	١٦٥٥	١١١٣	-	١٤٥٧	١٢٧٠	-	٠,٠٢	٠,٠١	-	٠,٠٢	٠,٠١	-
طاجيكستان	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
قيرغيزستان	٥٨٢	١١٣٤	-	٧١٧	٢٤١٧	-	٠,٠١	٠,٠١	-	٠,٠١	٠,٠٢	-
كازاخستان	١٢٩٢٧	٤٧٧٥٥	٧١١٧٢	٨٤٠٨	٣٢٧٥٦	٣٧٨١٥	٠,١٧	٠,٣٥	٠,٤٥	٠,٢٣	٠,٢٣	٠,١١
ليسوتو	٤٧٩	-	-	١١١٥	-	-	٠,٠١	-	-	٠,٠١	٠,٠١	٠,٠١
مالي	١٠٠٧	١٤٤١	١٩١٨	١٢٧١	٢١٨٥	٣٣٣٩	٠,٠١	٠,٠١	٠,٠١	٠,٠٢	٠,٠٢	٠,٠٢
ملاوي	٥٠٢	٨٦٩	٨٧٩	٧٨٥	١٣٧٨	٢٢٠٤	٠,٠١	٠,٠١	٠,٠١	٠,٠١	٠,٠١	٠,٠١
منغوليا	٦١٦	١٨٨٧	-	٨٠١	٢١١٧	-	٠,٠١	٠,٠١	-	٠,٠١	٠,٠٢	٠,٠١
نيبال	٦٥٣	-	-	١٨٠٢	-	-	٠,٠١	-	-	٠,٠٢	-	-
النيجر	٢٥٩	٥٥٠	٥٠٣	٥٦٦	٩٥٦	١٢٤٧	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠١	٠,٠١	٠,٠١
البلدان النامية غير الساحلية	٣٣٣١٤	٩٠١٣٦	١٥٢٧٦٣	٣٩٢٩٧	٩١٩٨١	١١٢٣١٧	٠,٤٥	٠,٦٥	٠,٩٦	٠,٥٢	٠,٦٦	٠,٧٠
بلدان المرور العابر النامية	٩٣٢١٤١	٢٢٢٦١١٩	٢٥٠٠٥٤٢	٨٨١٣٧٧	٢٠١٨٤٢٦	٢٣٢٩٨٨٧	١٢,٥٠	١٦,١٣	١٥,٧٠	١١,٦	١٤,٤	١٤,٤
العالم	٧٤٥٨٨٢٤	١٣٨٠٠٠٩٧	١٥٩٢٦٣١٨	٧٦١٥٩٧٤	١٣٩٩٣٩٥٤	١٦١٥٧٤٥٦						

المصدر: United Nations Statistics Division, Comtrade Database, <http://comtrade.un.org/db/default.aspx>. [شعبة الإحصاءات في الأمم المتحدة، قاعدة البيانات الإحصائية لتجارة السلع الأساسية، الموقع الشبكي: <http://comtrade.un.org/db/default.aspx>، (تم الاطلاع في ١ شباط/فبراير ٢٠١٠).

الجدول ٥  
مؤشرات النقل المختارة

البلدان النامية غير الساحلية	الطرق البرية		السكك الحديدية	الطرق المائية	خطوط الأنابيب	النقل الجوي		
	مهمـة الكيلومترات (النسبة المئوية)	الكيلومترات				الكيلومترات	العمليات المغادرة (آلاف)	الكيلومترات
	٢٠٠٧/٢٠٠٠	٢٠٠٧	٢٠٠٧/٢٠٠٠	٢٠٠٧/٢٠٠٠	٢٠٠٧/٢٠٠٠	٢٠٠٧	٢٠٠٧	٢٠٠٧
إثيوبيا	١٣	٤٢ ٤٢٩	..	..	..	٤٠	٣٧ ٥٠٠	٢٦ ٦٠٠
أذربيجان	٤٩	٥٩ ١٤١	٢٠٩٩	..	٤ ٧٨٥	١٢	١٢ ٠٠٠	٨ ٠٠٠
أرمينيا	٩٠	٧ ٥١٥	٨٤٥	..	٢ ٢٣٣	..	٤ ٤٠٠	٤ ٤٠٠
أفغانستان	٢٩	٤٢ ١٥٠	..	١ ٢٠٠ (أقل من الحمولة الساكنة، ٥٠٠)	٤٦٦	..	٣ ٤٠٠	٣ ٤٠٠
أوزبكستان	٨٧	٨١ ٦٠٠	٤ ٢٣٠	١ ١٠٠	١٠ ٥٧٤	٢٢	٢٢ ٣٠٠	٣٠ ١٠٠
أوغندا	٢٣	٧٠ ٧٤٦	٢٦١	بحيرات	..	..	٣٠٠	..
باراغواي	٥١	٢٩ ٥٠٠	٣٦	٣ ١٠٠	..	١١	١٠ ٤٠٠	٧ ٦٠٠
بوتان	٦٢	٨ ٠٥٠	..	..	..	..	..	..
بوتسوانا	٣٣	٢٥ ٧٩٨	٨٨٨	..	..	٦	٧ ٤٠٠	٦ ٧٠٠
بوركتينا فاسو	٤	٩٢ ٤٩٥	٦٢٢	..	..	١	١ ٦٠٠	٣ ٤٠٠
بوروندي	١٠	١٢ ٣٢٢	..	بحيرة تنجانيقا	..	..	..	..
بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)	٧	٦٢ ٤٧٩	٢ ٨٦٦	١٠ ٠٠٠	٨ ٩٩٤	٢١	٢٤ ١٠٠	٢١ ٦٠٠
تركمانيستان	٨١	٢٤ ٠٠٠	٣ ١٨١	١ ٣٠٠	٧ ٨٦٤	١٦	١٥ ٦٠٠	٢١ ٩٠٠
تشاد	١	٤٠ ٠٠٠	..	موسمي	٢٥٠	..	١ ٥٠٠	١ ٥٠٠
جمهورية أفريقيا الوسطى	..	٢٤ ٣٠٧	..	٢ ٨٠٠	..	..	١ ٥٠٠	١ ٥٠٠
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	١٣	٢٩ ٨١١	..	٤ ٦٠٠	٥٤٠	١٠	١٠ ٠٠٠	٦ ٤٠٠
جمهورية مقدونيا اليوغسلافية السابقة	..	١٣ ٨٤٠	٦٩٩	..	٣٨٨	..	٨ ٠٠٠	٨ ٠٠٠

البلدان النامية غير الساحلية	الطرق البرية		السكك الحديدية	الطرق المائية	خطوط الأنابيب	النقل الجوي	
	مهمــــة	الكيلومترات				الكيلومترات	الكيلومترات
	مهمــــة	الكيلومترات	الكيلومترات	الكيلومترات	الكيلومترات	الكيلومترات	الكيلومترات
	(النسبة المئوية)	الكيلومترات	الكيلومترات	الكيلومترات	الكيلومترات	الكيلومترات	الكيلومترات
	٢٠٠٧/٢٠٠٠	٢٠٠٧/٢٠٠٠	٢٠٠٧/٢٠٠٠	٢٠٠٧/٢٠٠٠	٢٠٠٧/٢٠٠٠	٢٠٠٧/٢٠٠٠	٢٠٠٧/٢٠٠٠
جمهورية مولدوفا	٨٦	١٢ ٧٥٥	١ ١٥٦	٤٢٤	١ ٩٠٦	٣ ٧٠٠	٤ ٠٠٠
رواندا	١٩	١٤ ٠٠٨	..	بحيرة كيفو (ضحلة)	..	..	..
زامبيا	٢٢	٦٦ ٧٨١	١ ٢٧٣	٢ ٢٥٠	٧٧١	٦ ١٠٠	٦ ٤٠٠
زمبابوي	١٩	٩٧ ٢٦٧	٢ ٥٨٣	بحيرة كاريبيا	٢٧٠	١٣ ٦٠٠	٧ ٣٠٠
سوازيلند	٣٠	٣ ٥٩٤	٣٠٠	..	..	٢ ٦٠٠	..
طاجيكستان	..	٢٧ ٧٦٧	٦١٦	٢٠٠	٥٨٧	٤ ٠٠٠	٧ ٩٠٠
قيرغيزستان	٩١	٣٤ ٠٠٠	٤١٧	٦٠٠	٢٧٠	٦ ١٠٠	٤ ٩٠٠
كازاخستان	٩٠	٩٣ ١٢٣	١٤ ٢٠٥	٤ ٠٠٠	٢٤ ٧٤٠	٨ ٠٠٠	١٩ ١٩٠٠
ليسوتو	١٨	٥ ٩٤٠	..	..	..	..	..
مالي	١٨	١٨ ٧٠٩	٧٣٤	١ ٨٠٠	..	١ ٥٠٠	..
ملاوي	٤٥	١٥ ٤٥١	٧٩٧	٧٠٠	..	٤ ٨٠٠	٥ ٩٠٠
منغوليا	٤	٤٩ ٢٥٠	١ ٨١٠	٥٨٠ (موسمي)	..	٦ ٢٠٠	٦ ٢٠٠
نيبال	٥٧	١٧ ٢٨٠	٥٩	..	..	١٢ ١٠٠	٦ ٩٠٠
النيجر	٢١	١٨ ٩٥١	..	٣٠٠ (موسمي)	..	١ ٥٠٠	..
البلدان النامية غير الساحلية	٣٦	١ ١٤١ ٠٥٩	٣٤ ١٩٢	٦٣ ٠٠٢	٢٠٩ ٥٠٠	٢٢١ ٦٠٠	٢٠٩ ٥٠٠

المصدر: World Development Indicators 2010, table 5.10, and WDI Online, World Bank (Washington, D.C., 2010), accessed 1 March 2010 and United States Central Intelligence Agency, *The World Factbook, Field Listings - Pipelines, Waterways*, <http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/index.html> (accessed 1 March 2010)

[مؤشرات التنمية العالمية ٢٠١٠، الجدول ٥-١٠، ومؤشرات التنمية العالمية على شبكة الإنترنت، البنك الدولي (واشنطن العاصمة، ٢٠١٠)، تم الاطلاع في ١ آذار/مارس ٢٠١٠، ووكالة المخابرات المركزية للولايات المتحدة، كتاب الحقائق العالمية، الأبواب المخصصة لخطوط الأنابيب والطرق المائية، الموقع الشبكي: <http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/index.html>، (تم الاطلاع في ١ آذار/مارس ٢٠١٠)].

(أ) خدمة سياحية.

الجدول ٦  
مؤشرات الاتصالات المختارة

مستعملو الإنترنت من كل ١٠٠ نسمة	عدد المشتركين في خدمات الخطوط الهاتفية والهاتف الخليوي لكل ١٠٠ نسمة						البلدان النامية غير الساحلية
	مخطوط الهاتف الرئيسية		الهاتف الخليوي		المجموع		
	٢٠٠٨	٢٠٠٠	٢٠٠٨	٢٠٠٠	٢٠٠٨	٢٠٠٠	
	٢٠٠٨	٢٠٠٠	٢٠٠٨	٢٠٠٠	٢٠٠٨	٢٠٠٠	
	٠,٥	٣,٥	٠,٦	٢,٤	٠,١	١,١	إثيوبيا
	٢٨,٠	٩٠,٠	٢٠,٨	٧٥,٠	٩,٦	١٥,٠	أذربيجان
	٦,٢	١٢٠,٣	٢٠,١	١٠٠,٠	٢,٣	٢٠,٣	أرمينيا
	١,٨	٢٩,٤	٠,٢	٢٩,٠	٠,١	٠,٤	أفغانستان
	٩,١	٥٣,٦	٧,٣	٤٦,٨	٠,٧	٦,٨	أوزبكستان
	٧,٩	٢٧,٦	١,٧	٢٧,٠	١,٥	٠,٥	أوغندا
	١٤,٣	١٠٣,٣	٣٣,٨	٩٥,٥	٢٩,٠	٧,٩	باراغواي
	٦,٦	٤٠,٦	...	٣٦,٦	...	٤,٠	بوتان
	٦,٣	٨٤,٨	٢٧,١	٧٧,٣	١٨,٨	٧,٤	بوتسوانا
	٠,٩	١٧,٧	١,٤	١٦,٨	٠,٩	١,٠	بوركينافاسو
	٠,٨	٦,٣	١,١	٦,٠	٠,٨	٠,٤	بوروندي
	١٠,٨	٥٦,٩	١٨,٦	٤٩,٨	١١,٨	٧,١	بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)
	١,٥	٣٢,٠	٨,٣	٢٢,٥	٠,٢	٩,٥	تركمستان
	١,٢	١٦,٧	٠,٥	١٦,٦	٠,٤	٠,١	تشاد
	٠,٤	٣,٨	٠,٦	٣,٦	٠,٣	٠,٣	جمهورية أفريقيا الوسطى
	٢٣,٤	٣٤,٧	٢,١	٣٢,٦	١,٠	٢,١	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
	٤١,٥	١٤٥,٠	٤٥,٨	١٢٢,٦	١٨,١	٢٢,٤	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
	٢٣,٤	٧٤,٦	٢٤,٩	٦٦,٧	٨,٠	٧,٩	جمهورية مولدوفا
	٣,١	١٣,٨	١,٣	١٣,٦	١,٠	٠,٢	رواندا
	٥,٦	٢٨,٨	٢,٠	٢٨,٠	١,٣	٠,٧	زامبيا
	١١,٤	١٦,١	٤,٩	١٣,٣	٢,٧	٢,٨	زيمبابوي
	٦,٩	٤٩,٣	١٠,٠	٤٥,٥	٦,٦	٣,٨	سوازيلند
	٨,٨	٥٧,٩	٤,٠	٥٣,٧	٠,٢	٤,٢	طاجيكستان

مستعملو الإنترنت من كل ١٠٠ نسمة	عدد المشتركين في خدمات الخطوط الهاتفية والهاتف الخليوي لكل ١٠٠ نسمة						البلدان النامية غير الساحلية
	الاجموع		الهاتف الخليوي		خطوط الهاتف الرئيسية		
	٢٠٠٨	٢٠٠٠	٢٠٠٨	٢٠٠٠	٢٠٠٨	٢٠٠٠	
١٥٥٧	٧١٥٨	٨٥٨	٦٢٥٧	١٥٠	٩٥١	٧٥٨	قيرغيزستان
١١٥٠	١١٨٥٣	٢٥٩	٩٦٥١	٦٥٩	٢٢٥٣	١٤٥٠	كازاخستان
٣٥٦	٣١٥٥	٩٥٣	٢٨٥٤	٧٥٧	٣٥٢	١٥٦	ليسوتو
١٥٦	٢٧٥٧	٥٠٨	٢٧٥١	٥٠٤	٥٠٦	٥٠٥	مالي
٢٥١	١٣٥٢	١٥٣	١٢٥٠	٥٠٧	١٥٢	٥٠٦	ملاوي
١٢٥٥	٧٤٥٤	١٣٥٥	٦٦٥٨	٨٥٥	٧٥٦	٥٥٠	منغوليا
١٥٧	١٧٥٤	١٥٤	١٤٥٦	٥٠١	٢٥٨	١٥٣	نيبال
٥٥٥	١٣٥٤	٥٥٦	١٢٥٩	٥٥٥	٥٥٤	٥٥٢	النيجر
٥٥٢	٣١٥٦	٣٥٨	٢٧٥٨	١٥١	٣٥٨	٢٥٧	البلدان النامية غير الساحلية
١٥٥٩	٦٤٥١	١٣٥٢	٥٥٥٤	٥٥٢	١٣٥٧	٨٥٠	المناطق النامية

المصدر: ICT Eye and World Telecommunications/ICT Indicators Database 2010, International Telecommunication Union (Geneva), [www.itu.int/ITU-D/ict/](http://www.itu.int/ITU-D/ict/).

[مرصد تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وقاعدة بيانات مؤشرات الاتصالات/تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في العالم ٢٠١٠، الاتحاد الدولي للاتصالات (جنيف)، الموقع الشبكي: [www.itu.int/ITU-D/ict/](http://www.itu.int/ITU-D/ict/) (تم الاطلاع في ٢٩ آذار/مارس ٢٠١٠)].



الجدول ٧  
الاستثمار المباشر الأجنبي، صافي التدفقات

صافي تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر (بملايين دولارات الولايات المتحدة بالقيمة الحالية)							البلدان النامية غير الساحلية
٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥	٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٠	
٩٣	٢٢٢	٥٤٥	٢٦٥	٥٤٥	٤٦٥	١٣٥	إثيوبيا
١١	- ٤٨١٧	- ٦٠١	١ ٦٧٩	٣ ٥٣٥	٣ ٢٢٧	٣٠	أذربيجان
١ ١٣٢	٦٦١	٤٥٣	٢٣٩	٢٤٨	١٢١	١٠٤	أرمينيا
٣٠٠	٢٤٣	٢٣٨	٢٧١	١٨٧	٥٨		أفغانستان
٩١٨	٧٣٩	١٩٥	٨٨	١٨٧	٧٠	٧٥	أوزبكستان
٧٨٧	٧٣٣	٦٤٤	٣٨٠	٢٩٥	٢٠٢	١٨١	أوغندا
٣٢٠	١٨٥	١٧٣	٥٤	٣٨	٢٧	١٠٤	باراغواي
٣٠	٧٣	٦	٩	٣	٣		بوتان
- ٤	٤٩٥	٤٨٦	٢٧٩	٣٩١	٤١٨	٥٧	بوتسوانا
١٣٧	٣٤٤	٣٤	٣٤	١٤	٢٩	٢٣	بوركينافاسو
١	١		١			١٢	بوروندي
٥١٣	٣٦٦	٢٨١	- ٢٨٨	٨٦	١٩٧	٧٣٦	بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)
٨٢٠	٨٠٤	٧٣١	٤١٨	٣٥٤	٢٢٦	١٣١	تركمانستان
٨٣٤	٧١٨	٦٥٦	- ٩٩	٤٦٧	٧١٣	١١٥	تشاد
١٢١	٥٧	٣٥	٣٢	٢٩	٢٢	١	جمهورية أفريقيا الوسطى
٢٢٨	٣٢٤	١٨٧	٢٨	١٧	١٩	٣٤	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
٥٩٨	٦٩٩	٤٢٤	٩٧	٣٢٣	١١٨	٢١٥	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
٧١٣	٤٩٣	٢٥١	١٩١	٨٨	٧٤	١٢٨	جمهورية مولدوفا
١٠٣	٦٧	١٦	١٤	١١	٣	٨	رواندا
٩٣٩	١ ٣٢٤	٦١٦	٣٥٧	٣٦٤	٣٤٧	١٢٢	زامبيا
٥٢	٦٩	٤٠	١٠٣	٩	٤	٢٣	زيمبابوي
١٠	٣٧	٣٦	- ٥٠	٧١	- ٦١	١٠٦	سوازيلند
٣٧٦	٣٦٠	٣٣٩	٥٤	٢٧٢	٣٢	٢٤	طاجيكستان
٢٣٣	٢٠٨	١٨٢	٤٣	١٧٦	٤٦	- ٢	قيرغيزستان
١٤ ٥٤٣	١١ ١٢٦	٦ ٢٧٨	١ ٩٧١	٤ ١٥٧	٢ ٠٩٢	١ ٢٨٣	كازاخستان
١٩٩	١٠٦	٩٢	٥٧	٥٣	٤٢	٣٢	ليسوتو

صافي تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر (بملايين دولارات الولايات المتحدة بالقيمة الحالية)							
٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥	٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٢	البلدان النامية غير الساحلية
١٢٧	٧٣	٨٣	٢٢٤	١٠١	١٣٢	٨٢	مالي
٣٧	٥٥	٣٠	٢٧	١٠٨	٦٦	٤٠	ملاوي
٦٨٣	٣٦٠	١٩١	١٨٥	٩٣	١٣٢	٥٤	منغوليا
١	٦	-٧	٢		١٥		نيبال
١٤٧	١٢٩	٥١	٣٠	٢٠	١١	٨	النيجر
٢٥٠٠٠	١٦٢٥٨	١٢٦٨٥	٦٦٩٥	١٢٢٤٠	٨٨٤٩	٣٨٥٨	البلدان النامية غير الساحلية
٣٩١٩٨٥	٣٠٨٢٣٤	٢٤١٧٣٨	١٩٢٧٠٦	١٥٨٢٢٦	١١٢٨١٠	١٦٧٤٤٣	بلدان المرور العابر
٦٢٠٧٣٣	٥٢٩٣٤٤	٤٣٣٧٦٤	٣٢٩٢٩٢	٢٩٠٣٩٧	١٨٣٩٩٤	٢٥٦٨٨٣	البلدان ذات الاقتصاد النامي

المصدر: FDI-Online, United Nations Conference on Trade and Development (Geneva), at [www.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=1923](http://www.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=1923).

[قاعدة بيانات الاستثمار المباشر الأجنبي على شبكة الإنترنت، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (جنيف)، ترد في الموقع الشبكي: [www.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=1923](http://www.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=1923) (تم الاطلاع في ١١ آذار/مارس ٢٠١٠)].

## مؤشرات مختارة عن الأهداف الإنمائية للألفية في البلدان النامية غير الساحلية

معدل الوفيات النفاسية لكل ١٠٠ ٠٠٠ مولود حي	نسبة السكان تحت خط الفقر الناجم عن انخفاض الدخل وقيمتته ١,٢٥ دولار يوميا					الرقم القياسي للفقر البشري (HPI-1) (القيمة بالنسبة المتوية)	البلدان النامية غير الساحلية
	انتشار نقص التغذية (النسبة من مجموع السكان)	٢٠٠٦-٢٠٠٤	٢٠٠٢-٢٠٠٠	١٩٩٧-١٩٩٥	*٢٠٠٧-٢٠٠٠		
٢٠٠٨	٢٠٠٠	٢٠٠٦-٢٠٠٤	٢٠٠٢-٢٠٠٠	١٩٩٧-١٩٩٥	*٢٠٠٧-٢٠٠٠	٢٠٠٨	٢٠٠٠
٥٩٠	٩٣٧	٤٤	٥٠	٦٤	٣٩	٥٠,٩	إثيوبيا
٣٧	٥٠	١١	١٩	٢٧	٢>	١٠,٧	أذربيجان
٣٠	٣٩	٢٣	٣٠	٣٤	١٠,٦	٣,٧	أرمينيا
١٥٧٥	١٩٥٧	..	..	..	..	٥٩,٨	أفغانستان
٤٥	٤٩	١٣	١٧	٥	٤٦,٣	٨,٥	أوزبكستان
٦٩	٧١	١٥	١٦	٢٣	٥١,٥	٢٨,٨	أوغندا
١١٣	١٢٩	١٢	١١	١١	٦,٥	١٠,٥	باراغواي
٤٤	٥٨	..	..	..	٢٦,٢	٣٣,٧	بوتان
٥١٩	٦٥٥	٢٦	٢٧	٢٤	٣١,٢	٢٢,٩	بوتسوانا
٣٣٢	٤٥٦	٩	١٣	١٢	٥٦,٥	٥١,٨	بوركينافاسو
٥٧٠	٩٠٤	٦٣	٦٢	٥٧	٨١,٣	٣٦,٤	بوروندي
١٨٠	٢٦٩	٢٣	٢٠	٢٠	١٩,٦	١١,٦	بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)
٢٢	٤١	٦	٧	٩	٢٤,٨	..	تركمانستان
١٠٦٥	١٢٠٥	٣٨	٤٢	٥١	٦١,٩	٥٣,١	تشاد
١٥٧٠	١٩٨٨	٤١	٤٤	٥٠	٦٢,٤	٤٢,٤	جمهورية أفريقيا الوسطى
٣٣٩	٦٣٠	١٩	٢٢	٢٦	٤٤	٣٠,٧	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
..	..	..	..	..	٢>	٣,٢	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
..	..	..	..	..	٨,١	٥,٩	جمهورية مولدوفا
٣٨٣	٩٥٢	٤٠	٣٩	٥٦	٧٦,٦	٣٢,٩	رواندا
٦٠٣	٩١٤	٤٥	٤٥	٤١	٦٤,٣	٣٥,٥	زامبيا
٦٢٤	٨١٩	٣٩	٤٣	٤٦	..	٣٤	زيمبابوي
٧٣٦	٦٠٩	١٨	١٧	٢٠	٦٢,٩	٣٥,١	سوازيلند
٤٦	٧٢	٢٦	٥٤	٤٢	٢١,٥	١٨,٢	طاجيكستان
٦٩	٧١	..	..	١٣	٢١,٨	٧,٣	قيرغيزستان

معدل الوفيات النفاسية لكل مولود حي	انتشار نقص التغذية (النسبة من مجموع السكان)					نسبة السكان تحت خط الفقر الناجم عن انخفاض الدخل وقيمتته ١,٢٥ دولار يوميا		الرقم القياسي للفقر البشري (HPI-1) (القيمة بالنسبة المتوية)	البلدان النامية غير الساحلية
	٢٠٠٨	٢٠٠٠	٢٠٠٦-٢٠٠٤	٢٠٠٢-٢٠٠٠	١٩٩٧-١٩٩٥	٢٠٠٠-٢٠٠٧*	٢٠٠٠		
٤٤	٥٨	..	٨	..	٣,١	٧,٩	كازاخستان		
٩٦٤	١٠٢١	١٥	١٤	١٣	٤٣,٤	٣٤,٣	ليسوتو		
٦٧٠	٨٠٧	١٠	١٢	١٥	٥١,٤	٥٤,٥	مالي		
١١٤٠	١٦٦٢	٢٩	٢٩	٣٦	٧٣,٩	٢٨,٢	ملاوي		
٢٠٧	٢٥٧	٢٩	٢٥	٤٠	٢٢,٤	١٢,٧	منغوليا		
٢٤٠	٣٤٣	١٦	١٩	٢٤	٥٥,١	٣٢,١	نيبال		
٦٠١	٧٥٤	٢٨	٣٢	٤٠	٦٥,٩	٥٥,٨	النيجر		

المصادر: برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، ٢٠٠٩؛ منظمة الأغذية والزراعة، ٢٠٠٩؛ M. Hogan, K. Foreman, M. Naghavi, S. Y. Ahn, S. Makela، ٢٠٠٩؛

A. Lopez, R. Lozano, C. Murray, Maternal Mortality for 181 countries, 1980-2008: a systematic analysis of progress towards Millennium Development Goal 5, The Lancet, 12 April, 2010

\* تشير البيانات إلى أقرب سنة متاحة خلال الفترة المحددة.