

Distr.: General
23 August 2002
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



الدورة السابعة والخمسون

البند ٨٦ (و) من جدول الأعمال المؤقت*

المسائل المتعلقة بسياسات الاقتصاد الكلي: الأعمال التحضيرية
للاجتماع الوزاري الدولي بشأن التعاون في مجال النقل العابر

إجراءات محددة تتصل بالاحتياجات والمشاكل التي تنفرد بها البلدان
النامية غير الساحلية: العملية التحضيرية للمؤتمر الوزاري الدولي المعني
بالتعاون في مجال النقل العابر

تقرير الأمين العام**

* A/57/150

** تأخر تقديم التقرير إلى دوائر المؤتمرات بالنظر إلى حالة إنشاء مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والبلدان الجزرية الصغيرة النامية وتزويده بالموظفين.

موجز

لا تزال عوامل الافتقار إلى منفذ بري إلى البحر والموقع النائي والعزلة عن الأسواق العالمية وارتفاع تكاليف النقل تمثل عوائق خطيرة أمام التنمية الاجتماعية - الاقتصادية الشاملة للبلدان النامية غير الساحلية. ومن بين البلدان النامية غير الساحلية البالغ عددها ٣٠ بلدا يصنف ١٦ بلدا على أنها من بين أقل البلدان نموا. وقد وجّه المجتمع الدولي قدرا كبيرا من الموارد نحو تنمية الهيكل الأساسي للنقل في البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. ويقوم عدد من وكالات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى بأعمال مفيدة في مجال تسهيل التجارة وذلك بهدف زيادة كفاءة استخدام الهيكل الأساسي القائم للنقل. ويحاول هذا التقرير وصف هذه التدابير بطريقة شاملة بدلا من الإشارة إلى مشاريع فردية في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وإعلان الألفية يدعو إلى إقامة شراكة عالمية لتلبية الحاجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية. والقرار الذي اتخذته الجمعية العامة بأن يُعقد في عام ٢٠٠٣ اجتماع وزاري دولي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة، والمؤسسات المالية والإئتمانية الدولية، بشأن التعاون في مجال النقل العابر يعكس الأولوية التي يعطيها المجتمع الدولي لمعالجة التحديات المتعلقة بالتنمية التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية.

أولا - مقدمة

بمشاركة جميع الأطراف المعنية الرئيسية بما في ذلك القطاع الخاص.

ثانيا - الاحتياجات والمشاكل التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية

افتقار البلدان النامية غير الساحلية إلى منفذ بري إلى البحر

٤ - إن البلدان النامية غير الساحلية هي بصفة عامة من بين أفقر البلدان النامية، كما أن معدلات النمو فيها هي أضعف المعدلات، وهي تعتمد، عادة، اعتمادا شديدا على عدد محدود للغاية من السلع بالنسبة لحصائل التصدير. وإضافة إلى هذا فإن من بين البلدان النامية غير الساحلية البالغ عددها ٣٠ بلدا يصنف ١٦ بلدا على أنها من بين أقل البلدان نموا. وكما يبدو فإن الافتقار إلى منفذ بري إلى البحر والموقع النائي والعزلة عن الأسواق العالمية هي الأسباب الرئيسية للفقير النسبي الذي تعاني منه تلك البلدان. وليس هناك مفر من أن تكون التجارة المحمولة بحرا معتمدة على المرور العابر خلال بلدان أخرى. وزيادة نقاط عبور الحدود والبعد عن الأسواق يزيدان بدرجة كبيرة تكاليف خدمات النقل.

٥ - والبلدان النامية غير الساحلية تجد نفسها أكثر اعتمادا على سياسات النقل، ومؤسساته ومرافقه، في البلدان الأخرى. وهذا ينطوي على وجود نقص نسبي في السيطرة على تطوير الهيكل الأساسي وإدارة النقل وعلى السياسات التي يصوغها، عادة، بلد المرور العابر وفقا لاعتبارات ترتبط بمصالحه الخاصة. وسوف تعتمد إقامة نظم للنقل العابر متمسمة بالكفاءة على ترتيبات تعاونية بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر المجاورة لها.

١ - طلبت الجمعية العامة إلى الأمين العام، في الفقرة ٢١ من قرارها ١٨٠/٥٦، أن يعد تقريرا عن تنفيذ ذلك القرار وأن يقدم التقرير إلى الجمعية العامة في دورتها السابعة والخمسين.

٢ - وفي الفقرة ١٣ من القرار، طلبت الجمعية العامة إلى الأمين العام أن يعقد في عام ٢٠٠٣ اجتماعا وزاريا دوليا للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، والبلدان المانحة، والمؤسسات المالية والإئتمانية الدولية، بشأن التعاون في مجال النقل العابر، وذلك لاستعراض الوضع الحالي لنظم النقل العابر، بما في ذلك تنفيذ إطار العمل العالمي للتعاون بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية ومجتمع المانحين في مجال النقل العابر، ولوضع حملة إجراءات من بينها تدابير مناسبة على صعيد السياسات العامة وبرامج عملية المنحى تهدف إلى إيجاد نظم فعالة للنقل العابر. وسوف يستمر انعقاد الاجتماع لمدة يومين وسيسبقه اجتماع آخر يستغرق ثلاثة أيام لكبار المسؤولين لوضع عملية التحضير الفنية في صيغتها النهائية.

٣ - وفي الفقرة ٢٢، قررت الجمعية العامة أن تدرج في إطار البند المعنون "المسائل المتعلقة بسياسات الاقتصاد الكلي" من جدول الأعمال المؤقت لدورتها السابعة والخمسين بندا فرعيا بعنوان "الأعمال التحضيرية للاجتماع الوزاري الدولي بشأن التعاون في مجال النقل العابر". وفي الفقرة ١٥، طلبت الجمعية العامة إلى الأمين العام أن يتولى، بالتعاون الوثيق مع أمانة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية والمشاركة الكاملة من جانبها، حسب الاقتضاء، تقديم الدعم الفني والتنظيمي للاجتماع الوزاري الدولي، وطلبت أن يتم، في هذا السياق، الاضطلاع بأعمال التحضير اللازمة له على الصعيدين دون الإقليمي والإقليمي، حسب الاقتضاء،

الموقع النائي والعزلة عن الأسواق العالمية

٨ - وهناك ارتباط واضح بين المسافة وتكاليف النقل. وارتفاع تكاليف النقل يقلل من الميزة التنافسية للبلدان النامية غير الساحلية ومن حجم التجارة. وأثر تقليص التجارة هو أكثر ما يكون بالنسبة للأنشطة التي تعتمد في الإنتاج على الصادرات أو السلع الوسيطة المستوردة وبمثل النقل عنصرا أساسيا فيها. وغالبية البلدان النامية غير الساحلية هي من البلدان المصدرة للسلع الأساسية.

٩ - ووفقا لتقديرات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية التي تستند إلى إحصاءات ميزان المدفوعات التي يعدها صندوق النقد الدولي فإن ما أنفقتة البلدان النامية غير الساحلية من حصائل صادراتها لسداد تكاليف خدمات النقل والتأمين في عام ١٩٩٥ يزيد، في المتوسط، بمقدار الضعفين تقريبا عن متوسط ما أنفقتة البلدان النامية، وبمقدار ثلاثة أضعاف، في المتوسط، عما أنفقتة الاقتصادات المتقدمة النمو.

١٠ - ومقارنة بالتعريفات التي تقررت للدول الأولى بالرعاية بعد جولة أوروغواي فإن تكاليف النقل الزائدة التي تتحملها البلدان النامية غير الساحلية قد أصبحت بالنسبة لهذه البلدان عائقا أكثر تقييدا للتجارة من التعريفات. وسوف تتراوح نسبة التعريفات للاتحاد الأوروبي وكندا والولايات المتحدة الأمريكية واليابان بين ٣ في المائة و ٧ في المائة للسلع التي يكون منشؤها في غالبية البلدان النامية غير الساحلية. والبلدان النامية غير الساحلية تدفع بعد ذلك، في المتوسط، من أجل خدمات النقل ما يزيد عن هذه التعريفات بمقدار ثلاثة أضعاف. وغالبية البلدان النامية غير الساحلية تستفيد من المبادرة التي قدمت لتسهيل وصول سلع أقل البلدان نموا إلى الأسواق.

٦ - يعتبر أن البعد عن الأسواق العالمية الرئيسية هو السبب الرئيسي لعدم تحقيق العديد من البلدان النامية غير الساحلية لنجاح كبير في تخفيف الآثار الناجمة عن العائق الجغرافي الذي تواجهه مقارنة بالبلدان غير الساحلية في أوروبا. والبلدان المتقدمة النمو غير الساحلية في أوروبا محاطة بأسواق رئيسية متقدمة النمو، كما أن تجارتها المنقولة بحرا تمثل جزءا صغيرا نسبيا من تجارتها الخارجية. وهذه البلدان تصدر أساسا سلعاً لها قيمة مضافة عالية، كما أنها لا تبعد عن الميناء البحري إلا بمسافة قصيرة نسبياً. والمسافات التي يتعين قطعها في معظم حالات البلدان النامية غير الساحلية هي مسافات طويلة. وأطول مسافة إلى البحر (٣٧٥٠ كيلومترا) موجودة في كازاخستان، تليها أفغانستان وتشاد وزامبيا وزمبابوي والنيجر حيث يزيد البعد عن أقرب ساحل بحري عن ٢٠٠٠ كيلومتر. وزمن المرور العابر لسلع البلدان النامية غير الساحلية هو زمن طويل للغاية وذلك بالنظر إلى طول المسافة ووعورة الأرض وسوء حالة الطرق والسكك الحديدية وعدم كفاءة النقل العابر.

٧ - وبلدان المرور العابر المجاورة لتلك البلدان هي نفسها، في معظم الحالات، بلدان نامية لها في كثير من الأحيان هيكل اقتصادي مماثل بدرجة كبيرة وتعاني من ندرة مماثلة في الموارد. والتجارة المسجلة بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية تميل إلى أن تكون محدودة نسبياً. وعلى أي حال فإن بلدان المرور العابر النامية لا تكون، عادة، في وضع يسمح لها بتقديم نظم للنقل تحقق معايير تقنية وإدارية عالية بحيث يمكن للبلدان غير الساحلية المجاورة لها أن تربط نفسها بتلك النظم على نحو فعال لتطوير نظم النقل الداخلي الخاصة بها.

١٤ - وبالنسبة إلى البلدان النامية غير الساحلية ككل البالغ عددها ٣٠ بلداً، بلغت الالتزامات المقدمة لقطاع النقل خلال التسعينيات ٨,٦ بليون دولار بدولارات الولايات المتحدة وشكلت ١١,٨ في المائة من إجمالي الالتزامات، في مقابل ٥٠,٢ بليون دولار و ١٣,٤ في المائة بالنسبة إلى بلدان المرور العابر النامية البالغ عددها ٣٤ بلداً. وشكلت البنية الأساسية المادية من جميع الأنواع ٢٦,٥ في المائة من جميع الالتزامات بالنسبة إلى البلدان النامية غير الساحلية البالغ عددها ٣٠ بلداً و ٣٣,٥ في المائة بالنسبة إلى بلدان المرور العابر النامية البالغ عددها ٣٤ بلداً^(١).

الاستثمار المباشر الأجنبي

١٥ - إن وجود نظام للنقل يعمل بشكل جيد هو شرط أساسي ليس فحسب بالنسبة إلى التجارة ولكن أيضاً بالنسبة إلى الاستثمار المباشر الأجنبي. ووجود البنية الأساسية المادية ومدى توافر وسائل نقل موثوق بها وتنسم بالكفاءة وخدمات الاتصالات هي من بعض العوامل الاقتصادية المحددة الأساسية في اختيار بلد ما لتلقي الاستثمار المباشر الأجنبي. وتلقت البلدان النامية غير الساحلية البالغ عددها ٣٠ بلداً نصيباً صغيراً جداً من الاستثمار الأجنبي المباشر الدولي: إذ حصلت فحسب على ٤,٦ بليون دولار أو ما يعادل ٠,٣٤ في المائة من التدفقات العالمية خلال عام ٢٠٠١. وتلقت كازاخستان أعلى نصيب من الاستثمار المباشر الأجنبي من بين البلدان النامية غير الساحلية حيث حصلت على ١,٢ بليون دولار. وتلقت البلدان النامية غير الساحلية في أفريقيا البالغ عددها ١٥ بلداً ما مجموعه ٩٨٤ مليون دولار فحسب.

تدابير الإصلاح

١٦ - ويتعين على حكومات البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، في مواجهة انخفاض التمويل وتزايد

ثالثاً - إجراءات محددة لمعالجة الاحتياجات والمشاكل التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية

١١ - إن أهداف البلدان النامية غير الساحلية بالنسبة لخدمات النقل فيها هي: (أ) ضمان الوصول دون عائق إلى البحر باستخدام جميع وسائل النقل؛ و (ب) تقليل التكاليف وتحسين الخدمات بما يؤدي إلى زيادة القدرة التنافسية لصادرات تلك البلدان؛ و (ج) تقليل تكاليف تسليم واردات تلك البلدان؛ و (د) تفادي وجود تأخيرات وأوجه لها يقين بالنسبة لطرق النقل؛ و (هـ) تقليل التعرض للفقد والضرر والتلف أثناء عملية النقل؛ و (و) فتح الطريق أمام زيادة الصادرات.

١٢ - والمجتمع الدولي قائم باتخاذ تدابير لمعالجة مشكلة النقل العابر التي تعاني منها البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وهذه الجهود تشمل تقديم المساعدة المالية في الهيكل الأساسي للنقل من جانب البنك الدولي ومصارف التنمية الإقليمية وبرامج المساعدة الثنائية؛ وتقديم المساعدة التقنية المتعددة الأطراف والثنائية؛ ووضع تدابير لتسهيل التجارة بتشجيع من مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، واللجان الإقليمية، ومنظمة التجارة العالمية، والمنظمات الدولية والإقليمية والمهنية الأخرى ذات الصلة.

المساعدة الإنمائية الرسمية في قطاع النقل

١٣ - واصلت البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية الاستثمار بشكل كبير في تطوير البنية الأساسية، رهنا بمدى توافر الموارد المالية. وكان شركاء التنمية لهذه البلدان هم المصادر الرئيسية لمثل هذا الاستثمار، المقدم في صورة منح أو قروض ميسرة. وكانت المصارف الإنمائية الإقليمية، والبنك الدولي، والاتحاد الأوروبي، واليابان في طليعة المساهمين في هذا المجال.

مرور بضائعها عبر حدود إضافية. وغالبا ما تكون الوثائق المطلوبة مفتقدة للشفافية ومنطوية على ازدواجية كبيرة في كثير من المواقع، وهي مشكلة تتزايد صعوبتها بغياب التعاون بين التجار والوكالات الرسمية. وعلى الرغم من أن جوانب التقدم في تكنولوجيا المعلومات فإن تقديم البيانات آليا لا يزال غير شائع.

١٩ - ويتضح حجم القضية من تقديرات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية التي تبين أن العملية المتوسطة من الجمارك تضم ما بين ٢٠ إلى ٣٠ طرفاً مختلفاً و ٤٠ وثيقة، و ٢٠٠ عنصر من عناصر البيانات (يتكرر منها ٣٠ عنصراً ٣٠ مرة على الأقل). وتقدر دراسة عن التعاون الاقتصادي في آسيا والمحيط الهادئ أن برامج تيسير التجارة ستحقق مكاسب تقدر بنحو ٠,٢٦ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي للبلدان المشاركة في هذا التعاون، وهو ما يعادل تقريبا ضعف المكاسب المتوقعة من تخفيف قيود التعريفات الجمركية، وأن الوفورات في أسعار الاستيراد ستتراوح بين ١ في المائة و ٢ في المائة من أسعار الاستيراد بالنسبة إلى الدول النامية داخل المنطقة.

رابعا - البرامج والمبادرات التي قامت بها المنظمات الدولية

٢٠ - مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية - يمثل النظام الآلي لبيانات الجمارك أهم برامج المساعدة التقنية المقدمة من مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية في مجال تيسير التجارة. والمكون الرئيسي للبرنامج هو برنامج برمجيات محوسب لتبسيط، وخفض عدد نماذج، وإجراءات الجمارك، وهو يستند إلى توصيات ومعايير وضعتها اللجنة الاقتصادية لأوروبا ومنظمة الجمارك العالمية، بما في ذلك تلك المتصلة بوثيقة لاي أوت كي (Document Lay-out Key)، والمدونات وغير ذلك من المعايير. وتمثل الفكرة

الاشتراطات الصعبة من قبل المستعملين، أن تسعى إلى زيادة فعالية بنية النقل الأساسية القائمة. ومن ثم يتعين المحافظة بشكل جيد على المرافق واستخدامها بشكل مكثف. وثمة حاجة إلى تغيير القواعد والنظم لتشجيع مشاركة القطاع الخاص، وإلغاء القيود التنظيمية، والأخذ باللامركزية، وتخفيف القيود عن السياسات. وسيكون من الضروري أيضا تعزيز الإدارة، أو إلغاء القيود التنظيمية، أو الأخذ بالطابع التجاري، أو التخصصية. وتتطلب البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية المساعدة في تنقيح إطارها التنظيمي وتطوير الموارد البشرية وتنفيذ عمليات الإصلاح.

التكامل الإقليمي

١٧ - إن تجاوز الحواجز غير المادية لتعزيز كفاءة استخدام بنية النقل المادية القائمة هو هدف رئيسي توجد حاجة إلى السعي بشكل حثيث لتحقيقه، لا سيما في حالة ندرة موارد الاستثمار. وفي هذا الصدد، ما برح إنشاء ممرات نقل إقليمية واعتماد القواعد والمعايير الموحدة يسهم بدور رئيسي في تيسير النقل العابر. ويلزم إجراء تغييرات مؤسسية، لا سيما فيما يتعلق بتنفيذ ترتيبات وإجراءات عمليات المرور العابر. وجهود التكامل الإقليمي وما تقوم به المنظمات دون الإقليمية تسهم بدور هام في تحقيق التعاون الإقليمي وتوسيع نطاق التجارة الإقليمية.

جوانب النقل العابر غير المادية

١٨ - في حين أن تحسين بنية النقل الأساسية هو مشروع طويل الأجل، فإن تدابير تيسير التجارة لها أهمية حاسمة في خفض تكاليف النقل التجاري من خلال تبسيط الاشتراطات، والمواءمة بين الإجراءات والوثائق وتوحيد الممارسات التجارية، وتطبيق مدونات متفق عليها للأخذ بعناصر المعلومات. وقد تكون مزايا تيسير التجارة ذات أهمية خاصة بالنسبة إلى البلدان غير الساحلية بسبب الحاجة إلى

٢٣ - ويقوم المؤتمر أيضا بتنفيذ تدابير لتطوير التعاون دون الإقليمي لوسائل النقل العابر، بما في ذلك تشجيع اتفاقات إطار حركة المرور العابر.

٢٤ - اللجنة الاقتصادية لأفريقيا - تواصل اللجنة الاقتصادية لأفريقيا تشجيع تطوير ممرات المرور العابر وتجري بحثا منتظمة بغرض تعيين العوائق الرئيسية التي تحول دون وضع ممرات المرور العابر متسمة بالكفاءة، على طول ممرات المرور العابر الرئيسية في أفريقيا. ورغبة في معالجة هذه الاختناقات، تم تعيين عدد من ممرات المرور العابر لتطويرها. وقد قام الكثير من البلدان غير الساحلية والبلدان الساحلية المجاورة لها، بمساعدة من اللجنة، بوضع اتفاقات ثنائية ومتعددة الأطراف لتيسير حركة البضائع والأشخاص. والنتائج التي توصلت إليها اللجنة تشير إلى أن البلدان غير الساحلية التي وقّعت اتفاقات للمرور العابر مع بلدان المرور العابر المجاورة لها تواجه مشاكل أقل نسبيا في المرور العابر من تلك التي تواجهها البلدان التي لم تقم بذلك، وذلك على الرغم من أن تنفيذ تلك الاتفاقات لم يكن مرضيا. ولا يزال النقل عبر الطرق هو الوسيلة الرئيسية في النقل عبر أفريقيا.

٢٥ - وجرى التسليم بوضوح بالمشاكل الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية في عقد الأمم المتحدة الثاني للنقل والاتصالات في أفريقيا. وقد أولى هذا العقد أهمية خاصة لتيسير النقل البري الدولي بهدف إلغاء الحواجز والعراقيل التجارية القائمة بين البلدان الأفريقية بتحسين كفاءة خدمات النقل البري. وأولى أيضا اهتمام خاص لتنسيق رسوم المرور العابر وإعداد مبادئ توجيهية عن الرسوم المنسقة وتنسيق مراقبة الشحنة المحورية. وتبذل اللجنة الاقتصادية لأفريقيا جهودا من أجل إعداد مؤشرات الأداء للقيام برصد عمليات النقل البري عبر الممرات البرية؛ كما أن اللجنة بذلت جهودا لترشيد وتبسيط عبور الحدود ونقاط التفتيش بالنسبة للنقل العابر. وفي هذا السياق، بُذلت جهود

الأساسية في تخلص نظام الجمارك من الإجراءات والممارسات العتيقة وتطبيق الممارسات والمعايير الدولية بغرض زيادة ما يحققه البلد من عوائد الجمارك عن طريق خفض التكلفة وزيادة سرعة التخليص. وقد خضع البرنامج، منذ إنشائه، للتحديث والتنقيح عدة مرات لتحسين قدراته وأدائه.

٢١ - ويقوم مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية بالترويج لمفهوم اللجان الوطنية لتيسير التجارة والنقل. وتجمع هذه اللجان بين ممثلي جميع الأطراف المعنية من القطاعين العام والخاص وممثلي جهات تيسير التجارة الدولية والنقل داخل البلد، مثل الكيانات الحكومية، ومتعهدي الخدمات، ومستخدمي وسائل النقل. وتعمل اللجان الوطنية لتيسير التجارة والنقل، المنشأة كهيئة استشارية، بمثابة محفل وطني لوضع الإجراءات الرسمية والعادية والوثائق المستخدمة في النقل والتجارة على الصعيد الدولي.

٢٢ - ووضع المؤتمر أداة لإدارة النقل يطلق عليها اسم "النظام المتقدم لمعلومات البضائع". ويمثل النظام مجموعة من التطبيقات الحاسوبية المصممة لإفراز معلومات التحكم اللازمة لمعالجة النقل العابر للبضائع بوسائط متعددة ومشاكل النقل. ويوفر النظام معلومات محسنة للمساعدة على التحكم في عمليات وكالات النقل المملوكة للأفراد، وتيسير التخطيط المعقول بين الشركات؛ كما أنه يعمل أيضا بمثابة مرفق قاعدة بيانات عن آخر ما بُلِّغ عنه من مواقع وحالة البضائع ومعدات النقل. ولهذا فإن هذا النظام يتيح للحكومات والمؤسسات تحليل المشاكل الوطنية ودون الإقليمية والإقليمية والتحري عن فرص الاستثمار البديلة في قطاع النقل.

اللجنة، بالتعاون في كثير من الأحيان مع منظمة التجارة العالمية ورابطة أمم جنوب شرق آسيا، بعقد حلقات عمل تدريبية بشأن الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية وتنفيذ اتفاقات المنظمة المعنية بالحوافز التقنية التي تقف في وجه التجارة من أجل تيسير هذه التجارة. وقد أجرت اللجنة عددا من الدراسات على المستوى الوطني بغرض مواءمة، وتبسيط، وثائق التجارة باستخدام المعايير الدولية وأفضل الممارسات لتيسير التبادل التجاري.

٢٩ - وقامت اللجنة، بالتعاون مع مصرف التنمية الآسيوي وبدعم من حكومة اليابان، بإنشاء الفريق العامل لتيسير التجارة بغية الجمع بين الأجهزة الوطنية المعنية بتيسير التجارة في منطقة الميكونغ الكبرى دون الإقليمية، وتبادل أفضل الممارسات في مجال تيسير التجارة. وشاركت اللجنة أيضا في إنشاء منتدى التجارة التابع لهذه المنطقة من أجل المساعدة على تنمية القطاع الخاص فيها.

٣٠ - وفي إطار تطوير الهياكل الأساسية للنقل البري الآسيوي، الذي يشمل الطرق السريعة الآسيوية وشبكات السكك الحديدية الموجودة عبر أرجاء آسيا وإجراءات تيسير النقل البري، تم إيلاء اهتمام خاص للبلدان النامية غير الساحلية بغية ربطها بشبكة النقل البري الإقليمية. وما فتئت اللجنة تعمل بنشاط كذلك لتشجيع الدول الأعضاء على الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية المعنية بتيسير النقل البري.

٣١ - **اللجنة الاقتصادية لأوروبا** - قامت اللجنة الاقتصادية لأوروبا بوضع مجموعة من الصكوك القانونية الدولية التي تحكم النقل الدولي للبضائع وعبور المركبات. وقامت اللجنة بدور رئيسي في صياغة مختلف الاتفاقيات والاتفاقات الدولية التي تنظم حركة النقل بالسكك الحديدية والنقل البري الدولي. وتم أيضا وضع طائفة من الإجراءات

لإنشاء مراكز حدودية محاذية من أجل الحد من وقت انتظار سائقي الشاحنات وإتمام إجراءات العبور.

٢٦ - وسلّم التقرير التقييمي لعقد الأمم المتحدة الثاني للنقل والاتصالات في أفريقيا بضرورة القيام على نحو مناسب بتلبية احتياجات البلدان غير الساحلية الأفريقية البالغ عددها ١٥ بلدا من الوصول إلى الموانئ البحرية. وقد تتسبب الإجراءات الإدارية المطولة والمرافق السيئة داخل بلدان العبور في الإضرار بتنمية التجارة الدولية لهذه البلدان غير الساحلية.

٢٧ - **اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ** - ما فتئت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ تعمل بنشاط لتعزيز استخدام التجارة الإلكترونية في المبادلات التجارية الدولية في المنطقة. وقد أتاحت اللجنة للبلدان الأعضاء فيها خدمات وخبرة المستشار الإقليمي المعني بتيسير التجارة والتجارة الإلكترونية. كذلك فإن اللجنة نظمت حلقات عمل وطنية معنية بتنمية الموارد البشرية لأغراض التجارة الإلكترونية مع إيلاء تركيز خاص على المؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحجم، وقامت بإجراء تدريب على استخدام تكنولوجيا المعلومات بغرض تعزيز التجارة والاستثمار. وفضلا عن ذلك، ستعقد اللجنة خلال الفترة من ٢٠ إلى ٢٢ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢ المؤتمر الإقليمي الرفيع المستوى المشترك بين الأونكتاد واللجنة والمعني باستراتيجيات التجارة الإلكترونية لأغراض التنمية في منطقة آسيا والمحيط الهادئ.

٢٨ - وقامت اللجنة مؤخرا بعقد مجموعة من حلقات العمل على المستوى الوطني ودون الإقليمي تُعنى بتيسير التجارة وبالموارد البشرية وبناء القدرات لأغراض تيسير التجارة، مع التركيز بشكل خاص على تيسير التجارة العابرة التي تشكل أهمية خاصة بالنسبة للبلدان غير الساحلية. وتم أيضا وضع دليل تدريبي عن تيسير التجارة. كما قامت

الاقتصادية لأوروبا أيضا بدور رئيسي في وضع المعايير بالنسبة لهياكل ووسائل النقل.

٣٤ - لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي - يتمثل هدف اللجنة في المساعدة على رفع، أو إلغاء، الحواجز التي تقف في وجه تدفق التجارة والتي تتسبب فيها الاختلافات بين القوانين الوطنية التي تحكم التجارة العالمية وذلك عن طريق زيادة التنسيق والتوحيد المتدرجين للقانون التجاري الدولي. وقد أصبحت اللجنة جهازا مهما تابعا لمنظمة الأمم المتحدة في مجال القانون التجاري الدولي، وهي تعمل أساسا من خلال صياغة مشاريع اتفاقيات الأمم المتحدة وغيرها من الصكوك القانونية. وفي مجال العمل المتصل بتيسير التجارة، تهتم اللجنة ببيع البضائع على صعيد دولي وما يتصل به من معاملات، وبالنقل الدولي للبضائع، وبالتحكيم والمصالحة التجارية الدولية؛ وبالمدفوعات الدولية؛ وبالتجارة الإلكترونية.

٣٥ - منظمة الجمارك العالمية - تتصل كافة جوانب عمل منظمة الجمارك العالمية اتصالا وثيقا بتيسير التجارة. وتمثل المهمة الرئيسية للمنظمة في تشجيع وجود إدارة جمارك تتسم بالزاهة والشفافية والكفاءة والوضوح. والأنشطة الرئيسية التي تقوم بها المنظمة تشمل ما يلي: وضع وتعزيز صكوك دولية لتنسيق وجود نظم وإجراءات جمركية مبسطة وفعالة ولتوحيد تطبيقاتها؛ وبمبحث الجوانب التقنية لنظم الجمارك؛ وإدخال تحسينات على تسيير إدارة الجمارك وعلى وسائل عملها؛ وتشجيع التعاون بين إدارات الجمارك والأوساط التجارية بغرض تحسين الاتصال والتيسير. وقامت المنظمة، بوجه خاص، بإدخال العمل بالنظام المنسق لتوصيف السلع الأساسية وترقيمها، وهو النظام الذي يُستخدم على نطاق عالمي كأساس لتصنيف البضائع وجمع الإيرادات. وقامت المنظمة أيضا بوضع برامج شاملة للتعاون التقني، من بينها برنامج لإصلاح الجمارك وتحديثها.

الخاصة بالتوريد المؤقت ونقل البضائع الخطرة، وتنظيم عمليات النقل الدولي والنقل عبر الحدود للبضائع.

٣٢ - واللجنة الاقتصادية لأوروبا تعمل على تشجيع انضمام جميع البلدان، بما فيها البلدان النامية غير الساحلية، إلى هذه المجموعة من الصكوك القانونية وتنفيذها. وما فتئت اللجنة كذلك تعمل على تعزيز التعاون دون الإقليمي وعلى العمل، بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، على مساعدة البلدان غير الساحلية في وسط آسيا وذلك في إطار مبادرة البرنامج الخاص المعني باقتصادات وسط آسيا، وهو عبارة عن فريق عامل معني بتيسير النقل وعبور الحدود. ويركز البرنامج على تطوير الهياكل الأساسية للنقل وتيسير التجارة عبر الحدود.

٣٣ - وتعمل اللجنة الاقتصادية لأوروبا على المساهمة بشكل كبير في تيسير التجارة الدولية بواسطة اتخاذ إجراءات لتقليص كمية الوثائق المطلوبة لإنجاز المعاملات التجارية. وتبادل البيانات الإلكترونية ومجموعة قواعد الأمم المتحدة لتبادل البيانات الإلكترونية في مجال الإدارة والتجارة والنقل هما من بين الأعمدة الأساسية التي تركز عليها التجارة الإلكترونية. وهذه القواعد هي معايير دولية معدة لتجهيز البيانات وتسلسلها لأغراض تبادل المعلومات الإلكترونية. وقد ابتكرت اللجنة الاقتصادية لأوروبا هذه القواعد من أجل وضع معايير دولية يستعاض بها عن المعيارين الوطنيين اللذين ظهرا في الولايات المتحدة وفي أوروبا والذين أوجدا مشاكل بالنسبة للتجارة الدولية. وقواعد الأمم المتحدة هي مجموعة من المعايير والقواعد والمبادئ التوجيهية الخاصة بالتبادل الإلكتروني للبيانات الهيكلية، وبخاصة البيانات المتصلة بتجارة السلع والخدمات، فيما بين النظم المحوسبة المستقلة الموجودة في مختلف المنظمات وذلك بغض النظر عن نوع الحواسيب أو البرمجيات المستخدمة. وتقوم اللجنة

على أساس قرار يتخذ بتوافق واضح في الآراء خلال الدورة بشأن صيغ المفاوضات. وخلال الفترة التي تسبق انعقاد الدورة الخامسة، سيقوم مجلس التجارة في السلع حسب الاقتضاء، باستعراض وتوضيح وتحسين، الجوانب ذات الصلة من المادة الخامسة (حرية العبور)، والمادة الثامنة (الرسوم) والإجراءات الرسمية المتعلقة بالاستيراد والتصدير، والمادة العاشرة (نشر القواعد التجارية وإدارتها) من الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة، كما أنه سيحدد احتياجات وأولويات الأعضاء، ولا سيما البلدان النامية وأقل البلدان نمواً، في مجال تيسير التجارة.

خامساً - العملية التحضيرية لعقد الاجتماع الوزاري الدولي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة والمؤسسات المالية الإنمائية الدولية بشأن التعاون في مجال النقل العابر

٣٩ - قام الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، بالتعاون مع مجلس الرؤساء التنفيذيين لمنظومة الأمم المتحدة المعني بالتنسيق، بعقد اجتماع مشترك بين الوكالات في نيويورك في ٥ حزيران/يونيه ٢٠٠٢ للنظر في التحضيرات لعقد الاجتماع الوزاري الدولي. وحضر هذا الاجتماع ٣٥ ممثلاً عن أكثر من ٢٠ وكالة من وكالات الأمم المتحدة وعن اللجان الإقليمية. وحضر الاجتماع أيضاً أعضاء مكتب الاجتماع الخامس للخبراء الحكوميين من البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية.

٣٦ - ويكمن أهم جانب من جوانب عمل المنظمة في النهوض بالاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية (اتفاقية كيوتو). وفي حزيران/يونيه ١٩٩٩، أقر مجلس المنظمة اتفاقية كيوتو المنقحة. وسوف تعزز الاتفاقية المنقحة تيسير التجارة بواسطة الأحكام القانونية الواردة في المرفق العام وفي المرفقات والفصول المحددة. واتفاقية كيوتو المنقحة تنص على المبادئ التالية: وضع إجراءات موحدة ومبسطة؛ واستخدام تكنولوجيا المعلومات إلى أقصى حد ممكن؛ واتباع نهج الشراكة فيما بين الجمارك والتجارة؛ واستخدام النظم الآلية إلى أقصى حد ممكن؛ واستخدام تقنيات إدارة المخاطر؛ واستخدام معلومات ما قبل الوصول في برامج الانتقاء؛ واستخدام التحويل الإلكتروني للأموال؛ والتدخل المنسق مع الوكالات الأخرى؛ وتوخي الشفافية في شروط الجمارك وقوانينها وقواعدها ولوائحها.

٣٧ - منظمة التجارة العالمية - تشمل قواعد منظمة التجارة العالمية أحكاماً متنوعة تهدف إلى تعزيز الشفافية وإلى وضع معايير إجرائية دنيا. وقد تمت إضافة الموضوع المتصل بتيسير التجارة خلال مؤتمر سنغافورة الوزاري الذي عقد في كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦ والذي قدّم توجيهات إلى مجلس التجارة في السلع للقيام بعمل استكشافي وتحليلي بشأن تيسير إجراءات التجارة لتقييم إمكانية استخدام قواعد المنظمة في هذا المجال. وما فتئت المنظمة تضطلع منذ ذلك التاريخ بأعمال استكشافية وتحليلية.

٣٨ - والإعلان الوزاري الصادر عن المؤتمر الوزاري الرابع لمنظمة التجارة العالمية الذي عُقد في الدوحة في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠١، سلّم بضرورة زيادة سرعة حركة البضائع والإفراج عنها والتخليص عليها، بما فيها البضائع العابرة، وبالخاصة إلى مساعدة تقنية معززة وإلى بناء القدرات في هذا المجال. وتم الاتفاق على أن تجري المفاوضات الخاصة بتيسير التجارة عقب الدورة الخامسة للمؤتمر الوزاري وذلك

٤٠ - وتمثل الهدف الرئيسي من الاجتماع المشترك بين الوكالات في إيجاد توافق في الآراء بين مؤسسات منظومة الأمم المتحدة وغيرها من الجهات صاحبة المصلحة بشأن الإطار المفاهيمي والجوانب التنظيمية للاجتماع الوزاري الدولي. وينبغي لمنظومة الأمم المتحدة أن تعمل على نحو منسق للمساعدة على صياغة جدول أعمال جديد من أجل وضع نظم للنقل تكون متسمة بالكفاءة. ومن شأن اتباع نهج يقوم على المشاركة الموسعة أن يشكّل عنصراً رئيسياً في كفالة نجاح الاجتماع الوزاري. وبالتالي فإنه سوف تُبذل جهود لكفالة أن يكون لدى الحكومات والكيانات التابعة للأمم المتحدة والمنظمات الأخرى المعنية إحساس بملكية العملية التحضيرية وبتنتائج الاجتماع الوزاري. وفي هذا الصدد، من المهم إنشاء آلية من جهات الاتصال داخل الكيانات المعنية التابعة للأمم المتحدة، واللجان الإقليمية والمؤسسات المالية والإئتمانية الدولية ذات الصلة. ومشاركة القطاع الخاص على نحو فعّال وهادف ستكون أيضاً عنصراً هاماً في العملية.

٤٣ - وينبغي أن يكون الاجتماع الوزاري مستنداً إلى عمل تحضيرى منسق ومخطط بشكل جيد. وسوف يضطلع مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية بمسؤولية التنسيق الشامل لتحضير وتنظيم الاجتماع الوزاري. وسيكون لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) والبنك الدولي واللجان الإقليمية، كل في مجال تخصصه وميزته النسبية، دور قيادي بالنسبة للجوانب الموضوعية والتقنية للاجتماع الوزاري.

٤٤ - وشرع الممثل السامي في إجراء مشاورات مع الجهات الرئيسية صاحبة المصلحة؛ وأجرى على وجه الخصوص مشاورات مكثفة وتبادلاً للآراء بشأن الجوانب الموضوعية والتنظيمية للاجتماع الوزاري مع اللجنة الأوروبية وحكومة اليابان خلال الزيارات الأخيرة التي قام بها إلى عواصم هذه البلدان. وشرع الممثل السامي أيضاً في إجراء مشاورات مع الأمين العام لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية والأمينين التنفيذيين للجنة الاقتصادية لأفريقيا واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ. وقد أعرب المؤتمر الوزاري المعني بأقل البلدان نمواً، الذي عُقد في كوتونو ببنين خلال الفترة من ٥ إلى ٧ آب/أغسطس ٢٠٠٢، في الإعلان الصادر عنه عن دعمه الكامل للعملية التحضيرية لعقد الاجتماع الوزاري الدولي.

٤٥ - وقد أخذت الجمعية العامة، في قرارها ١٨٠/٥٦، في الاعتبار العرض الذي تقدمت به حكومة كازاخستان لاستضافة الاجتماع الوزاري. وأوفد مكتب الممثل السامي للدول النامية غير الساحلية والأونكتاد بعثة ميدانية مشتركة إلى كازاخستان من أجل إشعار حكومة هذا البلد بالجوانب

٤١ - وتم الاتفاق على ضرورة أن تُصاغ العملية التحضيرية على نحو يحقق النتائج المرجوة بأقل الموارد. وسيتحول الاجتماع السادس للخبراء الحكوميين، الذي تم إدراجه في جدول الاجتماعات، إلى الاجتماع الأول للجنة التحضيرية. وسوف يُعقد الاجتماع الثاني للجنة عقب الاجتماع الوزاري مباشرة. ولذلك فإنه من المخطط ألا تزيد فترة عقد اجتماعات إضافية خلال فترة السنتين ٢٠٠٢-٢٠٠٣ عن خمسة أيام. وستُستخدم الآليات والمبادرات الحكومية الدولية القائمة على المستويين دون الإقليمي والإقليمي استخداماً كاملاً قدر الإمكان في الأعمال التحضيرية على هذين المستويين.

٤٢ - وأكد المشاركون، وهم يؤيدون جهود التخطيط هذه الرامية إلى التقليل إلى أقصى حد من الآثار المالية، على

٥٠ - والأمين العام يدعو شركاء البلدان غير الساحلية وبلدان العبور النامية في التنمية، والمؤسسات المالية والإئتمانية الدولية وغيرها من الجهات صاحبة المصلحة، وبينها القطاع الخاص، إلى المشاركة بنشاط في العملية التحضيرية وفي الاجتماع الوزاري الدولي بغية تحقيق نتيجة ناجحة.

٥١ - وسعياً إلى تيسير الأعمال التحضيرية للاجتماع الوزاري الدولي، بما في ذلك تحقيق مشاركة ممثلي البلدان غير الساحلية وبلدان العبور النامية في الاجتماع، يحث الأمين العام الدول الأعضاء على المساهمة بموارد من خارج الميزانية وفقاً لما دعت إليه الجمعية العامة في قرارها ١٨٠/٥٦.

٥٢ - وبالإضافة إلى ذلك فإن الأمين العام يحث مؤسسات منظومة الأمم المتحدة، بما فيها مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية والأونكتاد واللجان الإقليمية والبنك الدولي، على أن يقوم كل منها في حدود ولايته الخاصة بالعمل بطريقة منسقة وعلى تقديم الدعم الكامل للعملية التحضيرية وللإجتماع الوزاري الدولي.

٥٣ - وأخيراً فإن الأمين العام يدعو وكالات الأمم المتحدة المعنية وغيرها من المنظمات الدولية إلى أن تقوم، على أساس الأولوية، بتوسيع نطاق برامجها ومبادراتها في مجال تيسير التجارة لتشمل البلدان النامية غير الساحلية بغية التخفيف من المشاكل المحددة الناجمة عن العائق الجغرافي الذي تواجهه.

الحواشي

(١) انظر UNCTAD/LDC/112.

التنظيمية والموضوعية للاجتماع الوزاري الدولي؛ وإقامة اتصالات مباشرة مع الوكالات والمسؤولين المعنيين؛ والشروع في إجراء مشاورات مع الجهات الرئيسية صاحبة المصلحة في كازاخستان، وبينها برنامج الأمم المتحدة الإنمائي والبنك الدولي ومصرف التنمية الآسيوي وممثلو البلدان المانحة والقطاع الخاص، بغية التماس مساعدتها ومشاركتها النشطة في العملية التحضيرية.

٤٦ - وعقد الممثل السامي اجتماعين اثنين لتقديم معلومات بشأن الجوانب الموضوعية والتنظيمية للاجتماع الوزاري إلى البلدان النامية غير الساحلية في ١٨ حزيران/يونيه ٢٠٠٢، وإلى جميع الوفود ومؤسسات منظومة الأمم المتحدة المعنية في ١٢ تموز/يوليه ٢٠٠٢.

سادساً - التوصيات

٤٧ - ينبغي تجديد الجهود التي تُبذل لكفالة التعاون الوثيق والفعال بين البلدان النامية غير الساحلية وجيرانها من بلدان العبور بشأن إنشاء نظم عبور تكون متسمة بالكفاءة.

٤٨ - من الضروري توفير مساعدة دولية أكبر للبلدان النامية غير الساحلية وجيرانها التي هي كذلك بلدان نامية. ويُعد التعاون بين بلدان الجنوب بالغ الأهمية في هذا المجال. وينبغي أن تتم معالجة مسألة نظم النقل المتسمة بالكفاءة في مختلف أقاليم أفريقيا الفرعية معالجة مناسبة في إطار الشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا.

٤٩ - وسيتعين على الاجتماع الوزاري الدولي أن يوافق على اتخاذ إجراءات عملية تراعي طائفة واسعة من العوامل، مثل النفاذ غير المشروط إلى البحر بجميع وسائل النقل، والهياكل الأساسية غير المناسبة، وعدم توازن التجارة، وعدم كفاية تنظيم النقل، وسوء استخدام الإمكانيات، وإصلاح سياسات النقل العابر، وضعف النظم الإدارية والإجرائية والتنظيمية والمؤسسية.