

Distr.
GENERAL

TD/B/LDC/AC.1/2
26 March 1993
ARABIC
Original : ENGLISH

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية

اجتماع الخبراء الحكوميين من البلدان النامية غير
الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي
البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية
نيويورك ، ١٧ أيار/مايو ١٩٩٣
البندان ٣ و٤ من جدول الأعمال المؤقت

نظم المرور العابر المتاحة للبلدان النامية غير الساحلية:

الحالة الراهنة واقتراحات بالإجراءات المستقبلية

تقرير من أمانة الأونكتاد

المحتويات

<u>المفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
١	٢- ١	مقدمة
٢	٢٤- ٣	أولا - طبيعة مشكلة المرور العابر (الترانزيت)
٢	١١- ٣	ألف - حجم المشكلة
٤	٢٢- ١٢	باء - تعقد التعاون في مجال المرور العابر
٨	٢٤- ٢٢	جيم - بدائل للمرور العابر
١٠	٨٥- ٢٥	ثانيا - إجراءات في مجالات معينة للمشكلة
١٠	٢٨- ٢٥	ألف - الإطار التنظيمي
		باء - الهياكل الأساسية للمرور العابر وترتيبات
١١	٦٣- ٢٩	استخدامها وإدارتها وصيانتها
١١	٤٣- ٢٩	١ - المرور العابر البري
١٧	٥٤- ٤٤	٢ - المرور العابر بالسكك الحديدية
٢١	٥٧- ٥٥	٣ - الممرات المائية الداخلية
٢٢	٦٣- ٥٨	٤ - الموانئ
٢٤	٨٣- ٦٤	جيم - إجراءات المرور العابر وتيسيرها وتنسيقها ..
٢٥	٧٣- ٦٦	١ - أنظمة المرور العابر الجمركي
		٢ - عمليات توكيل الشحن وعمليات
٢٨	٧٨- ٧٤	الترانزيت ذات الصلة
٢٩	٧٩	٣ - التأمين على المرور العابر
٣٠	٨٣- ٨٠	٤ - التنسيق الشامل للمرور العابر
٣١	٨٥- ٨٤	دال - الإدارة والتدريب
٣٣	١١٩- ٨٦	ثالثا - مقترحات للعمل المقبل
٣٣	٩٣- ٨٦	ألف - موجز للحالة الراهنة
٣٥	١١٩- ٩٤	باء - الاجراءات الواجب اتخاذها
٣٥	١٠٢- ٩٦	١ - الصعيد دون الاقليمي
٣٧	١١٢-١٠٢	٢ - الصعيد الوطني
٣٩	١١٩-١١٢	٣ - الصعيد الدولي

المرفقات

٥٠	جداول احصائية	المرفق ١:
٥٩	المعاهدات الدولية	المرفق ٢:
٦٣	الاتفاقات الاقليمية والثنائية	المرفق ٣:

مقدمة

١ - تطلب الجمعية العامة إلى الأمين العام في الفقرة ١٢ من قرارها ٢١٢/٤٦ المؤرخ في ٢٠ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩١ أن يعقد اجتماعاً في عام ١٩٩٣ لخبراء حكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية لاستعراض واقتراح إجراءات مناسبة ومحددة لمعالجة مشاكل البلدان النامية غير الساحلية لإحالتها إلى مجلس التجارة والتنمية وإلى الجمعية العامة في دورتها الثامنة والأربعين لاتخاذ إجراءات مناسبة بشأنها . وقد أعد هذا التقرير من أجل مساعدة ذلك الاجتماع في مداولاته . وهو يركز الاهتمام على الاحتياجات التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية للتوصل إلى نظم مرور عابر كفو^(١) . وعلى الرغم من أن التقرير يتناول عدداً من المسائل الأساسية المتمثلة بمشكلة المرور العابر ، فإنه لا يقصد منه أن يكون شاملاً لمجموعة المسائل التي قد يود الاجتماع مناقشتها .

٢ - ولتهيئة الجو المناسب للمناقشات ، يحدد التقرير أسس مشكلة المرور العابر ، ثم يستعرض الإجراءات المحددة التي اتخذت لمعالجة المجالات الأساسية لمشكلة تجارة الترانزيت . وي طرح التقرير في النهاية مقترحات محددة للعمل الذي ينبغي أن تظطلع به كل الأطراف المعنية . وهو يستند إلى ما يقوم به الأونكتاد^(٢) وغيره من المنظمات ذات الصلة من أعمال في مجال تقديم المساعدات العادية والتقنية في الماضي والحاضر ، وإلى المعلومات التي ترد من حكومات كل من البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر . كما تؤدي المساهمات المتاحة من عدد من هيئات الأمم المتحدة والمنظمات غير الحكومية للاجتماع في إطار وشائق المعلومات الأساسية إلى توفير معلومات مفيدة ، استخدمت في إعداد هذا التقرير^(٣) .

أولا - طبيعة مشكلة المرور العابر (الترانزيت)

ألف - حجم المشكلة

٣ - عندما أشارت الجمعية العامة ، في قرارها ١٠٢٨ (د-١١) المؤرخ في ٢٠ شباط/فبراير ١٩٥٧ مشكلة البلدان غير الساحلية والتوسع في التجارة الدولية ، لم يكن هناك سوى خمسة بلدان غير ساحلية مستقلة هي: أفغانستان وباراغواي وبوليفيا ولاوس ونيبال . وبحلول عام ١٩٩٠ ، بلغ عدد البلدان النامية غير الساحلية المستقلة ٢١ بلدا تشكل معا ٥,٤ في المائة من سكان جميع البلدان النامية^(٤) . وبتحول الاتحاد السوفياتي السابق إلى كومنولث الدول المستقلة خلال عام ١٩٩١ ، نشأت سبع دول نامية غير ساحلية جديدة هي: أذربيجان وأرمينيا وأوزبكستان وتركمانستان وطاجيكستان وقيرغيزستان وكازاخستان .

٤ - ومعظم البلدان النامية غير الساحلية شديدة الفقر ، فمن بين البلدان الـ ٤٧ التي صنفتها الأمم المتحدة على أنها من أقل البلدان نموا يوجد ١٦ بلدا غير ساحلي أيضا . ولئن كانت باراغواي وبوليفيا وزمبابوي وسوازيلند ومنغوليا لا تعتبر من أقل البلدان نموا ، فإن اثنتين منها هما باراغواي وبوليفيا تعتبران من أقل البلدان نموا في سياق أمريكا اللاتينية .

٥ - وتشكل البلدان النامية غير الساحلية مجموعة بالغة التنوع من البلدان ويتراوح حجم سكانها فيما بين ٨٠٠ ٠٠٠ نسمة كما في سوازيلند ونحو ٢٠ مليونا كما في نيبال (انظر الجدول ١) . وهي تضم بلدانا ذات موارد معدنية كبوتسوانا وبوليفيا وزامبيا ، وبلدانا ذات موارد زراعية غنية كباراغواي ، وبلدانا لا تمتلك سوى معادن قليلة ، ومعظم أراضيها قاحلة أو شبه قاحلة مثل ليسوتو ، وبعض البلدان غير الساحلية ، وخصوصا تشاد ومالي والنيجر ، تضم مساحات شاسعة من الأراضي وكثافة سكانية منخفضة ، بينما يتسم بعضها الآخر ، كبوروندي ورواندا بصغر المساحة وكثافة السكان العالية . ومع ذلك ، فإن هذه البلدان تشترك جميعها في شيء واحد ، فهي بحسب تعريفها تفتقر إلى إمكانية الوصول إقليميا إلى البحر ، كما أن تجارتها الدولية فيما وراء البحار تعتمد على إقامة نظم ترانزيت عبر بلد آخر ، أو أكثر في بعض الأحيان .

٦ - وليست الحاجة إلى مرافق وإجراءات النقل العابر أمرا قاصرا على البلدان غير الساحلية وحدها ، فهناك على سبيل المثال تجارة متنامية بين أمريكا الوسطى والولايات المتحدة الأمريكية تقوم المكسيك فيها بدور دولة المرور العابر . وتقوم بعض البلدان غير الساحلية ذاتها ، مثل أفغانستان وأوغندا ، بتوفير مرافق للمرور

العابر لبلدان أخرى . وعلاوة على ذلك ، فإن بعض الأقاليم النائية لدول ساحلية ، كالأجزاء الشمالية من الكاميرون أو الأجزاء الشرقية من زائير ، قد تعتمد على مرافق المرور العابر في دول ساحلية أخرى . إلا أننا نجد في هذه الحالة أن الطلب على المرور العابر يستند إلى اعتبارات التكلفة ، بينما يظل أمام المؤسسات القائمة في هذه البلدان الخيار في استعمال موانئ بلدانها^(٥) ، وهذا خيار غير متاح للبلدان غير الساحلية .

٧ - والملة بين الموقع الجغرافي لبلد غير ساحلي ، والتجارة الدولية والتنمية الاقتصادية الوطنية مسألة معقدة تعتمد في جملة أمور على الموارد المتاحة للبلد المعني ، والسوق الدولية لمصادراته الرئيسية ، ونوعية إدارة التنمية فيه . ولكن وجود نظام للمرور العابر يتسم بالكفاءة والمرونة وحسن الإدارة شرط ضروري للمنافسة الدولية بالنسبة لمعظم المشاريع ذات التوجه الخارجي في البلدان النامية غير الساحلية . وعلاوة على ذلك ، تزيد تكاليف ومخاطر المرور العابر من استفحال مشاكل النقد الأجنبي للبلدان النامية غير الساحلية إذ إنها تقلص حجم وقيمة صادراتها وتضخم تكاليف وارداتها . ومما يزيد من تفاقم هذه الحالة أنه يتعين بشكل عام على البلدان غير الساحلية أن تدفع تكاليف خدمات المرور العابر بالنقد الأجنبي .

٨ - ويتسم الضغط الذي تشكله الحاجة إلى هذا النقد الأجنبي بكبر حجمه . وفي عام ١٩٩١ ، استطاع بلدان فقط من البلدان غير الساحلية ، هما بوتسوانا وسوازيلند ، تجاوز متوسط نصيب الفرد من قيمة المصادرات المحقق في جميع البلدان النامية والبالغ ٢٧١ دولارا من دولارات الولايات المتحدة (انظر الجدول ٥) . وفي تلك السنة ، كان نصيب الفرد في مصادرات الإثنى عشر بلدا غير ساحلي أقل من ٥٠ دولارا ، بينما مثلت صادرات عشرة من هذه البلدان أقل من ١٠ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي . وتقلصت تجارة المصادرات إلى حد ما لأن الموارد التي كان يمكن تحويلها على نحو مجزٍ إلى سلع أساسية للتصدير تركت دون استخدام نتيجة للآثار السلبية الناجمة عن تكلفة المرور العابر . كما أعيق استحداث سلع جديدة للتصدير ، ولا سيما مصادرات المصنوعات . وقلما تجتذب البلدان غير الساحلية الصناعات القابلة للانتقال دوليا والمتصلة بالاستثمار الأجنبي المباشر . ولا يمكن تعويض الأعباء الناجمة عن تكلفة النقل العابر إلا إذا كانت الأجور شديدة الانخفاض . وهناك على سبيل المثال دراممة أجريت مؤخرا عن مقدرة البلدان ذات الاقتصادات الصغيرة في أمريكا اللاتينية على التنافس تبين أن استحداث مصادرات كثيفة العمالة يكون في أدنى مستوى نسبي في باراغواي وبوليفيا^(٦) .

٩ - وتوفر إحصاءات ميزان المدفوعات ، التي تبين تكاليف الشحن كنسبة من القيمة "سيف" للواردات ، تقديرا تقريبا للأعباء المترتبة على تكاليف النقل العابر التي تواجه البلدان النامية غير الساحلية . ففي عام ١٩٩٠ ، بلغت تكاليف الشحن ٤,٤ في المائة تقريبا من القيمة "سيف" لواردات بلدان الاقتصاد السوقي المتقدمة و ٨,٦ في المائة من القيمة "سيف" لواردات البلدان النامية (انظر الجدول ٣) . أما بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية فقد بلغت هذه النسبة ٢٢ في المائة تقريبا في غربي أفريقيا و ١٦,٥ في المائة تقريبا في شرقي أفريقيا و ١٤ في المائة تقريبا في أمريكا اللاتينية . وتجاوزت تكاليف الشحن بالنسبة لعينة البلدان غير الساحلية تكاليف الشحن لدى جميع البلدان الواقعة في قارة كل منها بما يتراوح بين ٦ نقاط و ١١ نقطة مئوية .

١٠ - ويؤكد تقديرات ميزان المدفوعات تلك تحليل أكثر تفصيلا للفرق بين تكاليف الواردات من سلع محددة من المملكة المتحدة التي تتحملها مجموعة من بلدان المقصد الساحلية وغير الساحلية في أفريقيا . ويبين هذا التحليل أن تكاليف الشحن التي تتحملها البلدان غير الساحلية تزيد بنسبة تتراوح بين ٤ في المائة و ١٣,٥ في المائة على مثيلتها التي تتحملها البلدان الساحلية^(٧) .

١١ - وتشير المقارنة بين حسابات ميزان مدفوعات البلدان النامية غير الساحلية وحسابات البلدان النامية الأخرى ، في جملة أمور ، إلى أن جزءا كبيرا من حوائل البلدان النامية غير الساحلية من النقد الأجنبي يستخدم في تغطية مدفوعات النقل . وتبين إحصاءات المدفوعات إلى الناقلين الأجانب مقابل خدمات النقل أن هذه المدفوعات تجاوزت في عام ١٩٩٠ نسبة ١٠ في المائة من صادرات السلع والخدمات في ١٣ بلدا من البلدان غير الساحلية ، كما تعدت ٢٥ في المائة في ٩ بلدان من هذه البلدان الـ ١٣ ، واستوعبت المبالغ المدفوعة إلى الناقلين الأجانب مقابل خدمات النقل ٥٠ في المائة من صادرات ملاوي من السلع والخدمات ، و ٤٨ في المائة من صادرات تشاد ، و ٤١ في المائة من صادرات أوغندا ، و ٤٢ في المائة من صادرات مالي ، و ٣٨ في المائة من صادرات بوركينا فاسو . وكان المتوسط بالنسبة للبلدان النامية كافة نحو ٦ في المائة^(٨) .

باء - تعقد التعاون في مجال المرور العابر

١٢ - على الرغم من أن الأداء التجاري للبلدان النامية غير الساحلية يعتمد اعتمادا كبيرا على طبيعة نظم المرور العابر التي تخدم صادراتها و وارداتها فيما وراء البحار ، فإن هذه البلدان لا تستطيع القيام بمفردها بإنشاء هذه النظم وإدارتها وصونها . فالمرور العابر بالطرق البرية أو بخطوط السكك الحديدية أو

بالبحر يعني بالضرورة أن تشترك البلدان غير الساحلية مع الساحلية في استخدام مرافق النقل القائمة في البلدان الساحلية ، وأن تتفق معا على القواعد والإجراءات اللازمة لتيسير المرور العابر السريع الكفؤ . لذلك يصبح التعاون بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر المجاورة لها أمرا حاسما . ويتضح ذلك بجلء في أوروبا الغربية حيث انخفضت مشاكل المرور العابر انخفاضاً كبيراً وذلك بإنشاء مرافق الهياكل الأساسية والخدمات الكفؤ للمرور العابر والتنفيذ الفعال لتدابير تيسير المرور العابر من جانب البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر المجاورة لها على حد سواء .

١٣ - وخلافا لما يحدث في أوروبا ، حيث يوجد حجم هائل من التجارة الإقليمية وحيث توجد مصلحة مشتركة بين كل من الدول غير الساحلية والدول الساحلية في إقامة نظم كفؤ للمرور العابر ، فإن هيكل اقتصادات البلدان النامية غير الساحلية ودول المرور العابر النامية الساحلية موجه بقوة صوب الأسواق ومصادر الإمدادات الواقعة فيما وراء البحار . وتختلف آثار هذا التوجه فيما بين الدول الساحلية من ناحية والدول غير الساحلية من ناحية أخرى ، فتصميم نظم كفؤ للمرور العابر لدعم التجارة الدولية قد لا يكون من الشواغل ذات الأولوية بالنسبة لحكومات دول المرور العابر الساحلية ، في حين أنه أمر حيوي للبلدان غير الساحلية . أما الدول الساحلية فحكوماتها ، أكثر انشغالا بالأمن الجمركي للمرور العابر ، وخصوصا إذا كانت سياساتها التجارية ذات نزعة حمائية ، ومن الطبيعي أنها تهتم أيضا بتخصيص الأموال الاستثمارية النادرة لتلبية احتياجاتها الوطنية للنقل ، ولوضع ترتيبات وطنية لاستخدام وصون المرافق التي تخدم مصالحها الوطنية الذاتية ، ولتخصيص مواردها البشرية وقدراتها المؤسسية النادرة من أجل تسهيل تجارتها الدولية . لذلك فإن حاجة البلدان النامية غير الساحلية إلى المرور العابر قد تمثل مشكلة بالنسبة لدول المرور العابر .

١٤ - وهناك حالتان من حالات تضارب المصالح بين الدول غير الساحلية ودول المرور العابر الساحلية فيما يتعلق بأولويات المرور العابر هما:

- كفاءة التجارة الدولية مقابل الأمن الجمركي ومراقبة الحدود .
- تقليل المخاطر إلى أدنى حد ممكن بإنشاء طرق بديلة مقابل الاستثمار الكفؤ السليم في مرافق النقل .

١٥ - فدولة المرور العابر الساحلية تهتم بضمان أمنها الجمركي ، والحيولة دون تحول مسار البضائع المتجهة إلى بلد غير ساحلي بحيث توجه وهي ما زالت في الطريق إلى بلد المرور العابر الساحلي ، أو أن يجري بعد وصولها إلى البلد غير الساحلي تهريبها وإعادتها مرة أخرى إلى البلد الساحلي . وهي تهتم أيضا بالإبقاء على ضوابط مراقبة الحدود وضمان الامتثال للوائحها الوطنية المتعلقة بوسائل النقل (كلواشج

تنظيم الحمل المحوري للمركبات وتحقيق الأمان وما إلى ذلك) واللوائح المتمثلة بطبيعة البضائع ذاتها (كاشتراطات الطب البيطري ومعايير نقل البضائع الخطرة وهلم جرا) . إلا أن الإجراءات الخاصة بالأمن الجمركي ومراقبة الحدود تتعارض بشكل مباشر مع حاجة البلد غير الساحلي إلى تحقيق أقصى قدر من الكفاءة للمرور العابر .

١٦ - ومن الأهداف الهامة للمرور العابر بالنسبة للبلدان غير الساحلية إنشاء طرق بديلة توصل إلى البحر عن طريق دول ترانزيت ساحلية مختلفة . وهذه السياسة لها تكلفتها ، إذ إن تشغيل طرق بديلة قد يقتضي تدخلا حكوميا واسع النطاق في الأسواق من أجل إعادة توجيه مسار الواردات والصادرات بعيدا عن الطرق التقليدية . كما يتطلب استثمارات وترتيبات مؤسسية جديدة^(٩) ، ويؤدي إلى ضياع وفورات الحجم الكبير . ومع ذلك ، فإن إنشاء طرق بديلة لا يقلل إلى الحد الأدنى من مخاطر الصدمات الاقتصادية الناجمة عن الاضطرابات في ممر الترانزيت الرئيسي الذي تعتمد عليه التجارة الدولية فحسب^(١٠) ، بل إنه يتيح أيضا إمكانية تحويل مسألة المرور العابر إلى مسألة تجارية بإذكاء التنافس بين الموانئ وممرات الترانزيت ، ففي حالة عدم وجود طرق بديلة ، تبرز دائما إمكانية قيام بعض العناصر الفاعلة في ممرات الترانزيت بمحاولة الاستفادة من وضعها الاحتكاري^(١١) .

١٧ - وفي حين أن الموازنة بين التكاليف والمخاطر بالنسبة للبلدان غير الساحلية قد توجي بوجود سبب وجيه لإنشاء طرق بديلة ، فإن هذا الإنشاء يندرج بظهور مشاكل عملية لدول المرور العابر ، إذ إنه يزيد من حالة عدم اليقين بالنسبة لمسألة المرور العابر . ومن الحتمي أن هناك تضاربا في المصالح نظرا لأن دولة المرور العابر الساحلية يهملها أن تضمن الكفاءة والربحية لاستثماراتها في مرافق المرور العابر ، وألا تكون طاقة النقل مفرطة .

١٨ - ومن الطبيعي أن هناك بعض الفوائد المشتركة التي يمكن تحقيقها في هذا الميدان من خلال التعاون بين البلدان النامية غير الساحلية ودول المرور العابر الساحلية . وأول هذه الفوائد أن التوسع في تجارة البلدان غير الساحلية فيما وراء البحار يؤدي إلى زيادة صادرات الخدمات في البلدان الساحلية ، فيمكن أن تصبح حائل النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية ، والنقل بالسكك الحديدية ، وخدمات الموانئ ، مصدرا هاما للنقد الأجنبي في بعض بلدان المرور العابر . وعلى سبيل المثال ، تشير تقديرات الإيرادات التي حققتها كينيا وجمهورية تنزانيا المتحدة من النقد الأجنبي من عمليات المرور العابر في عام ١٩٩٠ إلى أن كينيا حققت إيرادات إجمالية من المرور العابر تقدر بنحو ٨٧ مليونا من دولارات الولايات المتحدة ، وأن إيراداتها الحقيقية يمكن أن تتراوح بين ٨٠ و ٩٥ مليونا من دولارات الولايات المتحدة ، أي ما يعادل ٤٥ في المائة من قيمة صادراتها من الشاي . وتبلغ الإيرادات الإجمالية التي حققتها جمهورية

تنزانيا المتحدة نحو ٢٩ مليوناً من دولارات الولايات المتحدة^(١٢) . وشانيا ، قد يؤدي وجود تجارة ترانزيت كبيرة الحجم إلى تحقيق وفورات الحجم الكبير في النقل وفي عمليات الموانئ التي ما كان يمكن تأمينها بأي صورة أخرى . وشالسا ، يمكن أيضا أن يؤدي تحسين فرص وصول البلدان النامية غير الساحلية إلى البحار والأسواق العالمية إلى تحسين فرص وصول المناطق الداخلية المتاخمة لها في دول المرور العابر الساحلية إلى تلك البحار والأسواق العالمية ، وتشجيع الاستثمارات في المناطق الواقعة على طول ممرات المرور العابر . وأخيرا ، يمكن للإجراءات والترتيبات المؤسسية التي تستهدف تسهيل المرور العابر للبلدان غير الساحلية أن توفر الأساس اللازم لإجراءات وترتيبات أوسع نطاقا للمرور العابر على الصعيد الإقليمي مما يمكن أن يساعد في تعزيز التجارة الإقليمية ، بما يفيد الدول الساحلية والبلدان غير الساحلية على حد سواء .

١٩ - وإذا ما استمر تحصيل الرسوم المناسبة لتغطية تكاليف استخدام الهياكل الأساسية ، فستتدفق العائدات الصافية من عمليات المرور العابر إلى البلدان الساحلية ، بيد أن هذه الفوائد ليست واضحة على الدوام . فعائدات الاستثمارات في الهياكل الأساسية للمرور العابر تنتشر عادة على مدى فترة طويلة من الزمن . وقد يصعب أيضا وضع ترتيبات منصفة لعملية لتقاسم التكاليف والفوائد لتيسير إقامة مشاريع مشتركة في ميدان النقل ، فقد لا يكون بلد المرور العابر متيقنا من حجم المرور العابر الذي سيستخدم مرفقا ما ، وقد لا يكون البلد غير الساحلي متيقنا من إمكانية التعويل على الوصول إلى ذلك المرفق في المستقبل ، والعديد من بلدان المرور العابر هي أيضا من البلدان الفقيرة . وفي ظل مثل هذه الظروف ، قد تمثل تجارة الترانزيت عبئا إضافيا في ميناء مكتظ ، وحملًا زائدا بالنسبة لشبكة النقل غير الكافية والمرهقة بالعمل .

٢٠ - وقد تبدو التدابير الحمائية فيما يتعلق بقطاع النقل ذات جاذبية للدول الساحلية أو غير الساحلية ، إذا رُئي أنها تعود بفائدة في الأجل القصير ، كقيامها فوراً بتوفير فرص عمالة في قطاع النقل بالطرق البرية ، أو صلاحيتها من الناحية التجارية لسلطات السكك الحديدية التي قد ترغب في تحويل الجزء الأكبر من البضائع الترانزيت إلى السكك الحديدية . وقد تتوتر العلاقات السياسية في بعض الأحوال بين الدول الساحلية ودول المرور العابر الساحلية ، مما يؤدي إلى ارتباط التعاون في ميدان المرور العابر على نحو سلبي بتلك البيئة السياسية غير المؤاتية .

٢١ - وأخيرا ، لا بد من التأكيد على أن مشكلة المرور العابر ليست مجرد مشكلة خاصة بالسياسات والإجراءات التي تتخذها الدولة ، إذ إن تشغيل نظام المرور العابر يعتمد أيضا على الإجراءات الاقتصادية التي تتخذها مجموعة من العناصر الفاعلة من

القطاعين العام والخاص على حد سواء . ففي كل أجزاء هذا النظام يمكن للوائح التي ترمي إلى تحقيق أهداف للمرور العابر متفق عليها اتفقا مشتركا أن تهيئ فرصا لتحقيق مكاسب خاصة قد تؤدي في نهاية المطاف إلى إفساد العزم على تحقيق التعاون فيما بين الحكومات . ومن أمثلة ذلك الضريبة غير الرسمية التي تحصل عند الحواجز التي تقيمها الشرطة على الطرق العامة . لذلك ، فإن الضغوط التي تبذل للارتقاء بنظم المرور العابر وتحسينها تعتمد في نهاية المطاف على المنافع التي تعود على كل من مستعملي هذه النظم ومقدمي خدمات الترانزيت . ومع ذلك فقد يستفيد هؤلاء الأفراد والجماعات ذات المصلحة ، في بعض الحالات ، من نظم المرور العابر التي تتسم بانعدام الكفاءة ، والبطء ، وعدم الأمن ، والافتقار إلى المرونة ، وسوء الإدارة . ولا مناص في تلك الحالة من وجود قصور ذاتي يناوئ تحقيق أي تحسينات منها .

٢٢ - خلاصة القول إن الجوانب الأساسية لمشكلة المرور العابر تتأمل في الحاجة إلى تحقيق التعاون على الصعيدين الثنائي والإقليمي من أجل وضع وإدارة وصيانة نظام للمرور العابر ، واللاتماثل في اعتماد الدول غير الساحلية ودول المرور العابر الساحلية ، اقتصاديا ، على نظم كفو للمرور العابر ، وتضارب المصالح بين هذين النوعين من الدول فيما يتعلق بأولويات المرور العابر المقترن بحالة من عدم اليقين وضعف الشفافية فيما يتعلق بالمنافع المتبادلة ، والهيكل الحافزة ونظم المسؤولية التي تشجع الشعور بالقصور الذاتي المناوئ لتحسين نظم المرور العابر بين بعض الأفراد والجماعات ذات المصلحة .

جيم - بدائل للمرور العابر

٢٣ - يمثل الشحن الجوي أحد البدائل الممكنة للمرور العابر ، ولكن تشير البيانات المتاحة إلى أن نطاق عمليات الشحن الجوي يتسع ببطء نسبي في البلدان غير الساحلية ، فيتركز حاليا استخدام معظم البلدان النامية غير الساحلية لخدمات الشحن الجوي الدولي تركيزا كبيرا على استيراد المصنوعات والبضائع التجارية العالية القيمة ، مع زيادة الواردات على المصادرات زيادة كبيرة . ومن السلع التجارية التصديرية التي تعتمد على الشحن الجوي السلع السريعة التلف كالزهور والفاكهة والخضر والأسماك واللحوم ، فضلا عن البضائع عالية القيمة كالهلب والجلود الخام والجلود المدبوغة ومشتقات نبات البيرثرم والسجاد والمعادن الثمينة^(١٣) . ويجري الآن الاستفادة على أفضل وجه ممكن من الغرض المحدودة أمام التجارة في هذه السلع السريعة التلف العالية القيمة في إطار الطاقات المحدودة المتاحة حاليا لخدمات النقل الجوي . إلا أن تكاليف مثل هذه العمليات يمكن أن تنخفض انخفاضاً كبيراً إذا ما دخلت حكومات البلدان غير الساحلية مع البلدان المجاورة لها في ترتيبات لتجميع الشحنات الجوية بانتظام من أجل تحقيق وفورات الحجم الكبير . ويجري حاليا إلى حد

كبير وضع مثل هذه الترتيبات على أساس كل حالة على حدة . وهناك أيضا مشاكل عمرانية وإدارية في هذا السياق ، منها أن العديد من البلدان النامية غير الساحلية لا تتوفر لها الهياكل الأساسية الكافية ، بما في ذلك شبكات التوزيع السطحي بالنظر إلى ضخامة الموارد اللازمة لتطوير صناعة النقل الجوي (١٤) .

٢٤ - وهناك بديل آخر للمرور العابر يتمثل في تنمية التجارة الإقليمية مع البلدان المجاورة . وعلى الرغم من أن اتجاه تجارة أغلبية البلدان غير الساحلية يتركز في الغالب على الأسواق ومصادر الإمدادات فيما وراء البحار ، فمن الواضح فيما يتعلق بالواردات أن المؤسسات القائمة في البلدان غير الساحلية تسعى إلى تجنب مشاكل المرور العابر فتلجأ إلى الشراء من المصادر الإقليمية كلما كان هذا ممكناً (١٥) ، إذ إن هذا يقلل تكاليف النقل ، كما يؤدي ، نتيجة لتقلص حالات عدم التيقن المتمثلة بالمرور العابر ، إلى خفض المخزونات ، إلا أنه بوسع الموردين الإقليميين أن يحققوا أرباحاً من الاحتكار تعادل التكاليف الإضافية التي تترتب على الحصول على واردات من وراء البحار . وفيما يتعلق بالصادرات ، فإن المنتجات التقليدية وغير التقليدية على حد سواء التي تبيعها البلدان غير الساحلية توجه صوب الأسواق الواقعة فيما وراء البحار . ويعوق محاولات البلدان غير الساحلية لتنمية صادراتها الإقليمية الحقيقية المألوفة المتمثلة في أن الطلب على مثل هذه الصادرات لدى معظم الدول المجاورة محدود جداً . وقد تلجأ البلدان غير الساحلية في الأجل الطويل إلى تقليل اعتمادها على نظم المرور العابر وذلك بإعادة هيكلة اقتصاداتها لتوجيهها صوب المزيد من التجارة الإقليمية . وتعتبر هذه المهمة من المهام الطويلة الأجل والمعقدة للغاية على الرغم من وجود حاجة إلى التعرف على فرص التجارة الإقليمية حيثما تنشأ .

ثانيا - إجراءات في مجالات معينة للمشكلة

ألف - الإطار التنظيمي

٢٥ - مما ييسر حركة المرور العابر (الترانزيت) الاتفاقيات والاتفاقيات القانونية المنشئة للمبادئ والطرائق التي تنظم إنشاء الهياكل الأساسية للمرور العابر ، والترتيبات الخاصة باستخدامها وإدارتها وصيانتها وإجراءات الترانزيت اليومية . والمشاكل التي يتعين معالجتها فيما يتمثل بالإطار التنظيمي هي: وضع القواعد المناسبة لتنظيم المرور العابر في حالات خاصة ، وإنشاء الآلية اللازمة لتأمين تطبيق تلك القواعد . والمشكلة الأخيرة هي حاليا أشدها إلحاحا .

٢٦ - ويمكن في البداية تبسيط وتنسيق طرائق حركة الترانزيت إلى حد كبير بالانضمام على أوسع نطاق إلى الاتفاقيات الدولية ذات التوجه التقني المعين المتعلقة بأمور مثل الإجراءات الجمركية ومسؤولية الناقلين والتأمين . وتشمل الاتفاقيات التقنية الرئيسية اتفاقية كيوتو (المرفق هاء - ١ وواو - ١) ، واتفاقية "تير" المتعلقة بالنقل الدولي البري للبضائع والعمليات المتعددة الوسائط ، والاتفاقية الجمركية للحاويات لعام ١٩٧٢ ، والاتفاقية الدولية لتنسيق عمليات رقابة السلع على الحدود لعام ١٩٨٢ ، واتفاقية لاهاي ، واتفاقية وارسو . غير أن معظم هذه الاتفاقيات الدولية لم يصدق عليها حتى الآن على نطاق واسع . وترد أسماء البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر التي قبلت هذه الاتفاقيات وصدقت عليها في المرفق ٢ (١٦) .

٢٧ - وهناك أيضا عدد من المعاهدات المتعددة الأطراف توفر مبادئ توجيهية عامة تحمي مصالح الدول غير الساحلية والدول الساحلية على حد سواء فيما يتعلق بمسائل المرور العابر (١٧) . ومن أبرز هذه المعاهدات اتفاقية التجارة العابرة للدول غير الساحلية لعام ١٩٦٥ ، والمادة الخامسة من الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة (الغات) . غير أنه لم ينضم حتى الآن إلى اتفاقية عام ١٩٦٥ سوى ١٩ بلدا ناميا ، ولم يصدق عليها حتى الآن ما يقرب من ثلث البلدان النامية غير الساحلية . واتفاق الغات بأطرافه المتعاقدة الـ ١٠٤ من المعاهدات التي حظيت بأوسع انضمام إليها ، ولكن ليس من بين أعضائه أي بلد من البلدان الآسيوية غير الساحلية (انظر المرفق ٢) . وتتناول اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المبرمة في عام ١٩٨٢ مسألة المرور العابر في الجزء العاشر منها ، غير أن هذه المعاهدة لم يبدأ بعد نفاذها لعدم حصولها على العدد المطلوب من وثائق التصديق أو الانضمام .

٢٨ - وحتى عندما يتم التصديق على هذه المعاهدات ، فإن تنفيذها يحتاج لأن يستكمل باتفاقات ثنائية ودون إقليمية تتمثل بالعديد من الجوانب الأخرى لعمليات المرور

العابر . وقد بذلت جهود كثيرة في الماضي تستهدف وضع مجموعة من الاتفاقات الشائبة للمرور العابر في أفريقيا وآسيا وأمريكا اللاتينية . واتخذ المزيد من المبادرات في أفريقيا وأمريكا اللاتينية لتشجيع وضع اتفاقات دون إقليمية في إطار مخططات التعاون مثل منطقة التجارة التفضيلية (PTA) ، ومؤتمر تنسيق التنمية في الجنوب الأفريقي (SADCC) ، والاتحاد الجمركي والاقتصادي لأفريقيا الوسطى (UDEAC) ، والاتحاد الاقتصادي لدول غربي أفريقيا (ECOWAS) ، ورابطة تكامل أمريكا اللاتينية (ALADI) (انظر المرفق ٣) . وتكتسي هذه المبادرات أهمية خاصة بسبب البعد المتعدد البلدان لمشكلة المرور العابر . أما في آسيا ، فلا تزال مسائل المرور العابر تعالج في سياق ثنائي فقط . وتعتبر هذه الجهود بوضوح عن الإرادة السياسية لتحسين نظام المرور العابر . ومع ذلك فإن تنفيذ هذه الاتفاقات لا يزال في حالة يرش لها لعدم كفاية آليات الرصد والإنفاذ .

باء - الهياكل الأساسية للمرور العابر وترتيبات استخدامها وإدارتها وصيانتها

١ - المرور العابر البري

٢٩ - يقوم المرور العابر بالطرق البرية بدور هام في النقل الدولي لبضائع البلدان النامية غير الساحلية ، ولكن أهميته تتباين بحسب البلد وبحسب ممر العبور^(١٨) ، إلا أن دوره يتزايد في سائر أنحاء العالم . وبالنظر إلى طول المسافات بين المراكز التجارية الرئيسية للبلدان النامية غير الساحلية وأقرب موانئها البحرية (التي تزيد على ١٠٠٠ كيلومتر بالنسبة لـ ١١ بلدا منها) ، فإنه لا يمثل بالضرورة الترتيب الأكثر فعالية من ناحية التكلفة لأن السكك الحديدية قادرة في العادة على أن تنافس بنجاح عمليات النقل بالطرق البرية على مثل هذه المسافات الطويلة . ومع ذلك ، فإن المستوردين والمصدرين ، وخصوصا فيما يتعلق بالسلع العالية القيمة ، كثيرا ما يفضلون هذه الوسيلة على الرغم من ارتفاع تكاليف الشحن بها ، وذلك بسبب إمكانية الحصول على مستويات خدمة أفضل مما توفره الوسائط الأخرى في عملية المرور العابر ، من ناحية السرعة والأمن .

٣٠ - وتتمثل المجالات الرئيسية للمشاكل المتعلقة بالمرور العابر بالطرق البرية فيما يلي:

- مدى شبكة الطرق البرية وحالتها والترتيبات المتعددة البلدان لصيانتها ؛
- الحواجز الإدارية والقانونية التي تعوق النقل الدولي بالطرق البرية ؛
- ارتفاع تكلفة خدمات المرور العابر بالطرق البرية .

شبكة الطرق البرية وصيانتها

٣١ - تتجه إلى عمليات توسيع نطاق الهياكل الأساسية للمرور العابر بالطرق البرية في كثير من البلدان النامية غير الساحلية استثمارات ضخمة إلى حد بعيد ، وتخصيص موارد كبيرة لمشاريع إنشاء الطرق ، وكثيرا ما يجري ذلك بمساعدة من المجتمع الدولي . فعلى سبيل المثال ، التزمت الجماعة الاقتصادية الأوروبية وحدها منذ عام ١٩٧٧ بتقديم أكثر من ٢٠٠ مليون وحدة نقدية أوروبية لممرات المرور العابر البري التي تربط ميناء مومباسا ببلدان أوغندا وبوروندي ورواندا غير الساحلية . وهناك مشاريع كبرى مماثلة تدعمها الجهات المانحة لممرات مرور عابر أخرى تخدم البلدان غير الساحلية . وفي المنطقة الأفريقية ككل ، على سبيل المثال ، أعطت المرحلة الثانية (١٩٨٤-١٩٨٨) في عقد الأمم المتحدة للنقل والاتصالات أولوية عالية لقطاع النقل البري (١٩) . وفي إطار برنامج العمل الخاص بهذا العقد ، روجت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا على وجه التخصيص لإنشاء ٥ طرق سريعة عبر أفريقيا من شأنها أن تساعد على تحقيق التكامل المادي للقارة . وهذه الطرق السريعة هي: طريق لاغوس - مومباسا ، وطريق لاغوس - نواكشوط ، وطريق دكار - نجامينا ، وطريق مدينة الجزائر - لاغوس ، وطريق القاهرة - غابادون . وتكمل هذه الطرق ممرات المرور العابر الرئيسية التي توفر فرصة الوصول إلى البحر للبلدان غير الساحلية في القارة . ويجري إنشاء هذه الطرق السريعة بمساعدة من بعض المانحين وبالتنسيق من لجان حكومية دولية . وسوف تغطي مشاريع الطرق السريعة الخمسة تلك منذ الآن مسافات يبلغ طولها ٣١ ٥١٩ كيلومترا ، بينما يبلغ طول وملايتها الرافدة ٤٣ ٠٦٦ كيلومترا (٢٠) .

٣٢ - والمجال الرئيسي للمشكلة المتعلقة بالهياكل الأساسية للطرق البرية ليس في الحلقات الناقصة في الشبكة الدولية وفي الطرق الرافدة الوطنية الموصلة إليها ، بل بالأحرى في تدهور حالة الهياكل الأساسية بسبب عدم كفاية الصيانة . وهذه المشكلة خطيرة بمفهوم خاص في أفريقيا ، حيث يقدر أن إهمال الصيانة قد أدى إلى جعل نحو نصف الطرق المرصوفة و ٨٠ في المائة من الطرق غير المرصوفة في القارة في حالة تتراوح بين السوء والحالة المتوسطة (٢١) . وهناك عدد من العوامل ساهمت في تدهور حالة الطرق الرئيسية التي تخدم البلدان غير الساحلية في الوقت الحالي . وأصبح الاتجاه إلى الإفراط في تحميل مركبات الشحن أمرا شائدا . وهناك حاجة ملحة إلى وضع حدود قصوى للحمل المحوري للشاحنات ، والتنسيق بين اللوائح المنظمة لذلك الحمل المحوري فيما يتعلق باستخدام الطرق البرية الدولية . وتدعو معاهدة منطقة التجارة التفضيلية الدول الأعضاء في الفقرة ١١ من المادة ٣ من مرفقها السابع مثلا إلى اعتماد قواعد ولوائح مشتركة تنظم الأبعاد ، والاشتراطات التقنية ، والوزن الإجمالي ، والحمل المحوري للمركبات المستخدمة في الطرق البرية الرئيسية فيما بين الدول . والهدف من ذلك هو منع حدوث تدهور سريع لا لزوم له في الهياكل الأساسية للطرق . وفي كانون الأول/ديسمبر ١٩٩١ ، اتفقت دول المنطقة على ألا يتعدى الحمل المحوري

للمركبة ٨,٠ أطنان . إلا أنه كثيرا ما يجري مخالفة هذا الحمل المحوري في الواقع العملي . ويشكو مشغلو الشاحنات من أن المركبات تستخدم استخداما ناقصا إذا ما تم تطبيق ذلك الشرط تطبيقا صارما . وإذا ما وُضعت في الاعتبار المنافع الطويلة الأجل لوجود طرق جيدة ، فلا بد من إنفاذ شرط الحد الأقصى للحمل المحوري المتفق عليه . وبالإضافة إلى ذلك ، تولى أولوية منخفضة لتخصيص الأموال لصيانة الطرق . وفي أفريقيا ، يرتبط ذلك ارتباطا غير مباشر بالضعف الواضح لالتزام الحكومات تجاه صيانة الطرق . وتؤدي مبادرة البنك الدولي لصيانة الطرق التي تشكل جزءا لا يتجزأ من برنامج النقل جنوب الصحراء إلى تشجيع الحكومات على تحسين جمع الأموال وصرفها على صيانة الطرق .

٣٣ - ومن الطبيعي أن بلدان المرور العابر تشعر بقلق إزاء آثار حركة المرور العابر على الهياكل الأساسية للطرق لديها . ومن النهج التي سارت عليها للتقليل قدر الإمكان من هذه الآثار وضع لوائح تحظر المرور العابر بالطرق وتحول البضائع إلى السكك الحديدية . وقد يكون ذلك أمرا شاقا بالنسبة للمؤسسات الواقعة في البلدان غير الساحلية إذا كان النقل بالسكك الحديدية بطيئا ولا يعوّل عليه ، ولم يكن قد تم بعد وضع الترتيبات للإجراءات ومرافق الوصلات المناسبة لتسهيل تعقيب الشحن . وهناك نهج آخر يتمثل في فرض رسوم على المرور العابر بالطرق (تطبق في بعض الأحيان على الشاحنات الأجنبية وحدها) . ويعتبر فرض رسوم على مستخدمي الطرق من الممارسات المقبولة أيضا . إلا أنه لو تم فرض تلك الرسوم وتحصيلها بشكل تعسفي فإنها قد تؤدي إلى نشوء بيئة تجارية تتسم بعدم التيقن . وعلاوة على ذلك ، ينبغي أن ترتبط الرسوم على المرور العابر بالطرق بالتكاليف ذات الصلة .

٣٤ - واتخذت أطراف معاهدة منطقة التجارة التفضيلية مبادرة هامة تتعلق بترشيح وتنسيق الرسوم على المرور العابر البري ، إلا أن تنفيذها اتسم بالبطء . وكان أول اتفاق بشأن الرسوم المنسقة للمرور العابر البري قد تم التوصل إليه في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٠ ، وكان من المقرر أن ينفذ ذلك الاتفاق في تموز/يوليه ١٩٩١ . ومما يؤسف له أنه نشأت خلافات في الرأي فيما بين الدول الأعضاء ، فيما يتعلق بأصلح السبل لتنسيق تلك الرسوم ، أسفرت عن تطبيق ذلك الاتفاق تطبيقا غير متماثل . وفي مواجهة ذلك الوضع ، أُجري استعراض للحالة ، ووافق الاجتماع الرابع لوزراء النقل والمواصلات والأشغال في الدول الأطراف في المعاهدة على المبادئ الأساسية التالية: '١' يتعين على حركة المرور العابر (بما في ذلك المركبات المسجلة وطنيا والمشاركة في عمليات المرور العابر) أن تدفع رسوما مقابل استخدام الهياكل الأساسية للطرق السريعة ؛ '٢' يجب أن ترتبط الرسوم بتكلفة توفير الطرق السريعة المستخدمة وصيانتها ؛ '٣' يجب أن تستخدم الإيرادات المحققة من الرسوم المحصلة عن المرور العابر في صيانة وتحسين وصلات الطرق السريعة المعنية ، بحيث تقلل إلى الحد الأدنى

تكاليف تشغيل المركبات ؛ '٤' يجب ألا تفرض أي رسوم إضافية أخرى على المركبات المشتركة في عمليات المرور العابر . وفي كانون الثاني/يناير ١٩٩٢ وافقت الدول الأعضاء في منطقة التجارة التفضيلية على تنفيذ الرسوم المنسقة للمرور العابر بالطرق البرية . وحتى اليوم ، تقوم ملاوي وزمبابوي بتطبيق الرسوم المنسقة في تلك المعاهدة ، بينما تفرض أوغندا وتنزانيا رسوما تقارب كثيرا المستويات المتفق عليها . ويجري التقيد بالمبادئ الأخرى المتفق عليها ، وإن كان ذلك يحدث بدرجات متباينة .

الحواجز القانونية والإدارية التي تعوق حركة النقل الدولي بالطرق البرية

٢٥ - بالإضافة إلى المشاكل القائمة المتعلقة بالهياكل الأساسية ، تتأثر كفاءة خدمات المرور العابر بالطرق البرية سلبيا ببيئة تشغيلية تتسم بوجود حواجز إدارية ، ومعايير متباينة بين بلد وآخر ، وإجراءات معقدة غير متجانسة . ومن الصعب إجراء تحسينات فيما يتعلق بخفض تلك الحواجز غير المادية والقضاء عليها ، لأن من الضروري إقامة توازن دقيق بين احتياجات صناعة النقل والاقتصاد الوطني من ناحية ، وبين ضرورة مراعاة اللوائح الحكومية التي لا غنى عنها والتي تتعلق بالصحة الوطنية ، والأمن ، والرسوم الجمركية ، والضرائب وما إلى ذلك من الناحية الأخرى . وتتسم هذه المهمة بتعقد خاص بالنسبة للمرور العابر بالطرق البرية ، إذ إن هناك حاجة إلى اتخاذ تدابير تيسيرية في طائفة من المجالات تتمثل بما يلي: '١' النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية (النظم الجمركية للمرور العابر ؛ تدابير مراقبة الحدود لضمان الامتثال لعمليات التفتيش المحي على المواد الطبية والمواد البيطرية والنباتات وما إلى ذلك ؛ والأحكام المنظمة لنقل البضائع الخطرة) ؛ '٢' مرور المركبات (نظم التراخيص والأذون ؛ التأمين الدولي على المركبات ؛ الضريبة على المركبات المارة بالطرق البرية في حركة المرور الدولية ؛ أوزان المركبات وأبعادها) ؛ '٣' عمليات النقل الدولي (نظم المسؤولية قبل الغير وتشريعات الطرق السريعة) .

٢٦ - وفي داخل أفريقيا ، بذلت جهود كبرى لتيسير النقل الدولي بالطرق البرية من خلال الأعمال التي تضطلع بها المنظمات الإقليمية . وفيما يلي بعض الاتفاقات الإقليمية الرئيسية التي تم التوصل إليها:

- الاتحاد الاقتصادي لدول غربي أفريقيا (ECOWAS): '١' بروتوكول بشأن دفاتر الايكوواز البنية اللون المتعلقة بالتأمين على المركبات عن المسؤولية قبل الغير (ECOWAS Brown Card) ؛ '٢' اتفاقية النقل البري المشترك فيما بين الدول (اتفاقية TRIE) المنشئة لاستخدام الدفاتر ، والمنشئة لسندات الضمان والتي تحدد بوضوح إجراءات إعادة التصدير ؛ '٣' الاتفاقية المتعلقة بالمرور العابر للبضائع بالطرق البرية فيما بين الدول والتي تسمح بالمرور العابر

دون رسوم أو ضرائب وبأدنى حد من القيود ؛ '٤' اتفاق بشأن تنسيق تشريعات الطرق السريعة .

- منطقة التجارة التفضيلية: '١' بروتوكول بشأن التأمين على المركبات عن المسؤولية قبل الغير ؛ '٢' بروتوكول بشأن تجارة ومرافق المرور العابر ووثيقة إقرار المرور العابر الجمركي البري (RCTD) ؛ '٣' بروتوكول بشأن تبسيط وتنسيق الوثائق والإجراءات التجارية ؛ '٤' نظام الكوبونات لسداد رسوم المرور العابر .
- الاتحاد الجمركي والاقتصادي لأفريقيا الوسطى: تشمل معاهدة الاتحاد اتفاقات واتفاقيات لبروتوكولات عديدة بشأن التجارة والنقل من بينها شرط "تبسيط النقل" الذي ما زال بحاجة إلى أن ينفذ تنفيذا فعالاً (٢٢) .

٣٧ - ويشير التقييم الذي أجرته اللجنة الاقتصادية لأفريقيا لهذه التدابير ، كما هو مذكور أعلاه ، إلى أنه يمكن القول بشكل عام بأن هناك فجوة كبيرة بين التصديق على التدابير المتفق عليها وبين تنفيذها (٢٣) . ويعتبر مخطط منطقة التجارة التفضيلية للتأمين على المركبات لمالح الغير من البروتوكولات التي نفذت بأقصى قدر من النجاح .

٣٨ - وهناك عدد من التدابير القانونية الإدارية الأخرى التي اتخذت لتنظيم درجة وصول الناقلين البريين الأجانب داخل الأراضي الوطنية لكل من البلدان غير الساحلية والبلدان الساحلية . ومن النهج المقيدة لحركة المرور الدولية بالطرق البرية قصر النقل البري بالطرق الوطنية على متعهدي النقل الوطنيين . ويمارس هذه القيود في حركة المرور العابر اثنان من البلدان النامية غير الساحلية ، هما جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وأفغانستان . وتؤدي هذه القيود إلى ارتفاع تكاليف النقل ارتفاعا كبيرا بالنظر إلى أنه يتعين نقل البضائع من شاحنات بلد إلى شاحنات بلد آخر .

٣٩ - وقد كانت الفرصة المحدودة المتاحة لمتعهدي نقل البضائع في بوتسوانا وسوازيلند وليسوتو للوصول إلى سوق جنوب أفريقيا تمثل مشكلة خطيرة في الاتحاد الجمركي لجنوب أفريقيا . ومع ذلك ، نجحت هذه البلدان الثلاثة بعد مفاوضات مطولة في أن توقع مذكرة تفاهم مع جنوب أفريقيا في أيلول/سبتمبر ١٩٩٠ تلغي النظام الذي كان يحتم على متعهدي نقل البضائع في البلدان الثلاثة أن يتقدموا أولا ، بموجب قواعد صارمة جدا ، بطلب للحصول على ترخيص بالعمل في جنوب أفريقيا ، كما أنها توفر بالضرورة نطاقا أوسع للبلدان الثلاثة لنقل المزيد من بضائع الترانزيت . ولكن لكي تستفيد البلدان الثلاثة استفادة كاملة من زيادة حصة المركبات المرخص لها بالعمل في جنوب أفريقيا ، لا بد من الارتقاء كثيرا بصناعة نقل البضائع بالطرق البرية في تلك

البلدان^(٢٤) . وتؤدي السياسة التنظيمية التي تتبعها جنوب أفريقيا والتي تستهدف تحويل الجزء الأكبر من حركة النقل إلى السكك الحديدية إلى الحد من المدى الذي يمكن أن يتنافس فيه متعهدو النقل البري للبضائع في مجال نقل البضائع .

٤٠ - وفي غرب أفريقيا ، تم التوصل إلى اتفاقات لتوزيع عمليات نقل البضائع فيما بين الشاحنات الوطنية للبلدان غير الساحلية والبلدان الساحلية على أساس الثلثين والثلث . وهذا الترتيب نافذ فيما يتعلق ببوركينا فاسو والنيجر وجمهورية أفريقيا الوسطى ومالي وبلدان المرور العابر الرئيسية المجاورة لها . وقد أنشئت مؤسسات أساسية لضمان تنفيذ ذلك التوزيع ، وخصوصا مجلس بوركينا باري للشاحنين في بوركينا فاسو ، والمجلس الوطني لمستخدمي النقل البري في النيجر (CNUT) ، ومكتب الشحن البري في جمهورية أفريقيا الوسطى (BARC) ، والمكتب الوطني للنقل في مالي (ONT) .

٤١ - وتستهدف الترتيبات المذكورة أعلاه دعم وتعزيز صناعة النقل البري للبلدان غير الساحلية في تلك المنطقة الفرعية ، ولكن أشارها على كفاءة عمليات المرور العابر كانت موضع تساؤل جاد . ولذا فقد تم حث حكومات تلك المنطقة الفرعية على أن تلغي الضوابط التي تنظم توزيع عمليات الشحن وأن تشجع منح الشاحنين ووكلاء الشحن الحرية الكاملة في الاختيار^(٢٥) .

ارتفاع تكلفة خدمات المرور العابر بالطرق البرية

٤٢ - تعتبر تكاليف خدمات المرور العابر بالطرق البرية عالية جدا ، الأمر الذي يمثل مشكلة خاصة في أفريقيا ، حيث يبلغ متوسط التكاليف المقدرة للنقل البري ٢,٥ مثل إلى ثلاثة أمثال نظيراتها في المناطق الأخرى من العالم^(٢٦) . وتشير الإحصاءات المتاحة بالنسبة للممرات العبور من لومي إلى النيجر ، ومن أبيدجان إلى بوركينا فاسو ، ومن مومباسا إلى رواندا/بوروندي إلى أن نسبة تكاليف النقل بالطرق البرية في ممرات المرور العابر تلك بلغت في عام ١٩٩٠ نحو ٥٠ في المائة تقريبا من مجموع تكاليف النقل من الباب إلى الباب من موانئ شمال المحيط الأطلسي^(٢٧) . وقد يكون لاتخاذ إجراءات في هذا المجال أهمية خاصة في خفض تكاليف المرور العابر .

٤٣ - ومن بين العوامل التي تساهم في ارتفاع تكاليف المرور العابر بالطرق البرية سوء أحوال الطرق ، الناجم عن عدم كفاية الصيانة وضعف قدرة الإدارة . وهناك عوامل أخرى ذات أهمية خاصة بالنسبة للممرات التي تخدم البلدان غير الساحلية من بينها انخفاض معدل استخدام المركبات (نتيجة للاختلال القائم بين حجم الواردات وحجم الصادرات وما يترتب على ذلك من صعوبة الحصول على حمولات لدى عودة المركبات) ، والإجراءات الإدارية المعقدة التي تحكم عمليات المرور العابر بالطرق البرية . وقد

يكون للجهود الرامية إلى إنشاء صناعة نقل بري مستقلة من خلال تدابير الدعم الحكومي آثار عكسية من ناحية التكلفة . فلقد نجحت سياسة رواندا في تحقيق أهدافها الرامية إلى تقليل الاعتماد على طاقة الشحن الأجنبي ، وذلك بإنشاء شركة نقل شبه حكومية وتدعيمها ماليا وتقديم حماية إدارية للشاحنين من أهل رواندا ، فزادت نسبة واردات رواندا التي تنقلها المركبات الوطنية من ١٠ في المائة في عام ١٩٨١ إلى ٥٩ في المائة في عام ١٩٨٧ ، ولكن تغيد التقديرات بأن رسوم النقل كانت في أواخر الثمانينات أعلى بنسبة ٣٠ في المائة مما هو ممكن في ظل ظروف السوق الحرة^(٢٨) .

٢ - الممرور العابر بالسكك الحديدية

٤٤ - في حين أن نسبة متزايدة من حركة النقل العابر للبلدان النامية غير الساحلية تتم بالطرق البرية ، فإن السكك الحديدية تظل ذات أهمية ، وخصوصا بالنسبة للجنوب الأفريقي ، حيث تعتمد زيمبابوي وزامبيا وبوتسوانا وسوازيلند ، وهي بلدان غير ساحلية ، اعتمادا قويا على وصلات السكك الحديدية المؤدية إلى موانئ دربان وإيست لندن وبورت إليزابيث في جنوب أفريقيا ، وميناءي بيرا ومابوتو في موزامبيق ، وميناء دار السلام في تنزانيا ، وكذلك بالنسبة للممرات التي توصل بوليفيا بميناءي أريكا وانتوفاغوستا المطلين على المحيط الهادئ في شيلي وروزاريو وبوينس آيريس في الأرجنتين ، ووصلات مالي إلى دكار في السنغال ، وبوركينا فاسو إلى أبيدجان في كوت ديفوار ، وأوغندا إلى مومباسا في كينيا . وقد أنشئت الهياكل الأساسية للممرور العابر بالسكك الحديدية منذ عهد بعيد ، وتعكس عادة الأهداف الاستعمارية المتمثلة في استخراج المواد الخام . ووصلات السكك الحديدية المباشرة بين البلدان غير الساحلية والموانئ البحرية ليست متاحة على نحو دائم . وفي مثل هذه الحالات ، تم وضع نظام للممرور العابر المختلط إما بالطرق البرية وخطوط السكك الحديدية (مثال ذلك دوالا - تشاد وكوتونو - النيجر) ، أو بخطوط السكك الحديدية والممرات المائية الداخلية (مثال ذلك دار السلام - بوروندي ومومباسا - أوغندا) ، أو بخطوط السكك الحديدية والممرات المائية الداخلية والطرق البرية (مثال ذلك بوانت نوار - جمهورية أفريقيا الوسطى ودار السلام - ملاوي) .

٤٥ - وتواجه معظم خطوط السكك الحديدية التي تخدم البلدان غير الساحلية قيودا تتمثل في ضعف صيانة الهياكل الأساسية للسكك الحديدية ومعداتنا ، وعدم كفاية القوى المحركة للقاطرات والمعدات الدارجة ، وسوء حالة مرافق الفرز . وقد تكون هذه العوامل واردة أيضا بالنسبة لخطوط السكك الحديدية في الدول الساحلية ، غير أن هذه المشكلة تتفاقم عندما تعبر خطوط السكك الحديدية الحدود الدولية .

٤٦ - وتتمثل المشاكل الرئيسية ومجالات العمل الهامة فيما يتعلق بالممرور العابر بالسكك الحديدية فيما يلي:

- حالة الهياكل الأساسية والمعدات الدارجة والصيانة على الخطوط الدولية ؛
- وضع وتنفيذ اتفاقات تنظم العمل فيما بين خطوط السكك الحديدية ؛ و
- تدني مستوى الخدمات المرتبط بضعف ممارسات الإدارة في مواجهة الازمة الاقتصادية العامة .

الهياكل الأساسية للمرور العابر بالسكك الحديدية

٤٧ - لقد بدأ العمل في مشاريع وبرامج هامة لتجديد وتطوير الهياكل الأساسية للسكك الحديدية في أمريكا اللاتينية والجنوب الأفريقي . كما يجري العمل في برامج عديدة مدعومة من جهات مانحة لتجديد الهياكل الأساسية في ممرات المرور العابر التي تكتسي فيها خطوط السكك الحديدية أهمية قصوى في غرب ووسط وشرق أفريقيا^(٢٩) . وبدأت سلطات السكك الحديدية في حكومة الهند العمل في مخطط واسع النطاق يستهدف تحويل جميع الخطوط الحديدية الحالية ذات المقياس المتري إلى الخطوط المعرض مقياسا بحلول نهاية عام ٢٠٠٠ . ومن شأن هذا المخطط أن يساعد الخط الحديدي للمرور العابر الممتد من ميناء كلكتا إلى مراكز الحدود الواقعة في نيبال ، وهي رحلة تقتضي تعقيب الشحن بالنظر إلى اختلاف مقاييس الخطين .

٤٨ - وتتسم المشاريع الجارية في أمريكا اللاتينية والجنوب الأفريقي على حد سواء بشمولية نهجها . وقد بدأ العمل في مشروع أمريكا اللاتينية المسمى "ممر لوس ليبرتادوريس" في عام ١٩٩٠ ، واشتركت فيه سبعة بلدان ، هي: بوليفيا وبيرو والبرازيل وباراغواي وأوروغواي والأرجنتين وشيلي^(٣٠) . ويتسم نظام خطوط السكك الحديدية الحالي في تلك المنطقة بوجود خطوط حديدية ذات ثلاثة مقاييس مختلفة وعدد من "الحلقات المغقودة" . ويستهدف مشروع "ممر لوس ليبرتادوريس" هذا إنشاء شبكة لشحن البضائع عبر القارة طولها ١٥ ٠٠٠ كيلومتر ، تعتمد اعتمادا كبيرا على النقل المختلط ، تبدأ باستخدام الوصلات غير المتجانسة الحالية . وستضم هذه الشبكة الإقليمية الجديدة ٤ طرق رئيسية هي: طريق مركزي عبر الأنديز بين الأرجنتين وشيلي ؛ وخط على المحيط الأطلسي يربط الأرجنتين بباراغواي وأوروغواي والبرازيل ؛ ووصلة مركزية عبر القارة بين البرازيل وشيلي عن طريق بوليفيا ، وطريق من الساحل إلى الساحل بين الأرجنتين وبيرو يمر ببوليفيا . وتبلغ التكاليف المقدرة لهذه العملية ٧٠ مليونا من دولارات الولايات المتحدة . وسوف يحقق هذا المشروع فائدة كبيرة لبوليفيا وباراغواي اللتين تعتمدان اعتمادا كبيرا على خطوط السكك الحديدية في عمليات نقلهما العابر .

٤٩ - وفي الجنوب الأفريقي أنشأ مؤتمر تنسيق التنمية في الجنوب الأفريقي آلية لتعبئة الموارد لمشاريع النقل الدولية . وفي هذا الإطار يجري بنشاط تنسيق المشاريع

الاستثمارية لتجديد خطوط السكك الحديدية مع المشاريع الخاصة بتجديد وتطوير الموانئ ، وتحسين الطرق ، والاستثمار في مرافق الاتصالات السلكية واللاسلكية ، وذلك في إطار ستة ممرات رئيسية للنقل تركز اهتمامها على ميناء دار السلام في جمهورية تنزانيا المتحدة ، وموانئ ناكالا وبيرا ومابوتو في موزامبيق وميناء لوبيتو في أنغولا وخليج والفيث في ناميبيا . وتوصلت لجنة الجنوب الأفريقي للنقل والاتصالات (SATCC) ، التي تمثل الفرع المعني بالنقل في مؤتمر تنسيق التنمية في الجنوب الأفريقي إلى تنبؤات شاملة عن حركة النقل على الطرق الدولية وضعت في إطار تصورات شتى^(٣١) وتم وضع خطط عشرية للتنمية لبعض ممرات النقل العابر . ويتعين أن تكون المشاريع التي تقدمها حكومات البلدان إلى اللجنة المذكورة ذات طابع إقليمي ، وأن تغيد أكثر من بلد ، ويجري تقديمها إلى المانحين ككل متكامل بدلا من تقديمها كمشاريع منفردة .

اتفاقات فيما بين خطوط السكك الحديدية

٥٠ - تتطلب خطوط السكك الحديدية الوطنية المتجاورة التوصل إلى اتفاقات عملية تغطي طائفة من جوانب عمليات السكك الحديدية فيما بين البلدان ، وهذا يشكل مهمة عويصة تقتضي وضع ترتيبات محددة على الصعيدين الثنائي ودون الإقليمي تشمل بمجالات رئيسية كالمدفوعات مقابل المعدات المؤجرة والخدمات المقدمة عند تغيير عربات القطارات أو القاطرات عند الحدود ؛ ووضع الإجراءات الخاصة بهذه المدفوعات ؛ وتهيئة الظروف اللازمة لاستخدام عربات القطارات وإعادة تدويرها بعد ذلك ؛ ومواصفات فحص وصيانة العربات المستخدمة في النقل الطوالي ؛ ووسائل التعامل مع الأضرار الناجمة عن الحوادث وإصلاح العربات على الوصلات الأجنبية ؛ وتنظيم إجراءات المشاورات والتحكيم .

٥١ - وقد أحرز تقدم كبير في هذه المجالات في الجنوب الأفريقي . ووضعت مجموعة متشابكة من الاتفاقات الثنائية بين سلطات السكك الحديدية الوطنية من أجل تيسير النظام المعقد لإصدار الفواتير ونظام المحاسبة والمدفوعات فيما بين خطوط السكك الحديدية ، ورصد ومراقبة عربات القطارات . وبالإضافة إلى ذلك ، تعقد اجتماعات منتظمة على الصعيد الإقليمي وبين هيئات السكك الحديدية المنفردة^(٣٢) . وقد أدى إنشاء الفريق العامل المعني بإدارة السكك الحديدية التابع للجنة الجنوب الأفريقي للنقل والاتصالات إلى توفير محفل جيد جدا لمناقشة المشاريع ، وترتيبات تغيير عربات القطارات أو القاطرات عند الحدود ، وحركة النقل الطوالي ، والقواعد واللوائح وغير ذلك من المسائل المتملة بالأداء بمفحة عامة . كما تعقد اجتماعات على أساس منتظم مع هيئة خطوط سكك حديد جنوب أفريقيا (سبورنيت) لمعالجة قضايا التشغيل بين مؤتمر تنسيق التنمية في الجنوب الأفريقي وشبكات سكك حديد جنوب أفريقيا . وفي بعض المناطق الأخرى ، هناك ترتيبات للتشغيل فيما بين خطوط السكك الحديدية ، بيد أن هناك مشكلة تتعلق بتكثيف إدارة الخطوط ومشغليها مع آليات التنسيق الجديدة بمد أن

انتهت الهياكل الموحدة السابقة للإدارة كما هو الحال في غربي أفريقيا وشرقيها . فهناك الآن على سبيل المثال اتفاق ثنائي جديد متشعب بين هيئتي سكك حديد أوغندا وكينيا بشأن نواحي التشغيل فيما بين الخطوط ينص في جملة أمور على مبادئ توجيهية تنظم عمليات تغيير عربات القطارات عند الحدود وترتيبات سداد المدفوعات . وقد حل هذا الاتفاق محل ترتيبات خطوط السكك الحديدية التي كانت سائدة في ظل اتحاد شرقي أفريقيا ، الذي لم يعد له وجود ، عندما كانت شبكة السكك الحديدية مملوكة ملكية مشتركة .

ممارسات الإدارة

٥٢ - أيا كانت نصوص الاتفاقات القائمة فيما بين هيئات السكك الحديدية ، فإن عمل هذه الهيئات يعتمد اعتمادا بالغا على ممارسات الإدارة في كل هيئة على حدة . وقد اتخذ عدد من التدابير التصحيحية في الإدارة . ويجري اتخاذ تدابير أخرى في مختلف المناطق والمناطق الفرعية ، إلا أن أثر هذه الترتيبات كلها على الأداء الإجمالي لشبكات السكك الحديدية يظل محدودا (٣٣) . ويتمثل لبُ نظم إدارة السكك الحديدية في عقلية "العمل الحكومي" المتأصلة المتغلغلة في العديد من إدارات السكك الحديدية . فلم يتخذ العديد من مديري السكك الحديدية على نحو كامل أيا من المواقف ذات التوجه التجاري ، وهم يفتقرون إلى السلطة اللازمة للإدارة الفعالة والتعرض للمحاسبة عن نوعية الخدمات المقدمة (٣٤) .

٥٣ - وعلاوة على ذلك ، يشكل ضعف الهياكل الأساسية للاتصالات وبرامجها المحوسبة في شبكات السكك الحديدية عقبة أمام الإدارة السليمة . وهذه الاتصالات مطلوبة أولا لتسهيل الحركة على طول الخطوط (التي تشمل مراقبة وسير القطارات والإشارات الموجهة للقطارات والاتصالات على جانبي الطريق) ، وثانيا للسماح بإجراء الاتصالات الإدارية بين المراكز الرئيسية للسكك الحديدية . ومن المشاريع الجارية لتحسين شبكة المعلومات الخاصة بإدارة السكك الحديدية النظام المتقدم للمعلومات المتعلقة بالبضائع (ACIS) ، الذي يجري تنفيذه في خطوط سكك حديد ملاوي وفي التعاون الجاري في مجال السكك الحديدية في تنزانيا (TAZARA) وذلك في إطار المشروع المشترك بين برنامج الأمم المتحدة الإنمائي والاونكتاد .

٥٤ - وفي سياق عام ، تصبح التحديات التي تواجه الإدارة أكثر مشقة عندما تكون التوجهات الأساسية للسياسة العامة في إدارات السكك الحديدية في بلد غير ساحلي تختلف عن مثيلتها في بلد مرور عابر مجاور ، إذ يشكل ذلك أساسا ضعيفا لترتيبات العمل الفعال فيما بين خطوط السكك الحديدية . وقد كان ذلك إلى حد ما السبب الأساسي لبعض مشاكل الإدارة والتشغيل القائمة بين مؤتمر تنسيق التنمية في الجنوب الأفريقي وشبكات خطوط السكك الحديدية التابعة لسبورنيت في الجنوب الأفريقي .

٣ - الممرات المائية الداخلية

٥٥ - يشكل النقل باستخدام الأنهار والبحيرات جزءاً لا يتجزأ من نظام المرور العابر في أوغندا وبوروندي وملاوي وجمهورية أفريقيا الوسطى وباراغواي . وفي جميع هذه الحالات ، يتمثل القيد الرئيسي على عمليات المرور العابر في الهياكل الأساسية المادية . وبالنسبة لكل من جمهورية أفريقيا الوسطى وباراغواي ، فإن اعتماد عمليات المرور العابر على الأنهار ، التي تتباين مناسيب مياهها بحسب فصول السنة مما يمنع عمليات النقل في أوقات معينة من السنة ، يمثل أيضاً مشكلة ينبغي حلها .

٥٦ - وفي حالة باراغواي ، بدأ العمل في مشروع طموح لتطوير الممر المائي "هيدروفيا باراغواي - بارانا" ، وذلك بمبادرة من الأرجنتين وأوروغواي وباراغواي والبرازيل وبوليفيا^(٢٥) . وعقب اجتماع مبدئي عقده وزراء النقل في هذه البلدان عام ١٩٨٨ تم إنشاء فريق عامل مخصص لدراسة سبل ووسائل تحسين الملاحة في ذلك الممر المائي . وفي عام ١٩٨٩ ، انضم وزراء النقل في بلدان حوض نهر بلاتا إلى وثيقة سانتياغو المنشئة للجنة الحكومية الدولية المعنية بالممر المائي باراغواي - بارانا التي أنشئت لها أمانة مقرها في بوينس آيريس . ويهدف هذا المشروع إلى تحسين الممر المائي عن طريق استخدام استثمارات جديدة وإدخال تغييرات في البيئة التنظيمية واجتذاب رأس المال الخاص . وتتوخى دراسة الجدوى الخاصة بهذا المشروع تخصيص استثمارات تكفل استمرار صلاحية هذا المجرى المائي للملاحة على مدار السنة وتوسيع نطاق أسطول الصنادل وقاطرات الرصيف لزيادة طاقة الممر المائي إلى ٢٢ مليون طن من البضائع في السنة ، أي ما يوازي خمسة أمثال الطاقة الحالية . وتقدر الاستثمارات المطلوبة لتحقيق هذا الهدف بحلول عام ٢٠٠٠ بمبلغ ٨٠٠ مليون من دولارات الولايات المتحدة . وسوف تتخذ أيضاً تدابير تكميلية للتنسيق بين التشريعات والقضاء على اللوائح المفرطة .

٥٧ - أما في أفريقيا الوسطى والغربية ، فالحالة تعد أقل تبشيراً بالخير . فحركة النقل بين بانغوي وبراكافيل تتقاسمها هيئتان وطنيتان شبه حكوميتين في جمهورية أفريقيا الوسطى والكونغو بنسبة ٨٠ في المائة إلى ٢٠ في المائة . وقد عهد حتى الآن بإجراء دراستين لبناء مدين لتنظيم تدفق المياه وضمان استمرار الملاحة على مدار السنة ، أحدهما عند موباي الواقعة قبل بانغوي بمسافة ٤٠٠ كيلومتر تقريباً والآخر عند بالامبو الواقعة قبل بانغوي بمسافة ٧٥ كيلومتراً تقريباً . وقد استكملت الدراسة الأولى ، إلا أنها لم تتابع لأن المشروع الوارد فيها كان مرتبطاً بمشروع آخر لبناء سد في زائير ، وقد سار العمل في تنفيذه قبل إمكان البت في المشروع الخاص بأفريقيا الوسطى . وإذا أثبتت جدوى المشروع الأخير ، فلا يتوقع أن يبدأ العمل فيه قبل عام ١٩٩٥^(٢٦) .

٤ - الموانئ

٥٨ - فيما يتعلق بالبضائع التي تستوردها البلدان غير الساحلية من وراء البحار ، كثيرا ما تمثل الموانئ البحرية نقطة اختناق خطيرة في نظام المرور العابر^(٣٧) . وتحتاج البلدان غير الساحلية ، شأنها شأن مستخدمي الموانئ الآخرين ، إلى توفير الشروط التالية: ألا تكون الموانئ مكتظة ، وبالتالي لا تكون هناك غرامات تأخير ؛ وجود مرافق كافية لمناولة بضائعها وتخزينها ؛ وجود مرافق تناسب احتياجات النقل البحري الحديث وتكنولوجيا المناولة المتقدمة ؛ التقليل إلى أدنى حد من الخسائر في البضائع بالفساد والضرر والتدهور ؛ الإسراع في إتمام عملية المرور العابر من الموانئ وتحصيل رسوم معقولة مقابل الخدمات المقدمة .

٥٩ - ويجري الاضطلاع بمشاريع عديدة في أفريقيا وآسيا وأمريكا اللاتينية في الموانئ التي تستخدمها البلدان غير الساحلية لتحسين المرافق وتنمية ممارسات في الإدارة تتم بقدر أكبر من التوجه التجاري . وكنتيجة منطقية ، ستفيد هذه الإجراءات البلدان غير الساحلية . وتعتمد بعض الموانئ البحرية اعتمادا خاصا على حركة المرور العابر ، وتدرك أن من الضروري لها في هذا العصر الذي يزداد فيه التنافس المرفئي أن تتطور باعتبارها مراكز للخدمات . وقد سعت بعض هذه الموانئ إلى تحسين قدرتها التنافسية في تقديم الخدمات إلى البلدان غير الساحلية^(٣٨) . وذلك بالاستجابة بمزيد من الإيجابية للاحتياجات الخاصة للبلدان غير الساحلية فيما يتعلق ببعض المسائل كتوفير الترتيبات المالية المنصفة للخدمات المرفئية والتوزيع الواضح للمسؤولية عن عمليات مناولة البضائع وتخزينها ونقلها وتوفير الاتصالات الكافية بين الموانئ البحرية والمراكز التجارية الداخلية في البلدان غير الساحلية . وهناك مجالات محددة لمشاكل تتطلب المزيد من التفصيل تشمل: مرافق التخزين لشحنات المرور العابر ، وترتيبات لوصلات النقل من الموانئ إلى الداخل ، وإنشاء موانئ جافة .

مرافق التخزين وترتيبات الوصلات مع النقل الداخلي

٦٠ - تشير مسألة تخزين شحنات بضائع المرور العابر عددا من المشاكل العويمة التي تصبح في بعض الأحيان مصدرا للاحتكاك بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر . ومن المسائل الأساسية في هذا الصدد عدد الأيام التي يسمح فيها بتخزين شحنات بضائع المرور العابر بدون رسوم ، ومواقع مرافق التخزين . وتمنح بعض الموانئ البحرية شحنات بضائع المرور العابر وقتا أطول للتخزين بدون رسوم ، آخذة في الاعتبار حالات التأخير الإجرائي المحتمل التي لا دخل فيها للمستوردين أو المصدرين أو وكلائهم . كما أنشأت بعض الموانئ مرافق تخزين خاصة للبلدان غير الساحلية داخل منطقة الميناء ، ووفرت موانئ أخرى مثل هذه المرافق خارج منطقة الميناء ، كما هو حادث في حالي دار السلام حيث تخزن شحنات بضائع زامبيا بعيدا تماما عن منطقة الميناء ، ودوالا حيث خصصت مساحة كبيرة من الأرض لبناء مرافق تخزين لكل من تشاد

وجمهورية أفريقيا الوسطى خارج الميناء ، وفيما يتعلق بوجود مرفق التخزين خارج منطقة الميناء تنشأ المخاطرة بأن يستخدم ذلك المرفق استخداما ناقصا بسبب التكاليف الإضافية الناجمة عن النقل من الميناء إلى موقع المرفق . والقضية الهامة هنا هي أنه يتعين عند توفير مرافق تخزين خاصة أن يكون موقعها صالحا تجاريا لمستخدميها ، وألا تنطوي على أي خسائر مالية لسلطات الميناء .

٦١ - وقامت بعض حكومات البلدان غير الساحلية بالتدخل من جانبها لمحاولة تحسين نظم المرور العابر ، وذلك بإنشاء منظمات خاصة تقع مقارها في الموانئ البحرية تقوم بوظائف تخزين البضائع ومناولتها . ومن أمثلة ذلك شركة نيبال للترانزيت والتخزين (التي تستأجر مستودعات للمرور العابر للبضائع من شركة ميناء كلكتا داخل ميناء كلكتا) ، ومستودعات مالي (EM) (التي تشمل مستودعات مالي في دكار بالسنگال (EMASE) ، ومستودعات مالي في أبيدجان بكوت ديفوار (EMACI) ، ومستودعات مالي في لومي بتوغو (EMATO)) ، وإدارة المستودعات الجمركية المستقلة (AADAA) التي أنشأتها بوليفيا في ميناء أريكا في أول الأمر . وتقدم مستودعات مالي (EM) ، التي تدير مرافق للتخزين في دكار وأبيدجان ولومي ، مثالا طيبا لمحاسن ومساوئ هذه المؤسسات . ويتعين من ناحية المبدأ أن تخزن جميع بضائع مالي التي تكون في حالة مرور عابر في مرافقها . والتخزين خارج هذه المستودعات مسموح به بشرط سداد الرسوم إلى مستودعات مالي لسماحتها بذلك . كما تقدم مستودعات مالي تقارير إلى المكتب الوطني للنقل التابع لوزارة النقل والأشغال العامة في حكومة مالي والمسؤول عن توزيع حركة نقل بضائع المرور العابر على مختلف ممراتها للمرور العابر . وتقوم مستودعات مالي كجزء من وظيفتها بتوزيع نقل البضائع في الداخل على الناقلين بالشاحنات على أساس الاتفاق الذي يقضي بأن يتولى ناقلو مالي نقل ثلثي شحنات البضائع ، بينما يقوم ناقلو الدولة الساحلية المعنية بنقل الثلث الباقي . وتتولى هذه المستودعات كذلك توزيع شحنات البضائع على شركات النقل البحري . وتحمل رسوم على جميع هذه الخدمات . وتعمل مستودعات مالي أيضا كوكلاء لتحصيل الضرائب على المرور العابر . ويقال إن متوسط وقت بقاء بضائع مالي في كوت ديفوار قد انخفض من ٩٠ يوما إلى ١٦ يوما فقط بعد إنشاء مستودعات مالي في كوت ديفوار ، ويقول وكلاء الشحن إن إجراءات الشحن من السنغال إلى باماكو بالسكك الحديدية أصبحت اليوم تتميز بقدر عال من الكفاءة (٣٩) . وبالرغم من هذه التحسينات فإن هناك حاجة إلى المزيد من التقييم لنوعية الخدمات التي تقدمها مستودعات مالي ولأشار التكلفة على الشاحنين .

الموانئ الجافة

٦٢ - هناك مبادرة أخرى لتحسين مرافق الموانئ المتاحة للبلدان غير الساحلية تتمثل في إنشاء موانئ جافة (٤٠) في البلدان غير الساحلية لتسهيل المرور العابر الطوالي للبضائع . وتنشأ المزايا الهامة للموانئ الجافة من أن شركات النقل البحري

يمكنها أن تصدر سندات شحن طوالي أو وثائق نقل مختلط من بلد الشحن إلى الميناء الجاف والعكس بالعكس بالنسبة للصادرات من البلد الذي يقع فيه الميناء الجاف . وتدفع رسوم الشحن للرحلة بأكملها إلى شركة النقل البحري ، التي تقوم بدورها بقبول المسؤولية عن البضائع طوال الرحلة . ويؤدي استخدام سند الشحن الطوالي بالنسبة للواردات والصادرات إلى تبسيط الإجراءات المطبقة حاليا في الموانئ البحرية وإلى خفض التكاليف المتكبدة فيها .

٦٣ - وفي إطار مشروع يموله برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ، شارك الاونكتاد بقوة في عملية إنشاء موانئ جافة في البلدان غير الساحلية في الجنوب الأفريقي . كما قدم دعم إلى بوركينافاسو وأوغندا في الجهود المبدئية الرامية إلى تطوير مشاريع موانئها الجافة . وقد استكملت جميع مراحل تقييم المشاريع في الجنوب الأفريقي . وتمهت الوكالة الدانمركية للتنمية الدولية (DANIDA) بتقديم ١٧ مليوناً من دولارات الولايات المتحدة في إطار لجنة الجنوب الأفريقي للنقل والاتصالات لدعم تنفيذ هذه المشاريع . ومن المشاكل الراهنة في هذا المجال افتقار الحكومات إلى آلية للتنسيق والاتصال وإلى الخبرة الفنية المطلوبة للإسراع للبدء في تنفيذ إنشاء الموانئ الجافة ومعالجة المسائل القانونية والتشغيلية بشكل فعال من أجل تأمين ضمان صلاحيتها من الناحية التجارية . وحقت بوتسوانا أسرع معدل للتقدم بحيث أخذ المشروع يقترب من الاستكمال . كما استكملت زامبيا وسوازيلند الأعمال التحضيرية للمشروع ، وعما قريب سيجري إعداد مواقع بناء المشروع .

جيم - إجراءات المرور العابر وتيسيرها وتنسيقها

٦٤ - يتطلب المرور العابر عن طريق البلدان الساحلية لا مجرد النقل المادي للبضائع ، وإنما أيضاً تدفق المعلومات التي غالباً ما تكون مُرمّزة في الوثائق ، وتدفع الأموال للوفاء بالعقود . وتشمل الإجراءات المتعلقة بالمرور العابر ، من منظور واسع ، جميع الأنشطة التي يجب تنسيقها مع الحركة المادية للبضائع لضمان مرور البضائع عبر بلدان المرور العابر . وتعد الإجراءات الشكلية المعقدة ، ومتطلبات التوثيق المتضاعفة ، والاختلاف بين البلدان في الإجراءات مصادر هامة لانعدام الكفاءة في ممرات النقل العابر . وتتيح تدابير التيسير ، التي تهدف إلى تبسيط الإجراءات وترشيدها وتنسيقها وسيلة لتحسين نوعية المرور العابر والقضاء على كثير من التكاليف التي يمكن تجنبها في أنظمة المرور العابر ، لا سيما التكاليف غير المباشرة للنقل العابر - وتكاليف المخزونات . ومن المهم ملاحظة أن امتداد تدابير التيسير يمكن إنجازه بتكاليف استثمارية ضئيلة بالمقارنة بالتكلفة المرتفعة لتحسينات المادية وأن إسهامها في تحسين نظام المرور العابر قد يكون كبيراً .

٦٥ - وأحد المسائل الحاسمة في إقامة نظام فعال للمرور العابر هو النهج الذي تتبعه الحكومة إزاء التيسير . وهو يمكن أن يتراوح من الاعتماد الكامل على قوى السوق لتوفير دعم عملي للقطاع الخاص ، إلى إحلال شركات رئيسية في القطاع الخاص (عن طريق إنشاء وكالات شحن شبه حكومية على سبيل المثال) ، أو إلى الإدارة المتكاملة لعمليات المرور العابر ككل . وبصفة عامة ، فقد تأثرت إجراءات المرور العابر تأثراً شديداً نتيجة للإيثار السابق لحكومات البلدان النامية غير الساحلية لاتباع نهج أميل إلى التدخل الحكومي في مسائل المرور العابر يرمي إلى تحقيق أهدافها المختلفة من المرور العابر ، وباحتياج بلدان المرور العابر الساحلية إلى تنفيذ أنظمة للمرور العابر الجمركي تقلص إمكانية الفش . ونتيجة لذلك ، أصبحت تكاليف المرور العابر أعلى مما يلزم .

١ - أنظمة المرور العابر الجمركي

٦٦ - المرور العابر الجمركي ترتيب يتيح نقل البضائع عبر أراضي وطنية بدون رسوم ومصاريف . وهناك عدة أنظمة للمرور العابر الجمركي في الممرات تتيح للبلدان النامية غير الساحلية إمكانية الوصول من البحر وإليه . والمحددات الرئيسية التي تؤثر على تعقيد كل نظام وتكاليفه هي: عدد الوثائق اللازمة ، وحجم الضمان ، السني يكفل دفع الرسوم على البضائع إذا ما تم تحويلها للاستخدام المحلي قبل إتمام عملية المرور العابر ، وما إذا كان قابلاً للرد أم لا ، وما إذا كان ينبغي دفعه مقابل كل عملية للنقل العابر ، أو إيداعه لفترة زمنية من جانب وكلاء معينين للشحن والتخليص ، ومدى الإشراف على عمليات المرور العابر (بواسطة قوافل للشرطة أو نقاط تفتيش للشرطة) ، واستراتيجية إدارة المخاطر للسلطات الجمركية ، بمعايير التفتيش من البضائع وفحصها ، وإجراءات منح شهادات التصديق لوكلاء التخليص والشحن (٤١) . وعادة ما تكون إجراءات المرور العابر أكثر مشقة عند الاشتباه في الفش ، وعندما تتباين السياسات التجارية لكل من البلدان غير الساحلية والبلدان الساحلية .

٦٧ - وتتعلق أبسط الإجراءات بعمليات النقل العابر بالسكك الحديدية . ففي جنوب وشرق أفريقيا ، يجري نقل البضائع بموجب مذكرة شحن للسكك الحديدية ، وفي الحالة الأولى ، يُعفى وكلاء الشحن وسماسرة الجمارك المرخص لهم من دفع ضمان . ويجري حالياً تنفيذ الإجراءات المستند إلى اتفاقية تيسير النقل عبر الحدود للبضائع المنقولة بالسكك الحديدية في ممر داکار - باماكو وممر أبيدجان - واغادوغو . وتم في الحالة الأولى توقيع اتفاق في أيلول/سبتمبر ١٩٩٠ ، وفي الحالة الثانية لم تكن الإجراءات تطبق إلا على الواردات إلى بوركينا فاسو حتى تموز/يوليه ١٩٩١ ، غير أنه من الممكن الآن نقل الواردات والصادرات بالسكك الحديدية بهذه الطريقة . وبموجب الاتفاق بين حكومتي بوركينا فاسو وكوت ديفوار ، لا يرخص سوى لسماسرة الجمارك المرخص لهم من

شركة بوركينافاسو للسكك الحديدية ومن شركة كوت ديفوار للسكك الحديدية والموافق عليهم من السلطات الجمركية لكل بلد باستخدام الإجراء المنصوص عليه في اتفاقية تيسير النقل عبر الحدود للبضائع المنقولة بالسكك الحديدية . وهم معفون من دفع أي ضمان .

٦٨ - وفي الممر المركزي ، الذي يربط دار السلام بأوغندا وبوروندي ورواندا ، يطبق الآن على الطريق البري نظام بسيط ، كان قد وضع أصلا للمرور العابر بالسكك الحديدية . وبموجب هذا النظام يجري النقل العابر للبضائع بموجب إذن بالمرور العابر ، ويُغلى شرط الإيداع النقدي أو الكفالة الجمركية . واستحدث هذا الإلغاء أصلا لأن بضائع المرور العابر المنقولة بالسكك الحديدية كانت تحت إشراف الحكومة من الناحية الفعلية . ويطبق النظام حاليا على النقل بالطريق البري إذا ما تم التخليص عليه بواسطة شركات وكلاء شحن وتخليص معينة: هي Zamcargo لبضائع زامبيا وAMI للبضائع المتجهة إلى زائير وبوروندي ورواندا ، وTransocean للبضائع المنقولة إلى أوغندا . ويسير هذا النظام سيرا حسنا ، لا سيما بالنسبة للحاويات التي لا يتم فتحها في الميناء أو عند الحدود إلا إذا ما كُسرت الاختتام . ولكن حكومة جمهورية تنزانيا المتحدة أخذت تنظر في وضع مزيد من الضوابط لأنها تخشى أن يكون هناك تسرب للقطع الأجنبي الذي تحمل عليه شركات تنزانيا العاملة في صناعة النقل العابر ، وتم حديثا استحداث كفالة لبضائع الأخطار العالية .

٦٩ - وتزداد صعوبة المرور العابر الجمركي في عمليات النقل العابر البري وعمليات النقل المتعدد الوسائط . وفي شرق أفريقيا ، وضع اتفاق المرور العابر للممر الشمالي وشيقة موحدة للنقل العابر البري في الممر من مومباسا إلى أوغندا وبوروندي ورواندا (٤٢) . وتم اعتماد النظام أيضا باعتباره معيارا في جميع أنحاء منطقة التجارة التفضيلية ، التي تستخدم الآن إعلان المرور العابر الجمركي البري (٤٣) . ولكن استخدام وشيقة اقرار المرور العابر الجمركي البري تكمله كفالة مرور عابر ، ينبغي الترتيب لها بصفة مستقلة في كل بلد . ويمكن للكفالة أن تضيف ، حسب نوع السلعة الأساسية ، من ١ إلى ٢ في المائة من القيمة (سيف) إلى تكلفة المرور العابر . وبالرغم من هذا الترتيب ، فهناك درجة عالية من التحقق من الحاويات في مومباسا وتشرف الشرطة على حركة الشاحنات مع وجود سلسلة من نقاط التفتيش على الطريق . وينبغي نقل البضائع "الحساسة" في قافلة عبر كينيا . وقد فرضت بعضا من هذه الإجراءات الشكلية الإضافية خدمات الأمن لا الجمارك .

٧٠ - وفي غرب أفريقيا ، تتضح صعوبات مماثلة في عمليات النقل العابر البري . والاتفاق الشامل الذي ينظم النقل البري الدولي هو اتفاق النقل البري العابر

للدول ، والقصد منه أن يكون تعديلا إقليميا لاتفاقية النقل البري الدولي^(٤٤) . وقد صدقت على هذا الاتفاق مالي وبنن وكوت ديفوار وتوغو والنيجر وبوركينا فاسو والسنگال في ١٩٨٢ ، وتم التصديق على نسخة منه منذ ذلك الحين في الاتحاد الاقتصادي لدول غربي أفريقيا . ولكن من حيث الممارسة فهناك دولة مرور عابر ساحلية أساسية لا تطبق اتفاق النقل البري العابر للدول ، وهي كوت ديفوار ، على أساس أنها لا تمنع الفش الواسع النطاق ، وتحتفظ بلدان المرور العابر الساحلية الأخرى بإجراءات معقدة ومحددة وطنيا ، إلى جانب استخدام بطاقة اتفاق النقل البري العابر للدول . وتكمل هذه الإجراءات الجمركية في تلك المنطقة الفرعية نقاط تفتيش متعددة على الطريق ، ومرافقة جمركية للشاحنات وتفتيش نشط للبضائع . وتمثل المساهمات التي لا يعاد تسديدها في صندوق الضمانات الذي يشترطه نظام اتفاق النقل البري العابر للدول نسبة ٠,٢٥ في المائة من القيمة (سيف) في توغو وبوركينا فاسو وبنن والنيجر و ٠,٥٠ في المائة من القيمة (سيف) في مالي .

٧١ - ونظام المرور العابر في نطاق الاتحاد الجمركي والاقتصادي لأفريقيا الوسطى أقل تعقيدا بالنسبة لبضائع المرور العابر عن طريق جمهورية الكونغو ، ولكن التخليص على البضائع في الكامبيرون ، من ميناء دوالا يعقده الاشتراط بضرورة التثبيت من بعض المستندات في عاصمتي تشاد وجمهورية أفريقيا الوسطى وفي ياوندي . وعلاوة على ذلك ، كثيرا ما ترافق الجمارك البضائع حتى الحدود ، وهناك عديد من نقاط تفتيش الشرطة للشاحنات على طول الطريق . وتوضع في الوقت الحالي ، في إطار برنامج التكيف الهيكلي الإقليمي للاتحاد الجمركي والاقتصادي لغربي أفريقيا ، خطط لتحسين نظام المرور العابر الجمركي الإقليمي . ومن السمات الأساسية للمقترحات الراهنة تعيين شبكة من طرق المرور العابر الإقليمية ، والاتفاق عليها ، واعتماد نظام معدل لاتفاقية النقل البري الدولي لعمليات المرور العابر البري^(٤٥) .

٧٢ - وفي آسيا ، يُنص على اشتراك الوكالات شبه الحكومية في معاهدات المرور العابر بغية ضمان الأمن الجمركي . ففي معاهدة المرور العابر بين جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وتايلند الموقعة في ١٩٧٨ ، ينبغي أن تتناول جميع بضائع الترانزيت الداخلة عن طريق بانكوك شركة حكومية تايلندية ، هي Express Transport Organization التي تعمل كوكيل للتخليص على الشحنات وكنقل وحيد لشحنات الترانزيت اللاوية في آن واحد . وبالمثل ، فإن بروتوكول معاهدة المرور العابر بين نيبال والهند ، ينص على ضرورة تأجير جميع المخازن والحظائر والمساحات المكشوفة التي تتاح في ميناء كالكوتا لتخزين بضائع الترانزيت المتجهة إلى نيبال ومنها إلى "وكالة تعيينها حكومة جلاله ملك نيبال لهذا الغرض" . ويتيح هذا توفير الأساس القانوني لشركة نيبال للترانزيت والتخزين المحدودة .

٧٣ - وبإيجاز ، فمن الواضح أنه ما زال هناك تعقيد مبالغ فيه في أنظمة الترانزيت الجمركية . ولا ترتبط الممارسات الجمركية بالضرورة بأخطار الغش ؛ ولا يوجد استخدام واسع النطاق لمقاييس ومعايير التأهيل لمنح شهادات التصديق القانونية لوكلاء الشحن من القطاع الخاص ؛ ولا تتوافر الثقة في الاختتام المادية ؛ وتنتشر على نطاق واسع عمليات المرافقة ونقاط تفتيش الشرطة التي تتيح فرصا للفساد المتمثل في المدفوعات غير الرسمية . ولا توجد إجراءات دولية تيسر عمليات المرور العابر تتسم بنفس درجة فعالية نظام النقل البري الدولي ، الذي كان على درجة كبيرة من الأهمية في تطوير التجارة داخل أوروبا .

٢ - عمليات توكيل الشحن وعمليات الترانزيت ذات الصلة

٧٤ - لقطاع توكيل الشحن أهمية حاسمة في فعالية لوجستيات التجارة الدولية لجميع البلدان النامية ، بما فيها البلدان غير الساحلية . على أنه قطاع تندر المعلومات عنه . وتبين الدراسات في أفريقيا^(٤٦) أن قطاع توكيل الشحن هناك يعاني من عدد من المشاكل يشمل: ضعف البيئة الاقتصادية ، التي يتسم فيها حجم النشاط التجاري بالانخفاض والركود ، وتوجد فيها مصاعب في توافر السيولة تقترب بحالات تأخير طويلة في الدفع ؛ وعدم اعتراف وكالات الحكومة بهذه المهنة ؛ وعدم ملاءمة الإطار القانوني الذي يشجع وجود المتعهدين "الجوالين" ؛ وإعاقة تكوين شركات توكيل الشحن الصغيرة والمتوسطة ذات السمعة الحسنة بسبب الاشتراطات المالية الجسيمة (التي تشمل إيداعات وضمانات مصرفية لصالح السلطات الجمركية) ؛ والإجراءات الجمركية ، الرسمية وغير الرسمية ، المعقدة ؛ والافتقار إلى هياكل التدريب الملائمة الداخلية والخارجية .

٧٥ - وتنطبق جميع هذه المشاكل على البلدان غير الساحلية في أفريقيا . وعلاوة على ذلك ، فمن المرجح أن قطاع توكيل الشحن في هذه البلدان تسيطر عليه قلة من الشركات الكبيرة بسبب انخفاض مستويات النقل وزيادة التعقيد والمتطلبات المالية لعمليات المرور العابر . وقد حاولت بعض حكومات البلدان غير الساحلية تحسين عمليات المرور العابر بإنشاء شركات شبه حكومية لتوكيل الشحن . ومن أمثلة هذه الشركات: ZAMCARGO في زامبيا وTransocean في أوغندا . وتم دعمهما بمفوضية خاصة بواسطة احتجاز الواردات الحكومية (أو شبه الحكومية) لهما كبضائع . وهما يكتسبان مزايا أيضا لأن السلطات الجمركية في جمهورية تنزانيا المتحدة وكينيا تعترف بهما . على أن المستوردين والمصدرين المحليين يشكون في كفاءتهما .

٧٦ - ومن أنجح الأنظمة الحكومية التي وضعت لتيسير عمليات المرور العابر أنظمة المرور العابر المتكاملة لبضائع بوليفيا التي يجري تعقيب شحنها في ميناء أريكا ، وهو نظام ينطوي على الإحلال الكامل لممارسة الجمارك من القطاع الخاص^(٤٧) . والوكالة

الأساسية للتسهيلات في هذا النظام مؤسسة احتكارية حكومية ، هي الادارة المستقلة للمخازن الجمركية ، المكلفة برعاية واردات بوليفيا في الميناء إلى حين إرسالها ، ورعايتها في جهة المقصد إلى حين إنهاء الإجراءات الرسمية الجمركية البوليفية . وتمكنت الادارة المستقلة للمخازن الجمركية من التعجيل بعمليات المرور العابر بواسطة الدفع المسبق للموانئ والسكك الحديدية (ويُدفع الزبائن عند استلام البضائع في بوليفيا) ؛ وبواسطة إلغاء الحاجة إلى سند الشحن الأصلي (بتقديم ضمان إلى شركات النقل البحري بأن البضائع لن يُفرج عنها إلى حين سداد رسوم الشحن البحري) ؛ وبواسطة التفتيش على البضائع لدى تغريفها .

٧٧ - ويميل الرأي إلى أن أنظمة المرور العابر المتكاملة عملت على نحو جيد للغاية ، بمنع تكس البضائع في الميناء ، رغم أنه كانت هناك بعض الشكاوى المتعلقة بكفاءة الادارة المستقلة للمخازن الجمركية ، كما ثبت أن إجراء الإرسال بصورة آلية أكثر صعوبة بالنسبة للنقل البري (الذي لم يكن متاحا أصلا في أوائل السبعينات) . وفي ١٩٧٨ ، تم توسيع نطاق النظام ليشمل ميناء أنتوفاغوستا . واقتُرح أيضا فسي آب/أغسطس ١٩٨٦ الإجراء المتعلق بالمرور العابر الدولي لبضائع بوليفيا عبر بيرو . وتم إبرام اتفاق ثنائي في ١٩٩١ بصدد المرور العابر الدولي لبضائع بوليفيا عبر بيرو ، اعتمدته بوليفيا بصفة رسمية في حزيران/يونيه ١٩٩٢^(٤٨) . وقدمت اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والكاريبي الدعم لوضع هذين النظامين .

٧٨ - وهناك تطور جديد يقترن "بثورة الحاويات" ويحتمل أن ييسر عمليات المرور العابر وهو التوسع في النقل المتعدد الوسائط - "أي نقل البضائع من الباب إلى الباب الذي يتم تحت مسؤولية متعهد واحد للنقل" . ويقدم بعض كبار وكلاء الشحن وعدد متزايد من شركات النقل البحري من البلدان المتقدمة هذه الخدمة ، التي تتيح النقل الشامل إلى جهات المقصد البرية وتقبل المسؤولية عن البضائع في جميع مراحل الرحلة . وعمليات النقل المتعدد الوسائط أهمية خاصة في كثير من ممرات النقل العابر التي توجد فيها سلسلة من عمليات تعقيب الشحن . وتشمل العقبات التي تواجه تطوير النقل المتعدد الوسائط: الافتقار إلى المرافق الأساسية المادية ؛ وعدم كفاية الإطار التنظيمي ؛ وانعدام الوعي من جانب كل من الأطراف التجاريين والحكومات بالآثار المترتبة على النقل المتعدد الوسائط في الموانئ^(٤٩) .

٣ - التأمين على المرور العابر

٧٩ - هناك أربعة مشاكل رئيسية تتعلق بالتأمين على المرور العابر . أولها أن قطاع التأمين في البلدان غير الساحلية عادة ما لا يكون متطورا بما فيه الكفاية ولا بد من الاعتماد بشدة على التأمين أو على إعادة التأمين بشكل كبير خارج البلد على

كل من الواردات والصادرات . وثانيا ، فإنه نظرا لمفر حجم النشاط التجاري ، وانعدام التوازن بين الدخل الإجمالي لأقساط التأمين والقيمة المرتفعة أحيانا لعدد قليل من الشحنات ، فالمرجح أن ترتفع أسعار التأمين أو إعادة التأمين وأحكامهما وشروطهما . وثالثا ، من المحتمل أن تكون هناك عمليات لتعقيب الشحن وهذا يزيد بدرجة كبيرة من الاخطار . ورابعا ، كثيرا ما يمر البلد الذي تنقل البضائع عبره على التحقق الجمركي لسلامته الخاصة ، وقد يقتضي ذلك التفريغ وإعادة التزيم . ويزيد هذا بدوره من الخطر ويطرح مشاكل على شركات التأمين تتعلق بإجراء استقصاء في جهات مقصد أجنبية . وعلاوة على هذه المشاكل ، فقد ظلت بعض البلدان غير الساحلية ، مثل ملاوي و زيمبابوي تواجه مشاكل في العثور على التأمين لصادراتها و وارداتها التي يتعين أن تمر مرورا عابرا في مناطق غير آمنة بسبب الحرب والقتل . وتوضع في نطاق الأونكتاد بعض مقترحات للعمل في هذا المجال ^(٥٠) .

٤ - التنسيق الشامل للمرور العابر

٨٠ - سعت حكومات البلدان النامية غير الساحلية إلى تنسيق العمليات الشاملة للمرور العابر بطرق مختلفة . ويتمثل نهج ، تم تطويره بصفة خاصة في شرق أفريقيا وجنوبها ، في إجراءات تخصيص القطع الأجنبي من المصرف المركزي وفي تحديد الشروط المرفقة بتراخيص الاستيراد . ويمكن لهذه الإجراءات أن تؤثر بصورة مهمة على كفاءة عمليات المرور العابر وتكاليفها . ومن أمثلة ذلك في ملاوي أن المصرف المركزي حدد أنه لا يمكن تقديم مدفوعات مقابل الواردات إلى حين وصول البضائع إلى البلد . وتؤدي هذه القاعدة إلى تضخيم تكاليف الواردات بسبب رسوم التمويل والغوائد ^(٥١) . كما زادت حالات التأخير الطويلة في تحويل الأموال لدفع تكاليف النقل من ميناء رواندا من التكاليف الإجمالية على المستهلك لأن الرسوم يدفعها سلفا وكلاء التخليص والشحن الذين يحولون التكاليف على المستورد . وفي المقابل يمكن للإجراءات الأكثر مرونة وتحررا من المصارف المركزية أن تخفف من تكاليف النقل العابر . وفي أوقات الجفاف في البلدان النامية غير الساحلية ، عندما يتعين استيراد كميات كبيرة من الحبوب في خلال فترة زمنية وجيزة ، فقد يكون هناك سبب أوجه بكثير لإجراء تنظيم شامل للمرور العابر . ويتيح مركز اللوجستيات الاستشاري الذي أنشأه وزراء مؤتمر تنسيق التنمية في الجنوب الأفريقي في ١٩٩٢ نظاما نموذجيا للتعامل مع حالات طوارئ الجفاف في المنطقة ^(٥٢) .

٨١ - واتخذ القطاع الخاص أيضا بعض المبادرات لضمان تلبية الأنشطة والاستثمارات في ممر النقل العابر لاحتياجات المستخدمين بصفة جماعية وتنسيقها مع السلطات الحكومية . ومن الأمثلة الهامة على مثل هذه المبادرة إنشاء مجموعة ممر بيرا ^(٥٣) . وهذه المجموعة شركة محدودة المسؤولية أنشأها ٢٤٠ من حملة الأسهم في منطقة الجنوب الأفريقي (معظمهم شركات في زيمبابوي) في عام ١٩٨٦ بهدف بقاء ممر بيرا مفتوحا أمامهم

كمستخدمين . وعُهد بتأهيل هذا الممر إلى هيئة ممر بيرا التي كانت تطور الممر طبقاً للخطط الموضوعة في إطار لجنة النقل والاتصالات في الجنوب الأفريقي . وتعمل مجموعة ممر بيرا كحلقة وصل بين هيئة ممر بيرا والمنتفعين ، إذ تقدم للمجموعة تغذية مرتدة عن أوجه القوة والضعف في الممر حتى يتم تطويره وعملياته على النحو الملائم ، وتقدم للمنتفعين المعلومات بحيث يتمكن المنتفعين اتخاذ القرارات بشأن ما إذا كان الممر طريقاً ملائماً لبضائعهم أم لا . وهكذا تعمل مجموعة ممر بيرا كمحفّل للمنتفعين وكوكالة تقدم المعلومات السوقية عن الممر .

٨٢ - وفي أجزاء أخرى من أفريقيا الجنوبية أنشأ المستوردون والمصدرون أيضاً لجان مستخدمي النقل لكي تنسق ، على نحو فضفاض للغاية ، أنشطتهم في مجال المرور العابر . ويمكن أن تشجعها الغرف التجارية المحلية . وفي غرب أفريقيا ، هناك أيضاً مجالس الشاحنين . على أن دور هذه المجالس للشاحنين قد تعرض لتشكيك خطير ، وقيل إنها عملت في المزايدة على حقوق تحويل السلع الأساسية إلى الناقلين بدلاً من أن تمثل مصالح المصدريين والمستوردين (الشاحنين) . واقتُرح أن تعيد تركيز أنشطتها على: التفاوض على أسعار الشحن ؛ وإتاحة المساعدة التقنية للناقلين البحريين المحليين لإدارة عملياتهم للنقل ؛ وتمثيل مصالح الشاحنين إزاء الحكومات ، للحد بصفة خاصة من العقبات التي تواجه النقل .

٨٣ - وفي مجال تيسير المرور العابر تم في الجنوب الأفريقي بذل جهود جمة لتعزيز لجان تيسير التجارة التي تتمثل وظيفتها الرئيسية في رصد تنفيذ الوثائق الجمركية والإجراءات الإدارية والتجارية المتفق عليها في مجال النقل العابر . وتشمل عضوية هذه اللجنة ممثلي كل من القطاعين العام والخاص (أي موظفين حكوميين من وزارتي التجارة والمالية ، والمصرف المركزي والمصدريين والمستوردين ومن إليهم) (٥٤) .

دال - الإدارة والتدريب

٨٤ - يمكن استخدام مرافق المرور العابر على نحو أنجع بتحسين القدرة الإدارية ومهارات الموظفين المشتركين في عمليات المرور العابر . على أن هناك نقماً حاداً في كل من البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر في هذه القوة العاملة المدربة على مواجهة احتياجات الإدارة الفعالة لعمليات المرور العابر على جميع المستويات . وفي بعض الحالات تم تعيين احتياجات التدريب كما هو الحال في شرق وجنوب أفريقيا تحت رعاية المعهد الإداري لشرق وجنوب أفريقيا في أروشا (جمهورية تنزانيا المتحدة) . على أن تنفيذ مثل هذه البرامج التدريبية يظل ضعيفاً وغير كافٍ وذلك بسبب العقبات المالية في معظم الأحوال . وعلى الصعيد المتعدد الأطراف تم في الفترة الأخيرة الاضطلاع

بمبادرة لتعزيز تنمية الموارد البشرية في قطاع النقل والاتصالات من جانب اللجنة الاقتصادية لأفريقيا وبالتعاون مع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي والأونكتاد والمنظمة العالمية للأرصاد الجوية ومنظمة العمل الدولية والاتحاد الدولي للمواصلات العالمية والاسلكية والبنك الدولي . وتضمنت تنظيم ست حلقات تدارس دون إقليمية في أفريقيا جنوب الصحراء في آذار/مارس ١٩٩١ . وكانت تهدف بمفحة أساسية إلى تعزيز الفهم العملي لأهمية الإصلاحات المؤسسية لمراجعة العقبات والاداء في الوقت الحالي ولتطوير استراتيجيات وخطط من أجل التطوير المقبل للقدرة المؤسسية والقدرات الإدارية في قطاعي النقل والاتصالات .

٨٥ - على أن هذه المبادرات ، والمبادرات المماثلة التي اتخذت في مناطق أخرى ، لم تركز بمفحة محددة على الاحتياجات والمشاكل الخاصة للبلدان غير الساحلية على نحو كاف . ولهذا السبب فقد أقام الأونكتاد ، في إطار برامجه للمساعدة التقنية لصالح هذه البلدان ، خلال السنوات الماضية سلسلة من حلقات التدارس والحلقات الدراسية التي تتصدي للاحتياجات والمشاكل المتعلقة بعمليات المرور العابر . وشملت هذه ، فيما شملت ، تطوير الموانئ الجافة في البلدان غير الساحلية ، وإدارة عمليات إصلاح الطرق عبر ممرات المرور العابر ، والسياسة والتخطيط في مجال النقل للمرور العابر^(٥٥) . واتخذ الأونكتاد مبادرات أخرى في إطار مشروع "تنمية الموارد البشرية والتنمية المؤسسية في الموانئ الأفريقية ومنظمات وكالات الشحن والنقل المتعدد الوسائط"^(٥٦) . وأفادت كل من البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر من نتائج هذا المشروع . وتصدت عدة حلقات تدارس حول النقل المتعدد الوسائط عقدها الأونكتاد بمفحة منتظمة لبعض المشاكل الخاصة للبلدان غير الساحلية . وأفاد المتعهدون في هذه البلدان أيضا من هذه المناسبات التدريبية . ويمكن زيادة فعالية هذه البرامج للمساعدة التقنية عن طريق توسيع نطاق شمول البلدان والمنتفعين ، إذا ما توافرت الموارد المالية اللازمة .

ثالثا - مقترحات للعمل المقبل

ألف - موجز للحالة الراهنة

٨٦ - يوجي استعراض مجالات المشاكل المحددة والأعمال الحالية بعدد من الاستنتاجات الهامة المتعلقة بالحالة الراهنة . وهناك فروق أساسية بين أفريقيا وأمريكا اللاتينية من ناحية ، وآسيا من ناحية أخرى ، من حيث مدى وكثافة العمل الرامي إلى حل مشاكل المرور العابر . إذ يجري عمل أكبر بكثير في القارتين الأوليين . ولكن هناك في آسيا الآن تحديات جديدة يلزم التصدي لها . وقد أسفر انهيار الاتحاد السوفياتي سابقا عن قيام سبع دول غير ساحلية حديثة الاستقلال تندمج في نظام التجارة/النقل للاتحاد السوفياتي سابقا . وسيتطلب بحثها عن أسواق دولية جديدة توجيهها جديدا لشبكة نظامها للمرور العابر . كما تسعى جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية ومنغوليا إلى انتهاج استراتيجيات إنمائية موجهة إلى الخارج مما قد يتطلب تكييفاً لنظام المرور العابر الحالي .

٨٧ - وقد جاءت الدفعة الرئيسية لمبادرات المرور العابر في أفريقيا وأمريكا اللاتينية من المنظمات الإقليمية مثل اللجنة الاقتصادية لأفريقيا ، واللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والكاريبي ، ولجنة النقل والاتصالات في الجنوب الأفريقي ، والاتحاد الاقتصادي لدول غرب أفريقيا ، والاتحاد الجمركي والاقتصادي لأفريقيا الوسطى ، والمؤتمر الوزاري لدول غرب ووسط أفريقيا المعني بالنقل البحري ، وأمانة الممر الشمالي ، والاتحاد الاقتصادي لبلدان البحيرات الكبرى . وفي أفريقيا لعبت مشاريع التعاون التقني للأونكتاد/برنامج الأمم المتحدة الإنمائي دورا حافزا هاما أيضا . وفي آسيا ظل أثر المشاريع المماثلة التي تم تنفيذها في أواخر السبعينات وأوائل الثمانينات محدودا بسبب ضالة الدعم من بلدان المرور العابر للمشروع . ولم يتمكن تقديم مساعدة مشاريع إلى أفغانستان خلال الثمانينات بسبب النزاع المسلح هناك .

٨٨ - وبإستثناء الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة (الغات) (المادة الخامسة) ، فقد ظل التصديق على المعاهدات الدولية وتنفيذها محدودا من جانب كل من الدول غير الساحلية والدول الساحلية . وينطبق هذا على كل من المعاهدات التي تنشئ قواعد ومبادئ عامة لتوجيه تيسير المرور العابر والمعاهدات التي تركز على مسائل تقنية محددة (مثل الأنظمة الجمركية ، وضوابط الحدود ، والحاويات وما إلى ذلك) . ويتم تطوير الإطار القانوني لمرور النقل العابر بواسطة اتفاقات ثنائية وإقليمية ، كثيرا ما تعتمد على معاهدات دولية . ولكن أحد المشاكل الرئيسية ، في أفريقيا ، بمفهوم خاصة ، يتمثل في الهوية بين التصديق على الاتفاقات وتنفيذها ، والافتقار إلى آليات التنفيذ .

٨٩ - ولعب المانحون دورا رئيسيا في تطوير المرافق الأساسية للمرور العابر البري ويعتبر المستوى الحالي لشبكة الطرق البرية الدولية مرضياً تماماً . وما يدعو إلى القلق استمرار تدهور الطرق بسبب سوء الصيانة . وأسهم هذا بصفة محددة في ارتفاع تكاليف خدمات الطرق التي ما زالت الحركة الدولية للبضائع تعتمد عليها اعتماداً شديداً . وقد اعتمدت في شرق ووسط وجنوب أفريقيا اتفاقات لتعزيز الصيانة الملائمة للمرافق الأساسية للطرق بواسطة تنظيمات تتعلق بتنسيق أوزان الحمل المحوري للمركبات ورسوم الاستخدام ، ولكن تنفيذها ليس شاملاً حتى الآن .

٩٠ - كما أن مرافق المرور العابر بالسكك الحديدية متطورة على نحو جيد أيضاً بعد برامج الإصلاح الرئيسية التي قدمها مجتمع المانحين ، ولكن ما زالت هناك مشاكل رئيسية في مجال المعدات . وظلت السكك الحديدية تفقد المزيد من عمليات النقل لصالح الطرق البرية بسبب انخفاض نوعية الخدمات . والعقبة الرئيسية هي انخفاض مستوى الكفاءة الإدارية . وتُبدل الجهود في إدارة السكك الحديدية للانتقال إلى سياسة تجارية أكثر نشاطاً وتوجهاً نحو السوق ولكن أثر هذه الجهود لم يبد في الأفق حتى الآن . كما ساعدت اتفاقات وترتيبات العمل بين خطوط السكك الحديدية على تحسين تنسيق عمليات السكك الحديدية في البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر ، ولكن ما زالت هناك حاجة إلى إدخال تحسينات في هذا المجال .

٩١ - وقد عملت البلدان النامية غير الساحلية على تضخيم تكاليفها للمرور العابر بسبب ارتفاع مستويات التدخل الحكومي لتحقيق أهداف المرور العابر المتعلقة ، أولاً ، بتطوير طرق بديلة ، وثانياً ، باستحداث قطاع محلي للنقل البري بالعربات . وينبغي ، لدى التماس هذين الهدفين ، الموازنة بين الاعتبارات القصيرة الأجل والطويلة الأجل ، وتقييم الآثار الاقتصادية الأوسع نطاقاً على احتياجات القطاعات الانتاجية . وقد انتهجت بعض بلدان المرور العابر أيضاً سياسات تدخلية لحماية سوق موردي خدمات المرور العابر المحلي . وأثرت هذه السياسات الحمائية أيضاً تأثيراً معاكساً على كل من نوعية خدمات المرور العابر وتكلفته .

٩٢ - وسيطرت على نهج دول المرور العابر الساحلية ازاء قضايا المرور العابر مسائل الأمن الجمركي ، ولم يبد سوى في الفترة الأخيرة دليل على وجود اتجاه نحو نهج موجه تجارياً ازاء المرور العابر يشمل الاعتراف بضرورة المنافسة على خدمات المرور العابر . ومن ثم فهناك مزيد من الاهتمام بالمكاسب المحتملة المرتبطة بفرص النمو نتيجة لتنمية المناطق الداخلية للدول الساحلية ، وتوسيع نطاق التجارة داخل الاقليم وزيادة حائل النقد الأجنبي الناجمة عن تدابير تيسير المرور العابر وتطوير المرافق الأساسية للمرور العابر .

٩٣ - ويكتسب الاتجاه إلى النهج الاقليمي ودون الاقليمي في حل مشاكل المرور العابر وزيادة اشتراك القطاع الخاص في هذا الجهد زخماً ، لا سيما في أمريكا اللاتينية وأفريقيا الجنوبية وشرق/وسط أفريقيا . ومن العلامات المشجعة أن المانحين يدعمون هذه الجهود .

باء - الاجراءات الواجب اتخاذها

٩٤ - ينبغي أن يكون هدف الاجراءات الرامية إلى تحسين أنظمة المرور العابر تطوير أنظمة فعالة ومرنة وحسنة الادارة لأنظمة المرور العابر موجهة إلى تلبية احتياجات المصدرين والموردين من البلدان غير الساحلية . وينبغي ألا تركز على نقل البضائع في حد ذاته ، وإنما على المجموعة الكاملة من العمليات اللازمة لتيسير المرور العابر باعتباره حلقة وصل حاسمة في لوجستيات التجارة الدولية للشركات في البلدان غير الساحلية . وينبغي أن تستهدف حل المشاكل المحددة للممرات والمشاكل دون الاقليمية المحددة .

٩٥ - وتتطلب الاستراتيجية الفعالة لتحسين أنظمة المرور العابر ، في المقام الأول ، اجراءات على الصعيد دون الاقليمي لأن التعاون بين البلدان غير الساحلية وجاراتها من بلدان المرور العابر أمر أساسي لتوفير الحلول الفعالة لمشاكل المرور العابر . وينبغي تعزيز هذا التعاون على أساس المصلحة المشتركة لكل من البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر . وينبغي اقامة مؤسسات لاجراء استعراض ورصد منتظمين لعمليات المرور العابر واجراء حوار منسق أو تعزيزه . وعلى الصعيد الوطني ينبغي أن تكون الاستراتيجية الأساسية لواضعي السياسات تشجيع المنافسة بين موردي خدمات المرور العابر بغية ضمان فعالية تكاليف عمليات المرور العابر . وينبغي أيضاً بذل الجهود للنهوض بالمهارات والقدرات الادارية للمتعهدين في قطاع المرور العابر . وبما أن الموارد المالية والبشرية لكل من البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر محدودة ، فإن العمل على هذين المستويين يتطلب دعماً كاملاً من مجتمع المانحين لكي يحقق أثراً فعالاً وإيجابياً على نوعية مرافق المرور العابر وخدماته .

١ - الصعيد دون الاقليمي

٩٦ - اتفقت بعض الدول غير الساحلية والدول الساحلية على نظام دون اقليمي للمرور العابر الجمركي . وينبغي عليها أن تبذل جهوداً متضافرة لكي تنفذ كلياً جميع الاحكام المستمدة من هذه الانظمة ، والتي تشمل عناصرها: استخدام وشائق واجراءات ملائمة ومبسطة لعمليات المرور العابر ؛ ووضع نظام ضمانات ملزم ، حسب الاقتضاء ؛ وأنظمة للاختام الجمركية ؛ ومرافق تخزين للبضائع أثناء المرور العابر ؛ واجراءات منح

شهادات لوكلاء التخليص والشحن . وإذا ما كانت هناك ضرورة لمراجعة هذه العناصر أو إعادة صياغتها فيوصى بأن تُستخدم كمبادئ توجيهية الأحكام الواردة في اتفاقيات دولية من قبيل اتفاقية كيوتو (المرفقان هاء-١ وواو-١) ، والاتفاقية الجمركية المتعلقة بالحاويات (١٩٧٢) ، والاتفاقية الدولية لتنسيق الضوابط الجمركية للبضائع (١٩٨٢) ، واتفاقية النقل البري الدولي ، واتفاقية النقل الدولي بالسكك الحديدية . وذلك مع مراعاة الظروف الاقليمية ودون الاقليمية .

٩٧ - وقد أبرمت الدول غير الساحلية والدول الساحلية أيضا اتفاقات ثنائية ودون اقليمية لتنظيم عمليات المرور العابر تشمل جوانب من قبيل طرق المرور العابر ، والمرور العابر عن طريق البر والسكك الحديدية ، وتناول البضائع الخطرة ، وأنظمة المسؤولية . والمطلوب هو انشاء آليات رصد وتطبيق فعالة لتنفيذها . وتتيح الاتفاقيات التقنية الدولية أيضا مثل اتفاقية لاهاي واتفاقية وارسو مبادئ توجيهية واطار عمل مرجعيا يمكن استخدامه لاستعراض الكفاية التقنية لهذه الاتفاقات وفعاليتها الآليات الموجودة لرصد وتطبيق تنفيذها .

٩٨ - كما تتضمن الاتفاقات الثنائية ودون الاقليمية أحكاما أعم تتعلق بواجبات وحقوق كل من الدول غير الساحلية والدول الساحلية ولكن كثيرا ما تكون هذه الأحكام غامضة وسيئة الصياغة . ويوصى بأن تستخدم أكثر الاتفاقيات الدولية صلة في هذا المجال ، أي اتفاقية عام ١٩٥٦ لتجارة المرور العابر للدول غير الساحلية والمادة الخامسة من اتفاق الغات ، كنماذج لتحسين صياغة هذه الأحكام العامة .

٩٩ - ولا يمكن أن يكون لتحرير التجارة في خدمات المرور العابر البري أثر فعال إلا إذا ما اتفقت الدول غير الساحلية والدول الساحلية بمفغة مشتركة على اعتماد سياسات منسقة متماثلة . وينبغي أن تشمل هذه السياسات القضاء على العقبات التي تواجه عمل الناقلين غير الوطنيين لسلع المرور العابر في أراضي كل من الدولتين (والتي تشمل حاليا التصاريح والتراخيص وأنظمة اقتسام البضائع) وإلغاء الاعانات للناقلين الوطنيين المشتركين في المرور العابر البري الدولي ، والغاء القيود المتعلقة بالاحتكار الوطني للنقل ، وذلك تمشيا مع السياسات الاقليمية ودون الاقليمية لتحرير التجارة والخدمات .

١٠٠ - وتتطلب اجراءات التنسيق لميانة الطرق في ممرات النقل العابر تعاوناً كاملاً أيضا بين الدول غير الساحلية والدول الساحلية . وهو ينبغي أن يشمل: تنسيق رسوم استخدام الطرق استنادا إلى المبدأ القاضي بأنه ينبغي لحركة المرور العابر ، بما فيها المركبات المسجلة وطنيا المشتركة في عمليات المرور العابر ، أن تدفع تكاليف

إتاحة وبقاء الطرق السريعة المستخدمة ؛ وتخصيص الدخل المتحقق من هذه المدفوعات لصيانة الطرق ؛ ووضع حدود موحدة لتحميل المحاور وجسور القبان ؛ وآليات تطبيق منسقة متفق عليها . وتتيح أعمال منطقة التجارة التفضيلية (لأفريقيا الشرقية والجنوبية) نموذجاً في هذا المجال للمنظمات دون الإقليمية الأخرى .

١٠١ - وهناك حاجة إلى إنشاء آليات مؤسسية لرصد وتطبيق الترتيبات التعاونية الموضوعة بين الدول غير الساحلية والدول الساحلية . ولا يمكن أن تكون هناك أية آلية مؤسسية نموذجية تحتذيها جميع الاتفاقات والترتيبات المتعلقة بالمرور العابر بسبب اختلاف الظروف التي تحيط بكل حالة . والمهم هو أن توجد آلية للحوار المنتظم لأن الاجتماعات لا تعقد ، بدون ذلك ، إلا لحل أزمة على وشك الوقوع . ومن الواضح أنه عندما ينطوي الأمر على عدة بلدان وعلى وسائط مختلفة للنقل ، يصبح إنشاء أمانات صغيرة وآلية تشاور حكومية دولية للتشاور المنتظم استثماراً جيداً . وأمانات اتفاق المرور العابر للممر الشمالي في شرق/وسط أفريقيا ولجنة النقل والاتصالات للجنوب الأفريقي في أفريقيا الجنوبية مثالان رائدان جيدان .

١٠٢ - وينبغي تشكيل رابطات دون إقليمية للناقلين البريين ، ومجالس الشاحنين ووكلاء الشحن من الدول غير الساحلية والدول الساحلية ، وتعزيزها إن كانت قائمة وذلك على أنسب نحو بدعم من الغرف التجارية .

٢ - الصعيد الوطني

١٠٣ - في حين أن العمل على الصعيد دون الإقليمي أساسي لتحسين أنظمة المرور العابر ، فمن المحتمل أن يظل نجاح مثل هذه الإجراءات محدوداً ما لم تدعمها تدابير على الصعيد الوطني . وتشمل هذه بعض التدابير المحددة بالنسبة للدول غير الساحلية أو دول العبور الساحلية ، وبعض التدابير التي تتعلق بمجموعتي البلدان كليهما .

١٠٤ - وينبغي للدول غير الساحلية أن تعيد تقييم أثر التنظيم الحكومي على كفاءة عمليات النقل العابر والتي تشمل ، في جملة أمور ، استخدام إجراءات للقطع الأجنبي لتنظيم حجم تدفق بضائع المرور العابر لا سيما فيما يتعلق بالواردات ؛ وضوابط الأسعار لدعم المتعهدين الوطنيين لنقل البضائع بالشاحنات ؛ والقيود على استخدام بعض وسائط النقل ، واتباع تدابير موجهة إلى تشجيع تنويع الطرق . وينبغي الحد من التدخل الحكومي كلما كان هذا التدخل يسفر عن تكاليف يمكن تجنبها .

١٠٥ - وينبغي أن تلتزم الدول غير الساحلية بنشاط التغذية المرتدة من القطاع الخاص عن احتياجات المنتفعين بأنظمة المرور العابر من خلال مؤسسات مثل مجموعة ممر

بيرا ؛ ولجان مستخدمي النقل ، ومجالس الشاحنين ، ولجان تيسير التجارة . وينبغي أن تركز المؤسسات التي ترمي إلى خدمة مصالح الشاحنين على هذه المهمة ولا تُستخدم لتنفيذ السياسة الحكومية .

١٠٦ - وينبغي للبلدان غير الساحلية أن تعزز بنشاط تطوير الموانئ الجافة عندما تكون أحجام النقل كافية ، ويتحقق ذلك على أنسب نحو عن طريق إنشاء مؤسسات لحفز هذا العمل وترويجه بالتعاون وثيق مع القطاع الخاص ، وكذلك مع الدول الساحلية كلما كان ذلك ممكناً . وعلاوة على ذلك ، فعليها أن تلتزم وضع إطار عمل اجرائي يشمل التشريعات الكافية المتعلقة بالمرور العابر .

١٠٧ - وينبغي لدول المرور العابر الساحلية أن تشجع السلطات المرفئية على تعهد بضائع المرور العابر بنشاط ، بدلا من انتظار ورود هذه البضائع على نحو سلبي كما كان الحال في الماضي . وينبغي أن ترافق هذا التحول ، الذي بدأ في أجزاء من أمريكا اللاتينية ، تدابير لتيسير الكفاءة اللوجستية للموردين والمصدريين في البلدان غير الساحلية ، بما في ذلك تقديم مرافق التخزين والمناولة لبضائع المرور العابر ، وتحسين الاجراءات والمشاورات المتعلقة بخدمات النقل الداخلي . وينبغي أن تتحرك ادارة الموانئ نحو اتباع سياسة أكثر توجها للسوق واعطاء السلطات المرفئية سلطة ادارية أكبر لاجراء التغييرات . ويتعين بالذات على الموانئ في جنوب الصحراء الافريقية أن تتعلم الكثير من هذه التجارب في أمريكا اللاتينية .

١٠٨ - وينبغي على كل من البلدان غير الساحلية ودول المرور العابر الساحلية أن تتخذ اجراءات لاجتذاب النقل العابر إلى خطوط السكك الحديدية الدولية القائمة بواسطة تدابير لتحسين نوعية الخدمة واعادة الهيكلة الادارية الرامية إلى اعطاء مزيد من المسؤولية الادارية لسلطات السكك الحديدية . على أنه لا ينبغي حماية السكك الحديدية من المنافسة مع عمليات المرور العابر البري .

١٠٩ - وينبغي لكل من الدول غير الساحلية والدول الساحلية اتخاذ تدابير لزيادة الدور المهني لوكلاء الشحن وإصدار قوانين تتيح لهم اصدار مستندات نقل من الباب إلى الباب . وينبغي تعزيز شركات توكيل الشحن المتوسطة والصغيرة الحجم عن طريق وضع برامج لتطوير الموارد البشرية والتطوير المؤسسي .

١١٠ - وينبغي لكل من الدول غير الساحلية والدول الساحلية تكثيف برامج تطوير الموارد البشرية التي تستهدف احتياجات أنظمة المرور العابر ، وذلك بمفغة خاصة بالتركيز على: تنظيم وادارة خدمات المرور العابر برّا وبالسكك الحديدية ؛ وإنشاء

وإدارة المحطات النهائية للنقل ، بما في ذلك مستودعات الحاويات والموانئ الجافة في المناطق الداخلية ، وتوفير الوظائف الإشرافية والتنفيذية المتمثلة بمجالات أخرى من عمليات المرور العابر (التأمين والشحن الجوي والمستندات الجمركية) . وينبغي إكمال هذه التدابير بواسطة برامج لتنمية الموارد البشرية على الصعيد دون الاقليمي . وتعتبر أعمال الاونكتاد الجارية للمساعدة التقنية نموذجاً طيباً في هذا المجال .

١١١ - وينبغي أن تتعاون كل من الدول غير الساحلية والدول الساحلية مع المؤسسات الوطنية ودون الاقليمية للتأمين والمصارف لتيسير التأمين على البضائع من المخزن إلى المخزن . وينبغي على البلدان غير الساحلية ألا تفرض قيوداً على اختيار التأمين ، تاركة للمؤمن عليه أن يختار أفضل تغطية تأمينية بأكثر معدل معقول للأقساط . ولكن يمكن تقديم بعض الحوافز إلى الموردين والمصدرين ، في شكل عمليات رد للرسوم الجمركية أو خصم من الضرائب ، للتعاقد على التغطية التأمينية محلياً في محاولة لزيادة دخول صناعة التأمين المحلية والسماح لها بتقديم معدلات أقساط وخدمات أفضل . وينبغي وضع اتفاقات دون اقليمية لإنشاء نظام لمسؤولية الناقلين عن الجزء من النقل الذي يتم داخل البلد ، مما يتيح لشركات التأمين استرداد الخسائر ومن ثم تخفيض الأقساط . وهناك نموذج محتمل تتيحه الاتفاقية الدولية لنقل البضائع بالسكك الحديدية واتفاقية عقد النقل البري للبضائع ، المطبقتين في أوروبا ، بعد تعديلهما لملاءمة الظروف الاقليمية .

١١٢ - وينبغي على كل من الدول غير الساحلية والدول الساحلية أن تنشئ لجاناً وطنية لتيسير التجارة والنقل وهي أنسب السبل الوطنية لرصد تنفيذ التدابير الجمركية والتجارية الأخرى لتيسير المرور العابر . وإذا ما كانت مثل هذه اللجان قائمة فينبغي تعزيزها بواسطة اجراءات دعم حكومية هادفة .

٣ - الصعيد الدولي

١١٣ - ينبغي للبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية إعطاء الأولوية للمشاريع والبرامج التي تتبع نهجاً دون اقليمي يركز على الممرات لتحسين أنظمة المرور العابر . وفي مجال المساعدة التقنية ستكون المسألة الأساسية هي دعم عمليات التعاون الثنائي ودون الاقليمي والاقليمي التي تهدف إلى الحد من الحواجز أمام التجارة الدولية عن طريق تحسين أنظمة المرور العابر .

١١٤ - وينبغي للمجتمع الدولي أن يدعم إنشاء المؤسسات التي تعمل كآليات تنفيذ فعالة لبرامج تحسين المرور العابر والتي اتفقت عليها الدول غير الساحلية والدول

الساحلية على صعيد دون اقليمي . ومن الناحية المثالية ينبغي أن يتم مثل هذا الدعم في إطار المنظمات دون الاقليمية المعنية ووكالات التعاون التقني المتعددة الاطراف المشتركة في مسائل المرور العابر .

١١٥ - وينبغي للمجتمع الدولي أن يقدم المساعدة التقنية لوضع وتنفيذ برامج تحسين المرور العابر كلما اقتضى الامر ذلك . وينبغي أن يشمل هذا الدعم تقديم المساعدة التقنية في مجالات من قبيل تصميم واستعراض أنظمة المرور العابر الجمركية ، ووضع ومراجعة تنظيمات المرور العابر ، والاستعراض المنتظم لمتطلبات المرور العابر الجديدة عبر ممرات النقل العابر كأساس للاستثمارات الجديدة الممكنة .

١١٦ - ونظرا لأهمية النقل بالحاويات والاتصالات السلكية واللاسلكية في كفاءة عمليات التجارة/النقل الدولية ، فينبغي على مجتمع المانحين أن يولي اهتماما خاصا للمشاريع المتعلقة بذلك في ممرات النقل العابر في هذه المناطق .

١١٧ - وينبغي للمجتمع الدولي أن يدعم برامج تنمية الموارد البشرية لتلبية احتياجات المرور العابر المتعلقة بالممرات والمتعلقة بالمناطق على وجه التحديد .

١١٨ - وسيواصل الاونكتاد توفير المساعدة التقنية لدعم الدول غير الساحلية والدول الساحلية في جهودها لتحسين أنظمة المرور العابر ويقدم بذلك اسهامه في مختلف المناطق المذكورة أعلاه . على أن هناك بعض المجالات الأساسية التي يمكن فيها للاونكتاد ، باعتباره مركز تنسيق في نطاق منظومة الأمم المتحدة للمسائل المتعلقة بالبلدان النامية غير الساحلية ، أن يلعب دورا أساسيا . وتشمل هذه المجالات:

(أ) جمع المعلومات المتعلقة بمسائل المرور العابر وتقييمها ونشرها ، واستخلاص الدروس من التجارب في مختلف المناطق والمناطق الفرعية فيما يتعلق بتصميم وتحسين أنظمة المرور العابر ؛

(ب) اجراء الدراسات المتعلقة بالمرور العابر التي تساعد واضعي القرارات ، لا سيما بهدف تحديد نقاط الاختناق الحاسمة التي يمكن التخلص منها بسرعة وبأدنى التكاليف ؛

(ج) تنظيم برامج التدريب المفصلة طبقا لاحتياجات واضعي السياسات والمديرين والمشغلين في مجال المرور العابر ؛

(د) رصد التقدم في تنفيذ العمل الذي يقوم به المجتمع الدولي في مجال احتياجات المرور العابر والمشاكل التي تواجه البلدان النامية غير الساحلية ؛

(هـ) صياغة التدابير التي يتعين اعتمادها على الأبعاد الوطنية ودون الاقليمية والدولية لتحسين أنظمة المرور العابر في ضوء البيئتين الاقتصادية والسياسية المتغيرتين .

١١٩ - وأخيرا ، فقد تكون هناك حاجة إلى تقييم أنظمة المرور العابر للدول غير الساحلية المستقلة حديثا في آسيا الوسطى والقوقاز ولوضع برنامج لتحسين كفاءة البيئة الراهنة للمرور العابر . وتواجه هذه البلدان بمفغة خاصة مشاكل صعبة تقتـرن بالتغيرات في ملكية نظام النقل للاتحاد السوفياتي سابقا والاشراف عليه . وهي تسمى أيضا إلى دخول أسواق جديدة وهذا يتطلب انشاء نظام متشابه للمرور العابر يشمل عدة بلدان . وقد يرغب اجتماع الخبراء الحكوميين في التصدي لهذه المسألة ولاشارها فيما يتعلق بالدعم الذي يمكن أن يقدمه المجتمع الدولي .

الحواشي

(١) تعرف الاتفاقية الخاصة بتجارة المرور العابر للدول غير الساحلية ، نيويورك ، المؤرخة في ٨ تموز/يوليه ١٩٦٥ مصطلح "حركة النقل في المرور العابر" بأنها "مرور البضائع بما في ذلك الامتعة غير المصاحبة للراكب عبر أراضي دولة متعاقدة ، بين دولة غير ساحلية والبحر ، عندما يكون المرور جزءاً من رحلة كاملة تبدأ أو تنتهي داخل أراضي تلك الدولة غير الساحلية وتشمل النقل البحري الذي يحسب أو يعقب مباشرة ذلك المرور . وعمليات تعقيب الشحن وتخزين البضائع ، وتجزئتها ، وتغيير واسطة نقلها ، وكذلك عمليات تجميع الآلات والبضائع ذات الأحجام الضخمة ، أو تفكيكها أو إعادة تجميعها - كل ذلك لا يخرج البضائع عن التعريف الخاص بـ "حركة النقل في المرور العابر" ، شريطة أن يُظلم بتلك العمليات بفرض تيسير عملية النقل فقط" .

(٢) انظر بصفة خاصة المراجعة التالية: المشاكل التي تنفرد بها البلدان غير الساحلية - تقرير فريق الخبراء المعني بالمشاكل الخاصة التي تنطوي عليها التجارة والتنمية الاقتصادية للبلدان النامية غير الساحلية TD/B/308 ، ١٩٧٠ استراتيجة النقل للبلدان النامية غير الساحلية - تقرير فريق الخبراء المعني بهياكل النقل الاساسية للبلدان النامية غير الساحلية TD/B/453/Add.1/Rev.1 ، ١٩٧٤ ؛ التدابير الخاصة المتعلقة بالاحتياجات التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية A/10203 ، ١٩٧٥ ؛ أقل البلدان نمواً بين البلدان النامية والبلدان الجزرية النامية والبلدان غير الساحلية النامية ، TD/191 ، ١٩٧٦ ؛ إجراءات محدّدة تتمثل بالاحتياجات والمشاكل التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية: قضايا مطروحة للبحث ، TD/241 ، ١٩٧٩ ؛ "إجراءات محدّدة تتمثل بالاحتياجات والمشاكل التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية: قضايا مطروحة للبحث TD/279 (الجزء الأول) ، ١٩٨٣ ؛ التقدم المحرز في تنفيذ الاجراءات المحددة المتعلقة بالاحتياجات والمشاكل التي تنفرد بها البلدان النامية الجزرية وغير الساحلية TD/B/1007 ، ١٩٨٤ ؛ تقرير فريق الخبراء المخصص المعني بدراسة طرق ووسائل تحسين الهياكل الاساسية والخدمات في مجال النقل العابر للبلدان النامية غير الساحلية TD/B/1002-TD/B/AC.39/3 ، ١٩٨٤ ؛ التقدم المحرز في تنفيذ الاجراءات المحددة المتعلقة بالاحتياجات والمشاكل التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية TD/B/1068 ، ١٩٨٥ ؛ التقدم المحرز في تنفيذ الاجراءات المحددة المتعلقة بالاحتياجات والمشاكل التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية A/42/537 ، ١٩٨٧ ؛ التقدم المحرز في تنفيذ الاجراءات المحددة المتعلقة بالاحتياجات والمشاكل التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية TD/B/1220 ، ١٩٨٩ ؛ التقدم المحرز في تنفيذ الاجراءات المحددة المتعلقة بالاحتياجات والمشاكل التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية TD/B/1301 ، ١٩٩١ .

الحواشي (تابع)

(٣) Customs Transit in International Road Haulage: Contribution by the "International Road Transport Union", 1993, (UNCTAD/LDC/Misc./4); Contribution by the Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP), (UNCTAD/LDC/Misc./2); Contribution by the Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), (UNCTAD/LDC/Misc./1); Contribution by the Asian Development Bank, (UNCTAD/LDC/Misc./3).

(٤) أفغانستان وأوغندا وباراغواي وبوتان وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي وبوليفيا وتشاد وجمهورية أفريقيا الوسطى وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية ورواندا وزامبيا وزمبابوي وسوازيلند وليسوتو ومالي وملاي ومنغوليا ونيبال والنيجر .

(٥) ينبغي من الناحية المثالية أن يكون اختيار الدول الساحلية استخدام موانئ بلدان ساحلية أخرى مجاورة لنقل جزء من تجارتها فيما وراء البحار على أساس مدى إمكانية استخدام الموارد المحلية المطلوبة لنقل شحنة بضائع عن طريق مينائها في إنتاج صادرات ذات قيمة كافية لكسب النقد الأجنبي الإضافي المطلوب لجعل طريق الشحن البحري يتم عن طريق ميناء ذلك البلد المجاور . انظر: الأونكتاد "استراتيجية النقل للبلدان النامية غير الساحلية" تقرير فريق الخبراء المعني بهياكل النقل الأساسية للبلدان النامية غير الساحلية ، الأمم المتحدة ، نيويورك ، ١٩٧٤ ، TD/B/453/Add.1/Rev.1 ، الحاشية ١٠ .

(٦) Buitelaar R. and Fuentes, J.A., "The competitiveness of the small economies of the region" CEPAL Review, No. 43, April 1991, pp 83-96.

(٧) انظر: Livingstone, I, "International transport costs and industrial development in the LDC's", Industry and Development vol. 19, 1987.

(٨) انظر الجدول ٤ في المرفق .

(٩) للاطلاع على مناقشة تفصيلية لما ينطوي عليه إنشاء طريق بديل انظر:

UNCTAD An Assessment of the Operational and Facilitation Aspects of Malawi's Northern Transport Corridor Vol 1 and 2. 1989 UNCTAD/RDP/LDC/22.

(١٠) مثال ذلك أن ملاوي تعاني حالياً من مشاكل بالغة الشدة نتيجة لتعطّل حركة المرور العابرة العادية عبر موزامبيق . وقد واجهت رواندا مشاكل خطيرة مماثلة إبّان اشتداد أزمة أوغندا . وتوقفت حركة المرور الحيوية لزامبيا بعض الوقت خلال فترة اعلان الاستقلال من جانب واحد فيما كان يعرف ببروديسيا . وتعيّن تحويل معظم بضائع المرور العابرة لأوغندا إلى الممرّ الأوسط إلى ميناء دار السلام المحدود الطاقة للقيام بخدمات مناولة شحنات بضائع اضافية دون مهلة كافية . ووصلت حركة المرور العابرة لنيبال إلى ما يقرب من حالة التوقف عندما وصلت المفاوضات المتجددة حول

الحواشي (تابع)

المعاهدة الجديدة للمرور العابر مع الهند إلى طريق مسدود . ولا يمكن حساب تكلفة حالات التعطّل تلك بمجرد حساب تكلفة الأنماط العادية لحركة المرور العابر للبلدان غير الساحلية . ففي كل حالة من الحالات السالف ذكرها ، يوضح مدى خطورة التعطّل وتكلفته إلى حدّ ما استخدام الشحن الجوي باهظ التكلفة لمناولة البضائع التي تشتد الحاجة إليها في حالات الأزمات .

(١١) لاحظ فريق الخبراء المعني بهياكل النقل الأساسية للبلدان النامية غير الساحلية الذي اجتمع في جنيف عام ١٩٧٤ أن اعتماد البلدان غير الساحلية على سياسة ومؤسسات ومرافق النقل لبلدان المرور العابر "يشير من حيث المبدأ امكانية التعرّض لنوع من الاستغلال الاحتكاري ، بغضّ النظر عما إذا كان هذا الاستغلال يمارس عمداً في تسعير مرافق النقل واستخدامها أو في الحدّ من فرص الوصول إلى الطرق أو المرافق أو وسائط النقل ، أو يمارس عن غير قصد بإيلاء اهتمام بالخدمات المقدمة إلى البلدان غير الساحلية يقلّ عما يقدم إلى التجار أو الهيئات من أهل البلد القادرين على ممارسة المزيد من الضغوط" (TD/B/453/Add.1/Rev.1 ، ص ٦ في النص الانكليزي) .

(١٢) انظر 1990 World Bank/PTA The Great Lakes Corridor Study . ولا بد من التأكيد على أن هذه الأرقام ليست أرباحاً مالية ، كما أنها لا تمثل القيمة المضافة محلياً لبعض العناصر الأخرى . ومثال ذلك أن تكاليف النقل بالطرق البرية لها مكوّن استيرادي عال .

(١٣) شجعت نيبال ، على سبيل المثال ، شحن الصادرات العالية القيمة (السجاد والملابس) بالجوّ . وفي عام ١٩٨٧ ، بلغت نسبة صادراتها إلى الولايات المتحدة المشحونة جواً ٨٠ في المائة من إجمالي صادراتها (بحسب القيمة) .

(١٤) للاطلاع على تحليل أكثر تفصيلاً لمشاكل الشحن الجوي في البلدان غير الساحلية الأفريقية انظر وثيقة المعلومات الأساسية "The role of Airfreight in African land-locked developing countries" (UNCTAD/LDC/Misc./12).

(١٥) انظر TD/B/1220, 1989 .

(١٦) للاطلاع على مناقشة أوسع نطاقاً للملامح البارزة لهذه الاتفاقيات ، انظر وثيقة المعلومات الأساسية "Legal and institutional framework for transit operations: Review of the current situation and proposals for improvement" (UNCTAD/LDC/Misc./10).

(١٧) توجد بمكتب الممثل الخاص للأمين العام لشؤون قانون البحار بالأمم المتحدة مجموعة من المعاهدات الدولية الأساسية المتعلقة بمسألة حقوق الدول غير الساحلية في الوصول من وإلى البحار وحرية المرور العابر The Law of Sea. Rights of Access of Landlocked States to and from the Sea and Freedom of Transit-Legislative History of Part X, Articles 124 to 132 of the United Nations Convention on the Law of the sea 1987 (Sales No. E.87.V.5).

الحواشي (تابع)

(١٨) تقوم الشاحنات في أفريقيا الوسطى والشرقية بجزء كبير جداً من حركة النقل الدولي للبضائع . وتضطلع ممّرات الطرق البرية التي تربط بلدان أوغندا وبوروندي ورواندا غير الساحلية والجزء الشرقي من زائير بميناء مومباسا بمناولة نحو ٧٦ في المائة من إجمالي بضائع المرور العابر . كما أن ٢٥ في المائة من إجمالي بضائع المرور العابر لهذه البلدان ينتقل إلى ميناء دار السلام بالطرق البرية أيضاً . وفي أفريقيا الوسطى والغربية تكتسي عمليات المرور العابر بالطرق البرية أهمية مماثلة . فبالنسبة لبوركينا فاسو يضطلع ممر الطريق البري عبر توغو بخدمات المناولة لـ ٢٢ في المائة من بضائع المرور العابر لبوركينا فاسو . وتبلغ نسبة حركة المرور بالطرق البرية عبر كوت ديفوار نحو ٨ في المائة . أما بالنسبة لمالي ، فإن ممر الطريق البري إلى أبيدجان يحمل ٥٦ في المائة من حركة المرور . وفي حالة النيجر ، تبلغ نسبة حركة المرور بالطرق البرية عبر نيجيريا وتوغو معاً نحو ٢٤ في المائة .

وفي المنطقة الآسيوية ، يتفاوت أيضاً دور حركة المرور العابر بالطرق البرية . ففي أفغانستان توقفت صناعة النقل بالشاحنات بعد أن ازدهرت فيها خلال عقد السبعينيات ، فلم يعد يرخص للشاحنات الأفغانية التي تحمل بضائع للمرور العابر إلى ميناء كراتشي البحري أو إلى الهند عبر أراضي باكستان بتجاوز نقاط الجمارك الباكستانية . وفي بوتان تكتسي عمليات للمرور العابر بالطرق البرية أهمية فيما يتعلق بالتجارة مع بنغلاديش فقط . وبالنسبة لنيبال ، تأخذ شحنات بضائع المرور العابر من وإلى ميناء كلكتا الهندي الطريق البري في الغالب الأعم . وتعتمد جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية اعتماداً تاماً على الشحن بالطرق البرية لحركة النقل العابر لبضائعها .

(١٩) من بين المشاريع الـ ١٠٤٠ للبرنامج الكلي ، يوجد ٢٦٣ مشروعاً (٢٢ في المائة) للطرق البرية . ومن ناحية الموارد ، خصّص نحو ٢٢ في المائة من البرنامج الكلي (١٥,٩ مليوناً من دولارات الولايات المتحدة) لقطاع الطرق البرية .

(٢٠) انظر Economic Commission for Africa, Facilitation of International Traffic in the Field of Road Transport, Transcom/232, November 1988.

(٢١) UNTACDA II Road Sub-Sector Working Group. Strategy Paper (٢١) December 1990, Annex B.

(٢٢) United Nations Economic Commission for Africa Facilitation of Inter-Country Road Traffic, Working Document for the Roads Sub-Sector Working Group, Addis Abbaba, July 1990.

الحواشي (تابع)

- (٢٣) المرجع نفسه ، ص . ١٣ .
- (٢٤) انظر "A preliminary study of the development of indigenous international road freight companies in Lesotho, Swaziland and Botswana" (UNCTAD/RDP/LDC/3), Geneva 1990 . ويواصل المشروع المشترك بين برنامج الأمم المتحدة الانمائي والاونكتاد للمرور العابر في الجنوب الأفريقي مساعدة البلدان الثلاثة المشار إليها في جهودها الرامية إلى تنفيذ ما ورد في مذكرة التفاهم .
- (٢٥) قدم الاونكتاد توصيات لهذا الغرض في إطار المشروع المشترك بين برنامج الأمم المتحدة الانمائي والاونكتاد للمرور العابر في أفريقيا الوسطى والغربية ، مقترنة بتدابير لخفض التكاليف عن طريق الارتقاء بقدرات مقدمي خدمات المرور العابر .
- (٢٦) انظر Rizet, C. 'Coûts et Surcoûts du camionnage en Afrique: Application d'une méthode de comparaison des couts entre pays', 'Les Cahiers Scientifique du Transport', 1990, no.21, pp 85-102.
- (٢٧) UNTACDA II Roads Sub-Sector Working Group. Strategy Paper, December 1990, Annex A Figures are based on World Bank, Sahel Transport Corridors: The Case of Mali, 1989; World Bank, Sahel Transport Corridors: The Case of Burkina Faso, 1990; World Bank, Sahel Transport Corridors, The Case of Niger, 1990.
- (٢٨) . World Bank/PTA The Great Lakes Corridor Study, March 1990
- (٢٩) في عام ١٩٨٦ ، باشرت هيئة سكك حديد تنزانيا العمل في برنامج طارئ للانتعاش لضمان تجديد خطوط السكك الحديدية وموجوداتها الأخرى . وفي الوقت نفسه أجريت دراسة عن استراتيجية تحسين أداء الهيئة وإدارتها في المستقبل . واستناداً إلى نتائج تلك الدراسة وإلى تحليل آخر أجرته الهيئة والبنك الدولي ، وافقت حكومة تنزانيا على برنامج لإعادة هيكلة السكك الحديدية للفترة ١٩٩٠-١٩٩٥ . وسوف يلقي البرنامج الدعم من جهات مانحة شتى ومن البنك الدولي . ويبلغ إجمالي التمويل اللازم للمشروع ٢٧٣,٧ مليون من دولارات الولايات المتحدة . ويقوم البنك الدولي بتمويل برامج مماثلة لتجديد الممر الشمالي الذي يربط ذلك الجزء من مومباسا في كينيا ببلدان أوغندا ورواندا وبوروندي غير الساحلية والجزء الشرقي من زائير . وبعد برنامج التجديد الشامل تصبح الحالة التقنية في أفريقيا الغربية أيضاً مرضية بشكل عام .
- (٣٠) انظر Union Internationale des Chemins de fer UIC Activities Report 1990-1991.

الحواشي (تابع)

(٣١) للاطلاع على المناقشة بشأن نهج لجنة الجنوب الافريقي للنقل والاتصالات في التنبؤ ، انظر I.E. Smith 'Southern African Subregional Transit Traffic Survey', in Report of Workshop on Cooperative Arrangements between Land-locked Countries and their Transit Neighbours, Maseru, Kingdom of Lesotho, 17-19 May 1989. UNCTAD/RDP/LDC/21.

(٣٢) للاطلاع على أشمل تقييم لهذه الاتفاقات انظر Non-Physical Barriers to Rail Movements and the Railway Working Agreements of the Preferential Trade Area, Consultancy report prepared by Vijay Raman for UNDP/UNCTAD Project RAF/77/017, September 1984; Report of the symposium on transit traffic in East/Central Africa/UNCTAD/RDP/LDC(5-9) Geneva, 1991, pp 28-35.

(٣٣) للاطلاع على المزيد من مناقشة مشاكل ادارة السكك الحديدية انظر بمفصلة خاصة وثائق المعلومات الأساسية "Transit systems serving the land-locked countries: Country Profiles in Southern Africa." (UNCTAD/LDC/Misc./7).

(٣٤) انظر "Second United Nations Transport and Communications Decade (UNTACDA II), Railway Transport Working Group Strategy Faber, ECA, 1990 pp. 12-13.

(٣٥) انظر 'Hidrovia Paraguay-Parana: Viejo cauce para una integracion renovada', 'Oportunidades empresaria les en la Hidrovia Paraguay-Parana', 'La organizacio institucional de la Hidrovia Paraguay-Parana como programa de navegacion internacional', and "Proyecto Hidrovia": Oportunidades del empresariado', pp 1-51 in Integracion Latinoamericana, June 1991, no. 168.

(٣٦) انظر Transit Corridor Analysis: Central African Republic. Report prepared for UNDP/UNCTAD Project RAF/88/014, November 1989.

(٣٧) للاطلاع على المزيد من المناقشة التفصيلية لمسألة مرافق الموانئ انظر "مذكرة بشأن احتياجات البلدان غير الساحلية في موانئ المرور العابرة" ، الاونكتاد ، ١٩٨٢ .

(٣٨) للاطلاع على تحليل عن كيفية جعل الموانئ مراكز للخدمات ، انظر: الاونكتاد ، "تسويق الموانئ وتحسين موانئ الجيل الثالث" TD/B/C.4/AC.7/14 . يقدم ميناء أبيدجان مثالا للنهج الأكثر توجها صوب العملاء الذي تتبعه إحدى هيئات الموانئ . وفي عام ١٩٩١ ، أنشئت لجنة وزارية رفيعة المستوى لبحث قدرة الميناء على المنافسة ، وقد أبدت نتائج بحثها اهتماما كبيرا بالطريقة التي تجعل القيود على حركة المرور العابرة تسبب التحول إلى الموانئ الأخرى في غربي أفريقيا .

(٣٩) يرد تقييم كامل لمستودعات مالي في: World Bank Sahel Transport Corridors: The case of Mali, February 1989.

الحواشي (تابع)

(٤٠) تقع الموانئ الجافة في المناطق الداخلية ، ولكنها ترتبط ارتباطاً مباشراً بالموانئ البحرية بوسائط النقل السطحي . وقد يستخدم بلد ما الموانئ الجافة سواء أكان لديه موانئ بحرية أم كان من البلدان غير الساحلية . وخلافاً للحالة في معظم محطات الحاويات المملوكة ملكية خاصة ، فإنه يقصد من الموانئ الجافة أن تكون مرافق للاستخدام العام ومتاحة للجميع وأن يجري التخليص على البضائع فيها ، إلا أنه يمكن تماماً بطبيعة الحال وجود الملكية العامة والتشغيل العام القائم على أساس مشترك لمستخدمي الميناء . للاطلاع على مناقشة تفصيلية لإدارة وتشغيل الميناء الجاف ، انظر بمفصلة خاصة "دليل إدارة وتشغيل الموانئ الجافة" ، الأونكتاد ، ١٩٩١ .

(٤١) انظر Welling, M. Customs Facilitation Symposium on Transit Transport Issues and Prospects ندوة عن قضايا المرور العابر وفرصه ، لوساكسا ، آذار/مارس ١٩٩٠ (UNDP/UNCTAD Project RAF/86/046) ؛ و Customs Procedures and Trade Facilitation, ندوة عن حركة المرور العابر: القضايا والفرص ، مومباسا ، حزيران/يونيه ١٩٩١ (UNDP/UNCTAD Project RAF/88/015) .

(٤٢) انظر "Northern Corridor Transit Agreement", 1985 . وكان مشروع الأونكتاد للنقل العابر لشرق/وسط افريقيا أداة فاعلة في صياغة هذا الاتفاق والتفاوض عليه .

(٤٣) ترد مناقشة أوسع نطاقاً لاستخدام وثيقة اعلان النقل الجمركي البري في وثيقة المعلومات الأساسية "Legal and Institutional Framework for Transit Operations: Review of the current situation and proposals for improvement" (UNCTAD/LDC/Misc.10).

(٤٤) للاطلاع على مناقشة أشمل لاتفاقية النقل البري الدولي ، انظر وثيقة المعلومات الأساسية "Customs Transit in International Road Haulage" (UNCTAD/LDC/Misc.4).

(٤٥) انظر البنك الدولي/لجنة المجتمعات الأوروبية Programme d'Ajustment Structural UDEAC "Transport en transit" Vol. 1, Documentation de Base March 1991.

(٤٦) انظر لجنة النقل والاتصالات للجنوب الافريقي Clearing and Forwarding in the SADCC Region, 1987 ؛ وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي/الأونكتاد The Kenya Clearing Forwarding and Warehousing Association and Les Transitaires et Autres Auxiliaires de Transport au Senegal, 1989 (RAF/89/028) ؛ والبنك الدولي Republique de Cote d'Ivoire: Competitivite-Procedures Applicables au Commerce Extérieur et aux Transports. Vol. 1 and vol 2 1992.

الحواشي (تابع)

- (٤٧) ترد أشمل مناقشة للنظام المتكامل للمرور العابر في وثيقة المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة "Integrated Transit System for Bolivian Goods" (E/CEPAL/1065, 1979) . وتعتمد المناقشة الحالية على المعلومات المقدمة من اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والكاريبي .
- (٤٨) يشابه الاجراء المتعلق بالمرور العابر لبضائع بوليفيا عبر بيرو النظام المتكامل للمرور العابر ، ولكنه ينطبق على الصادرات والواردات معاً ، وقد أُدرج نص خاص يفسح المجال للنقل البري . كما أن حكومة بيرو ، التي تزعم حدوث انتهاك لقوانين مكافحة الاحتكار الوطنية ، رفضت السماح للإدارة المستقلة للمخازن الجمركية بأن تعمل كوكيل جمركي وحيد للمدخلات البوليفية ، وهكذا فينبغي على الإدارة المستقلة للمخازن الجمركية أن تتنافس للحصول على الزبائن على قدم المساواة مع الوكلاء من القطاع الخاص ، وإن ظلت تحتفظ بمركزها كممثل رسمي للحكومة البوليفية في تعهد الواردات .
- (٤٩) تتصدى لبعض هذه المسائل مشاريع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي/الاونكتاد المتعلقة بالنقل المتعدد الوسائط في اثيوبيا وبنن وموزامبيق .
- (٥٠) للاطلاع على مناقشة أشمل لمشكلة التأمين على المرور العابر التي تواجه شركات البلدان غير الساحلية ، انظر وثيقة المعلومات الأساسية "Improvement of Current Transit Insurance Arrangements for Land-locked Developing Countries" (UNCTAD/LDC/Misc.13).
- (٥١) انظر مركز التجارة الدولية Import Operations and Techniques in Malawi, ITC/DTC/677 1983.
- (٥٢) ترد مناقشة لمركز اللوجستيات الاستشاري (LAC) في Monthly Information Bulletin published by LAC.
- (٥٣) أتيحت معلومات مفيدة للغاية عن عمل مجموعة ممر بيرا لأمانة الاونكتاد من جانب الشركة .
- (٥٤) انظر Transit Transport Bulletin of Issues and Prospects facing International Transport in Africa, Issue Nr.4 1991 p.2 ، والتقارير المتعلقة بالتقدم المحرز في تطور لجان تيسير التجارة في ليسوتو وسوازيلند (UNCTAD/LDC 16, Geneva 1989).
- (٥٥) انظر "Report of workshop on cooperative arrangements between land-locked and their transit neighbours" (UNCTAD/RDP/LDC/21, Geneva, 1989).
- (٥٦) انظر ، على سبيل المثال ، UNDP/UNCTAD Institutional Development and Human Resource Development of Freight Forwarding and Multimodal Transport Organization in Sub-Saharan Africa Project RAF/89/028 September 1990.

المرفق ١
جداول احصائية

قائمة الجداول

- الجدول ١: بيانات جغرافية وديموغرافية مختارة: البلدان النامية غير الساحلية .
- الجدول ٢: مؤشرات متعلقة بالنقل .
- الجدول ٣: أجر الشحن كنسبة مئوية من قيم الواردات (سيف) لمجموعة مختارة من البلدان .
- الجدول ٤: المدفوعات للناقلين الأجانب مقابل خدمة النقل كنسبة من المصادرات الاجمالية للبضائع والخدمات للبلدان النامية غير الساحلية .
- الجدول ٥: قيمة المصادرات والقوة الشرائية للمصادرات للبلدان النامية غير الساحلية .
- الجدول ٦: قيمة وحجم الواردات للبلدان النامية غير الساحلية .

Table 1: Selected geographical and demographic data: land-locked developing countries

	Area (thousand s of km ²)	Distance to the sea ^{a/} (km)	Population					Labour force/ (percentage)	
			Density (population n per km ²) 1991	Total (millio n) 1991	Average life expectanc y at birth (years) 1990- 1995 ^{b/}	Infant mortality (per 1,000 live births) 1990-1995 ^{b/}	Urban (percenta ge) 1990	In agricult ure 1990	In indust ry 1989
Afghanistan	652.1	2 000-10 600	27	17.7	44	162	18	55	11
Bhutan	47.0	800	34	1.6	49	129	5	91	2
Bolivia	1 098.6	250-2 736	7	7.3	61	85	51	42	15
Botswana	581.7	1 100-1 400	2	1.3	61	60	28	63	9
Burkina Faso	274.2	900-1 210	34	9.2	48	118	9	84	4
Burundi	27.8	1 455-1 850	203	5.7	48	106	6	91	2
Central African Republic	623.0	1 400-1 815	5	3.1	47	105	47	63	6
Chad	1 284.0	1 715-2 015	4	5.7	48	122	30	75	4
Lao People's Democratic Republic	236.8	670	18	4.3	51	97	19	72	6
Lesotho	30.4	740-800	59	1.8	61	79	20	80	3
Malawi	118.5	560-700	74	8.8	44	142	12	75	6

Mali	1 240.2	1 170-1 289	8	9.5	46	159	19	81	2
Mongolia	1 566.5	..	1	2.2	64	60	52	30	16
Nepal	140.8	890	143	20.1	54	99	10	92	1
Niger	1 267.0	1 100-2 690	6	8.0	47	124	20	87	1
Paraguay	406.8	1 043-1 935	11	4.4	67	47	48	46	15
Rwanda	26.3	1 750	276	7.3	46	110	8	91	2
Swaziland	17.4	200-500	44	0.8	58	73	33	66	7
Uganda	235.9	1 450	77	13.1	42	104	10	81	3
Zambia	752.6	2 000-2 750	11	8.4	44	84	50	69	7
Zimbabwe	390.6	592-2 000	26	10.3	56	59	28	68	8
All land-locked developing countries	11 018.1	..	14	155.6	49	112	21	76	5
All developing countries	66 336.2	..	43	2885.9	59	87	39	54	12

Source: UNCTAD secretariat calculations based on data from the Statistical Office of the Secretariat, ECLAC, ECA, FAO, UNCTAD, UNDP and the World Bank.

- a/ Distance from principal towns to main ports. The figures are the shortest and longest routes used.
b/ Projections.

Table 2 : Indicators on transport ^a

Country	Road network			Railways				Civil aviation			
	Total	Paved	Density	Net-work	Density	Freight	Passengers	Freight		Passengers	
	km	%	km/1000 km ²	km	km/1000 km ²	mio. ton km	mio. pass-km	Total	International	Total	International
								(thousand tons)		(thousands)	
Afghanistan	19010	15.1	29.2	..	..	..	..	9.9	9.5	174	65
Bolivia	41642	4.2	37.9	3701	3.4	510	353	8.0	7.0	1273	376
Botswana	8890	26.0	15.3	714	1.2	1370	..	..	..	118	83
Burkina Faso	11150	11.7	40.7	504	1.8	..	..	7.6	7.5	112	85
Burundi	5430	15.7	195.1	..	..	..	..	5.6	5.6	58	57
Central Af. Rep.	24310	2.0	39.0	..	..	..	..	13.3	13.3	84	82
Chad	27000	1.4	21.0	..	..	..	..	..	..	..	..
Lao People's Dem. Rep.	12983	17.3	54.8	..	..	..	..	0.6	0.3	165	59
Lesotho	4650	11.4	153.2	..	..	..	..	..	..	58	35
Malawi	12890	18.0	108.8	782	6.6	113	117	5.7	4.6	233	157
Mali	14040	14.8	11.3	642	0.5	202	186	10.2	9.7	176	164
Mongolia	46700	19.3	29.8	1748	1.1	5956	579	..	..	..	..
Nepal	7362	40.5	52.3	52	0.4	..	..	17.5	17.0	800	600
Niger	19560	20.4	15.4	..	..	..	..	5.6	5.5	97	83
Paraguay	14783	13.5	36.4	441	1.1	14	2	..	..	..	..
Rwanda	12930	5.6	490.9	..	..	..	..	8.5	8.5	74	68
Swaziland	3447	20.0	202.8	316	18.6	5487	1157	..	..	40	40
Uganda	27000	6.7	114.5	1100	4.7	82	315	10.0	10.0	122	111
Zambia	37359	17.3	45.6	1924	2.6	..	..	14.0	13.2	590	405
Zimbabwe	78400	16.5	201.0	3415	8.8	5287	..	65.0	64.0	583	233

Source: IRU. World Transport Data 1990:

IRP. World Road Statistics 1985-1989, edition 1990:

ICAO Digest of Statistics. Airport Traffic 1990:

ESCAP. Statistical Yearbook for Asia and the Pacific 1990 and national sources.

UN. Statistical Yearbook (37th issue-1992).

^a Data refer to 1989 or latest year available.

Table 3 : Freight as a percentage of c.i.f. import values
for selected group of countries

		1980	1989	1990
1	World Total	6.64	5.29	5.22
2	Developed Market Economy countries	5.49	4.42	4.40
3	Developing countries total :	10.44	9.05	8.60
	of which :	13.42	11.22	11.00
	in Africa	8.85	8.54	8.17
	America	10.41	8.35	8.19
	Asia			
4	Landlocked developing countries :			
	West Africa ¹	22.4	22.3	22.2
	East Africa ²	17.3	16.8	16.5
	Latin America ³	16.1	14.5	14.1

1. Burkina Faso, Central African Republic, Chad, Mali.
2. Burundi, Rwanda, Uganda, Zambia.
3. Bolivia, Paraguay.

Source: IMF, International Financial Statistical Yearbook

Table 4
Payments to foreign carriers for transport service as a
proportion of total exports of goods and services

	Transport payments (million dollars) 1990	Exports of goods and services: total (million dollars) 1990	Transport payments ratio (per cent) 1990
Afghanistan	92.1 ^b	280.6 ^b	32.8 ^b
Bolivia	149.4	995.5	15.0
Burkina Faso	109.8	369.2	29.7
Burundi	37.2	97.3	38.2
Central African Republic	61.4 ^c	197.7 ^c	31.1 ^c
Chad	96.2 ^b	199.0 ^b	48.3 ^b
Lao People's Democratic Republic	..	81.0 ^d	..
Lesotho	25	555.1	4.5
Malawi	167.3 ^d	334.8 ^d	50.0 ^c
Mali	185.3	440.0	42.1
Nepal	51.3	447.4	11.5
Niger	42.6 ^b	368.7 ^b	11.6 ^b
Paraguay	6186.8	1939.3	9.6
Rwanda	48.6	149.2	32.6
Swaziland	16.9	815.3	2.1
Uganda	169.4 ^e	409.6 ^e	41.4 ^c
Zambia	201.0 ^b	1427.0 ^b	14.1 ^b
Zimbabwe	123.7 ^c	1872.7 ^c	6.6 ^c
All developing countries	55712.0	955747.0	5.8

Source: UNCTAD secretariat, mainly based on information from the OECD secretariat, UNCTAD Handbook of International Trade and Development Statistics and the IMF.

- a/ Total external short-term and use of IMF credit.
- b/ 1989.
- c/ 1987.
- d/ 1988.
- e/ 1986.

Table 5 Export value and purchasing power of exports of the land-locked developing countries

Country	Exports in 1991			Annual average growth rates (%) of :									
	Total \$ million	% of GDP ^a	Per capita \$	Export value					Purchasing power of exports				
				1970-1980	1988-1989	1989-1990	1990-1991		1970-1980	1988-1989	1989-1990	1990-1991	Purchasing power of exports per capita 1970-1980 1988-1989 1989-1990 1990-1991
Afghanistan	210	2.9	12	21.2	-45.0	-1.3	-10.6	7.9	-47.0	-7.8	-10.8	6.1	-49.1 -12.6 -16.5
Bhutan	858	20.1	117	19.9	36.8	9.5	-4.7	6.4	34.7	2.5	-4.9	3.8	31.4 0.0 -7.1
Bolivia	1310	41.0	1027	34.4	22.4	-11.1	1.9	18.5	18.1	-17.5	2.5	14.2	14.8 -19.8 -0.5
Burkina Faso	75	2.3	8	18.4	-47.2	-2.7	2.7	5.2	-49.0	-9.4	3.1	2.8	-50.4 -11.8 0.3
Burundi	76	6.8	13	17.2	-41.4	-3.8	1.3	3.4	-43.4	-10.7	1.9	1.7	-45.0 -13.3 -1.0
Central African Rep.	133	10.0	43	13.4	103.0	-3.0	2.3	1.0	97.7	-8.6	1.3	-1.2	92.4 -11.0 -1.3
Chad	137	12.2	24	14.0	-2.8	-2.2	2.2	1.4	-6.1	-9.1	2.0	-0.6	-8.0 -11.1 -0.5
Lao People's Dem. Rep.	80	9.2	18	18.1	-1.2	0.0	0.0	5.1	-4.7	-7.1	0.6	3.3	-7.7 -10.0 -2.5
Lesotho	40	7.4	22	26.0	0.0	0.0	0.0	11.1	-3.5	-7.1	0.6	8.6	-5.9 -9.4 -1.9
Malawi	540	22.5	61	16.4	-6.0	56.6	29.2	3.2	-8.5	44.4	29.8	0.2	-11.5 -39.8 25.5
Mali	280	10.8	29	21.1	8.8	-2.2	5.7	7.2	5.0	-9.4	5.9	4.8	1.8 -12.2 2.6
Mongolia	250	6.7	12	9.8	-17.2	31.4	19.6	-3.1	-20.1	22.1	20.3	-5.6	-22.2 19.0 17.3
Nepal	250	9.7	31	33.8	-13.8	-2.0	2.0	18.7	-17.7	-10.1	3.4	15.3	-20.3 -12.9 0.1
Niger	950	17.5	216	18.8	-77.0	-17.5	-0.9	3.8	70.8	-24.1	0.3	0.8	66.0 -26.2 -2.5
Paraguay	112	5.2	15	21.1	-18.5	25.0	1.8	7.5	-21.2	17.2	2.2	4.1	-23.8 -13.3 -1.2
Rwanda	430	62.4	558	16.0	-2.2	-0.7	-2.3	2.0	-5.0	-8.2	-1.2	-1.0	-7.4 -10.5 -3.7
Swaziland	195	3.8	11	4.6	-8.8	-39.2	28.3	-7.5	-10.1	-43.3	27.4	-10.2	-12.9 -45.0 23.5
Uganda	920	21.4	109	3.5	14.3	-33.3	2.3	-8.3	11.0	-38.5	2.9	-11.0	7.0 -40.7 -0.8
Zambia	1300	20.9	127	12.9	-20.3	-2.3	2.4	-0.7	-22.6	-9.7	3.5	-3.7	-25.2 -12.8 0.3
All land-locked developing countries	8146	14.1	54	12.9	5.6	-7.8	2.9	-0.2	2.4	-14.7	3.4	-2.6	-0.8 -17.4 0.0
All developing countries	781400	27.3	271	25.9	12.6	13.3	5.9	10.1	9.0	4.7	7.4	7.5	6.4 2.3 5.0

Source: UNCTAD secretariat calculations, mainly based on UNCTAD Handbook of International Trade and Development Statistics, Supplement 1991.

Note: Annual average growth rates are based on an exponential trend function.

a 1990 data.

Table 6 Import value and volume of the land-locked developing countries

Country	Imports in 1991		Annual average growth rates (%) of :											
	Total \$ million GDP ^a	Per capita \$	Import value				Import volume				Import volume per capita			
			1970- 1980	1988- 1989	1989- 1990	1990- 1991	1970- 1980	1988- 1989	1989- 1990	1990- 1991	1970- 1980	1988- 1989	1989- 1990	1990- 1991
Alghanistan	650	11.0	19.4	-11.3	10.8	-26.5	6.3	-14.6	3.5	-26.6	4.6	-17.9	-1.9	-31.3
Bhutan	942	16.0	20.6	4.9	15.5	31.6	7.1	3.3	8.1	31.3	4.4	0.8	5.6	28.1
Bolivia	1600	56.8	28.2	26.8	17.6	-10.1	13.1	22.3	9.2	-9.6	9.0	18.8	6.1	-12.2
Botswana	500	15.4	21.8	-34.2	52.2	2.0	8.2	-36.4	41.6	2.4	5.8	-38.1	37.8	-0.4
Burkina Faso	260	21.4	22.4	-8.7	25.5	10.2	8.0	-12.0	16.6	10.8	6.2	-14.5	13.2	7.6
Burundi	160	12.3	8.9	6.4	6.7	0.0	-3.0	3.6	0.5	-0.9	-5.1	0.8	-2.1	-3.6
Central African Rep.	540	48.1	7.5	3.8	21.8	1.9	-4.4	0.3	13.2	1.7	-6.3	-1.7	10.7	-0.8
Chad	155	17.9	2.4	-7.4	3.3	0.0	-9.7	-10.7	-4.0	0.8	-11.2	-13.5	-7.0	-2.5
Lao People's Dem. Rep	450	97.5	30.8	2.3	20.5	-15.1	15.3	-1.3	11.9	-14.6	12.7	-3.7	9.1	-16.7
Lesotho	600	30.8	17.1	24.2	12.8	4.7	3.8	20.9	4.0	5.2	0.8	16.9	0.7	1.7
Malawi	810	24.4	23.2	-2.5	20.0	1.7	9.0	-8.0	11.1	1.9	6.8	-8.8	7.7	-1.3
Mali	610	24.4	23.2	-2.5	20.0	1.7	9.0	-8.0	11.1	1.9	6.8	-8.8	7.7	-1.3
Mongolia	770	22.0	18.6	-14.6	18.1	12.2	4.6	-17.6	9.7	12.9	1.9	-19.7	6.9	10.1
Nepal	370	14.3	27.5	-1.3	-2.7	2.8	13.2	-5.8	-10.8	4.2	9.9	-8.7	-13.5	0.8
Niger	1212	24.0	24.5	3.6	88.9	-7.7	8.8	0.0	73.9	-6.6	5.7	-2.9	69.0	-9.1
Paraguay	310	13.5	26.4	-9.8	-13.5	7.6	12.2	-12.7	-18.9	8.1	8.6	-15.6	-21.6	4.4
Rwanda	430	71.0	25.5	12.6	-13.9	-14.0	10.4	9.4	-20.5	-13.0	7.1	6.7	-22.5	-15.3
Swaziland	660	19.5	2.9	19.9	19.6	-15.4	-9.1	18.1	11.7	-16.0	-11.7	14.4	8.2	-18.5
Uganda	1200	29.5	5.6	4.1	42.4	-3.5	-6.4	1.0	31.2	-2.9	-9.2	-2.6	26.5	-6.4
Zambia	1000	17.3	10.9	-16.2	-3.7	-4.8	-2.5	-18.6	-11.0	-3.7	-5.4	-21.4	-13.8	-6.7
Zimbabwe														
All land-locked developing countries	12419	22.9	15.8	0.5	19.2	-3.5	2.4	-2.8	10.7	-3.2	-0.1	-5.8	7.2	-6.4
All developing countries	780300	26.8	23.8	10.7	15.4	7.9	8.3	7.2	6.6	9.4	5.8	4.7	4.2	6.9

Source: UNCTAD secretariat calculations, mainly based on UNCTAD Handbook of International Trade and Development Statistics, Supplement 1991.

Note: Annual average growth rates are based on an exponential trend function.

^a 1990 data.

المرفق ٢
المعاهدات الدولية

17

State members of UNCTAD which are Contracting Parties to a selected number of key international conventions relevant to transit traffic operations

Land-locked developing countries (Africa)	1965 Transit a	CATT b	Kyoto c	TIR d	1972 Container e	1962 Frontier control of goods f	Hague g	Warsaw h	CPT i	CPT j	1966 Road Traffic k	Hamburg Rules 1976
Botswana		X						X				X
Burkina Faso	X	X						X				X
Burundi	X	X	X									
Central African Rep.	X	X									X	
Chad	X	X						X				
Lesotho	X	X	X			X						X
Malawi	X	X						X				X
Mali	X	X						X				
Niger	X	X						X			X	
Rwanda	X	X						X				
Swaziland	X							X				
Uganda		X	X					X				X
Zambia	X	X	X					X				X
Zimbabwe		X	X					X			X	
Transit countries (Africa)												
Algeria			X	X	X			X		X		
Angola								X				
Benin		X						X				
Gabon		X	X					X				

	1965 Transit convention ^a	CAT Article v ^b	Kyoto Convention ^c	TIR convention ^d	1972 Container ^e convention	1982 Frontier control of Goods ^f convention	Hague ^g Convention	Marsaw ^h Convention	CJM ⁱ	CPR ^j	1968 Road Traffic ^k convention	Harburg Regul ^l 1976
Congo		X						X				
Côte d'Ivoire		X	X				X	X			X	
Ghana		X					X	X				
Guinea							X	X				X
Kenya		X	X				X	X				X
Mauritania		X						X				
Mozambique		X					X	X				
Nigeria	X	X	X				X	X				X
Senegal		X	X					X				X
South Africa		X	X			X					X	
Sudan												
Tanzania, United Republic		X					X	X				X
Togo		X										
Zaire		X					X	X			X	
Land-locked countries (Asia)												
Afghanistan				X				X				
Bhutan												
Lao, People's Rep.	X							X				
Mongolia	X							X				
Nepal	X							X				
Transit countries (Asia)												
China			X		X			X				

	1965 Transit convention ^a	GATT Article V ^b	Kyoto Convention ^c	TIR Convention ^d	1972 Container Convention ^e	1982 Frontier control of goods convention ^f	Harque Convention ^g	Warsaw Convention ^h	CTM ⁱ	CTR ^j	1968 Road Traffic convention ^k	Hamburg Rules 1978 ^l
Comodia								X				
India		X	X					X				
Iran				X			X	X			X	
Pakistan		X	X					X			X	
Russian Federation	X			X	X	X		X		X	X	
Thailand		X										
Viet-Nam								X				
Land-locked countries (Latin America)												
Bolivia		X										
Paraguay							X	X				
Transit countries (Latin America)												
Argentina		X					X	X				
Brazil		X						X			X	
Chile	X	X		X								X
Peru		X					X					

- a/ Convention on Transit Trade of Land-locked countries, 1965
b/ The General Agreement on Tariffs and Trade
c/ International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs procedures
d/ Customs conventions on the International Transport of Goods under cover of TIR carnets
e/ Customs convention on containers, 1972
f/ International convention on the harmonization of frontier controls of goods
g/ International convention for the unification of certain rules relating to bills of lading
h/ Convention for the unification of certain rules relating to international carriage of air
i/ International convention concerning the carriage of goods by rail (CIM)
j/ Convention on the contract for the carriage of goods by road (CMR)
k/ Convention on Road Traffic, 1968
l/ United Nations convention on the carriage of goods by sea, 1978.

المرفق ٢
الاتفاقات الاقليمية والشائية

Sub-regional and bilateral agreements between land-locked developing countries and their transit neighbours relating to transit, rail, road and port facilities

Land-locked Developing Countries	Sub-regional and/or Bilateral Transit Agreement	Free trade areas	Customs union	Currency union	Joint ownership railways	Inter-railway agreements	Bilateral agreement on ports	Reverse port
Bolivia	SACP ^a MOU	SADC ^c	SACU ^e					
Burkina Faso	TRIF ^b Cote d'Ivoire, Ghana, Mali, Togo, Benin	CEAO ^d ECOWAS ^e		CEAO ^b		Cote d'Ivoire	Togo, Cote d'Ivoire, Benin	Cote d'Ivoire
Burundi	NCTA ^j Tanzania	PTA ^f					NCTA Tanzania	Tanzania
Central African Republic	Cameroon, Gabon, Congo, Equatorial Guinea	UDZAC	UDZAC	Cameroon Congo				Congo, Cameroon
Chad	Algeria, Cameroon, Central African Rep., Congo	UDZAC ^g	UDZAC	Cameroon Central African Rep., Congo				Congo
Lesotho	SACU, MOU	SADC, PTA	SACU	RHU				
Malawi	Tanzania, Mozambique, Zambia	SADC, PTA				Mozambique	Tanzania, Mozambique	Tanzania, Mozambique
Mali	TRIF, Benin, Cote d'Ivoire, Togo, Burkina Faso	ECOWAS CEAO		ECOWAS		Senegal	Togo, Benin, Mauritania, Cote d'Ivoire, Senegal	Togo, Benin, Cote d'Ivoire, Senegal
Niger	TRIF, Benin, Burkina Faso, Nigeria, Ghana, Cote d'Ivoire	ECOWAS, CEAO		ECOWAS			Benin, Togo, Nigeria	Benin, Nigeria
Rwanda	NCTA	PTA					Tanzania NCTA	Tanzania
Swaziland	SACU, MOU	SADC, PTA	SACU	RHU		Mozambique		Mozambique
Uganda	NCTA	PTA				Kenya, Tanzania	NCTA, Tanzania	
Zambia	Tanzania	SADC, PTA			Tanzania	Tanzania, Zimbabwe, Zaire, South Africa		
Zimbabwe	Mozambique	SADC, PTA				Zambia, Mozambique, South Africa	Mozambique	Mozambique

Land-locked Developing Countries	Sub-regional and/or bilateral transit agreement	Free trade areas	Custom union	Currency union	Joint ownership railways	Inter-railway agreements	Bilateral agreement on ports	Reserve port
Afghanistan	Iran, Pakistan, Russia Federation		India	India				Pakistan
Bhutan	India		India	India			Thailand, Vietnam	Thailand
Laos	Thailand							
Mongolia	Russia Federation, China				Russian Federation			
Nepal	India						India, Bangladesh	India
Bolivia	Argentina, Brazil, Chile, Peru	ALADI			Chile		Chile, Peru	Chile, Peru
Paraguay	Argentina	ALADI, Argentina, Brazil						Argentina

- a/ SACU Southern African Customs Union
b/ HOU Hemorandum of Understanding between the Government of South Africa, Botswana, Lesotho and Swaziland
c/ SADC South African Development Community
d/ CEAO West African Development Community
e/ ECOWAS Economic Community of West African States
f/ PTA Preferential Trade Area for Eastern and Southern African States
g/ UBRAC Central African customs and Economic Union
h/ TRIZ Convention relating to inter-state road transit of goods
i/ ALADI Latin American Integration Association
j/ NCTA Northern Corridor Transit Agreement
k/ BCEAO Central Bank of West African States
l/ RNU Road Monetary Union