

Distr.
GENERAL

A/48/487
19 October 1993
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH

الجمعية العامة



الدورة الثامنة والأربعون
البند ٩١ (أ) من جدول الأعمال

التنمية والتعاون الاقتصادي الدولي: التجارة والتنمية

التقدم المحرز في تنفيذ الإجراءات المحددة المتصلة بالاحتياجات
والمشاكل التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية

مذكرة من الأمين العام

١ - في القرار ٢١٢/٤٦ المؤرخ ٢٠ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩١، بعد أن أكدت الجمعية العامة من جديد أهمية الإجراءات المحددة المتصلة بالاحتياجات والمشاكل التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية، رحبت بتقرير الأمين العام لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (A/46/496، المرفق، و Add.1) وطلبت إليه إعداد تقرير آخر عن الموضوع، مع مراعاة أحكام هذا القرار، وذلك لتقديمه الى الجمعية العامة في دورتها الثامنة والأربعين.

٢ - وعملا بذلك الطلب، يتشرف الأمين العام بأن يحيل الى الجمعية العامة تقرير الأمين العام لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية [الأونكتاد] (انظر المرفق).

المرفق

الإجراءات المحددة المتصلة بالاحتياجات والمشاكل
التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية

مذكرة من أمانة الأونكتاد

المحتويات (تابع)

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
٥	١ - ٥	أولا - مقدمة
		ثانيا - النتائج والتوصيات المتفق عليها: المجالات ذات الأولوية وطرائق مواصلة العمل من أجل تحسين نظم المرور العابر في البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية
٦	٦ - ٢٦	ألف - المجالات ذات الأولوية للتعاون في مجال المرور العابر
٦	٨ - ١٩	باء - طرائق العمل من أجل تحسين نظم المرور العابر
٨	٢٠ - ٢٥	جيم - إجراءات متابعة الاستنتاجات الثلاثية
١٤	٢٦	ثالثا - نتائج دراسات محددة تتعلق بالمرور العابر وبدائله
١٤	٢٧ - ٤٥	ألف - آثار التكاليف المرتفعة للنقل العابر على التنمية الشاملة للبلدان النامية غير الساحلية
١٥	٢٨ - ٢٩	باء - التعاون دون الإقليمي والإقليمي
١٦	٣٠ - ٣٢	جيم - تحسين النظم الحالية للتأمين على المرور العابر
١٧	٣٣ - ٣٧	دال - تطبيق تكنولوجيا المعلومات الجديدة لتحسين خدمات المرور العابر
١٩	٣٨ - ٣٩	هاء - تحديد الاحتياجات المعنية الى التدريب لتحسين القدرات الإدارية ومهارات الموظفين العاملين في مجال عمليات المرور العابر لضمان الاستخدام الفعال لمرافق النقل العابر
١٩	٤٠ - ٤١	

المحتويات (تابع)

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>
٢٠	٤٥ - ٤٢ واو - تطوير جميع البدائل و/أو المكملات الأخرى للنقل البري والتوسع فيها بغية تحسين وصول البلدان غير الساحلية الى الأسواق الخارجية
٢١	٨٣ - ٤٦ رابعا - الإجراءات المحددة التي يتخذها المجتمع الدولي لصالح البلدان النامية غير الساحلية
٢٢	٦٠ - ٤٧ ألف - المعلومات التي وردت من فرادى البلدان
٢٢	٤٧ النمسا
٢٢	٤٨ بلجيكا
٢٢	٤٩ بروندي
٢٢	٥٠ البرازيل
٢٣	٥١ كولومبيا
٢٣	٥٢ كوبا
٢٣	٥٣ ألمانيا
٢٤	٥٤ الهند
٢٥	٥٥ كينيا
٢٦	٥٦ ناميبيا
٢٦	٥٧ نيبال
٢٦	٥٨ بيرو
٢٧	٥٩ رواندا
٢٧	٦٠ سويسرا
٢٧	٧٦ - ٦١ باء - المعلومات التي وردت من منظمات دولية
٢٧	٦٩ - ٦١ ١ - هيئات الأمم المتحدة وبرامجها
٢٧	٦١ اللجنة الاقتصادية لأفريقيا

المحتويات (تابع)

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
		اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا
٢٨	٦٢	والمحيط الهادئ
٢٨	٦٣ - ٦٩	مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية
		٢ - الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة
٢٠	٧٠ - ٧٦	والوكالات ذات الصلة
٢٠	٧٠	منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة
٢٠	٧١	البنك الدولي
٢١	٧٢	منظمة الطيران المدني
٢١	٧٣	مكتب العمل الدولي
٢١	٧٤	المنظمة البحرية الدولية
٢١	٧٥	صندوق النقد الدولي
٢٢	٧٦	منظمة الصحة العالمية
٢٢	٧٧ - ٨٢	جيم - المعلومات التي وردت من منظمات حكومية دولية
٢٢	٧٧	مصرف التنمية الافريقي
٢٢	٧٨	الاتحاد الاقتصادي لبلدان البحيرات الكبرى ..
٢٢	٧٩	الجماعة الاقتصادية الأوروبية
٢٢	٨٠	مصرف التنمية للبلدان الأمريكية
٢٢	٨١	منظمة الوحدة الافريقية
٢٢	٨٢	الاتحاد من أجل التنمية في الجنوب الافريقي
٢٤	٨٣	دال - المعلومات التي وردت من مؤسسات غير حكومية
٢٤	٨٣	رابطة النقل الجوي الدولي

أولا - مقدمة

١ - رحبت الجمعية العامة في القرار ٢١٢/٤٦ بتقرير الأمين العام لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية عن التقدم المحرز من أجل التصدي للاحتياجات والمشاكل التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية (A/46/496 و Add.1)، وطلب إليه أن يعد تقريرا آخر لتقديمه الى الجمعية العامة في دورتها الثامنة والأربعين.

٢ - وفي الفقرة ١٢ من نفس القرار، طلبت الجمعية الى الأمين العام أن يعقد اجتماعا لخبراء حكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والاقتصادية لاستعراض واقتراح إجراءات مناسبة ومحددة لمعالجة مشاكل البلدان النامية غير الساحلية. وعقد هذا الاجتماع تحت رعاية الأونكتاد من ١٧ الى ١٩ أيار/مايو ١٩٩٣ في مقر الأمم المتحدة بنيويورك. ويتضمن الفرع الثاني من هذا التقرير الاستنتاجات والتوصيات التي اتفق عليها في الاجتماع. وقد صدر التقرير الكامل حاملا الرمز TB/B/40(I)2-TD/B/LDC/AC.14.

٣ - وفي الفقرة ١٠ من قرار الجمعية العامة ٢١٢/٤٦، دعي الأمين العام لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية الى القيام، في حدود المستوى العام للموارد المخصصة لفترة السنتين ١٩٩٢-١٩٩٣، بإجراء عدد من الدراسات المحددة آخذا في الاعتبار، في جملة أمور، الحاجة الى معالجة شواغل بلدان المرور العابر النامية، والى تقديم تقرير عن نتائج هذه الدراسات الى مجلس التجارة والتنمية والى الجمعية العامة في دورتها الثامنة والأربعين. وترد نتائج هذه الدراسات في الفرع الثالث من هذا التقرير.

٤ - وفيما يتعلق بمتابعة هذه الدراسات، دعا قرار الجمعية العامة الأمين العام للأونكتاد، في الفقرة ١١ منه، الى أن يعقد ندوات/حلقات عمل دون إقليمية لخبراء البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية على أساس هذه الدراسات.

٥ - وفي الفقرة ٩ من القرار، طلبت الجمعية العامة الى الأونكتاد أن يبقي قيد الاستعراض الدائم تطور مرافق الهياكل الأساسية للنقل العابر ومؤسساته وخدماته، وأن يرصد تنفيذ التدابير المتفق عليها، وأن يتعاون بشأن جميع المبادرات ذات الصلة، بما فيها مبادرات القطاع الخاص والمنظمات غير الحكومية، وأن يعمل كمركز تنسيق بشأن القضايا الشاملة لعدة مناطق والتي تهم البلدان النامية غير الساحلية. ومن أجل إجراء الاستعراض المشار اليه أعلاه، أرسل الأمين العام للأونكتاد مذكرة شفوية الى الدول الأعضاء، والى المنظمات الدولية والمنظمات الحكومية الدولية والهيئات غير الحكومية، طالبا اليها أن تقدم معلومات عن الإجراءات التي تتخذ بصدد التدابير المطلوبة في القرار. وترد بإيجاز الردود المتلقاة حتى الآن وعمل الأونكتاد في الآونة الأخيرة نيابة عن البلدان غير الساحلية في الفرع الرابع أدناه.

ثانيا - النتائج والتوصيات المتفق عليها: المجالات ذات الأولوية وطرائق مواصلة العمل من أجل تحسين نظم المرور العابر في البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية

٦ - يؤكد قرار الجمعية العامة ٢١٢/٤٦ مجددا حق البلدان غير الساحلية في الوصول الى البحر ومنه وحققها في حرية المرور العابر خلال أقاليم دول المرور العابر بجميع وسائل النقل وفقا للقانون الدولي. ويؤكد من جديد أيضا أن بلدان المرور العابر النامية، يحق لها، في ممارسة سيادتها الكاملة على أقاليمها، أن تتخذ جميع التدابير اللازمة لضمان عدم الإخلال بمصالحها المشروعة بأي شكل من الأشكال نتيجة للحقوق والتسهيلات الممنوحة للبلدان النامية غير الساحلية. وعلاوة على ذلك، يطلب القرار الى كل من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر المجاورة لها، في إطار روح التعاون فيما بين بلدان الجنوب، بما في ذلك التعاون الثنائي، أن تنفذ التدابير الرامية الى زيادة تعزيز جهودها التعاونية والتعاضدية لمعالجة مشاكلها المتعلقة بالمرور العابر.

٧ - وبغية الاستجابة لهذه التحديات، ينبغي للبلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية أن تضطلع بتدابير ملموسة في عدد من المجالات ذات الأولوية على الأصعدة الوطنية ودون الإقليمية والدولية.

ألف - المجالات ذات الأولوية للتعاون في مجال المرور العابر

١ - الإطار التنظيمي

٨ - تيسر حركة المرور العابر بالاتفاقات والاتفاقيات والترتيبات الثنائية والإقليمية المناسبة وبالجهود التعاونية والتعاضدية التي تضع مبادئ وإجراءات تحكم وضع الهياكل الأساسية للمرور العابر وترتيبات استعمالها وإدارتها وصيانتها وإجراءات المرور اليومية. وفيما يلي المشاكل التي يتعين تناولها فيما يتصل بالإطار التنظيمي: وضع القواعد المناسبة التي تحكم المرور العابر في حالات معينة؛ ووضع آلية مناسبة تكفل تنفيذ تلك القواعد.

٩ - وعلى الصعيد المتعدد الأطراف، توجد مجموعة من الاتفاقيات المتصلة بالمرور العابر، بعضها وضع مبادئ يمكن اعتبارها مبادئ توجيهية في صياغة وتنفيذ اتفاقات النقل الثنائية ودون الإقليمية، بينما توجد اتفاقيات أخرى ذات طابع تقني يمكن أن تساعد في وضع أطر لعمليات النقل العابر. وقد كان الانضمام العام للبلدان غير الساحلية والبلدان النامية الى هذه الاتفاقيات بطيئا. وهذه الاتفاقات أداة مهمة لتحسين أنظمة المرور العابر ويمكن لتطبيقها على نطاق واسع أن يعزز التعاون الدولي.

١٠ - ويوجد أيضا عدد من الاتفاقات الإقليمية ودون الإقليمية المتصلة بالمرور العابر. وهي تشمل جوانب مثل طرق المرور العابر بالسكك الحديدية والطرق والمجاري المائية الداخلية، والوثائق والإجراءات الجمركية، ونظم الضمان التأميني، والمسؤولية بالنسبة للسلع، ومرافق تخزين السلع العابرة، ونظم صيانة الطرق، والرسوم المحملة لمستعملي الطرق، وإجراءات التخليص والشحن. وكثيرا ما كانت بعض المشاكل تتصل بالصياغة السيئة للاتفاقات وما يتسم به رصد التنفيذ وتسوية المنازعات من ضعف.

٢ - مرافق وخدمات المرور العابر

١١ - يمثل سوء وتدهور صيانة الهياكل الأساسية للمرور الطرقي العابر مشكلة عامة. ويعرقل النقص العام في موارد البلدان النامية تنمية الهياكل الأساسية للمرور الطرقي العابر. وقد ساهم ذلك كثيرا في ارتفاع تكاليف الخدمات الطرقية التي لاتزال حركة الشحن الدولية تعتمد عليها بشدة. وقد اعتمدت في بعض المناطق اتفاقات لتعزيز صيانة الهياكل الأساسية الطرقية تعزيزا مناسباً عن طريق نظم أساسية تتعلق بالموءمة بين وزن حمولة محور العربة والرسوم المحملة على المستعمل في الطرق الدولية، ولكن تنفيذها لا يزال غير شامل مما يحدث أثرا معاكسا على الهياكل الأساسية للبلدان المتضررة.

١٢ - وبالرغم من إدخال بعض التحسينات على الهياكل الأساسية للسكك الحديدية في بعض المناطق بعد تنفيذ برامج إصلاح رئيسية مولت بعضها أوساط المانحين، فلاتزال هناك مشكلات كبيرة تتعلق بالمعدات وتفقد السكك الحديدية جزءا متزايدا من حركتها لفائدة الطرق، بسبب النوعية المنخفضة لخدمات السكك الحديدية. ويتمثل الاختناق الرئيسي في تدني معايير الإدارة الضعالة، وإن كانت هناك جهود تبذل لوضع سياسات لإدارة السكك الحديدية أجراً وأكثر اتجاها نحو الأسواق، ولكن هذه الجهود لم تحقق نتيجة الى حد الآن. وقد أسهمت اتفاقات وترتيبات العمل فيما بين شبكات السكك الحديدية بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر، في تحسين تنسيق عمليات السكك الحديدية في بعض البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر، ولكن لاتزال هناك حاجة الى مزيد من التحسين في هذا المجال.

١٣ - ويشير تخزين الشحنات المعدة للمرور العابر عددا من المشاكل الصعبة. وقبل نقل الشحنة العابرة خارج الميناء، يجب أولا إكمال إجراءات مثل تجهيز الوثائق والتخليص الجمركي. وهذا يتطلب من البلدان غير الساحلية مزيدا من الوقت بسبب المزيد من الوثائق والإجراءات اللازمة.

١٤ - ومن الأسباب الرئيسية للتأخيرات وارتفاع تكاليف المرور العابر في كل من الموانئ ونقط العبور الحدودية، الإجراءات الجمركية. ومن العوامل المتصلة بهذا الموضوع تأخر وصول الوثائق إلى الموانئ البحرية للمرور العابر، وطول إجراءات التخليص الجمركي في الحدود، وطول البقاء في المخازن وما يتبع ذلك من ارتفاع تكلفة التخزين، وفقدان أو سرقة المخزونات، وارتفاع تكلفة سندات الضمان التأميني، وقلة قدرات المكلفين بالتخليص والترحيل. ولذلك فإن تيسير التجارة أوفق صلة بالموضوع بالنسبة للبلدان غير الساحلية التي تزودج لديها في معظم الأحيان الإجراءات الإدارية والشكليات المضيق للوقت.

١٥ - ولا تزال قلة وصلات الاتصال بين مختلف الموانئ والمراكز التجارية في البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر والموانئ والأسواق الخارجية تمثل الصعوبة الرئيسية التي تعوق سرعة حركة الشحن العابر. وقد يؤدي ذلك إلى حالات من التأخير الشديد في إدخال الشحنات إلى الموانئ أو إخراجها منها، بسبب عدم انتظام توافر المعلومات عن الجداول الزمنية لوصول الشحنات ومغادرتها. وتتسبب هذه التأخيرات في تكاليف كبيرة.

١٦ - وتتسبب هذه الظروف السلبية بشكل خاص، التي تؤثر على حركة المرور العابر من البلدان النامية غير الساحلية وإليها في مخاطر قد تؤدي إلى فقدان الشحنة أو إلحاق ضرر بها، مما يزيد من ارتفاع أقساط التأمين. وهناك حالات يطول فيها تفتيش السلع، التي قد تنتظر في أماكن مكتظة وغير محمية وغير مناسبة، وقد يتطلب الأمر إعادة شحنها من جديد لتواصل رحلتها البرية، وهي عوامل تزيد في معظم الأحيان من المخاطر.

١٧ - ويتيح الإتجاه نحو زيادة استعمال الحاويات فرصة زيادة أمن الشحنات العابرة، والتخفيض من مخاطر الغش الجمركي، والقيام بنقل السلع من الباب إلى الباب تحت مسؤولية مشغل وحيد بوسائط نقل متعددة. بيد أن كثيرا من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر ليست بعد في حالة تسمح لها بالاستفادة تماما من مزايا هذه التغيرات التكنولوجية والتنظيمية الجديدة في مجال النقل الدولي.

١٨ - ويوجد في البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر على السواء نقص شديد في الموارد البشرية المدربة لتلبية احتياجات الإدارة الفعالة لعمليات النقل العابر على جميع المستويات. وقد كان لهذه العقبة أثر سلبي للغاية على جودة خدمات المرور العابر، وأسهمت في ارتفاع تكاليفه.

١٩ - ويجري وضع سياسات النقل في بلدان المرور العابر ضمن إطار استراتيجية النقل الداخلي الشاملة، وقد يعامل الاستثمار في الهياكل الأساسية للنقل معاملة هامشية بسبب تنافس جميع قطاعات الاقتصاد على الموارد النادرة. ولذا، قد يكون لعدم كفاية تسهيلات المرور العابر في بلدان المرور العابر أثر سلبي على تكاليف خدمات المرور العابر.

باء - طرائق العمل من أجل تحسين نظم المرور العابر

١ - الاتفاقيات الدولية

٢٠ - على البلدان غير الساحلية وبلدان العبور أن تبذل جهودا متضافرة كي تصبح أطرافا في الاتفاقيات الدولية المتصلة بالعبور وتنفيذها، حسب الاقتضاء.

١' ومن النهج المناسبة في هذا الشأن إلتماس المساعدة التقنية من الوكالات المتعددة الأطراف ذات الصلة من أجل تحديد الآثار المترتبة على الإلتزام بهذه الاتفاقيات والإجراءات التقنية المتوخاة قبل التصديق وبعده

٢' وحيث أن بعض هذه الاتفاقيات يتضمن أحكاما تتصل بحقوق وواجبات البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر، كاتفاقية عام ١٩٦٥ بشأن التجارة العابرة للدول غير الساحلية، سيكون من الأنسب إجراء مشاورات مشتركة بهدف النظر في أن تصبح أطرافا في تلك الاتفاقيات والتصديق عليها وتنفيذها في آن واحد.

٢ - الإجراءات دون الإقليمية

٢١ - على البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر أن تبذل جهودا متضافرة لتنفيذ الاتفاقيات والترتيبات الثنائية ودون الإقليمية.

١' وعليها أن تبذل جهودا متعاضمة لزيادة مواءمة وتبسيط الوثائق والإجراءات الجمركية المتصلة بالعبور بما يتفق مع النماذج الدولية للوثائق المنسقة التي استحدثها مجلس التعاون الجمركي والأونكتاد. كذلك فإن وثائق العبور الحالية الأخرى للعمليات التي تجرى في الموانئ وعبر الحدود تستدعي بوجه عام التبسيط والمواءمة بشكل مكثف. وينبغي أن تتخذ ترتيبات مؤسسية مثل إنشاء لجان لتسهيل التجارة/العبور - لرصد الوثائق والإجراءات المتفق عليها والمساعدة في تنفيذها - إذا لم تكن موجودة، وتقويتها، إن وجدت.

٢' وعلى البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر أن توافق على توحيد النظم الأساسية التي تحكم مسؤولية الشاحنين في شكل اتفاقات فيما بين الدول بالنسبة لكل شكل من أشكال النقل (بالبر والسكك الحديدية وعلى المجاري المائية الداخلية وعمليات النقل المتعدد الوسائط) على أساس المبادئ التوجيهية العامة لاتفاقية النقل الدولي للبضائع برا والاتفاقية الدولية لنقل البضائع بالسكك الحديدية، ومع أخذ الظروف الإقليمية في الاعتبار.

٣' كذلك تستلزم مواءمة الإجراءات الخاصة بصيانة الطرق في ممرات العبور التعاون التام بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر. وينبغي أن يتضمن ذلك: مواءمة رسوم استخدام الطرق إستنادا إلى المبدأ القائل بأن حركة المرور العابر، بما في ذلك السيارات المسجلة وطنيا التي تشترك في عمليات العبور، تغطي تكاليف توفير الطرق الرئيسية المستخدمة وصيانتها؛ وتخصيص الإيرادات التي تتحقق من هذه المدفوعات لصيانة الطرق؛ وتنسيق إنفاذ حدود التحميل المحورية وجسور القبان الموحدة.

٤' ولا يمكن لتحرير التجارة في خدمات العبور البري أن يكون له أثر فعال ما لم توافق الدول غير الساحلية ودول المرور العابر على اعتماد سياسات منسقة متشابهة. وينبغي أن يتضمن ذلك موافقة القواعد والإجراءات التي تنظم تشغيل الناقلات عبر الوطنية للبضائع العابرة في أراضي كل منهما (التي تتضمن حالياً الأذونات والتراخيص ونظم تقاسم الحمولات) وترشيد الإعانات المقدمة إلى الناقلات الوطنية التي تشارك في العبور البري الدولي، بما يتفق مع السياسات الإقليمية ودون الإقليمية لتحرير التجارة والخدمات.

٥' على البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر أن تتخذ مبادرات أخرى لتسهيل عمليات العبور التي تتضمن: تعزيز المشاريع المشتركة الثنائية في ميدان النقل؛ تحسين خدمات الاتصالات ونظم المعلومات الإدارية؛ حركة السيارات البرية أو المعدات الدارجة عبر حدود البلدان غير الساحلية وبلدان العبور.

٦' على البلدان غير الساحلية وبلدان العبور أن تنشئ آليات مؤسسية لرصد وإنفاذ الترتيبات التعاونية التي تعقد بين الدول غير الساحلية ودول المرور العابر. ولا يمكن أن تكون هناك أي آلية مؤسسية نموذجية تقرها جميع الاتفاقات والترتيبات الخاصة بالعبور بسبب اختلاف الظروف المحيطة بكل حالة. والمهم هو أن توجد آلية للحوار المنتظم، لأنه بغير ذلك، فإن الاجتماعات لا تعقد إلا لحل أزمة وشيكة. ومن الواضح أنه عندما ينطوي الأمر على بلدان عديدة ووسائل نقل مختلفة، فإن إنشاء أمانات صغيرة وآلية استشارية حكومية دولية يكون استثماراً جيداً. وعلى المستوى التنفيذي ينبغي أن تتخذ الترتيبات اللازمة لإجراء مشاورات منتظمة بين الجهات التنفيذية لحكومات البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر من جهة، ومستخدمي مرافق العبور، من جهة أخرى، بغية إيجاد حل سريع للمشاكل اليومية.

٧' ينبغي تشكيل رابطات دون إقليمية أو رابطات تابعة للقطاع الخاص لممرات معينة للناقلين على الطرق البرية ومجالس الشاحنين ووكلاء الشحن من الدول غير الساحلية ودول العبور، وتعزيزها إن وجدت، وسيكون من الأنسب أن يجرى ذلك بمساعدة الغرف التجارية.

٢٢ - على البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر كذلك أن تعزز الترتيبات التجارية والتعاون التجاري على المستويين الإقليمي ودون الإقليمي، والمطلوب من الأونكتاد ومركز التجارة الدولية واللجان الإقليمية دعم هذه الجهود.

٣ - الإجراءات الوطنية

٢٣ - مع أن الإجراءات المتخذة على المستوى دون الإقليمي هي الأساس بالنسبة لتحسين نظم العبور، فإن هذه الإجراءات ستكون أكثر نجاحا إذا ما دعمت بتدابير على الصعيد الوطني. وهذه تشمل بعض التدابير الخاصة بالبلدان غير الساحلية أو بلدان العبور، وبعض التدابير الأخرى المهمة بالنسبة لمجموعتي البلدان كليهما.

١' ينبغي للبلدان غير الساحلية أن تعيد تقييم أثر الأنظمة الحكومية على كفاءة عمليات العبور التي تشمل، في جملة أمور، استخدام إجراءات صرف العملات الأجنبية لتنظيم حجم تدفق البضائع العابرة ولا سيما فيما يتعلق بالواردات؛ ومراقبة الأسعار لدعم أصحاب الشاحنات الوطنيين؛ وفرض القيود على استعمال بعض وسائل النقل؛ ووضع التدابير الموجهة نحو تشجيع التنوع في الطرق. كما ينبغي تخفيض تدخل الحكومة كلما أسفر هذا التدخل عن تكاليف يمكن تلافيها.

٢' وللتقليل من التأخيرات المتصلة بإجراءات الجمارك والتخليص الجمركي في موانئ المحيطات إلى الحد الأدنى، ينبغي للبلدان غير الساحلية أن تعزز بقوة إنشاء موانئ برية جافة حيث يكون حجم البضائع المتبادلة كافيا، والأنسب أن يكون ذلك عن طريق إنشاء مؤسسات لدفع هذه الأعمال الترويجية بالاتصال الوثيق مع القطاع الخاص، ومع دول المرور العابر حيثما أمكن. وعلاوة على ذلك، ينبغي لها أن تسعى إلى وضع إطار إجرائي يتضمن تشريعات كافية من أجل المرور العابر.

٣' ينبغي لبلدان العبور أن تشجع سلطات الموانئ على البحث عن البضائع العابرة بنشاط. وينبغي أن يصاحب هذه الجهود اتخاذ تدابير تزيد الكفاءة السوقية للمستوردين والمصدرين في البلدان غير الساحلية، بما في ذلك توفير مرافق التخزين والمناولة من أجل البضائع العابرة، وتحسين الإجراءات، والسعي إلى تأمين مصالحي خدمات النقل البري. وينبغي لإدارة الموانئ أن تتحرك نحو سياسة سوقية الوجهة، كما ينبغي منح سلطات الموانئ قدرا أكبر من صلاحيات الإدارة لإحداث التغيير.

٤' ينبغي للبلدان غير الساحلية وبلدان العبور على حد سواء أن تتخذ الإجراءات لجذب حركة العبور إلى الخطوط الحديدية المشتركة بين الأقطار القائمة عن طريق وضع تدابير تحسن نوعية الخدمة وإعادة التشكيل الإداري لسلطات السكك الحديدية، دون التغاضي عن إمكانيات الاستثمار في شبكات سكك حديدية جديدة حيث يعتبر ذلك مجديا.

٥' ينبغي للبلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر على حد سواء تكثيف برامج تنمية الموارد البشرية التي تستهدف احتياجات نظم العبور، ولا سيما فيما يتعلق بما يلي: تنظيم وإدارة خدمات العبور بالسكك الحديدية والطرق البرية؛ إنشاء وإدارة محطات الانطلاق للنقل، بما في ذلك مستودعات الحاويات والموانئ الجافة، القيام بمهام الإشراف والتشغيل المتعلقة بالمجالات الأخرى من عمليات العبور (كالتأمين والشحن الجوي والتوثيق الجمركي). وينبغي تكملة هذه التدابير ببرامج تنمية الموارد البشرية على الصعيد دون الإقليمي. وأعمال المساعدة التقنية التي يقوم بها الأونكتاد هي مثال جيد في هذا المجال.

٦' توجد في بعض البلدان غير الساحلية، وبلدان المرور العابر حاجة ماسة إلى اتخاذ التدابير لزيادة المكانة المهنية لشاحني البضائع. كما ينبغي رعاية شاحني البضائع على النطاق الصغير والنطاق المتوسط عن طريق برامج تنمية الموارد البشرية والمؤسسات.

٧' ينبغي للبلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر على حد سواء أن تتعاون مع مؤسسات التأمين والصيرفة الوطنية ودون الإقليمية لتسهيل تأمين البضائع من المستودع وإليه. كما ينبغي للبلدان غير الساحلية ألا تفرض القيود على اختيار نوع التأمين، بل تترك للشخص المؤمن أن يختار أفضل تغطية تأمينية بأفضل الأقساط المعقولة.

٢٤ - تطور العديد من القواعد التي تنظم تجارة المرور العابر في إطار التدابير المتخذة لحماية المصالح المشروعة للبلدان المعنية. وينبغي النظر في إجراء مزيد من الدراسة والتقييم واتخاذ التدابير لضمان إحداث توازن بين المصالح المشروعة للبلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.

٤ - الإجراءات الدولية

٢٥ - تقوم أوساط المانحين بدعم مختلف البرامج لتعزيز تحسين نظم المرور العابر في مختلف الأقاليم والمناطق الفرعية. ونظرا للأزمات الاقتصادية المتواصلة التي تواجهها البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر وعجز هذه البلدان عن إقامة نظم مرور عابر فعالة، غدا من الجوهرى أن تعيد أوساط المانحين تقييم نهجها في تقديم المساعدة لتحسين نظم المرور العابر حسب الاقتضاء، لدى تلبية احتياجات تلك البلدان.

٨' ينبغي للبلدان المانحة وللمؤسسات المالية والإنمائية منح الأولوية للمشاريع والبرامج التي تتبنى النهج دون الإقليمي/نهج الممر لتحسين نظم المرور العابر، والتي تخدم بشكل كاف احتياجات البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر على حد سواء.

٢' ينبغي للبلدان المانحة وللمؤسسات المالية والإمائية المتعددة الأطراف تزويد البلدان النامية غير الساحلية وبلدان العبور النامية بمساعدة مالية وتقنية مناسبة في شكل منح أو قروض تساهلية لإنشاء وصيانة وتحسين هياكل وتسهيلات النقل والتخزين والمرور العابر لديها، بما في ذلك إيجاد خطوط بديلة وتحسين الاتصالات.

٣' ينبغي أن تأخذ معايير وضع مشاريع المساعدة المالية والتقنية في الاعتبار الظروف الشديدة الصعوبة لهذه البلدان، دون تعريض صلاحية هذه المشاريع للخطر.

٤' سيواصل الأونكتاد والمؤسسات المالية المختصة تقديم المساعدة التقنية لدعم البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر في جهودها لتحسين نظم المرور العابر وسيقدم لذلك مساهمته في المجالات المختلفة المشار إليها أعلاه. بيد أن هناك بعض المجالات الرئيسية التي يمكن فيها النظر في تعزيز دور الأونكتاد في التعاون مع الوكالات المختصة الأخرى، ولا سيما اللجان الإقليمية. وتشمل هذه المجالات:

- جمع وتقييم ونشر المعلومات المتعلقة بمسائل المرور العابر، واستخلاص الدروس المستفادة من التجارب في مختلف الأقاليم والمناطق الفرعية فيما يتعلق بوضع وتحسين نظم المرور العابر؛

- إجراء دراسات تتعلق بالمرور العابر وتساعد صانعي القرارات، وبوجه خاص فيما يتعلق بتحديد الاختناقات الحرجة والتي يمكن إزالتها بسرعة وبحد أدنى من التكاليف في مجالات مثل تحليل تكاليف المرور العابر والآثار المترتبة عليها، ودور نظم المعلومات في تحسين عمليات المرور العابر ووسائل تحسين وصول صادرات البلدان النامية الساحلية إلى الأسواق، والتدابير اللازمة لاجتذاب الاستثمار الأجنبي وتحديد النهج الناجحة فيما يتعلق بالترتيبات التعاونية؛

- تنظيم برامج تدريبية موضوعية وفقاً لاحتياجات واضعي سياسات المرور العابر ومديريه ومشغليه؛

- رصد التقدم المحرز في تنفيذ المجتمع الدولي للإجراءات المتصلة باحتياجات ومشاكل المرور العابر للبلدان النامية غير الساحلية؛

- وضع تدابير يتعين اتخاذها على الأصعدة الوطنية ودون الإقليمية والدولية لتحسين نظم المرور العابر في ضوء تغير البيئتين الاقتصادية والسياسية.

'٥' هناك حاجة إلى تقييم نظم المرور العابر للدول غير الساحلية المستقلة حديثاً في وسط آسيا وشرق القوقاز، لوضع برنامج لتحسين كفاءة بيئة المرور العابر الراهنة. وتسعى هذه البلدان إلى دخول الأسواق العالمية الجديدة ويتطلب هذا إقامة نظام مركب للمرور العابر شامل لعدة بلدان، بما في ذلك روابط المرور العابر بين دول وسط آسيا وبلدان المرور العابر المجاورة والجنوبية الآسيوية. وستكون هناك حاجة إلى مختلف أشكال المساعدة التقنية والمالية الدولية في هذا الصدد، تشمل إجراء دراسة استقصائية عامة عن المرافق الأساسية للمرور العابر وعن احتياجات الإصلاح دعماً للجهود والبرامج الوطنية والإقليمية. وفي هذا الصدد، يمكن للعمل الذي تضطلع به اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ في إطار منظمة التعاون الاقتصادي أن يكون أساساً لزيادة التطوير.

جيم - إجراءات متابعة الاستنتاجات الثلاثية

٢٦ - يوصي الاجتماع بالوسائل التالية لرصد تنفيذ التوصيات المتفق عليها:

'١' عقد اجتماع مشابه كل سنتين لخبراء حكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان النقل العابر النامية والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية في وقت انعقاد دورات مجلس التجارة والتنمية أو الجمعية العامة أو في وقت قريب منها.

'٢' عقد ندوات إقليمية منتظمة لرصد التقدم المحرز في تنفيذ الاستنتاجات المتفق عليها، في وقت اجتماعات اللجان الإقليمية أو في وقت قريب منها.

ثالثاً - نتائج دراسات محددة تتعلق بالمرور العابر وبدائله

٢٧ - دعت الجمعية العامة في الفقرة ١٠ من قرارها ٢١٢/٤٦ الأمين العام لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية إلى القيام، في حدود المستوى الإجمالي للموارد المخصصة لفترة السنتين ١٩٩٢-١٩٩٣، بإجراء دراسات محددة في المجالات التالية، آخذاً في الاعتبار، في جملة أمور، الحاجة إلى بحث اهتمامات بلدان المرور العابر النامية، وإلى تقديم تقرير عن نتائج هذه الدراسات إلى مجلس التجارة والتنمية وإلى الجمعية العامة في دورتها الثامنة والأربعين:

(أ) آثار التكاليف المرتفعة للنقل العابر على التنمية الشاملة للبلدان النامية غير الساحلية؛

(ب) تحديد مجالات معينة في إطار التعاون دون الإقليمي والإقليمي لتعزيز وتكامل الهياكل الأساسية للمرور العابر وخدماته والتوفيق بين سياسات وتشريعات النقل الخاص بالمرور العابر، وتقييم إمكانات التجارة الإقليمية لتوسيع القطاع التجاري للبلدان النامية غير الساحلية؛

(ج) تحسين النظم الحالية للتأمين على المرور العابر؛

(د) تطبيق تكنولوجيا جديدة للمعلومات لتحسين خدمات المرور العابر؛

(هـ) تحديد احتياجات معينة إلى التدريب لتحسين القدرات الإدارية ومهارات الموظفين العاملين

في عمليات المرور العابر لضمان فعالية استخدام مرافق النقل الخاص بالمرور العابر؛

(و) تطوير جميع البدائل و/أو المكملات الأخرى للنقل البري والتوسع فيها بغية تحسين دخول

البلدان غير الساحلية الأسواق الخارجية.

ألف - آثار التكاليف المرتفعة للنقل العابر على

التنمية الشاملة للبلدان النامية غير الساحلية

٢٨ - تبين الدراسة^(١) التي أجريت بشأن تكاليف النقل العابر وآثارها على التنمية الشاملة للبلدان النامية غير الساحلية، باستخدام إحصاءات موازين المدفوعات التي يصدرها صندوق النقد الدولي أن تكاليف الشحن بالنسبة للواردات بلغت قرابة ٤,٤ في المائة من القيمة سيف (تكلفة، تأمين، شحن) لواردات اقتصادات السوق المتقدمة، و٨,٨ في المائة من القيمة سيف لواردات البلدان النامية في ١٩٩٠ إلا أنها مثلت بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية في غرب افريقيا زهاء ٢٢ في المائة، وفي شرق افريقيا، زهاء ١٦,٥ في المائة، وفي أمريكا اللاتينية، زهاء ١٤ في المائة. وبالنسبة للصادرات، تبين مجموعة من الاحصاءات أن تكاليف التصدير من نقطة شحن رئيسية داخل البلدان غير الساحلية (تسليم المصنع، أو سعر المصنع، أو بيع بالمراسلة أو تسليم المزرعة، أو تسليم المخزن، الخ) إلى فوب (تسليم ظهر السفينة) في ميناء النقل البحري فيما وراء البحار تشكل نسبة تصل إلى ٢٢ في المائة من القيمة فوب (مع استبعاد الضرائب) وتمثل نسبة ٤٧ في المائة من قيمة تسليم المصنع بالنسبة لمجموعة من السلع الأساسية.

٢٩ - وتعمل تكاليف النقل الدولي كحاجز أمام التجارة وهو أمر مماثل في آثاره للرسوم على الواردات وللضرائب على الصادرات. وهي تقلل من قدرة المنتجين في البلدان غير الساحلية على المنافسة فيما يتعلق بالتوريد لأسواق ما وراء البحار. وفي الوقت ذاته، تمنح حماية طبيعية كبيرة من المنافسين من وراء البحار للمنتجين داخل البلدان غير الساحلية الذين يقومون بالتوريد للأسواق المحلية. وإذا نظر إلى تكاليف النقل الدولي التي تتحملها البلدان النامية غير الساحلية، في ذلك، فإنها تشبه نظاما تجاريا موجه نحو الداخل ومتحيزا ضد الانتاج من أجل التصدير. ولئن كان هذا النظام التجاري لا يزال مسألة موضع جدال بالنسبة للبعض، فإنه ارتبط عادة بمعدلات منخفضة للنمو الاقتصادي الوطني، ولذا نفذت إصلاحات كبيرة في السياسة العامة في كثير من البلدان من أجل التحول إلى نظام تجاري موجه نحو الخارج لا يميز بين الانتاج من أجل السوق المحلي والصادرات، ولا بين المشتريات من السلع المحلية والسلع الأجنبية. والجهود المبذولة في هذا الصدد آخذة الآن في الامتداد إلى ميدان النقل الدولي حيث تتخذ بعض البلدان تدابير لرفع

مستوى خدمات الموانئ وتزليل القيود عن النقل البحري الدولي. إلا أن البلدان غير الساحلية توجد في وضع خاص إذ أنها تتكبد مكونا هاما من مكونات تكاليف النقل الدولي أثناء عمليات المرور العابر بين حدودها والبحر. ويمكن تعديل هذه التكاليف بوسائل محدودة من خلال تدابير الإصلاح المحلي الخاصة بها فيما يتعلق بسياسة النقل الدولي. ولكن معظم التكاليف تعتمد في آخر الأمر على التعاون. ومعنى ذلك هو أن مختلف أنواع تدابير التعاون الإقليمي تشكل السبيل الرئيسي الذي يمكن من خلاله التأثير على هذه التكاليف.

باء - التعاون دون الإقليمي والإقليمي

١ - تحديد مجالات معينة لتعزيز وتكامل الهياكل الأساسية للمرور العابر وخدماته والتوفيق بين

سياسات النقل الخاص بالمرور العابر وتشريعاته

٣٠ - جرى تحديد مجالات محددة للتعاون دون الإقليمي والإقليمي فيما يتعلق بالهياكل الأساسية للمرور العابر وخدماته وسياساته وتشريعاته في خمس دراسات دون إقليمية لشبكات المرور العابر التي تخدم البلدان النامية غير الساحلية، وجرى تقديم خلاصة جامعة لها في استعراض عام للحالة الراهنة واقتراحات بالإجراءات المستقبلية^(٩). وبالنسبة للهياكل الأساسية للمرور العابر، تبين الخبرة العملية للجنة النقل والمواصلات في الجنوب الأفريقي كيفية إمكان تعبئة الموارد من أجل مشاريع النقل الدولي داخل إطار إقليمي ومشترك بين الوسائط استنادا إلى تنيؤات شاملة بحركة المرور دون الإقليمية. وبالنسبة للبلدان غير الساحلية، يمكن أيضا تحسين طرق المرور العابر إلى البحر ضمن برامج تستهدف إقامة شبكة نقل دون إقليمية وإقليمية متكاملة، مثل إنشاء الطرق البرية السريعة عبر أفريقيا، وتطوير الهياكل الأساسية للنقل البري الآسيوي، ومشروع تطوير سكة حديد (ممر المحررين) في أمريكا اللاتينية الذي تضطلع به بوليفيا وبيرو والبرازيل وباراغواي والأرجنتين وشيلي. وتشمل مجالات محددة للتعاون دون الإقليمي والإقليمي من أجل النهوض بخدمات المرور العابر وتكاملها، تدابير لزيادة المنافسة بين موردي خدمات المرور العابر وتعزيز قدراتهم. وبالنسبة للمجال الأول، فإن التدابير الرامية إلى تحرير التجارة في خدمات المرور البري العابر تتسم بالأهمية. وبالنسبة للمجال الثاني، فإن برامج تنمية الموارد البشرية التي توضع وتنفذ على أساس دون إقليمي تتسم بالأهمية شأنها في ذلك شأن تشكيل رابطات دون إقليمية لشركات النقل البري، أو لمجالس الشاحنين، وكلاء الشحن البحري من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.

٣١ - وفيما يتعلق بالتوفيق بين سياسات النقل العابر، يتمثل مجال محدد يمكن إحراز تقدم كبير فيه في وضع ترتيبات عمل وإجراء مناقشات متواصلة بين وحدات التشغيل الرئيسية وعلى سبيل المثال السلطات الجمركية أو مؤسسات السكك الحديدية في بلدان المرور العابر والبلدان غير الساحلية. وتمثل المجالات المحددة الرئيسية للتعاون دون الإقليمي والإقليمي من أجل التوفيق بين تشريعات النقل العابر فيما يلي: النظم الجمركية للمرور العابر، ونظم صيانة الطرق، ونظم مسؤولية شركات النقل، ومجموعة القوانين اللازمة لتسهيل عمليات النقل البرية الدولية. وثمة مشكلة كبيرة هي عملية التعاون الإقليمي ودون

الإقليمي في التنفيذ. وهناك مجال رئيسي لتحقيق التعاون في هذا الخصوص هو إنشاء آليات مؤسسية من أجل رصد وإنفاذ الترتيبات التعاونية.

٢ - تقييم إمكانات التجارة الإقليمية لتوسيع القطاع التجاري للبلدان النامية غير الساحلية

٣٢ - أُجري تقييم لإمكانات التجارة الإقليمية في أفريقيا، جنوب الصحراء الكبرى مع إشارة خاصة إلى البلدان غير الساحلية^(٧). ويبين تحليل لحجم التجارة في "المنتجات المتقابلة" (المنتجات التي تكون، على السواء، مصدرة من إقليم فرعي أو مستوردة إليه) أن هذه المنتجات تشكل زهاء ٥٠ في المائة من مجموع الواردات السنوية لمنطقة التجارة التفضيلية وللاتحاد الاقتصادي لدول غرب أفريقيا، و٣٣ في المائة من مجموع الواردات السنوية للاتحاد الاقتصادي لدول أفريقيا الوسطى، وقد قام مركز التجارة الدولية بوضع آلية لتحديد ونشر المعلومات عن الفرص التجارية استهدفت زيادة التدفقات التجارية على المستوى دون الإقليمي. وعلى المدى الطويل، سوف تتوقف إمكانات التجارة على المستوى دون الإقليمي الداخلي على القدرة على زيادة الانتاج في المجالات التي تتمتع فيها البلدان غير الساحلية بمزية نسبية، كما ستعتمد على درجة سهولة حركة عوامل الانتاج على المستوى دون الإقليمي.

جيم - تحسين النظم الحالية للتأمين على المرور العابر

٣٣ - توضح الدراسة^(٨) التي أجريت بشأن تحسين الترتيبات الحالية للتأمين على المرور العابر أن نواحي الضعف الإجرائية وفي الهياكل الأساسية في شبكات المرور العابر التي تخدم البلدان غير الساحلية تعني أن نقل البضائع المستوردة إلى البلدان غير الساحلية أو المصدرة منها يؤدي إلى أخطار إضافية إذا قورنت بالبلدان الساحلية المجاورة لها. وبينت خبرة شركات التأمين أن معظم هلاك أو تلف بضائع البلدان غير الساحلية يحدث أثناء مرحلة النقل داخل هذه البلدان. فإذا قبلت شركات التأمين أن تغطي هذه المرحلة من النقل، فإن شركات كثيرة من بينها سوف تعطي أسعارا عاليا نسبيا. وبالإضافة إلى ذلك، عندما يعرف أن النقل داخل البلد أو أحوال الموانئ تعاني من نواحي ضعف أو أنها غير آمنة، يمتنع كثير من شركات التأمين فيما وراء البحار عن إعطاء تغطية تأمينية استنادا إلى "شرط التأمين من المخزن إلى المخزن". وتميل شركات التأمين المحلية عامة إلى إعطاء تغطية على أساس "من المخزن إلى المخزن". ولكن قدرتها على تلبية احتياجات المؤمن لهم تعوقها غالبا مجموعة متنوعة من العوامل.

٣٤ - فبسبب صغر حجم الأعمال التي تتعاقد عليها، تضطر شركات التأمين المحلية إلى إعطاء أسعار أعلى نسبيا من الأسعار التي تعرضها شركات التأمين فيما وراء البحار. أيضا بسبب عدم وجود توازن بين حجم الأقساط المدفوعة والالتزامات المقابلة لها، تضطر شركات التأمين المحلية إلى إعادة التأمين بكثرة في الخارج مما يؤدي إلى تدفقات كبيرة من النقد الأجنبي إلى الخارج. وبالإضافة إلى ذلك، وعلى خلاف الشركات الكائنة فيما وراء البحار، كثيرا ما تفتقر الشركات المحلية في البلدان غير الساحلية إلى الخدمات الإضافية التي تحتاج شركات التأمين البحرية إليها لأداء الخدمات المتعلقة بالمطالبات المنوطة بها، وتتمثل

هذه الخدمات في أعمال خبراء المعاينة المؤهلين، وخبراء تسوية العواريات وآخرين، وهو وضع أدى إلى تأخير كثير في تسوية المطالبات، وكثيرا ما أدى إلى منازعات أمام المحاكم.

٣٥ - وبغية دعم شركاتها الوطنية وتوفير النقد الأجنبي، قامت حكومات كثيرة في البلدان النامية، بما في ذلك البلدان غير الساحلية، بسن قواعد ولوائح تنص على وجوب التأمين على الواردات محليا. ولكن التأمين المحلي يعني تقديم التعويضات إلى المستوردين في حالة هلاك أو تلف بضائعهم بالعملة المحلية في حين أن قيمة الاستعاضة عن السلع المستوردة أو التعويض عن هلاكها أو تلفها يحتاج إلى نقد أجنبي. ودفع هذا مستوردين كثيرين في هذه البلدان إلى أن يواصلوا بشكل متكتم، شراء تغطيات تأمينية قسوى في الخارج بالنقد الأجنبي مع التعاقد على حد أدنى من التغطيات التأمينية في السوق المحلية. ويؤدي هذا الإزدواج في التغطيات التأمينية بشكل واضح إلى زيادة تكلفة السلع المستوردة.

٣٦ - ولئن كان الحل الحقيقي من أجل تخفيف الصعوبات التي تنشأ في التأمين على البضائع يتمثل في تحسين الهياكل الأساسية للمرور العابر وخدماته وإجراءاته، فإنه يمكن تحسين نظم التأمين على المرور العابر من خلال أربعة تدابير محددة. أولها أن الحكومات ينبغي أن ترفع القيود المفروضة على حرية اختيار شركات التأمين، وأن تتخذ في الوقت نفسه التدابير اللازمة لضمان توفير تغطية تأمينية مناسبة من قبل أسواق التأمين المحلية. وقد يكون من الملائم، في هذا الخصوص، السماح لشركات التأمين المحلية بأن تطلب تعيينها كوكلاء من شركات التأمين البحرية الأكبر في الأسواق الدولية بحيث تقوم بالمراسلات باسمها وتتقاسم معها الأعمال التجارية البحرية على أساس المشاركة في التأمين. وثانيا، عندما لا يمكن لاعتبارات سياسية أو مالية، تخفيف التدابير التنظيمية المتعلقة بالتأمين المحلي على الواردات أو التخلي عنها إجمالا، ينبغي لشركات التأمين المحلية أن تحاول الحصول على تسهيلات لإعادة التأمين، أكثر إتساعا وشمولا من جانب شركات إعادة التأمين الدولية من أجل أن تستطيع الشركات المحلية القيام، على أكمل وجه ممكن، تلبية الطلب على التغطية التأمينية في السوق المحلية. وثالثا ينبغي لشركات التأمين في البلدان غير الساحلية أن تستثمر في مجال منع هلاك البضائع أو التقليل من هلاكها إلى أدنى حد عن طريق القيام، على سبيل المثال، بعقد اتفاقات مع شركات متخصصة تعنى بالبضائع في الميناء، وتضمن شحننا وتفريغا مناسبين وفي المواعيد المحددة، وتساعد في اتخاذ الترتيبات اللازمة لإعادة تعبئة أي بضائع تكون قد تلفت، وبيعها لحساب شركات التأمين، أو لحساب المؤمن لهم، أو لحسابهما معا.

٣٧ - وأخيرا هناك ضرورة لجعل شركات النقل أو متعهدي تشغيل المخازن مسؤولين عن سلامة تسليم البضائع التي في عهدهم. ولدى وضع الإطار التنظيمي للمسؤولية القانونية لشركات النقل، يمكن أن تصلح ثلاث اتفاقيات أوروبية كنماذج من أجل تكييفها لخصائص الوضع الذي تواجهه البلدان النامية غير الساحلية. وهذه الاتفاقيات هي: اتفاقية بشأن النقل البري للبضائع، واتفاقية نقل البضائع بالسكك الحديدية، والاتفاقية الخاصة بالمسؤولية القانونية عن تشغيل محطات النقل في التجارة الدولية (التي اعتمدت في فيينا في عام ١٩٩١). كما ينبغي أن يقترن الاعتراف بالمسؤولية القانونية لشركة النقل، بنظام يجعل التغطية التأمينية لهذه المسؤولية القانونية إلزامية.

دال - تطبيق تكنولوجيا المعلومات الجديدة لتحسين خدمات المرور العابر

٣٨ - أجري تقييم^(٥) لكل من إمكانيات ومشاكل تطبيق التكنولوجيا الجديدة للمعلومات لتحسين خدمات المرور العابر على ضوء ثلاث مبادرات رئيسية داخل الأونكتاد: '١' النظام المتقدم للمعلومات المتعلقة بالبضائع (ACIS)؛ '٢' النظام الآلي للبيانات الجمركية والإدارة (ASYCUDA)؛ و'٣' برنامج النقاط التجارية. وأشار في التقييم إلى أن مستوى تنمية الموارد البشرية في البلدان النامية غير الساحلية منخفض جدا بوجه عام، وإلى أن القدرات التنظيمية ضعيفة، وإلى أن الهياكل الأساسية للمواصلات السلكية واللاسلكية التي تربط الموانئ البحرية بالجهات المقصودة داخل البلد كثيرا ما لا يمكن الوثوق بها. وفي هذه الظروف، لا ينبغي الاستخفاف بصعوبات تنفيذ التبادل الإلكتروني للبيانات من أجل تحسين شبكات المرور العابر.

٣٩ - لذا ينبغي توجيه بذل الجهود نحو الاستثمار في تحسين الهياكل الأساسية للاتصالات في ممرات المرور العابر الرئيسية، والقيام، حسب ما هو مناسب، بإدماج المهارات المتعلقة باستخدام الحاسبات الإلكترونية في برامج تنمية الموارد البشرية والمؤسسية الموجهة نحو موردي خدمات المرور العابر. ولكن يستحق الأمر، في الوقت ذاته، الاستناد إلى المبادرات الحالية، ولا سيما أن تصنيف نقل التكنولوجيا والتدريب يندرج تحت التنفيذ. وتمثل الأولويات الرئيسية العاجلة فيما يلي:

'١' القيام، من خلال الدراسات الفردية عن نظم العمل ببحث إمكانية تحسين الإجراءات الجمركية الخاصة بالمرور العابر من خلال النظام الآلي للبيانات الجمركية والإدارة ASYCUDA، على سبيل المثال؛

'٢' ربط التطبيقات الوطنية القريبة من وحدات تتبع الوسائط التابعة لنظام المعلومات المتقدمة المتعلقة بالبضائع، بشبكة النقل الدولية.

هاء - تحديد الاحتياجات المعنية إلى التدريب لتحسين القدرات الإدارية ومهارات الموظفين العاملين في مجال عمليات المرور العابر لضمان الاستخدام الفعال لمرافق النقل العابر

٤٠ - تبين الدراسة^(٦) التي تحدد الاحتياجات المعنية إلى التدريب لتحسين القدرات الإدارية ومهارات الموظفين العاملين في مجال عمليات المرور العابر أن التركيز في أنشطة التدريب ينبغي أن ينصب على العمليات والسوقيات، وينبغي أن تستهدف هذه الأنشطة المساهمة في تحسين الكفاءة الإجمالية لخدمات المرور العابر وتحقيق استخدام أكثر فعالية للمرافق المتاحة للنقل الخاص بالمرور العابر. وتحقيق هذا الهدف أمر معقد. فعمليات المرور العابر تنطوي، بحكم طبيعتها، على جهات فاعلة مختلفة كثيرة. وقد أوصت الدراسة بأن يُستهدف جميع موردي الخدمات على أساس إنتقائي لتحسين أدائهم من خلال التدريب في مجالات من قبيل مفاهيم الإدارة وممارساتها، والعمليات والمهارات المتعلقة بالمعدات، والمهارات المهنية

في قطاعات الخدمات الرئيسية (مثل إرسال الشحنات والتخزين)، والتخطيط، ووسائل الرصد والتسويق. وعلى أساس فهم عام لعمليات المرور العابر، حددت الدراسة ٣٥ ملخصا وصفيا للتدريب، تشمل مجالات التدريب الوظيفي، والاحتياجات التدريبية فيما يتعلق بكفاءة المرور العابر، وأهداف التدريب، والاتجاه العام للدورات الدراسية، والمجموعات المستهدفة. وتشمل هذه المجموعات موردي الخدمات إلى البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر على السواء.

٤١ - وبحث الدراسة أيضا مسائل التنفيذ. وأشارت إلى أنه يبدو أن الأونكتاد ومركز التجارة الدولية هما المنظمتان الدوليتان الوحيدتان اللتان وضعتا (أو تقومان بوضع) برامج تدريبية للسوقيات المتعلقة بالتجارة، وعمليات النقل ذات التأثير المباشر على المرور العابر. ولكن مواد التدريب وضعت لتخدم احتياجات عامة ويتعين إعادة تنظيمها وتكييفها لتركز على عمليات المرور العابر. وأخيرا، ركزت الدراسة على أن التدريب لتحسين عمليات المرور العابر ينبغي أن تدمج على نحو ملائم في استراتيجية عامة وإطار سياسة عامة فيما يتعلق بتنمية الموارد البشرية، وأن هناك دورا لعدة منظمات غير حكومية تقوم به في وضع أنشطة التدريب وتنفيذها.

واو - تطوير جميع البدائل و/أو المكملات الأخرى للنقل البري والتوسع فيها بغية تحسين وصول البلدان غير الساحلية إلى الأسواق الخارجية

٤٢ - تم إجراء دراسة عن دور الشحن الجوي في البلدان الأفريقية النامية غير الساحلية. واستهدفت هذه الدراسة تقييم إمكانيات تحسين إمكانية دخول البلدان غير الساحلية الأسواق الخارجية من خلال بدائل و/أو مكملات للنقل البري^(٧) وذكر في الدراسة أنه رغم أن هذه البلدان في حاجة كبيرة إلى النقل الجوي - سواء للركاب أو للبضائع - فإنها تفتقر إلى الكثير من الخصائص التي تسمح بالقيام على أساس اقتصادي بتوفير طاقة كبيرة للشحن الجوي. ورغم ذلك، هناك بعض الأدلة التي تشير إلى أن البلدان الأفريقية غير الساحلية الكائنة جنوب الصحراء الكبرى تعتمد على الشحن الجوي للصادرات بدرجة أكبر من اعتماد بلدان أخرى في المنطقة عليه.

٤٣ - وتتمثل المشاكل التي تعوق تنمية الشحن الجوي في عوامل تتصل بجاذبي العرض والطلب على السواء. فمن ناحية العرض، تقوم بتوفير طاقة للشحن الجوي شركات نقل أفريقية ومن خارج المنطقة، وبصفة رئيسية شركات أوروبية. فأساطيل الطائرات الخاصة بكل من شركات النقل الأفريقية في البلدان غير الساحلية أساطيل صغيرة، وشبكات الخطوط الجوية متفرقة، ومعدل استخدام الطائرات منخفض، والتكاليف عالية، وإنتاجية موظفي شركات الطيران منخفضة بسبب انخفاض مستوى المهارات والتزويد المفرط بالموظفين. وتوفر شركات النقل الأوروبية أكثر من ٧٥ في المائة من جميع طاقة الشحن الجوي المقررة. وطاقة الشحن المتاحة محدودة، ومن الصعب أيضا الحصول على نوعية النقل اللازمة للأسواق الأوروبية بسبب رداءة التخزين وعدم كفاية التخزين البارد. وتتمثل مشاكل أخرى في المطارات الرئيسية

في نظم الوثائق والأمن والمناولة. كذلك فإن الوصول برا إلى المطارات من النقاط الكائنة خارج ضواحي العواصم قد يكون صعبا، وتفضل شركات النقل الأجنبية تقديم خدمة ذات نقاط توقف متعددة على المشاركة في الخطوط مع ربط شركات النقل الأفريقية في مطار إقليمي مركزي لأن خدمات خطوط المواصلات الفرعية منخفضة التواتر، وانتظامها رديء، وتستخدم طائرات صغيرة.

٤٤ - ومن ناحية الطلب، فإن نسبة معظم صادرات البلدان غير الساحلية منخفضة القيمة بالنسبة إلى الوزن، ولا يستطاع تبرير تكاليف شحنها جويا. فالسلع الأساسية التي تصدر، والتي من الأرجح أن تصدر، هي إلى حد كبير، من قطاع البستنة ومن الفواكه والخضر الطازجة، والزهور الحديثة القطف، والأسماك الطازجة. وتشكل موسمية هذه المنتجات مشكلة أخرى.

٤٥ - وتقدم الدراسة عددا من التوصيات التي تستهدف تخفيف بعض العوائق التي تعترض تنمية الشحن الجوي. فمن ناحية الطلب، تدعو إلى وجوب رفع نوعية المنتجات عند نقطة التحمل وعلى النحو الأمثل بإشراك المشتري في مجموع عمليات الانتاج والسوقيات. ومن ناحية العرض، ينبغي أن تدار شركات النقل الجوي على أساس تجاري سليم، فينبغي تخفيض مستويات التزويد بالموظفين، وتعزيز التدريب من أجل زيادة الانتاجية، ورفع مستوى الاتصالات التجارية، ونظم الإدارة، والتشجيع على إنشاء مطارات إقليمية وخدمات خطوط مواصلات فرعية، ووضع خرائط لشبكات النقل الجوي، كما يلزم وجود منافسة في تقديم خدمات الخطوط الجوية والمطارات، وإعطاء الأولوية للوقود. وبالإضافة إلى ذلك، ينبغي أيضا التشجيع على إعادة تنظيم شركات النقل الجوي من خلال المشاريع التعاونية وترشيد الأساطيل الجوية.

رابعا - الإجراءات المحددة التي يتخذها المجتمع الدولي

لصالح البلدان النامية غير الساحلية

٤٦ - في الفقرة ٩ من قرارها ٢١٢/٤٦، أحاطت الجمعية العامة علما مع التقدير بإسهام مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية في وضع تدابير دولية لمعالجة المشاكل الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية، وحث المؤتمر، في جملة أمور، على أن يبقي قيد الاستعراض الدائم تطور مرافق الهياكل الأساسية للنقل العابر ومؤسساته وخدماته، وأن يرصد تنفيذ التدابير المتفق عليها، وأن يتعاون في جميع المبادرات ذات الصلة، بما فيها مبادرات القطاع الخاص والمنظمات غير الحكومية، وأن يعمل كمركز تنسيق بشأن القضايا الشاملة لعدة مناطق والتي تهم البلدان النامية غير الساحلية. وبغية إجراء هذا الاستعراض، وجه الأمين العام للأونكتاد مذكرة شفوية مؤرخة في ٢٠ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٢ إلى جميع الدول الأعضاء في الأونكتاد، والمنظمات الدولية والمنظمات الحكومية الدولية والهيئات غير الحكومية ذات الصلة، داعيا إياها إلى تزويده بالمعلومات التي ترى هذه المنظمات أنها ستساعد في إجراء الاستعراض المذكور أعلاه. وبوجه خاص المعلومات التي يمكن أن تبين الإجراءات التي اتخذت والسياسات التي انتهجت أو توحيته تنفيذًا للقرار المذكور أعلاه، بالإضافة إلى وصف أي صعوبات أو عقبات تكون قد نشأت في هذا الصدد. ويستند هذا التقرير الذي

أعدته أمانة الأونكتاد الى الردود التي وردت والى أعمال الأونكتاد الخاصة فيما يتعلق بالاحتياجات والمشاكل الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية.

ألف - المعلومات التي وردت من فرادى البلدان

١ - النمسا

٤٧ - تقدم النمسا مساعدات تقنية الى البلدان النامية غير الساحلية، وتدعم أنشطة المؤسسات المتعددة الأطراف في هذا المجال. وأثناء الفترة ١٩٩١-١٩٩٢، نظمت النمسا تدريباً لستة من موظفي الجمارك من خمسة بلدان نامية غير ساحلية هي: أوغندا، وبوتسوانا، وزمبابوي، وليسوتو، وملاوي. كما قدمت النمسا مساعدات تقنية الى هذه البلدان من خلال مؤسسات متعددة الأطراف من مثل مصرف التنمية للبلدان الأمريكية، ومصرف التنمية الآسيوي، ومصرف التنمية الأفريقي، وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، والبنك الدولي - المؤسسة الإنمائية الدولية.

٢ - بلجيكا

٤٨ - تقدم بلجيكا معونات، بما في ذلك مساعدات تقنية، الى عدة بلدان نامية غير ساحلية في إطار برامج ثنائية ومتعددة الأطراف، وغير حكومية. وبلغ مجموع مدفوعات بلجيكا لـ ٢٠ من هذه البلدان ٥١,٩ مليار فرنك بلجيكي أثناء الفترة ١٩٨٥-١٩٩١. وأثناء هذه الفترة، أنفق الجزء الأكبر من المساعدات المقدمة الى البلدان غير الساحلية على التعليم والصحة والزراعة، وإن كانت المعونة الغذائية قد اتسمت بأهميتها أيضاً بالنسبة لبعض هذه البلدان.

٣ - بوروندي

٤٩ - أثناء السنوات الخمس الأخيرة، انخفضت تكاليف المرور العابر التي يتكبدها المصدرون والمستوردون من بوروندي بسبب التحسينات التي أدخلت على نظام المرور العابر. وكان هذا بدوره نتيجة لتحسين حالة الطرق وتحديث البنية الأساسية للنقل، وتنسيق وثائق وإجراءات المرور العابر، وإلغاء النظم التي تنطوي على تكاليف إضافية فيما يتعلق بحراسة البضائع العابرة. إلا أن رداءة أحوال الطرق في تنزانيا لاتزال تمثل عائقاً كبيراً أمام استخدام الطريق الرئيسي المؤدي الى ميناء دار السلام.

٤ - البرازيل

٥٠ - وقعت البرازيل اتفاقات للتعاون التقني مع بوليفيا وباراغواي - البلدين غير الساحليين في أمريكا اللاتينية. وتضع هذه الاتفاقات الإطار الذي ينفذ فيه الخبراء البرازيليون مشاريع إنمائية في بوليفيا أو

باراغواي، كما تتاح فرص التدريب في البرازيل، للطلاب أو التقنيين من هذين البلدين. وقد اتسع نطاق الأنشطة المشمولة في إطار التعاون التقني. ففي الفترة ١٩٩١-١٩٩٢، شمل برنامج الأنشطة الذي ينفذ بين البرازيل وبوليفيا المجالات التالية: تعزيز المؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحجم، التنمية الريفية، البيئة، والإدارة العامة. أما التعاون التقني بين البرازيل وباراغواي أثناء هذه الفترة فشمّل عددا من القطاعات تتمثل فيما يلي: الصحة، والزراعة، والنقل، والإدارة العامة، والإصحاح، والصناعة.

٥ - كولومبيا

٥١ - تفي كولومبيا بالالتزامات الثنائية التي قطعتها على نفسها في إطار اتفاقات التكامل دون الإقليمي التي تستهدف تحسين ترتيبات المرور العابر من أجل نقل البضائع والركاب بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر. وهكذا، تؤيد كولومبيا أحكام قرار الجمعية العامة ٢١٢/٤٦ الرامي إلى حل مشاكل البلدان غير الساحلية. كما أنها تدعم قضية بوليفيا بشكل متواصل في اجتماعات منظمة الدول الأمريكية.

٦ - كوبا

٥٢ - تعلق حكومة كوبا أهمية على التدابير الرامية إلى حل مشاكل البلدان غير الساحلية. وتؤيد كوبا في هذا الخصوص اتفاقات التعاون القائمة بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر الساحلية ذات الصلة بها، وكذلك الجهود التي تبذلها المؤسسات المالية الدولية والبلدان المانحة من أجل مساعدة هذه البلدان.

٧ - ألمانيا

٥٣ - تقدم الحكومة الألمانية مساعدات إلى عدد من البلدان النامية غير الساحلية في أفريقيا وأمريكا اللاتينية. ولئن كان حجم المعونة المقدمة إلى هذه البلدان يقع ضمن حدود المخصصات العادية للبلدان النامية، فإن ألمانيا تأخذ بعين الاعتبار أيضا الصعوبات الخاصة التي تواجه هذه البلدان، من خلال دعمها للمشاريع الوطنية ودون الإقليمية في قطاع النقل. وهكذا تلقت بوليفيا ١٢٦ مليون مارك ألماني لإصلاح وتشغيل عدد من القاطرات ومن أجل تشييد الطرق وصيانتها. وبلغت قيمة المساعدة التي قدمت لقطاعي الطرق البرية والسكك الحديدية في أفريقيا ما يلي: ٣٧ مليون مارك ألماني لزامبيا، و ١٠ ملايين مارك ألماني لرواندا، و ٨٤ مليون مارك ألماني لتشاد، و ٩٦,٤ مليون مارك ألماني لأوغندا. وتلقى مؤتمر تنسيق التنمية في الجنوب الأفريقي ٣٠ مليون مارك ألماني لمشاريع السكك الحديدية.

٨ - الهند

٥٤ - قدمت حكومة الهند المعلومات التالية:

تسهيلات العبور المقدمة من الهند لبوتان

- ١ - الشهادات الجمركية تصدر، دون دفع رسوم جمركية، للواردات والصادرات البوتانية التي تعبر الهند من بلدان ثالثة أو إليها.
- ٢ - هناك ١٣ نقطة جمارك برية مفتوحة على الحدود الهندية البوتانية للسماح بالتجارة بين بوتان وبلدان ثالثة.
- ٣ - تصدر تعليمات خاصة لمراقب الجمرك المختص لسرعة إصدار التخليص الجمركي للموظفين الرسميين (والأمتعة المنزلية) عند نقلهم من عملهم في نيودلهي الى بلدان أخرى.
- ٤ - يمنح إذن في حالات خاصة بدفع قيمة البضاعة العابرة بطرق غير المنصوص عليها في البروتوكول.
- ٥ - السفن التجارية التي ترفع علم بوتان تعامل معاملة لا تقل عن ما هو مقرر للسفن من أي بلد أجنبي آخر في المسائل المتعلقة بالملاحة ودخول الموانئ الهندية والخروج منها واستخدام مرافق الموانئ والمرافئ في الهند، وفي رسوم الشحن والتفريغ والضرائب والمستحقات الأخرى.
- ٦ - ترد حكومة الهند لبوتان رسوم الانتاج على البضائع التي يكون منشأها الهند.
- ٧ - ترتبط الهند مع بوتان باتفاق لتقديم الخدمات الجوية.
- ٨ - جميع صادرات بوتان الى بلدان غير الهند ووارداتها من هذه البلدان معفاة من رسوم الجمارك والقيود التجارية المفروضة من حكومة الهند. ومرور هذه البضائع عبر أراضي الهند مسموح به في نقاط الدخول والخروج المتفق عليها بين الطرفين.

تسهيلات العبور المقدمة من الهند لنيبال

- ١ - افتتحت ٢٢ نقطة جمارك برية للتجارة العابرة من نيبال الى بلدان ثالثة.
- ٢ - السفن التي تنقل بضائع لنيبال من بلدان ثالثة يسمح لها باستخدام مرافق الرسو في ميناء كلكتا.

- ٣ - مرفق التخزين مفتوح في ميناء كلكتا لجميع بضاعة الوارد والصادر النيبالية.
- ٤ - يسمح للمركبات النيبالية بحمل البضائع من نيبال الى نيبال مرورا بأراضي الهند دون أي قيد.
- ٥ - يسمح للمركبات التجارية الخاصة النيبالية بحمل بضاعة الوارد والصادر الى ميناء كلكتا هلويا.
- ٦ - الشهادات الجمركية تصدر دون دفع أي رسوم جمركية للسماح بعبور بضاعة الوارد والصادر من بلدان ثالثة في الأراضي الهندية.
- ٧ - يمنح إذن خاص للموظفين العاملين في بعثة نيبال من أجل نقل أمتعتهم المنزلية من نيبال الى الهند.
- ٨ - ترد حكومة الهند لنيبال رسوم الانتاج وغيرها من الرسوم التي تجبها حكومة الهند على البضائع المنتجة في الهند والمصدرة الى نيبال.
- ٩ - تسمح الهند بمرور بضائع التجارة النيبالية مع بلدان ثالثة في أراضيها من طرق متفق عليها بين الطرفين.
- ١٠ - ترتبط الهند مع نيبال باتفاق لتقديم الخدمات الجوية.
- ١١ - تستورد الهند النفط الخام نيابة عن نيبال وتقدم لها مجموعة من المشتقات النفطية.

٩ - كينيا

- ٥٥ - تعتزم كينيا تحسين مرافق ميناء ممباسا بغية اجتذاب المزيد من حركة المرور العابر. وفيما يتعلق بتنمية مرافق البنية الأساسية، جرى اتخاذ أو بحث التدابير التالية: إصلاح شبكة الطرق البرية، وتحسين عمليات السكك الحديدية، وإنشاء مستودعين إضافيين للحاويات بالداخل، تمديد خط أنبوب النفط الى كينيا الغربية، وتوفير مرافق مناسبة للمرور العابر عند نقاط الحدود. وتقوم الحكومة بعملية استعراض لمسائل من مثل حراسة الشرطة لبضائع المرور العابر، والتحقق من السلعة التي تمر عبر ميناء ممباسا بغية زيادة تسهيل حركة المرور العابر.

١٠ - ناميبيا

٥٦ - لدى ناميبيا حاليا ميناء واحد مناسب لاستخدامات السفن. ويقع هذا الميناء داخل منطقة خليج والفيس. وتسهل حكومة ناميبيا نقل البضائع من وإلى البلدان المجاورة غير الساحلية. وتحقيقا لهذا الغرض، تقوم برفع مستوى طريقي ترانس - كابريزي و ترانس - كالا هاري البريين. وقد قبل الاتحاد من أجل التنمية في الجنوب الافريقي هذين الطريقتين كجزء من شبكة الطرق الرئيسية دون الإقليمية. ويتم بمساعدة البنك الافريقي للتنمية، إدخال تحسينات على بعض أجزاء طريق ترانس - كالا هاري.

١١ - نيبال

٥٧ - تحسن نظام المرور العابر بالنسبة لتجارة نيبال الخارجية في السنوات الأخيرة. ويعود هذا بصفة رئيسية الى سرعة تخليص البضائع في ميناء كلكتا وزيادة استخدام النقل البري الذي يعتبر أكثر كفاءة من النقل بالسكك الحديدية. وأدى استخدام الطرق البرية الى تقليل الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع وتقليل الزمن الذي يستغرقه المرور العابر من مواقع الحدود الى وجهاتها في الداخل. إلا أن هناك حاجة الى تبسيط شكليات وإجراءات المرور العابر بغية زيادة تسهيل حركته. وثمة حاجة أيضا الى توسيع مرافق التخزين في نقاط الحدود.

١٢ - بيرو

٥٨ - وقع رئيسا بيرو وبوليفيا في ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٢ الاتفاقات المعروفة باسم اتفاقيات "إيلو" بهدف رسم سياسات ووضع إجراءات من أجل تسهيل وصول بوليفيا إلى المحيط الهادئ. وقامت بيرو بموجب هذه الاتفاقات، بإسناد مسؤوليات الإدارة المتعلقة بجزء من المنطقة الحرة الصناعية في ميناء إيلو، إلى بوليفيا. وبالإضافة إلى ذلك، تقوم حكومة بيرو بتزويد بوليفيا بجميع التسهيلات اللازمة للمرور العابر من أجل نقل البضائع إلى بوليفيا. وفضلا عن ذلك، وافقت حكومة بيرو على أن تضطلع بيرو بإدارة المنطقة الحرة السياحية على الشاطئ الكائن حول ميناء إيلو لمدة ٩٩ سنة. كما تعهدت حكومة بوليفيا بتقديم تسهيلات مماثلة إلى بيرو بالنسبة لاستخدام المجرى المائي لبويرتو سواريس الذي يتيح الوصول إلى المحيط الأطلسي. وفيما يتعلق بالمرور العابر للركاب، دخلت بيرو وبوليفيا في اتفاق لا يلزم فيه لعبور لحدود بين البلدين سوى حمل وثيقة هوية مما أدى إلى الاستغناء عن ضرورة حمل جواز السفر. واتفقت الحكومتان أيضا على بذل جهود مشتركة من أجل الحصول على الموارد المالية اللازمة من أجل تحسين حالة الطريق البري الممتد بين إيلو - وديساغوا ديرو ولا باز.

١٣ - رواندا

٥٩ - ساعد استخدام وثيقة جمارك موحدة، أي الإعلان الجمركي للمرور البري العابر، في تحسين النقل العابر عن طريق كينيا. إلا أن رداءة أحوال الطرق في تنزانيا وكينيا والمشاكل الأمنية على طول الطريق عبر أوغندا منذ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩١ لا تزال تعوق النقل العابر. وهناك حاجة ماسة إلى اتخاذ تدابير من أجل التخفيف من حدة هذه المشاكل.

١٤ - سويسرا

٦٠ - يستند التعاون الإنمائي السويسري إلى القانون الاتحادي الصادر في ١٩ آذار/مارس ١٩٧٦ فيما يتعلق بالتعاون الإنمائي والمعونة الإنسانية الدولية. فعملاً بالمادة ٥ من هذا القانون، تمنح الأولوية فيما يتعلق بالتعاون الإنمائي السويسري للبلدان والمناطق النامية ولأقسام الفقيرة من السكان. وبالنسبة لتعيين فئات خاصة من البلدان يمكن أن تستحق اهتماماً خاصاً، تأخذ سويسرا في الاعتبار، قائمة البلدان التي تضعها الأمم المتحدة من وقت إلى آخر. وفي هذا الإطار، لا تمنح سويسرا تدابير خاصة للبلدان النامية غير الساحلية أو البلدان النامية الجزرية. إلا أنه نظراً لأن بعض هذه البلدان يعتبر من أفقر البلدان، فإنها تتمتع بالتدابير التعريفية الجمركية التفضيلية السويسرية وبتسهيلات نظام تثبيت الصادرات (STABEX) المخصص لهذه البلدان.

باء - المعلومات التي وردت من منظمات دولية

١ - هيئات الأمم المتحدة وبرامجها

(أ) اللجنة الاقتصادية لأفريقيا

٦١ - يركز برنامج عمل أمانة اللجنة الاقتصادية لأفريقيا لصالح البلدان غير الساحلية على المجالات التالية: النقل والمواصلات، والإحصاءات، والتعاون الاقتصادي، والأغذية والزراعة. وفيما يتعلق بقطاع النقل، تلعب اللجنة الاقتصادية لأفريقيا دوراً هاماً في تنسيق تنفيذ برنامج عقد الأمم المتحدة الثاني للنقل والمواصلات في أفريقيا الذي يستهدف دعم وتوسيع شبكة المواصلات في أفريقيا وتقديم المساعدة التقنية المتعلقة بها. ويتمثل أحد أهدافها الرئيسية في إقامة ممرات للمرور العابر تخدم البلدان غير الساحلية. كما تستفيد هذه البلدان من المشروع المشترك بين اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، وبنك الدولي بشأن برنامج النقل لجنوب الصحراء. ويركز هذا البرنامج على تحديد المشاكل المتعلقة بتدهور حالة الطرق وبرداءة الصيانة. وتشمل الأعمال الأخرى التي تقوم بها اللجنة الاقتصادية لأفريقيا والتي تستفيد منها البلدان غير الساحلية بصفة خاصة إجراء دراسة جدوى بشأن إنشاء خط جوي مشترك لنقل البضائع من أجل خدمة بوروندي ورواندا وزائير، وتوفير خدمات استشارية لتعزيز التعاون الاقتصادي.

(ب) اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ

٦٢ - يغلب على الأنشطة القائمة داخل اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ دعماً للبلدان غير الساحلية، شكل المسوح والبحوث وتقديم الخدمات التقنية والاستشارية. وقد توسع مجال العمل في إقليم اللجنة منذ أن أصبحت البلدان غير الساحلية الستة المستقلة حديثاً في آسيا الوسطى أعضاء في هذه اللجنة في نيسان/أبريل ١٩٩٢. وهذه البلدان هي أذربيجان، وأوزبكستان، وطاجيكستان، وتركمانستان، وقيرغيزستان، وكازاخستان. وقد تمكنت البعثة المشتركة بين اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ - ومصرف التنمية الآسيوي التي أوفدت إلى جمهوريات آسيا الوسطى في تموز/يوليه - آب/أغسطس ١٩٩٢ من تحديد الاختناقات المتعلقة بالنقل والمواصلات، والتدابير اللازمة لمساعدة هذه البلدان على تسهيل النقل والتجارة فيما بينها، وكذلك وصولها إلى الأسواق العالمية. وأنشأت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ هيئة خاصة بشأن أقل البلدان نمواً والبلدان غير الساحلية ومنحتها ولاية بحث المشاكل الخاصة لهذه البلدان وتعبئة الدعم الدولي اللازم لصالحها. ويتمثل أحد المكونات الرئيسية لعقد النقل والمواصلات لآسيا والمحيط الهادئ (١٩٨٥-١٩٩٤) الذي اعتمده الاجتماع الوزاري للجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ في حزيران/يونيه ١٩٩٢ في مشروع متكامل بشأن تنمية البنية الأساسية للنقل البري في آسيا. وسيقوم هذا المشروع، بين جملة أمور، بإنشاء شبكة من الطرق البرية وخطوط السكك الحديدية في الإقليم تكفل إنشاء ممرات للمرور العابر من أجل خدمة البلدان غير الساحلية.

(ج) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

٦٣ - استجابة لقرار الجمعية العامة ٢١٢/٤٦، قام الأمين العام للأونكتاد بتنظيم عقد اجتماع لخبراء حكوميين من البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية لاستعراض واقتراح إجراءات مناسبة ومحددة لمعالجة مشاكل البلدان النامية غير الساحلية. وعقد الاجتماع في نيويورك في الفترة من ١٧ إلى ١٩ أيار/مايو ١٩٩٣ تحت رعاية الأونكتاد. واعتمدت في هذا الاجتماع مجموعة من الاستنتاجات والتوصيات المتفق عليها من أجل تحسين نظم المرور العابر. والتقارير الصادر عن هذا الاجتماع معروض على الدورة الحالية لمجلس التجارة والتنمية، وسوف يعرض على الجمعية العامة للنظر فيه (TD/B/40 (1) 3-TD/B/LDC/AC.14).

٦٤ - وتستفيد البلدان غير الساحلية من مجموعة من مشاريع التعاون التقني التي ينفذها الأونكتاد في مجالات من قبيل الإدارة الجمركية (ASYCUDA)، والتدريب البحري (TRAINMAR) والتعاون الاقتصادي فيما بين البلدان النامية. وقدمت المساعدات التي تركزت، على وجه التحديد، على مشاكل المرور العابر من خلال ثلاثة مشاريع دون إقليمية في الجنوب الأفريقي وأفريقيا الوسطى الشرقية وأفريقيا الوسطى الغربية. وتلقى هذه المشاريع الدعم من برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ووكالة التنمية الدولية التابعة للولايات المتحدة فيما يتعلق بالمشروع الخاص بالجنوب الأفريقي. وقد ركزت هذه المشاريع على المجالات التالية:

١٠ تقديم الدعم من أجل وضع وتبسيط وتطبيق وثائق المرور العابر الوطنية والمشاركة

بين الدول

٦٥ - يستهدف المشروع في افريقيا الجنوبية دعم الأعمال التي جرى القيام بها في الماضي في جمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وملاوي من خلال المساعدة في تنفيذ محتوى الوثائق المتفق عليها للتجارة والممر العابر. وقد أسهمت الوثائق التي تم تبسيطها إسهاما كبيرا في تقليل حالات التأخير في تخلص بضائع المرور العابر أو شحنها. وأثناء عمليات الطوارئ التي جرت مؤخرا لنقل الإمدادات إلى المناطق المنكوبة بالجفاف في هذا الإقليم الفرعي، سهل المشروع الإجراءات الجمركية والإدارية عبر الحدود. وفي شرق افريقيا، ركز المشروع على مساعدة حكومات أوغندا، وبوروندي، وجمهورية تنزانيا المتحدة، ورواندا، وزائير، وكينيا على استخدام وثائق المرور العابر بالطرق البرية وبالسكك الحديدية التي أدخلت حديثا على طول الممر الشمالي المؤدي إلى ميناء ممباسا، والممر الأوسط المؤدي إلى ميناء دار السلام. وفي غرب افريقيا، تستهدف الجهود الجارية المبذولة من خلال المشروع مساعدة البلدان غير الساحلية التالية: بوركينا فاصو، وتشاد، وجمهورية افريقيا الوسطى، والنيجر وبلدان المرور العابر المجاورة لها في مفاوضاتها من أجل تنسيق إجراءاتها ونظمها الجمركية والإدارية الوطنية التي تنظم تدفق حركة المرور العابر، لا سيما فيما يتعلق بعمليات المراقبة على الحدود وحراسة الشرطة لبضائع المرور العابر، وتنسيق الوثائق الجمركية.

٦٦ - وأنشأت المشاريع الثلاثة آلية تقنية استشارية لرصد التنفيذ تضم ممثلي القطاعين العام والخاص على السواء. كما تعقد حلقات تدارس وطنية منتظمة كجزء من الجهود المتعلقة ببناء القدرات ذات الصلة. وعلى الجبهة المؤسسية، أنشأ معظم البلدان لجانا لتسهيل التجارة تعمل كمنظائر للمشاريع في هذا المجال.

٢٧' تقديم المساعدة في تقييم القدرات التشغيلية لممرات العبور

٦٧ - كجزء من الجهود المبذولة لرصد تطور حالة المرور العابر في الأقاليم الفرعية الثلاثة، تستعرض المشاريع مرافق المرور العابر، ونوعية الخدمات، ومعايير التشغيل، والنظم الحالية للمرور العابر في مختلف الممرات. وتقوم المشاريع الكائنة في افريقيا الوسطى الشرقية و افريقيا الوسطى الغربية بتقييم حالة المرور العابر على طول الممرات الرئيسية التي تربط بوروندي ورواندا وأوغندا، وزائير الشرقية، بميناءي دار السلام وممباسا، وكذلك الممرات التي تربط بوركينا فاصو وجمهورية افريقيا الوسطى وتشاد ومالي والنيجر بموانئ المرور العابر الرئيسية على ساحل المحيط الأطلسي (آبيدجان، وداكار، ولاغوس، وكوتونو، ودوالا، وأكرا، وبرازافيل). وفي الجنوب الافريقي، جرى استعراض للمتابعة بشأن الممر الشمالي الذي يربط ملاوي بميناء دار السلام في تنزانيا.

٦٨ - وأبرزت هذه الاستعراضات الميزة النسبية لكل طريق من حيث التكلفة، وأوقات المرور العابر، والمرافق المادية، ونمط الرقابة الإدارية والجمركية. ومن أجل تحسين نظم المعلومات المتعلقة بانتقال البضائع عبر ممرات العبور، واصلت المشاريع الكائنة في الإقليمين الفرعيين بافريقيا الوسطى الشرقية و افريقيا الوسطى الغربية أعمالها بشأن إنشاء نظم متقدمة للمعلومات المتعلقة بالبضائع في بعض البلدان.

٢٨' تقديم المساعدة في المفاوضات المتعلقة بعقد اتفاقات ثنائية وإقليمية

٦٩ - استعرضت المشاريع الإطار القانوني والمؤسسي الناظم لعمليات المرور العابر عبر الممرات الرئيسية في الأقاليم الفرعية الثلاثة وقيمت مدى ملاءمتها. وأوصي بإنشاء آليات مؤسسية من أجل ضمان إجراء رصد أكثر فعالية لتنفيذ الترتيبات القانونية والإدارية المتفق عليها. ويتمثل العمل الجاري القيام به حالياً في إطار المشاريع في هذا المجال في مساعدة الحكومات المعنية على القيام بشكل فعال بتنفيذ اتفاقات وترتيبات المرور العابر القائمة، واقترح إجراء عمليات تكيف حيثما يقتضي الأمر ذلك. وفي إطار المشروع الذي ينفذ في أفريقيا الوسطى الشرقية، تضطلع حكومات كينيا وأوغندا وتنزانيا حالياً بوضع بروتوكول من أجل تنظيم عمليات المرور العابر عبر بحيرة فكتوريا. أما المشروع الذي ينفذ في الجنوب الأفريقي فيدعم جهود بوتسوانا وليسوتو وسوازيلند في تنفيذ "مذكرة التفاهم" مع جنوب أفريقيا التي تستهدف زيادة مشاركة هذه البلدان في عمليات المرور العابر بالطريق البري.

٢ - الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة والوكالات ذات الصلة

(أ) منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة

٧٠ - تنفذ منظمة الأغذية والزراعة عدداً من البرامج الإنمائية لصالح البلدان النامية غير الساحلية. ويقوم النظام الشامل للمعلومات والإنذار المبكر التابع للمنظمة والمتعلق بالأغذية والزراعة، ضمن جملة أمور، برصد حالة المحاصيل، والآفاق المرتقبة للإنتاج، والاحتياجات من الأغذية. وتركز برامج هذه المنظمة الخاصة بالمساعدة في تحقيق الأمن الغذائي على إدارة المخزونات الاحتياطية من الأغذية، ونظم الإنذار المبكر وتقديم المعلومات المتعلقة بالأغذية. وتعزز هذه البرامج قدرة البلدان غير الساحلية على التصدي لحالات الطوارئ الغذائية القصيرة الأجل، وتساعد في تقييم الاحتياجات الغذائية، ومتطلبات إعادة التأهيل الزراعية في حالات الكوارث. كما واصلت منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة تقديم دعمها بالنسبة لتخطيط القطاع الزراعي ووضع السياسات العامة. وتقوم هذه المنظمة فيما يتعلق بقطاعي مصائد الأسماك والغابات بتنفيذ برامج تستهدف تحسين إدارتها وتنميتها. وتشمل هذه البرامج، التدريب، ونقل التكنولوجيا، وتشجيع الأنشطة الريفية القائمة على المساعدة الذاتية.

(ب) البنك الدولي

٧١ - قدم البنك الدولي (البنك الدولي للإنشاء والتعمير/المؤسسة الإنمائية الدولية) إسهاماً هاماً من خلال قطاع الإقراض في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلدان غير الساحلية. وبلغت قروض البنك لـ ١٥ بلداً غير ساحلي في أفريقيا وآسيا وأمريكا اللاتينية في عام ١٩٩١ نحو ١ ٥٨٨ مليون من دولارات الولايات المتحدة منها ٤٤٥ مليون من دولارات الولايات المتحدة في شكل ائتمانات من المؤسسة الإنمائية الدولية. ويبين التخصيص القطاعي للقروض أن نحواً من ٢,٨ في المائة منه وجهت نحو دعم قطاع النقل. واستأثر الإقراض المخصص لغير المشاريع وحده بنحو ٤١ في المائة من مجموع الأموال المخصصة لبرنامج القروض في هذا الصدد.

(ج) منظمة الطيران المدني الدولي

٧٢ - تستفيد البلدان غير الساحلية من المساعدة التي تقدمها منظمة الطيران المدني الدولي إلى البلدان النامية. وتشمل هذه المساعدة تقديم صنوف المساعدة التقنية في مجالات من مثل إدارة المطارات، وتنظيم النقل الجوي، وتوحيد الأجور والأسعار الدولية للسفر. ويجري حالياً تنفيذ نحو ٣٣ مشروعاً في ١٩ بلداً غير ساحلي في إطار هذا البرنامج. وبالإضافة إلى ذلك، قُدمت ثلاثة مشاريع مخصصة لبوليفيا إلى برنامج الأمم المتحدة الإنمائي من أجل الحصول على تمويل لها.

(د) مكتب العمل الدولي

٧٣ - تركز أنشطة مكتب العمل الدولي في مجال النقل، على الإدارة وبناء القدرات المؤسسية لتمكين البلدان غير الساحلية من التصدي لمشاكلها الخاصة. كما يشترك مكتب العمل الدولي مع الأونكتاد ووكالات أخرى في مشاريع شتى مشتركة بين الوكالات وفي الاجتماعات المتعلقة بتحديد ومواجهة الاحتياجات والمشاكل الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية.

(هـ) المنظمة البحرية الدولية

٧٤ - تشمل المساعدات التي تقدمها المنظمة البحرية الدولية في الآونة الأخيرة مشاريع لمساعدة بوروندي في وضع قوانينها الخاصة بالنقل النهري الداخلي، ومساعدة معهد التدريب البحري في ملاوي. وتقوم المنظمة البحرية الدولية حالياً بوضع مشروع إقليمي لمساعدة البلدان المشاطئة لبحيرة تنجانيقا (بوروندي، وتنزانيا، وزائير، وزامبيا) في تنسيق لوائح الملاحة والنقل في البحيرة.

(و) صندوق النقد الدولي

٧٥ - على الرغم من أن تسمية "البلدان النامية غير الساحلية" غير مستخدمة لدى الصندوق كمعيار للإقراض، فإن هذه البلدان - التي تعتبر منتجة نمطية للصادرات الأولية - تتعرض لتقلبات اقتصادية متكررة، ومن ثم فهي تستفيد من المساعدات المالية والتقنية الكبيرة المقدمة من الصندوق. واعتباراً من نهاية تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٢ بلغ مجموع المبلغ القائم من موارد الصندوق في إطار جميع التسهيلات التي تقدم إلى البلدان غير الساحلية ١,٥ مليار من حقوق السحب الخاصة. وتلقى أحد عشر بلداً غير ساحلي التزامات من مرفق التكيف الهيكلي. مجموعها ٣٦٤ مليون من حقوق السحب الخاصة. واعتباراً من ١ كانون الثاني/يناير ١٩٩٣ وضعت ترتيبات لالتزامات تقدم من مرفق التكيف الهيكلي المعزز بلغ مجموعها ٨٠٥ ملايين من حقوق السحب الخاصة لثمانية بلدان غير ساحلية. وبالإضافة إلى ذلك، تلقت سبعة بلدان غير ساحلية ٣٣١ مليوناً من حقوق السحب الخاصة من مرفق الصندوق الموسع. وفي ٣٠ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٣، أجرت ثلاثة بلدان غير ساحلية مشتريات في إطار مرفق التمويل التعويضي وتمويل الطوارئ. كما زاد الصندوق بالتعاون مع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي مساعداته التقنية وما يتيح من تدريب يتعلق بالمسائل الاقتصادية والمالية. وبالإضافة إلى ذلك يواصل الصندوق العمل بشكل وثيق مع الحكومات لوضع تدابير للسياسة العامة ترمي إلى تقليل الآثار الاجتماعية المترتبة على برامج التكيف الهيكلي وتطوير وتعزيز نشوء قطاع خاص دينامي.

(ز) منظمة الصحة العالمية

٧٦ - على الرغم من أن منظمة الصحة العالمية ليس لديها برامج خاصة للبلدان غير الساحلية، فإنها تدرك حساسية وضعها الجغرافي الخاص الذي يجعل النقل والحصول على الأدوية وغيرها من الامدادات الطبية أكثر صعوبة. وتسعى منظمة الصحة العالمية الى معالجة هذه المشاكل في إطار برامجها العالمية من مثل "مبادرة التعاون المكثف لمنظمة الصحة العالمية من أجل البلدان والشعوب التي تعاني من أكبر قدر من العوز" و "برنامج العمل بشأن الأدوية الأساسية".

جيم - المعلومات التي وردت من منظمات حكومية دولية

١ - مصرف التنمية الافريقي

٧٧ - يعزز مصرف التنمية الافريقي مختلف الجهود التي تقوم بها البلدان النامية غير الساحلية من أجل تحقيق تنميتها الاقتصادية والاجتماعية. وفي قطاع النقل، يتعلق الدعم الذي يقدمه المصرف بالاستثمار في تطوير أو توسيع نطاق البنية الأساسية للسكك الحديدية والطرق البرية، وشراء معدات النقل، وتقديم المساعدة التقنية كما استفادت هذه البلدان من التحسينات في مرافق النقل التي تحققت بتمويل من البنك الافريقي للتنمية على طول ممرات النقل العابر في الدول الساحلية المجاورة.

٢ - الاتحاد الاقتصادي لبلدان البحيرات الكبرى

٧٨ - يدعم الاتحاد الاقتصادي لبلدان البحيرات الكبرى - الذي يضم بوروندي ورواندا وزائير - البلدان غير الساحلية، لا سيما فيما يتعلق بالمفاوضات الخاصة بعقد اتفاقات للمرور العابر مع الدول الساحلية المجاورة. وفي هذا السياق، ساعد الاتحاد الاقتصادي لبلدان البحيرات الكبرى في تنفيذ اتفاق المرور العابر في الممر الشمالي بين البلدان الأعضاء وكينيا وأوغندا. كما قام بمبادرات من أجل بدء اجراء مفاوضات بشأن عقد اتفاق مماثل مع تنزانيا لتنظيم تدفق حركة النقل عبر ميناء دار السلام. ويقوم الاتحاد الاقتصادي أيضا بتقديم المساعدة التقنية في إنشاء شركة نقل متعددة الجنسيات ستقوم بتشغيل خدمات للنقل المتعدد الوسائط بين بحيرتي كيزو وتنجانيقا.

٣ - الجماعة الاقتصادية الأوروبية

٧٩ - تقدم الجماعة الاقتصادية الأوروبية مساعدات مالية وتقنية الى البلدان غير الساحلية في إطار الاتفاقية المعقودة بين بلدان افريقيا والكاربيبي والمحيط الهادئ والجماعة الاقتصادية الأوروبية. وعلى الرغم من أن جميع أحكام اتفاقية لومي تنطبق على هذه البلدان، فإنها تتمتع بالإضافة الى ذلك بمعاملة مواتية بشكل خاص من أجل مساعدتها على التغلب على نقاط ضعفها الجغرافية وغيرها من العقبات التي تعوق تنميتها. وقد وضعت تدابير خاصة تشمل ما يلي: تعزيز قدرات هذه البلدان على تنفيذ سياسات

واستراتيجيات لتحقيق الكفاية الذاتية الغذائية والأمن الغذائي، وبناء قدراتها على إدارة مواردها من مصائد الأسماك، ووضع قاعدة للبنية الأساسية من أجل الاسراع بالتصنيع، وتحسين أداء تجارتها الخارجية وتحسين مرافق وخدمات البنية الأساسية للمرور العابر. وتلقى البلدان غير الساحلية مع أقل البلدان نموا معاملة تتسم بالرعاية في إطار ترتيبات مخطط ستابكس فيما يتعلق بتثبيت حصائل صادراتها.

٤ - مصرف التنمية للبلدان الأمريكية

٨٠ - شملت أنشطة المصرف في بوليفيا في عام ١٩٩٢ تقديم قرض بمبلغ ٩٥ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة للمساعدة في تمويل إنشاء وتحسين الممر عبر حدود بيرو بين بيني ولاباز، ودعم مشاريع رائدة من أجل تنمية منطقة الأمازون والموافقة على مشروع للتعاون التقني من أجل تنشيط عمليات واستثمارات التجارة الخارجية. وفي باراغواي، وافق المصرف على منح قرض من أجل مشروع طريق كونسيسيون - غويرو - فريسكو البري الذي يعتبر أحد ممرات التصدير الرئيسية للبلد. كما يقوم المصرف بتقديم المساعدة على تحسين كفاءة الملاحة في المجرى المائي باراغواي - بارانا.

٥ - منظمة الوحدة الإفريقية

٨١ - وضعت خطة عمل لاغوس للتنمية الاقتصادية (١٩٨٠-٢٠٠٠) والمعاهدة المنشئة للاتحاد الاقتصادي الإفريقي، الأساس لاتخاذ تدابير خاصة لصالح البلدان غير الساحلية. وتحت خطة العمل البلدان الساحلية على اتخاذ جمع التدابير اللازمة لتسهيل حركة المرور العابر الخاصة بالبلدان غير الساحلية المجاورة لها. وتدعو المادة ٧٩ من المعاهدة المنشئة للاتحاد الاقتصادي الإفريقي الدول الأعضاء الى منح معاملة خاصة لأقل البلدان نموا، وللبلدان غير الساحلية، وللبلدان التي تكاد تكون غير ساحلية، والبلدان الجزرية. وبالإضافة الى ذلك، اتخذت منظمة الوحدة الإفريقية مبادرة وضع بروتوكول خاص فيما يتعلق بالنقل والمواصلات والسياحة.

٦ - الاتحاد من أجل التنمية في الجنوب الإفريقي

٨٢ - وضع أعضاء هذا الاتحاد اتفاقات تجارية ثنائية فيما بينهم وحافظوا عليها، وقد اتفقوا فيها، ضمن جملة أمور، على منح تسهيلات وخدمات المرور العابر الى البلدان غير الساحلية. وقد وضعت بوتسوانا وليسوتو وناميبيا وسوازيلند التي هي أيضا أعضاء في الاتحاد الجمركي للجنوب الإفريقي، ترتيبات تفضيلية خاصة بالإضافة الى ذلك تتعلق بالنقل والمواصلات وتسهيلات وخدمات المرور العابر.

دال - المعلومات التي وردت من مؤسسات غير حكومية

رابطة النقل الجوي الدولي

٨٣ - تستفيد البلدان غير الساحلية من المساعدة التقنية التي تقدمها رابطة النقل الجوي الدولي لأعضائها. وتشمل هذه المساعدات التقنية، المساعدة في تنسيق التعريفات ومعايير صناعة الطيران، وتحسين التعاون بين شركات النقل الجوي. كما تلعب الرابطة دورا هاما في بناء القدرات البشرية. وتغطي برامج التدريب مجالات من مثل: الإدارة العامة، والمالية، والتسويق، والعمليات. وبلغت ميزانية صندوق التدريب الدولي من أجل دعم هذه الأنشطة ٣ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة في عام ١٩٩٢. وبالإضافة الى ذلك، ساعدت رابطة النقل الجوي الدولي بالتعاون مع الرابطة الإقليمية للنقل الجوي في ضمان الاعفاء من القواعد الجديدة التي اعتمدها اللجنة الأوروبية ومؤتمر الطيران المدني الأوروبي. وفي إطار هذه الاعفاءات، تستطيع شركات النقل الجوي من البلدان النامية مواصلة تشغيل الطائرات التي جرى تخفيف الضوضاء الصادرة عنها الى ومن المطارات الكائنة في أوروبا، وهي الطائرات التي كانت تعمل على الخطوط الى أوروبا أثناء فترة مرجعية محددة.

الحواشي

(١) تكاليف النقل الجوي للبلدان غير الساحلية، UNCTAD/LDC/Misc.10.

(٢) عنوان الاستعراض العام هو: نظم المرور العابر المتاحة للبلدان النامية غير الساحلية: الحالة الراهنة واقتراحات بالاجراءات المستقبلية، UNCTAD/TD/B/LDC/AC.1/2 وفيما يلي الدراسات دون الاقليمية الخمس: نظم المرور العابر التي تخدم البلدان غير الساحلية: ملامح قطرية في غرب افريقيا وافريقيا الوسطى UNCTAD/LDC/Misc.6؛ نظم المرور العابر التي تخدم البلدان غير الساحلية: ملامح قطرية في شرق افريقيا - وافريقيا الوسطى UNCTAD/LDC/Misc.7؛ نظم المرور العابر التي تخدم البلدان غير الساحلية: ملامح قطرية في افريقيا الجنوبية UNCTAD/LDC/Misc.8؛ نظم المرور العابر التي تخدم البلدان غير الساحلية: ملامح قطرية في آسيا، UNCTAD/LDC/Misc.9؛ ونظام المرور العابر الخاص ببوليفيا وباراغواي، UNCTAD/LDC/Misc.15.

(٣) مركز التجارة الدولية، امكانات التجارة دون الاقليمية في افريقيا، جنوب الصحراء، مع اشارة خاصة الى البلدان غير الساحلية، UNCTAD/LDC/Misc.15.

(٤) تحسين الترتيبات الحالية للتأمين على المرور العابر الخاصة بالبلدان النامية غير الساحلية، UNCTAD/LDC/Misc.14.

(٥) الأونكتاد، تطبيق التكنولوجيا الجديدة للمعلومات لتحسين نظم المرور العابر،
UNCTAD/LDC/Misc.17.

(٦) الأونكتاد، التدريب على عمليات المرور العابر، UNCTAD/LDC/Misc.18.

(٧) دور الشحن الجوي في البلدان النامية الإفريقية غير الساحلية، UNCTAD/LDC/Misc.13.

- - - - -