

Distr.  
GENERAL

A/51/288  
14 August 1996  
ARABIC  
ORIGINAL: ENGLISH

## الجمعية العامة



الدورة الحادية والخمسون  
البند ٩٦ (ج) من جدول الأعمال المؤقت\*

### المسائل المتعلقة بسياسات الاقتصاد الكلي: التجارة والتنمية

تقرير مرحلي عن التدابير الرامية إلى تحسين  
بيئة المرور العابر في آسيا الوسطى

مذكرة من الأمين العام

١ - أحاطت الجمعية العامة علماً في قرارها ١٠٢/٤٩ المؤرخ ١٩ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٤ بتقرير الأمين العام عن شبكات النقل العابر بالدول النامية غير الساحلية المستقلة حديثاً في آسيا الوسطى وجيرانها من بلدان المرور العابر النامية (A/49/277)، ودعت الأمين العام لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) إلى إجراء تحليل ودراسة شاملين لشبكة النقل العابر في بلدان آسيا الوسطى مع توجيه اهتمام خاص إلى بناء جميع أنواع الطرق والممرات الجديدة البديلة الملائمة والممكن بناؤها، بما في ذلك أقصرها. وطلبت إليه أيضاً في الفقرة ٤ من القرار إعداد تقرير عن تنفيذ قرارها لكي يقدم إلى الجمعية العامة في دورتها الحادية والخمسين.

٢ - ويتشرف الأمين العام أن يحيل إلى الجمعية العامة في هذه الوثيقة تقرير الأمين العام لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية الذي أعده استجابة للقرار المذكور أعلاه.

.A/51/150 \*



المرفق

التدابير الرامية إلى تحسين بيئة المرور العابر  
في آسيا الوسطى

تقرير مرحلي من إعداد أمانة مؤتمر الأمم المتحدة  
للتجارة والتنمية (الأونكتاد)

المحتويات

| الصفحة | الفقرات |  |
|--------|---------|--|
| ٥      | ٥ - ١   | مقدمة - أولاً  |
| ٨      | ١٣ - ٦  | الافتقار إلى السواحل كواقع جديد - ثانياً   |
| ١٠     | ٢٩ - ١٤ | أثر التغيير الاقتصادي على التجارة والنقل العابرين - ثالثاً   |
|        |         | ألف - الأعباء الجسيمة على اقتصادات آسيا الوسطى   |
| ١١     | ١٧ - ١٥ | المتربة على إعادة الهيكلة على نطاق واسع  |
|        |         | باء - الانخفاض الشديد في معدلات تجارة آسيا الوسطى مع<br>جمهورية رابطة الدول المستقلة، وتغير وجهة هذه |
| ١٢     | ١٩ - ١٨ | التجارة  |
|        |         | جيم - نمو التجارة الخارجية مع البلدان الواقعة خارج منطقة   |
| ١٢     | ٢٤ - ٢٠ | رابطة الدول المستقلة   |
| ١٤     | ٢٩ - ٢٥ | دال - تغير هيكل رسوم النقل في مجال التجارة الخارجية  |
| ١٦     | ٥٨ - ٣٠ | طرق النقل العابر الرئيسية البديلة في آسيا الوسطى - رابعاً  |
| ١٨     | ٣٦ - ٣٣ | ألف - وصلات السكك الحديدية والطرق البرية التقليدية عبر<br>الاتحاد الروسي                             |
|        |         | باء - مسارات عبّارات بحر قزوين بالسكك الحديدية<br>والطرق البرية                                      |
| ١٩     | ٤٣ - ٣٧ | جيم - وصلات أخرى بالسكك الحديدية خارج الاتحاد الروسي،  |
| ٢٤     | ٥١ - ٤٤ | إلى الشرق والغرب والجنوب   |
|        |         | دال - وصلات أخرى بالطرق البرية خارج الاتحاد الروسي،  |
| ٢٨     | ٥٣ - ٥٢ | إلى الشرق والغرب والجنوب   |

### المحتويات (تابع)

| <u>الصفحة</u> | <u>الفقرات</u>   |
|---------------|--|
|               | خامساً - خفض تكاليف المرور العابر وتحسين كفاءته: المعوقات والفرص المتاحة ومقترحات العمل . . . . . ٥٤ - ٧١      |
| ٢٨            | ألف - عناصر من أجل برنامج لتحسين كفاءة بيئة المرور العابر الراهنة: أضاء على توصيات الاجتماع التقني . . ٤٥ - ٥٥ |
| ٢٨            | باء - تقييم الطرق البديلة للمرور العابر . . . . . ٥٦ - ٥٨  |
| ٢٩            | جيم - اختناقات الهياكل الأساسية . . . . . ٥٩   |
| ٣٠            | دال - الحواجز غير المادية التي تعوق الاستخدام الأكفأ لممرات العبور المتاحة . . . . . ٦٠ - ٦٨                   |
| ٣٠            | هاء - نحو إطار دولي للتعاون في المستقبل . . . . . ٦٩ ٧١  |

### قائمة المربعات

|    |   |
|----|---|
| ١٧ | ١ - الطفرة النفطية المتوقعة في بحر قزوين والتنافس على خطوط الأنابيب العابرة . . . . .   |
| ٢٢ | ٢ - مشاريع المرور العابر ذات الصلة بجمهوريات آسيا الوسطى في برنامج "ممر العبور: أوروبا - القوقاز - آسيا" . . . . .                                |
| ٢٢ | ٣ - مشاريع المرور العابر ذات الصلة بجمهوريات آسيا الوسطى التي يضطلع بها المصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير والبنك الدولي للإنشاء والتعمير . . . . . |
| ٢٦ | ٤ - الخطة العامة لتنمية قطاع النقل في منظمة التعاون الاقتصادي . . . . .   |
| ٢٢ | ٥ - بعض العناصر المحتملة لاتفاق إطارية للمرور العابر لبلدان آسيا الوسطى وجيرانها من بلدان المرور العابر . . . . .                                 |

### تذييلات

|    |   |
|----|---|
| ٢٥ | أولاً - بيانات أساسية عن جمهوريات آسيا الوسطى: المسافة إلى البحر والمساحة والسكان ونصيب الفرد من الناتج القومي الإجمالي . . . . . |
|----|---|

### ثانياً - الخرائط

|    |   |
|----|---|
| ٣٦ | ١ - شبكة السكك الحديدية والطرق البرية الداخلية التي تخدم جمهوريات آسيا الوسطى، ووصلاتها مع جيرانها من بلدان المرور العابر . . . . . |
|----|---|

المحتويات (تابع)

| <u>الصفحة</u> | <u>الفقرات</u>   |
|---------------|--|
| ٣٧            | ٢ - رسم توضيحي مختصر لطرق المرور العابر بين آسيا الوسطى والأسواق العالمية: مقارنة بين سبعة مسارات عبور تقليدية بالسكك الحديدية عن طريق الاتحاد الروسي، وأربعة مسارات عبور بديلة بالسكك الحديدية عن طريق بلدان أخرى للمرور العابر . . . . . |
| ٣٨            | ٣ - خط السكك الحديدية الجديد المتجه إلى الصين (والطرق البرية المتصلة به) . . . . .   |
| ٣٩            | ٤ - وصلات السكك الحديدية إلى الغرب (عن طريق القوقاز وتركيا) وإلى الجنوب (الوصلات القائمة والمشغلة حديثاً والمقترحة) . . . . .  |
| ٤٠            | ٥ - وصلات الطرق البرية إلى الجنوب . . . . .  |

مصادر الخرائط

- الخريطة ١ - أعدت بالاستعانة بتقرير المصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير المعنون "إطار عام للنقل في آسيا الوسطى: التقرير الختامي"، نيسان/أبريل ١٩٩٥ . . . . .
- الخرائط ٢ وضعت بالاستعانة بدراسة معنونة "طرق النقل البري من آسيا الوسطى إلى الموانئ البحرية في الجنوب والشرق إلى ٥ - (ST/ESCAP/1560)، وبيانات قدمتها جورجيا وجمهورية إيران الإسلامية وتركيا في الاجتماع التقني المعني بطرق النقل العابر بين آسيا الوسطى والأسواق العالمية، المعقود في أنقرة في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٥ . . . . .

## أولا - مقدمة

١ - طلبت الجمعية العامة في الفقرة ٤ من قرارها ١٠٢/٤٩ المؤرخ ١٩ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٤ بشأن بيئة المرور العابر في الدول غير الساحلية في آسيا الوسطى وجيرانها من بلدان المرور العابر النامية، من الأمين العام لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، أن يقوم بإعداد تقرير عن تنفيذ القرار لكي يقدم إلى الجمعية العامة في دورتها الحادية والخمسين، وقد أعد هذا التقرير استجابة لطلب الجمعية العامة، ويغطي التطورات ذات الصلة بالفقرات ١ و ٢ و ٣ من القرار على النحو المبين فيما يلي:

(أ) في الفقرة ١، دعت الجمعية العامة الأمين العام للأونكتاد إلى أن يضطلع بالتشاور مع الحكومات المعنية وبالتعاون مع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأوروبا والمنظمات الإقليمية ذات الصلة، بصوغ برنامج لتحسين كفاءة بيئة المرور العابر الحالية في الدول النامية غير الساحلية المستقلة حديثا في آسيا الوسطى وجيرانها من بلدان المرور العابر النامية، وإجراء تحليل ودراسة شاملين لشبكة النقل العابر في بلدان آسيا الوسطى مع توجيه اهتمام خاص إلى بناء جميع أنواع الطرق والممرات الجديدة البديلة الملائمة والممكن بناؤها، بما في ذلك أقصرها؛

(ب) وفي الفقرة ٢، دعت الجمعية العامة البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية المتعددة الأطراف إلى أن تقوم، في إطار ولايتها، بتقديم مساعدات مالية وتقنية مناسبة إلى الدول النامية غير الساحلية المستقلة حديثا في آسيا الوسطى وجيرانها من بلدان المرور العابر النامية، لتحسين بيئة المرور العابر لتلك البلدان؛

(ج) وفي الفقرة ٣، طلبت الجمعية العامة إلى الأونكتاد أن يقوم، بالتعاون مع المنظمات الدولية والإقليمية ذات الصلة المشار إليها في القرار، بدراسة إمكانية أن تعقد، في حدود الموارد الموجودة، ندوة إقليمية للدول النامية غير الساحلية المستقلة حديثا في آسيا الوسطى وجيرانها من بلدان المرور العابر النامية، بمشاركة الدول الأخرى المهتمة بالأمر، بشأن مسائل النقل والمرور العابر في المنطقة، وذلك بمجرد الانتهاء من الدراسة والتحليل الشاملين المطلوبين في الفقرة ١ أعلاه وقبل أن تناقش الجمعية العامة هذه المسألة في دورتها الحادية والخمسين.

٢ - وفيما يتعلق بالفقرة ١ من القرار، اكتمل منذ اعتماده إعداد عدد من الدراسات ولا يزال عدد آخر منها قيد الإعداد خاصة في الأونكتاد، واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، والمصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير، فضلا عن الدراسات التي يضطلع بها في سياق مشروع ممر العبور بين أوروبا والقوقاز وآسيا الذي يتولاه الاتحاد الأوروبي. وتتيح النتائج التي توصلت إليها هذه الدراسات نظرة عامة رحبة على شبكة النقل العابر في بلدان آسيا الوسطى، تشمل تحليلات تفصيلية لكثير من الاختناقات المادية والحواجز غير المادية التي تعوق حركة النقل العابر، ومادة مستفيضة عن الخطوات المطلوبة

لتحسين كفاءة بيئة النقل العابر الراهنة. بما فيها البدء في مباشرة جهود ملموسة لتقديم المساعدة والتدريب التقنيين، والتظر التفصيلي في عدة مقترحات استثمارية لتحسين الهياكل الأساسية المادية، وعقد اجتماعات إقليمية تعنى بمشاكل النقل العابر، وهي النتائج التي يتناولها هذا التقرير المرحلي بالشرح.

٣ - وبالنسبة للفقرة ٢ من القرار، تضمن التقرير إشارة إلى المشاريع الرئيسية الجارية لتقديم مساعدة مالية وتقنية ذات صلة بتحسين بيئة المرور العابر في جمهوريات آسيا الوسطى وجيرانها من بلدان المرور العابر النامية.

٤ - وبالنسبة للفقرة ٣ من القرار، قام الأونكتاد في نيسان/أبريل ١٩٩٥ بالاشتراك مع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي وبالتعاون مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأوروبا، بتدشين "مبادرة التجارة الخارجية والنقل في آسيا الوسطى" على النحو المبين تفصيلاً في مشروع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي/الأونكتاد RER/95/001، من أجل خفض تكاليف النقل العابر التي تتكبدها بلدان آسيا الوسطى، ومن ثم تشجيع تجارتها الخارجية وتعزيز نموها الاقتصادي. وتمثلت أولى المحطات البارزة لهذه المبادرة، في انعقاد الاجتماع التقني المعني بطرق النقل العابر بين آسيا الوسطى والأسواق العالمية برعاية برنامج الأمم المتحدة الإنمائي والأونكتاد في أنقرة في شهر تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٥ بالتعاون مع الوكالة التركية للتعاون الدولي. وقد اهتمت وثائق الاجتماع وجدول أعماله بالنقاط التالية:

(أ) مقارنة طرق ووسائل العبور البديلة، وضرورة إجراء مزيد من التحليل التفصيلي للتكاليف الحالية والتكاليف المحتملة من أجل ضمان اختيار متوازن بين الأولويات؛

(ب) اتخاذ خطوات لتخفيف الاختناقات في الهياكل الأساسية المادية؛

(ج) مراعاة الأهمية الفائقة للعوامل غير المادية في تحسين كفاءة المرور العابر، مثل الترتيبات القانونية، والالتزام باتفاقيات النقل الدولي ذات الصلة، والترتيبات المتعلقة بالجمارك والمستندات والتأمين، والمعايير القياسية، ونظم المراقبة الإلكترونية، وبناء المؤسسات، والتدريب؛

(د) الاهتمام بالهدف الرئيسي المتمثل في تحسين ترتيبات التعاون بين جميع الأطراف والعمل من أجل التوصل إلى اتفاقية إقليمية إقليمية للنقل العابر تتضمن:

١٠ خطوات محددة للالتزام بالقواعد والمعايير الموحدة النازمة للتفاصيل العملية للنقل بالسكك الحديدية والنقل البري والنقل المائي الداخلي، والتسليم بالحقوق والالتزامات المتبادلة لجميع الأطراف؛

٢٧ إنشاء مؤسسات وطنية وإقليمية موازية لتنسيق وتحسين ترتيبات النقل العابر، ورصد التقدم المحرز، وجمع المعلومات وتحليلها، وتسهيل الاحتياجات الاستثمارية، وتوفير المساعدة والتدريب التقنيين.

وقد حضر هذا الاجتماع ممثلون عن بلدان آسيا الوسطى الخمسة (كازاخستان وقيرغيزستان وطاجيكستان وتركمانستان وأوزبكستان) وأفغانستان وأذربيجان والصين وجورجيا وجمهورية إيران الإسلامية وتركيا (بمن فيهم ممثل الوكالة التركية للتعاون الدولي) والاتحاد الروسي، وممثلون عن مختلف المنظمات الدولية والإقليمية بما فيها الأونكتاد، وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، واللجنة الاقتصادية لأوروبا ومنظمة التعاون الاقتصادي.

٥ - وأتيح لاجتماع أنقرة الاطلاع على كثير من الدراسات التفصيلية المشار إليها أعلاه التي قام بإعدادها الأونكتاد، واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، والمصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير (كما استعين بكثير منها بشكل مكثف في إعداد هذا التقرير). ومن بين هذه الدراسات والتقارير ذات الصلة ما يلي:

(أ) الوثيقة A/49/277 المعنونة "شبكات النقل العابر بالدول النامية غير الساحلية المستقلة حديثاً في آسيا الوسطى وجيرانها من بلدان المرور العابر النامية: الحالة الراهنة ومقترحات للعمل في المستقبل" (من إعداد أمانة الأونكتاد)؛

(ب) الأونكتاد (١٩٩٥)، "طرق تجارة آسيا الوسطى مع العالم: ماضٍ حريوي، وحاضر مضطرب، ومستقبل واعد" (مشروع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي/الأونكتاد RER/1995/001)؛

(ج) الأونكتاد (١٩٩٥)، "شبكات النقل في جمهوريات آسيا الوسطى وجيرانها" (مشروع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي/الأونكتاد RER/1995/001)؛

(د) الأمم المتحدة/اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ (١٩٩٥)، "طرق النقل البري من آسيا الوسطى إلى الموانئ البحرية في الجنوب والشرق"؛

(هـ) الأمم المتحدة/اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ (١٩٩٥)، "تخطيط النقل في البلدان غير الساحلية: قضايا المرور العابر، واجتياز الحدود، ١٩٩٤"؛

(و) المصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير، "إطار عام لاستراتيجية للنقل في آسيا الوسطى: التقرير الختامي" (نيسان/أبريل ١٩٩٥)؛

(ز) الأمم المتحدة/اللجنة الاقتصادية لأوروبا (١٩٩٥)، "اتفاقات الأمم المتحدة واتفاقياتها لتسهيل النقل البري والمرور العابر للدوليين"؛

(ح) الأونكتاد (١٩٩٥)، "تقرير الندوة المعنية بالبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية المعقودة في مقر الأمم المتحدة بنيويورك في الفترة من ١٤ إلى ١٦ حزيران/يونيه ١٩٩٥"؛

(ط) الأونكتاد (١٩٩٥)، "تقرير الاجتماع الثاني للخبراء الحكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية، المعقود في مقر الأمم المتحدة بنيويورك، في الفترة من ١٩ إلى ٢٧ حزيران/يونيه ١٩٩٥"؛

(ي) "تقرير الاجتماع التقني المعني بطرق النقل العابر بين آسيا الوسطى والأسواق العالمية، المعقود في أنقرة، في الفترة من ٧ إلى ٩ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٥" (UNCTAD/LLDC/Misc.4, 1996).

#### ثانيا - الافتقار إلى السواحل كواقع جديد

٦ - إن أحد العوامل الحاسمة الجديدة التي يتعين وضعها في الحسبان هي الزيادة الحاصلة في عدد البلدان النامية غير الساحلية إلى ٢٩ بلدا التي تزامنت مع حصول جمهوريات آسيا الوسطى الخمس على استقلالها في عام ١٩٩١. ويوضح الجدول الوارد في المرفق الأول بهذا التقرير بيانات أساسية عن البلدان الخمسة بما في ذلك المسافات التي يتعين قطعها بالنقل البري للوصول إلى أقرب ميناء ترتاده السفن البحرية. إن كون أحد البلدان غير ساحلي هو ظرف تمليه حقائق الجغرافيا. ومثل هذا البلد، بحكم التعريف، لا يكون له سبيل وصول بالنقل البري من أي مكان في إقليمه إلى العالم الخارجي إلا مرورا بإقليم بلد عبور مجاور، وهي حقيقة يمكن أن تترتب عليها عواقب اقتصادية هائلة.

٧ - وأي بلد غير ساحلي لا يتوفر لصادراته و وارداته سبيل للوصول إلى البحار إلا عن طريق بلد عبور مجاور واحد، يكون على الأرجح عرضة لنفوذ ملاك أو مشغلي طريق النقل، وللقواعد والنظم والضوابط التي تستطيع حكومة بلد المرور العابر أن تفرضها في مسائل من قبيل رسوم النقل وتقاسم تكاليف تحسين طرق النقل ووضع أولويات الاستثمار في الطرق الجديدة والمحسنة أو صيانة الطرق القديمة. وفي اللحظة التي يشعر فيها بلد المرور العابر التقليدي أن أي طرق بديلة تنطوي على احتمالات عملية وتنافسية، عندها فقط يمكن أن يبدأ وجودها في التأثير على الأسعار والشروط السائدة فيه.

٨ - ويمكن لطرق السكك الحديدية والطرق البرية الجديدة وطرق المرور العابر الأخرى الواقعة جنوب جمهوريات آسيا الوسطى (الموضحة لاحقا في هذا التقرير) أن تفتح الآفاق بدرجة كبيرة أمام إمكانات التبادل التجاري في اتجاهات جديدة، بحيث يعم نفعها ليس فقط على جمهوريات آسيا الوسطى بل أيضا على جيرانها في الشمال والجنوب.



٩ - ويتعين أن تتوفر معلومات أكثر بكثير مما هو متاح الآن عن التكاليف الفعلية والمحتملة للطرق البديلة المختلفة الممكنة أمام جمهوريات آسيا الوسطى، كأساس لاتخاذ القرارات الإقليمية والوطنية المتعلقة بأولويات الاستثمار في الهياكل الأساسية والمساعدات التقنية والتدريب وتحسين الإدارة ورفع مستويات الترتيبات التعاونية. فإن توفرت لجميع الأطراف معلومات أكثر دقة، تحققت خطوات كبيرة في زيادة فعالية التعاون فيما يتعلق بمسائل الرسوم والشروط المطبقة على الطرق الحالية أو الطرق البديلة المقترحة.

١٠ - ومن المهم في سياق جمع البيانات الأفضل عن تكاليف الاستثمارات البديلة في طرق النقل العابر ومنافعها، مراعاة الدور الذي تقوم به هذه الطرق البديلة باعتبارها ضماناً أساسية للبلدان غير الساحلية. وفي عالم طابعه التقلب، يمكن أن يكون ترك الباب مفتوحاً لإمكانية توفير ممرات بديلة أخرى للمرور العابر حتى ولو بتكلفة أكثر، أشد الاستثمارات فعالية في الأجل الطويل وأفضل "بوليصة" تأمين للبلدان غير الساحلية، إذا قارنته بزيادة إنفاق الموارد في توسيع الطريق الوحيد الأكثر كفاءة المتاح لها في الوقت الحاضر. ولا بد من الحرص على وجود توازن دقيق بين وضع أولويات لتحقيق أفضل استخدام ممكن للموارد وتجنب الهدر من ناحية، ومبدأ توفير البدائل الكافية من ناحية أخرى كضمان لمواجهة حتى أبعد الاحتمالات في المستقبل بحدوث مصاعب سياسية أو احتكارية أو تنظيمية أو مصاعب تتعلق بالكفاءة على أي من طرق النقل العابر الرئيسية المتاحة للبلدان غير الساحلية.

١١ - وعند التفاوض مع بلدان المرور العابر المجاورة ووكالات التمويل التابعة للماضين على تحسين طرق النقل العابر على وجه الخصوص، غالباً ما تجد البلدان غير الساحلية أن دراسات التكلفة/المنفعة، إن أحسن إعدادها، تشير دائماً إلى ارتفاع التكلفة في بلد واحد (هو بلد المرور العابر) في حين تتوزع المنافع على أكثر من بلد (بما فيها البلدان غير الساحلية). ولذلك، تكون مشاريع تحسين المرور العابر في أفضل سياقاتها عندما يجري التصدي لها في إطار إقليمي، لأن مثل هذا الإطار يعبر بالنسبة لأولوية المشروع وترتيبات وشروط تمويله عن جميع هذه المنافع وعن قدرة الدفع لدى جميع المنتفعين به.

١٢ - وثمة جانب آخر يلزم التنبيه إليه في الواقع الجديد الذي تمثله وضعية البلد غير الساحلي. فجميع بلدان آسيا الوسطى الخمسة تمثل إلى حد ما بلدان مرور عابر لبعضها البعض (انظر الخريطة أ). وقد بدأت هذه البلدان مع حصولها على الاستقلال من حالة لم تقم بينها فيها إلا حواجز قليلة، إن وجدت مثل هذه الحواجز على الإطلاق أمام تدفق التجارة والنقل. ولا بد من بذل قصارى الجهد من خلال ترتيبات تعاونية مناسبة لوقف انتشار أي حواجز غير ضرورية حدودية كانت أم جمركية أم تنظيمية أمام حركة المرور الحر فيما بينها. ولا بد من القيام في أسرع وقت ممكن بإلغاء أي حواجز تكون قد نشأت في هذا المجال.

١٣ - وأحد النماذج الإيجابية للبلدان غير الساحلية الواقعة في مركز القارات، يتمثل في سويسرا والنمسا. فهذان البلدان يستضيفان بنجاح الطرق المختصرة العابرة للألب، ويوفران همزات وصل من أوروبا الشمالية

والغربية إلى أوروبا الجنوبية والشرقية، محققين مكاسب ملموسة لاقتصاديهما تضعهما في مصاف أنجح بلدان العالم وأغناها. غير أن المنطقة القارية الأورو - آسيوية كانت بطيئة في إنشاء وصلات تجارية برية عابرة للقارتين من المحيط الأطلسي إلى المحيط الهادئ، باستثناء خط السكك الحديدية الذائع الصيت العابر لسيبيريا الذي يجتاز أراضي الاتحاد الروسي إلى فيلادوفوستك، ويتألف من أربعة مسارات متوازية، (على النقيض من ذلك كانت قارة أمريكا الشمالية تمتلك في عنفوان ازدهار السكك الحديدية ما لا يقل عن تسع وصلات عابرة للقارة، اثنتان في كندا وسبع في الولايات المتحدة الأمريكية). ومع ذلك شهدت الأراضي المترامية الأطراف الواقعة جنوب الاتحاد الروسي في آسيا في الماضي القريب استكمال الوصلة الأخيرة في خط السكك الحديدية المباشر الممتد من الصين إلى اسطنبول عبر آسيا الوسطى. وتسعى اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ عن طريق مشروعها المعني بتطوير الهياكل الأساسية للنقل البري في آسيا إلى استكمال خط السكك الحديدية العابر لآسيا، وهو خط يخترق جنوب آسيا من سنغافورة إلى تركيا عبر الهند ويسمى "خط السكك الحديدية العابر لآسيا" ولا تزال بعض وصلاته الرئيسية غير مكتملة. وفي واقع الأمر، استطلعت دراسة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ التي أعدت في عام ١٩٩٥ بعنوان "دراسة جدوى ربط شبكات السكك الحديدية في الصين وكازاخستان ومنغوليا والاتحاد الروسي وشبه القارة الكورية"، احتمالات إنشاء سكة عبور حديدية - أورو آسيوية لشحن البضائع من خلال طرق مختلفة بديلة إلى شمال شرقي آسيا ومنها؛ كما عقدت اللجنة اجتماعا للمسؤولين المعنيين بوضع السياسات في البلدان المعنية وبعض المنظمات الدولية في بانكوك في تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٥ للنظر في هذا التقرير، بما في ذلك النظر في إمكانيات الشحن بالحاويات عبر القارة.

### ثالثا - أثر التغيير الاقتصادي على التجارة والنقل العابرين

١٤ - لا بد من النظر إلى المشاكل المتعلقة بالمرور العابر التي تواجه منطقة آسيا الوسطى في ضوء التحولات الاقتصادية الهائلة التي جرت في جميع أنحاء اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية السابق والمشاق التي صاحبتهما، بما في ذلك النظر على وجه الخصوص في أثر هذه التغييرات على التجارة بين الجمهوريات المستقلة الاثنتي عشرة المكونة لرابطة الدول المستقلة، الحديثة النشأة، وعلى تجارتها مع العالم الخارجي. وثمة دور مهم يمكن أن تقوم به شبكة النقل العابر المتاحة في منطقة آسيا الوسطى، وفعاليتها في خفض تكلفة المرور إلى أدنى مستوياتها، في تعزيز قدرة المنطقة على: (أ) إعادة تجميع شتات تدفقات تجارتها مع الجمهوريات الأخرى في رابطة الدول المستقلة، على أساس تقسيم جديد للعمل ذي توجهات سوقية، (ب) والسعي بوجه خاص إلى زيادة تدفقات التجارة الخارجية المباشرة إلى جميع أنحاء العالم. ويمكن أن يكون هذا التوسع التجاري عن حق هو محرك النمو الذي يعتمد عليه المستقبل الاقتصادي لآسيا الوسطى والذي تدعمه بقوة التوقعات البراقة بالنسبة للمواد الأولية في المنطقة، إذا وضعنا في الاعتبار أن المعوق الرئيسي الذي تواجهه المنطقة هو عزلتها عن الأسواق الخارجية، وتؤكد أن نجاح الجهود المبذولة لخفض تكلفة النقل سيكون عاملا حاسما في تحقيق تقدم اقتصادي شامل وكفالة رفاه سكان المنطقة.

## ألف - الأعباء الجسيمة على اقتصادات آسيا الوسطى المرتبة على إعادة الهيكلة على نطاق واسع

١٥ - مع تتابع مسلسل تفكك الاتحاد السوفياتي السابق، أعلنت فرادى جمهوريات آسيا الوسطى استقلالها في عدة تواريخ مختلفة تقع بين ٢١ آب/أغسطس و ٢٧ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩١. وحتى ذلك الحين كانت هذه الجمهوريات أجزاءً متتامة في اتحاد سياسي اقتصادي متماسك يسوده نظام للتخطيط المركزي شامل للاقتصاد بأسره. وبانتهاء التخطيط المركزي واقتران ذلك ببذل جهود واسعة النطاق لاعتماد مبادئ السوق الحرة، تغيرت الحالة في هذه الجمهوريات فجأة. ولم يمنع إنشاء رابطة الدول المستقلة اقتصاداتها من الاتجاه بخطى سريعة نحو تفكيك الصلات القائمة بينها، مما أحدث خلخلة اقتصادية كبيرة أدى إلى انهيار حاد في النشاط الاقتصادي والدخل وارتفاع هائل في معدلات التضخم.

١٦ - وبالنسبة لجمهوريات آسيا الوسطى كانت هذه الخلخلات الاقتصادية بيّنة للعيان تماماً، حيث انخفض الناتج المحلي الإجمالي بمقدار النصف أو أكثر في طاجيكستان وقيرغيزستان وكازاخستان بين عامي ١٩٩٠ (آخر سنة كاملة للاتحاد) و ١٩٩٤، وإن كان أكثر اعتدالاً بشكل كبير في تركمانستان وأوزبكستان (حيث بلغت نسبته ١٧ في المائة). وفي عام ١٩٩٥ تباطأ انخفاض الناتج المحلي الإجمالي في هذه البلدان إلى حد ما باستثناء طاجيكستان. في حين أظهرت أوزبكستان من ناحية أخرى توقفاً كاملاً في انخفاض الناتج المحلي الإجمالي وعادت إلى ممارسة مستوى مرتفع للنشاط الاقتصادي مقارنة بأي جمهورية أخرى من جمهوريات آسيا الوسطى واقتربت هذه الخلخلات أيضاً بعجز الميزانيات وارتفاع حاد في معدلات التضخم حيث وصلت متوسطاتها إلى أكثر من ١٠٠٠ في المائة سنوياً في أربع من جمهوريات آسيا الوسطى الخمس في الفترة من ١٩٩٢ إلى ١٩٩٤. لكن بيانات عام ١٩٩٥ أظهرت انخفاضاً ملحوظاً للغاية في معدلات التضخم مقارنة بالمعدلات السابقة المفرطة في الارتفاع شملت انخفاضها في قيرغيزستان إلى معدل سنوي متواضع (نسبياً) قدره ٥٠ في المائة.

١٧ - وأحد الآثار المباشرة المترتبة على تفكك البنية الاقتصادية تتمثل في الانهيار الشديد في حجم حركة الشحن حسبما أفادت عنه ثلاث من جمهوريات آسيا الوسطى عن الفترة ١٩٩١-١٩٩٢. ففي كازاخستان وتركمانستان انخفضت القيمة الطننية الإجمالية لحركة الشحن بأكثر من النصف، في حين انخفضت في قيرغيزستان بنسبة ثلاثة أرباع. وكانت النتيجة الطبيعية لذلك أن أصبحت طاقة النقل الأساسية في هذه البلدان أكثر من كافية الآن ولبعض الوقت في المستقبل، رغم شدة ضآلة التمويل المخصص لعمليات الصيانة والإصلاح بسبب ضغوط الميزانية، الأمر الذي ينطوي على احتمالات تآكل خطيرة في نوعية الهياكل الأساسية للنقل.

باء - الانخفاض الشديد في معدلات تجارة آسيا

الوسطى مع جمهوريات رابطة الدول المستقلة،

وتغير من وجهة هذه التجارة

١٨ - كان انهيار حجم حركة النقل هو النتيجة الرئيسية الناجمة عن تدهور تدفقات التجارة بين الجمهوريات المكونة للاتحاد السوفياتي السابق. فهذه التدفقات بين الجمهوريات كانت حتى وقت متأخر أقرب عام ١٩٩١ تمثل ٩٠ في المائة من إجمالي تجارة دول آسيا الوسطى. وفي الفترة بين ١٩٩١ و ١٩٩٤ تردى الحجم الإجمالي للتجارة بين الجمهوريات (بتقديرات تقريبية بدولارات الولايات المتحدة، وباستخدام أسعار الصرف المعمول بها بالنسبة للروبل) بنسبة ٤٧ في المائة في تركمانستان و ٥٠ في المائة في كازاخستان و ٧٢ في المائة في أوزبكستان و ٧٨ في المائة في قيرغيزستان و ٨٨ في المائة في طاجيكستان.

١٩ - وكحصّة من إجمالي صادرات جمهوريات رابطة الدول المستقلة، تغيرت وجهة صادرات فرادى جمهوريات آسيا الوسطى بشكل كبير في الفترة من ١٩٩١ إلى ١٩٩٤ (وفقا لتقديرات تقريبية موضوعة في البنك الدولي) فشهدت الحصّة المتجهة إلى الاتحاد الروسي انخفاضا عاما بنسبة ١٠ نقاط مئوية تقريبا؛ وشهدت الحصّة الموجهة إلى التجارة المشتركة بين الجمهوريات نفسها زيادة عامة بنسبة ١٠ نقاط مئوية تقريبا. وفي عام ١٩٩٤ كانت الحصّة التقديرية للصادرات المتجهة إلى الاتحاد الروسي في إجمالي الصادرات بين الجمهوريات الأعلى بالنسبة لكازاخستان (٧٠ في المائة)، تعقبها قيرغيزستان وأوزبكستان (٥٦ في المائة)، ثم تركمانستان (٤٠ في المائة)، وطاجيكستان (٣٤ في المائة). ومن ناحية أخرى، كانت الحصّة في التجارة بين جمهوريات آسيا الوسطى في عام ١٩٩٤ هي الأعلى في طاجيكستان (٦٤ في المائة)، تليها قيرغيزستان (٣٨ في المائة)، ثم أوزبكستان (٣٧ في المائة)، ثم تركمانستان (٢٧ في المائة)، ثم كازاخستان (٢٢ في المائة).

جيم - نمو التجارة الخارجية مع البلدان الواقعة خارج

منطقة رابطة الدول المستقلة

٢٠ - نظرا للصعوبات التي تواجه جمهوريات آسيا الوسطى وغيرها من بلدان رابطة الدول المستقلة في تسجيل حركة تجارتها مع البلدان الأجنبية والإبلاغ عنها، سيكون من المفيد النظر إلى البيانات التجارية المطابقة التي قامت بلدان واقعة خارج منطقة رابطة الدول المستقلة بإبلاغها إلى قاعدة إحصاءات الأمم المتحدة المتعلقة بالسلع الأساسية. وثمة مؤشران مهمان يتعين الانتباه إليهما عند استخدام هذه البيانات المطابقة هما: أن قيم الصادرات، نظرا إلى أنها تعتمد على بيانات الاستيراد المقدمة من البلدان الأجنبية المبلغة، تتضمن تكلفة التأمين والشحن وبالتالي تزيد عن إيرادات التصدير الفعلية التي تحصل عليها البلدان المصدرة في آسيا الوسطى. كما أن قيم الواردات محسوبة على أساس التسليم على السفينة (فوب)

ولا تتضمن تكاليف التأمين والشحن التي يتحملها المستوردون في آسيا الوسطى في سبيل الحصول على البضائع المبلغ بها.

٢١ - وأحد الدلائل الإيجابية الواضحة في هذا المجال هو نمو الصادرات إلى البلدان الأجنبية (غير بلدان رابطة الدول المستقلة). فقد تضاعفت صادرات آسيا الوسطى إلى هذه البلدان عمليا ثلاث مرات في عام ١٩٩٤ عما كان عليه مستواها في عام ١٩٩٢ وبلغت قيمتها ٢ بلايين دولار من دولارات الولايات المتحدة. ويتضح هذا الاتجاه أكثر في البيانات الواردة من ١٢ بلدا أجنبيا من مقدمي "التقارير المبكرة" عن تجارتها في عام ١٩٩٥ (مثلت هذه البلدان ٦٠ في المائة من إجمالي الصادرات الأجنبية لآسيا الوسطى إلى غير بلدان رابطة الدول المستقلة في عام ١٩٩٤) حيث نمت صادرات بلدان آسيا الوسطى إلى هذه البلدان الثلاثة عشر بنسبة إضافية مقدارها ١١ في المائة في عام ١٩٩٥. كما تضاعفت واردات جمهوريات آسيا الوسطى من البلدان الأجنبية من غير بلدان رابطة الدول المستقلة أكثر من ثلاث مرات أيضا في الفترة بين عامي ١٩٩٢ و ١٩٩٤ وبلغت قيمتها ٣,٥ بليون دولار من دولارات الولايات المتحدة. غير أن ١٢ بلدا أجنبيا من مقدمي التقارير المبكرة (مثلت ٧٣ في المائة من إجمالي واردات بلدان آسيا الوسطى في عام ١٩٩٤) كشف في عام ١٩٩٥ عن انخفاض في الواردات قدره ١٠ في المائة.

٢٢ - والأسواق الرئيسية السبع لصادرات منتجات آسيا الوسطى غير أسواق بلدان رابطة الدول المستقلة هي: الصين (التي شهدت ارتفاعا هائلا في عام ١٩٩٥ إلى أكثر من ٥٥٠ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة) تليها ألمانيا، وإيطاليا، ثم تركيا وفرنسا وجمهورية كوريا والولايات المتحدة. أما المصادر السبعة الرئيسية لواردات بلدان آسيا الوسطى خارج بلدان رابطة الدول المستقلة، فتتمثل في الواقع في نفس بلدان الصادرات وإن جاءت في ترتيب مختلف: فألمانيا تظل هي المصدر الأكبر للواردات (رغم انخفاض قيمتها من ٩٤٨ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة في عام ١٩٩٤ إلى ٧٨١ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة في عام ١٩٩٥). وتأتي في المرتبة الثانية، تركيا، تليها جمهورية كوريا، والصين، والولايات المتحدة، وإيطاليا، وفرنسا. ويجدر ملاحظة أن ثلاثة من الشركاء التجاريين المذكورين وهم - الصين وتركيا وجمهورية كوريا - أكثر سهولة في الاتصال المباشر بهم من حيث المسافات المقطوعة برا بينهم وبين جمهوريات آسيا الوسطى عبر بعض الطرق التي افتتحت مؤخرا، أو التي يقترح افتتاحها، مروراً بالصين وجمهورية إيران الإسلامية أو القوقاز؛ بالمقارنة بالطرق الأكثر اتجاها ناحية الشمال، وذلك بافتراض أن الطرق الجديدة يمكن أن تكون أقدر على التنافس من نواحي التكلفة ومدى الاعتماد عليها وكفاءتها.

٢٣ - ورغم أن الصادرات من المواد الخام القائمة على الموارد الطبيعية تلعب دائما دورا رئيسيا في صادرات جمهوريات آسيا الوسطى، تظهر أيضا ضمن المكونات المهمة لهذه الصادرات مجموعة من البضائع المصنعة بما فيها المعدات الثقيلة ومعدات النقل وغيرها من السلع الهندسية. لكن الصادرات المتجهة إلى البلدان الأجنبية من غير بلدان رابطة الدول المستقلة أميل دائما إلى أن تغلب عليها المواد الخام القائمة على الموارد الطبيعية في ثلاثة من بلدان آسيا الوسطى، ففي حالة تركماستان على سبيل المثال، مثل منتجان هما ألياف القطن والنفط (الخام والمكرر) ٩٥ في المائة من صادراتها الخارجية في عام ١٩٩٣؛ وفي

أوزبكستان مثل منتجان هما ألياف القطن والذهب ٩٠ في المائة من صادراتها الخارجية؛ وفي طاجيكستان مثل منتجان هما القطن والألومنيوم ٧٩ في المائة من صادراتها الخارجية. ويمكن القول على وجه الإجمال، إنه مع زيادة أهمية التجارة الخارجية لجمهوريات آسيا الوسطى بالمقارنة بالتجارة بين هذه الجمهوريات، يمكن أن يحدث تغيير في مكونات الصادرات نحو زيادة الأهمية النسبية للمنتجات المصنعة القائمة على الموارد الطبيعية. علما بأن حوالي النصف فقط من الصادرات الأجنبية في كازاخستان يأخذ حاليا شكل مواد أولية (مثل النحاس والفلزات الأخرى والنفط الخام)، أما بقية الصادرات فهي منتجات مصنعة مختلفة (رغم أنها تقوم عادة على تجهيز المواد الأولية) كما أن الصادرات الأجنبية في قيرغيزستان تغلب عليها تماما المنتجات المصنعة (مثل منتجات الحديد والصلب).

٢٤ - ويظهر الملف الإجمالي لجمهوريات آسيا الوسطى الخمس المتعلق بصادراتها و وارداتها الأجنبية (مع غير بلدان رابطة الدول المستقلة) حسب السلع الأساسية الرئيسية في عام ١٩٩٤، أن القطن يمثل نصف الصادرات تقريبا، في حين يمثل القمح أكبر وارداتها بنسبة ٥ في المائة من إجمالي هذه الواردات. وقد انخفضت أهمية القمح حيث مثلت ١٠ في المائة في إجمالي واردات عام ١٩٩٣، ويحتمل أن تنخفض نسبته إلى أقل من ٢ في المائة في عام ١٩٩٥ كتعبير، على ما يبدو، عن انكماش المساعدة الغذائية المقدمة إلى هذه البلدان.

#### دال - تغير هيكل رسوم النقل في مجال التجارة الخارجية

٢٥ - وقد كانت خطوط السكك الحديدية في الاتحاد السوفياتي السابق، وسيلة النقل الأوسع انتشارا بالنسبة لحركة البضائع، وكانت تستوعب (إذا استبعدنا خطوط الأنابيب) زهاء ٧٠ في المائة من مجموع حركة الشحن (الأطنان لكل كيلومتر). وتشير الأرقام الخاصة بكازاخستان وتركمانستان عن قدر أكبر من الاعتماد على السكك الحديدية حيث بلغت ٩٠ في المائة في عام ١٩٩٠ (في حين تظهر الأرقام الخاصة بقيرغيزستان اعتمادا على السكك الحديدية أقل بكثير نسبته ٣٠ في المائة بما يعكس ضيق الآفاق المتاحة للسكك الحديدية في هذا البلد الجبلي). ولما كان هدف السياسة هو جعل السكك الحديدية وسيلة الانتقال الرئيسية جرى الإبقاء على تعريفه النقل منخفضة من ناحية هياكل الأسعار السائدة مما شجع استخدام السكك الحديدية في نقل المنتجات قليلة القيمة السائبة والتي تتكون قاعدتها من المواد الخام، وهي المنتجات التي كانت تحتل أهمية رئيسية بالنسبة لبلدان آسيا الوسطى.

٢٦ - وبانتهاء الاتحاد، توزعت رسميا شبكة خطوط السكك الحديدية وتولتها إدارات لا مركزية وجرى تقسيم معداتها الدارجة بين الجمهوريات. وتمشيا مع مبادئ السوق الحرة والتسعير القائم على أساس التكلفة، كان الاتجاه أميل إلى إجراء زيادة كبيرة في تعريفه استخدام السكك الحديدية. ومن ناحية أخرى، جرى التخلي عن النظام المركزي لأداء مقابل خدمات السكك الحديدية، واعتبارا من ١١ أيار/مايو ١٩٩٤ أصبحت جميع مدفوعات خدمات السكك الحديدية بين الجمهوريات تدفع بالعملة الصعبة مقدما. وأسفر ذلك عن أعباء جسيمة واضحة على المستعملين وزيادة كبيرة في التكلفة الفعلية للنقل. ورغم هذا استمرت

تعريفية السكك الحديدية والرسوم الفرعية المتصلة بها موحدة في جميع بلدان رابطة الدول المستقلة ويجري الاتفاق سنويا على مستواها في السنة التالية في اجتماع معني بأجور وأسعار السفر للناقلين بالسكك الحديدية في بلدان رابطة الدول المستقلة. وتتحدد للتعريفات قيم ثابتة بالفرنك السويسري، باستثناء تعريفات نقل الحاويات على خط السكك الحديدية العابرة لسيبيريا التي تتحدد أجورها وأسعارها بدولارات الولايات المتحدة.

٢٧ - وإذا ألقينا نظرة على رسوم النقل الفعلية التي تتحملها حاليا بلدان آسيا الوسطى الخمسة بالنسبة لسلعة التصدير الرئيسية (القطن) وسلعة الاستيراد الرئيسية (القمح) يمكننا أن نتصور حجم تكاليف النقل بالنسبة للقيمة الإجمالية لهذين المنتجين. إن القطن الخام منتج مرتفع القيمة نسبيا، رغم كونه مادة أولية. وفي سنة ١٩٩٢، بلغ حجم صادراته إلى البلدان الأجنبية (بيانات البلدان الشريكة) حوالي ٧١٤ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة بالقيمة (سيف) (أي الأسعار شاملة مصاريف الشحن والتأمين)؛ وقد بلغت كمية الأقطان التي شحنت إلى الخارج ٥٩٤ ٠٠٠ طنا؛ أي بتكلفة متوسطة قدرها ١ ٢٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة للطن الواحد بالقيمة (سيف). وفي عام ١٩٩٤ كانت تكلفة تصدير طن القطن بالسكك الحديدية من طشقند في أوزبكستان إلى نقاط التحويل الرئيسية لشحنات التجارة الخارجية على حافة منطقة بلدان رابطة الدول المستقلة، تتفاوت بين ٣٦,٢ دولار كأقل قيمة بالنسبة للشحنات المتجهة إلى ميناء نوفوروسيسك على البحر الأسود، و ٧٦,٩ دولار كأعلى قيمة بالنسبة للشحنات المتجهة إلى ميناء فيلادوفوستوك على المحيط الهادئ. أي أن الرسوم المفروضة رسميا على نقل القطن الخام داخل منطقة بلدان رابطة الدول المستقلة بلغت ٣ في المائة على الأقل و ٦ في المائة على الأكثر من قيمة هذا المنتج.

٢٨ - غير أن الحالة تختلف اختلافا بينا بالنسبة للقمح (ويمكن أن تصل إلى وضع أكثر تطرفا في حالة شحنات المواد الخام الأقل في القيمة). فقيمة واردات القمح (قوب) (أي بدون التأمين ومصاريف الشحن) وصلت إلى ٢٦٠ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة في عام ١٩٩٢ (أيضا على أساس التقارير المقدمة من البلدان الشريكة)، وتتألف من ٢,٣ مليون طن بقيمة متوسطة قدرها ١١٢ دولارا من دولارات الولايات المتحدة للطن الواحد بالأسعار (قوب).

٢٩ - وفي عام ١٩٩٤ تراوحت رسوم الشحن بالسكك الحديدية لطن القمح الواحد من نقطة التحويل على حافة منطقة بلدان رابطة الدول المستقلة - إلى طشقند في أوزبكستان بين ٣٩,٤ دولارا من دولارات الولايات المتحدة كأقل قيمة (من ميناء نوفوروسيسك على البحر الأسود) إلى ٨٣,٤ دولارا من دولارات الولايات المتحدة كأعلى قيمة (من ميناء فيلادوفوستوك على المحيط الهادئ). ومثلت هذه الرسوم للسكك الحديدية ٣٥ في المائة على الأقل و ٧٤ في المائة على الأكثر من سعر شراء القمح في الخارج. وإذا أخذنا في الحسبان رسوم الشحن الأخرى المتكبدة ابتداء من المصدر الأجنبي للقمح حتى وصوله إلى حافة منطقة بلدان رابطة الدول المستقلة، فعندئذ يصبح واضحا أن تكاليف النقل يمكن أن تصل إلى نصف أو أكثر من نصف قيمة القمح المسلم في آسيا الوسطى، وهو مبلغ ضخم يصل إلى ربع بليون دولار سنويا مزيدة على أسعار الشراء الأصلية (قوب) في الخارج لهذه السلعة المعيارية. ومع ذلك، فهذه الصورة للتكلفة غير كاملة،

فمن المعتاد أن تضاف إليها طائفة واسعة من المدفوعات غير الرسمية أو حتى غير القانونية من أجل تحريك البضاعة. وهناك أيضا المدفوعات الإضافية غير المباشرة المرتبطة بأحوال النقل غير الموثوق، وبارتفاع التكلفة الناجم عن التأخير وحالة عدم اليقين لدى الأفراد والشركات والاقتصاد بأكمله. ومن الأهمية بمكان عند مقارنة طرق ووسائل النقل العابر البديلة أن تتوفر تقديرات لجميع هذه العناصر من أجل الاستدلال بها على الاختناقات الأكثر كلفة، وتحديد أهداف التحسين التي ينبغي أن تحظى بأعلى أولوية. وتكتسب أي خطوات تبذل لخفض التكلفة الاجمالية للنقل أهمية حقيقية لنمو اقتصادات آسيا الوسطى، سواء تحققت هذه الخطوات نتيجة لإنشاء طرق جديدة بديلة، وزيادة المنافسة على جميع الطرق، وتحسين نوعية وكفاءة الهياكل الأساسية للنقل وخدماته، أو نتيجة للجهود التعاونية التي تستهدف تقليل الهدر وانعدام الكفاءة بتبني أكثر المفاهيم الدولية تقدما في مجال خدمات النقل العابر.

#### رابعا - طرق النقل العابر الرئيسية البديلة في آسيا الوسطى

٣٠ - بفضل عدد من المبادرات المتخذة في السنوات الأخيرة، بات متوفرا لجمهوريات آسيا الوسطى مجموعة متزايدة من خيارات المرور العابر. وفي هذا المقام، تتركز المناقشة على حركة نقل البضائع أساسا، وليس على حركة نقل الركاب. وفي إطار نقل البضائع تتركز المناقشة بصورة أساسية أيضا على النقل السطحي بالسكك الحديدية أو الطرق البرية (مع الاستخدام العرضي للمجاري الملاحية الداخلية) وليس على الشحن الجوي أو خطوط الأنابيب أو المسائل الأعم المتعلقة بتطوير المجاري الملاحية الداخلية - رغم أنها جميعا ذات أهمية بالغة لنمو التجارة في آسيا الوسطى (انظر المربع أ).



المربع - ١

الطفرة النفطية المتوقعة في بحر قزوين والتنافس على  
خطوط الأنابيب العابرة

أسفرت مساعي تنمية مصادر نفطية جديدة في بحر قزوين والبلدان المتاخمة له عن مفاوضات مكثفة بين الشركات النفطية الدولية والحكومات المعنية بشأن مسارات خطوط الأنابيب المتوقعة التي يتعين إنشاؤها أو التوسع فيها لاستيعاب التدفقات النفطية الهائلة الجديدة المتجهة إلى خارج المنطقة. وستأتي "أولى هذه التدفقات" من حقل شاخ دينيز الواقع قبالة سواحل أذربيجان، وفي مرحلة لاحقة وعلى مدى السنوات العشر أو الخمس عشرة المقبلة ستأتي أيضا تدفقات أكبر من خط نفطي يمتد من حقل تنفيذ قبالة سواحل كازاخستان. ويمكن أن يصل إجمالي الاحتياطيات المحتملة في حقول بحر قزوين إلى ٢٠٠ بليون برميل - وهي من الضخامة بحيث تعادل إجمالي الاحتياطيات المحتملة للمملكة العربية السعودية. ومن المتوقع نقل جزء من هذا النفط عبر خط أنابيب يصل إلى الموانئ الروسية على البحر الأسود، ونقل جزء آخر إلى الموانئ الجورجية على نفس البحر الأسود. وقد اقترحت تركيا مد خط للأنابيب عبر أراضيها، من القوقاز إلى ميناء جيهان على البحر المتوسط لتجنب المرور في مضيق البوسفور الذي تثير توقعات تزايد الحركة النفطية فيه شواغل بيئية خطيرة. وفي الآونة الأخيرة اتفقت كازاخستان وجمهورية إيران الإسلامية على ترتيبات مبادلة يجري بموجبها نقل بعض النفط الخام الكازاخستاني إلى مصافي واقعة في شمال جمهورية إيران الإسلامية مقابل كميات مساوية من النفط الإيراني الخام يجري تسلمها مباشرة من موانئ الخليج الفارسي لشحنها كصادرات كازاخستانية إلى الأسواق العالمية.

٣١ - وتعرض الخريطة ١ العناصر الرئيسية لشبكة السكك الحديدية والطرق البرية الداخلية التي تخدم جمهوريات آسيا الوسطى. وتبين نطاق المرور العابر الذي تنطوي عليه أي عمليات للتجارة بين جمهوريات آسيا الوسطى الخمس نفسها. وتشير أيضا إلى نقاط الوصل الرئيسية التقليدية مع الاتحاد الروسي لأغراض التجارة المباشرة معه، أو لأغراض مرور التجارة العابرة إلى البلدان الأخرى في رابطة الدول المستقلة والبلدان الواقعة وراءها نحو مصادر أو مقاصد التجارة الأجنبية في جميع أنحاء العالم. وتبين الخريطة كذلك نقاط الربط الحالية للسكك الحديدية والطرق البرية بمسارات العبور المارة في البلدان المجاورة غير الاتحاد الروسي، وهي الصين وأفغانستان وجمهورية إيران الإسلامية وأذربيجان (عن طريق عبّارات بحر قزوين).

٣٢ - أما الخريطة ٢، التي تعطي موجزا تخطيطيا لخطوط السكك الحديدية الرئيسية الحالية والبيدلة، فتبين ما يلي:

(أ) أولاً، المسافات بالسكك الحديدية (بالكيلومترات) من طشقند في عمق منطقة آسيا الوسطى، عن طريق سبعة خطوط مختلفة ممثلة لمسارات التجارة التقليدية عبر الاتحاد الروسي - إلى موانئ أو نقاط تحويل بالسكك الحديدية واقعة على حافة منطقة بلدان رابطة الدول المستقلة (وهي المنطقة التي لا يزال مجلس النقل بالسكك الحديدية في بلدان رابطة الدول المستقلة يتولى تنسيق أعمال مختلف إداراتها المستقلة للسكك الحديدية في بلدان الرابطة الإثني عشر).

(ب) ثانياً، ولأغراض المقارنة، أربعة خطوط بديلة لسكك حديدية تمر عبر بلدان مجاورة أخرى، توضح المسافات بالسكك الحديدية من طشقند، كمدينة قياسية في آسيا الوسطى: '١' عن طريق عبارة بحر قزوين مرورا بأذربيجان إلى ميناء باطومى بجورجيا على البحر الأسود؛ '٢' عبر الطريق الجديد (الذي بدأ تشغيله في عام ١٩٩٢) إلى أحد موانئ الصين؛ '٣' عبر الطريق الجديد (الذي بدأ تشغيله في عام ١٩٩٦) مرورا بجمهورية إيران الإسلامية إلى ميناء بندر عباس؛ '٤' عبر الطريق الجديد نفسه مرورا بجمهورية إيران الإسلامية إلى ميناء اسطنبول بتركيا. (وتتضمن المناقشات الواردة أدناه بدائل مقترحة أخرى).

#### ألف - وصلات السكك الحديدية والطرق البرية التقليدية عبر الاتحاد الروسي

٣٣ - والسكك الحديدية تمثل وسيلة النقل التقليدية للبضائع عبر المسافات الطويلة منذ إنشاء السكك الحديدية في آسيا الوسطى قبل قرن من الزمان. وقد استكملت السكك الحديدية بشبكة واسعة للطرق البرية تشمل على وجه الخصوص وصلات تمتد إلى الاتحاد الروسي المجاور. ونظرا لغلبة التجارة المشتركة بين الجمهوريات في ظل الاتحاد السوفياتي، وغلبة طرق العبور المارة بالاتحاد الروسي حتى بالنسبة للطرق المستخدمة في التجارة الخارجية، لن يكون مستغربا استمرار تحرك الجانب الأكبر من الشحن السطحي عبر الوصلات التقليدية من الاتحاد الروسي وإليه.

#### ١ - وصلات السكك الحديدية عبر الاتحاد الروسي

٣٤ - يمر ثلاثة من خطوط السكك الحديدية الرئيسية الموازية لخط السكك الحديدية العابرة لسيبيريا في شمال كازاخستان عبر بيتروباقلوفسك وكوكشيتو وأكمولا (انظر الخريطة ١). وهذه المجموعة الرئيسية من الممرات (المتجهة غربا إلى موسكو والبلطيق وأوروبا الغربية، وشرقا إلى فيلادفوستوك والمحيط الهادئ) يمكن الدخول إليها عن طريق ثلاث وصلات رئيسية للسكك الحديدية من كازاخستان تتجه من الشمال إلى الجنوب: وصلة تدخل الاتحاد الروسي بالقرب من أورنبورغ غربا، والثانية بالقرب من سيميالاتينسك شرقا، والثالثة عبارة عن خط مباشر للسكك الحديدية شمالا من طشقند أو من ألماتا إلى أكمولا. وهناك خط رئيسي رابع من الشمال إلى الجنوب يمر بمحاذاة الجانب الغربي لجمهوريات آسيا الوسطى، من شاربو في تركمانستان عبر أوزبكستان وكازاخستان إلى الاتحاد الروسي في استراخان على بحر قزوين، ومن هناك إلى وصلات السكك الحديدية المتجهة غربا إلى البحر الأسود.

٢٥ - ومرجع استمرار صلاحية هذه الوصلات التقليدية للسكك الحديدية أن خطوط آسيا الحديدية الوسطى كانت أجزاء في شبكة واحدة في ظل الاتحاد السوفياتي السابق (وأنها لا تزال تعمل كشبكة متناسقة في كثير من جوانبها التشغيلية، مثل مواعيد تسيير القطارات المباشرة وتحديد التعريفات)، كما ترجع هذه الاستمرارية أيضا إلى تعرض استخدام بعض الطرق البديلة للمعوقات بسبب الاضطرابات السياسية أو بسبب حادثة عهد بعض البدائل الجديدة الأخرى.

#### ٢ - وصلات الطرق البرية عبر الاتحاد الروسي

٢٦ - على الرغم من أن شبكة الطرق البرية داخل الاتحاد السوفياتي السابق أنشئت في صورة جيدة عموما إلا إنها لم تلعب مطلقا دورا رئيسيا في نقل البضائع بسبب طول المسافات التي يتوجب قطعها، وبسبب الأولوية الرسمية التي أعطيت لخطوط السكك الحديدية. وتبدو خطوط السكك الحديدية اختيارا منطقيا لنقل المنتجات من المواد الخام السائبة. غير أن تعريفات النقل بالسكك الحديدية ارتفعت بشدة في الماضي القريب (بالأرقام النسبية) ويمكن أن تواصل ارتفاعها مع التخلص من عناصر الإعانة التي دخلت فيما مضى في عملية التسعير، أو مع اتباع سياسات تسعير جديدة غير تنافسية، وكلها عوامل قد تشجع على استخدام وسائل (أو طرق) بديلة للنقل. وينطبق هذا الوضع بوجه خاص على بلدان آسيا الوسطى التي يتعين عليها الآن أن تدفع تكلفة استخدام الممرات الطويلة الحالية للنقل العابر بالسكك الحديدية بالعملة الصعبة. والبدائل المتاحة حاليا أمام هذه الجمهوريات وهو استخدام مركبات النقل البري المملوكة لها والمشغلة بمعرفة لها، ومن ثم تكبد نفقات رمزية بالعملة الأجنبية (لشراء الوقود على الطريق ... وما إلى ذلك). يمكن أن يكون بكل تأكيد بديلا جذابا بشكل متزايد إن أمكن التغلب على مشاكل أمن الطريق، والتخلص من المدفوعات الإضافية غير الرسمية المرتبطة بنقل البضائع. وفي الوقت الحاضر، يبدو معتادا للغاية تزويد مركبات نقل البضائع بالطرق البرية بحراسة مسلحة لا غنى عنها وهو ما يضيف بدوره إلى تكلفة النقل.

#### باء - مسارات عبّارات بحر قزوين بالسكك الحديدية والطرق البرية

١ - المسار الحالي: تركمنباشي - باكي - البحر الأسود،  
ومقترحات إصلاحه ومدته إلى تركيا وأوروبا

٢٧ - يعتبر الطريق المار بالسكك الحديدية عبر تركمانستان إلى ميناء تركمنباشي على بحر قزوين (كراسنوفودسك سابقا)، ثم بالعبارات الحاملة لقطارات السكك الحديدية إلى ميناء باكي (باكو سابقا) في أذربيجان، وأخيرا بالسكك الحديدية إلى مينائي باطوم أو بوتني في جورجيا (انظر الخريطة ٤) أقصر وصلة بين جمهوريات آسيا الوسطى وأحد الموانئ البحرية. غير أن الاضطرابات السياسية والعمليات الحربية التي شهدتها منطقة القوقاز (وتأثر بها أرمينيا وأذربيجان منذ عام ١٩٨٩ وجورجيا ابتداء من ١٩٩٢) قللت استخدام هذا الطريق، فضلا عن الانخفاض الحاصل في حجم الحركة على السكك الحديدية من جراء عمليات إعادة الهيكلة الاقتصادية. وحسبما يبدو، لا يتجاوز حجم البضائع التي شحنت عبر مينائي

باكي وباطومي في السنوات الأخيرة أكثر من مليون طن سنويا (تتصل جزئيا بشحنات المعونة الغذائية) مقارنة بحجم التدفقات السابقة للبضائع التي قدرت بخمسة ملايين طن سنويا. وتشير بعض التقارير الأخيرة الى وجود عبّارة واحدة على الأكثر تعمل يوميا بين تركمنباشي وباكو، مقارنة بسبع عبّارات فيما مضى. وتحتاج المرافق المرفئية في تركمنباشي الى إعادة تأهيلها (ومثلها أيضا مرافق مينائي كازاخ وأكتو) كما يتعين إصلاح بعض التلفيات التي نجمت عن ارتفاع منسوب مياه بحر قزوين لفترة طويلة (الى مترين منذ عام ١٩٧٧). وتمثل وصلة السكك الحديدية من تيبليسي عاصمة جورجيا، مرورا بأرمينيا (غيومري) ووصولاً الى كارس على شبكة السكك الحديدية التركية؛ الوصلة الحديدية الوحيدة الى تركيا على هذا الطريق. لكن تركيا أغلقتها إبان اندلاع العمليات الحربية بين أرمينيا وأذربيجان.

٢٨ - وتشمل خدمات عبّارات بحر قزوين حمل مركبات الطرق البرية بالإضافة الى قاطرات السكك الحديدية، الأمر الذي يتيح حركة مرور مباشرة من آسيا الوسطى الى موانئ البحر الأسود والعودة. وهناك أيضا وصلة برية جنوب باطوم في جورجيا تمتد الى شبكة الطرق البرية التركية.

٢٩ - وفي الاجتماع التقني المشترك للأونكتاد/برنامج الأمم المتحدة الإنمائي الذي عقد في أنقرة في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٥ (انظر الفقرة ٤ أعلاه) طرح ممثلا الحكومتين التركية والجورجية مقترحات من أجل: (أ) إصلاح طرق المرور العابر الحالية، حديدية وبرية، من باكي على بحر قزوين عبر أذربيجان وجورجيا الى مينائي باطوم وبوتي على البحر الأسود؛ (ب) تحديث مينائي تركمنباشي وباكي بما في ذلك خدمات عبّارات بحر قزوين التي يجري تشغيلها بينهما؛ (ج) تشييد وصلة سكك حديدية مباشرة جديدة بين تركيا وجورجيا؛ (د) النظر في توفير خدمات عبارات في البحر الأسود لقاطرات السكك الحديدية الى أوكرانيا وبلغاريا ورومانيا من مينائي بوتي (في جورجيا) وسامسون (في تركيا).

٤٠ - وتبلغ طاقة وصلة السكك الحديدية الجديدة المقترحة ٥ ملايين طن سنويا، تشييد من كارس في تركيا الى فالي وأخلتسكه في جورجيا. وقد فرغ من إعداد الخطة الهندسية الأولية لإنشاء الطريق، وأجريت حسابات أولية لتكلفتها، إلا أن جدوى المشروع من ناحية تكاليفه ومنافعه في ضوء الاستقطاعات الواقعية لحجم حركة النقل لم تستكمل بعد. وتتكلف المسافة الواقعة في تركيا ومقدارها ٩٢,٥ كيلومتر حوالي ١٤٠ مليون دولار، كما يلزم بناء ٣٥ كيلومترا أخرى في جورجيا. ويتعين أيضا إجراء معايرة للعجلات على الحدود من ١٤٣٥ ملليمتر على الجانب التركي الى ١٥٢٠ ملليمتر على الجانب الجورجي (لا تزال فكرة إعادة فتح خط السكك الحديدية القديم من كارس في تركيا الى غيومري في أرمينيا، ثم وصله الى جورجيا، إن سمحت الظروف السياسية بذلك، فرضا نظريا؛ وفي واقع الأمر قدمت السلطات التركية طلبا الى اللجنة الاقتصادية لأوروبا من أجل تحسين هذا الطريق القديم وتزويده بالمواصفات التي تتيح إدراجه في إطار الاتفاق الأوروبي المتعلق بخطط النقل الدولي المشترك الهامة والإنشاءات ذات الصلة. وقد وافق الفريق العامل المعني بالنقل المشترك التابع للجنة الاقتصادية لأوروبا على هذا الاقتراح في ٢٦ آذار/مارس ١٩٩٦، وسيقدمه الى المكتب القانوني للأمم المتحدة ويمكن توقع دخول الاقتراح حيز التنفيذ، من الناحية القانونية، في النصف الثاني من عام ١٩٩٧).

٤٦ - والهدف العام الذي تنشده هذه المبادرة التركية الجورجية المتعلقة بممر بحر قزوين - البحر الأسود، هو جعل الممر بعد تجديده أحد المسارات الرئيسية لتجارة آسيا الوسطى مع أوروبا، بالسكك الحديدية والطرق البرية على حد سواء. وعلى أساس الحسابات الأولية التي أجرتها السلطات التركية يستلزم تحقيق هذا الهدف العريض إنفاق ٥ بلايين دولار على مدى خمس سنوات لرفع مستوى الوصلات الحديدية والبرية من ألما آتا وبشكيك وطشنتند ودوشنبه وعشق آباد الى تركمانستان، بالإضافة الى إدخال تحسينات في الطريق العابر لبحر قزوين - البحر الأسود - تركيا - أوروبا المشار إليه سابقا.

٤٧ - ويتضمن مشروع الاتحاد الأوروبي لإنشاء ممر عبور بين أوروبا والقوقاز وآسيا (برنامج ممر العبور: أوروبا - القوقاز - آسيا) عددا من مشاريع المساعدة التقنية الموجودة قيد التنفيذ حاليا الهدف منها دعم بيئة المرور العابر في آسيا الوسطى مع التركيز بوجه خاص على تحسين سبل وصول آسيا الوسطى الى الطرق العابرة لبحر قزوين والقوقاز واستخدامها. ويتضمن الجدول ٢ قائمة بأسماء هذه المشاريع. وكنموذج لواحدة من النتائج المترتبة على هذه الجهود، يمكن أن يشار الى المساعي الرامية الى نقل القطن من آسيا الوسطى الى أوروبا عن طريق بحر قزوين - القوقاز بدءا بشحنة تجريبية زنتها ٦٠.٠٠٠ طن وسط توقعات بأن تكون مقدمة لتدفق أكبر للشحنات عبر هذا المسار بمعدل ٣ ملايين طن سنويا. ويدعم البنك الدولي مشروعا لإصلاح خطوط السكك الحديدية والطرق البرية في جورجيا، كما يقوم البنك الدولي ومعه المصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير بتمويل مشروع لصيانة الطرق وإصلاحها في أرمينيا (انظر المربع ٣).

المربع ٢

مشاريع المرور العابرة ذات الصلة بجمهورية آسيا الوسطى  
في برنامج "ممر العبور: أوروبا - القوقاز - آسيا"

| المسلسل | العنوان  | الميزانية<br>(آلاف من وحدة<br>النقد الأوروبية) | التاريخ المحدد للاستكمال |
|---------|--|--|--------------------------|
| ١       | النقل/الإطار القانوني                                  | ٢٠٠  | كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٤  |
| ٢ و ٣   | نظم المعلومات: الشرق الى الغرب والغرب الى الشرق        | ٦٠٠  | كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٤  |
| ٤       | ارتفاع منسوب مياه بحر قزوين                            | ٢٥٠  | تموز/يوليه ١٩٩٥          |
| ٥       | الموارد البشرية: التدريب في مجال السكك الحديدية        | ٢٥٠  | كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٥  |
| ٦       | قطع غيار المركبات البرية                               | ٢٠٠  | أيلول/سبتمبر ١٩٩٦        |
| ٧       | نظم رصد خطوط السكك الحديدية لشحن البضائع               | ٨٥٠  | كانون الثاني/يناير ١٩٩٨  |
| ٨       | خدمات النقل البري (القوقاز)                            | ٢٥٠  | تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٦ |
| ٩       | النقل المتعدد الوسائط                                  | ٥٠٠  | كانون الثاني/يناير ١٩٩٧  |
| ١٠      | الموارد البشرية: التدريب في مجال إدارة النقل           | ٩٠٠  | تموز/يوليه ١٩٩٧          |
| ١١      | نموذج للتنبؤ بحركة المرور الإقليمية                    | ٧٠٠  | فيسان/أبريل ١٩٩٧         |
| ١٢      | إطار قانوني وتنظيمي في مجال النقل                      | ١ ٥٠٠  | كانون الثاني/يناير ١٩٩٨  |
| ١٣      | تنفيذ أنظمة لإدارة رصف الطرق                           | ١ ٠٠٠  | آذار/مارس ١٩٩٧           |
| ١٤      | الموارد البشرية: التدريب في المجال البحري              | ٧٠٠  | أيار/مايو ١٩٩٧           |
| ١٥      | صيانة المعدات الدارجة                                  | ٧٠٠  | شباط/فبراير ١٩٩٧         |
| ١٦      | تسهيل التجارة على ممر العبور بين أوروبا والقوقاز وآسيا | ٨٠٠  | شباط/فبراير ١٩٩٧         |
| ١٧      | صيانة الهياكل الأساسية للسكك الحديدية (القوقاز)        | ١ ٢٠٠  | آذار/مارس ١٩٩٧           |
| ١٨      | خدمات النقل البري (آسيا الوسطى)                        | ٦٠٠  | كانون الثاني/يناير ١٩٩٧  |
| ١٩      | صيانة الهياكل الأساسية للسكك الحديدية (آسيا الوسطى)    | ١ ٢٠٠  | كانون الثاني/يناير ١٩٩٧  |
| ٢٠      | المحطات الطرفية للعبارات: باكي وكراستوفودسك            | ٨٠٠  | شباط/فبراير ١٩٩٧         |
| ٢١      | تقديم المساعدة التقنية لميناء أكتو                     | ١ ٥٠٠  | كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٧  |
| ٢٢      | تقديم مشورة قانونية - محطة الحبوب في ميناء بوتني       | ٢٥٠  | تموز/يوليه ١٩٩٦          |
|         | المجموع  | ١٥ ١٥٠   |                          |

## المربع ٣

مشاريع المرور العابرة ذات الصلة بجمهوريات آسيا الوسطى التي يضطلع بها المصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير، والبنك الدولي للإنشاء والتعمير

## ألف - المصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير

مول المصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير دراسة إقليمية في قطاع النقل بعنوان "إطار عام لاستراتيجية النقل في آسيا الوسطى". الغرض منها إعداد خطة عامة لاستراتيجية لتنمية الشرايين الرئيسية للتجارة والنقل الإقليميين والدوليين وامتداداتهما المحلية في بلدان هذه المنطقة وعبرها وفيما بينها. وقد استكملت الدراسة في عام ١٩٩٥.

وفيما يلي قائمة بمشاريع التعاون التقني الجارية في آسيا الوسطى والتوقّاز، وكلها يتصل بالمشاريع القائمة أو المقترحة التي تمويل بقروض المصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير:

|             |  |
|-------------|--|
| تركمانستان: | إعداد مشروع لتحسين أحد الطرق (عشق آباد - ماري); دراسة لمشروع تطوير ميناء تركمنباشي.  |
| أرمينيا:    | تقديم مساعدة تتصل بمشروع مقترح لتحسين أحد الطرق (يمول بمشاركة من البنك الدولي).  |
| أذربيجان:   | تقديم مساعدة تتصل بمشروع لتحسين أحد الطرق.   |
| جورجيا:     | مشروع محطة تخزين الحبوب (في ميناء بوتي): إجراء تقييم اقتصادي وتقني، وتقييم بيئي، وإعداد عطاءات وتنفيذها، وتقديم توصية بالهيكل القانونية في سياق صياغة ومنح الامتيازات. |
| كازاخستان:  | مشروع تعمير ميناء أكتو، تقديم خدمات استشارية مالية ومؤسسية، وإعداد تصاميم تفصيلية ومستندات للعطاءات، وتنمية مؤسسات ميناء أكتو.   |

وبالإضافة إلى مشاريع القروض المذكورة أعلاه، يدرس المصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير مشاريع أخرى لإصلاح خطوط السكك الحديدية في كازاخستان، وتركمانستان، ومشروع إقامة مركز توزيع للنقل في أذربيجان، ومشروع طريق بشكيك - أوش في قيرغيزستان.

ويقدم المصرف لمشروع ميناء أكتو المذكور أعلاه حوالي ٥٤ مليون دولار (من جملة تكاليفه البالغة حوالي ٧٦ مليون دولار) لإجراء إصلاحات في الميناء تشمل رفع منسوب عدد من أرصفة الرسو بمعدل مترين، منها رصيف مخصص للحبوب وآخر للبضائع العامة، ورفع منسوب بعض الأنايب في حاجز الأمواج. وفي نيسان/أبريل ١٩٩٦ وقّعت مستندات المشروع الذي يعد بمثابة مرحلة أولى تغطي معظم الاحتياجات العاجلة.

## باء - البنك الدولي

في أيلول/سبتمبر ١٩٩٥ وافق البنك الدولي على مشروع لصيانة وإصلاح أحد الطرق في أرمينيا تبلغ تكلفته الإجمالية ٣٥ مليون دولار (يدفع البنك الدولي منها ١٦ مليون دولار) بتمويل مشترك من فرنسا والكويت والمصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير.

وفي آذار/مارس ١٩٩٦، وافق البنك الدولي على مشروع تأهيلي في مجال النقل، يشمل الطرق البرية والسكك الحديدية في جورجيا بتكلفة إجمالية قدرها ٢٠ مليون دولار (يدفع منها البنك الدولي ١٠ ملايين دولار).

وينظر البنك الدولي أيضا بشكل جاد في تمويل مشروع بتكلفة ١٠٠ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة لصيانة وإصلاح طريق سريع يشمل القطاعات ذات الأولوية في ممرات الطرق الدولية في كازاخستان. ويتضمن التمويل صيانة ١ ٥٠٠ كيلومتر من الطريق وإصلاح ٢٥٠ كيلومترا أخرى منه.

## ٢ - طرق بديلة أخرى مقترحة لبحر قزوين

٤٣ - هناك مقترحات كثيرة مطروحة بشأن طرق أخرى تقوم على الاستفادة من خدمات العبّارات في بحر قزوين، تتضمن: (أ) طريق من تركمنبashi إلى إستراخان في الاتحاد الروسي؛ (ب) وطريق مماثل من موانئ كازاخستان (مثل ميناء أكتو) إلى الموانئ الممكنة في جمهورية إيران الإسلامية، وإلى باكي أو إستراخان؛ (ج) إمكانية مد خط للسكك الحديدية بمحاذاة قطاعات من الساحل الشرقي لبحر قزوين (من بندر تركمان إلى تركمنبashi أو حتى بعده إلى أكتو) مع وصلة أخرى بالعبّارات إلى إستراخان من أجل زيادة الربط المباشر بين جمهورية إيران الإسلامية والاتحاد الروسي. ولا يزال معظم هذه الأفكار في مراحله الأولية، رغم أن المصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير يقوم حاليا بتمويل تحسينات رئيسية في ميناء أكتو، كما يقدم دعما تقنيا إلى الميناء في إطار مشروع ممر العبور بين أوروبا والقوقاز وآسيا (انظر المربعان ٢ و ٣). ومن ناحية أخرى، يجري تشييد ٢٠ كيلومترا من خطوط السكك الحديدية في جمهورية إيران الإسلامية، من ميناء أمير آباد على الساحل الجنوبي لبحر قزوين إلى شبكة السكك الحديدية الرئيسية، وبعدها إلى موانئ الخليج الفارسي.

جيم - وصلات أخرى بالسكك الحديدية خارج الاتحاد الروسي،

إلى الشرق والغرب والجنوب

## ١ - وصلة السكك الحديدية الجديدة إلى الصين (١٩٩٢)

٤٤ - استكملت في عام ١٩٩٢ وصلة جديدة بالسكك الحديدية من كازاخستان (دروزبا) إلى الصين (اروميكي) فسمحت بالمرور المباشر على طول الطريق الواصل إلى ساحل المحيط الهادئ في الصين (انظر الخريطة ٣). وتتسم طاقة الشحن العابرة في دروزبا بمحدوديتها حاليا، حيث لا تزيد عن مليون طن سنويا،



ورغم ذلك لم تتحقق هذه الطاقة كاملة في عام ١٩٩٤. ومنذ افتتاح الوصلة ظل حجم حركة البضائع بين كازاخستان والصين منخفضا نسبيا، في حدود ٧٢٦ ٠٠٠ طن في عام ١٩٩٢ و ٥٧١ ٠٠٠ طن في عام ١٩٩٢. و ٥٢٥ ٠٠٠ طن في عام ١٩٩٤. وأحد الأسباب التي تكمن وراء تواضع حجم حركة البضائع العابرة عليه قد يكون ارتفاع تعريفات المرور بالسكك الحديدية عبر الصين الى ميناء ليا نيو نغانغ بنسبة ٣٠ في المائة بالمقارنة بالطريق البديل المار عبر الاتحاد الروسي الى فلادوفوستك، مع أن الطريق الثاني أطول بحوالي ١ ٥٠٠ كيلومتر ورغم انخفاض كثير من تكاليف التشغيل في الصين عنها في الاتحاد الروسي. وقد وضعت هيئة سكك حديد كازاخستان الخطط لزيادة طاقة الشحن العابر الى ١٢ مليون طن سنويا إلا أنها لا تملك سوى موارد محدودة للغاية لهذا الغرض (يلزم في دروزبا معايرة عجلات العربات من قضبان بعرض ١ ٤٣٥ ملليمتر في الجانب الصيني الى قضبان بعرض ١ ٥٢٠ ملليمتر في الجانب الكازاخستاني رابطة بلدان الدول المستقلة).

٢ - وصلة السكك الحديدية الجديدة (١٩٩٦) في  
اتجاه جمهورية إيران الإسلامية ثم الى الخليج  
الفارسي وتركيا

٤٥ - مع تحول الوصلة المتجهة الى الصين الى حقيقة واقعة، اكتملت في نهاية المطاف في عام ١٩٩٦ آخر مراحل خط السكك الحديدية الذي يعاد به تشغيل طريق الحرير القديم. وفي نيسان/أبريل ١٩٩٦ استكمل العمل في آخر وصلة بين شبكة السكك الحديدية لآسيا الوسطى، في تيجن في تركمانستان، وشبكة السكك الحديدية لجمهورية إيران الإسلامية في مشهد (انظر الخريطة ٤)، حيث شيد الجانبان خطيهما في اتجاه محطة سراخس الحدودية في تركمانستان (التي يجري فيها معايرة العجلات لعروض القضبان من المقياس المعمول به في بلدان رابطة الدول المستقلة وهو ١ ٥٢٠ ملليمتر الى المقياس الأوروبي وهو ١ ٤٣٥ ملليمتر). وتتيح هذه الوصلة الجديدة من ثم خدمات بين موانئ الخليج الفارسي وجمهورية آسيا الوسطى، وبين اسطنبول وجمهورية آسيا الوسطى، إضافة الى توفر وصلات مباشرة ممكنة بخطوط السكك الحديدية على طول الطريق الى الصين.

٤٦ - ففي عام ١٩٨٩ اتفق على إحياء وصلة السكك الحديدية التاريخية المنحدرة من الشمال إلى الجنوب (على أساس تصاميم أعدت في عامي ١٩٧٧-١٩٧٨)، وفي عام ١٩٩١ بدأ العمل الفعلي في تشييدها. وتكلف القطاع البالغ طوله ١٦٤ كيلومترا الممتد من مشهد إلى سراخس ١٧١ مليون دولار، وتكلف القطاع الواصل بين تيجن وسراخس البالغ طوله ١٣٢ كيلومترا مبلغ ٤٥ مليون دولار. ومن المتوقع أن يبدأ تشغيل محطة سراخس الحدودية بطاقة مليون طن واحد من البضائع سنويا، على أن يدخلها ١١ قطار شحن يوميا كل منها يتألف من ٤٥ إلى ٥٠ عربة، وقطارا ركاب كل منهما يتكون من ١٠ عربات. ويُنْتَظَرُ أن يستغرق عبور قطارات الشحن للمحطة ٤ ساعات، بينما يستغرق مرور قطارات الركاب ٨٠ دقيقة. وتصل الطاقة الحالية للمحطة إلى ٥ ملايين طن سنويا. ومع إنفاق مزيد من الاستثمارات يمكن بلوغ طاقتها القصوى وهي ١٠ ملايين طن من البضائع سنويا في غضون سنوات قليلة.

٤٧ - وقد افتتح الخط في ١٢ أيار/مايو ١٩٩٦ وسط احتفالات ضخمة بدأت بمراسم افتتاحية في مشهد حضرها رسميون من أكثر من ٥٠ بلدا، بمن فيهم ١٢ من رؤساء الدول. وسافر المشتركون على خط السكك الحديدية الجديد في قطار خاص سُمي "الكبرياء" بدءا من سراخس على الحدود التي جرت فيها مراسم احتفالية أخرى، منطلقين إلى عشق آباد عاصمة تركمانستان، حيث اجتمعوا في مؤتمر للقمّة في يوم ١٤ أيار/مايو ضم الأعضاء العشرة في منظمة التعاون الاقتصادي، وهم جمهورية إيران الإسلامية وباكستان وتركيا بالإضافة إلى جمهوريات آسيا الوسطى الخمس وأذربيجان وأفغانستان، ناقشوا فيه زيادة تحسين روابط المرور والتجارة في الإقليم (انظر أيضا المربع ٤).

#### المربع ٤

### الخطة العامة لتنمية قطاع النقل في منظمة التعاون الاقتصادي

تضم منظمة التعاون الاقتصادي جمهوريات آسيا الوسطى الخمس وأفغانستان وأذربيجان وجمهورية إيران الإسلامية وباكستان وتركيا. وفي اجتماع لوزراء النقل في بلدان المنظمة، عُدّ في ألما آتا في تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٣، اعتمدت خطة عامة لتنمية قطاع النقل في منطقة منظمة التعاون الاقتصادي تتضمن الأهداف الرئيسية التالية:

- ١ - تمكين الشاحنات من السفر بين طرفي منطقة المنظمة، وفقا للمعايير المقبولة دوليا عن طريق مسارات تحددها الدول الأعضاء.
- ٢ - توسيع شبكات السكك الحديدية الوطنية وإدماجها لإتاحة إمكانية السفر بالسكك الحديدية بين طرفي المنطقة.
- ٣ - زيادة الروابط الجوية لتأمين الاتصال بين عواصم بلدان المنظمة ومدنها الرئيسية جوا مرة واحدة على الأقل اسبوعيا.
- ٤ - زيادة خدمات الموانئ لاستيعاب التجارة البحرية للمنطقة.
- ٥ - إبرام ما يلزم من اتفاقات ثنائية ومتعددة الأطراف داخل المنطقة وخارجها لتسهيل هذا النقل، تكون شاملة لمسائل الدخول عبر النقاط الحدودية والجمركية الجديدة التي قد يتعين إنشاؤها.

وفي تموز/يوليه ١٩٩٥ عُدّ في ألما آتا اجتماع لفريق خبراء رفيع المستوى معني بتنفيذ الخطة العامة. وترد توصيات الفريق بشأن الإضافات والتحسينات التي يتعين إجراؤها في شبكات السكك الحديدية والطرق البرية في المنطقة، في فقرات تالية من هذا التقرير، وفي الخريطين ٣ و ٤.

٤٨ - وفي داخل جمهورية إيران الإسلامية نُفذت أعمال كثيرة، ويجري التخطيط لقدرة أكبر آخر منها من أجل توسيع شبكة السكك الحديدية باتجاه الجنوب، ناحية ميناء بندر عباس الواقع على مضيق هرمز في مدخل الخليج الفارسي الذي جرى تحديثه مؤخرا. وفي ١٨ آذار/مارس ١٩٩٥ افتتحت رسميا الوصلة الأخيرة بين مشهد وبندر عباس مرورا بطهران (أي من مدينة بفك حتى الميناء). ومن المتوقع أن يجري في السنوات الخمس القادمة (ربما بحلول عام ٢٠٠٠) إنشاء طريق يكفل قدرا أكبر من الربط المباشر بين مشهد ونفس الميناء عبر الصحراء يمتد من مشهد إلى بفك رأسا (٧٩٠ كيلومترا)، ومن ثم تقل كثيرا المسافة بمقدار (٩٠٠ كيلومترا أخرى تقريبا) اللازمة للوصول إلى الخليج الفارسي من آسيا الوسطى (انظر الخريطة ٤). وبالنسبة لمعظم منطقة آسيا الوسطى سيكون طول وصلة السكك الحديدية الجديدة الأقصر المتجهة إلى الجنوب هو تقريبا نفس طول الطريق العابر لبحر قزوين إلى باطومي، أي حوالي ٢ ٩٥٠ كيلومترا انطلاقا من طشتند.

٤٩ - أما وصلة السكك الحديدية من جمهورية إيران الإسلامية إلى تركيا، والتي يمكن لجمهوريات آسيا الوسطى أن تستخدمها الآن، فبعبئها وجود اختناق مادي واحد يحد من طاقة حركة المرور المباشرة المتجهة إلى اسطنبول، وتعني بذلك مسافة ٩٦ كيلومترا يتعين قطعها عبر بحيرة فان شرقي تركيا بالعبارات الحاملة للقطارات. فهناك عبارتان بطاقة كل منهما ١٦ عربة سكك حديدية، يجري تشغيل كل منهما ثلاثة رحلات ذهاب/إياب يوميا، بطاقة سنوية قدرها ٥٠٠ ٠٠٠ إلى ٦٠٠ ٠٠٠ طن. ويجري في الوقت الحاضر دراسة إنشاء ممر جانبي بالسكك الحديدية بطول ٢٥٠ كيلومترا عبر الأراضي الجبلية المحيطة بالجانب الشمالي للبحيرة من أجل زيادة الطاقة الطنية إلى ٤ ملايين طن من البضائع سنويا. وبالإضافة إلى الاختناقات المادية، لم يتم التوصل إلى حل للمشكلة الأساسية المتصلة بالاتفاق على مستندات مبسطة وموحدة للشحن المباشر للبضائع بين منطقة بلدان رابطة الدول المستقلة وبلدان غرب أوروبا، مما يزيد كثيرا من التعقيدات والتكاليف والمخاطر المحيطة باستخدام خط سكك حديدية مباشر إلى أوروبا.

#### ٢ - وصلات ممكنة بالسكك الحديدية إلى كراتشي

٥٠ - يحتاج إيجاد أول وصلة بالسكك الحديدية من جمهورية إيران الإسلامية إلى باكستان إلى إغلاق أحد الممرات الجبلية، وهذه المسألة تخضع للنظر النشط في الوقت الحالي؛ وقد بدأ عمليا بناء خط سكك حديدية جديد (٥٤٥ كيلومترا) من زهدان إلى كرمان داخل جمهورية إيران الإسلامية؛ وعند استكماله ستتاح خدمة بالسكك الحديدية من آسيا الوسطى إلى كراتشي عن طريق جمهورية إيران الإسلامية، (تستلزم معايرة أخرى للعجلات تتماشى مع مقاس قضبان السكك الحديدية في باكستان وهو ١ ٦٧٦ ملليمتر) (انظر الخريطة ٤).

٥١ - ومن الممكن إنشاء وصلة سكك حديدية أقصر من ذلك بكثير من جمهوريات آسيا الوسطى إلى كراتشي إذا أمكن تشييد أحد خطي السكك الحديدية المقترحين عن طريق أفغانستان (انظر الخريطة ٤).

دال - وصلات أخرى بالطرق البرية خارج الاتحاد الروسي، إلى الشرق والغرب والجنوب

١ - وصلات البرية إلى الصين

٥٢ - توضح الخريطة ٣ أيضا وصلات للطرق البرية من جمهوريات آسيا الوسطى نحو الصين، يمكن أن تتيح سبل إضافية للوصول بالمركبات البرية إلى خط السكك الحديدية الجديد بين دروزبا في كازاخستان وأرومكي ولانزو في عمق الصين. وربما لا يوجد في جميع أنحاء الصين أكثر من ١٠٠٠ ميل أو يكاد من الطرق الممهدة، وعليه فإن الحديث عن أي عبور مباشر للشاحنات على طرق سريعة حديثة شيء لن يحدث إلا في المستقبل. وفي الوقت ذاته، يمكن للقطارات الحاملة للحاويات أن تربط خطوط السكك الحديدية بطرق سريعة أكثر تطورا في جمهوريات آسيا الوسطى والمناطق الواقعة وراءها.

٢ - الطرق البرية إلى تركيا وجمهورية إيران الإسلامية والهند

٥٣ - توضح الخريطة ٥ وصلات الطرق البرية الممتدة من جمهوريات آسيا الوسطى إلى جمهورية إيران الإسلامية وتركيا وأفغانستان وباكستان (بما فيها الطريق الجبلي المرتفع المار عبر كاشغار في الصين) وإلى الهند. وقد صممت منظمة التعاون الاقتصادي بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ هذه الشبكة من الطرق بحيث تكون قادرة على دعم حركة النقل الدولي. ويكتسب طريق ألما آتا اسطنبول السريع أهمية خاصة في هذه الشبكة، حسيما توضح الخريطة ٥، بوصفه العمود الفقري لأي طريق سريع يتجه من الشرق إلى الغرب يراد منه أن يتيح في نهاية المطاف وصلة برية بين الصين وتركيا. وقد جرى التسليم بأهمية هذا الطريق وأعيد التأكيد على هذه الأهمية في عام ١٩٩٢ في اتفاق عتد بين سبعة من البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي. وفي الوقت الحاضر، يجري تصميم بعض قطاعات الطريق وتشبيدها وإعمارها، وسيجري الحرص عند اكتمال هذا الطريق السريع بين ألما آتا واسطنبول أن يكون مستوفيا للمعايير التقنية الرفيعة التي يستلزمها المرور الدولي المباشر المتسّم بالكفاءة (انظر أيضا المربع ٤).

خامسا- خفض تكاليف المرور العابر وتحسين كفاءته: المعوقات والفرص المتاحة ومقترحات العمل

ألف - عناصر من أجل برنامج لتحسين كفاءة بيئة المرور العابر الراهنة: أضواء على توصيات الاجتماعي التقني

٥٤ - يركز هذا التقرير على الدور المتزايد الأهمية الذي ستلعبه التجارة مع البلدان الأجنبية في تحقيق نمو بلدان آسيا الوسطى وكفالة رفاهها؛ ومن ثم يشدد على الأهمية الحاسمة للمرور العابر بالنسبة لهذه

البلدان، واضعا بعين الاعتبار عزلتها عن معظم الأسواق العالمية ومركزها كدول غير ساحلية. من هذا المنطلق، عرضت على الاجتماع التقني المعقود برعاية الأونكتاد/برنامج الأمم المتحدة الإنمائي في أنقرة، في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٥؛ (انظر الفقرة ٤ أعلاه) مسائل تترتب عليها آثار مهمة بالنسبة لمستقبل الرخاء في جمهوريات آسيا الوسطى وشركائها من بلدان المرور العابر.

٥٥ - وأخذا في الاعتبار الثراء الذي تتسم به مجموعة طرق المرور العابر الموجودة في المنطقة حاليا، والطرق الجديدة التي بدأ تشغيلها في الماضي القريب، والمقترحات العديدة المتعلقة بالطرق المحتملة الأخرى، تقوم المنطقة حاليا بتقييم أوضاعها بالنسبة لمسائل المرور العابر، وتسعى إلى اتخاذ خطوات عاجلة لجعل بعض من هذه الطرق مجدي عمليا، وتبحث عن أفضل الخيارات التي تركز عليها في المستقبل. وقد سعى الاجتماع التقني إلى مواصلة خطى عملية التقييم موليا اهتمامه لما يلزم من الإجراءات العاجلة والإجراءات الأطول أجلا عن طريق التركيز على أربعة مجالات هي: تقييم الطرق البديلة وتكاليفها المقارنة؛ والنظر في الاختناقات الموجودة في الهياكل الأساسية المادية وسبل التغلب عليها؛ وتقييم الحواجز غير المادية التي تعترض الاستخدام الفعال لمرات النقل العابر الحالية واتخاذ خطوات لإزالتها؛ وأخيرا، الاتجاه إلى وضع إطار للتعاون في المستقبل.

#### باء - تقييم الطرق البديلة للمرور العابر

٥٦ - وقد توصل الاجتماع التقني إلى النتائج التالية:

(أ) أن الممر العابر للقوقاز، بالسكك الحديدية والبر، الذي تقترحه جورجيا وتركيا ينطوي على احتمالات كبيرة لتقصير مسافات النقل إلى موانئ البحرين الأسود والمتوسط، وإلى الطرق البرية المتجهة إلى أوروبا؛ وأوصى الاجتماع المانحين بالاهتمام بصفة خاصة بأكثر الاختناقات إلحاحا على هذا الطريق، وهي ضرورة تشييد قطاع السكك الحديدية بين كارس/قالي، وتوفير خدمات تغيير مجامع العجلات، وضرورة تحسين المرافئ والعبّارات في مينائي تركمنباشي وباكي؛

(ب) أن الممر الجديد المُفتتح مؤخرا من آسيا الوسطى عبر سراخس يوفر أقصر سبيل وصول إلى المحيط الهندي، كما يوفر سبيل الوصول إلى أوروبا عبر تركيا، وأوصى الاجتماع المانحين بالاهتمام بوجه خاص بأشد الاختناقات إلحاحا على الطريق، وهي زيادة طاقة محطة سراخس الحدودية، التي يجري فيها معايرة مقاسات العجلات، إلى حداها الأقصى وهو ١٠ ملايين طن سنويا، وبناء ٢٥٠ كيلومترا من خطوط السكك الحديدية الجانبية التي تلتف حول بحيرة فان في تركيا.

٥٧ - وانتهى الاجتماع التقني إلى وجود ضرورة شديدة لتوفير معلومات أفضل عن التكاليف الفعلية لاستخدام طرق المرور العابر الحالية، والتكاليف المحتملة المرتبطة بالطرق الجديدة أو المُحسّنة. فهذه المعلومات مهمة للحكومات والخبراء والمصدرين والمستوردين والشاحنين والمستثمرين. ولكي تكون حسابات

التكلفة مجددة، لا بد أن تتضمن أيضا تكاليف التأخير والمخاطرة والتأمين، وتكاليف المحافظة على الأمن وتكاليف المدفوعات الرسمية وغير الرسمية التي تؤدي على طول الطريق، ولاحظ أن هذه المهمة صعبة ولا بد أن تبدأ باتخاذ بعض الخطوات العملية.

٥٨ - وأوصى الاجتماع باقتراح عقد ترتيبات لجمع بيانات مقارنة عن التكاليف الحقيقية للمرور العابر، وتحسين هذه المعلومات بصورة دورية. وكخطوة أولى في هذا الصدد طلب إلى الأونكتاد أن يقوم بجمع المعلومات المتاحة وعمل تقدير للتكاليف الحقيقية مستعينا، كأمثلة، ببعض ممرات وطرق المرور العابر المختارة الحالية والمقترحة وإجراء تحليل مقارن لهذه التكلفة.

#### جيم - اختناقات الهياكل الأساسية

٥٩ - لاحظ الاجتماع وجود كثير من المشاكل التقنية الخطيرة المتصلة باستعمال الهياكل الأساسية المادية، كوجود مركبات ومعدات دارجة بالية، ونقص مرافق التصليح، ونقص الوسائل المالية لشراء المركبات الجديدة، ومشاكل معايرة الفرامل، وتغيير عربات النقل والتحميل المحوري على خطوط السكك الحديدية، والمشاكل المتعلقة بنظم الفرامل والوصل الآلي في بلدان رابطة الدول المستقلة (SA-3) مما لا يتساق مع العربات والقطارات في غير بلدان الرابطة. وتحتاج هذه الاختناقات إلى اهتمام عاجل من أجل التوصل إلى حلول بشأنها. وقد ذهب الاجتماع التقني إلى: (أ) دعوة الحكومات إلى وضع اشتراطات تقنية خاصة تسمح مؤقتا بتحرك المركبات البرية غير المستوفية تماما للمعايير الدولية؛ (ب) تشجيع إنتاج مركبات داخل المنطقة مطابقة للمعايير التقنية الدولية، إن أمكن؛ (ج) تشجيع منتجي (وكالات بيع) المركبات البرية ذات المعايير العالية في البلدان المتقدمة النمو على استكشاف السبل لبيع مركباتهم المستعملة في المنطقة؛ (د) دعوة المانحين إلى تقديم المساعدة المالية إلى بلدان المنطقة لرفع مستوى مركبات النقل البري فيها إلى المعايير الدولية.

#### دال - الحواجز غير المادية التي تعوق الاستخدام الأكفأ

##### لممرات العبور المتاحة

٦٠ - إن أكبر مردود بالنسبة لزيادة كفاءة النقل وتخفيض تكاليفه الحقيقية يمكن أن يتحقق على الأرجح من بذل جهود واسعة النطاق لتحسين مختلف الجوانب المؤسسية والإجرائية والتنظيمية والإدارية، والجوانب غير المادية الأخرى التي تمثل أهمية حيوية للحركة الفعلية للبضائع من وإلى أسواق المنطقة، أو خارجها. وقد جرى التصدي دوليا لهذه المجموعة من القضايا بوضع سلاسل كاملة لأساليب متطورة ترمي إلى تسهيل تحركات التجارة والإجراءات الجمركية، وتبسيط الاحتياجات من المستندات. وبوسع الوكالات الدولية، مثل الأونكتاد، أن تقدم دعما في مجال التعاون التقني يمكن بلدان جمهوريات آسيا الوسطى وجيرانها من بلدان المرور العابر من تعزيز قدراتها على وضع إجراءات متطورة وفعالة ومعالجة البيانات الحديثة اللازمة لتسهيل تجارتها، وأن توفر لها برامج تدريبية لوضع هذه التعزيزات موضع التنفيذ.

٦١ - وفيما يتعلق بتنسيق النقل بالسكك الحديدية، لاحظ الاجتماع التقني الاختلافات القائمة في النظم القانونية بين البلدان الأعضاء في رابطة الدول المستقلة وجيرانها خارج المنطقة، وأن هذه الاختلافات أعاقَت التطبيق الموحد لنظم المسؤولية. وأوصى بأن تسعى جميع البلدان إلى العمل من أجل الانضمام إلى عضوية اتفاقية النقل الدولي بالسكك الحديدية، والاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بالسكك الحديدية وكليهما موضوع في أوروبا الغربية، وأن تنظر في إمكانية الانضمام إلى هاتين الاتفاقيتين والاتفاق المعني بالنقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية وقد أصبحت كلها الآن تُشكل المعيار الأساسي في بلدان رابطة الدول المستقلة. وحث الاجتماع أيضاً مجلسي الإدارة المعنيين بمجموعتي المعايير المذكورتين على السعي إلى كفاءة تساوق اتفاقيتهما.

٦٢ - وثمة حاجة لإدارة المعدات الدارجة وتركيب نظم حديثة لإدارة القطارات وعليه، وأوصى الاجتماع بأن تنظر البلدان في إدخال نظم الكترونية حديثة ومتوائمة لمتابعة حركة القطارات، مثل نظام المعلومات المسبقة عن البضائع (قواعد الأمم المتحدة لتبادل البيانات الالكترونية في مجالات الإدارة والتجارة والنقل) بما يكفل استخدام المعدات الدارجة إلى أقصى حد ممكن، وتأمين الصيانة المخططة وتمكين إعداد المعلومات الإحصائية عن السكك الحديدية.

٦٣ - وبخصوص النقل البري، أوصى الاجتماع بأن تنضم جميع البلدان إلى الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع لعام ١٩٥٩، وأن تنضم جميع رابطات النقل البري في المنطقة إلى الاتحاد الدولي للنقل البري، وأن يجري إنشاء هيئة ضمان في كل بلد يناط بها دعم إصدار التصاريح الجمركية المؤقتة في إطار الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع. كذلك، يتعين بذل جهود ثنائية أو متعددة الأطراف من أجل الاعتراف المتبادل برخص القيادة الوطنية والتصاريح الوطنية للنقل البري، ويتعين أيضاً التنسيق بين البلدان بخصوص رسوم استخدام الطرق، وإقرار نظام للتأمين قبل الغير خاص بالمركبات.

٦٤ - وفيما يتعلق بتشريعات النقل، أوصى الاجتماع بأن تنظم البلدان عمليات تبادل المعلومات من أجل تنسيق القواعد والإجراءات، وأشار إلى إمكانية إيجاد تعاون بين المنظمات الإقليمية وأو الدولية في هذا المجال، وأشار أيضاً إلى ضرورة أن تتبنى بلدان المنطقة نهجا منسقا لتطوير تشريعات النقل وأن تنظر في اعتماد تشريع بخصوص النقل المتعدد الوسائط.

٦٥ - وأوصى الاجتماع أيضاً بتعزيز قدرات الهيئات الوطنية المعنية بتسهيل التجارة والنقل، والمحافل الإقليمية القائمة على تنسيق النهج والحلول الموحدة لمشاكل النقل.

٦٦ - كذلك، شجع الاجتماع على تطبيق نظام التبادل الالكتروني للبيانات في جميع أنحاء المنطقة، وأن يجري في سياق إدخال هذا النظام استخدام قواعد الأمم المتحدة لتبادل البيانات الالكترونية في مجالات الإدارة والتجارة والنقل، كلما تسنى ذلك.

٦٧ - ولاحظ الاجتماع أن الإجراءات الجمركية تطبق أو تفسر بشكل مختلف في كافة أنحاء المنطقة. ولاحظ أيضا أن نقص المستندات السليمة عند نقاط العبور الحدودية وقلّة التوحيد القياسي لهذه المستندات والإجراءات اللازمة لاستكمالها يشكل عبءا كبيرا أمام إتمام التخليص الجمركي في وقته. وأوصى الاجتماع: (أ) بتنسيق الإجراءات الجمركية، وإدخال إجراءات متفق عليها للتخليص الجمركي توضع على أساس صكوك المنظمة الجمركية العالمية؛ (ب) وتوحيد مستندات التجارة ومستندات النقل المتصلة بها وتنسيقها باتباع مفتاح انساق الأمم المتحدة إن أمكن؛ (ج) وتشجيع السلطات الجمركية على العمل ببرامج حاسوبية للتخليص الجمركي تأخذ بمعايير نظام الأمم المتحدة للتبادل الإلكتروني للبيانات لأغراض الاتصال، والنظر في حوسبة إجراءاتها الجمركية باستخدام النظام الآلي لإدخال البيانات الجمركية الذي وضعه الأونكتاد؛ (د) وإنشاء أو تعزيز مجموعات تعاون معنية بمشاكل الموانئ ونقاط العبور الحدودية من أجل التوصل إلى حلول للمشاكل المحلية المشتركة.

٦٨ - وفيما يخص التدريب، أشار الاجتماع إلى وجود حاجة ملحة للتدريب على الصعيدين الإقليمي والوطني بالنسبة للمنظمات العامة والخاصة التي تتعامل في مسائل التجارة والنقل (سواء منظمات المستعملين أو مقدمي الخدمات) ورأى أن هناك ضرورة خاصة لتوفير التدريب في مجال تنفيذ عدد من الاتفاقيات والاتفاقات الدولية في مجال التجارة والنقل. وأنه ينبغي على وجه الخصوص الاهتمام بالمواضيع التالية المتصلة بالتدريب: (أ) التوعية بالاتفاقية الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع، والاتفاقيات والاتفاقات الدولية الأخرى في مجالات الجمارك والتجارة والنقل؛ (ب) التنفيذ العملي لهذه الاتفاقيات والاتفاقات الدولية؛ (ج) تطبيق النظم المعترف بها دوليا في مجال مسؤولية الناقلين؛ (د) العمل اليومي المتصل بالإجراءات والمستندات؛ (هـ) الإجراءات المعقدة التي تتسبب في حدوث اختناقات في سلسلة النقل؛ (و) استخدام المصطلحات الحديثة في مجال التجارة (القواعد الدولية لتفسير مصطلحات التجارة)؛ (ز) استخدام الأعراف والممارسات الموحدة المتعلقة بالاعتمادات المستندية التي تطبقها الغرفة التجارية الدولية؛ (ح) وضع إجراءات جمركية للمسؤولين والمستعملين من القطاع الخاص؛ (ط) التوعية بالقضايا المتصلة بحقوق الملكية الفكرية؛ (ي) الاهتمام بقضايا النقل المتعدد الوسائط.

#### هـ - نحو إطار دولي للتعاون في المستقبل

٦٩ - وبخصوص المعايير المادية وغير المادية شهد نصف القرن الماضي تعاونا دوليا بشأن الإطار القانوني والتنظيمي للنقل بين البلدان. وقد أحرز هذا التعاون تقدما بوجه خاص تحت رعاية اللجنة الاقتصادية لأوروبا التي وضعت على مدى الفترة من ١٩٤٩ إلى ١٩٩٤، ٥٠ اتفاقية واتفاقا دوليا مختلفا في مجال النقل تتناول مسائل تتعلق بتحقيق كفاءته تمتد إلى عمق التعاون الإقليمي؛ لأن عدم الاتفاق بين الدولتين المتجاورتين على تطبيق مجموعة قواعد عامة بشأن معاملة البضائع التي تمر في إقليم أي منهما، سيفضي إلى تطبيق القانون الوطني في كل منهما، مما يعني على سبيل المثال، بالنسبة لمركبة ما خضوعها لعدد من عمليات التفتيش غير الضرورية. وقد يطلب منها تقديم تغطية تأمينية مختلفة، أو تطبق عليها متطلبات خاصة فيما يتعلق بالتراخيص ... وما إلى ذلك. والأثر المحتمل لاجتياز هذه المركبة سلسلة بلدان



لا تسري فيها قواعد موحدة هو وقوع حركة مرور البضائع بسرعة في الفوضى التي تؤدي الى توقفها. من هنا، تعتبر اتفاقات المرور العابر المتطورة شرطاً أساسياً عن حق لضمان فعالية النقل الدولي.

٧٠ - كما أن دراسة المتطلبات القانونية للتعاون في مجال المرور العابر داخل منطقة بعينها تنتهي الى التسليم بضرورة القيام، بوضع اتفاق إطاري لتنظيم هذا المرور عندما تتوفر الظروف المناسبة لذلك، وربما يحين الوقت قريباً لإبرام مثل هذا الاتفاق في جمهوريات آسيا الوسطى وجيرانها من بلدان المرور العابر. وينبغي أن يكون الاتفاق حساساً إزاء الدرجات المختلفة التي تكيف بها كل بلد مع النماذج الدولية الحديثة للتعاون في مجال النقل العابر.

ويوضح المربع ٥ بعض العناصر المحتملة التي يمكن إدراجها في اتفاق إطاري للمرور العابر.

#### المربع ٥

#### بعض العناصر المحتملة لاتفاق إطاري للمرور العابر لبلدان آسيا الوسطى وجيرانها من بلدان المرور العابر

إن قوة الدفع الأساسية وراء التحرك نحو وضع اتفاق إطاري للمرور العابر منبعا التسليم بأن هذا المرور لا يكون فعالاً إن لم يسبقه اتفاق على مجموعة قواعد موحدة بين جميع البلدان المعنية. وبدون مثل هذا الاتفاق تسود الفوضى دائماً. فالعابرون يضطرون الى التكيف مع متطلبات عملية وقانونية تختلف كل الاختلاف في كل بلد يمرون عبره، حيث يتكرر التأخير وإضاعة الوقت كما أنهم يخضعون لعمليات تفتيش وتطبق عليهم إجراءات تحيل النقل الى كابوس وترفع تكلفته الى أرقام فلكية. ومن مصلحة الجميع تجنب هذه الفوضى. وتتعدد في هذا الخصوص المواضيع التي تحتاج الى اتفاقات بشأنها. ويمكن أن تطرح المواضيع التي يتعين التوصل الى اتفاق بشأنها في سياق اتفاق إطاري مع اعطاء أولوية للبنود التي يتحتم البت فيها ابتداءً، والقيام في الوقت نفسه بإنشاء آلية مستمرة لتحسين شروط الاتفاق بشكل متواصل، ووضع إطار زمني لاستيفاء أعلى معايير السلامة والأمن وكفاءة الهياكل الأساسية بما يعود بالفائدة على جميع المنتفعين في نهاية المطاف.

وعليه، يمكن أن تتضمن الاتفاقية الإطارية العناصر التالية: (أ) أحكام بشأن حرية المرور، تشمل عدم التمييز إزاء البضائع أيّاً كان منشؤها أو مقصدها، وتجنب التأخير غير الضروري، والاعفاء من أي رسوم باستثناء الرسوم المطلوبة لاستيفاء التكاليف الإدارية للمرور؛ (ب) تحديد ممرات للنقل العابر، بما في ذلك خطوط السكك الحديدية والطرق البرية وخطوط الملاحة المائية الداخلية، وتوفير التسهيلات والخدمات الحدودية (المحطات الطرفية - ونقاط العبور الحدودية - ومحطات تغيير مقاسات العجلات، وموانئ الربط بالعبارات والمعينات الملاحية)، واتخاذ تدابير أخرى من أجل زيادة المرور السلس، وتأمين سلامة المرور العابر والسماح لشركات النقل بإنشاء مكاتب تابعة لها في بلدان المرور العابر والحصول على تأشيرات

دخول لمرات عديدة؛ (ج) توفير الموانئ والخدمات البحرية المطلوبة لاستخدامات حركة المرور العابر؛ (د) شروط عامة تتعلق بالنقل البري، بما في ذلك استخدام نظم المرور المناسبة، وحرية اختيار أفضل وسيلة للنقل، وضرورة الموافقة للناقل العابر بالمرور الداخلي، والتصريح للناقلين بالبقاء في بلد العبور طالما كان ذلك مطلوباً، وأحكام تتعلق بتراخيص عبور الطرق والاحتياجات التقنية الخاصة بالمركبات وتوفير الوقود والشحوم، والاعتراف المتبادل بتصاريح القيادة وشهادات جدارة القيادة على الطرق، وأحكام للتأمين قبل الغير للمركبات العابرة، وضرورة المعاملة المتساوية بين الشركات الوطنية وشركات المرور العابر من حيث الرسوم والالتزامات المالية؛ (هـ) شروط عامة تتعلق بالنقل بالسكك الحديدية، بما في ذلك محطات محددة على الحدود لتغيير مقاسات العجلات، وترتيبات للفحص التقني؛ (و) شروط عامة تتعلق بالنقل المائي الداخلي تشمل، المعينات الملاحية والأحمال القصوى ومستندات السفن وتسجيل السفن وشهادات الجدارة الملاحية؛ (ز) عقود حمل البضائع العابرة بما في ذلك، بيانات البضاعة، وبطاقات العابرين، وتسجيل الحقائق، ومسؤولية الناقل، والمسؤولية عن التأخير والمسؤولية عن الإصابات الشخصية، والمسؤولية عن خسارة الحقائق أو تلفها، والتعويض عن خسارة البضائع، والمسؤولية الكلية للناقلين، والتعويض عن الإصابة أو الوفاة؛ (ح) الرقابة الجمركية بما في ذلك تقليل عمليات المراقبة الى أدنى حد ممكن، والتفتيش المشترك وإنشاء نظام للعبور الجمركي؛ (ط) المستندات والاجراءات بما في ذلك الحد من عدد المستندات وتنظيمها ومساوقتها مع المعايير الدولية؛ (ي) أحكام متنوعة تشمل قواعد خاصة لنقل البضائع الخطرة، واتفاقات بإنشاء "هيئات لتنسيق المرور العابر" تزود بسلطة اتخاذ قرارات لحل المنازعات، وسلطة اقتراح تعديلات على الاتفاق، وترتيبات للتحكيم في المنازعات.

٧١ - ونظر الاجتماع التقني في الخطوات الملائمة المقبلة بالنسبة لوضع الاتفاق الإطاري للمرور العابر. وحث البلدان على الانضمام الى أبرز الاتفاقات والاتفاقيات في هذا المجال. وعلى أن تبرم أيضا الاتفاقات الثنائية اللازمة لتسهيل المرور العابر. ودعا الاجتماع الى إنشاء آلية مؤسسية إقليمية فعالة لإيجاد نهج متنسق لمسائل المرور العابر، وحث جميع المنظمات الدولية والاقليمية المعنية على زيادة أنشطتها التي تعزز وضع حلول قانونية وإدارية يجري التوصل اليها في النطاق الإقليمي وتسهم في تسهيل النقل والتجارة إقليمية ودولياً.

تذييل

بيانات أساسية عن جمهوريات آسيا الوسطى: المسافة الى البحر،  
والمساحة، والسكان، ونصيب الفرد من الناتج القومي الاجمالي

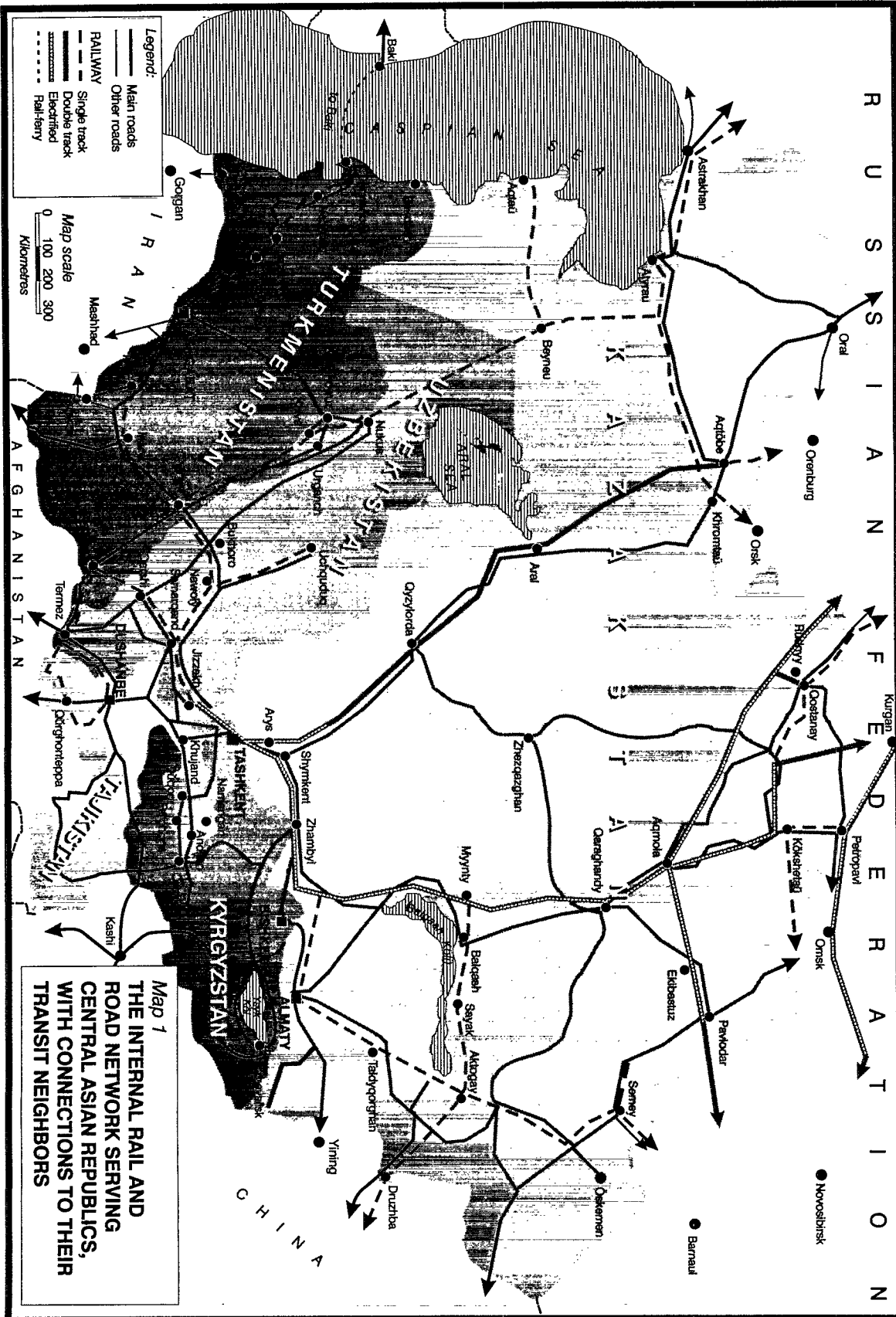
| جمهورية آسيا<br>الوسطى | المسافة الى<br>البحر <sup>(أ)</sup><br>(بالكيلومترات) | المساحة<br>(بالآلاف الكيلومترات<br>المربعة) | السكان <sup>(ب)</sup><br>(بالملايين) | نصيب الفرد من الناتج<br>القومي الإجمالي <sup>(ج)</sup><br>(بدولارات الولايات<br>المتحدة الأمريكية) |
|------------------------|---|---|--------------------------------------|--|
| كازاخستان              | ٣ ٧٠٠   | ٢ ٧١٧                                       | ١٦,٧                                 | ١ ٦٨٠  |
| قيرغيزستان             | ٣ ٤٠٠   | ١٩٩   | ٤,٥                                  | ٨٢٠  |
| طاجيكستان              | ٣ ٣٠٠   | ١٤٣   | ٥,٨                                  | ٤٩٠  |
| تركمانستان             | ١ ٧٠٠   | ٤٨٨   | ٤,٤                                  | ١ ٢٣٠  |
| أوزبكستان              | ٣ ٠٠٠   | ٤٥٠   | ٢٢,٦                                 | ٨٥٠  |
| المجموع                | -   | ٣ ٩٩٧                                       | ٥٤,٠                                 | -  |

(أ) أقصر مسافة مقطرة بالنقل السطحي من عاصمة البلد، مروراً ببلد أو أكثر من بلدان العبور،  
الى أقرب ميناء ترقاده السفن البحرية.

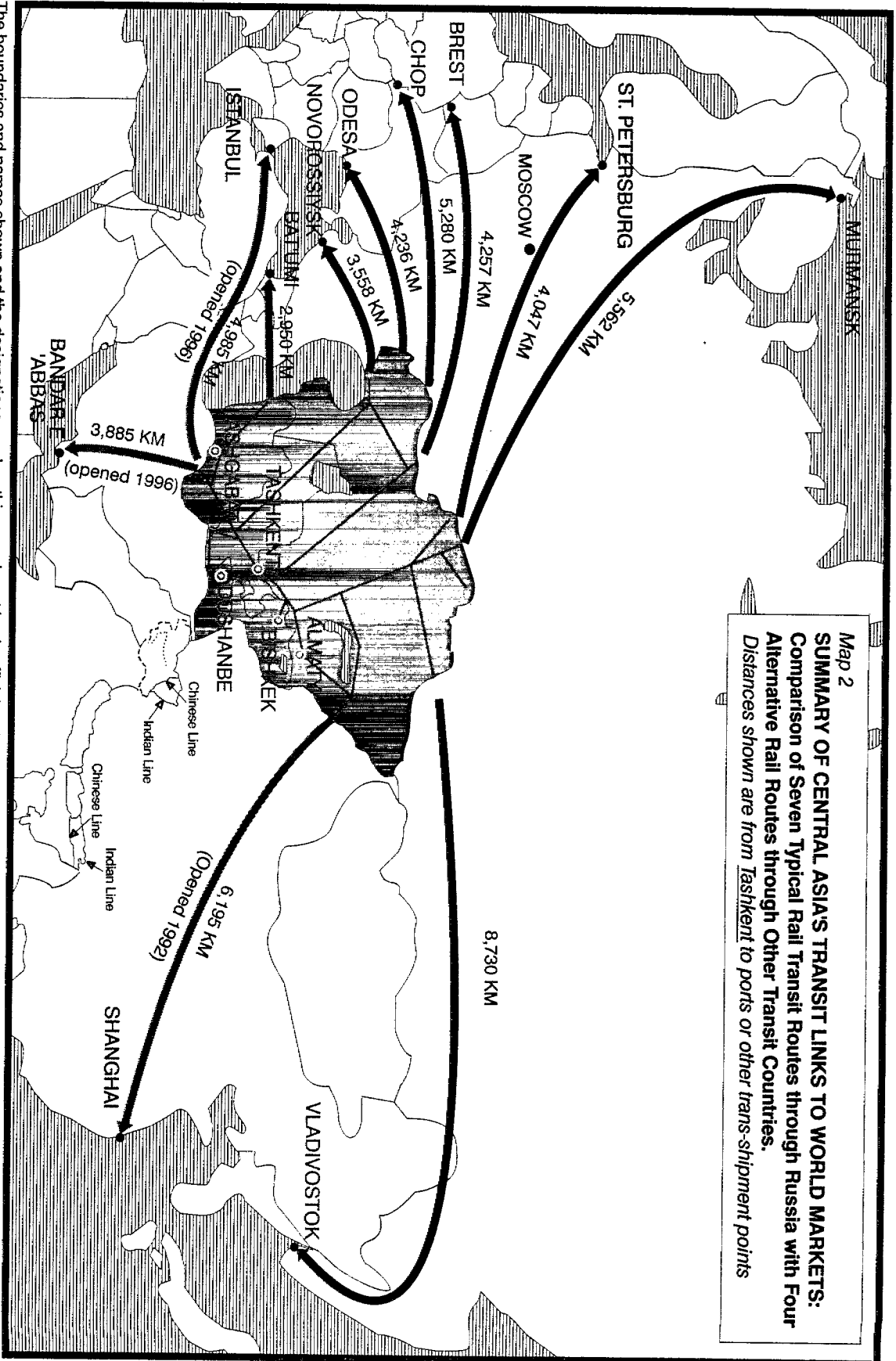
(ب) تقديرات نهاية عام ١٩٩٤ (اللجنة الاحصائية التابعة لرابطة بلدان الدول المستقلة).

(ج) تقديرات البنك الدولي لعام ١٩٩٢.

الخريطة ١



The boundaries and names shown and the designations used on this map do not imply official endorsement or acceptance by the United Nations.



Map 2  
**SUMMARY OF CENTRAL ASIA'S TRANSIT LINKS TO WORLD MARKETS:**  
 Comparison of Seven Typical Rail Transit Routes through Russia with Four  
 Alternative Rail Routes through Other Transit Countries.  
 Distances shown are from Tashkent to ports or other trans-shipment points

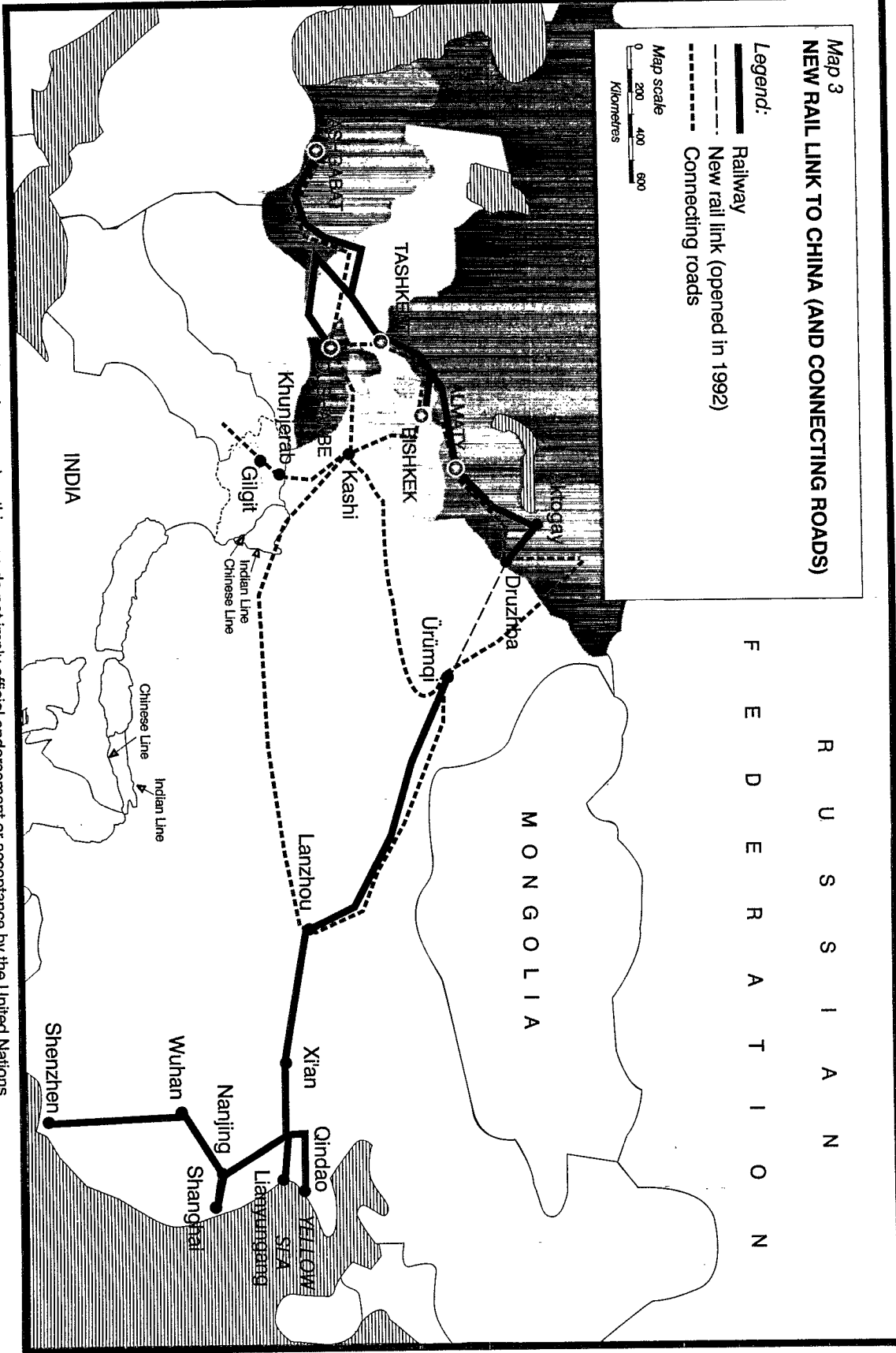
The boundaries and names shown and the designations used on this map do not imply official endorsement or acceptance by the United Nations.  
 Dotted line represents approximately the Line of Control in Jammu and Kashmir agreed upon by India and Pakistan.  
 The final status of Jammu and Kashmir has not yet been agreed upon by the parties.

Map 3  
**NEW RAIL LINK TO CHINA (AND CONNECTING ROADS)**

**Legend:**

- Railway
- - - New rail link (opened in 1992)
- · · · · Connecting roads

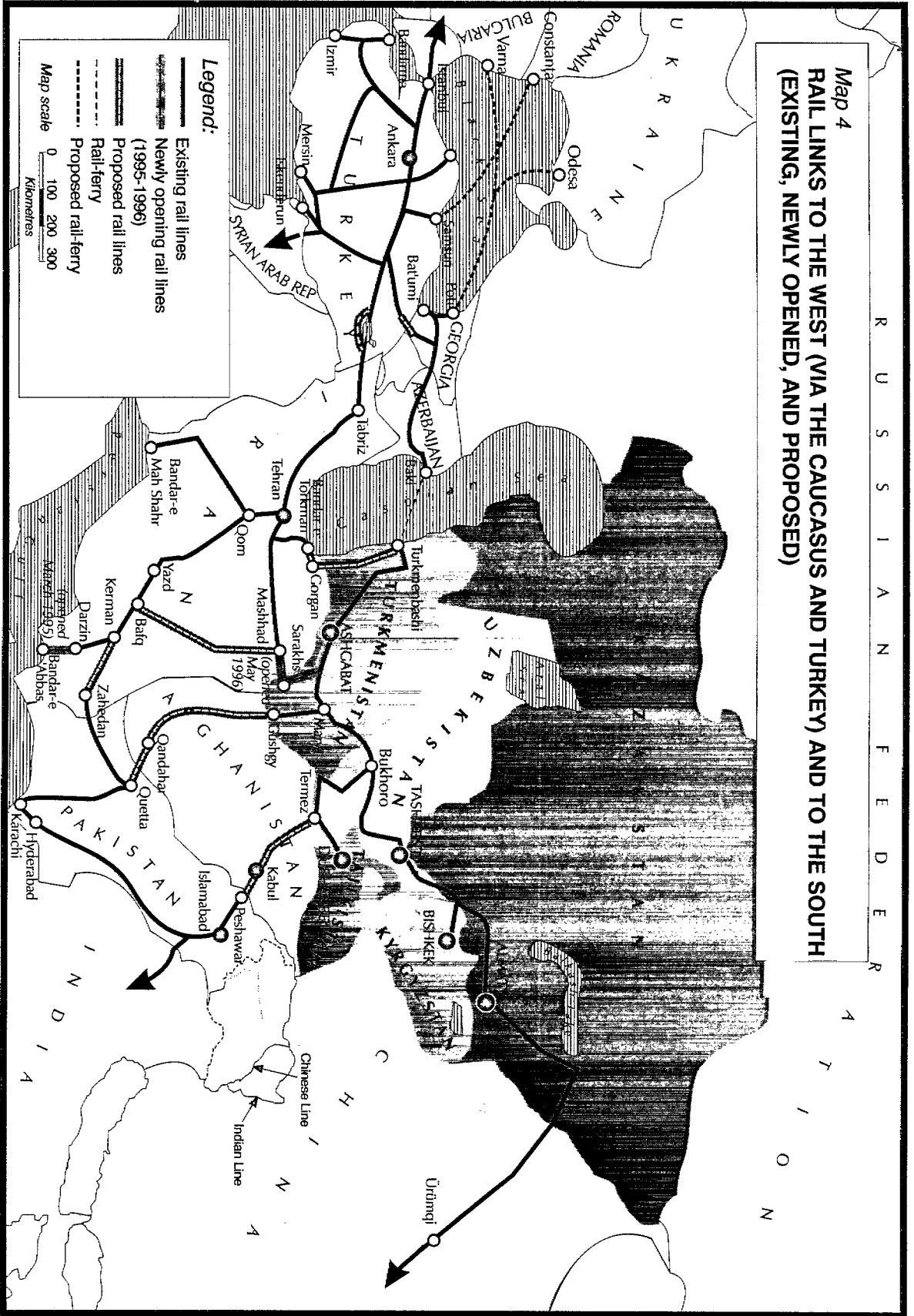
Map scale  
 0 200 400 600  
 Kilometres



R U S S I A N  
 F E D E R A T I O N

The boundaries and names shown on this map do not imply official endorsement or acceptance by the United Nations.  
 Dotted line represents approximately the Line of Control in Jammu and Kashmir agreed upon by India and Pakistan.  
 The final status of Jammu and Kashmir has not yet been agreed upon by the parties.

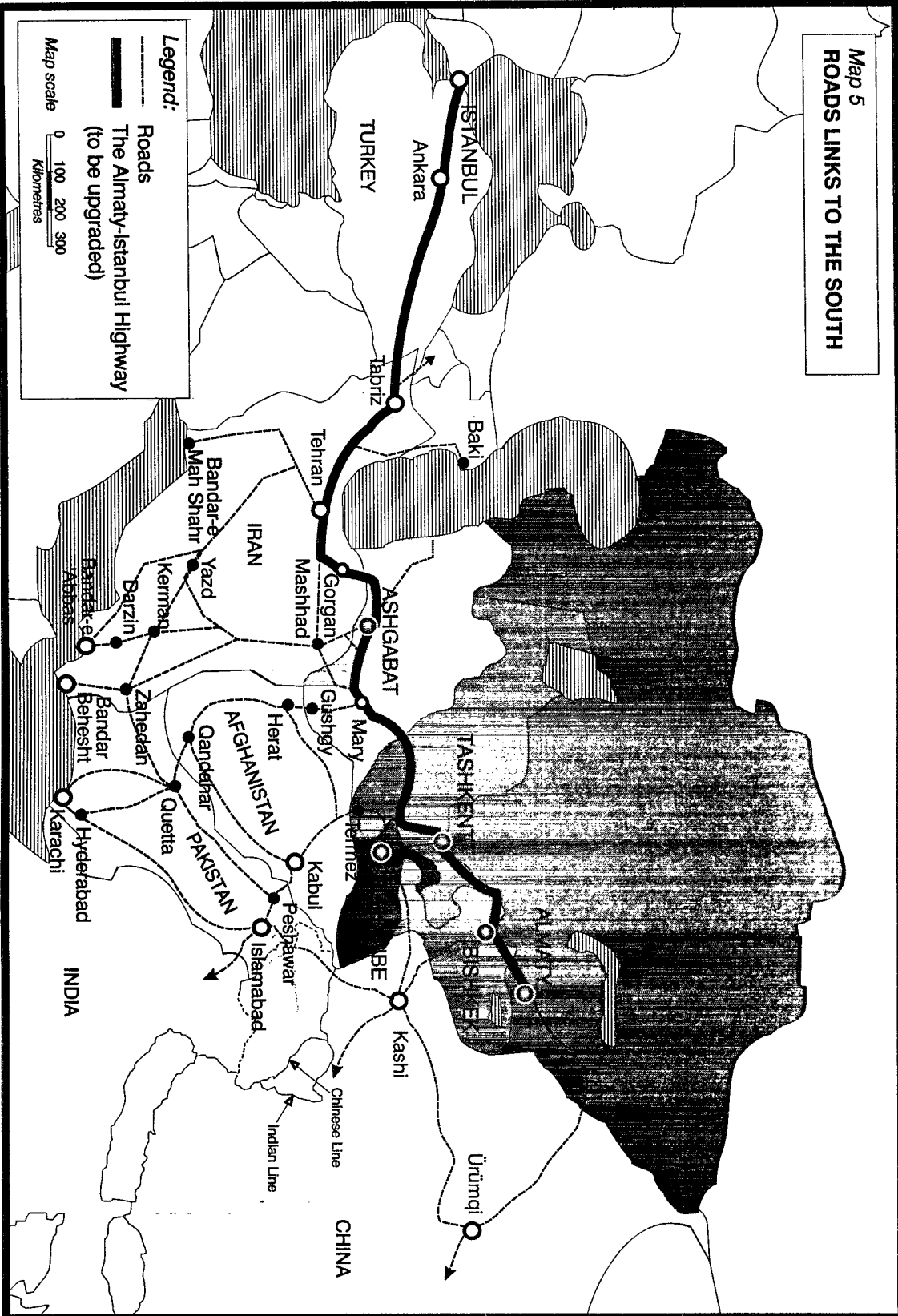
Map 4  
**RAIL LINKS TO THE WEST (VIA THE CAUCASUS AND TURKEY) AND TO THE SOUTH  
 (EXISTING, NEWLY OPENED, AND PROPOSED)**



The boundaries and names shown and the designations used on this map do not imply official endorsement or acceptance by the United Nations.

Dotted line represents approximately the Line of Control in Jammu and Kashmir agreed upon by India and Pakistan. The final status of Jammu and Kashmir has not yet been agreed upon by the parties.

Map 5  
 ROADS LINKS TO THE SOUTH



The boundaries and names shown and the designations used on this map do not imply official endorsement or acceptance by the United Nations.  
 Dotted line represents approximately the Line of Control in Jammu and Kashmir agreed upon by India and Pakistan.  
 The final status of Jammu and Kashmir has not yet been agreed upon by the parties.