

Distr.
GENERAL

TD/B/LDC/AC.1/6
4 May 1995
ARABIC
Original: ENGLISH

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية
الاجتماع الثاني للخبراء الحكوميين من البلدان
غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر
النامية وممثلي البلدان والمؤسسات
المالية والإئتمانية
نيويورك، ١٩ حزيران/يونيه ١٩٩٥

إطار عالمي للتعاون في ميدان النقل العابر بين البلدان غير الساحلية
النامية وبلدان المرور العابر النامية ومجتمع المانحين

المحتويات

<u>الفقرات</u>		<u>الفصل</u>
١	.....	مقدمة
١٠- ٢	.....	المسائل الجوهرية للسياسة العامة في مجال النقل العابر - الأول
١١	.....	المسائل القطاعية - الثاني
١٤-١١	.....	ألف - السكك الحديدية
١٨-١٥	.....	باء - الطرق البرية
٢٠-١٩	.....	جيم - تسهيلات وخدمات الموانئ
٢١	.....	دال - المجاري المائية الداخلية
٢٢	.....	هاء - الشحن الجوي
٢٣	.....	واو - الاتصالات
٢٨-٢٤	.....	زاي - دور المساعدة الخارجية
٢٩	.....	حاء - التنفيذ وآليات المتابعة

مقدمة

١ - ظلت الاحتياجات والمشاكل التي تنفرد بها البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية موضع مناقشات في مختلف المحافل الدولية على مدى سنوات كثيرة حتى الآن. وعلى الرغم من المبادرات العديدة التي قامت بها هذه البلدان على الصعيدين الوطني والدولي والمبادرات التي قام بها المجتمع الدولي للتغلب على هذه المشاكل المحددة، فإن التحديات التي ما برحت تواجهها هذه البلدان لا تزال هائلة. وفي ظل هذه الخلفية، أيدت الجمعية العامة خلال السنوات الأربع الأخيرة نهجا ابتكاريا يهدف الى تعزيز ترتيبات تعاونية أكثر فعالية بين البلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية وجيرانها التي تستخدم المرور العابر، والتشجيع على قيام مجتمع المانحين بدور داعم أكثر فعالية. وكان الاجتماع الأول للخبراء الحكوميين من البلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية الذي نظم تحت رعاية الأمم المتحدة في أيار/مايو ١٩٩٣، محفلا فريدا لتعزيز هذه الترتيبات التي تشكل إطارا لإنشاء نظم ذاتية وفعالة للنقل العابر. وتناول الاجتماع أيضا مسألة دور المجتمع الدولي في دعم هذه الجهود. وقد أخذت ملاحظات وتوصيات ندوة البلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية التي عقدت في نيويورك في الفترة من ١٤ الى ١٦ حزيران/يونيه ١٩٩٥ عملا بقرار الجمعية العامة ٤٨/٦٩، في الاعتبار الكامل الاحتياجات والمتطلبات المحددة لمختلف المناطق الإقليمية ودون الإقليمية التي توجد فيها البلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية. وناقش هذه الملاحظات والتوصيات ووافق عليها الاجتماع الثاني للخبراء الحكوميين من البلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية. وتشكل هذه الملاحظات والتوصيات العناصر الأساسية لبرنامج عالمي جديد من أجل تعاون ثلاثي الاضلاع في ميدان المرور العابر ترد خطوطه العامة أدناه.

أولا - المسائل الجوهرية للسياسة العامة في مجال النقل العابر

٢ - كثيرا ما لجأت البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر الى انتهاج سياسات تدخلية التماسا لأغراض غير اقتصادية مثل الایجاد الفوري لفرص العمالة في صناعة النقل البري أو حماية السكك الحديدية. ومن المهم أن تؤخذ في الاعتبار، في الأجل الطويل، الصلاحية التجارية لقطاع النقل العابر، وجودة الخدمات، والتكلفة التي يتحملها العميل. **وبناء على ذلك، يوصى بما يلي:**

• أن تدعم الحكومات تنمية بيئة تجارية ذات توجه سوقي عن طريق تحرير التجارة في خدمات المرور العابر وإنشاء سوق تنافسية يكون فيها موردو هذه الخدمات مدفوعين باعتبارات تحقيق الربح.

٣ - وعملا على تحسين أمن المرور العابر، الذي يمكن أن يسوء بسبب حالات التعطل في ممر العبور الرئيسي، تحاول البلدان غير الساحلية جاهدة إيجاد طرق بديلة. وتتيح هذه السياسة أيضا إمكانية إضفاء الصبغة التجارية على مسألة المرور العابر عن طريق تشجيع المنافسة بين الموانئ وممرات العبور. بيد أن هناك مشكلتين كامنتين تظهران بشكل مستمر في هذا الصدد. فجعل الطرق البديلة صالحة للتشغيل يمكن أن يقتضي تدخلا كبيرا من الحكومة في الأسواق لإعادة توجيه المستوردين والمصدرين الى غير الطرق التقليدية. ومثل هذا التدخل له آثار معاكسة على التكلفة يمكن ألا تكون في صالح مستعملي خدمات المرور العابر. وعلاوة على ذلك، يوجد تضارب في المصالح لا يمكن اجتنابه، ذلك أن الدولة الساحلية يهتما أن

تضمن أن تكون الاستثمارات في مرافق المرور العابر فعالة ومربحة وأن تكون طاقة النقل غير مفرطة. **ولذلك، يوصي بما يلي:**

- أن تعالج الترتيبات التعاونية الثنائية ودون الإقليمية، حيثما يكون ذلك ملائماً، هذه المسائل من أجل ضمان شفافية الفوائد المتبادلة الملازمة لإنشاء وإدارة وصيانة نظام للمرور العابر يضمن للدول الساحلية موثوقية حركة المرور العابر، الذي كثيراً ما يشكل مصدراً هاماً للإيرادات من النقد الأجنبي، وإمكانية وصول الدول غير الساحلية مستقبلاً إلى ممرات العبور، وهو اعتبار أمني هام لهذه الدول؛

- ينبغي أن يستند إيجاد طرق المرور العابر إلى تحليل كامل للتكاليف والفوائد المتعلقة به، كما ينبغي تجنب تكاثر الطرق البديلة المكلفة التي يبين هذا التحليل أنه لا يوجد ما يبرر إنشاءها.

٤ - وقد اتخذت الدول غير الساحلية ودول المرور العابر عدداً من المبادرات لتنسيق عمليات النقل العابر، وذلك كجزء أصيل في الاتفاقات الرسمية الثنائية ودون الإقليمية للمرور العابر أو على هيئة ترتيبات استشارية مخصصة. غير أن تنفيذ هذه الترتيبات التنسيقية لا يزال ضعيفاً بوجه عام بسبب الافتقار إلى آليات الرصد والإنفاذ الفعالة. **وفي هذا السياق، يوصي بما يلي:**

- مواصلة تعزيز الآليات المؤسسية القائمة المعنية، على مستوى السياسة العامة والمستوى التشغيلي، من أجل رصد وتشجيع تنفيذ الاتفاقات والترتيبات، وحيثما لا توجد هذه الآليات ينبغي إنشاؤها على وجه الاستعجال، وينبغي التشجيع بقوة على مشاركة مؤسسات مثل مجالس الشاحنين ولجان تيسير التجارة التي تضم ممثلين من القطاع الخاص.

٥- وقد كان استخدام الاتفاقات الدولية منذ عهد بعيد أداة ناجحة في تعزيز إيجاد نظم فعالة ويعول عليها للنقل العابر. بيد أن عدداً من البلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية لم تلتزم بالكثير من هذه الاتفاقات، ويعزى ذلك جزئياً إلى الافتقار إلى معرفة المزايا التي يمكن أن تحققها هذه الاتفاقات، فضلاً عن عدم توفر الترتيبات المؤسسية الضرورية للبدء في الإجراءات الضرورية اللازمة لعملية التصديق ومتابعة هذه الإجراءات. **وعليه، يوصي بما يلي:**

- ينبغي للبلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية أن تنظر في مواصلة تعزيز الجهود من أجل الالتزام بهذه الاتفاقيات، وعلى مجتمع المانحين والمنظمات الدولية، بما في ذلك الأونكتاد، توفير المساعدة التقنية اللازمة إلى هذه البلدان حسب الاقتضاء.

٦ - وهناك مزايا واضحة للاستخدام المتوازن المنظم للسكك الحديدية والطرق معاً. **وبناءً على ذلك، يوصي بما يلي:**

- وضع سياسات تمكن واسطتي النقل هاتين من التنافس العادل في بيئة تجارية لحركة المرور العابر.
- ٧ - وسيظل من الشواغل الأساسية لدى البلدان غير الساحلية ارتفاع تكاليف النقل العابر التي يتعين على تلك البلدان أن تتكبدتها بسبب مسافات النقل، والاختناقات الإجرائية، وسوء مرافق المرور العابر والاتصالات، والتأخيرات الزمنية، وتكاليف التخزين وارتفاع رسوم المرور العابر. غير أنه يمكن تخفيض هذه التكاليف لا بالتصدي لهذه المشاكل التي ينفرد بها المرور العابر فحسب، بل أيضا ببذل جهود مدروسة ترمي الى الحد من الاعتماد على الأسواق الخارجية. **وبناء على ذلك، يوصى بما يلي:**
- أن تنظر البلدان غير الساحلية، في الحالات المناسبة، في اتخاذ تدابير لإعادة تشكيل أنماط انتاجها وتجارتها من خلال تشجيع المشاريع الموجهة نحو برامج الاستعاضة عن الواردات وزيادة التجارة الاقليمية ودون الاقليمية؛
- أن تستغل البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر المجاورة لها إمكاناتها الإنمائية في ميادين مثل السياحة والصناعة والطاقة والزراعة عن طريق المشاريع المشتركة، وأن تعمل أيضا على تخفيض رسوم المرور العابر.
- ٨ - وما زال الافتقار الى الأيدي العاملة الماهرة الكافية شديدا في قطاع النقل العابر ويمثل مصدرا لحالات انعدام الكفاءة على نحو خطير في عمليات المرور العابر. **ومن ثم، يوصى بما يلي:**
- أن تبذل جهود مدروسة لإنشاء برامج تدريبية متكاملة تغطي جميع المستويات من أعلى المناصب الإدارية الى أدنى رتب العاملين في القطاعين العام والخاص على السواء، على أن تشمل هذه البرامج تدريب المدربين وتوفير المواد التدريبية وتدريب النظراء المحليين في الحالات التي يعمل فيها خبراء أجانب؛
- أن تبذل الجهود لتحسين القدرات المؤسسية في قطاع النقل العابر.
- ٩ - وما زال التدهور البيئي يمثل مشكلة عالمية خطيرة ولكن البلدان النامية هي أقل ما تكون قدرة على التصدي لهذا التحدي بفعالية. وكثيرا ما تتسبب تنمية وإدارة الهياكل الأساسية للنقل العابر في وقوع أضرار بيئية. **وبناء على ذلك، يوصى بما يلي:**
- أن يتم الاتفاق بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر على تدابير تعاونية لتيسير الالتزام بالمعايير البيئية المناسبة؛
- أن تقوم عملية تشجيع وتنمية قطاعات النقل على أساس الإدارة السليمة بيئيا لشبكات المرور والنقل والتصميم الفعال وفقا للمعايير البيئية المتفق عليها.

١٠ - وما زالت تنمية الهياكل الأساسية للنقل العابر وصيانتها بكفاءة تمثل شاغلا رئيسيا لدى البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر المعنية ولدى المؤسسات المانحة التي توفر هذا الدعم. **ومن ثم يوصى بما يلي:**

- أن تولي حكومات البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر، فضلا عن شركائها في التنمية والقطاع الخاص، أولوية عالية لوضع برامج لتنمية الهياكل الأساسية للنقل العابر وصيانتها بكفاءة، بما في ذلك تعبئة الموارد الكافية لهذا النشاط.

ثانيا - المسائل القطاعية

ألف - السكك الحديدية

١١ - هناك دور هام يلزم أن تؤديه السكك الحديدية في شبكات ممرات النقل العابر التي تصل الموانئ المحيطة بمعظم البلدان غير الساحلية. بيد أن مشاكل السياسة العامة والتشغيل قللت من فعالية السكك الحديدية وربحياتها وجودة خدماتها المقدمة الى العميل. وفي الحالات التي تكون فيها الحماية التنظيمية للسكك الحديدية واهية يؤدي ذلك الى حدوث تحول تدريجي الى استخدام المرور العابر الطرقي.

١٠ جوانب السياسة العامة

١٢ - إن بيئة السياسة العامة في هيئات السكك الحديدية، لا تساعد بشكل عام على جعل توجه الإدارة توجها سوقيا. ومن الخصائص السائدة في أنماط إدارة السكك الحديدية والتي تؤثر سلبا على أداء حركة السكك الحديدية ما يلي: تطبيق لوائح الخدمة المدنية مما يقلل من مرونة هيئات السكك الحديدية في الاستجابة الفعالة وفي حينها لطلبات العملاء؛ وحماية السكك الحديدية على نحو غير واجب إزاء وسائل النقل المنافسة الأخرى؛ وقيام بعض الحكومات بتمويل عمليات غير تجارية؛ وضآلة الاستقلال المتاح للسكك الحديدية فيما يتعلق باعتماد الخطط والنفقات الاستثمارية ورصد الأداء على أساس منتظم؛ وسوء تنسيق إدارة السكك الحديدية على الصعيد دون الاقليمي؛ وقلة الاهتمام بالأثر البيئي لعمليات السكك الحديدية. **وبناء على ذلك، يوصى بما يلي:**

- أن تنظر الحكومات في توفير المزيد من الاستقلال التشغيلي لإدارات السكك الحديدية عن طريق تنفيذ خطط مناسبة لإعادة تنظيم هياكلها؛
- ينبغي النظر أيضا في الأخذ بالمعايير التجارية في تشغيل السكك الحديدية كما ينبغي تعزيز التنافس مع وسائل النقل الأخرى، وتحسين التكامل بين أدوارها. وينبغي التشجيع على خصخصة بعض خدمات السكك الحديدية، حيثما يكون ذلك ممكنا؛
- حيثما يتعين أن تعمل السكك الحديدية على أساس تجاري لكنها تقوم في الوقت ذاته بأداء "التزام يتعلق بخدمة عامة"، يكون على الحكومات أن تتحمل تكلفة هذه الخدمة؛

- أن توضع ترتيبات مؤسسية لرصد السلامة والتلوث والآثار البيئية للنقل بالسكك الحديدية ولاسيما فيما يتعلق بالسلع الخطرة.

٢٤. الهياكل الأساسية للمرور العابر بالسكك الحديدية

١٣ - بدأ في جميع المناطق والمناطق الفرعية تنفيذ مشاريع وبرامج هامة لإصلاح وتطوير الهياكل الأساسية للسكك الحديدية التي تتضمن ممرات عبور رئيسية. ومن الأمثلة البارزة على ذلك ما يلي: "ممر جنود التحرير" وهو مشروع في أمريكا اللاتينية بدأته بوليفيا وبيرو والبرازيل وباراغواي وأوروغواي والأرجنتين وشيلي ويهدف الى إقامة شبكة قارية منسقة للشحن؛ وبرنامج لجنة الجنوب الافريقي للنقل والاتصالات في الجنوب الافريقي لإصلاح ممرات السكك الحديدية للنقل العابر الى الموانئ في موزامبيق وأنغولا وجمهورية تنزانيا المتحدة وناميبيا؛ والمخطط الهندي تحويل جميع خطوط السكك الحديدية القائمة ذات القياس المتري الى قياس أعرض وستستفيد نيبال أيضا من هذا المخطط؛ وبرنامج الاصلاح الممتدة على طول ممرات السكك الحديدية العابرة من البلدان غير الساحلية في المنطقتين دون الاقليميتين لشرق/وسط افريقيا وغرب/وسط أفريقيا الى الموانئ الواقعة على المحيطين الأطلسي والهندي، على التوالي؛ ومشروع مشهد - سراقس في جمهورية إيران الإسلامية الذي يربط جمهوريات آسيا الوسطى بموانئ الخليج الفارسي؛ ومشروع ممر السكك الحديدية العابر للقارات بين أوروبا وآسيا والذي يربط الصين وأوروبا الغربية عن طريق البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي؛ وطرق السكك الحديدية التي تربط بين منطقة آسيا الوسطى وباكستان عن طريق أفغانستان، وهناك مشكلتان تثيران قلقا بالغا هما النقص المستمر في المعدات بما في ذلك القاطرات والعربات؛ وتدني مستويات الصيانة. **ومن ثم يوصى بما يلي:**

- أن تتخذ تدابير لتعبئة مزيد من الموارد لتلبية الاحتياجات الحالية والمقبلة من المعدات والصيانة؛
- أن تنشئ الحكومات آليات أكثر فعالية لتنفيذ الاتفاقات الثنائية ودون الاقليمية فيما بين هيئات السكك الحديدية بشأن بعض المجالات الرئيسية مثل إجراءات السداد بالنسبة للمعدات المستأجرة والخدمات الموفرة عن طريق المقايضة؛ وشروط استخدام وإعادة العربات؛ وصيانة العربات؛ وتوحيد مواصفات معدات السكك الحديدية وأساليب معالجة الأضرار والاصلاحات المتعلقة بالعربات؛ واجراءات التشاور والتحكيم؛
- أن يتم، حسب الاقتضاء، إنشاء وصلات سكك حديدية على الصعيد دون الإقليمي، وأن تكون برامج اصلاح السكك الحديدية مساهمة لتحسينات والابتكارات التكنولوجية الجديدة.

٣٠. المسائل التشغيلية

١٤ - لا تزال سلاسة حركة نقل البضائع العابرة بالسكك الحديدية تعوقها مجموعة من القيود التشغيلية، التي ينبغي التصدي لها هي الأخرى في إطار ترتيبات ومشاورات ثنائية ودون اقليمية. **ووفقا لذلك، يوصى بما يلي:**

- مواصلة تحسين التسهيلات المتعلقة بعبور القطارات للحدود، وذلك بتبسيط إجراءات التوثيق وجعلها متناسقة بالاضافة الى تنسيق مواعيد العمل؛
- توفير ما يكفي من المعدات والأفراد والمرافق للتمتيش على السكك الحديدية ووضع نظم تفتيش موحدة على الحدود؛
- أن تتخذ الحكومات المبادرة اللازمة للتقيد بالاتفاقيات الدولية ذات الصلة والمتعلقة بالنقل بالسكك الحديدية مثل الاتفاقية الدولية لنقل البضائع بالسكك الحديدية، التي تشمل على قواعد مقبولة دوليا تكفل توافر بيئة فعالة وآمنة لعمليات السكك الحديدية فيما بين البلدان؛
- وضع نظم فعالة لرصد البضائع المشحونة على طول ممرات النقل العابر؛
- توسيع وإدامة برامج التدريب على الصعيد الوطني ودون الاقليمي وتشجيع برامج تبادل الموظفين فيما بين هيئات السكك الحديدية؛
- وضع مخطط أكثر بساطة يستجيب لاحتياجات العملاء من حيث المطالبات المتعلقة بالمسؤولية قبل الغير والتعويض، في المواضيع التي لاتزال فيها هذه الإجراءات تتسم بالتعقيد.

باء - الطرق البرية

١٥ - بالرغم من أن النقل البري قد لا يكون أكثر الترتيبات فعالية من حيث التكلفة بالنسبة لممرات النقل العابر الطويلة التي تصل البلدان غير الساحلية بالموانئ المحيطة، هناك تحول متزايد في حركة النقل من السكك الحديدية الى النقل البري نظرا لتوافر إمكانية تحقيق مستويات أفضل من الخدمة من حيث السرعة والأمن في المرور العابر. بيد أن هذا الاتجاه لايزال موضع تحد نتيجة لكل من قيود السياسة العامة والقيود التشغيلية التي يلزم معالجتها بصورة حاسمة إذا أريد لصناعة النقل البري أن تحتفظ بميزتها التنافسية على وسائل النقل العابر الأخرى.

١٦ - مسائل السياسة العامة

١٦ - تتضمن المسائل الرئيسية المتعلقة بالسياسة العامة تشريعات حركة المرور البري، ورسوم النقل العابر، والترتيبات الخاصة بتمويل الطرق، وإدارة النقل العابر بالطرق البرية وتنسيق أنشطة حركة المرور البري. ومن أجل تقويم حالات عدم الكفاءة الحالية التي لا تزال متفشية جدا في هذه المجالات، **يوصى بما يلي:**

- ينبغي أن تعتمد على الصعيدين الثنائي ودون الاقليمي معايير ونظم ترخيص موحدة في مجالات مثل سلامة الطرق، واختبارات السيارات والسائقين، وتصاريح الطرق، ورخص القيادة ومعايير المركبات وتسجيلها وتصميمها؛
- ينبغي أن تعتمد الحكومات سياسة مدروسة لتحرير خدمات المرور العابر بالطرق البرية من خلال تشجيع المنافسة في صناعة النقل العابر بالطرق البرية؛
- ينبغي للحكومات أن تبذل جهودا من أجل تنسيق رسوم المرور العابر على الأصعدة الثنائية ودون الاقليمية والاقليمية، وأن تستحدث آليات فعالة للإنفاذ؛
- أن ينظر بجدية في إنشاء نظام دفع مبسط لتسيير رسوم المرور العابر تسهيلات لإجراءات الدفع المتعلقة بحركة المركبات فيما بين البلدان؛
- أن تمنح الحكومة، عند الانطباق، مزيدا من الاستقلال لمجالس النقل البري لتنفيذ القرارات من جانب المؤسسات؛
- تشجيع اشتراك منظمات القطاع الخاص، أيضا، في صياغة السياسات العامة للنقل العابر بالطرق البرية؛
- معالجة تفشي المخاطر البيئية في صناعة النقل البري من خلال وضع مبادئ توجيهية لسياسات مكافحة التلوث ونقل البضائع الخطرة على الطرق.

٢٧ الهياكل الأساسية للمرور العابر البري

١٧ - إن الاستثمار في توسيع الهياكل الأساسية للمرور العابر البري أخذ في الازدياد. إلا أنه نظرا لضخامة حجم الاستثمارات المطلوبة، ثمة حاجة الى أن توفر جميع المصادر المزيد من المخصصات الضخمة من الموارد لمشاريع إنشاء الطرق، ولا سيما بمساعدة من الشركاء الإنمائيين للبلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية وإن المجال الذي تكتنفه مشاكل رئيسية، خصوصا فيما يتعلق بالطرق الدولية الرئيسية، هو سوء الصيانة. ويرتبط ذلك ارتباطا وثيقا بممارسة متفشية هي الإفراط في تحميل المركبات. وقد اتخذت مبادرات وطنية ودون اقليمية لوضع حدود للتحميل المحوري، وللمواءمة بين أنظمة التحميل المحوري، ولكن هذه الجهود لم تحرز إلا قليلا من التقدم بسبب سوء التنسيق بين آليات إنفاذ أنظمة التحميل المحوري الموحدة الموصى بها، بما في ذلك استخدام موازين المركبات وحمولتها. **ووفقا لذلك يوصى بما يلي:**

- أن تعزز الى حد كبير الاستثمارات من جميع المصادر من أجل تنمية الهياكل الأساسية للمرور العابر البري في البلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية؛

- أن تطبق على الصعيدين الثنائي ودون الاقليمي أنظمة متوائمة فعالة للتحميل المحوري واجراءات متوائمة فعالة لصيانة الطرق؛
- أن تعزز المؤسسات القائمة لرصد تنفيذ الأنظمة والاجراءات المتفق عليها، وأن يتفق على جزاءات توقع في حالات عدم الامتثال وأن يتم إنفاذها؛
- أن يجري على وجه الحصر استعمال رسوم المرور البري العابر في صيانة وتحسين وصلات الطرق الرئيسية عملا على تخفيض تكاليف تشغيل المركبات الى أدنى حد ممكن.

٣' المسائل التشغيلية

١٨ - لا تزال حركة المرور العابر البري في كثير من البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر مقيدة بمجموعة من الحواجز غير المادية والصعوبات التشغيلية الأخرى، ينبغي معالجتها على الصعيد الوطني والثنائي ودون الاقليمي. **وبناء على ذلك، يوصى بما يلي:**

- أن تتخذ تدابير أكثر فعالية لتنسيق وتبسيط وثائق واجراءات الجمارك، والاجراءات الرسمية للهجرة، واجراءات تفتيش الحمولات، ومواعيد العمل على الحدود، والممارسات الأخرى التي تؤدي الى حدوث تأخيرات في حركة الشحن؛
- أن تنظر الحكومات في اتخاذ المبادرات اللازمة للانضمام الى الاتفاقيات الدولية ذات الصلة المتعلقة بالنقل البري، ولتنفيذ هذه الاتفاقيات، مثل الاتفاقيات المتعلقة بالتعاقد على النقل الدولي للبضائع برا التي تنص على قواعد مقبولة دوليا تكفل توفير بيئة فعالة وآمنة لعمليات النقل البري فيما بين البلدان؛
- أن يتم توسيع نطاق قواعد البيانات الاقليمية المتعلقة بالمرور العابر البري من أجل تسهيل ادارة المرور العابر البري وتخطيطه التشغيلي؛
- أن يعاد النظر في اطار ثنائي ودون اقليمي في مسألة نظام الحصص فيما يتعلق بتوزيع البضائع العابرة على مؤسسات الشحن المحلية والأجنبية، وفي ممارسة تباين رسوم المرور العابر، كجزء من السياسة الأكثر شمولاً المتمثلة في رفع القيود عن صناعة النقل العابر البري؛
- أن تعتمد على الأصعدة الثنائية ودون الاقليمية والاقليمية خطة متكاملة موحدة للتأمين المتعلق بالمسؤولية قبل الغير؛
- توسيع وإدامة برامج التدريب الوطنية والاقليمية وكذلك جعل المواد التدريبية متصلة بممارسات وأنظمة النقل العابر البري فيما بين البلدان.

جيم - تسهيلات وخدمات الموانئ

١٠٠ مسائل السياسة العامة

١٩ - تستوي البلدان غير الساحلية وجاراتها من البلدان الساحلية فيما تشعر به من قلق إزاء استمرار انعدام الكفاءة من عدة أوجه في الموانئ الموجودة في مناطقها على الرغم مما أحرز من تقدم قليل في هذا الصدد. ويتصل هذا في جزء منه بأوجه القصور التي تشوب اطار السياسة العامة الحكومية التي تؤثر على الموانئ. **وبناء على ذلك، يوصى بما يلي:**

- أن تسعى الحكومات الى اتخاذ ترتيبات ابتكارية وتعاونية لتحسين مرافق وخدمات الموانئ بالنسبة للبلدان غير الساحلية النامية؛
- أن تشجع الحكومات الممارسات الادارية الأكثر توجها الى الناحية التجارية، كما أن الحكومة اذا طلبت تسيير جزء من حركة المرور في الموانئ بأسعار دون الأسعار الاقتصادية، فعليها أن تدفع مقابلاً لهذه الخدمة؛
- أن يُنظر في اتخاذ خطوات لاعطاء هيئات إدارة الموانئ مزيداً من الاستقلال لتنفيذ التغييرات اللازمة؛
- أن يُنظر بجدية في مسألة تحويل قطاعات معينة من أنشطة الموانئ الى القطاع الخاص؛
- أن تنظر الحكومات في السماح لهيئات الموانئ بالاحتفاظ ببعض حصائلها من النقد الأجنبي لتلبية بعض احتياجاتها من المعدات؛
- أن تنظر الحكومات في اتخاذ الاجراءات الادارية اللازمة للانضمام الى الاتفاقيات الدولية ذات الصلة المتعلقة بسلامة الموانئ ومكافحة تلوثها وبتسهيلات وخدمات الموانئ لحركة المرور العابر، ولتنفيذ هذه الاتفاقيات؛
- أن تشجع الحكومات على زيادة التعاون والتنسيق بين المؤسسات العامة والخاصة التي تتولى شؤون المرور العابر في الموانئ (ادارة الجمارك، وموظفو الأمن، وسلطات الموانئ، والمصارف التجارية، ووكلاء التخليص والشحن، وشركات التأمين وما الى ذلك)؛
- أن تشجّع سلطات الموانئ على البحث عن فرص للنشاط التجاري؛
- أن تنظر البلدان الساحلية في توفير الحيز المكاني اللازم للبلدان غير الساحلية لتخزين ومناولة شحنات المرور العابر؛

- أن تشجع بلدان المرور العابر، حيثما أمكن، على وضع ترتيبات من أجل التسليم المباشر لشحنات المرور العابر.

٢٠ المسائل التشغيلية والمادية

٢٠ - رغم ما أحرز من تقدم، ما زالت الموانئ البحرية تشكل اختناقات حرجة في نظام المرور العابر بسبب مجموعة من أوجه القصور المادية والقيود التشغيلية. وهي تتصل في جملة أمور، بالتنوع الرديئة لمرافق المناولة والتخزين الخاصة بالبضائع العابرة، مما قد يؤدي إلى حدوث فقدان وتلف وتدهور في البضائع وإلى ارتفاع رسوم هذه التسهيلات، والإجراءات المعقدة لتخليص البضائع والإفراج عنها، والنقص في الأيدي العاملة الماهرة. ووفقاً لذلك يوصى بما يلي:

- أن تكون رسوم التخزين تنافسية وأن تحسب بناءً على ما يمكن أن تتحمله السوق؛
- إذا كانت مرافق التخزين خارج منطقة الميناء يجب أن يكون الموقع صالحاً من الناحية التجارية للمستخدمين؛
- زيادة تبسيط وتنسيق الإجراءات الخاصة بوثائق الإفراج عن البضائع العابرة؛
- أن تقوم مشاورات مشتركة بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر بمعالجة مسألة مستوى الضمان الرسمي للبضائع العابرة، والتحقق من الحاويات وتمثيل أصحاب النشاط من البلدان غير الساحلية في الميناء ككفالة أن المنتفعين من خدمات المرور العابر لا يتحملون أعباء مالية أكثر مما يجب مع ضمان سلامة بضائعهم؛
- أن تبذل المؤسسات المصرفية والتأمينية مزيداً من الجهود لتعزيز ترتيبات التأمين على البضائع العابرة بين مستودع وآخر؛
- العمل بقوة على إنشاء الموانئ الجافة في البلدان غير الساحلية من أجل ضمان حركة البضائع بسرعة وبشكل فعال من حيث التكلفة؛
- أن توافق الإدارة بالتعاون مع الجهات المانحة على الحد من تعددية معدات الموانئ من أجل تبسيط صيانة قطع الغيار والحد من تكلفتها؛
- أن يتم التوسع والاستمرار في برامج التدريب للعاملين في الموانئ لتمكينهم من التكيف للتكنولوجيات والإجراءات الجديدة؛
- أن تدعم صناعة شحن وتخليص البضائع لا سيما على النطاقين الصغير والمتوسط من خلال برامج تدريب شاملة.

دال المجاري المائية الداخلية

٢١ - توفر المجاري المائية داخل البلدان خدمات المرور العابر لبعض البلدان غير الساحلية مثل أوغندا، وباراغواي، وبوروندي، وبوليفيا، وجمهورية أفريقيا الوسطى، وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، ومالي، وملاوي، والنيجر. والمشاكل الرئيسية في تحسين كفاءة خدمات المرور العابر على طول هذه المجاري المائية هي رداءة الهياكل الأساسية (سعة السفن، والمعينات الملاحية، والاتصالات اللاسلكية وما إلى ذلك)، والافتقار إلى إطار قانوني ملائم ينظم عمليات الأنهار/البحيرات، والتدابير غير الفعالة للحماية من التلوث وتعزيز السلامة، والاختناقات التشغيلية المتعلقة بالتواصل مع وسائل أخرى في سلسلة من وسائل النقل العابر. **وبناء على ذلك يوصى بما يلي:**

- بذل المزيد من الجهود لإصلاح وتوسيع المرافق الأساسية للبحيرات/الأنهار على طول الممرات التي تصل البلدان غير الساحلية بموانئ المحيطات؛
- قيام الحكومات بوضع إطار قانوني يقيم أساساً للإجراءات التعاونية على الصعيد دون الإقليمي ويكفل نظاماً ذا كفاءة للمرور عبر الأنهار/البحيرات، بما في ذلك تدابير رقابية لتعزيز السلامة الملاحية ومكافحة التلوث؛
- أن توضع ترتيبات بينية فعالة لعلاقة الربط مع شبكات النقل داخل البلدان؛
- أن تستكشف احتمالات إنشاء طرق مائية جديدة، حيثما أمكن.

هـ - الشحن الجوي

٢٢ - لا يزال الشحن الجوي يعتبر أحد البدائل الهامة للمرور العابر السطحي وخصوصاً فيما يتعلق بالمصنوعات المرتفعة القيمة وسلع التصدير السريعة التلف (الزهور، الخضرا، الفواكه، اللحوم وما إلى ذلك) والأغذية المرتفعة القيمة. على أن هناك مشاكل مستمرة تتصل بالهياكل الأساسية والتشغيل تحد من التوسع في صناعة الشحن الجوي في معظم البلدان غير الساحلية، **لذلك يوصى بما يلي:**

- يتعين التوسع في المرافق الأساسية المادية (الطائرات، مرافق المناولة والتخزين بالمطارات)؛
- أن تتعاون الحكومات وشركات الطيران في وضع نظم ملائمة لتجميع وتوزيع البضائع حول المطارات الرئيسية في البلدان غير الساحلية؛
- أن تحرر الحكومات سياساتها فيما يتعلق بمنح حقوق المرور للشحن على خدمات الطيران المنتظمة ورفع أية قيود عن رحلات طائرات الشحن المستأجرة؛ ومن شأن هذا الإجراء أن يجعل من الممكن استخدام طاقة الشحن القائمة على نحو أكثر فعالية؛

- أن تبذل جهود متواصلة لتحديد الفرص واستغلالها من أجل تنشيط حركة المرور عن طريق خفض التعريفات للسلع الأساسية، أو القطاعات، أو الاتجاهات، أو الفترات الزمنية؛ ويمكن أن تهدف هذه التخفيضات إلى استحداث أنماط جديدة من حركة المرور ولا سيما تصحيح الاختلالات القائمة في عمليات التدفق؛
- أن يزيد تعزيز الاستفادة من ترتيبات النقل الجوي على الأصعدة الثنائية والإقليمية ودون الإقليمية للاستفادة من وفورات الحجم الكبير؛
- أن يتم التوسع والاستمرار في برامج التدريب على المستوى الوطني ودون الإقليمي.

واو - الاتصالات

٢٣ - إن نأي البلدان غير الساحلية النامية عن الموانئ البحرية والأسواق الخارجية، والذي يضاعف من آثاره عدم توفر وصلات الاتصال الكافية مع مختلف الموانئ والمراكز التجارية في هذه البلدان وبين الموانئ والأسواق الخارجية، لا يزال يشكل عائقاً رئيسياً يحول دون سرعة انتقال شحنات المرور العابر. ويؤدي ذلك في أحيان كثيرة إلى تأخيرات هائلة في إدخال هذه الشحنات إلى الموانئ أو إخراجها منها، وذلك بسبب عدم دقة معلومات الجداول الزمنية المتعلقة بوصول هذه الشحنات ومغادرتها. ويمكن أن تنشأ عن هذه التأخيرات تكاليف كبيرة. **ويوصى بما يلي:**

- أن يجري التوسع في مرافق الاتصالات السلكية واللاسلكية، عن طريق وسائل من بينها تحرير القيود وتشجيع مشاركة القطاع الخاص وتبسيط إدارة هذه المرافق.

زاي - دور المساعدة الخارجية

٢٤ - ينبغي اتخاذ إجراءات محددة على الأصعدة الوطنية والثنائية ودون الإقليمية والإقليمية والدولية، حسب الاقتضاء، لمعالجة المشاكل والاحتياجات الإنمائية الخاصة للبلدان غير الساحلية النامية. وتحقيقاً لهذه الغاية، من الضروري زيادة الدعم الدولي، عن طريق التعاون التقني والمساعدة المالية من البلدان المتقدمة والمؤسسات المالية والإنمائية المتعددة الأطراف، وذلك لتعزيز قدرة البلدان غير الساحلية النامية على المشاركة بفعالية في الاقتصاد العالمي الذي يتجه سريعاً نحو العولمة، بما في ذلك عولمة التجارة والاستثمار وعمليات نقل التكنولوجيا.

٢٥ - إن التكاليف المترتبة على تلبية الاحتياجات الخاصة بإنشاء وصون نظام نقل عابر ذي كفاءة، كثيراً ما تكون على قدر من الضخامة لا يمكن معه للبلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر بمفردها أن تنجز هذه المهمة الجسيمة. وكثير من البلدان غير الساحلية النامية هي من بين أفقر البلدان التي تعاني من جميع العوائق الهائلة التي تعاني منها أقل البلدان نمواً. ويجب أن يكون ماثلاً في الأذهان أن الممارسات المحسنة وصيانة المرافق القائمة والاستثمارات الجديدة في نظام المرور العابر، باستخدام الدعم الخارجي اللازم، يتعين القيام بها بدرجة كبيرة في بلدان المرور العابر بغية تيسير حركة المرور العابر للبلدان غير الساحلية. ونظراً لأن معظم بلدان المرور العابر هي نفسها بلدان نامية ذات موارد محدودة فيتوقع أن يقوم شركاء

البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في التنمية بدور هام في دعم برامج تطوير النقل العابر. ولذلك ينبغي لتدابير الدعم والمساعدة الدولية أن تأخذ في الاعتبار الكامل أوجه الضعف والاحتياجات الإنمائية الخاصة للبلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية. **وعليه، يوصى بما يلي:**

- إيلاء اعتبار لتحقيق زيادة كبيرة في تدفق المساعدة المالية والتقنية من جميع المصادر والآليات القائمة، بما في ذلك القطاع الخاص؛
- إتاحة المساعدة المالية الخارجية في شكل منح و/أو بشروط تساهلية قدر الإمكان؛
- توخي المرونة في وضع المعايير والاجراءات المستخدمة لتقييم قدرة مشاريع وبرامج الهياكل الأساسية في ميدان النقل العابر على البقاء، وكذلك المعايير والاجراءات المتعلقة باعتماد الأموال لها، بحيث تأخذ في الاعتبار مواطن الضعف الاقتصادية والمؤسسية التي تنفرد بها هذه البلدان؛
- إيلاء النظر بصورة جدية في الأخذ بطرائق أخرى للمعونة، مثل تمويل التكلفة المحلية والتكاليف الجارية وتقديم المعونة غير المشروطة؛
- تشجيع الاستثمارات الأجنبية المباشرة في قطاعي النقل والاتصالات؛
- دعم جهود البلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية الرامية الى استحداث إدارة سليمة بيئيا لنظم المرور والنقل وتصميمها بكفاءة عن طريق تقديم المساعدة المالية ونقل التكنولوجيا السليمة بيئيا وفقا للفصلين ٣٣ و ٣٤ من جدول أعمال القرن ٢١؛
- النظر في تقديم مساعدة مالية موسعة من أجل الآتي:
 - صيانة الهياكل الأساسية المادية القائمة للنقل العابر على طول الممرات السطحية (الطرق، والسكك الحديدية، والمجاري المائية داخل البلدان، والموانئ، ونقاط الحدود) والهياكل الأساسية للطيران، حين تكون فعالة التكلفة؛
 - الاضطلاع باستثمارات جديدة تهدف الى انشاء الحلقات المفقودة في سلسلة النقل العابر والى تحسين الهياكل الأساسية للطيران، ومد خطوط السكك الحديدية الى البلدان غير الساحلية النامية؛
 - إنشاء طرق بديلة فعالة التكلفة؛
 - تطوير مشاريع الموانئ الجافة في البلدان النامية غير الساحلية، بهدف تخفيض تكاليف النقل العابر؛

- الاضطلاع بمشاريع إنشاء موازين للشاحنات وحمولتها عند نقاط الحدود؛
 - توفير معدات تقديم خدمات المرور العابر (المركبات، عربات السكك الحديدية، قطع الغيار، تعقيب الشحن، معدات المناولة في الموانئ، المعدات الجمركية، وما الى ذلك)؛
 - الاضطلاع بمشاريع مشتركة في التجارة والانتاج للمساعدة على تشجيع التجارة دون الإقليمية والاقليمية؛
 - إصلاح الهياكل الأساسية للنقل في البلدان المنكوبة بالحروب والصراعات الداخلية والكوارث الطبيعية وتلك التي من صنع الإنسان.
- ٢٦ - تعد التكاليف الإضافية المرتفعة للنقل العابر من العوامل الرئيسية التي تحدد أداء التجارة الخارجية للبلدان النامية غير الساحلية، ويؤدي تحمل هذه البلدان لها الى جعل صادراتها أقل قدرة على المنافسة وجعل وارداتها أكثر تكلفة. **ولذلك، يوصى بما يلي:**
- أن تنظر البرامج الحالية لتيسير الوصول الى الأسواق في إيلاء اهتمام خاص للمنتجات ذات الأهمية التصديرية للبلدان غير الساحلية النامية، بما في ذلك مخططات نظام الأفضليات المعمم لأقل البلدان نمواً، واستكشاف طرق ووسائل توفير الدعم لهذه البلدان لتقليل تكاليف الواردات.
- ٢٧ - ومن الضروري أن يقوم الأونكتاد واللجان الاقتصادية الإقليمية ومؤسسات المساعدة التقنية المعنية بزيادة توسيع برامجها لدعم البلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية في ما تبذله من جهود لتحسين نظم النقل العابر الخاصة بها، وينبغي أن ينظر شركاؤها الإنمائيون في مسألة توفير الدعم المالي اللازم في هذا الصدد. **ويوصى** بأن تقوم هذه الجهات بمساعدة الحكومات، بناء على طلبها، في ما يلي:
- تعزيز تنفيذ اتفاقات المرور العابر وترتيبات العمل الثنائية ودون الإقليمية المتفق عليها والمتصلة بالمسائل التالية: نظم الإدارة المشتركة بين السكك الحديدية، ووثائق المرور العابر، ومعايير هندسة الطرق، وإجراءات صيانة الطرق، ومواءمة الرسوم التي يدفعها مستعملو الطرق، وأنظمة التحميل المحوري، وتوحيد أنظمة المرور العابر بالطرق البرية، وعمليات الشحن الجوي، والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمرور العابر، ومخططات الضمان الجمركي للمرور العابر، والتحقق من الحاويات، وتبسيط مخططات التأمين على النقل العابر؛
 - تعزيز سياسات النقل العابر ذات الاتجاه السوقي؛
 - تشجيع تبادل الخبرات المتصلة بوضع وإدارة نظم للنقل العابر في مختلف المناطق؛

- الأخذ بمعايير مقبولة دولياً لحماية البيئة في قطاع النقل العابر؛
- تعزيز وتنفيذ برامج الخصخصة داخل قطاع النقل، حسب الاقتضاء؛
- إجراء الدراسات التقنية اللازمة لمساعدة الحكومات على اتخاذ قراراتها المتعلقة بالسياسات؛
- دعم برامج التدريب في الميادين التالية:
 - المفاوضات بشأن اتفاقات المرور العابر؛
 - الوثائق الجمركية وإجراءات المرور العابر؛
 - شحن البضائع وتخليص البضائع العابرة؛
 - سلامة الطرق؛
 - الحماية البيئية في قطاع النقل العابر؛
 - الشحن الجوي؛
 - النقل بالأنهار/البحيرات؛
 - التأمين على بضائع المرور العابر؛
 - مناولة وتخزين البضائع العابرة؛
 - تنمية وإدارة الموانئ الجافة؛
 - توسيع قواعد البيانات الإقليمية عن النقل البري.
- مساعدة الحكومات على بلورة النتائج المترتبة على الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية ذات الصلة.

٢٨ - ويوصي كذلك بما يلي:

• أن ينظر برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومؤسسات التمويل المتعددة الأطراف الأخرى، فضلا عن الشركاء الإنمائيين للبلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية، في إمكانية توفير الموارد الى الأونكتاد من أجل إعادة تنشيط المساعدة التقنية المقدمة الى مشاريع النقل العابر الإقليمية ودون الإقليمية في افريقيا وآسيا.

حاء - التنفيذ وآليات المتابعة

٢٩ - من أجل تيسير تنفيذ ومتابعة الإطار العالمي الذي اعتمده الاجتماع الثاني للخبراء الحكوميين من البلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية، يوصي بأن يقوم الأونكتاد، في تعاون وثيق مع اللجان الاقتصادية الإقليمية، بتنسيق جميع الاجراءات اللازمة في هذا الصدد، حسب الاقتضاء. كما يوصي بالآتي:

- أن تنظّم أفرقة استشارية محددة، بناء على طلب البلدان المعنية، لكل منطقة دون اقليمية، تقوم بتحديد مجالات الأولوية للعمل على الصعيد الوطني ودون الاقليمي، ووضع برامج العمل وإطارها الزمني، وتعزيز تنفيذ التدابير التي سبقت الموافقة عليها؛
- أن تنظّم هذه الأفرقة الاستشارية بمساعدة من الأونكتاد وبالتعاون التام مع البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر المعنية، والبلدان والمؤسسات المانحة، واللجان الاقتصادية الاقليمية، والمؤسسات دون الاقليمية ذات الصلة؛
- ينبغي استعراض نتائج هذه المشاورات والتي ستنظم في عامي ١٩٩٦ و١٩٩٧، فضلا عن التقدم المحرز في تنفيذ الإطار العالمي في الاجتماع الثالث للخبراء الحكوميين من البلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والانمائية المقرر عقده في عام ١٩٩٧ بهدف استكشاف إمكانية وضع تدابير محددة ذات منحنى عملي؛
- على برنامج الأمم المتحدة الإنمائي وسائر الوكالات والمؤسسات المانحة المتعددة الأطراف والثنائية أن تنظر في توفير الموارد اللازمة لتنظيم الأفرقة الاستشارية المشار إليها أعلاه؛
- أن تقوم البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر بتعزيز ترتيباتها المؤسسية القائمة من أجل رصد تنفيذ أنظمة وممارسات النقل العابر، وينبغي لهذه الترتيبات أن تحظى بما يلزم من تأييد سياسي كامل.
