

Distr.
GENERAL

TD/B/42(1)/11
TD/B/LDC/AC.1/7
2 August 1995
ARABIC
Original: ENGLISH

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية

الاجتماع الثاني للخبراء الحكوميين من البلدان
النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية
وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية
نيويورك، ١٩ حزيران/يونيه 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، نيويورك، من ١٩ إلى
٢٢ حزيران/يونيه ١٩٩٥

المحتويات

<u>المقرات</u>	<u>الفصل</u>
٣- ١	مقدمة
٥٤- ٤	الأول - استعراض التقدم المحرز في تطوير نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية (البند ٣ من جدول الأعمال)، و مقترحات لاتخاذ إجراءات مناسبة في المستقبل (البند ٤ من جدول الأعمال)
٥٩-٥٥	الثاني - المسائل التنظيمية

المرفقات

إطار عالمي للتعاون في ميدان النقل العابر بين البلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية ومجتمع المانحين	الأول -
الحضور	الثاني -
قائمة مرجعية بالوثائق	الثالث -

مقدمة

١- دعت الجمعية العامة في الفقرة ٥ من قرارها ١٦٩/٤٨، في جملة أمور، البلدان النامية غير الساحلية وجاراتها من بلدان المرور العابر إلى زيادة تكثيف ترتيباتها التعاونية من أجل تطوير الهياكل الأساسية للمرور العابر ومؤسساته وخدماته لتسهيل زيادة سرعة حركة البضائع أثناء المرور العابر، وذلك بالحصول على مساعدة مالية وتقنية من المانحين والوكالات المالية. ولزيادة تعزيز هذه الجهود الرامية إلى تحسين نظم النقل العابر طُلب إلى الأمين العام في القرار المذكور أعلاه أن يعقد اجتماعا ثانيا للخبراء الحكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والائتمانية، الهدف منه استعراض التقدم المحرز فيما تظطلع به من تدابير في هذا الصدد. وقد سبق هذا الاجتماع الذي عقد في نيويورك في الفترة من ١٩ إلى ٢٢ حزيران/يونيه ١٩٩٥، عقد ندوة للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية تمت فيها معالجة المشاكل الاقليمية المحددة التي تواجه هذه البلدان في جهودها الرامية إلى تحسين نظمها في مجال النقل العابر. وقد عقدت هذه الندوة في الفترة من ١٤ إلى ١٦ حزيران/يونيه ١٩٩٥، في نيويورك أيضا، عملا بالفقرة ١٢ من القرار ذاته. وقد أعدت الندوة مقترحات لوضع إطار عالمي للتعاون في ميدان النقل العابر بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية ومجتمع المانحين، وتم تقديم هذه المقترحات إلى الاجتماع الحكومي الدولي المذكور أعلاه من أجل مواصلة النظر فيها.

٢- وذكر الرئيس في بيانه الافتتاحي أن نتائج ندوة البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية المعقودة في الفترة من ١٤ إلى ١٦ حزيران/يونيه ١٩٩٥، تمثل إنجازا هاما في اتجاه وضع إطار عالمي للتعاون بين البلدان الساحلية وبلدان المرور العابر في مجال النقل العابر. كما تناولت مسائل تتصل بضرورة تدخل المانحين لدعم برامج تطوير النقل العابر. وشملت مداورات الندوة استعراضا شاملا لجوانب السياسة والجوانب التشغيلية لمشاكل النقل العابر. ولاحظ أن الاجتماع الحالي يتبع فرصة هامة لتبادل الآراء بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وشركائها الايمانيين بشأن مشاكل النقل العابر القائمة التي لا تزال تواجه هذه البلدان، وتقديم مقترحات للعمل المشترك في المستقبل مع مراعاة النتائج التي خلصت إليها الندوة.

٣- وأشاد بحضور الوفود الملقت للنظر في هذا الاجتماع، مما يدل على وجود ارادة سياسية ايجابية لدى جميع الأطراف المعنية من أجل تحسين نظم النقل العابر. وقال إن مجتمع المانحين قد دعم المشاريع الرئيسية في هذا الصدد ولكنه يلزم بذل المزيد من الجهود من أجل المضي قدماً نحو تعزيز التعاون الفعال الثلاثي الأطراف في مجال النقل العابر.

الفصل الأول

استعراض التقدم المحرز في تطوير نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية (البند ٣ من جدول الأعمال)

مقترحات لاتخاذ إجراءات مناسبة في المستقبل (البند ٤ من جدول الأعمال)

٤- عرضت على الاجتماع بصدد النظر في بنود جدول الأعمال ثلاثة تقارير رئيسية هي: "تحسين نظم النقل العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية: مسائل للنظر" (UNCTAD/LLDC/SYMP/3) و "نذات دون اقليمية واقليمية عن حالة النقل العابر الراهنة وما يواجهه من صعوبات" (UNCTAD/LLDC/SYMP/4) و "مقترحات لتحسين الاطار العالمي للتعاون في مجال النقل العابر بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية ومجتمع المانحين" (UNCTAD/LLDC/SYMP/5).

٥- وعرض الرئيس تقرير الندوة (انظر أيضا الفقرة) وأشار إلى أن التقرير تناول سياسات النقل العابر الأساسية، ومسائل قطاعية تشمل جميع وسائل النقل أي حركة النقل بالسكك الحديدية والنقل البري وبواسطة الممرات المائية الداخلية والاتصالات والشحن الجوي. كما يحدد أيضا دور تدابير الدعم الدولية في قطاع حركة المرور العابر.

٦- وأجمل ممثل الأونكتاد في بيانه الاستهلالي، المقترحات المتعلقة بوضع إطار عالمي للتعاون في مجال النقل العابر التي ووفق عليه في الندوة. وتشتمل تلك المقترحات على المسائل الأساسية المتعلقة بسياسات النقل العابر والمسائل القطاعية ودور المجتمع الدولي. وفيما يتعلق بالجانب الأول تتصل مقترحات الندوة بمسائل تطوير الهياكل الأساسية المادية للنقل العابر، وتحرير التجارة في مجال خدمات المرور العابر؛ وتعزيز الترتيبات التعاونية الثنائية ودون الإقليمية؛ وضرورة إيجاد طرق بديلة؛ وإنشاء آليات مؤسسية لرصد تنفيذ قواعد وإجراءات المرور العابر المتفق عليها؛ وضرورة الالتزام بالاتفاقيات الدولية؛ وتشجيع التجارة الإقليمية ودون الإقليمية؛ وتحسين مرافق التدريب؛ ومنع تدهور البيئة. وفيما يتعلق بالمسائل القطاعية، أشار إلى أن الندوة قد شددت على ضرورة تشجيع إدارة جميع وسائل النقل التي تكفل الحيوية التجارية لعمليات النقل العابر، وتشجيع خصخصة حركة المرور العابر وإشراك القطاع الخاص في وضع سياسات حركة المرور العابر.

٧- وفيما يتعلق بدور مجتمع المانحين، قال إن الندوة قد وافقت على ضرورة إجراء زيادة كبيرة في تدفق المساعدة المالية والتقنية إلى البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، وذلك في شكل منح و/أو بشروط تساهلية. وتشتمل المجالات ذات الأولوية التي حددتها الندوة بالنسبة للمساعدة المالية على دعم الاستثمارات الجديدة؛ وإيجاد طرق بديلة؛ واستحداث مشاريع للموانئ الجافة؛ وتوفير معدات النقل العابر؛ وتقديم الدعم للمشاريع في مجال التجارة والانتاج لتعزيز التجارة الإقليمية ودون الإقليمية. وأوضح

كذلك أن البلدان المتقدمة مدعوة لأن تحسن سبل الوصول إلى الأسواق بالنسبة للمنتجات ذات الأهمية التصديرية للبلدان النامية غير الساحلية.

٨- وأشار إلى أنه قد طلب أيضاً من الأونكتاد واللجان الاقتصادية الإقليمية ومؤسسات المساعدة التقنية المعنية أن تواصل توسيع برامجها الخاصة بالمساعدة التقنية في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في مختلف مجالات النقل العابر. وفيما يتعلق بمتابعة توصيات الندوة، قال إن الندوة قد وافقت على أن ينظم الأونكتاد بالتعاون مع البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة واللجان الاقتصادية الإقليمية والمؤسسات دون الإقليمية ذات الصلة أفرقة استشارية معنية بممرات محددة للمرور العابر لتقوم بتحديد مجالات العمل على المستويات الوطنية ودون الإقليمية ووضع الإطار اللازم لتنفيذ التدابير المتفق عليها.

٩- وتكلمت ممثلة منغوليا، بالنيابة عن مجموعة البلدان النامية غير الساحلية الـ ٢٩، فأشارت إلى الأونكتاد بصفته الهيئة الوحيدة في منظومة الأمم المتحدة التي تضطلع بأنشطة لصالح البلدان النامية غير الساحلية. وقالت إن الزيادة في عدد البلدان غير الساحلية أعقبتها زيادة في التحديات التي تواجهها تلك البلدان. وإن القيود الشديدة التي يفرضها المركز غير الساحلي على الجهود الانمائية العامة للبلدان غير الساحلية تتطلب اهتماماً أكبر وزيادة الدعم من جانب المجتمع الدولي. فبالإضافة إلى الترتيبات الثنائية ودون الإقليمية، يمكن من خلال الاتفاقات الدولية ذات الصلة إيجاد نظام كفو ويعول عليه للنقل العابر. غير أنه مما يؤسف له أن بعض الاتفاقات الدولية المتصلة بعمليات النقل العابر لا يلتزم به التزاماً كافياً. ونظراً لأن بعض الاتفاقات الدولية كان قد أعد بحيث يلائم الظروف الاقتصادية والتقنية للبلدان المتقدمة، فإن مجموعتها ترى أن إمكانية إعداد صك يقضي بتوفير حد أدنى من متطلبات الضمان للبلدان النامية غير الساحلية هي أمر جدير بالنظر.

١٠- وأضافت قائلة إن مجموعتها تعتقد أن المقترحات المتعلقة بوضع إطار عالمي للتعاون في مجال النقل العابر بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية ومجتمع المانحين تمثل أساساً متيناً للأنشطة المقبلة. فمع تزايد عولمة الاقتصاد والتجارة العالميين تؤدي تكاليف ومخاطر المرور العابر إلى زيادة تفاقم الحالة الاقتصادية والاجتماعية والمالية للبلدان النامية غير الساحلية وذلك بتخفيض قيمة الصادرات وزيادة تكاليف الواردات، مما يجعلها أقل قدرة على التنافس على الصعيد الدولي، وبهذا الخصوص طلبت مجموعتها من أمانة الأونكتاد في آذار/مارس ١٩٩٥ أن تعد تقريراً أو دراسة عن أثر ترتيبات جولة أوروغواي على البلدان النامية غير الساحلية.

١١- وتكلم ممثل فرنسا، نيابة عن الاتحاد الأوروبي، فقال إنه على الرغم من أن الاتحاد يبدي اهتماماً بمشاكل البلدان النامية غير الساحلية في الجمعية العامة للأمم المتحدة، فإنه يشعر ببعض التردد في الاعتراف بتصنيف فئة من البلدان على أساس خصائص جغرافية. فالعقبات الجغرافية في حد ذاتها ليست هي المؤدية إلى التخلف الاقتصادي، كما يتبين من خبرة بعض أعضاء الاتحاد الأوروبي. فالواقع، أن حل صعوبات المرور العابر التي تعاني منها البلدان النامية غير الساحلية يتطلب وجود علاقات طيبة بين هذه البلدان وبلدان المرور العابر المجاورة لها. وفي نظر الاتحاد الأوروبي، يمثل نقص التنمية الأساس لتقديم

المساعدة الانمائية وتعتبر أقل البلدان نمواً البلدان ذات الأولوية في هذا الصدد. وبالتالي تندرج تحت هذه الأولوية البلدان غير الساحلية التي هي من أقل البلدان نمواً.

١٢- وقال إن الاتحاد الأوروبي يدرك الصعوبات التي تعاني منها البلدان النامية غير الساحلية والمعبر عنها في اتفاقية لومي. كما أنه يدرك الأعمال القيمة التي يضطلع بها الأونكتاد بالتعاون مع منظمات أخرى. وهو يدعم البلدان غير الساحلية في مجال وضع ترتيبات المرور العابر، وسيواصل تقديم هذا الدعم. وأضاف أن الاتحاد الأوروبي قد أحاط علماً بنتائج ندوة البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، وسيأخذ هذه النتائج في الاعتبار خلال الاجتماع الحالي.

١٣- وذكر ممثل أوغندا أن بلده، بوصفه بلداً غير ساحلي، يعتمد على كينيا وجمهورية تنزانيا المتحدة في وصوله إلى البحر ومنه. ومع ذلك فهو أيضاً من بلدان المرور العابر بالنسبة لرواندا وبوروندي وزائير التي هي بلدان غير ساحلية. وقال إن أوغندا بعد فترة من عدم الاستقرار سبقت عام ١٩٨٦ مضت قدماً بالإصلاح والإنعاش الاقتصاديين لهياكلها الأساسية المادية. ويشمل ذلك برنامجاً لصيانة الطرق ذات الأولوية مدته أربع سنوات ١٩٩٤/١٩٩٥-١٩٩٧/١٩٩٨، وخطة لصيانة وتطوير الطرق الرئيسية مدتها عشر سنوات. ويعاني طريقاً أيضاً أوغندا إلى البحر عبر مومباسا ودار السلام من مشاكل تتعلق بطاقة هذين الطريقين وصيانتهما. أما طريق مومباسا فمن العقبات التي يعاني منها بشكل خاص الإجراءات الجمركية والإدارية المعوقة، في حين يعاني طريق دار السلام من قيود تتعلق بطاقته وبالاتصالات السلكية واللاسلكية. وأضاف إن أوغندا تعطي أولوية عالية للتعاون الوثيق مع بلدان المرور العابر المجاورة لها.

١٤- وبالإضافة إلى الاتفاقات الثنائية تشترك أوغندا في منظمات دون اقليمية، من بينها اتفاق الممر الشمالي للمرور العابر والسوق المشتركة لشرقي أفريقيا وجنوبها. وقد وضعت أوغندا وبلدان المرور العابر المجاورة لها قواعد ومعايير قانونية هامة في إطار ترتيبات تعاونية ثنائية ودون اقليمية. وهناك حاجة إلى الدعم الدولي لتعزيز الجهود على كل من الصعيدين الوطني ودون الاقليمي، بما في ذلك تقديم المساعدة التقنية لتنمية الموارد البشرية والدعم لوضع وتنفيذ معايير بيئية. وأخيراً، فإن أوغندا اقترحت عقد مؤتمر خاص للأمم المتحدة في المستقبل القريب معني بالبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية ومجتمع المانحين.

١٥- وقال ممثل نيبال إن طرائق المرور العابر لا تزال معقدة ومرهقة وإن إنفاذ الإجراءات لا يزال ضعيفاً على المستوى التشغيلي. وأوضح أن اكتظاظ الموانئ، وكثرة المتطلبات المستندية، والتأخيرات، وبطء حركة السلع، وعدم توفر المعدات وعربات السكك الحديدية، وتكاليف عمليات تعقيب الشحن وغير ذلك من التكاليف غير المباشرة هي عوامل لا تؤدي إلى زيادة كلفة واردات هذه البلدان وإنتاجها فحسب بل إنها تؤدي أيضاً إلى تآكل القدرة التنافسية لصادراتها. وفي حين أن العديد من المسائل التشغيلية ذات الصلة بحركة المرور العابر قد حُلَّت ويمكن أن تحل على المستوى الثنائي، فإن تحسين الهياكل المادية الأساسية للنقل العابر يتطلب زيادة الدعم المالي الدولي. وينبغي للأونكتاد أن يقدم الدعم اللازم لوضع وتنفيذ نظام متناسق فيما يتصل بطرائق المرور العابر وإجراءاته ومستنداته. ومن شأن صياغة مدونة لقواعد السلوك الدنيا في مجال تجارة المرور العابر والالتزام بهذه القواعد أن يساعد البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر على السواء.

١٦- وأضاف قائلاً إن النظام الموحد لمقاسات السكك الحديدية في الهند الذي يربط واحدة من أقرب النقاط الحدودية لنيبال بميناء كلكتا قد دخل حيز التنفيذ في الآونة الأخيرة ومن المتوقع أن يؤدي إلى تيسير حركة المرور العابر السلسلة. كما أن نيبال تعمل على تنفيذ نظام لتخزين حاويات النقل الداخلي ونظام للنقل المتعدد الوسائط من أجل تحسين نظام النقل العابر. وقد تم تصميم مستودع حاويات النقل الداخلي بحيث يمكن تحويله إلى ميناء جاف ومن المهم أن يوثق الأونكتاد جميع الاتفاقيات والقرارات ذات الصلة بمسألة النقل العابر. ومن شأن إنشاء محفل على المستوى الإقليمي تشترك فيه البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر ومجتمع المانحين والأونكتاد والمنظمات الإقليمية المعنية أن يفضي إلى تحسين نظام النقل العابر.

١٧- وتابع قائلاً إن النتائج التي حققتها ندوة البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية تشكل أساساً متيناً للإجراءات التي قد تتخذ مستقبلاً لتطوير نظام النقل العابر بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية. وأعرب عن ثقته في أن المقترحات المقدمة ستنفذ بنجاح بدعم من بلدان المرور العابر ومجتمع المانحين والمنظمات الدولية.

١٨- وذكر ممثل رواندا بالمأساة الرواندية وأعرب عن امتنان بلده لجميع الجهات المانحة، بما فيها المنظمات غير الحكومية، التي قدمت المساعدة إلى بلده. وقال إن بلده في حاجة ماسة إلى المساعدة لإصلاح وإعادة تأهيل الهياكل الأساسية المادية وتغيير أسطول المركبات وإعادة بناء الموارد البشرية في القطاعين العام والخاص في مجال النقل. وأوضح أن طرق النقل المؤدية إلى رواندا عن طريق مومباسا ودار السلام تتطلب أيضاً دعماً دولياً لإزالة الحواجز المادية وغير المادية على السواء. وأشار في هذا السياق إلى أن رواندا تحث الاتحاد الأوروبي على مواصلة تنفيذ مشروع القطار الموحد في الممر الأوسط عبر دار السلام والنظر في مسألة تمويل وصلة السكك الحديدية المؤدية من رواندا إلى الممر الأوسط في محاولة لتنوع الطرق البديلة لرواندا.

١٩- وذكر ممثل الصين أنه نظراً لاتساع رقعة أراضي الصين وطول سواحلها وحدودها مع بلدان عديدة فإنها تشكل بلد مرور عابر رئيسياً في آسيا. وقال إن الصين كانت تاريخياً مشهورة بطريق الحرير التي كانت تربط الصين بمنطقة الخليج الفارسي عبر وسط آسيا وغربها. وأضاف قائلاً إن الصين توفر اليوم المرور العابر إلى عدد كبير من البلدان بما في ذلك اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية سابقاً والبلدان الواقعة في شرق آسيا ووسطها. وأوضح أن النقل العابر المتعدد الوسائط قد بدأ منذ بداية الثمانينات عن طريق سكة حديد سيبيريا التي تربط الصين بعدد كبير من البلدان في آسيا وأوروبا. وذكر أن هونغ كونغ، بوصفها ميناء حراً للتجارة الدولية تشكل مركزاً كبيراً لمناولة الحاويات وتوفير الطرق البحرية والجوية.

٢٠- وتابع قائلاً إنه أعلن في عام ١٩٩٢ عن بدء تشغيل الجسر البري الأوروبي الآسيوي الثاني. ويربط الجسر الصين بثلاثين دولة ومنطقة في آسيا الوسطى وأوروبا الشرقية وأوروبا الغربية. وعرض بالتفصيل إلى طرق المرور العابر التي يوفرها هذا الجسر البري وقال إنه سوف يساهم في تنمية تجارة المرور العابر في آسيا وأوروبا. وأبرز أيضاً بعض القضايا ذات الأولوية في الصين في مجال النقل الدولي، وهي استخدام الممر الأوروبي الآسيوي الثاني بقدر أكبر من الفعالية وتطوير شبكة النقل العابر مع البلدان المجاورة بشكل حثيث، بما في ذلك استغلال نهر الميكونغ بنجاح.

٢١- وأضاف قائلاً إن بلده مستعد دائماً لبحث مسألة النقل العابر على أساس المساواة والمنفعة المتبادلة ووفقاً لمبادئ التعايش السلمي. واستدرك قائلاً إن الصين نفسها، بوصفها بلداً نامياً، ينقصها النقد الأجنبي والموظفون التقنيون. وأعرب عن أمله في أن يتوفر الدعم الخارجي المناسب لتعجيل تنمية النقل العابر والتنمية الاقتصادية في المنطقة.

٢٢- وقال ممثل تايلند إنه يتفق مع الرأي المعرب عنه في تقرير الأمانة ومفاده أن الجوانب الأساسية لمشاكل المرور العابر تكمن في الحاجة إلى التعاون الثنائي والإقليمي. وذكر أن حكومة بلده حررت مناولة بضائع المرور العابر بالنسبة للبلدان المجاورة في عام ١٩٩٢، وكثفت اجتماعات المسؤولين الحكوميين التي تعقد على الصعيد الوطني وعلى صعيد المقاطعات بهدف استكشاف إمكانية توسيع نطاق النقل والاتصالات. وأضاف قائلاً إن تايلند تؤمن بأن توسيع شبكة النقل لتشمل البلدان المجاورة في المنطقة يساعد على تحقيق التوسع الاقتصادي في جنوب شرقي آسيا، وأضاف، في هذا السياق، موضحاً أن بلده بدأ في تنفيذ عدد من مشاريع شبكات الطرق دون الإقليمية والمشاركة فيها. وتشمل هذه المشاريع إقامة وصلات للنقل والسياحة لاستكشاف إمكانية اتخاذ الترتيبات النهائية لإقامة شبكة متكاملة للنقل البري والمائي فيما بين الصين وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وميانمار وتايلند، فضلاً عن التعاون الاقتصادي في المنطقة دون الإقليمية لنهر الميكونغ الكبير. وقال إنه تم في هذا الصدد وضع البرنامج التايلندي للتعاون الدولي.

٢٣- وقال ممثل جمهورية إيران الإسلامية إن بلده يولي أهمية كبيرة للتعاون الإقليمي في منطقة آسيا والمحيط الهادئ. وذكر أن المشاريع الرئيسية التي تربط إيران بجمهوريات آسيا الوسطى تشمل خط السكة الحديدية الذي يربط بين بفق وبندر عباس وطوله ٧٠٠ كيلومتر؛ وخط مشهد - سارخس المقرر اكتماله في بداية عام ١٩٩٦؛ وخط حديد زهدان كرمان - بندر عباس؛ والطريق الممتدة من بازرغان على الحدود التركية إلى حدود أفغانستان؛ وطريق هارات دغهان المؤدية إلى أفغانستان؛ وطريق تربط مشهد في إيران بدوشانبي في طاجيكستان؛ وخط الاتصالات السلكية واللاسلكية لطريق الحرير وخط للأنايب يربط أوروبا بجمهوريات آسيا الوسطى.

٢٤- ومضى قائلاً إن جمهورية إيران الإسلامية تدعم الأنشطة والبرامج التي اعتمدت تحت رعاية اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ ومنظمة التعاون الاقتصادي، ولا سيما تنفيذ مشروع التنمية المتكاملة للهياكل الأساسية للنقل البري الآسيوي؛ وتنفيذ قرار اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ ١١/٤٨. وقال في هذا السياق إن بلده استضاف في طهران في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٤، حلقة دراسية نظمتها اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ للبلدان الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي بشأن الآثار المترتبة على الانضمام إلى الاتفاقيات الأساسية للنقل العابر، وحلقة عمل بشأن النقل المتعدد الوسائط في أيار/مايو ١٩٩٤.

٢٥- وقال إن جمهورية إيران الإسلامية تخصص موارد كبيرة لتيسير تجارة المرور العابر للبلدان غير الساحلية المجاورة لها على الرغم من القيود المالية التي تواجهها. وذكر أنه يتعين على الجهات المانحة أن تضاعف دعمها للتصدي للمشاكل الخطيرة والاحتياجات التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.

٢٦- وقال ممثل النيجر إنه ليس لديه الكثير مما يمكن اضافته إلى نتائج الندوة غير الإبلاغ عن الحالة الاجتماعية والاقتصادية في بلده. وأوضح أن هناك اتجاها نحو تحقيق اللامركزية والديمقراطية له آثار على قطاع النقل. وذكر أنه تم عقد منتدى بشأن النقل في عام ١٩٩٣ أوصى بالقيام بأمر منها تجديد وإصلاح الهياكل الأساسية للمرور العابر وتشديد الطرق الريفية وصيانة مرافق النقل. ويجري تنفيذ سياسة تتعلق بتبويب ممرات المرور العابر كما تجري مشاورات مع البلدان المجاورة المعنية. ويجري استكمال وتبسيط الهياكل التعريفية بغية تحريرها في نهاية المطاف. وأضاف أن تدابير السياسة العامة تشمل أيضا استخدام الموانئ والنقل البري والجوي. ويجري بناء الطرق التي تدفع رسوم مقابل استخدامها لتعبئة الأموال اللازمة لصيانة الهياكل الأساسية للطرق. ومن المتوخى استئناف المفاوضات المتعلقة بتمويل المرحلة الثانية من سياسة النقل في النيجر. وأضاف قائلا إنه سيتم قريبا إنشاء صندوق لسلامة الطرق. وأشار كذلك إلى أن القطاع العام قد اتخذ تدابير لتحسين عمليات الموانئ والنقل بالسكك الحديدية والنقل الجوي. واستدرك مبينا أن الموارد الداخلية لا تكفي لتنفيذ سياسات وبرامج النيجر في مجال النقل ودعا الجهات المانحة إلى تقديم الدعم الكافي في هذا الصدد.

٢٧- وقدم ممثل كينيا بيانا بالتدابير التي اعتمدها بلده لمعالجة مسألة النقل العابر ونوه بالدعم الذي يقدمه مجتمع المانحين لصيانة وإصلاح شبكة الطرق. وقال إن هذا الدعم ضروري أيضا من أجل السلامة على الطرق. وأضاف قائلا إن حكومة بلده بصدد إعادة تشكيل المؤسسات العامة ومن بينها هيئة الموانئ الكينية، ويتضمن ذلك تبسيط وتعزيز إدارة الشركات، وتحسين الهياكل الأساسية، وإعادة تنظيم الإدارة، وإدارة الهياكل التعريفية، وتحسين صيانة المعدات وتبسيط الإجراءات الجمركية. ثم عرض المبادئ التي ستطبق لإنجاز برنامج إعادة التشكيل.

٢٨- وحدد المجالات التي ستحتاج إلى مساعدة من المانحين في شكل منح أو قروض بشروط ميسرة، وعرض بالتفصيل إلى ما تقوم به حكومة بلده من أعمال في مجالات مثل السكك الحديدية والممرات المائية في بحيرة فكتوريا، ومرافق المرور العابر في نقاط الحدود، والتدريب. وبالإضافة إلى ذلك أعرب عن تأييد حكومته للمشروع RAF/88/015 وحث هيئة تنسيق النقل العابر على أن تقوم، بالتعاون مع الأونكتاد، بعقد اجتماع للمانحين لتعبئة الأموال الضرورية بهدف إحياء المشروع. وقال إن من شأن ذلك أن يتيح للأونكتاد وضع الصيغة النهائية للمهام المتعلقة في المشروع ويمكن البلدان من تحقيق الفوائد المرجوة.

٢٩- وأشار ممثل بنن إلى الموافقة في عام ١٩٩٣ على الخطة الإنمائية الخمسية التي تولي اهتماما خاصا بتطوير قطاع النقل، وبخاصة البنية الأساسية للطرق والسكك الحديدية والموانئ. ويشمل الهدف المحدد لقطاع النقل تعزيز ممر المرور العابر من بنن، وتقليل أثر انغلاق البلدان غير الساحلية المجاورة، وتهيئة بيئة للمنافسة النزيهة بين السكك الحديدية والطرق، وتحديث وتحسين صيانة البنية الأساسية للنقل. أما الأنشطة المتوخى الاضطلاع بها في الخطة الخمسية للفترة ١٩٩٣-١٩٩٧ لتحقيق الأهداف المذكورة أعلاه، فتشمل تطوير شبكات الطرق والسكك الحديدية وقطاع الموانئ. وتواجه بنن، مثل غيرها من بلدان المرور العابر النامية الكثيرة، عددا من المشاكل في ضمان سلاسة تدفق عبور السلع براً من وإلى البلدان غير الساحلية في الشمال والغرب نظراً لسوء حالة الهياكل الأساسية القائمة للطرق في بعض أجزاء شبكة الطرق.

٣٠- وأعرب ممثل الهند عن تأييده لوضع إجراءات وتسهيلات محددة لتمكين البلدان النامية غير الساحلية من المساهمة في التجارة بصورة فعالة. وأبرز ضرورة معالجة مختلف جوانب مشاكل المرور العابر، وأشار الى أن تحسين بيئة المرور العابر يقتضي وضع ترتيبات تعاونية بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية على أساس من المساواة والمنفعة المتبادلة. وقال إن الهند تعمل من أجل إنجاز تحسينات في الطرق والسكك الحديدية، بما في ذلك تحقيق الاتساق في مقاييس مسارات السكك الحديدية في الهند ونيبال. وثمة إجراءات أخرى لتحسين بيئة المرور العابر تشمل تعزيز التجارة الإقليمية ودون الإقليمية.

٣١- وذكر أن وفده ينظر بحذر الى مسألة وضع صكوك قانونية إضافية في مجال المرور العابر. فمن المهم، بدلا من ذلك، توليد الزخم السياسي اللازم لتحسين بيئة المرور العابر. وفيما يتعلق بترتيبات الرصد والمتابعة، أكد أن الترتيبات المتعددة الأطراف والثنائية القائمة تمثل أنسب آليات الرصد، في حين يمكن تبادل الآراء على الصعيد الدولي.

٣٢- وقال ممثل توغو إنه في حين يظهر الاقتصاد العالمي علامات على التحسن، فإن البلدان النامية غير الساحلية، وبخاصة تلك الواقعة في افريقيا، تواجه مشاكل هائلة في جهودها الإنمائية الاقتصادية. فضعف تنفيذ الاتفاقات الثنائية والمتعددة الأطراف والاتفاقيات الدولية، وهو الأمر الذي يتفاقم من جراء ضعف البنية الأساسية المادية، يشكل قيادا رئيسيا على التنمية الاقتصادية للبلدان غير الساحلية. وتوفر توغو تسهيلات المرور العابر الى بوركينا فاسو ومالي والنيجر. وقد اتخذت الحكومة عددا من التدابير لتبسيط الإجراءات الإدارية وإجراءات الجمارك للمرور العابر للسلع. كما تنظم اجتماعات دورية مع سلطات النقل في البلدان غير الساحلية التي تستخدم ميناء لومي، بغية تعزيز نظام نقل المرور العابر في المنطقة دون الإقليمية. وتوغو ملتزمة بالتضامن والتعاون على الصعيد دون الإقليمي. على أن توفير الدعم من مجتمع المانحين يعد أمرا لازما لتحسين البنية الأساسية للنقل العابر. وفي ذلك السياق، التمس ممثل توغو الدعم من مؤسسات التمويل الثنائية والمتعددة الأطراف لتحسين طريق لومي - أوغادوغو - نيامي - باماكو.

٣٣- وذكر ممثل ملاوي أنه رغم وجود أربعة طرق بديلة للمرور العابر في بلده، فإن ارتفاع رسوم المرور العابر ولا سيما على طريق تيبي يشكل قيادا رئيسيا. وذكر أن مسائل المرور العابر في منطقتي الفرعية تناقش في إطار الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي، والسوق المشتركة لشرق افريقيا والجنوب الأفريقي، والاتحاد الجمركي للجنوب الأفريقي. وقال إنه رغم أن هذه المنظمات دون الإقليمية استطاعت وضع قواعد ومعايير موحدة بشأن طائفة من مسائل المرور العابر، فإن عدم تنفيذ المعايير المتفق عليها بشأن طرق معينة للمرور العابر إنما يعني استمرار عدد من المشاكل. وهي تشمل: ارتفاع رسوم المرور العابر، والإجراءات الجمركية والإدارية الرسمية المرهقة، وإنفاذ معايير أكثر تقييدا بشأن حمولة المركبات، وضعف الأمن لشحنات المرور العابر.

٣٤- أما المساعدة التقنية التي يوفرها برنامج الأمم المتحدة الإنمائي/الأونكتاد والمصادر الثنائية، مثل وكالة التنمية الدولية التابعة للولايات المتحدة، فتساعد البلدان في المنطقة دون الإقليمية في استحداث نظم جديدة، مثل نظام القسائم لتسديد رسوم المرور العابر، ومواءمة وتبسيط إجراءات عبور الحدود، وإنشاء لجان وطنية لتسهيل التجارة. وأعرب عن أمله في أن يواصل المجتمع الدولي دعم المنطقة دون الإقليمية في الجنوب الأفريقي فيما تبذله من جهود لتسهيل عمليات النقل العابر.

٣٥- وقال إن ملاوي تود أن تعرب عن امتنانها للمانحين الدوليين، ولا سيما البنك الدولي ووكالة التنمية الدولية التابعة للولايات المتحدة اللذين وفرا التمويل للمشاريع في إطار البرنامج الجاري لملاوي بشأن إعادة تنظيم شبكة السكك الحديدية. وناشد مجتمع المانحين والمؤسسات المالية والائتمانية تقديم الدعم للمشاريع الإقليمية التي لا تزال تحتاج إلى التمويل مثل: إصلاح خط السكك الحديدية كوامبا - انتري لاغوس - ناكالا؛ وإصلاح ساحة مطار ليلونغوي الدولي، وإنشاء وصلة طريق جديدة بين شمال ملاوي وميناء مبولونغو على بحيرة تنجانیکا في زامبيا؛ وإصلاح خط سكك حديد بيرا.

٣٦- وأوضح ممثل مالي أن بلده بلد شاسع المساحة تسكنه أعداد قليلة من السكان. وهو يعتمد على موارد طبيعية محدودة ويواجه قيودا هائلة في نقل المرور العابر. وقد اعتمدت مالي استراتيجية اقتصادية تشتمل على جملة تدابير هامة منها توفير قدر أكبر من الاستقلال الذاتي في إدارة قطاع النقل، وبوجه عام، توفر هذه الاستراتيجية بيئة اقتصادية كلية وجزئية مواتية لكفاءة عمليات نقل المرور العابر. وتود مالي أن تفتتح الفرصة التي يتيحها هذا الاجتماع لتناشد المجتمع الدولي تقديم دعم أقوى لقطاع النقل العابر.

٣٧- وأوضح ممثل إثيوبيا أن بلده أصبح بلدا غير ساحلي غداة استقلال إريتريا عام ١٩٩١. فميناء عصب في إريتريا يعالج ٨٥ في المائة من تجارة إثيوبيا الخارجية، غير أن عمليات المرور العابر تتسم بالبطء. أما نسبة الـ ١٥ في المائة الباقية، فتعالجها جيبوتي. وميناء مصوع الإريتري يمكن أن يكون ميناء هاما للممر العابر لإثيوبيا، غير أن بنيته الأساسية في الوقت الحالي تجعله غير كاف لهذا الغرض. ولتعزيز ممر جيبوتي، جرى إكمال طريق السكك الحديدية بطريق يمكن استخدامه في حالات الطوارئ. وقد دخلت إثيوبيا في ترتيبات مع إريتريا وجيبوتي لاستخدام طرق مرورهما العابر. وإثيوبيا ممتنة للاتحاد الأوروبي لمساعدته إياها في تقييم خياراتها بشأن نقل المرور العابر. كما أنها تحتاج مساعدة لإنشاء حوض جاف أو مرافق داخلية لتخزين الحاويات.

٣٨- وقال ممثل إريتريا إن حكومته أعلنت في عام ١٩٩٢ ميناء عصب ميناء مفتوحا، ووفرت كل مرافقه لإثيوبيا. كما يوفر ميناء مصوع خدمات المرور العابر إلى الجزء الشمالي من إثيوبيا. وينبغي تكثيف هذه الخدمات مستقبلا عندما يتم تحسين ممر الطريق الموصل بين شمالي إثيوبيا والميناء. وقال إن جهود حكومته في حل المشاكل الداخلية وكذلك في تخفيف مشاكل المنطقة دون الإقليمية إنما تتفق مع ما تنتهجه من مبادئ وسياسات للتحديث من خلال التعاون. ومن هنا، فمن مصلحة حكومته أن توفر للحكومة الإثيوبية خدمات عبور ونقل سليمة وتتسم بالكفاءة، وتحقيقا لهذه الغاية، اتخذت تدابير ملموسة يمكن أن يذكر من بينها ما يلي: إصلاح ميناء مصوع، وإعادة بناء عدد من الطرق التي تربط مراكز الإنتاج في إثيوبيا بالطرق في إريتريا، وتحسين نظام الاتصالات. كما تبذل جهود لتحرير خدمات النقل والمرور العابر. وقد أمكن إنجاز التحسينات المذكورة أعلاه بفضل الدعم المالي المقدم من مجتمع المانحين. وثمة حاجة لمزيد من الدعم من البلدان المانحة والمؤسسات المالية الدولية والمنظمات الدولية لمساندة إريتريا في جهودها الإنمائية.

٣٩- وذكر ممثل باكستان أن بلده يدرك تماما المشاكل التي تواجهها البلدان غير الساحلية، وأنه في سياق هذا الإدراك، تقدم باكستان بصورة ثنائية جميع التسهيلات للبلدان غير الساحلية التي تستخدم باكستان كبلد للمرور العابر. كما عالجت باكستان المسألة على الصعيد الإقليمي. وهناك اتفاق رباعي بين كازاخستان وقيرغيزستان والصين وباكستان يقضي بتبادل تسهيلات المرور العابر فيما بين جميع البلدان الواقعة

الأربعة. ويبلغ طول طريق المرور العابر هذا ٣ ٥٠٠ كيلومتر ويشمل طريق كاراكورام الرئيسية. كما أبرم اتفاق لمد سكك حديدية بين أوزبكستان وباكستان عبر أفغانستان - والتمس ممثل باكستان مساعدة المانحين من أجل تمكين بلدان المرور العابر من تحسين وصيانة طرق المرور العابر وإيجاد طرق جديدة.

٤٠- وذكر ممثل هيئة تنسيق النقل العابر أن منظمته الحكومية الدولية تتألف من كينيا وأوغندا ورواندا وبوروندي وزائير. وهي تساعد الحكومات الأعضاء في رصد واستعراض التقدم المحرز في تنفيذ اتفاق ممر المرور العابر الشمالي. وأدت أعمال الرصد المنتظمة التي تقوم بها الأمانة بدعم قوي من أمانة الأونكتاد إلى تمكين الدول الأعضاء من حل كثير من المشاكل المتصلة بتسهيل المرور العابر. وتحتاج أمانة الممر الشمالي ودولها الأعضاء إلى دعم قوي من المجتمع الدولي لتعزيز التعاون فيما بينها. وأعرب عن امتنانه للمانحين، ولا سيما الاتحاد الأوروبي، لتقديمهم المساعدة المالية في بناء الطرق والاستثمارات المتصلة بالبنية الأساسية. وأضاف قائلاً إنه يلزم بذل المزيد من الجهود في هذا الخصوص ودعا المجتمع الدولي لزيادة دعمه للإجراءات التي تتخذها الدول الأعضاء وأمانة الممر الشمالي بهدف تحسين شبكة النقل العابر.

٤١- وقالت ممثلة باراغواي إن المركز غير الساحلي لبلدها يقوض تنمية الإمكانات الهائلة له. وبتوقيع معاهدة بين باراغواي والأرجنتين عام ١٩٦٧، بدأ توفير حرية الملاحة المتبادلة في أنهار بارانا وباراغواي وبلاتا. وتعززت تلك العملية بدرجة أكبر من خلال جهازي MERCOSUR و Hidrovia (الطريق المائي). والأولى هي آلية لإزالة العراقيل وتسهيل التجارة، في حين أن الثانية، التي تشترك فيها الأرجنتين والبرازيل وبوليفيا وباراغواي وأوروغواي قد أعادت بصورة واضحة تنشيط النقل النهري الذي كان قد اختفى عملياً. وأعربت عن رغبة حكومتها في التوصل، خلال وقت قصير، إلى تفاهم مع شركائها في Hidrovia فيما يتعلق بتمديد التسهيلات القائمة في الأوضاع السائدة إلى ريو دي لابلاتا، بحيث تتمكن كل من بوليفيا وباراغواي من ممارسة حقهما في الوصول إلى البحر.

٤٢- وأضافت قائلة إن بيانها هذا يجيء على ضوء هدف الاجتماع الحالي المتمثل في إيجاد حلول لتخفيف أثر البعد عن الساحل فضلاً عن الأفكار التي قدمت في ندوة البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية فيما يتعلق بتشجيع الاتفاقات بشأن إنشاء نظام للنقل العابر يتسم بالكفاءة وإمكانية الاستمرار الذاتي. وقالت إن بلدها يدعم مشروع الممر البري نحو المحيطين الذي يمر في أراضي البرازيل وباراغواي وبوليفيا ويتيح لها إمكانية الوصول إلى الموانئ البحرية في شيلي وبيرو. وأوضحت أن هذه الجهود ينبغي أن تستكمل بالتعاون الدولي ولا سيما بمساعدة البلدان المانحة لتمكين باراغواي من ممارسة حقها الكامل في الوصول المباشر إلى البحر وبالتالي التنافس في الأسواق الدولية في ظل أوضاع متكافئة.

٤٣- وقال ممثل بوروندي إن ثلاثة طرق بديلة تخدم بلده: الممر الشمالي إلى ميناء مومباسا ومنه، والممر الأوسط عبر ميناء دار السلام، وممر ثالث عبر الجنوب الأفريقي. ويعاني الممر الشمالي من إجراءات جمركية وإدارية مرهقة. وقال إن بلده مهتم بتطوير وتشغيل مرفأً إيساكا في تنزانيا، وفي ذلك الصدد، حث المانحين على دعم ذلك المشروع. كما التمس دعم المانحين في شراء عربات السكك الحديدية، التي قال إنها غير كافية في الممر الأوسط، وكذلك الدعم لتطوير النقل في بحيرة تنجانيقا. كما حث المجتمع الدولي على توفير الموارد المالية لإنشاء وصلة سكك حديدية في بلده وشجع على تقديم الدعم لمشروع السكك الحديدية على امتداد الممر الأوسط.

٤٤- وتستند استراتيجية بوروندي لنقل المرور العابر على التعاون الثنائي ودون الإقليمي. وفي هذا السياق، تؤيد بوروندي بقوة الصكوك دون الإقليمية، مثل وثيقة المركز الإقليمي لتنمية النقل العابر، والتأمين على المركبات من المسؤولية قبل الغير على الصعيد دون الإقليمي، والمعايير المتفق عليها لحمولات المركبات.

٤٥- وقال ممثل أفغانستان إن البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية يمكن أن تستفيد استفادة جمة من التحليلات الواردة في وثائق الأونكتاد. وأكد أن رصد ومتابعة ترتيبات المرور العابر يمكن أن تكون أكثر فاعلية إذا ما تولتها هيئات دولية. وأشار إلى أن البلدان النامية غير الساحلية، وبخاصة أقل البلدان نمواً من بينها تواجه صعوبات عديدة وبالتالي فقد حث مجتمع المانحين على تزويدها بما يلزم من مساعدة مالية وتعاون تقني.

٤٦- وقال إن أفغانستان، الى جانب كونها بلداً غير ساحلي ومن أقل البلدان نمواً، فإنها بلد مزقته الحرب، التي خلفت أثراً فادحاً على البنية الأساسية المادية بوجه خاص، وعلى تنميتها بوجه عام. وأعرب عن الأمل في أن يأخذ المجتمع الدولي في حسبانها تماماً الاحتياجات الطارئة لأفغانستان، وكذلك احتياجاتها الإنمائية.

الاجراء الذي اتخذه الاجتماع

٤٧- اعتمد الاجتماع في جلسته العامة الختامية المعقودة في ٢٢ تموز/يوليه ١٩٩٥ إطاراً عالمياً للتعاون في ميدان النقل العابر بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية ومجتمع المانحين (TD/B/LDC/AC.1/6) وللإطلاع على نص الاطار العالمي، انظر المرفق الأول).

البيانات الختامية

٤٨- قال المدير المسؤول عن شعبة أقل البلدان نمواً والبلدان غير الساحلية والبلدان الجزرية النامية إن روح التعاون التي أبدتها البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية ومجتمع المانحين تدل بوضوح على توفر الإرادة السياسية القوية لتعزيز إطار عالمي فعّال للتعاون في ميدان النقل العابر فيما بينها. وأشار الى أن الإطار العالمي يمثل انجازاً رئيسياً آخر في التعاون الدولي في ميدان النقل العابر.

٤٩- وأضاف قائلاً إنه من أجل تعبئة دعم المجتمع الدولي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، ما برحت أمانة الأونكتاد والجمعية العامة توفران منذ عام ١٩٧٣ محافل لتحديد الاحتياجات والمشاكل الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية وجاراتها من بلدان المرور العابر. وأوضح أن مختلف الاجتماعات التي عقدت قدمت توصيات فيما يتعلق بالاجراءات التي يلزم اتخاذها من أجل تحسين نظام النقل العابر. وخلال السنوات الأخيرة، قامت البلدان النامية غير الساحلية وجاراتها من بلدان المرور العابر بتعزيز تبني مواقف مشتركة تفضي الى تحسين التعاون فيما بينها في ميدان النقل العابر. وقد قام مجتمع المانحين الذي أشاد بروح التعاون الناشئة بدعم مشاريع رئيسية ترمي الى تحسين شبكات النقل العابر. وقد كان أثر هذه الجهود

مشجعاً ولكن متطلبات إقامة شبكات للنقل العابر تتسم بالفعالية وإمكانية الاستمرار الذاتي لم تستوف بالكامل بعد.

٥٠- وتابع قائلاً إن الجمعية العامة قد قررت استناداً إلى هذه الخلفية أن تعقد في عام ١٩٩٣ اجتماعاً حكومياً دولياً للخبراء من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية مع ممثلين عن البلدان المانحة والمؤسسات المالية والائتمانية. وقد تم استعراض تنفيذ نتائج وتوصيات هذا الاجتماع في ندوة للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية ثم في الاجتماع الحالي للخبراء الحكوميين.

٥١- وقال إن الإطار الاستراتيجي الذي اعتمده الاجتماع، بما في ذلك آليات المتابعة الموصى بها، ينبغي أن يوفر زخماً قوياً لأغراض التنفيذ الفعال للتدابير المتفق عليها على المستويات الوطنية ودون الإقليمية والإقليمية والدولية. وينبغي لأمانة الأونكتاد، بالتعاون مع اللجان الاقتصادية الإقليمية، أن تحاول أداء دور فعال في دعم تنفيذ الأطر العالمي للتعاون في ميدان النقل العابر الذي تم الاتفاق عليه.

٥٢- وقال ممثل منغوليا الذي تحدث بالنيابة عن البلدان النامية غير الساحلية إن الإطار العالمي للتعاون في ميدان النقل العابر بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية ومجتمع المانحين قد أرسى أساساً متيناً لاتخاذ إجراءات متضافرة في المستقبل بهدف معالجة الاهتمامات والاحتياجات الانمائية الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية بطريقة شاملة وتعاونية.

٥٣- وأثنى ممثل كازاخستان على أمانة الأونكتاد لما أعدته من وثائق للاجتماع وللدور الذي أدته في تعبئة الدعم الدولي للبلدان النامية غير الساحلية. وأوضح أن مشاكل النقل والمرور العابر التي تواجه البلدان غير الساحلية في آسيا الوسطى تؤدي إلى إعاقة تقدمها الاقتصادي والديمقراطي. وأشار إلى أن تحسين البيئة القائمة في مجال النقل العابر، واستحداث طرق نقل عابر بديلة، ومواءمة قاعدة القواعد والمعايير القانونية في مجال النقل والمرور العابر التي تلائم كازاخستان وغيرها من بلدان آسيا الوسطى تمثل ثلاثة عوامل أساسية لازمة لإقامة نظام فعال للنقل العابر في المنطقة. وقال إن بلده يدعم بقوة التعاون في ميدان النقل العابر في إطار منظمة التعاون الاقتصادي. وأضاف قائلاً إنه يعتبر أن الإطار العالمي للتعاون في ميدان النقل العابر بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية ومجتمع المانحين يمثل أداة قيّمة جداً بالنسبة للإجراءات التي ستتخذ في المستقبل في مجال النقل العابر. وقال إنه ينبغي للأونكتاد أن يؤدي دوراً هاماً في تشجيع تنفيذ توصيات الاجتماع وفي تيسير متابعتها.

٥٤- وقال الرئيس في بيانه الختامي إن الإطار العالمي الذي تم اعتماده يشكل أشمل وثيقة تتفق عليها البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وشركاؤها الانمائيون، وهي تشمل من الناحية العملية جميع جوانب التعاون في ميدان النقل العابر. وأوضح أن الإطار العالمي يشكّل علامة بارزة في التعاون في مجال النقل العابر بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة. وقال إن توافق آراء البلدان المانحة يدل على تقديرها لحجم المشاكل التي تواجه البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والتزامها بمساعدة هذه البلدان في جهودها الرامية إلى التغلب على هذه المشاكل. وأعرب عن ثقته بأن تنفيذ الإطار العالمي سيتم على أساس روح التفاهم والتعاون التي سادت أثناء التفاوض على هذا الإطار. وأعرب عن شكره الخاص لحكومة النرويج التي قدمت دعماً مالياً أتاح مشاركة عدد من الممثلين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في الندوة وكذلك في الاجتماع. كما أشاد بالدعم المقدم من برنامج الأمم المتحدة الانمائي الذي وفّر الموارد للأعمال التحضيرية الموضوعية.

الفصل الثاني

المسائل التنظيمية

ألف - افتتاح الدورة

٥٥- افتتح الدورة ممثل الموظف المسؤول عن الأونكتاد في ١٩ حزيران/يونيه ١٩٩٥.

باء - انتخاب أعضاء المكتب

(البند ١ من جدول الأعمال)

٥٦- في الجلسة الأولى المعقودة في ١٩ حزيران/يونيه ١٩٩٥، تم انتخاب أعضاء المكتب التالية أسماؤهم:

الرئيس: معالي السيد بيرسي مانغوالا (ليسوتو)

نائب الرئيس: السيد كسو جين (الصين)

المقرر: السيد جان بوسكو موشي بوتيرا (رواندا)

٥٧- وفي الجلسة الثانية المعقودة في ٢٠ حزيران/يونيه ١٩٩٥ انتخب السيد غيرهارد دوجاك (استراليا) نائباً لرئيس المكتب.

جيم - إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل

(البند ٢ من جدول الأعمال)

٥٨- في الجلسة الافتتاحية العامة أقر الاجتماع جدول الأعمال المؤقت. وفيما يلي جدول أعمال الاجتماع:

١ - انتخاب أعضاء المكتب

٢ - إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل

٣ - استعراض التقدم المحرز في تطوير شبكات المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية

٤ - اقتراحات تتعلق بالإجراءات المقبلة الملائمة

٥ - مسائل أخرى

٦ - اعتماد تقرير الاجتماع

دال - اعتماد تقرير الاجتماع

(البند ٦ من جدول الأعمال)

٥٩- وفي الجلسة العامة الختامية المعقودة في ٢٢ تموز/يوليه ١٩٩٥، اعتمد الاجتماع مشروع التقرير (Add.1 و TD/B/LDC/AC.1/L.2) وفوض المقرر استكمال التقرير على ضوء أعمال الجلسة العامة الختامية.

المرفق الأول

**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	الأول - المسائل الجوهرية للسياسة العامة في مجال النقل العابر
٢٩-١١	الثاني - المسائل القطاعية
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 ٤٨/١٦٩، 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 الأطراف في ميدان المرور العابر ترد خطوطه العامة أدناه.

أولا - المسائل الجوهرية للسياسة العامة في مجال النقل العابر

٢ - كثيرا ما تلجأ 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 يهملها أن تضمن أن تكون الاستثمارات في مرافق المرور العابر فعالة ومرجحة 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 لا يتجزأ من 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، 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. **وبناء 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. وقد 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.

١٢ - جوانب السياسة العامة

١٢ - إن بيئة السياسة العامة في هيئات ادارة 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؛ وضالة الاستقلال الذاتي 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 الذاتي 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 بالبضائع الخطرة.

٢٠ 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 إلى إقامة شبكة قارية منسقة للشحن؛ وبرنامج لجنة الجنوب الأفريقي للنقل والاتصالات في الجنوب الأفريقي لإصلاح ممرات السكك الحديدية للنقل العابر إلى الموانئ في موزامبيق وأنغولا وجمهورية تنزانيا المتحدة وناميبيا؛ والمخطط الهندي لتحويل جميع خطوط السكك الحديدية القائمة ذات القياس المتري إلى قياس أعرض وستستفيد نيبال أيضا من هذا المخطط؛ وبرنامج الإصلاح الممتدة على طول ممرات السكك الحديدية العابرة من البلدان غير الساحلية في المنطقتين دون الإقليميتين لشرق/وسط أفريقيا وغرب/وسط أفريقيا إلى 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 الإقليمية 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 والإصلاحات المتعلقة بالعربات؛ وإجراءات التشاور والتحكيم؛
- أن يتم، حسب الاقتضاء، إنشاء وصلات سكك حديدية على الصعيد دون الإقليمي، وأن تكون برامج إصلاح السكك الحديدية مساندة للتحسينات 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 بالإضافة الى تنسيق مواعيد العمل؛
- توفير ما يكفي من المعدات والأفراد والمرافق للتفتيش 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 تشتمل على قواعد مقبولة دولياً تكفل توافر بيئة فعالة وآمنة لعمليات السكك الحديدية فيما بين البلدان؛
- وضع نظم فعالة لمراقبة البضائع المشحونة على امتداد ممرات النقل العابر؛
- توسيع وإدامة برامج التدريب على الصعيدين الوطني ودون الاقليمي وتشجيع برامج تبادل الموظفين فيما بين هيئات السكك الحديدية؛
- وضع مخطط أبسط 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 نظراً لتوافر إمكانية تحقيق مستويات أفضل من الخدمة من حيث السرعة والأمن في المرور العابر. بيد أن هذا الاتجاه لا يزال 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 النقل البري. ومن أجل تقويم حالات عدم الكفاءة الحالية التي لا تزال متفشية جداً في هذه المجالات، **يوصى بما يلي:**

- ينبغي أن تعتمد على الصعيدين الثنائي ودون الاقليمي معايير ونظم اصدار شهادات 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 لتسديد رسوم المرور العابر تسهيلا لإجراءات الدفع المتعلقة بحركة المركبات فيما بين البلدان؛
- أن تمنح الحكومات، عند الانطباق، مزيدا من الاستقلال الذاتي 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 البرية.

٢٠ 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 الافراط 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 والإجراءات 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 عملاً على تخفيض تكاليف تشغيل المركبات إلى 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، التي ينبغي معالجتها على الصعيد الوطني والثنائي ودون الاقليمي. **وبناء على ذلك، يوصى بما يلي:**

- أن تتخذ تدابير أكثر فعالية لتنسيق وتبسيط وثائق وإجراءات الجمارك، والإجراءات الرسمية للهجرة، وإجراءات تفتيش الحمولات، ومواعيد العمل على الحدود، والممارسات الأخرى التي تؤدي إلى حدوث تأخيرات في حركة الشحن؛
- أن تنظر الحكومات في اتخاذ المبادرات اللازمة للانضمام إلى الاتفاقيات الدولية ذات الصلة المتعلقة بالنقل البري، ولتنفيذ هذه الاتفاقيات، مثل الاتفاقية المتعلقة بالتعاقد على النقل الدولي للبضائع برا التي تنص على قواعد مقبولة دولياً تكفل توفير بيئة فعالة وآمنة لعمليات النقل البري فيما بين البلدان؛
- أن يتم توسيع نطاق قواعد البيانات الإقليمية المتعلقة بالمرور العابر البري من أجل تسهيل إدارة المرور العابر البري وتخطيطه التشغيلي؛
- أن يعاد النظر في إطار 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

١٧ 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 مقابل هذه الخدمة؛
- أن يُنظر في اتخاذ خطوات لاعطاء هيئات إدارة الموانئ مزيدا من الاستقلال الذاتي 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 التلوث 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.

٢٢ 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. **ولذلك يوصى بما يلي:**

- أن تكون رسوم التخزين تنافسية وأن تحسب بناء 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 المتعهدين من البلدان غير الساحلية في الميناء لضمان عدم تحمل المنتفعين من خدمات المرور العابر 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 تتفق 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 مع التكنولوجيات 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 امتداد هذه المجاري المائية هي ضعف الهياكل الأساسية (سعة السفن، والمعينات الملاحية، والاتصالات اللاسلكية وما الى ذلك)، والافتقار الى اطار 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 لاصلاح وتوسيع المرافق الأساسية للبحيرات/الأنهار على امتداد الممرات التي تصل البلدان غير الساحلية بموانئ المحيطات؛
- قيام الحكومات بوضع اطار قانوني يرسى أساسا للاجراءات التعاونية على الصعيد دون الاقليمي ويكفل نظاما كفؤا للمرور عبر الأنهار/البحيرات، بما في ذلك تدابير رقابية لتعزيز السلامة الملاحية ومكافحة التلوث؛
- أن توضع ترتيبات فعالة تكفل الارتباط بشبكات النقل الداخلي؛
- أن تستكشف امكانية إنشاء طرق مائية جديدة، حيثما أمكن.

هـ - الشحن الجوي

٢٢ - لا يزال الشحن الجوي يعتبر أحد البدائل الهامة للمرور العابر السطحي وخصوصا فيما يتعلق بالمصنوعات المرتفعة القيمة و سلع التصدير السريعة التلف (الزهور، الخضرا، الفواكه، اللحوم وما الى 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 الاجراء 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 الى استحداث أنماط جديدة من حركة المرور ولا سيما تصحيح الاختلالات القائمة في التدفقات؛
- أن يزيد تعزيز الاستفادة من ترتيبات خدمات النقل الجوي المجمعة على الأصعدة الثنائية والاقليمية من أجل تحقيق وفورات الحجم الكبير؛
- أن يتم التوسع والاستمرار في برامج التدريب على المستوى الوطني ودون الاقليمي.

واو - الاتصالات

٢٣ - إن بعد 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 عائقا رئيسيا يعوق سرعة انتقال شحنات المرور العابر. ويؤدي ذلك في أحيان كثيرة الى تأخيرات هائلة في إدخال هذه الشحنات الى الموانئ أو اخراجها منها، وذلك بسبب عدم انتظام المعلومات عن الجداول الزمنية المتعلقة بوصول هذه الشحنات ومغادرتها. ويمكن أن تنشأ عن هذه التأخيرات تكاليف كبيرة. **ولذلك يوصى بما يلي:**

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

زاي - دور المساعدة الخارجية

٢٤ - ينبغي اتخاذ اجراءات محددة على الأصعدة الوطنية والثنائية ودون الإقليمية والإقليمية والدولية، حسب الاقتضاء، لمعالجة المشاكل والاحتياجات الإنمائية الخاصة للبلدان غير الساحلية النامية. وتحقيقا 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 سريعا نحو العولمة، بما في ذلك عولمة التجارة والاستثمار وعمليات نقل التكنولوجيا.

٢٥ - إن التكاليف المترتبة على تلبية الاحتياجات الخاصة بإنشاء وصون نظام نقل عابر يتسم بالكفاءة، كثيرا 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؛
- توكي المرونة في وضع المعايير والاجراءات المستخدمة لتقييم صلاحية مشاريع وبرامج الهياكل الأساسية في ميدان النقل العابر، وكذلك المعايير والاجراءات المتعلقة باعتماد الأموال لها، بحيث تأخذ في الاعتبار مواطن الضعف الاقتصادية والمؤسسية التي تنفرد بها هذه البلدان؛
- 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 بيئياً لنظم المرور والنقل وتصميمها بكفاءة عن طريق تقديم المساعدة المالية ونقل التكنولوجيا السليمة بيئياً وفقاً للفصلين ٣٣ و٣٤ من جدول أعمال القرن ٢١؛
- النظر في تقديم مساعدة مالية موسعة للأغراض التالية:

- صيانة الهياكل الأساسية المادية القائمة للنقل العابر على امتداد الممرات السطحية (الطرق، والسكك الحديدية، والمجري المائية داخل البلدان، والموانئ، ونقاط الحدود) والهياكل الأساسية للطيران، حين تكون فعالة التكلفة؛
- القيام 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 إلى 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 هي 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 إلى جعل صادراتها أقل قدرة على المنافسة وجعل وارداتها أكثر تكلفة. **ولذلك، يوصى بما يلي:**
- أن تنظر البرامج الحالية لتيسير الوصول إلى 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، بناءً على طلبها، بما 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؛
 - المستندات 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؛
 - تطوير 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.

حـاء - 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، بالتعاون الوثيق 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؛

- أن ينظر برنامج الأمم المتحدة الإنمائي وسائر الوكالات والمؤسسات المانحة المتعددة الأطراف والثنائية 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.

المرفق الثاني

الحضور

١- كانت الدول التالية الأعضاء في الأونكتاد ممثلة في الاجتماع:

زيمبابوي	اثيوبيا
سوازيلند	إريتريا
الصين	أفغانستان
غينيا	ألمانيا
فرنسا	أوروغواي
قيرغيزستان	أوزباكستان
كازاخستان	أوغندا
الكونغو	ايران (جمهورية - الإسلامية)
كينيا	باراغواي
ليسوتو	باكستان
مالي	بنن
ملاوي	بوتسوانا
منغوليا	بوروندي
موزامبيق	بوليفيا
النمسا	تايلند
نيبال	[تركيا]
النيجر	توغو
نيجيريا	جمهورية تنزانيا المتحدة
الهند	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
الولايات المتحدة الأمريكية	رواندا
	زامبيا

٢- وكانت المنظمات الدوليتان التاليتان ممثلتين في الاجتماع:

منظمة العمل الدولية وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي.

٣- وكانت المنظمة الحكومية الدولية التالية ممثلة في الاجتماع:

هيئة تنسيق النقل العابر في الممر الشمالي.

المرفق الثالث

قائمة مرجعية بالوثائق

الوثائق الأساسية

جدول الأعمال المؤقت وشروحه	TD/B/LDC/AC.1/5
مساهمة فرادى البلدان والمنظمات الدولية والمنظمات الحكومية الدولية	UNCTAD/LLDC/SYMP/2 و Add.1
تحسين نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية: قضايا للبحث	UNCTAD/LLDC/SYMP/3
موجز لحالة وصعوبات النقل العابر الراهنة على الصعيدين دون الاقليمي والاقليمي	UNCTAD/LLDC/SYMP/4
مقترحات لوضع إطار عالمي للتعاون في ميدان النقل العابر بين البلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية ومجتمع المانحين	UNCTAD/LLDC/SYMP/5

وثائق معلومات أساسية

نظم النقل العابر في أفريقيا الشرقية والوسطى: القضايا والاجراءات والقيود	UNCTAD/LDC/90
نظم النقل العابر لبوليفيا وباراغواي: القضايا والاجراءات والقيود	UNCTAD/LDC/91
نظم النقل العابر في أفريقيا الجنوبية: القضايا والاجراءات والقيود	UNCTAD/LDC/93
نظم النقل العابر في أفريقيا الغربية والوسطى: القضايا والاجراءات والقيود	UNCTAD/LDC/94

نظم النقل العابر لاثيوبيا: القضايا والاجراءات والقيود	UNCTAD/LDC/96
مؤشرات أساسية مختارة للنقل في البلدان النامية غير الساحلية	UNCTAD/LDC/97
نظم النقل العابر في آسيا: القضايا والاجراءات والقيود	UNCTAD/LDC/98
شبكات النقل العابر بالدول النامية غير الساحلية المستقلة حديثا في آسيا الوسطى وجاراتها من بلدان المرور العابر النامية: الحالة الراهنة ومقترحات للعمل في المستقبل	A/49/277
<u>وثائق معلومات أساسية أخرى</u>	
مساهمة من اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ	UNCTAD/LDC/Misc.27
مساهمة من اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والكاريبي	UNCTAD/LDC/Misc.28
مساهمة من اللجنة الاقتصادية لأفريقيا	UNCTAD/LDC/Misc.30
مساهمة من البنك الدولي	UNCTAD/LDC/Misc.31
مساهمة من مصرف التنمية الأفريقي	UNCTAD/LDC/Misc.33
مساهمة من اللجنة الاقتصادية لأوروبا	UNCTAD/LDC/Misc.34
مساهمة من برنامج الأمم المتحدة الانمائي	UNCTAD/LDC/Misc.35
