

Distr.
GENERAL

TD/B/LDC/AC.1/10
7 April 1997
ARABIC
Original: ENGLISH

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية

اجتماع الخبراء الحكوميين من البلدان النامية غير
الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي
البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية
نيويورك، ١٨-٢٠ حزيران/يونيه ١٩٩٧
البند ٣ من جدول الأعمال المؤقت

استعراض التقدم المحرز في تطوير نظم المرور العابر
ومقترحات للعمل المقبل

تقرير من أمانة الأونكتاد

المحتوياتالفقرات

٣ - ١	.....	مقدمة	
		مشاكل النقل العابر وأثرها على أنماط التجارة:	أولا -
٥ - ٤	.....	بعض الاتجاهات الحديثة	
		التطورات الحديثة في المجالات الرئيسية لنظم	ثانيا -
٣٤ - ٦	.....	النقل العابر	
٩ - ٧	.....	إصلاح سياسات النقل العابر	ألف -
٢٣ - ١٠	.....	التطورات القطاعية	باء -
١٣ - ١٠	.....	(أ) حركة النقل العابر بالسكك الحديدية	
١٨ - ١٤	.....	(ب) حركة النقل العابر البري	
١٩	.....	(ج) الممرات المائية الداخلية	
٢٢ - ٢٠	.....	(د) الموانئ	
٢٣	.....	(هـ) النقل الجوي	
		جيم - الأطر القانونية للمرور العابر على المستويين دون	
٣٠ - ٢٤	.....	الإقليمي والدولي	
٣٤ - ٣١	.....	دور المساعدة الخارجية	دال -
٥٧ - ٣٥	.....	اقتراحات للعمل المقبل	ثالثا -
٣٨ - ٣٦	.....	إطار لسياسة النقل العابر	ألف -
٥٤ - ٣٩	.....	الاعتبارات القطاعية	باء -
٥٥	.....	توجيه تدابير الدعم الدولية في المستقبل	جيم -
٥٨ - ٥٦	.....	آليات المتابعة المؤسسية	دال -

مقدمة

١- طلب إلى الأمين العام في الفقرة ١١ من قرار الجمعية العامة ٩٧/٥٠ أن يعقد اجتماعاً آخر للخبراء الحكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإئتمانية، بما في ذلك المنظمات واللجان الاقتصادية الإقليمية ودون الإقليمية ذات الصلة، لاستعراض التقدم المحرز في تطوير نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية واستكشاف إمكانيات وضع تدابير محددة ذات توجه عملي^(١). ودعي الاجتماع أيضاً إلى مراعاة نتائج اجتماعات الأفرقة الاستشارية بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية بشأن مجالات العمل ذات الأولوية على الصعيد الوطني ودون الإقليمي وبرامج العمل المتفق عليها^(٢). وتدخّل القضايا التي سيستعرضها الاجتماع ضمن "الإطار العالمي للتعاون في مجال النقل العابر بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية ودوائر المانحين"، الذي أوصى به الاجتماع الثاني ووافقت عليه الجمعية العامة في كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٥.

٢- وهذا الإطار العالمي للتعاون في مجال النقل العابر الذي أرسى مجموعة من الإجراءات الملموسة قد مهد الطريق لإنشاء نظم فعالة للنقل العابر. وكما تم التأكيد على ذلك في الإطار العالمي، فإن هناك ثلاثة جوانب رئيسية لنظم النقل العابر، التي كانت موضع مناقشات دارت في العديد من المحافل، وبخاصة في الجمعية العامة والأونكتاد لعدة سنوات. أولاً، هناك قضية إنشاء إطار مؤسسي وقانوني وإطار للسياسة العامة يهيئ بيئة تفضي إلى تعزيز عمليات وخدمات للمرور العابر فعالة من حيث التكاليف. وثانياً، هناك مهمة تأسيس هياكل أساسية فعالة ومنسقة للنقل العابر. وهناك ثالثاً، قضية إدارة عمليات المرور العابر، بما في ذلك جميع تدابير التيسير المراد بها تأمين سلامة وسرعة وفعالية تكاليف حركة نقل البضائع العابرة. وستكون الطريقة التي عولجت بها هذه الجوانب الثلاثة المتعاضدة داخل إطار التعاون الثلاثي موضوع الاستعراض الذي سيجريه الاجتماع، والذي يستهدف هذا التقرير مساعدته.

٣- ويتضمن هذا التقرير ثلاثة أجزاء. ويقدم الجزء الأول الذي يحدد إطار المناقشات نظرة شاملة للطريقة التي أضرت بها مشاكل النقل العابر بالبيئة الاقتصادية في البلدان النامية غير الساحلية، خاصة فيما يتعلق بأنماط التجارة. ويستعرض الجزء الثاني بعد ذلك الإجراءات التي اتخذت في الآونة الأخيرة على الأصعدة الوطنية ودون الإقليمية والدولية لتحسين نظم المرور العابر في المجالات الرئيسية المختلفة، بما في ذلك المشاكل المحددة التي ووجهت. ويتناول الجزء الثالث بمزيد من الدراسة العناصر الرئيسية المقترحة لبرنامج عمل ذي أولويات في المستقبل.

أولاً- مشاكل النقل العابر وأثرها على أنماط التجارة: بعض الاتجاهات الحديثة

٤- تتضرر التجارة الدولية في البلدان النامية غير الساحلية بطرق شتى بفعل موقعها الجغرافي. فافتقار هذه البلدان إلى سبل إقليمية للوصول إلى البحر، الذي يتفانم بكمبر مسافات الوصول إلى الموانئ البحرية^(٣) وبموقعها على هامش النظام التجاري العالمي، يسفر عن زيادة تكاليف النقل الخارجي إلى حد كبير. وهناك طبيعة الحال عوامل أخرى ذات صلة بزيادة مخاطر النقل سببها عدم وجود سبل تمتلكها سيادياً للوصول

إلى المحيط مما ينزع أيضا إلى مضاعفة حجم تكاليف النقل ويحد من فرص البلدان المعنية في مجال التجارة الدولية. وترتبط التكاليف الإضافية، في جملة أمور، بالترتيبات الأمنية والجمركية الخاصة بالبضائع العابرة، والاحتفاظ بمستويات أعلى من المخزونات، وبتوسع مرافق التخزين الاحتياطي بسبب استحالة التنبؤ بخدمات النقل، وبالحفاظ على "مسارات تأمين" بديلة.

5- وتتفاوت ضخامة عبء تكاليف النقل بتفاوت نجاح الجهود التي تبذلها البلدان لتحسين كفاءة النقل العابر. ومع ذلك، يمكن القول بوجه عام بأن معظم البلدان غير الساحلية لا تزال تتحمل حتى الآن تكاليف نقل أعلى بكثير من جاراتها الساحلية مما ينزع إلى مضاعفة تكاليف وارداتها وخفض حصائل صادراتها⁽⁴⁾. هذا علاوة على أن ميزان مدفوعات البلدان غير الساحلية يتأثر سلباً أيضاً بالحصصة المفترضة من حصائل النقد الأجنبي التي تستحوذ عليها مدفوعات النقل لشركات النقل الأجنبية عن خدمات النقل التي تؤديها⁽⁵⁾. وقد أكدت دراسة حديثة أجراها البنك الدولي عن الحواجز الخارجية وتهميش أفريقيا جنوب الصحراء أن هذه المدفوعات قد استحوذت على ١٥ في المائة من حصائل صادرات أفريقيا في عام ١٩٩٠. وقد تبين من نسب البلدان النامية غير الساحلية أن استنزاف حصائل هذه البلدان من النقد الأجنبي أعلى من ذلك بكثير، مما وضعها في مركز تنافسي ضعيف جدا⁽⁶⁾.

ثانياً- التطورات الحديثة في المجالات الرئيسية لنظم النقل العابر

6- سجلت البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية قدرا من التقدم في السنوات الأخيرة في معالجة مشكلة النقل العابر، وتزايد الالتزام السياسي أيضا في هذا الصدد. ولعب المجتمع الدولي دورا هاما بالدعم الذي قدمه في هذا الجهد. ويرد أدناه استعراض موجز للإنجازات التي تحققت في الآونة الأخيرة وللمشاكل القائمة في المجالات الرئيسية لنظم المرور العابر.

ألف- إصلاح سياسات النقل العابر

7- اعتبرت حكومات معظم البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية قطاع النقل لمدة طويلة ملكها الخالص وثببت مشاركة القطاع الخاص فيه. وكانت الحكومات تتدخل بحرية في تحديد السياسات وتخطيط عمليات النقل وفي إرساء قواعد وأهداف تنمية القطاع، ولا تولى إلا أهمية بسيطة لقابلية النمو التجاري لكيانات النقل التي تديرها الحكومات. على أن الحالة قد تغيرت بسرعة في السنوات الأخيرة. فقد كان التقدم في اتجاه الإصلاحات ذات الواجهة السوقية ونحو إشراك القطاع الخاص تأثير إيجابي على تطوير وتحديث قطاع النقل العابر. ولا تني التجارة في خدمات المرور العابر في الكثير من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية تتحرر بإطراد مع تشجيع المنافسة بين موردي هذه الخدمات.

8- وليست المنافسة بين مختلف وسائط النقل والمسارات في صالح المستخدمين في البلدان غير الساحلية فحسب، وإنما هي تشجع بلدان المرور العابر أيضا على أن تتبنى موقفاً أحرأ من الناحية التجارية يضمن على مرافق المرور العابر لديها جاذبية في عيون دوائر الأعمال. ورغم أن هذه العملية لا تزال في

مرحلتها الأولى، فقد نجحت في تحدي الاحتكار الحكومي الغالب على توفير خدمات المرور العابر، وأسفرت عن ميزة إضافية تمثلت في تغير موقف المانحين للدعم تغيرا إيجابيا.

٩- وثمة مبادرة أخرى في مجال السياسة العامة تتعلق بتشجيع التجارة الإقليمية لخفض الاعتماد الشديد على الأسواق الخارجية. فبحلول عام ١٩٩٥، كانت هناك ثلاثة بلدان فقط من عينة شملت ١٨ بلدا ناميا غير ساحلي، تشتري أقل من ٢٥ في المائة من وارداتها من البلدان النامية المجاورة. وهذه النزعة في اتجاه تجارة البلدان النامية غير الساحلية تشير مبدئيا إلى أن هذه البلدان تسعى إلى تحقيق وفر في تكاليف النقل. على أن هذا الوفر قد لا يتحقق في حالات كثيرة لما قد يقدم عليه الموردون الإقليميون من استغلال لميزة موقعهم بتضخيم أسعار الواردات حتى تصل إلى مستوى ربما يعادل التكاليف الإضافية المترتبة على الحصول على الواردات من الأسواق الخارجية. وسيجري تناول التدابير القطاعية المحددة التي تم اتخاذها في مجالات مختلفة بمزيد من التفصيل في المناقشة الواردة أدناه.

باء- التطورات القطاعية

(أ) حركة النقل العابر بالسكك الحديدية

١٠- إن النقل بالسكك الحديدية الذي كان في وقت ما وسيلة النقل المهيمنة على امتداد ممرات النقل العابر في العديد من المناطق دون الإقليمية، ونعني بذلك المناطق دون الإقليمية في أفريقيا الجنوبية والشرقية وفي أفريقيا الغربية/الوسطى، يتراجع أكثر فأكثر في السنوات الأخيرة تحت ضغط النقل البري بسبب عدم كفاءة شبكات السكك الحديدية أساسا. ويعزى انعدام الكفاءة هذا إلى مجموعة من العوامل. من بينها قصور المعدات الدارجة ومعدات السكك الحديدية، وقدم المعدات الدارجة مما أسفر عن تواتر حالات التعطل والتأخير في حركة الشحن، وسوء أوضاع خطوط السكك الحديدية، وعدم كفاءة الممارسات الإدارية. وفي الجنوب الأفريقي، تضررت عمليات النقل بالسكك الحديدية علاوة على ذلك بفعل انعدام الأمن في هذه المنطقة دون الإقليمية. ولا تزال خدمات السكك الحديدية التي تربط بوليفيا بموانئ شيلي تواجه هي الأخرى مشاكل تقنية وتشغيلية مماثلة، ولكن السكك الحديدية لا تزال تمثل الوسيلة الرئيسية للنقل العابر بسبب سوء حالة الطرق. ولا يزال تعقيب الشحن الذي لا مفر منه من البر إلى السكك الحديدية والعكس بالعكس، على امتداد ممرات عديدة للنقل العابر، يسهم هو الآخر في بطء حركة النقل بالسكك الحديدية.

١١- ورغم استمرار حدة المشاكل المشار إليها أعلاه في العديد من البلدان، بذلت محاولات في السنوات الأخيرة لمعالجتها. فبفضل عمليات إصلاح السياسات العامة المشار إليها أعلاه، تتراجع حماية بعض الحكومات للسكك الحديدية، خاصة في أفريقيا الغربية/الوسطى وفي أفريقيا الشرقية والجنوبية، أمام تزايد منافسة النقل البري. هذا علاوة على أنه يتم في هذه المناطق دون الإقليمية في أفريقيا وأمريكا اللاتينية والهند إعادة توجيه عمليات النقل بالسكك الحديدية للأخذ بالأسلوب التجاري واعتماد استراتيجيات تسويق أقوى. وتتزايد درجة الاستقلال التشغيلي التي تحصل عليها إدارة السكك الحديدية، وتجرى تعاقدات من الباطن على بعض عمليات السكك الحديدية مع متعهدي النقل في القطاع الخاص. وتتخذ كذلك تدابير أخرى محددة في مناطق مختلفة لتحسين كفاءة تشغيل السكك الحديدية. ففي جنوب أفريقيا، شملت التدابير استحداث النظام الطوالي لفواتير حركة النقل بالسكك الحديدية وتطبيق نظام المعلومات الإقليمي عن المعدات الدارجة (RSIS). وفيما يتعلق بالنظام الأخير، من المهم الاستفادة بأن الأونكتاد يتعاون مع دول الجنوب

الأفريقي في هذا المجال بإنشاء نظام المعلومات المسبقة عن البضائع (ACIS) في اثنين من بلدان الاتحاد الانمائي في الجنوب الأفريقي، هما جمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا مع التركيز بوجه خاص على تعقب المعدات الدارجة والبضائع المنقولة بالسكك الحديدية (نظام تعقب حركة النقل بالسكك الحديدية). فالهدف هو ضمان تعقب جميع المعدات الدارجة وبضائع الاتحاد الانمائي في الجنوب الأفريقي المنقولة بالسكك الحديدية إما عن طريق شبكات خطوط السكك الحديدية للجنوب الأفريقي (المعروفة باسم SPRINT) أو من خلال نظام الأونكتاد لتعقب حركة النقل بالسكك الحديدية، وذلك لتمكين الزبائن من معرفة أماكن وجود بضائعهم على امتداد المنطقة دون الإقليمية بأكملها في الاتحاد الانمائي للجنوب الأفريقي.

١٢- وأنشئ نظام المعلومات المسبقة عن البضائع لتعقب حركة النقل بالسكك الحديدية في بلدان أخرى هي بوركينا فاسو، والسنغال، وغانا، والكاميرون، وكوت ديفوار، ومالي. وأنشئ النظام أيضا في أوغندا، وجمهورية تنزانيا المتحدة، وزامبيا، وكينيا في عام ١٩٩٥ كجزء من مشروع السوق المشتركة لأفريقيا الشرقية والجنوبية (COMESA). وفي حالة الشبكات الثلاث في أفريقيا الشرقية، فقد أسهم نظام المعلومات المسبقة عن البضائع مساهمة كبيرة في تحقيق التكامل دون الإقليمي بفضل امتداد نطاق رصد ووصل شبكات السكك الحديدية بما يتجاوز حدودها وذلك بربط هذه السكك الحديدية الثلاثة ببعضها عن طريق أجهزة الكمبيوتر. وانتهى العمل أيضا من إنشاء نظام تعقب حركة النقل في الموانئ في عام ١٩٩٥ في مينائي تيما (غانا) ومومباسا (كينيا). وفي كلا المينائين، يجري الآن رصد حركة كل السفن عن طريق نظام المعلومات المسبقة عن البضائع، مما يوفر مساعدة كبيرة للعمليات البحرية.

١٣- وعلاوة على ذلك، تم التوصل إلى اتفاقات في جميع المناطق تقريبا لزيادة تنسيق إجراءات ومستندات الجمارك. ومع ذلك، لا يزال الأمر يتطلب معالجة مشاكل التنفيذ. من ذلك مثلا أن وثيقة الشحن بالسكك الحديدية التي يجب أن تحل محل معظم المستندات الجمركية التقليدية في الجنوب الأفريقي وفي شرق أفريقيا لم تستخدم بعد. ومن جهة أخرى، أحرز قدر أكبر من التقدم فيما يتعلق بالاتفاقات دون الإقليمية بين السكك الحديدية في حالات مثل تقاسم العربات، وتوحيد مقاييس معدات السكك الحديدية، وصيانة العربات وتقاسم المعلومات الإدارية. وهذا ينطبق بوجه خاص على أفريقيا الشرقية والجنوبية وعلى أمريكا اللاتينية.

(ب) حركة النقل العابر البري

١٤- بذلت جهود كبيرة في السنوات الأخيرة في المناطق المختلفة، وبخاصة في أفريقيا وآسيا، لتطوير وإصلاح الهياكل الأساسية للطرق، بدعم من دوائر المانحين أساسا. وأوليت عناية خاصة لمشاريع إنشاء الطرق في إطار البرامج المدعومة من المانحين التي يجري تنفيذها في إطار مخططات الأمم المتحدة للنقل والاتصالات في آسيا وأفريقيا. ورغم أنه يمكن اعتبار الشبكة البرية لممرات النقل العابر شبكة مرضية، فقد تدهورت أوضاعها المادية الى حد كبير خلال السنوات الخمس الماضية بسبب قلة الصيانة مما أسفر عن الحاق ضرر شديد بالطرق.

١٥- وتعالج هذه المشكلة الآن بقوة في أفريقيا الشرقية والجنوبية. إذ فرض رسم لصيانة الطرق، وبدأت عمليات رصد حدود الحمل المحوري في عدد من الجسور القبانية تساعد في مراقبة الحمل الزائد. ووضعت أيضا لوائح للحمل المحوري في مناطق أخرى، ولكن المشكلة العامة لا تزال تتمثل في عدم انفاذها بانتظام.

وتشمل التدابير الأخرى لتيسير حركة النقل العابر البري التي تم اتخاذها في الآونة الأخيرة في المناطق المختلفة اتفاقات تتعلق بتبسيط المستندات والاجراءات الجمركية وتنسيق رسوم المرور العابر. وفيما يتعلق بالاتفاقات الأولى، لا تزال هناك مشاكل جدية تتعلق بالتنفيذ، ولا تزال بطء اجراءات عبور الحدود تسبب في حالات تأخير كبيرة.

١٦- وفي المنطقة دون الإقليمية بغرب أفريقيا، أدت الثغرات في إجراءات النقل العابر إلى انحراف مسار البضائع العابرة بشكل غير قانوني في كثير من الحالات داخل بلدان المرور العابر، ومن ثم إلى تكبد خسائر كبيرة في العوائد عن طريق التهرب من الرسوم الجمركية. وقد استلزم ذلك تطبيق نظام مرافقة العربات الذي ينطوي مع ذلك على تعقيدات تشغيلية تؤدي إلى تأخر حركة نقل البضائع العابرة إلى حد كبير. ومع ذلك، بذلت جميع المناطق جهوداً بدرجات متفاوتة لتحسين كفاءة حركة النقل العابر البري وذلك بالتوصل إلى اتفاق على تنسيق تشريعات الطرق العامة، وتحسين معايير السلامة، وإنشاء نظم تأمين على السيارات لصالح الغير، وتنسيق ساعات العمل في الحدود، وتبسيط إجراءات الهجرة في الحدود.

١٧- وعلى الصعيد المؤسسي وصعيد السياسة العامة، أعطت سياسات التحرير دفعة قوية لقطاع النقل العابر البري في جميع المناطق دون الإقليمية. فقد تم حل شركات النقل بالشاحنات التي كانت الحكومات تملكها سابقاً مثل شركة كيناتيكو في كينيا، وشركة ترانس أوشون في أوغندا وشركة أوترمبو في بوروندي مما أتاح مجالاً تشغيلياً أكبر لمتعهدي النقل في القطاع الخاص. وسيتوقف بطبيعة الحال نجاح متعهدي النقل هؤلاء على مهاراتهم الإدارية وعلى مركزهم المالي. وسيتعزز هذا الاتجاه بتناقص الحماية الممنوحة للسكك الحديدية. ومن جهة أخرى، بدأت بوتسوانا وليسوتو وسوازيلند وبوتان تواجه بالفعل مشاكل جدية في بناء صناعة سليمة للنقل البري.

١٨- وقد اكتسب اندفاع القطاع الخاص نحو زيادة المشاركة في قطاع النقل البري زخماً لا سبيل إلى عكسه، وإن كان الخلاف حول نطاق هذا الاتجاه الجديد لا يزال قائماً في بعض المناطق، مما يستوجب حسمه. وهذا هو بالذات الوضع في غرب أفريقيا حيث لا تزال سياسة توزيع البضائع بين شركات الشحن الوطنية في البلدان غير الساحلية والبلدان الساحلية على أساس الثلثين والثلث سارية. ويُعترض حالياً على هذا الترتيب، الذي يراد به تشجيع صناعة النقل البري بالعربات في البلدان غير الساحلية، بدعوى أن ترك قوى السوق تحدد توزيع البضائع بين الشاحنين ووكلاء الشحن سوف يفضي إلى نمو الاقتصاد في المنطقة دون الإقليمية بأكملها في المدى الطويل.

(ج) الممرات المائية الداخلية

١٩- لا تزال الممرات المائية الداخلية توفر مرافق للمرور العابر بوصفها جزءاً من سلسلة ممرات النقل العابر في بلدان غير ساحلية عديدة هي أوغندا، وباراغواي، وبوروندي، وبوليفيا، وجمهورية أفريقيا الوسطى، وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، ومالي، وملاوي والنيجر. وبالرغم من أن تكاليف عمليات النقل عبر الأنهار/البحيرات تقل عموماً بكثير عن تكاليف الوسائط الأخرى للنقل العابر، فإن سوء حالة الهياكل الأساسية لا يزال يشكل عقبة رئيسية، خاصة من حيث محدودية سعة السفن، وسوء أوضاع مرافق الملاحة ومرافق الاتصالات السلكية واللاسلكية وعدم كفاية معدات مناولة البضائع. ولا تزال الترتيبات التعاونية بين البلدان للقيام بعمليات مشتركة تفتقر هي الأخرى في حالات كثيرة إلى الإطار القانوني المطلوب، باستثناء

باراغواي حيث وضعت صكوك قانونية فعالة فيها لتنظيم الملاحة النهرية. وتحسنت المرافق المادية في باراغواي تحسنا كبيرا بحيث أصبح ممر العبور النهري ثاني أهم مسار بعد النقل البري. وجرى أيضا في الآونة الأخيرة إصلاح خط البحيرات الذي يصل أوغندا بنهاية خط السكة الحديدية في كينيا على امتداد ممر النقل العابر الموصل إلى مومباسا، وقدم مشروع النقل العابر للمنطقة دون الإقليمية المشترك بين الأونكتاد وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي المساعدة التقنية في إعداد اتفاق دون إقليمي للممرات المائية الداخلية لم يعتمد بعد. وثمة تطور تجدر الإشارة إليه بوجه خاص يتعلق بالخط الذي يربط البحيرات بالطرق البرية بين ملاوي وميناء دار السلام. فقد أفاد هذا الممر ملاوي كشریان حياة يصلها بموانئ موزامبيق عندما أدت الاضطرابات الأهلية في موزامبيق إلى إغلاق طرقها التقليدية.

(د) الموانئ

٢٠- تعتبر حالة الهياكل الأساسية في الموانئ الرئيسية التي تخدم البلدان غير الساحلية مرضية بوجه عام، وإن كان الأمر يستلزم أن تستثمر بعض الموانئ في الهياكل الأساسية لتكون قادرة على مناولة سفن أكبر حجما. وقد استثمرت مبالغ كبيرة للنهوض بمعدات مناولة البضائع. واتخذت بعض الموانئ كجزء من سياسة التحرير الشاملة، خطوات لتحسين نوعية إدارتها عن طريق إبرام عقود الأداء مع الحكومات، وعقود لصيانة المعدات، وعقود لإدارة أو لتأجير المحطات لمتعهدي النقل في القطاع الخاص، ومنح جهات الإدارة درجة استقلال تشغيلي أكبر. وهذا اتجاه حديث، خاصة في مومباسا وبعض موانئ الجنوب الأفريقي. ومع ذلك، لا يزال أداء مناولة البضائع ضعيفا في كثير من موانئ المرور العابر بسبب قلة المعلومات المتعلقة بوصول السفن والبضائع، وتأخر المستندات، وكثرة ضوابط الأمن، وقلة التنسيق مع الجمارك، ومتعهدي النقل الداخلي، ووكلاء الشحن والتخليص، وشركات التأمين وموظفي الأمن، وعدم مساءلة الموظفين وافتقارهم إلى الحوافز.

٢١- وتطورت مرافق التخزين في كثير من الموانئ التي تخدم البلدان غير الساحلية على نحو سليم، وتقوم شركات من البلدان غير الساحلية ذاتها بإدارتها في كثير من الحالات. وهذا هو الحال في ميناء كلكتا وفي معظم الموانئ في أفريقيا الغربية والشرقية والجنوبية وفي أمريكا اللاتينية. وبينما سلك قدر كبير من مرافق التخزين إلى متعهدي النقل في القطاع الخاص في أفريقيا الشرقية والجنوبية وفي أمريكا اللاتينية، فلا تزال الوكالات (المخازن) الحكومية هي التي تتولى تشغيل هذه المرافق في غرب أفريقيا. ومع ذلك، يجري التساؤل الآن عما إذا لم يكن من مصلحة الشاحنين خصخصة هذه الوكالات الحكومية.

٢٢- وثمة تطور آخر هام جرى في مجال الموانئ، هو إنشاء موانئ جافة في البلدان غير الساحلية تُنفذ فيها جميع إجراءات التخليص الجمركي وتُعجل إلى حد كبير بحركة نقل البضائع العابرة إلى وجهاتها الداخلية النهائية. وقد أدى هذا التطور إلى تقليص أوقات المرور العابر إلى حد كبير وإلى وفر في التكاليف. وتدير الموانئ الجافة عملياتها الآن في العديد من البلدان غير الساحلية في الجنوب الأفريقي وأمريكا اللاتينية. ويسرت الموانئ الجافة في كينيا الواقعة بالقرب من الحدود الأوغندية حركة نقل البضائع العابرة إلى حد كبير في أوغندا ورواندا.

(هـ) النقل الجوي

٢٣- لا يزال استخدام النقل الجوي كبديل للنقل العابر البري يقتصر أساساً على استيراد مصنوعات عالية القيمة وتصدير سلع سريعة التلف مطلوبة في الأسواق الخارجية مثل الزهور، والفواكه، والخضروات، واللحوم والسلع المرتفعة القيمة. ولدى معظم البلدان غير الساحلية مرافق وهياكل أساسية متطورة إلى حد كبير في مطاراتها، ولكن لا تزال نظم جمع البضائع وتوزيعها ومرافق التخزين شديدة القصور في كثير من الحالات. وقد أدى ذلك في حالات كثيرة إلى هلاك البضائع وتلفها إلى حد كبير. ومع ذلك، فقد أحرز تقدم كبير في الآونة الأخيرة في مجال ترتيبات تجميع عمليات النقل الجوي على المستوى دون الإقليمي. ففي أفريقيا الجنوبية والشرقية، بدأ الآن تنفيذ عدد من المشاريع المشتركة التي تضم عدة بلدان. ولدى أوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وجنوب أفريقيا الآن شركة خطوط جوية مشتركة مكتملة النشاط وتشترك أيضاً في عمليات الشحن. وأما بلدان أفريقيا الشرقية الثلاثة (أوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وكينيا) فهي بسبيل إحياء المشروع المشترك لشركة الخطوط الجوية في أفريقيا الشرقية. وتوشك رواندا أن تشترك في عضوية مخطط التعاون في أفريقيا الشرقية، وتنضم على الأرجح إلى هذا المشروع الخاص أيضاً. واتخذت أيضاً عدة شركات وطنية للخطوط الجوية في المنطقة ترتيبات تعاقدية ثنائية أخرى في الآونة الأخيرة، تتعلق مثلاً بالصيانة المشتركة للطائرات وبتقاسم حيز البضائع، مما ييسر عمليات النقل الجوي.

جيم- الأطر القانونية للمرور العابر على المستويين دون الإقليمي والدولي

٢٤- إن التقدم الذي أحرزته البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر بإنشاء أطر تنظيمية على المستوى دون الإقليمي تكمل الاتفاقات الثنائية التي تحكم ترتيبات المرور العابر المختلفة أمر يبعث تماماً على التشجيع. ففي الجنوب الأفريقي، شملت التطورات الحديثة إعادة التفاوض على معاهدة منطقة التجارة التفضيلية لدول شرقي وجنوبي أفريقيا التي تحولت إلى سوق مشتركة لأفريقيا الشرقية والجنوبية (COMESA)، تم التوقيع عليها في عام ١٩٩٤. وفي عام ١٩٩٦، وقعت الحكومات على بروتوكول خاص بالنقل والأرصاء الجوية. ويلتزم هذان الكيانان القانونيان الجديان، إلى جانب الاتحاد الانمائي للجنوب الأفريقي الذي يغطي دول الجنوب الأفريقي فقط، بالقيام، في جملة أمور، بتعزيز وتحسين نظم النقل العابر. وقد سبقت الإشارة إلى أن التنفيذ كان بطيئاً في بعض المجالات، ولكن مستقبل هذه المخططات يبدو واعداً من الناحية المؤسسية. فنيما يتعلق بالنقل البري، دخلت بوتسوانا وليسوتو وسوازيلند بالإضافة إلى جنوب أفريقيا أطرافاً في مذكرة تفاهم تسمح لبوتسوانا وليسوتو وسوازيلند بمناولة حصة أكبر من البضائع العابرة التي تنقل براً. ومع ذلك، كان التنفيذ بطيئاً بسبب محدودية قدرة النقل البري في هذه البلدان، وإن بدا على أي حال أن هذا الترتيب التنظيمي قد يصبح قريباً بالياً مع ما يجري حالياً من صيغ الصناعة بأكملها بالصبغة التجارية.

٢٥- وفي شرق أفريقيا، يمثل اتفاق المرور عبر بلدان الممر الشمالي (NCTA)^(٧) أداة مهمة حتى الآن لتعزيز الترتيبات التعاونية المختلفة للنقل العابر المشار إليها أعلاه. وقد نتج جانب كبير من أوجه الضعف التي ووجهت عند تطبيق وتنفيذ الأحكام المختلفة المنصوص عليها في الاتفاق عن الاضطرابات الأهلية في رواندا وبوروندي التي عمّدت عملية الرصد. وقد أفادت معاهدة التعاون في شرق أفريقيا^(٨) التي وقع عليها في الآونة الأخيرة بوصفها صكاً قانونياً داعماً يفضي إلى توطيد هذه الترتيبات إلى حد كبير. وكان اتفاق بلبيز الذي يحكم عمليات المرور العابر بين بوروندي ورواندا وزائير وميناء دار السلام في تنزانيا، التي

تتولاها شركة خاصة (الشركة البحرية الدولية AMI) موضع مفاوضات ثنائية أجريت في الآونة الأخيرة. ويجري وضع الخطط لاستبدال الشركة البحرية الدولية بجهاز تنسيقي يضم مؤسسات حكومية وخاصة لتناول سياسات وعمليات المرور العابر وفقا لاتفاق المرور عبر بلدان الممر الشمالي.

٢٦- وفي غرب أفريقيا، يوفر الاتحاد الاقتصادي لدول غرب أفريقيا (ECOWAS)^(٩)، والاتحاد الجمركي والاقتصادي لأفريقيا الوسطى (UDEAC)^(١٠)، والمؤتمر الوزاري لدول أفريقيا الغربية والوسطى بشأن النقل البحري (MINCONMAR)^(١١) أطرا قانونية هامة جدا على المستوى دون الإقليمي لتعزيز كفاءة المرور العابر في المنطقة دون الإقليمية. وتستكمل هذه الأطر باتفاقيات أكثر تحديدا مثل اتفاقية تنظيم النقل البري بين الدول (TRI)، والاتفاقية المتعلقة بحركة النقل البري للبضائع العابرة بين الدول (TRIE)، والاتفاقية الدولية لتيسير النقل عبر الحدود للبضائع المنقولة بالسكك الحديدية (TIF)، واتفاقية المرور العابر بين دول أفريقيا الوسطى (TIPAC)، وهي عبارة عن ترتيب جمركي لتيسير حركة النقل العابر بين الدول. ولقد تحقق عدد من الانجازات في المجالات المختلفة للنقل العابر كما وردت الإشارة إلى ذلك سابقا، وأفادت هذه الاتفاقيات والاتفاقيات إلى حد كبير في إحراز هذا التقدم. ومع ذلك، لا تزال هناك بعض المشاكل الأساسية التي ينبغي الاستمرار في معالجتها. من ذلك مثلا ترك التنفيذ الكامل للقرارات التي اعتمدها الاتحاد الاقتصادي لدول غرب أفريقيا والاتحاد الجمركي والاقتصادي لأفريقيا الوسطى لأحاد الدول التي نزعته الى التوجه داخليا، مما أفضى الى تدني الأولوية الممنوحة للقضايا المشتركة بين البلدان مثل الترتيبات التعاونية للمرور العابر.

٢٧- وفي أمريكا اللاتينية، هناك أيضا مخططات فعالة للتكامل الاقليمي مثل رابطة تكامل أمريكا اللاتينية (ALADI)^(١٢)، والسوق المشتركة للمحروط الجنوبي (MERCOSUR)^(١٣)، ومعاهدة حوض ريو ديل بلاتا^(١٤) التي تتضمن أحكاما شاملة لتطوير وتنظيم عمليات النقل بين البلدان، بما في ذلك المرور العابر، التي ستستفيد منها بوليفيا وباراغواي. أما المؤسسة الأخرى الأكثر اختصاصا بالمرور العابر فهي الإدارة المستقلة للمخازن الجمركية (AADA) التي ستحل محلها قريبا إدارة خدمات الموانئ في بوليفيا (ASP-B). وهدف هذه المؤسسة التي ستتعاون في العمل تعاونا وثيقا مع غرفتي التجارة والصناعة، هو الإشراف على عمليات المرور العابر وإدارتها من الناحية التشغيلية بالتعاون مع القطاع الخاص الذي تولى الآن جميع المخازن الجمركية. وأسهمت خصخصة وتسويق العديد من عمليات النقل العابر على نطاق واسع في أمريكا اللاتينية في الآونة الأخيرة إسهاما كبيرا في تنفيذ الأحكام الواردة في المخططات الاقليمية ذات الصلة بالمرور العابر تنفيذا فعالا. وقد ساهم في ذلك عامل آخر هو أن اتفاقات المرور العابر الثنائية في المنطقة، وبخاصة الاتفاق بين بوليفيا وشيلي، ذات توجه عملي أكبر من العديد من الاتفاقات والاتفاقيات القائمة في المنطقة الأفريقية.

٢٨- وفي آسيا، تتناول منظمة التعاون الاقتصادي (ECO)^(١٥) قضايا النقل بين البلدان، وإن كانت ترتيبات المرور العابر قد عولجت بمزيد من التحديد والتفصيل في الاتفاقات الثنائية للمرور العابر. ومع ذلك، اتخذت الجمهوريات غير الساحلية في آسيا الوسطى مبادرة قوية في الآونة الأخيرة للعمل من أجل إنشاء إطار قانوني دون إقليمي يستهدف إرساء قاعدة لجهودها الرامية إلى تنويع المسارات التي تسلكها في المرور العابر وتقليل اعتمادها على المسارات التقليدية عبر الاتحاد الروسي في سعيها لتعزيز تجارتها الخارجية مع الأسواق في الخارج. ومن المقرر التفاوض على الاتفاق الاطاري للنقل العابر مع بلدان المرور العابر، وهي جمهورية إيران الاسلامية، وتركيا، وأفغانستان، وجورجيا، وأذربيجان، والصين، والاتحاد الروسي، وباكستان وأرمينيا. وجرت بالفعل المشاورات المشتركة الأولية في أنقرة (تركيا) وفي أيسيك-يول (قيرغيزستان) في

رعاية مشروع تحت مظلة الأونكتاد وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، ويجري العمل الآن على إعداد مشروع الاتفاق الذي سينظر فيه في إجتماع يزمع عقده في أيار/مايو ١٩٩٧. وستقدم نتائج الاجتماع بعد ذلك إلى إجتماع وزاري في نهاية عام ١٩٩٧ لاعتمادها. وسوف يفضي هذا الاتفاق الى تعزيز الجهود للنهوض بالترتيبات التعاونية في المنطقة دون الإقليمية والمساعدة في إدماج اقتصادات بلدان آسيا الوسطى على نحو أقوى في النظام التجاري العالمي.

٢٩- وباختصار، أحرز تقدم محمود في السنوات الأخيرة فيما يتعلق بالالتزام السياسي الذي اتخذته البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر على السواء لتعزيز الاطار التنظيمي للترتيبات التعاونية للمرور العابر على الصعيد دون الإقليمي. على أن تنفيذ هذه الاتفاقات لا يزال غير مرض في كثير من الحالات. ويعزى ذلك أساسا إلى ضعف الآليات المؤسسية لرصد ومراعاة تنفيذها. ويؤمل مع ذلك أن توفر خصخصة تجارة عمليات المرور العابر اللتين تتبلوران حافزا قويا لتحقيق مزيد من التقدم في هذا الصدد لما يترجح من زيادة الوعي بالتكاليف لدى جميع الجهات الفاعلة المعنية.

٣٠- وفيما يتعلق بالصكوك القانونية الدولية للمرور العابر، فلا تزال البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر لا تظهر كبير حماس للانضمام إلى الاتفاقيات الدولية للمرور العابر والنقل^(١٦). وهذا أمر يبعث على القلق تماما لأن عددا كبيرا من هذه الاتفاقيات يشكل صكوكا قانونية هامة يمكن أن تكون ذات فائدة قصوى لهذه البلدان لا فيما يتعلق بتعزيز ترتيباتها الثنائية ودون الإقليمية للمرور العابر فحسب، وإنما باعتبارها كذلك نقاطا مرجعية مفيدة من الناحية القانونية لفض تنازع المصالح بين البلدان في مسائل المرور العابر. وقد أظهرت المشاورات التي أجريت في الآونة الأخيرة مع بعض البلدان أن فوائد هذه الاتفاقيات لم تتضح بعد تماما وأن الوكالات الدولية ذات الصلة لم تفعل ما يكفي لتبديد الشكوك والترويج لهذه الاتفاقيات بفعالية. ومن الواضح أن هذه المشكلة تحتاج إلى إعادة نظر ومعالجة.

دال- دور المساعدة الخارجية

٣١- سبق القول بأن دوائر المانحين قد لعبت في السنوات الأخيرة دورا هاما في دعم تطوير نظم النقل العابر في المناطق والمناطق الفرعية المختلفة. وتركز الجزء الأكبر من المساعدة على تطوير الهياكل الأساسية للمرور العابر. ففي الجنوب الأفريقي، قدمت مبالغ كبيرة من الأموال لاصلاح وتوسيع شبكة الطرق البرية على امتداد الممرات البرية الرئيسية للنقل العابر كجزء من الدعم المخصص لاصلاح الهياكل الأساسية العمرانية التي دمرت نتيجة لانعدام الاستقرار السياسي الذي ساد المنطقة الفرعية على مدى سنوات طويلة. وبذلت جهود مماثلة أيضا في مناطق فرعية أخرى في أفريقيا جنوب الصحراء. على أنه شرع أخيرا جدا في إيلاء مزيد من العناية لصيانة الطرق. وحظيت السكك الحديدية هي الأخرى بدعم خاص لشراء معدات دارجة وغير دارجة ولصيانة خطوط السكك الحديدية. وقدم دعم كبير أيضا لتوسيع المرافق المادية في الموانئ الرئيسية. واستفادت المناطق الفرعية في أفريقيا الجنوبية والشرقية استفادة كبيرة من برامج المساعدة هذه. وأتاح العديد من المانحين مساعدة تقنية غطت معظم البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر لتحسين نوعية عمليات النقل العابر.

٣٢- ولئن كان عدد كبير من المانحين المتعددي الأطراف والثنائيين قد شاركوا في برامج المساعدة هذه، فتجدر الإشارة بوجه خاص إلى بعض العمليات التي نفذت في الآونة الأخيرة. فقد شملت المبادرات الحديثة

التي اتخذها البنك الدولي تقديم المساعدة لتعزيز الأداء في ميناء مومباسا وتحسين ممارسات الادارة دعما للاصلاحات المؤسسية الجارية. وفي بلدان الاتحاد الجمركي والاقتصادي لأفريقيا الوسطى، هناك أيضا مشروع رئيسي في طور التقدم يتولاه البنك الدولي، للمساعدة في تعزيز وإصلاح ترتيبات التكامل الاقليمي، بما في ذلك نظم المرور العابر. وفي الجنوب الأفريقي، تقود وكالة التنمية الدولية التابعة للولايات المتحدة، وكندا، والبلدان النوردية المانحة برامج المساعدة التقنية للمساعدة في الافادة من الهياكل الأساسية التي أعيد اصلاحها حديثا بمزيد من الفعالية. ويتم ذلك أساسا من خلال الوحدة التقنية التابعة للجنة النقل والاتصالات في الجنوب الأفريقي. ويدعم البنك الدولي أيضا في الوقت الحاضر مشروعاً رئيسياً للنقل المتعدد الوسائط في نيبال سوف يسهم إسهاماً كبيراً في تحسين ربط الخطوط بشبكة النقل في الهند. ويشترك المصرف الأوروبي للتعمير والتنمية والبنك الدولي أيضا مشاركة كبيرة في تطوير خطوط الربط في جمهوريات آسيا الوسطى. ويتعزز التضامن بوضوح بين دوائر المانحين والبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر، وستؤدي سياسة النقل العابر والاصلاحات المؤسسية الجارية في هذه البلدان إلى زيادة دعم هذا الزخم.

٣٣- وهناك فيما يتعلق بعمل الأونكتاد، نشاط هام أنجز في الآونة الأخيرة هو دعم جمهوريات آسيا الوسطى الحديثة الاستقلال بتمويل من برنامج الأمم المتحدة الإنمائي أيضا. وقد سبقت الاشارة إلى أن الهدف من هذا الإجراء هو مساعدة البلدان غير الساحلية في آسيا الوسطى على وضع اتفاق دون إقليمي للممر العابر كأساس لاشاعة استخدام مسارات بديلة أخرى للأسواق الخارجية.

٣٤- وهناك عدة أنشطة نفذها الأونكتاد في مجال المساعدة التقنية لا يزال عدد من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية يستفيد منها لكونها تؤثر تأثيراً مباشراً على احتياجات النقل العابر لديها. ويستلقت الانتباه بوجه خاص للنظام الآلي للبيانات الجمركية (ASYCUDA)، وهو نظام محوسب لإدارة شؤون الجمارك بالكمبيوتر يغطي معظم إجراءات التجارة الخارجية. ويعالج النظام البيانات والاقراارات الجمركية، وإجراءات المحاسبة وإجراءات النقل العابر. وهو يولد معلومات مفصلة عن معاملات التجارة الخارجية التي يمكن استخدامها في التحليل والتخطيط الاقتصادي ويراعي جميع المدونات والمعايير الدولية ذات الصلة بتجهيز العمليات الجمركية. وقد سبقت الاشارة إلى نظام المعلومات المسبقة عن البضائع (ACIS)، الذي يقدم تقنيات جديدة لتيسير تدفق المعلومات التشغيلية على امتداد ممرات النقل العابر.

ثالثاً- اقتراحات للعمل المقبل

٣٥- تبين المناقشة الواردة أعلاه بوضوح أن هناك تغيراً أساسياً في توجه البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر ودوائر المانحين لمعالجة مشكلة المرور العابر. إذ يتزايد الادراك بأن سياسات التدخل قد أعاققت إحراز تقدم في تحسين كفاءة عمليات النقل العابر ونوعية الخدمات وأسهمت في رفع تكاليف النقل ويكتسب هذا الادراك زخماً كبيراً، خاصة في أمريكا اللاتينية وفي أفريقيا الشرقية والجنوبية. وعلاوة على ذلك، فإن الالتزام السياسي بتعزيز الترتيبات التعاونية بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر ينفذ تدريجياً إلى المستويات التشغيلية. ويعزى هذا جزئياً الى ازدياد ثقة مدراء النقل العابر إثر التطبيق الحديث لسياسات الأخذ بالأسلوب التجاري في مؤسسات القطاع العام ومنح الادارة مزيداً من الاستقلال. وقد شعرت دوائر المانحين بهذا التطور، وهي على استعداد أكبر لدعم برامج النقل العابر لما يترجح الآن في رأيها من امكان تحقيق نتائج إيجابية ملموسة. وقد تزايدت أيضاً ثقة المانحين بتأدية هذا الدعم لشعورهم بإمكانية تقديم الأدلة لناخبيهم على فعالية استخدام المعونة التي يقدمونها. ومع ذلك، تبين المناقشة الواردة أعلاه

أيضاً أنه رغم هذه التطورات الايجابية في بيئة النقل العابر، فلا تزال هناك تحديات كبيرة ينبغي مواجهتها لزيادة تحسين نظم النقل العابر. وسيتعين عند مواجهة هذه التحديات التحلي بشعور أعمق بالأولويات والابتكار، كما ينعكس ذلك في الاقتراحات الواردة أدناه بإيجاز.

ألف - إطار لسياسة النقل العابر

٣٦- لا تزال تهيئة بيئة تجارية لسياسة النقل العابر تشكل أساس جميع الجهود الواجب بذلها لزيادة تحسين نظم النقل العابر. وينبغي للحكومات في البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر أن تعزز التدابير التي اتخذتها بالفعل للأخذ بالأسلوب التجاري في مؤسسات القطاع العام التي تتناول مسائل النقل العابر. وهذا يتطلب، في جملة أمور، منح الإدارة درجة استقلال تشغيلي أكبر بكثير، وتطبيق مخططات لحفز الأداء لزيادة أرباح المؤسسات، وتشجيع الترتيبات التي تسمح بالتعاقد مع الشركات الخاصة على القيام ببعض الأنشطة التشغيلية والإدارية. ويجب أن تتوافر المرونة لاشراك القطاع الخاص على هذا النحو بشكل غير محدود، وذلك باتاحة المجال له أيضاً للمشاركة في صنع القرارات المتعلقة بسياسة المرور العابر. ويجب أن يتواصل الانتقال نحو الخصخصة الكاملة لبعض الأنشطة الرئيسية التي تتمتع فيها الشركات الخاصة بقدر أكبر من الفعالية والخبرة والتي يمكن أن تقدم فيها خدمات أكثر جودة بفعالية أكبر من حيث الكلفة.

٣٧- ويتعلق المجال الآخر المثير للقلق في سياسة النقل العابر بالضعف البادي في تنسيق أنشطة جميع متعهدي النقل في قطاع النقل العابر. فإذا أُريد أن تكون الأرباح هي القوة الدافعة لصناعة النقل العابر، وأن تركز هذه الصناعة على تقليل تكاليف النقل العابر إلى أدنى حد، فلا بد من إيجاد آليات تكفل حسن التنسيق بين جميع الأنشطة التي تنفذها جميع الجهات الفاعلة في البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر (صانعو السياسات العامة، وسلطات الجمارك، وشركات النقل، والأمن، وسلطات المواضع، ومدراء السكك الحديدية، ووكلاء التخليص والشحن، ورجال المصارف وشركات تأمين المرور العابر). وينبغي أن توجد هذه الآليات على مستويات السياسة العامة والإدارة والتشغيل. ومع أن طرائق عمل هذه الآليات ستختلف بتفاوت الظروف الخاصة القائمة في كل منطقة أو منطقة فرعية، فإن النمط العام الوارد وصفه أدناه يمكن أن يكون أساساً لها.

٣٨- ويمكن للبلدان غير الساحلة وجاراتها من بلدان المرور العابر أن تنظر في إنشاء لجان تنسيق دون إقليمية أو ثنائية على مستوى عال مع ممثلين من القطاع الخاص بهدف الاجتماع دورياً لوضع مبادئ توجيهية وإجراءات للتخطيط وللسياسة العامة. وعلى المستوى التشغيلي، ينبغي أن يقوم المدراء الذين يتولون مسائل المرور العابر بإجراء مشاورات منتظمة لاستعراض عملية التنفيذ اليومية. ويمكن إنشاء نمط تنسيقي مماثل على المستوى الوطني بين كل بلد غير ساحلي وبلد المرور العابر المجاور له. وينبغي اتخاذ ترتيبات لإجراء مشاورات بين المنفذين للعمليات ومستخدمي مرافق النقل العابر لالتماس حل سريع للمشاكل اليومية. وتوجد هذه الترتيبات بدرجات مختلفة في المناطق والمناطق الفرعية المختلفة، ولكنها تنظم عموماً حسب الملابسات لفض المنازعات التي تنشأ عند تأزم الأمور. وينبغي وضع هذه الترتيبات في قالب مؤسسي لضمان استدامة آلية التنسيق.

باء - الاعتبارات القطاعية

٣٩- حركة النقل بالسكك الحديدية: يتسم مستوى التمويل المطلوب لإصلاح شبكة السكك الحديدية وشراء المزيد من المعدات الدارجة ومعدات السكك الحديدية في المناطق والمناطق الفرعية المختلفة بالضخامة، ولا مهرب من ذلك من الاستمرار في دعم هذا المجال. على أن الأولوية يجب أن تنصرف في السنوات القادمة لدعم برامج الصيانة. وتمثل الإدارة المجال الرئيسي الآخر لتحسين أداء السكك الحديدية. وتشهد الآن إدارة السكك الحديدية، التي تتعثر عموماً في تعقيدات بيروقراطية، ثورة في كثير من البلدان. وينبغي التعجيل بالخطوات الجاري اتخاذها في الوقت الحاضر لزيادة استقلال الإدارة في السكك الحديدية. ويتطلب هذا إعادة هيكلة نظم الإدارة الراهنة بقوة. وتشمل التدابير الأخرى التي يجب تنفيذها بجرأة توجيه السكك الحديدية للقيام بعمليات تجارية وإجراء استعراض منتظم لبارامترات التشغيل والهيكل التنظيمية وإدارة الشؤون المالية. وينبغي كذلك تشجيع المنافسة مع وسائل النقل الأخرى وخصخصة بعض خدمات السكك الحديدية.

٤٠- وينبغي تعزيز رصد تنفيذ الاتفاقات الثنائية ودون الإقليمية بين السكك الحديدية في مجالات رئيسية مثل إجراءات الدفع بالنسبة للمعدات المستأجرة والخدمات المؤداة على سبيل التبادل، وتوحيد مقاييس معدات السكك الحديدية، وصيانة العربات، وإجراءات التحكيم. ويمثل تبسيط وتنسيق الإجراءات المستندية لزيادة تيسير عمليات السكك الحديدية عبر الحدود مجالاً هاماً آخر من مجالات الاهتمام. ويجب أن تولى عناية خاصة لبرامج التدريب على المستويين الوطني ودون الإقليمي، بما في ذلك برامج تبادل الموظفين بين السكك الحديدية. وتتعلق مجالات العمل الأخرى ذات الأولوية بزيادة تطوير وتنفيذ نظام المعلومات المسبقة عن البضائع، وبتعزيز نظم التفتيش الموحدة، ووضع ترتيبات تسويق بين السكك الحديدية، وتشجيع الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بالسكك الحديدية، ووضع ترتيبات مؤسسية لرصد سلامة النقل بالسكك الحديدية وآثاره على البيئة.

٤١- النقل العابر البري: يجب أن يتواصل الاهتمام المنصب حالياً على صيانة الطرق. ومع ذلك، لن تحل مشكلة الصيانة ما لم يلتزم المستخدمون باللوائح المتعلقة بحدود الحمل المحوري. وينبغي للحكومات أن تلتزم باستخدام الموارد المتاحة في صناديق صيانة الطرق التي يتم إنشاؤها من رسوم المرور العابر لتحقيق هذا الهدف بالذات. وينبغي للحكومات أن تكتسب القدرة على إنفاذ اللوائح المتعلقة بحدود الحمل المحوري. وينبغي للحكومات في البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر أن تلتزم أيضاً بالحفاظ على توافق معايير الطرق ومواصفات العربات لأن التضارب في هذا المجال له أيضاً أثر ضار على أوضاع الطرق.

٤٢- والمجالات الأخرى التي يجب أن يتواصل الاهتمام بها هي اعتماد سكوك دون إقليمية للتأمين على مسؤولية العربات، ومسؤولية شركات النقل، ونظم الجمارك الدولية والمعايير المشتركة فيما يتعلق بسلامة الطرق، واختبار العربات والسائقين، ورخص للسير على الطرق والترخيص للسائقين.

٤٣- وينبغي إعادة النظر في نظام حصص توزيع البضائع العابرة المعمول به حتى الآن في أفريقيا الغربية/الوسطى لأنه يقيد حركة قوى السوق في صناعة النقل البري بالشاحنات. وينبغي معالجة مشكلة بناء القدرة على النقل البري بالشاحنات، التي يستهدف نظام الحصص حلها، في إطار برامج المساعدة المقدمة من المانحين أو من خلال مشاركة القطاع الخاص، كما تم ذلك بنجاح في أوغندا وملاوي. وينبغي تشجيع

القطاع الخاص أيضا على تكملة الدعم الذي يقدمه المانحون بزيادة مشاركته في بناء قواعد بيانات إقليمية عن النقل العابر البري لتيسير إدارته وتخطيط عملياته. وينبغي زيادة دعم الاتجاه نحو تحرير خدمات النقل العابر البري وذلك بإتاحة الإمكانيات لكي تتنافس شركات النقل البري بحرية مع السكك الحديدية. وينبغي زيادة تشجيع الحكومات أيضا على الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بالنقل البري.

٤٤- مرافق وخدمات الموانئ: لا تزال صيانة مرافق الموانئ تشكل بندا هاما في الإجراءات التي يجب أن تتخذها الحكومات في المستقبل. وفيما يتعلق بالجوانب التشغيلية والإدارية، لا يزال هناك أيضا عدد من التدابير التي يلزم اتخاذها لتحسين أداء الموانئ.

٤٥- وينبغي للحكومات أن تواصل الإصلاحات المؤسسية في الموانئ حتى يزداد توجه الموانئ نحو السوق وأن تفعل ذلك مثلا من خلال منح عقود الإدارة أو عقود تأجير المحطات لشركات الاقتصاد المختلط التي تنفذ عملياتها وفقا لممارسات تجارية أو من خلال منحها لشركات خاصة. وينبغي للحكومات أن تقوم داخل الموانئ ذاتها بتشجيع التعاون وتحسينه بين سلطات الموانئ، والسلطات الجمركية، وكلاء التخليص والشحن، ومتعهدي النقل في المحطات ومتعهدي النقل الداخلي من خلال لجان التيسير وغيرها من الهيئات التمثيلية في الموانئ التي تعزز كفاءة خدمات التجارة والنقل. وعلاوة على ذلك، ينبغي للحكومات أن تشجع إنشاء شبكات للمعلومات في الدوائر المرفئية واستخدام التبادل الإلكتروني للبيانات لتبادل المعلومات مما ييسر حركة نقل البضائع العابرة ومراقبتها.

٤٦- وينبغي زيادة استخدام تكنولوجيا المعلومات، خاصة لتبادل المعلومات بما يسمح لمشغلي الموانئ ومتعهدي النقل بالتخطيط وإمكانية تبسيط وتنسيق إجراءات الافراج عن البضائع العابرة، حتى تقل فترات التأخير وتستخدم المرافق على نحو أفضل. وينبغي تشجيع استخدام عقود الصيانة، كما ينبغي تنسيق الإجراءات الجمركية والأمنية في الموانئ لتقليل فترات التأخير. وعلاوة على ذلك، ينبغي تعزيز الأمن في الموانئ لمكافحة عمليات سرقة البضائع وذلك بتحسين مراقبة سبل الوصول إلى مباني المحطات، بما في ذلك سبل وصول الموظفين؛ وبتسيج المحطات؛ وبوضع نظم رصد أوتوماتيكية؛ وإجراء عمليات مراقبة منتظمة؛ وإرساء نظام صارم للعقوبات لردع اللصوص. وينبغي كذلك إنشاء الجسور القبابة في الموانئ للتحقق من أوزان الحاويات ومراقبة الحمولات المحورية لعدم إلحاق الضرر بالطرق البرية.

٤٧- وينبغي كذلك تحسين مناطق وقوف السيارات، ومرافق الاتصال والمأوى والاعتسال، والمطاعم الواقعة بالقرب من مناطق الموانئ لصالح متعهدي النقل، وينبغي للحكومات أن تنظر جديا في السماح لسلطات الموانئ باستبقاء جزء من حصائلها من النقد الأجنبي لتلبية بعض متطلبات صيانة المعدات بانتظام.

٤٨- وينبغي لمؤسسات التأمين أن تنظر جديا في تشجيع ترتيبات التأمين من المخزن إلى المخزن لخفض تكاليف أقساط التأمين. وينبغي مواصلة تعزيز الموانئ الجافة بقوة في البلدان غير الساحلية لتأمين سرعة وفعالية تكاليف حركة نقل البضائع. وينبغي تفادي شراء أنواع عديدة من معدات الموانئ وذلك بتحسين التعاون بين جهات الإدارة والمانحين لتبسيط الصيانة وخفض تكاليف قطع الغيار.

٤٩- الممرات المائية الداخلية: ينبغي إيلاء أولوية عليا لتحسين مرافق البنى التحتية السيئة للبحيرات/الأنهار، خاصة في الحالات التي تشكل فيها ممرات العبور هذه منفذا حيويا. ويجب أن تولى أيضا

العناية على سبيل الأولوية للأطر القانونية دون الإقليمية لعمليات النقل على البحيرات/الأنهار التي أهملت إلى حد كبير.

٥٠- النقل الجوي: بالرغم من أن الشحن نقلاً بالجو لا يزال محدوداً بفعل هبوط الطلب على هذه الخدمات في الوقت الحاضر، فإن لدى بعض البلدان غير الساحلية إمكانيات كبيرة في هذا الصدد، خاصة في الاطار دون الإقليمي. وستؤدي سياسات التحرير الجارية إلى زيادة حدة المنافسة في هذه الصناعة. ولذلك ينبغي زيادة تعزيز الجهود الجارية بذلها لدعم ترتيبات تجميع عمليات الشحن الجوي. وسيسهم هذا إلى حد كبير في حل مشكلة الاختلال بين اتجاهات تدفقات النقل وانخفاض مستويات حركة النقل، وسيعزز من ثم قدرة البلدان على المنافسة. وينبغي التعجيل أيضاً بتحسين المرافق الأرضية المادية، خاصة فيما يتعلق بنظم جمع البضائع وتخزينها وتوزيعها. وللقطاع الخاص دور هام ينبغي له القيام به في هذا الصدد. وعلاوة على ذلك، ينبغي مواصلة الجهود الجارية لتحرير السياسات المتعلقة بمنح حقوق نقل البضائع على الخطوط ذات المواعيد المحددة.

٥١- وينبغي للحكومات أن تيسر توسيع حركة نقل البضائع بالطائرات المستأجرة، خاصة متى كان الطلب غير متواتر على سعة الشحن وعرضة لتقلبات حادة ويصعب تلبيته بسهولة عن طريق خدمات النقل ذات المواعيد المحددة.

٥٢- وعلاوة على ذلك، ينبغي للحكومات أن تبذل جهوداً متواصلة للمساعدة في تعيين فرص حفز تنمية حركة النقل والاستفادة منها، وذلك باختيار تعريفات يتم خفضها على سلع، أو قطاعات، أو وجهات، أو فترات زمنية معينة. ويمكن أن تستهدف هذه التخفيضات تطوير أنواع جديدة من حركات النقل، وخاصة تصحيح الاختلالات القائمة في التدفقات.

٥٣- الاتصالات: كان للجهود التي بذلتها الحكومات لتحسين مرافق الاتصالات أثر إيجابي كبير على خطوط ربط العمليات بين الموانئ والموردين والمستوردين في البلدان غير الساحلية. على أنه ينبغي مع ذلك، تعزيز هذا التقدم بتوفير خدمات بريدية وخدمات للاتصالات السلكية واللاسلكية على الخطوط التجارية البحتة وبالتشجيع على زيادة مشاركة القطاع الخاص التي لا تزال محدودة في الوقت الحاضر.

٥٤- الإدارة والتدريب: يجب أن تدعم بقوة برامج التدريب المتنوعة، بما في ذلك حلقات التدارس، والحلقات الدراسية، والتدريب أثناء العمل والدورات التدريبية الأطول أمداً التي تنظم للمدراء ولمتعدي النقل من المستويين المتوسط والأدنى في الموانئ، والسكك الحديدية، وفي صناعة النقل البري، وفي النقل الجوي وفي مجال توكيلات التخليص والشحن. وينبغي للحكومات أن توفر في هذا الصدد مرافق للتدريب في المؤسسات القائمة. والمفروض أن تفضي زيادة مشاركة القطاع الخاص في جميع هذه المجالات إلى تهيئة بيئة أفضل تعين على زيادة كفاءة العمليات التجارية.

جيم - توجيه تدابير الدعم الدولية في المستقبل

٥٥- لقد ساعد الدعم الذي قدمته دوائر المانحين في السنوات الأخيرة إلى حد كبير في معالجة المشاكل الحادة للنقل العابر، خاصة فيما يتعلق بالهياكل الأساسية للنقل العابر. ولما كانت قدرة البلدان غير الساحلية

وبلدان المرور العابر على صيانة هذه المرافق محدودة فإن الأمر يتطلب مساعدة أخرى من المانحين في هذا المجال، تنطوي على عنصر يتيح الاستمرار في توفير معدات النقل. على أن هناك مجموعة من تدابير السياسة العامة والتدابير التشغيلية يلزم أن تدعمها دوائر المانحين أيضاً. وفي هذا الصدد، يجب أن ينظر المانحون في تمديد المساعدة التي سيقدّمونها في المستقبل إلى المجالات التالية:

- تعزيز إصلاح المؤسسات والسياسات التي تشجع عمليات النقل العابر ذات الوجهة السوقية؛
- تعزيز برامج الأخذ بالأسلوب التجاري والخصخصة في قطاع النقل العابر، بما في ذلك المساعدة في بلورة علاقات الشراكة مع القطاع الخاص؛
- مخططات الدعم التي تعزز تنسيق أنشطة النقل العابر على المستويين الوطني ودون الإقليمي؛
- وضع مشاريع نقل جديدة على المستوى دون الإقليمي تساعد في تخفيف الاختناقات المرورية في الشبكات الراهنة لممرات النقل العابر؛
- دعم برامج التدريب، خاصة على المستوى دون الإقليمي؛
- دعم المشاريع الأخرى المشتركة بين البلدان التي تعزز التجارة دون الإقليمية.

دال- آليات المتابعة المؤسسية

٥٦- نظراً إلى الدور الهام الذي سيتعين على المنظمات دون الإقليمية القيام به في المستقبل لتعزيز فعالية تنفيذ الترتيبات التعاونية للنقل العابر على المستوى دون الإقليمي، ينبغي للمانحين، بمن فيهم برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، النظر جدياً في دعم الجهود الوطنية لإنشاء وحدات تقنية داخل هذه المنظمات للقيام بما يلي:

- مساعدة الحكومات في وضع سياسات للنقل العابر على المستوى دون الإقليمي؛
- إعداد دراسات تقنية لدعم المشاريع المشتركة المقترحة على المستوى دون الإقليمي؛
- إقامة اتصالات مع القطاع الخاص لتعيين مجالات المشاركة ذات الأولوية معه؛
- دور النظرير للوكالات المانحة على المستوى دون الإقليمي في البرامج التي تنفذها لدعم الخصخصة واكتساب الأسلوب التجاري؛

- دور النظير للوكالات المانحة على المستوى دون الإقليمي في تنفيذ برامج التدريب ذات الصلة بالنقل العابر على المستوى دون الإقليمي؛
- المساعدة في ترتيب اجتماعات استشارية على المستوى دون الإقليمي بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر المجاورة لاستعراض تنفيذ الترتيبات التعاونية الثنائية ودون الإقليمية القائمة وتكييفها مع تغير حالات المرور العابر حسب الحاجة؛
- مساعدة الحكومات في إنشاء آليات للتنسيق على المستوى دون الإقليمي لتشجيع زيادة فعالية التعاون بين جميع الجهات الفاعلة في قطاع النقل العابر.

٥٧- وتعتبر الحاجة ماسة جداً لإنشاء هذه الوحدات التقنية في المنطقة الأفريقية حيث لا تزال أوجه الضعف المؤسسية حادة جداً. وبما أن لدى لجنة النقل والاتصالات في الجنوب الأفريقي التابعة للمجتمع الإنمائي للجنوب الأفريقي وحدة تقنية بالفعل تم إنشاؤها بدعم من المانحين، فيقترح أن تقدم مساعدة المانحين على سبيل الأولوية لدعم إنشاء وحدات من هذا القبيل في المناطق الفرعية الكائنة في أفريقيا الغربية/الوسطى وفي أفريقيا الشرقية/الوسطى من خلال المؤسسات دون الإقليمية الأكثر صلة بالموضوع، وهما الأمانة الدائمة للممر الشمالي في كينيا والمؤتمر الوزاري لدول أفريقيا الغربية والوسطى المعني بالنقل البحري (MINCONMAR) في كوت ديفوار.

٥٨- وعملاً على توفير محفل لاجراء استعراض عالمي للتقدم المحرز في تطوير شبكات النقل العابر، ينبغي النظر في عقد اجتماع آخر لخبراء حكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية في عام ١٩٩٩.

الحواشي

(١) للاطلاع على نتائج الاجتماعين السابقين، انظر "تقرير اجتماع الخبراء الحكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية"، TD/B/40(1)/2-TD/B/LDC/AC.1/4,1993؛ و"تقرير الاجتماع الثاني للخبراء الحكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية"، TD/B/42(1)/11-TD/B/LDC/AC.1/7,1995.

(٢) تتخذ الترتيبات في الوقت الحاضر لاجراء مشاورات قبل انعقاد الاجتماع، وستتاح نتائج هذه المشاورات للاجتماع.

(٣) إذا احتسبت أقصر مسافة من عاصمة البلد أو أية مدينة أخرى رئيسية إلى أقرب ميناء بحري، فإن أكبر هذه المسافات تقع في جمهوريات آسيا الوسطى وأطولها جميعاً في كازاخستان (٣ ٧٥٠ كم). وتبلغ هذه المسافات ٢ ٠٠٠ كيلومتر أو أكثر في أفغانستان، ومنغوليا، وتشاد، والنيجر، وزامبيا وزمبابوي. أما أرمينيا وبوليفيا وسوازيلند فهي البلدان الوحيدة التي لديها مسافات تبلغ ٣٠٠ كيلومتر أو أقل. وثمة مسارات أخرى أطول من ذلك بكثير تستخدمها البلدان غير الساحلية، تصل إلى ١٠ ٠٠٠ كيلومتر لبعض بلدان آسيا الوسطى التي تستخدم طريق السكة الحديدية العابر لسبيريا للوصول إلى فلاديفوستوك؛ أما المسارات التي تبدأ في شرق بوليفيا وتنتهي إلى موانئ المحيط الاطلنطي، فإنها تتجاوز ٢ ٠٠٠ كيلومتر.

الحواشي (تابع)

(٤) تقدر نسبة تكاليف الشحن والتأمين إلى قيمة الواردات في ثمانية بلدان أفريقية غير ساحلية في عام ١٩٩٤ بأكثر من ٢٠ في المائة، وقد تجاوزت هذه النسبة ٣٠ في المائة في أربعة من هذه البلدان، أي سبعة أضعاف النسبة الشاملة في البلدان المتقدمة. والمقارنات مع البلدان الأفريقية الساحلية تبين بوضوح أن تكاليف الشحن والتأمين في هذه البلدان أدنى بكثير في معظم الحالات. ولا يزال نصيب الفرد من الصادرات أدنى بكثير في البلدان غير الساحلية منه في جميع البلدان النامية، ولا تزال الصادرات تمثل نسبة صغيرة نسبياً من الناتج المحلي الإجمالي. وبالنسبة لمعظم البلدان غير الساحلية، وصل نصيب الفرد من الصادرات في عام ١٩٩٤ إلى أقل من نصف متوسط صادرات البلدان النامية غير المنتجة للنفط، البالغ ٢٦٠ دولاراً أمريكياً. وفي نفس العام، وصلت الصادرات إلى أقل من ٢٠ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي مقارنة بنسبة ٢٤ في المائة لجميع البلدان النامية.

(٥) في عام ١٩٩٤، تعدت هذه المدفوعات ١٠ في المائة من قيمة صادرات السلع والخدمات في ١٣ من البلدان المعنية وتعدت نسبة ٢٥ في المائة في تسعة بلدان. وبلغ المتوسط لجميع البلدان النامية نحو ٥ في المائة.

(٦) انظر Amjadi, U. Reineke and A. Yeats, "Did external barriers cause the marginalization of Sub-Saharan Africa in World Trade?", Policy Research Working Paper, Nr. 15086, World Bank, 1996.

(٧) جدد الاتفاق الذي وقعت عليه أوغندا، وبوروندي، ورواندا وزائير وكينيا في تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٦ لمدة عشر سنوات أخرى.

(٨) البلدان الأعضاء في المعاهدة هي أوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وكينيا.

(٩) البلدان الأعضاء في الاتحاد الاقتصادي لدول غرب أفريقيا هي: بنن، وبوركينا فاسو، وتوغو، والرأس الأخضر، والسنغال، وسيراليون، وغامبيا، وغانا، وغينيا، وغينيا - بيساو، وكوت ديفوار، وليبيريا، ومالي، وموريتانيا، ونيجيريا.

(١٠) البلدان الأعضاء في الاتحاد الجمركي الاقتصادي لأفريقيا الوسطى هي تشاد، وجمهورية أفريقيا الوسطى، وغابون، وغينيا الاستوائية، والكاميرون، والكونغو.

(١١) البلدان الأعضاء في المؤتمر الوزاري لدول أفريقيا الغربية والوسطى المعني بالنقل البحري هي بنن، وبوركينا فاسو، وتشاد، وتوغو، وجمهورية أفريقيا الوسطى، والرأس الأخضر، وزائير، والسنغال، وسيراليون، وغابون، وغامبيا، وغانا، وغينيا، وغينيا الاستوائية، وغينيا - بيساو، والكاميرون، وكوت ديفوار، والكونغو، وليبيريا، ومالي، وموريتانيا، ونيجيريا.

(١٢) البلدان الأعضاء هي الأرجنتين، وإكوادور، وأوروغواي، وباراغواي، والبرازيل، وبوليفيا، وبيرو، وشيلي، وفنزويلا، والمكسيك، وكولومبيا.

الحواشي (تابع)

(١٣) البلدان الأعضاء هي الأرجنتين، وأوروغواي، وباراغواي، والبرازيل.

(١٤) البلدان الأعضاء هي الأرجنتين، وأوروغواي، وباراغواي، والبرازيل، وبوليفيا.

(١٥) البلدان الأعضاء هي أذربيجان، وأفغانستان، وأوزبكستان، وإيران (جمهورية-الاسلامية)، وباكستان، وتركمانستان، وتركيا، وطاجيكستان، وكازاخستان.

(١٦) إن أهم الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بعمليات المرور العابر هي: الاتفاقية المتعلقة بتجارة المرور العابر للدول غير الساحلية، نيويورك (١٩٦٥)، المشار إليها عامة "باتفاقية نيويورك للمرور العابر"؛ والمادة الخامسة من اتفاق الغات؛ واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار؛ والاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع (١٩٧٥)؛ واتفاقية كيوتو؛ والاتفاقية الدولية لتنسيق إجراءات مراقبة البضائع عند الحدود (١٩٨٢)؛ والاتفاقية الجمركية بشأن الحاويات (١٩٧٢)؛ والاتفاقية الدولية لنقل البضائع بالسكك الحديدية (١٩٦١)؛ واتفاقية عقد النقل الدولي البري للبضائع (١٩٥٦).

- - - - -