

Distr.
GENERAL

TD/B/44/9
25 July 1997
ARABIC
Original: ENGLISH

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية
الدورة الرابعة والأربعون
جنيف، ١٣ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٧
البند ٨(أ) من جدول الأعمال المؤقت

مسائل أخرى

(أ) إجراءات محددة تتصل بالحاجات والمشاكل التي
تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية

تقرير مرحلي من أمانة الأونكتاد

المحتويات

المقررات

١ - ٤	.....	مقدمة	-	أولا
٥ - ٢٧	.....	أنشطة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية	-	ثانيا
٥	.....	ألف- استعراض التقدم المحرز في تطوير نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية	-	
٦ - ٨	.....	باء - اجتماعات الأفرقة الاستشارية للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية	-	
٩ - ٢٧	.....	جيم - أنشطة أخرى للأونكتاد	-	
٩	.....	١ - استعراض اتفاق النقل العابر في الممر الشمالي	-	
١٠ - ١٣	.....	٢ - النظام الآلي للبيانات الجمركية (آسيكودا)	-	
١٤ - ١٨	.....	٣ - نظم المعلومات المستبقة عن البضائع	-	
١٩ - ٢٢	.....	٤ - مبادرة آسيا الوسطى للتجارة الخارجية والنقل العابر:	-	
٢٣ - ٢٧	.....	٥ - إعادة بناء طريق الحرير اجتماع الخبراء المعني بتكنولوجيا المعلومات	-	
٢٨ - ٣٦	.....	إجراءات فرادى البلدان والمنظمات الدولية والحكومية الدولية الدولية لصالح البلدان النامية غير الساحلية	-	ثالثا

أولاً - مقدمة

١- رحبت الجمعية العامة، في الفقرة ١٥ من قرارها ٩٧/٥٠، بمذكرة الأمين العام والتقرير المرحلي المقدم من أمانة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية بشأن الإجراءات المحددة المتصلة بالحاجات والمشاكل التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية^(١)، وطلبت إلى الأمين العام للأمم المتحدة أن يقوم، هو والأمين العام لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، بإعداد تقرير آخر عن تنفيذ القرار، وأن يقدماه إلى مجلس التجارة والتنمية وإلى الجمعية العامة في دورتها الثانية والخمسين.

٢- وفي الفقرة ٩ من القرار نفسه، أحاطت الجمعية العامة علماً بتقرير الاجتماع الثاني للخبراء الحكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية المعقود في نيويورك في الفترة من ١٩ إلى ٢٢ حزيران/يونيه ١٩٩٥^(٢)، وأيدت الإطار العالمي للتعاون في ميدان النقل العابر بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية ومجتمع المانحين الوارد فيه. وفي الفقرة ١١ من القرار طلبت الجمعية العامة إلى الأمين العام أن يعقد في عام ١٩٩٧ اجتماعاً آخر للخبراء الحكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية، 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، ولاستكشاف إمكانية وضع تدابير محددة ذات توجه عملي. وقد عُقد الاجتماع برعاية الأونكتاد في الفترة من ٨ إلى ٢٠ حزيران/يونيه ١٩٩٧ في مقر الأمم المتحدة بنيويورك. ويعرض على المجلس للنظر فيه تقرير الاجتماع، بما فيه استنتاجاته وتوصياته (TD/B/44/7 - TD/B/LDC/AC.1/11).

٣- وفي الفقرة ١٣ من القرار نفسه، أحاطت الجمعية العامة علماً، مع التقدير، بإسهام مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية في وضع تدابير دولية لمعالجة المشاكل التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية، وحث المؤتمر، في جملة أمور، على أن يبقى قيد الاستعراض الدائم تطور مرافق الهياكل الأساسية للنقل العابر ومؤسساته وخدماته، وأن يرصد تنفيذ التدابير المتفق عليها، ويتعاون في جميع المبادرات ذات الصلة، بما فيها مبادرات القطاع الخاص والمنظمات غير الحكومية، ويعمل كمركز تنسيق بشأن القضايا الشاملة لعدة مناطق تهم البلدان النامية غير الساحلية. وعلاوة على ذلك دعت الجمعية العامة، في الفقرة ١٤ من القرار، الأمين العام للأمم المتحدة إلى أن يقوم، بالتشاور مع الأمين العام لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، باتخاذ تدابير مناسبة للتنفيذ الفعال للأنشطة المطلوبة في القرار. وترد في الفرع الثاني من هذا التقرير الأنشطة الأخيرة للأونكتاد في هذا الصدد لصالح البلدان النامية غير الساحلية.

٤- ودُعيت الفقرة ٥ من قرار الجمعية العامة البلدان النامية غير الساحلية وجاراتها من بلدان المرور العابر إلى تكثيف ترتيباتها التعاونية. وفي الفقرة ٧ دعت الجمعية العامة البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية المتعددة الأطراف إلى تزويد هذه البلدان بمساعدات مالية وتقنية مناسبة. وعليه، طلب الأمين العام للأونكتاد من هذه الدول والمؤسسات أن تزوده بالمعلومات بشأن الإجراءات التي اتخذتها في هذا الصدد. وترد هذه المعلومات بإيجاز في الفرع الثالث من هذا التقرير.

ثانياً - أنشطة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

ألف - استعراض التقدم المحرز في تطوير نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية

٥- تسهيلات لاستعراض التقدم المحرز في تطوير نظم المرور العابر من جانب الاجتماع المذكور للخبراء الحكوميين المنعقد عملاً بالفقرة ١١ من قرار الجمعية العامة ٩٧/٥٠، قام الأمين العام للأونكتاد، بدعم مالي من برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، باتخاذ ترتيبات للاضطلاع بدراسات إقليمية ودون - إقليمية تحليلية شاملة أبرزت التطورات الحديثة في قطاع النقل العابر للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وقدمت توصيات للعمل في المستقبل. وقد بلورت هذه الدراسات البرامج قيد التنفيذ لتجديد وصيانة الهياكل الأساسية للمرور العابر وتحسين الممارسات الإدارية والعمليات. وركزت خصوصاً على البرامج والمشاريع التي يجري تنفيذها في سياق دون - إقليمي. كما أبرزت المبادرات الجديدة التي اتخذتهافرادى البلدان في مجال سياسة النقل العابر. واحتوت أيضاً على عدد من المشاريع الرأسمالية ذات الأولوية وبرامج المساعدة التقنية التي يجري البحث عن دعم لها من المانحين^(٧). إن نتائج هذه الدراسات، وكذلك الإسهامات التي قدمتها اللجان الاقتصادية الإقليمية، شكلت الأساس لإعداد الوثيقة الأساسية المتاحة لاجتماع الخبراء الحكوميين المذكور أعلاه (TD/B/42(1)/14).

باء - اجتماعات الأفرقة الاستشارية للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية

٦- طلبت الفقرة ١٠ من قرار الجمعية العامة ٩٧/٥٠ إلى الأمين العام لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، بالتعاون مع البلدان والمؤسسات المانحة، ولا سيما برنامج الأمم المتحدة الإنمائي واللجان الإقليمية والمؤسسات دون الإقليمية ذات الصلة، أن يقوم بتنظيم أفرقة استشارية خاصة، بغية تحديد مجالات العمل ذات الأولوية على الصعيدين الوطني ودون الإقليمي، ووضع برامج عمل. وقد بدأت عملية هذه الاجتماعات الاستشارية بعقد اجتماع من هذا النوع لمنغوليا وبلدان المرور العابر المجاورة لها، وهي الصين والاتحاد الروسي. وعقد هذا الاجتماع، الذي نظمته الأونكتاد وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، بالتعاون الوثيق مع الحكومة المنغولية، في أولان باتور في الفترة من ٢٠ إلى ٢٢ أيار/مايو ١٩٩٧. كما حضر الاجتماع كلٌّ من اليابان وجمهورية كوريا بصفة مراقب.

٧- وناقش الاجتماع التطورات الأخيرة التي حدثت في المنطقة دون الإقليمية في ضوء الإطار العالمي للتعاون في ميدان النقل العابر بين البلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية ومجتمع المانحين الذي اعتمد في الاجتماع الثاني للخبراء الحكوميين الدوليين^(٨). وفي هذا الصدد، استعرض الاجتماع أولاً مختلف العناصر الأساسية لإطار سياسة النقل العابر، التي تكفل إقامة بيئة قابلة للبقاء ومُضَيّة، إلى تحسين كفاءة النقل العابر. وتشمل هذه العناصر تحسين اتفاقات المرور العابر الثنائية الحالية، والتشجيع على عقد اتفاق تكميلي دون - إقليمي شامل، واتفاقيات واتفاقات دولية للمرور العابر، وتطوير طرق بديلة، وتحويل خدمات النقل العابر إلى مشاريع تجارية، وتنمية إمكانات توسيع التجارة دون الإقليمية. ثانياً عولجت جوانب الضعف الطبيعي للهياكل الأساسية للنقل العابر واقتراحات زيادة تحسينها. وعلاوة على ذلك أكد

الاجتماع على الدور الذي ينبغي أن تؤديه المساعدة الخارجية في تقديم الدعم لتنفيذ برامج الأولويات التي اتفقت عليها في الاجتماع. وكانت حصيلة الاجتماع اعتماد "مذكرة تفاهم أولان باتور"، التي تحتوي على أبرز القضايا المحددة خطوطها الأساسية أعلاه.

٨- وقد عقدت المشاورات بين بلدان أخرى غير ساحلية وجيرانها من بلدان النقل العابر في أفريقيا وأمريكا اللاتينية في إطار الترتيبات المؤسسية القائمة بموجب مختلف المخططات دون الإقليمية. إن الاجتماعات المنتظمة للجنة الجنوب الأفريقي للنقل والمواصلات، وهيئة تنسيق النقل العابر في الممر الشمالي في أفريقيا الشرقية/الوسطى، والمؤتمر الوزاري لدول أفريقيا الغربية والوسطى المعني بالنقل البحري، والسوق المشتركة لبلدان المخروط الجنوبي في أمريكا اللاتينية، قد عملت كلها كمحافل لتبادل الآراء بشأن مجالات العمل ذات الأولوية من أجل تحسين نظم النقل العابر. وشمل ذلك مسألة مواصلة تطوير الحلقات المفقودة في شبكة الهياكل الأساسية للنقل العابر. وصيانة المرافق القائمة، وإزالة الحواجز غير المادية مثل إجراءات وأنظمة المرور العابر المعطلة التي لا تزال تشكل عائقاً خطيراً على بعض ممرات النقل العابر، وتقوية الآليات بغية التنفيذ الفعال لاتفاقات المرور العابر دون الإقليمية، والاستمرار في تحرير خدمات النقل العابر وزيادة إشراك القطاع الخاص في عمليات النقل العابر. كما أن الاجتماعات الأخيرة في آسيا الوسطى لمناقشة إمكانات إيجاد إطار لاتفاق دون إقليمي للنقل العابر أتاحت فرصة لمناقشة بعض هذه الأولويات. وفي جنوب شرقي آسيا تجري مشاورات ثنائية منتظمة بشأن النقل العابر تعالج متطلبات النقل العابر في المستقبل. وأثناء اجتماع نيويورك للخبراء الحكوميين نفسه، عُنِدَت مناقشات غير رسمية من جانب بعض الخبراء من البلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية.

جيم - أنشطة أخرى للأونكتاد

٩- استعراض اتفاق النقل العابر في الممر الشمالي

٩- أثناء الاجتماع السنوي لهيئة تنسيق النقل العابر في الممر الشمالي في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٦ قررت رسمياً حكومات أوغندا، وبوروندي، ورواندا، وجمهورية الكونغو الديمقراطية (زائير السابقة) وكينيا أن تمدد الاتفاق دون الإقليمي للمرور العابر ١٠ سنوات أخرى، بعد أن كان قد انتهى في تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٦. غير أن الدول الأعضاء اتفقت على أن من الضروري مراجعة بعض البروتوكولات كي تؤخذ في الحسبان التطورات الجديدة في نظام المرور العابر. ولذلك طلبت إلى الأمانة الدائمة لهيئة تنسيق النقل العابر في الممر الشمالي في مومباسا بكينيا أن تلتزم بمساعدة تقنية للاضطلاع بهذه المراجعة. ونظراً لمشاركة الأونكتاد السابقة في دعم هذه الأمانة الدائمة في تلك المنطقة، فقد أوفد الأونكتاد بعثة وضعت خطة عمل وجدولاً زمنياً لإتمام هذه المراجعة. وتتوخى خطة العمل إقامة سلسلة من حلقات العمل الوطنية فيفرادى الدول الأعضاء لمناقشة سياسات النقل العابر وغيرها من الإجراءات المطلوبة أخذها في الاعتبار في كل بلد على وجه التحديد عند مراجعة المعاهدة. كما اقترحت حلقة عمل دون - إقليمية تستهدف تنسيق الآراء المتعلقة بالأنشطة الجديدة في مختلف القطاعات الفرعية. وستعكس هذه الأنشطة أيضاً دور متعهدي النقل العابر في القطاع الخاص. وتجري المشاورات الآن مع الأمانة بخصوص أنشطة المتابعة.

٢- النظام الآلي للبيانات الجمركية (آسيكودا)

١٠- تسهم كفاءة الإجراءات الجمركية بطريقة هامة في الإسراع بتجهيز البضائع العابرة وتخليصها. ويمكن توقع فوائد كبرى عندما تستخدم البلدان المتجاورة النظام الجمركي نفسه أو أنظمة متوافقة، مما يسهل تبادل المعلومات ويزيد من تقليص حالات التأخير.

١١- وتعالج مشاريع النظام الآلي للبيانات الجمركية الإصلاحات الجمركية والتحديث والحوسبة باستخدام مجموعة برامج حاسوبية حديثة تم تطويرها ويقوم بتنفيذها الأونكتاد. ومن الفوائد الكبرى التي تأتي بها هذه المشاريع: تبسيط الإجراءات الجمركية، وتخليص البضائع على نحو أسرع، وزيادة جمع العائدات، وتوفير إحصاءات للتجارة الخارجية مستوفاة وموثوق بها.

١٢- ومشاريع النظام الآلي للبيانات الجمركية هي إما قيد التنفيذ، أو اكتملت، في أكثر من ٧٠ بلداً في جميع أنحاء العالم، منها ١٤ بلداً غير ساحلي، وكذلك ١٥ بلداً للمرور العابر. ويجري حالياً تطوير وحدة رصد محددة للمرور العابر تستخدم مجموعة من الرسائل قائمة على مواصفات قياسية دولية، كي يستعملها النظام الآلي للبيانات الجمركية، مع وجود إمكانيات وصلها بنظم المعلومات المستبقة عن البضائع، والنظم الأخرى لتعقب البضائع وقواعد بيانات التنفيذ. كما نوقش عمل النظام الآلي للبيانات الجمركية في اجتماع جرى مؤخراً لخبراء الأونكتاد حول تكنولوجيا المعلومات (انظر الفقرات ٢٣ - ٢٧ أدناه).

١٣- وقد مَوَّلَت عملية تطوير النظام الآلي للبيانات الجمركية بمساهمات من اسبانيا، وألمانيا وإيطاليا والاندنمرك والسويد وسويسرا وفرنسا والمملكة المتحدة والنرويج والولايات المتحدة الأمريكية واليابان، فضلاً عن برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، والاتحاد الأوروبي، والبنك الدولي ومصرف التنمية الكاريبي ومصرف التنمية للبلدان الأمريكية.

٣- نظم المعلومات المستبقة عن البضائع

١٤- من بين البرامج الرئيسية للتعاون التقني بين الأونكتاد والبلدان النامية تطوير وتركيب نظم المعلومات المستبقة عن البضائع وهذا هو الإسم النوعي لصندوق أدوات للتطبيقات الحاسوبية التي تشكل نظاماً لمعلومات لوجستيات النقل قادراً على معالجة مشاكل موارد المرور العابر والنقل المتعدد الوسائط للبضائع. وهو يزود متعهدي النقل ببيانات موثوق بها ومفيدة وفورية عن عمليات النقل، فيحدد أماكن تواجد البضائع ومعدات النقل.

١٥- وعلى مدى العامين الماضيين تم تركيب نظم المعلومات المستبقة عن البضائع هذه جزئياً أو كلياً في البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر التالية:

نظام تعقب حركة الموانئ (Port Tracker): في موانئ دار السلام (تنزانيا)، وتيما (غانا)، ومومباسا (كينيا) يجري تركيب وحدات لإدارة وتنظيم المرافئ وأذون المغادرة في مراحل مختلفة من الإنجاز.

نظام تعقب حركة السكك الحديدية (Rail Tracker): بذلت جهود وكُرست موارد أكبر بكثير لتطوير وتنفيذ نموذج لنظم المعلومات المستقبلية عن البضائع على خطوط السكك الحديدية، بناءً على طلب المستعملين. ونتيجة لهذا النهج يجري تعقب البضائع والمعدات الدارجة على شبكات السكك الحديدية التالية: السنغال ومالي، كوت ديفوار وبوركينا فاسو؛ غانا؛ الكامرون؛ السودان؛ كينيا، جمهورية تنزانيا المتحدة؛ أوغندا؛ شبكة تازارا، ملاوي، زامبيا وجمهورية الكونغو الديمقراطية؛ بنغلاديش.

١٦- وهناك شبكة واحدة يتم عليها في الوقت الراهن تعقب المعدات الدارجة فقط وهي: سكك حديد غانا.

١٧- وقد أكد المستخدمون بأنفسهم، كما أكدت مصادر مستقلة أن الفوائد التالية قد تحققت للسكك الحديدية التي تقوم حالياً باستخدام نظام تعقب حركة السكك الحديدية بنظم المعلومات المستقبلية عن البضائع:

- صارت البيانات الشاملة متاحة على خطوط مباشرة الآن لمدراء حركة المرور وغيرهم. وتشمل هذه البيانات معلومات عن موقع العربات مثلاً على الشبكة؛ وعدد العربات المعطلة؛ والعربات التي مضى على تحميلها أكثر من ثلاثة أيام؛ والعربات الموجودة في الورش، الخ.
- صار من الممكن بسهولة الآن استخراج تقارير اسبوعية/شهرية لمختلف المستويات الادارية داخل ادارات سكك الحديد. وهذا يشمل معلومات مثل بيانات التحميل الاسبوعية، أداء العملاء/السلع؛ متوسط الوقود الصادر حسب المسافة التي تقطعها القاطرة؛ وقت المرور العابر للقطار، الخ.
- تحسنت جذرياً المعلومات المتاحة للعملاء. ففي الماضي كان الأمر يستغرق ٤-٥ أيام لإبلاغ العميل بمكان وجود العربة التي تحمل بضاعته؛ أما الآن فيمكن تزويده بهذه المعلومات في التو واللحظة.
- سُجلت نتائج ايجابية ملموسة في فترة إعداد العربات، وتوافرها و/أو معدل الوقت اللازم للإصلاح، ورسوم تأجير العربات، الخ.
- أدمجت في النظام نفسه الادارات التشغيلية للسكك الحديدية لبلدان المرور العابر والبلدان غير الساحلية التي تترابط فيها الشبكات، وبذلك تم تسهيل حركة جريان المرور العابر.

١٨- قامت المفوضية الأوروبية بتمويل جزء كبير من تكاليف نظام المعلومات المستقبلية عن البضائع. بيد أن التمويل جاء في الماضي من برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، والبنك الدولي، وكذلك من مؤسسات إنمائية ألمانية وفرنسية.

٤- مبادرة آسيا الوسطى للتجارة الخارجية والنقل العابر: إعادة بناء طريق الحرير

١٩- تم تدشين مبادرة آسيا الوسطى للتجارة الخارجية والنقل العابر، كما بلورتها تفصيلاً المشاريع: UZB/96/011 و KAZ/97/019; KYR/96/009/ TAJ/96/004; TUK/96/007 في نيسان/أبريل ١٩٩٥. وتهدف المبادرة إلى تخفيض تكاليف النقل العابر التي تواجه جمهوريات آسيا الوسطى، وبذلك تنهض بتجارتها الخارجية وتدعم نموها الاقتصادي.

٢٠- وقد أدى الاجتماع التقني بشأن روابط النقل العابر لآسيا الوسطى بالأسواق العالمية، الذي عقد في أنقرة بتركيا في الفترة من ٧ إلى ٩ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٥ إلى رسم الخطوط الأساسية لبرنامج اصلاحي مصمم لتحسين نظم النقل العابر في آسيا الوسطى. وقد اعتبر ابرام اتفاق اطاري للنقل العابر حجر الزاوية في هذا البرنامج الاصلاحي.

٢١- وقد دخلت بلورة هذا الاتفاق منعطفًا حاسمًا عندما قام اجتماع لكبار المسؤولين من جمهوريات آسيا الوسطى عقد في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٦ في إيسيك - كول، بقرغيزستان، باعتماد مشروع مشترك، واتفقوا على أن يشكل هذا المشروع أساساً للمفاوضات مع جيرانهم للمرور العابر. ويحدد هذا الاتفاق الاطاري للنقل العابر الخطوط الأساسية لترتيبات التعاون الاقليمي في مجال النقل العابر، بما فيها تطوير الهياكل الأساسية للنقل وخدماته وصيانتها وادارتها وتنسيق أنظمة النقل العابر والاجراءات والمستندات الجمركية. وفيما يتعلق بالترتيبات المؤسسية يتوخى الاتفاق الاطاري اشراك المؤسسات الحكومية على كل المستويات، وإقامة أمانة للمساعدة في رصد تنفيذ مختلف البروتوكولات القطاعية للاتفاق.

٢٢- وقد تقرر اجراء المفاوضات الأولى بين جمهوريات آسيا الوسطى وجيرانها للنقل العابر في أيلول/سبتمبر - تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٧. وستشمل البلدان المشاركة كلاً من: الاتحاد الروسي، أذربيجان، أرمينيا، أفغانستان، أوزبكستان، ايران (جمهورية - الاسلامية)، تركمانستان، تركيا، جورجيا، الصين، طاجيكستان، قرغيزستان، وكازاخستان.

٥- اجتماع الخبراء المعني بتكنولوجيا المعلومات

٢٣- عملاً بتكليف لجنة المشاريع وتيسير الأعمال التجارية والتنمية التابعة للأونكتاد، عقد اجتماع للخبراء في أيار/مايو ١٩٩٧ بشأن استخدام تكنولوجيا المعلومات لجعل ترتيبات النقل العابر أكثر فعالية. وأشار اجتماع الخبراء إلى أنه رغم التقدم السريع في تكنولوجيا المعلومات، فإن جمارك المرور العابر ما زالت تعتمد كثيراً على اجراءات تنطوي على نقل مستندات ورقية. وأكد الاجتماع على الإسهام الأساسي لتكنولوجيا المعلومات في الأداء الوظيفي الصحيح لنظم جمارك المرور العابر. وشدد الاجتماع على ضرورة النهوض بنظم معلومات النقل لتعقب بضائع المرور العابر بهدف أتمتة عملية حصر البيانات. إن النقص الحالي لمثل هذه الأنظمة في كثير من البلدان يهدد كفاءة متعهدي النقل العابر؛ كما أنه يضر بكفاءة أداء أنظمة جمارك المرور العابر. وأشار الاجتماع إلى استخدام النظام الآلي للبيانات الجمركية التابع للأونكتاد ونظام المعلومات المستبقة عن البضائع في بلدان كثيرة ذات مستويات مختلفة من التنمية. واتفق على أن حوسبة اجراءات المرور العابر يمكن أن تسهم إسهاماً كبيراً في تعجيل الاجراءات وتخفيض تكلفتها لفائدة التجارة في الوقت الذي تعزز فيه كفاءة الرقابة الجمركية وتعقب البضائع.

٢٤- وأعرب الاجتماع عن اعتقاده بأنه ينبغي للأونكتاد، بالتعاون مع جميع الأطراف الأخرى المهتمة، أن يسعى لتطوير نموذج للمرور العابر، في سياق النظام الآلي للبيانات الجمركية ونظام المعلومات المستقبلية عن البضائع.

٢٥- واعتبر الاجتماع أن نموذج المرور العابر يمكن أن يشمل جميع وظائف الرقابة الجمركية ورصد نقل البضائع في المرور العابر من البداية إلى حين إكمال عملية المرور العابر، بما في ذلك الافراج عن الكمالات حسب الاقتضاء. وينبغي أن يكون هذا النموذج مفتوحاً للنظم المحوسبة المشابهة، وأن يتيح - بالقدر الذي تسمح به القوانين الوطنية - وصول متعهدي التجارة والنقل إليه. وينبغي أن تكون الرسائل المستعملة مبنية على المعايير الدولية القائمة، وخصوصاً نظام الأمم المتحدة لتبادل البيانات الإلكتروني لشؤون الإدارة والتجارة والنقل. ويمكن استهداف مجموعة من بلدان المرور العابر والبلدان غير الساحلية، مع إعطاء الأولوية لأقل البلدان نمواً، كي تعمل كمواقع ريادية لهذا النموذج الإلكتروني للنقل العابر.

٢٦- كما اعتبر الاجتماع أنه ينبغي للأونكتاد أن يتعاون مع المنظمات المشتركة في تطوير وصيانة أنظمة المرور العابر، ولا سيما اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة، والمفوضية الأوروبية، والتجمعات الإقليمية في البلدان النامية، وكذلك القطاعات العامة والخاصة ذات الصلة.

٢٧- واعترف الاجتماع بالحاجة إلى نظام جمركي شامل للنقل العابر ونظام متكامل لتعقب البضائع يكون متاحاً لكل المتعهدين. كما اعترف بأنه ينبغي للأونكتاد أن يتابع تأييده للمستعملين الحاليين للنظام الآلي للبيانات الجمركية ونظام المعلومات المستقبلية عن البضائع، وأن يتابع التطوير ومواصلة التنفيذ، بما في ذلك التعزيز والدعم المستمر لكلا النظامين.

ثالثاً - إجراءات فرادى البلدان والمنظمات الدولية والحكومية الدولية لصالح البلدان النامية غير الساحلية

٢٨- يرد أدناه^(٥) موجز للمعلومات المقدمة من عدة بلدان غير ساحلية نامية وبلدان مرور عابر نامية، ومن بلدان أخرى نامية ومتقدمة، وكذلك من منظمات دولية وحكومية دولية، بشأن الأنشطة المتصلة بتحسين أنظمة النقل العابر.

٢٩- لقد وضعت البلدان النامية غير الساحلية الخطوط العامة لبرامجها القطرية من أجل مواصلة تطوير الهياكل الأساسية للنقل العابر، بما في ذلك تجديد المرافق القائمة وصيانتها وتطوير الحلقات المفقودة في شبكات النقل العابر على الطرق. كما بلورت الأطر القانونية والأنظمة الإدارية التي تحكم حركة البضاعة العابرة. وتم التأكيد عموماً على أن اتفاقات المرور العابر الثنائية ودون الإقليمية القائمة تحتاج إلى صقل ومراجعة كي تأخذ في الحسبان التطورات الأخيرة في نظام المرور العابر مثل توسيع المرافق القائمة وإقامة محطات داخلية للحاويات (موانئ جافة) واستخدام طرق جديدة للنقل العابر بسكك الحديد والطرق البرية والمجاري المائية الداخلية. وفضلاً عن ذلك فقد أشير إلى الحاجة إلى مواصلة تدعيم آليات رصد وتنفيذ اتفاقات المرور العابر. وفي هذا المجال تم التأكيد بصورة خاصة على أهمية فرض مراقبة أشد صرامة على أنظمة الحمولات المحورية وإجراءات الصيانة وكذلك زيادة تنسيق وتبسيط الإجراءات والمستندات الجمركية

ورسوم استخدام الطرق على الصعيد دون الاقليمي. وتم التأكيد أيضاً على الحاجة إلى توسيع برامج التدريب الاقليمية والوطنية لإدارات ومنتعدي النقل العابر.

٣٠- ولقد بلورت بلدان المرور العابر النامية برامج التطوير قيد التنفيذ لتحسين مرافق المرور العابر التي تقدمها تسهيلاً لحركة البضاعة العابرة من وإلى الدول غير الساحلية المجاورة لها. وتشمل هذه على وجه الخصوص تسهيلات الرسو في الموانئ، وتسهيلات المخازن، وخدمات المرور العابر على الطرق والسكك الحديدية، وتسهيل اجراءات وأنظمة التخليص الجمركي في الموانئ وعبر نقاط الحدود. كما أشارت بعض البلدان إلى المعاملة التفضيلية الممنوحة للبلدان غير الساحلية فيما يتعلق بالرسوم المفروضة على البضاعة العابرة وإلى الأفضليات التجارية الممنوحة للبلدان غير الساحلية. وأشار بشكل خاص إلى وجود اتفاقات وترتيبات ثنائية ودون اقليمية للمرور العابر بين بلدان المرور العابر والبلدان غير الساحلية المجاورة لها، تشكل على وجه العموم الإطار القانوني الذي يتم فيه تحديد وتعيين طرائق تقديم معظم التسهيلات والخدمات المذكورة أعلاه. ورغم التفاوت في تنفيذ هذه الاتفاقات والترتيبات فإن التزام معظم بلدان المرور العابر عموماً بتحسين خدمات هذا المرور ليس موضع تساؤل.

٣١- كما قام العديد من بلدان المرور العابر النامية بتحديد الخطوط العامة لتدابير أخرى اتخذت لتحسين كفاءة النقل العابر، بما في ذلك تحرير خدمات المرور العابر. وتتعتمد بلدان كثيرة منها تشجيع المنافسة في قطاع النقل العابر، خصوصاً فيما يتعلق بالقطاع الفرعي للنقل العابر البري، حيث يتزايد دور متعهدي القطاع الخاص. كما يزداد تحويل خدمات السكك الحديدية والموانئ إلى مشاريع تجارية وتمنح المؤسسات المسؤولة استقلالاً ذاتياً تشغيلياً أكبر.

٣٢- وقد تنوعت استجابات المنظمات الدولية. فلدى اللجان الاقتصادية الاقليمية والبنك الدولي مشاريع هامة قيد التنفيذ موجهة تحديداً إلى تقديم المساعدة المالية والتقنية لتحسين الهياكل الأساسية للنقل العابر ونوعية خدمات المرور العابر. ورغم أن البنك يقدم مثل هذه المساعدة عموماً في إطار مشاريع الهياكل الأساسية القطرية، فإنه أولى في السنوات الأخيرة اهتماماً خاصاً لبعض البرامج الاقليمية، ولا سيما في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى. وتركز هذه البرامج أيضاً على تحسين إطار سياسة النقل العابر الذي يشجع على تحرير خدمات المرور العابر بهدف تعزيز الكفاءة التشغيلية في قطاع النقل العابر. كما يجري دعم المبادرات الهادفة إلى تحسين الممارسات الادارية وتدعيم النظم القانونية والضريبية للنقل العابر.

٣٣- وتقوم اللجان الاقتصادية الاقليمية في آسيا وأفريقيا بتنفيذ معظم برامج مساعداتها في إطار برامج عقد النقل والمواصلات. غير أن القسم الرئيسي من دعم اللجان المباشر يقتصر على برامج المساعدة التقنية التي يمولها برنامج الأمم المتحدة الإنمائي إلى حد كبير. وقد تركزت هذه البرامج في آسيا في الآونة الأخيرة على مساعدة البلدان النامية غير الساحلية في آسيا الوسطى لتوسيع الطرق البرية والحديدية الحالية، بغية تعزيز التجارة دون الاقليمية وشبكات النقل العابر مع البلدان المجاورة التي فيها احتمالات للنقل العابر. كما شملت هذه المساعدة مجالات أخرى تتصل بتسهيل المرور العابر عن طريق تحسين نظمته القانونية. ويشترك الأونكتاد وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي مشاركة تامة في تقديم المساعدة في هذا المجال.

٣٤- وخلال السنوات الأخيرة ركز أيضاً برنامج المساعدات التابع للجنة الاقتصادية لأفريقيا على رصد تنفيذ مشاريع العقد لتحسين الهياكل الأساسية المادية للنقل فضلاً عن تقديم المساعدة التقنية المباشرة

في مجالات مثل تسهيل المرور العابر، وتقوية أطره القانونية، وتحسين نظم معلومات النقل العابر، وتحسين السلامة والأمن والملاحة في المجاري المائية الداخلية، وتطوير الترتيبات التعاونية في صناعة الشحن الجوي.

٣٥- وقامت منظمات دولية أخرى ببلورة برامجها لمساعدة البلدان النامية غير الساحلية في مجالات اختصاص كل منها. وحددت منظمة الطيران المدني الدولي الخطوط الأساسية لأنشطتها لتحسين مرافق النقل الجوي في مختلف البلدان النامية غير الساحلية، بما في ذلك توسيع خدمات النقل الجوي في المناطق الريفية. وحددت منظمة الأغذية والزراعة الخطوط الأساسية لبرامج مساعداتها التقنية لدعم إنتاج الأغذية، والأمن الغذائي، وإدارة موارد الغابات وقطاع مصائد الأسماك على المستوى القطري ودون الاقليمي معاً، وهي برامج مصممة لتعزيز قدرة التوريد في هذه البلدان. وشارك صندوق النقد الدولي بشكل مكثف في دعم عدة بلدان غير ساحلية بتقديم المساعدة التقنية لمؤسساتها المالية، والمرافق المعززة للتكيف الهيكلي، ومرافق التمويل التعويضي والطارئ، والمساعدة في مجالات التدريب.

٣٦- وتعكس استجابات البلدان المتقدمة المشاعر التي أعربت عنها مؤخراً عدة بلدان مانحة شاركت مشاركة فعالة في مختلف المحافل الدولية التي تعالج شؤون البلدان النامية غير الساحلية. فهناك التزام واضح من البلدان المتقدمة لتعزيز البرامج المصممة لتحسين الهياكل الأساسية للنقل العابر وخدماته في معظم البلدان غير الساحلية. ويجري تنفيذ كثير من هذه البرامج في إطار المؤسسات دون الاقليمية مثل لجنة الجنوب الافريقي للنقل والمواصلات والاتحاد الاقتصادي لدول غربي افريقيا والاتحاد الجمركي الاقتصادي لافريقيا الوسطى في غرب افريقيا الوسطى وهيئة تنسيق النقل العابر في الممر الشمالي في افريقيا الشرقية/الوسطى، والسوق المشتركة لبلدان المخروط الجنوبي في أمريكا اللاتينية ومنظمة التعاون الاقتصادي في آسيا. ويشجع هذا النهج على التعاون الوثيق بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر المجاورة لها، ويعزز التزام هاتين المجموعتين من البلدان بتقوية وتحسين تنفيذ اتفاقاتها دون الاقليمية للمرور العابر والترتيبات الأخرى المتصلة بالتجارة دون الاقليمية.

الحواشي

(١) A/50/341.

(٢) TD/B/42(1)/11-TD/B/CDC/AC.1/7.

(٣) لمزيد من التفاصيل انظر: استعراض التقدم الأخير في تنمية نظم النقل العابر في غرب إفريقيا واقتراحات للعمل المقبل، من إعداد السيد ك. إيفلو، خبير استشاري بالأونكتاد (١٩٩٧)؛ واستعراض عام للتطورات الأخيرة لمرافق النقل العابر وخدماته لصادرات رواندا ووارداتها، من إعداد السيد ج. س. نسابيموفا، خبير استشاري للأونكتاد (١٩٩٧)؛ واستعراض التقدم في تطوير نظم المرور العابر في شرق إفريقيا واقتراحات للعمل المقبل، من إعداد السيد ستيفن وينينا، خبير استشاري للأونكتاد (١٩٩٧)؛ واستعراض التقدم في تطوير النقل العابر في الجنوب الأفريقي واقتراحات للعمل المقبل، من إعداد السيد أ. روغامبا، خبير استشاري للأونكتاد (١٩٩٧)؛ واستعراض التقدم في تطوير نظم المرور العابر في نيبال، وبوتان، وجمهورية لاو الشعبية الديمقراطية واقتراحات للعمل المقبل، من إعداد السيد ف. رامان، خبير استشاري للأونكتاد (١٩٩٧)؛ واستعراض التقدم في تطوير نظم المرور العابر في أمريكا اللاتينية واقتراحات للعمل المقبل، من إعداد السيد ر. ب. كاستيلون خبير استشاري للأونكتاد (١٩٩٧). وهذه التقارير متاحة في أمانة الأونكتاد.

(٤) TD/B/CDC/AC.1/6.

(٥) إن المعلومات المفصلة الواردة في الردود متاحة في أمانة الأونكتاد. كما أن الدراسات الإقليمية ودون الإقليمية التي أجراها الأونكتاد في البلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية، كجزء من الأعمال التحضيرية الموضوعية لاجتماع الخبراء الحكوميين، قدمت معلومات إضافية.

- - - - -