

Distr.: General
24 August 2000
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



الدورة الخامسة والخمسون

البند ٩٤ (أ) من جدول الأعمال المؤقت*

المسائل المتعلقة بسياسات الاقتصاد الكلي: التجارة والتنمية

بيئة المرور العابر في الدول غير الساحلية في آسيا الوسطى وجيرانها من بلدان المرور العابر النامية مذكرة من الأمين العام**

يتشرف الأمين العام بأن يحيل إلى الجمعية العامة، وفقا لما طلب في قرارها ١٧١/٥٣ المؤرخ ١٥ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٨، التقرير الذي أعده الأمين العام لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية عن بيئة المرور العابر في الدول غير الساحلية في آسيا الوسطى وجيرانها من بلدان المرور العابر النامية.

* A/55/150

** تأخرت إحالة هذه الوثيقة قليلا بسبب ضغط العمل في التحضير لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث المعني بأقل البلدان نموا.

تقرير الأمين العام لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية عن بيئة المرور
العابر في الدول غير الساحلية في آسيا الوسطى وجيرانها من بلدان
المرور العابر النامية

المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٣	٣-١	مقدمة
٤	٩-٤	الانتعاش الاقتصادي والأنماط الناشئة في التجارة والمرور العابر في آسيا الوسطى . .
٤	٨-٤	ألف - المؤشرات الاقتصادية الأساسية وآفاق النمو
٥	٩	باء - ممرات النقل العابر البديلة الرئيسية لآسيا الوسطى
٦	١٥-١٠	ثالثا - اختناقات الهياكل الأساسية المادية: حل المشاكل القصيرة الأجل والتواءم مع الاتجاهات الطويلة الأجل
٦	١٠	ألف - بارامترات التنمية الطويلة الأجل
٦	١٥-١١	باء - التطورات الحالية الرامية إلى تعزيز الهياكل الأساسية المادية
٩	٣٢-١٦	رابعا - التدابير المتخذة للتغلب على الحواجز غير المادية القائمة بالنسبة لممرات النقل العابر المتوفرة
٩	٢٨-١٦	ألف - إيجاد بيئة قانونية لعمليات النقل
١٤	٣٠-٢٩	باء - آثار تنفيذ الاتفاقات الدولية على التكلفة
١٤	٣١	جيم - تعزيز النظم الإدارية والمؤسسية على الصعيد الوطني
١٥	٣٢	دال - المساعدة التقنية
١٧	٤٠-٣٣	خامسا - نحو تشكيل إطار لتحسين التعاون والتنسيق
١٧	٣٤-٣٣	ألف - التعاون المالي والتقني
١٧	٣٥	باء - تنسيق المعونة
١٨	٣٧-٣٦	جيم - حتمية الاضطلاع بعملية تنظيمية لدعم الانتقال للاقتصاد السوقي
١٨	٤٠-٣٨	دال - ترتيبات الدعم المؤسسية المشتركة بين الحكومات
٢٠	٢٠٠٠	مرفق - حالة اتفاقيات واتفاقات النقل للجنة الاقتصادية لأوروبا في ٩ شباط/فبراير ٢٠٠٠

أولاً مقدمة

١ - طلبت الجمعية العامة، في قرارها ١٧١/٥٣ المؤرخ ١٥ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٨، والمعنون "بيئة المرور العابر في الدول غير الساحلية في آسيا الوسطى وجيرانها من بلدان المرور العابر النامية"، إلى الأمين العام لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية أن يقوم، بالتعاون الوثيق مع اللجان الإقليمية، بإعداد تقرير عن تنفيذ ذلك القرار لتقديمه إلى الجمعية العامة في دورتها الخامسة والخمسين. وقد أعد هذا التقرير استجابة لذلك الطلب. وهو يغطي التطورات ذات الصلة بالفقرات ٢ إلى ٥ من القرار، وقد جاء فيها ما يلي:

(أ) إعداد برنامج لتحسين كفاءة بيئة المرور العابر في الدول غير الساحلية المستقلة حديثاً في آسيا الوسطى وجيرانها من بلدان المرور العابر النامية؛

(ب) تقديم المساعدة التقنية والخدمات الاستشارية للدول غير الساحلية المستقلة حديثاً في آسيا الوسطى وجيرانها من بلدان المرور العابر النامية، مع مراعاة اتفاقات النقل العابر ذات الصلة؛

(ج) تقديم مساعدات مالية وتقنية مناسبة إلى الدول غير الساحلية المستقلة حديثاً والنامية في آسيا الوسطى، وإلى جيرانها من بلدان المرور العابر النامية، لتحسين بيئة المرور العابر لتلك البلدان، بما في ذلك بناء وصيانة وتحسين مرافق النقل والتخزين وغير ذلك من مرافق ذات الصلة بالنقل العابر، وتحسين الاتصالات؛

(د) إيجاد الطرق الممكنة لتعزيز الترتيبات التعاونية بين الدول غير الساحلية في آسيا الوسطى وجيرانها من دول المرور العابر النامية، وتشجيع مجتمع المانحين على القيام بدور داعم أكثر فعالية.

٢ - وفيما يتعلق بالفقرة الفرعية (أ) أعلاه، اكتمل عدد من الدراسات منذ اتخاذ القرار ١٧١/٥٣، وبقيت دراسات أخرى قيد الإعداد، وبوجه خاص، لدى مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، واللجنة الاقتصادية لأوروبا، ومصرف التنمية الآسيوي، والمصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير على وجه الخصوص؛ وعن طريق برنامج ممر العبور بين أوروبا والقوقاز وآسيا الذي يتولاه الاتحاد الأوروبي. وقد مهدت التوصيات الواردة في تلك الدراسات الطريق أمام مجموعة واسعة من البرامج والمشاريع، الغرض منها تعزيز هياكل النقل الأساسية ومعالجة موضوع الحواجز غير المادية المتبقية.

٣ - وفيما يتعلق بالفقرات الفرعية (ب) و (ج) و (د) أعلاه، يشير هذا التقرير إلى مشاريع المساعدة المالية والتقنية الرئيسية التي تنفذ الآن، والمرتبطة بتحسين بيئة المرور العابر في بلدان آسيا الوسطى وجيرانها من بلدان المرور العابر النامية.

ثانياً الانتعاش الاقتصادي والأنماط الناشئة في التجارة والمرور العابر في آسيا الوسطى

ألف المؤشرات الاقتصادية الأساسية وآفاق النمو

٤ - ظلت بلدان آسيا الوسطى، خلال العقد الذي أعقب استقلالها، تصارع مشاكل الانتقال إلى اقتصاد السوق، وهو صراع يرجح أن يمتد إلى العقد القادم. إذ لم تتخذ وتيرة الانتعاش والتنمية سرعة متساوية بين بلدان المنطقة، أو، فيما نحن بصدد، بين القطاعات الاقتصادية داخل البلدان المفردة، غير أن حركة الاقتصاد العامة تبدو مطمئنة.

٥ - وقد وصف الأمين العام، في تقرير صدر في عام ١٩٩٦، الصعوبات الكثيرة التي تواجه البلدان غير الساحلية في آسيا الوسطى (انظر الوثيقة A/51/288). ولاحظ بصفة خاصة، أن تأثير التغيرات الاقتصادية في آسيا الوسطى قد سبب ما يلي: (أ) حدوث انكماش اقتصادي حاد؛ (ب) فقدان أسواق المواد الخام والمنتجات الصناعية للمنطقة؛ (ج) حدوث انخفاض شديد في الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي، الذي انخفض بنسب تتراوح من ٣٠ إلى ٥٠ في المائة؛ (د) تقلص النفقات المصرفية، مع حدوث اخفاقات عديدة وانخفاض في المدخرات والاستثمارات؛ (هـ) حدوث اضطرابات بالغة في نظام النقل؛ (و) حدوث ارتفاع مفاجئ في معدلات البطالة.

٦ - وقد أعرب الأمين العام، في تقريره اللاحق الصادر في عام ١٩٩٨ (A/55/331)، عن سروره إذ لاحظ تغيراً نحو الأفضل، وبصفة خاصة ما يلي: (أ) ظهور علامات انتعاش اقتصادي وبرز أسواق جديدة للصادرات والواردات؛ (ب) حدوث استثمارات كبيرة في ممرات النقل العابر البديلة الرئيسية؛ (ج) زيادة تأثير مشاريع المساعدة التقنية على إعادة الهيكلة المؤسسية في قطاع النقل؛ (د) تعزيز التعاون الإقليمي عن طريق القيام على أعلى المستويات بصياغة واعتماد اتفاقات إقليمية متعددة الأطراف مرتبطة بالمرور العابر؛ و (هـ) التوجه نحو تنمية قاعدة الموارد البشرية في آسيا الوسطى.

٧ - وبرغم أن الانتعاش الاقتصادي قد أبطأته الأزمة المالية الروسية التي حدثت في عام ١٩٩٨، فقد حققت الاقتصادات في آسيا الوسطى انتعاشاً في عام ١٩٩٩ ويتوقع أن تواصل النمو خلال عامي ٢٠٠٠ و ٢٠٠١. وتشير التقديرات إلى أن نسبة نمو الناتج المحلي الإجمالي

بصفة عامة في المنطقة بلغت ٠,٨ في المائة في عام ١٩٩٨^(١)، و ٢,٨ في المائة في عام ١٩٩٩، ويتوقع أن يصل إلى ٤,٩ في المائة في عام ٢٠٠٠. وفي عام ١٩٩٩، بلغت نسبة نمو الناتج المحلي الإجمالي في كازاخستان ١,٧ في المائة، وفي قيرغيزستان ٣,٦ في المائة، وفي طاجيكستان ٣,٧ في المائة، وفي تركمانستان وأوزبكستان ٤,٤ في المائة^(٢). وقفز معدل التضخم في المنطقة من ١١,٤ في المائة في عام ١٩٩٨ إلى ٢١,٩ في المائة في عام ١٩٩٩، لكن يتوقع انخفاضه إلى ١٥,١ في المائة في عام ٢٠٠٠. وتراجعت أرصدة الحسابات الجارية بنسبة ٤,٥ في المائة في عام ١٩٩٨، وانخفض هذا المعدل إلى ٢ في المائة في عام ١٩٩٩، ويتوقع أن يبلغ ٢,٤ في المائة في عام ٢٠٠٠^(٣). وتعتبر قيمة مساهمة القطاع الخاص في الناتج المحلي الإجمالي في جمهوريات آسيا الوسطى منخفضة حتى بالمقارنة مع البلدان الأخرى التي تمر بمرحلة تحول إلى اقتصاد السوق. وتبلغ هذه المساهمة، على سبيل المثال، ٣٠ في المائة في طاجيكستان مقابل ٦٠ في المائة في منغوليا.

٨ - وتواجه بلدان عديدة في آسيا الوسطى، منذ ١٩٩٧، صعوبات متزايدة في الحصول على عائدات في السوق الدولية، بسبب ازدياد العجز في الحسابات الجارية واختلال الموازنات، وعبء الدين العام. لهذه الأسباب، ومع ضخامة احتياجاتها الإنمائية، وضعف قدرتها على تحقيق فوائض قابلة للاستثمار، فإن حجم الموارد المالية الخارجية وتوقيتها وشروطها أمور بالغة الأهمية يتعين أن تكون متناسبة مع الاحتياجات الإنمائية الفورية القصيرة والطويلة الأجل. ويتعين أن توظف المساعدة الأجنبية لتعزيز معدل النمو المحلي والتنمية الاقتصادية والتحول الاقتصادي على المدى البعيد، بحيث يقل الاعتماد فيهما على المعونات في نهاية المطاف.

باء - ممرات النقل العابر البديلة الرئيسية لآسيا الوسطى

٩ - تملك آسيا الوسطى، للأغراض التجارية، عددا متزايدا من خيارات النقل العابر. إذ بوسع بلدان المنطقة الاستفادة مما يلي: (أ) خطوط السكك الحديدية والطرق البرية التقليدية عبر الاتحاد الروسي؛ (ب) الطرق العابرة لبحر قزوين بالسكك الحديدية والطرق البرية؛ (ج) خطوط السكك الحديدية والطرق البرية عبر جمهورية إيران الإسلامية؛ (د) خطوط السكك الحديدية والطرق البرية المتجهة شرقا عبر الصين؛ (هـ) الطرق البرية المتجهة جنوبا عبر الصين إلى باكستان والهند. وقد كان أثر هذه الطرق في فتح آسيا الوسطى أمام التجارة كبيرا. ومن شأن تعزيز كفاءتها عن طريق إزالة اختناقات الهياكل الأساسية المادية والحواحز غير المادية، من أجل خفض تكلفة النقل إلى الحد الأدنى، أن يمكنها من زيادة مساهمتها في توسيع التجارة.

ثالثاً - اختناقات الهياكل الأساسية المادية: حل المشاكل القصيرة الأجل والتواءم مع الاتجاهات الطويلة الأجل

ألف - بارامترات التنمية الطويلة الأجل

١٠ - ألزمت بلدان آسيا الوسطى أنفسها، بحكم عضويتها في منظمات إقليمية، مثل اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأوروبا، بالمساهمة في مشاريع وبرامج عامة، مثل البرنامج الآسيوي للهياكل الأساسية للنقل البري، ووافقت أيضاً على الانضمام إلى الاتفاقات والاتفاقيات الدولية الأساسية التي تنص على قواعد وتدابير تشجع إقامة مرافق للمرور العابر، وتضع حدوداً دنياً للمتطلبات التقنية اللازمة لبناء وصيانة الهياكل الأساسية ومرافق النقل العابر. وإذا كان لآسيا الوسطى أن تصبح جسراً برياً يربط أوروبا بآسيا، فلا خيار لديها سوى أن تتواءم مع المبادئ والمعايير العامة. غير أن تكاليف الالتزام بالقواعد والمعايير الأوروبية لبناء وصيانة الهياكل الأساسية ومرافق النقل العابر باهظة، كما هو موضح في الفقرتين ٢٩ و ٣٠ أدناه، وستكون آسيا الوسطى محتاجة ومستحقة بالتأكيد للدعم المالي والتقني من شركائها في التجارة ومن المؤسسات المالية المتعددة الأطراف.

باء - التطورات الحالية الرامية إلى تعزيز الهياكل الأساسية المادية

١ - المسارات المستقبلية لخطوط الأنابيب

١١ - حدثت التطورات الرئيسية في آسيا الوسطى، منذ تقرير الأمين العام لعام ١٩٩٨، في مجال تطوير خطوط الأنابيب. وفي حزيران/يونيه ٢٠٠٠، توصلت أذربيجان وجورجيا وتركيا إلى اتفاق يتعلق بالإطار القانوني لخط أنابيب باكو-تبليسي-سيهان. وفي تموز/يوليه ٢٠٠٠، طرحت شركة خطوط الأنابيب التركية الحكومية، بوتاس، عطاءات لمرحلة الأعمال الهندسية الابتدائية في القطاع التركي من خط الأنابيب. ويتوقع أن يكلف هذا القطاع الذي يمثل أكثر من ٥٠ في المائة من مجموع طول الخط البالغ ١٧٠٠ كيلومتر تقريباً، زهاء ٢,٥ بليون دولار عند اكتماله. وتبلغ طاقته زهاء مليون برميل في اليوم. بيد أن الشروع الباكر في إنشاء الخط أصبح مشكوكاً فيه الآن، بسبب الزيادة التي حدثت مؤخراً في تدفقات النفط من كازاخستان عبر الاتحاد الروسي.

١٢ - وتفيد التقارير بأن خط باكو-سوبسا الممتد من أذربيجان إلى البحر الأسود عبر جورجيا، قد تدهور إلى درجة تطلبت تطوير مشروع إصلاحه ليصبح عملية إعادة بناء كاملة. وستبلغ طاقة خط الأنابيب المحدد ما يصل إلى ٢٠ مليون طن في العام.

١٣ - وفي كازاخستان، شارف الاتحاد الدولي لخط أنابيب بحر قزوين، الذي أنشئ في عام ١٩٩٣ لبناء خط أنابيب نفط يمتد من حقل تنغيز إلى مدينة نوفوروسيسك الروسية على البحر الأسود بتكلفة ٢,٢ بليون دولار، التوصل إلى اتفاق مع جميع من لهم مصالح على امتداد مسار خط الأنابيب. ويتعين أن يبني خط الأنابيب خلال الـ ١٢ إلى ١٨ شهرا القادمة، بطاقة ابتدائية قدرها ٢٨.٢ بليون برميل قابلة للارتفاع إلى ٦٧ مليون برميل في اليوم، مما سيزيد صادرات كازاخستان النفطية بنسبة ابتدائية قدرها ٨٠ في المائة. وما زالت إمكانية ربط كازاخستان مع أذربيجان بخط أنابيب يمر تحت بحر قزوين قيد المناقشة. وهناك أيضا خطط لبناء خط أنابيب بطول ٣٠٠٠ كيلومتر يمتد من اكتوبي في كازاخستان إلى حقل نفط كرامي في الصين، بطاقة قد تبلغ ٢٠ مليون طن في العام، وخطط أيضا لبناء خط أنابيب من كازاخستان إلى الخليج الفارسي عبر تركمانستان وجمهورية إيران الإسلامية. وسيرفع اكمال بناء منافذ الموانئ البحرية لنقل النفط العابر عند اكتان في باكو قدرة كازاخستان التصديرية للنفط إلى ١٠ ملايين طن في العام.

١٤ - وفي تركمانستان تم التوصل إلى اتفاق في كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٧ من أجل بناء خط أنابيب لتصدير الغاز يمتد إلى إيران طوله ١٤٠ كيلومترا. وقد تبني تركمانستان أيضا خطا لأنابيب الغاز تحت بحر قزوين يمتد إلى إرزوروم في تركيا وذلك عبر القوقاز بتكلفة تقديرية تتراوح بين ٢ و ٤ بليون دولار. كما توصل اتحاد للمصالح المالية إلى اتفاق أولي في هذا الصدد في حزيران/يونيه ١٩٩٨، بيد أن الشروع في البناء قد أصبح الآن احتمالا بعيدا إثر القرار الذي اتخذته تركمانستان في أيار/مايو ٢٠٠٠ بمضاعفة شحناتها من الغاز إلى الاتحاد الروسي. أما خط الأنابيب المقترح مده من تركمانستان إلى باكستان عبر أفغانستان فقد جُمّد إلى أجل غير محدود بانتظار بيئة للعبور أكثر استقرارا.

٢ - إصلاح وتحسين هياكل النقل الأساسية

١٥ - مع وجود المعابر الرئيسية للنقل العابر جاهزة فعلا، ركزت المرحلة الثانية من تحسين هياكل النقل الأساسية في آسيا الوسطى بشكل رئيسي على الإصلاح والصيانة والتحسين. أما فيما يتعلق بالهياكل الأساسية للسكك الحديدية، فقد وُجّهت الأولوية في الاهتمام إلى تحسين محطات تغيير العربات الثقيلة المنخفضة، وتحسين وإعادة بناء خطوط السكك الحديدية والجسور، وتحسين الاتصالات السلكية واللاسلكية، ومد الخطوط الكهربائية. كما أُعطيت أولوية لصيانة الطرق وترميمها أكبر مما أُعطي للطرق الجديدة. ويرد في الجدول ١ أدناه موجز لبعض المشاريع الرئيسية الجارية.

الجدول ١: مشاريع تحسين الهياكل الأساسية المتفق عليها خلال الفترة ١٩٩٨-٢٠٠٠، المقرر إنجاز معظمها خلال الفترة ٢٠٠٠-٢٠٠٤

الدولة	مشروع الهياكل الأساسية	القيمة	المنظمة
كازاخستان	تعمير الطريق ألماتي - غولشاد	٩,٥٧ مليون دولار	البنك الإسلامي للتنمية ^(أ)
	صيانة/تجديد السكك الحديدية	٦٤,٨ مليون يورو	المصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير ^(ب)
	إعادة تشكيل النقل بالطرق البرية	١٠٠ مليون دولار	البنك الدولي
قيرغيزستان	ترميم طريق ألماتي - بشكيك	٥ ملايين دولار	مصرف التنمية الآسيوي ^(ج)
	ترميم الطريق الثاني بشكيك - أوش	٥٠ مليون دولار	مصرف التنمية الآسيوي
طاجيكستان	ترميم الطريق دوشمبي - كلياب	٢٠ مليون دولار	مصرف التنمية الآسيوي
تركمانيستان	ترميم الطريق الرئيسية أشجابات - ماري	٥٠ مليون دولار	المصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير
	ترميم ميناء تركمانباشي	٣٠ مليون دولار	المصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير
أوزبكستان	تحديث السكك الحديدية	٧٠ مليون دولار	مصرف التنمية الآسيوي/المصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير
	ترميم السكك الحديدية شينجلدي - طاشكاند - سمرقند	٧٠ مليون دولار	مصرف التنمية الآسيوي
	ترميم الطريق على حدود بوخارى - تركمانستان	٥٠ مليون دولار	مصرف التنمية الآسيوي
المشاريع الإقليمية			
	صادرات القطن المشتركة الوسائط		برنامج ممر العبور بين أوروبا والقوقاز وآسيا ^(د)
	قاطرات الشحن الكهربائية	٣٩,٨ مليون يورو	المصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير
	خدمات الحاويات باكو - تركمانباشي	٢,٥ مليون يورو	برنامج ممر العبور بين أوروبا والقوقاز وآسيا
	مرافق عبّارات السكك الحديدية، منطقة جورجيا المطلّة على البحر الأسود	٣,٤ مليون يورو	برنامج ممر العبور بين أوروبا والقوقاز وآسيا
	معدات مناولة الحمولة والحوايات	٥,٨٢٥ مليون يورو	برنامج ممر العبور بين أوروبا والقوقاز وآسيا

المصدر: تجميع أمانة الأونكتاد من المعلومات التي حصلت عليها من المنظمات المعنية.

- (أ) المصرف الإسلامي للتنمية.
- (ب) المصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير.
- (ج) مصرف التنمية الآسيوي.
- (د) معبر النقل: برنامج الاتحاد الأوروبي، أوروبا - القوقاز - آسيا.

رابعاً - التدابير المتخذة للتغلب على الحواجز غير المادية القائمة بالنسبة لممرات النقل العابر المتوفرة

ألف - إيجاد بيئة قانونية لعمليات النقل

١٦ - اتخذت بلدان آسيا الوسطى منذ حصولها على الاستقلال في عام ١٩٩١ تدابير للانضمام إلى مجتمع الدول عن طريق الحصول على عضوية الأمم المتحدة والوكالات ذات الصلة والانتساب إلى عدد من المنظمات في منطقتها. وضمن استراتيجيتها الرامية إلى للاندماج كلياً في مجتمع الدول، ضاعفت من جهودها لإبرام اتفاقات إقليمية وثنائية مع البلدان المجاورة لها والانضمام إلى اتفاقيات دولية.

١ - الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية

١٧ - قامت بلدان آسيا الوسطى، كما هو مبين في الجدول ٢ أدناه، بعمل يستحق الثناء إذ امتثلت لقرار اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ ١١/٤٨ المؤرخ ٢٣ نيسان/أبريل ١٩٩٢^(١)، الذي يوصي بأن يبذل أعضاؤها جهودهم للانضمام إلى ما يلي: (أ) اتفاقية حركة السير على الطرق، ١٩٦٨؛ (ب) اتفاقية إشارات وعلامات الطرق، ١٩٦٨؛ (ج) النظم الجمركية الدولية للنقل العابر مثل تلك المنصوص عليها في اتفاقية النقل الدولي للبضائع بموجب دفاتر النقل البري الدولي (اتفاقية TIR)، ١٩٧٥؛ (د) الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالاستيراد المؤقت لعربات الطرق التجارية، ١٩٥٦؛ (هـ) الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالحاويات، ١٩٧٢؛ (و) الاتفاقية الدولية لتنسيق عمليات مراقبة البضائع على الحدود، ١٩٨٢؛ (ز) الاتفاقية المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بعربات الشحن، ١٩٥٦.

(١) انظر الوثائق الرسمية للمجلس الاقتصادي والاجتماعي، ١٩٩٢، الملحق رقم ١١ (E/1992/31)، الفصل الرابع.

الجدول ٢ انضمام بلدان آسيا الوسطى وجيرانها من بلدان العبور إلى الاتفاقيات الدولية حتى شباط/فبراير ٢٠٠٠

الدولة	CMR ^(١)	TIR ^(٢)	الحوايات	التنسيق عبر الحدود	حركة المرور على الطرق	إشارات الطرق	ADR ^(٣)	ATP ^(٤)	AETR ^(٥)	AGR ^(٦)	TEMP ^(٧)
أرمينيا		X		X							
أذربيجان	X								X	X	
الصين			X								
جورجيا	X	X	X	X	X		X				
جمهورية إيران الإسلامية	X	X			X	X					
كازاخستان	X	X			X	X			X	X	
قيرغيزستان	X	X		X	X						X
منغوليا				X							
روسيا	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
طاجيكستان	X	X			X	X					
تركيا	X	X	X							X	
تركمانستان	X				X	X			X		
أوزبكستان	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

المصدر: اللجنة الاقتصادية لأوروبا.

- (أ) الاتفاقية المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بعربات الشحن، ١٩٥٦.
- (ب) الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب دفاتر النقل البري الدولي (اتفاقية TIR)، ١٩٧٥.
- (ج) الاتفاق الأوروبي بشأن النقل الدولي للبضائع الخطرة بعربات الشحن، ١٩٥٧.
- (د) اتفاق النقل الدولي للأغذية القابلة للتلف وبشأن المعدات الخاصة الواجب استخدامها في هذا النقل، ١٩٧٠.
- (هـ) الاتفاق الأوروبي بشأن عمل طاقم العربات المشتركة في النقل الدولي على الطرق البرية، ١٩٧٠.
- (و) الاتفاق الأوروبي الخاص بشريانات حركة المرور الدولية الرئيسية، ١٩٧٥.
- (ز) الاتفاقية الجمركية بشأن الاستيراد المؤقت لعربات الطرق البرية التجارية، ١٩٥٦.

١٨ - وجميع الاتفاقيات الدولية التي نصت عليها اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ في قرارها ١١/٤٨ هامة. بيد أنه ليس من الممكن وصفها جميعا بإسهاب في هذا التقرير. وبدلا من ذلك، فقد حظيت الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب دفاتر النقل البري الدولي (TIR). بمزيد من التفصيل بسبب أهميتها في جميع أرجاء العالم في مجال تسهيل العبور.

١٩ - وكانت اتفاقية TIR لعام ١٩٧٥، التي حلت محل صيغة سابقة اعتمدت في عام ١٩٧٣، في الأصل مقصورة على نقل البضائع بالطرق، لكن الصيغة الحالية تشمل وسائل نقل أخرى (الخطوط الجوية، والسكك الحديدية، والنقل المتعدد الوسائط)، وذلك شريطة أن يتم جزء من الرحلة بالطرق البرية. واتفاقية TIR تمكن العربة أو الحاوية المشفوعة بوثيقة جمركية محددة، وهي دفتر TIR، من القيام بالرحلة من نقطة المغادرة إلى النقطة المقصودة دون التعرض لأي فحص جمركي عند عبورها الحدود الوسيطة.

٢٠ - وتصدر دفاتر TIR عن أمانة الاتحاد الدولي للنقل بالطرق البرية (IRU) في جنيف وتوزع على الرابطة الوطنية التي تمثل هذا الاتحاد في البلدان التي هي أطراف متعاقدة في الاتفاقية. وللحصول على دفتر TIR، لا بد من أن يكون الناقل منتما إلى رابطة وطنية في وسعها توفير الضمانات الفنية والاقتصادية، ومأذون لها إصدار تلك الدفاتر. وعلاوة على هذا، لا بد أن تستوفي العربات والحاويات المستخدمة شروطا تقنية وغير تقنية منصوبا عليها في الاتفاقية.

٢١ - وكل رابطة هي كفيل، بموجب اتفاق مع السلطات الجمركية، بالنسبة للرسوم والضرائب المستحقة على البضائع المحمولة بموجب دفاتر TIR، الصادرة عنها أو عن أي عضو آخر في السلسلة الدولية للرابطة الكفيلة. وكذلك لا بد من أن توقع الرابطة الوطنية الكفيلة على تعهد مع الاتحاد الدولي للنقل بالطرق البرية، ينظم الحقوق والمسؤوليات المتبادلة التي ينطوي عليها العمل بنظام TIR.

٢٢ - ولضمان الدفع بالكامل للمبالغ المستحقة بسبب المخالفات في إحدى العمليات المتعلقة بنظام TIR، قام الاتحاد الدولي للنقل بالطرق البرية بالتفاوض بشأن سند كفالة مع مجموعة من شركات التأمين الدولية.

٢٣ - والأعمدة الأساسية في نظام TIR للعبور هي ما يلي: (أ) أن تنقل البضائع في عربات أو حاويات آمنة؛ (ب) أن تكون الرسوم والضرائب المعرضة للخطر مغطاة بكفالة معترف بها دوليا طيلة الرحلة؛ (ج) أن تكون البضائع مشفوعة بدفتر مقبول دوليا ويستعمل في بلد

المغادرة ومقبول في بلدان العبور والبلدان المقصودة؛ (د) أن تكون تدابير المراقبة الجمركية المتخذة في بلد المغادرة مقبولة لدى بلدان العبور والبلدان المقصودة.

٢٤ - ونظام TIR، كما هو مبين في الجدول ٣ أدناه، يزداد قوة في آسيا الوسطى، بيد أن ضعف القاعدة المالية لكثير من المشتغلين بالنقل المحليين ما برح عقبة كبيرة أمام اشتراكهم في النظام، مما يُخلي الساحة أمام سيطرة شركات النقل الأجنبية. ولتدارك هذا الموقف غير المرضي، تدعو الحادة إلى تقديم مزيد من المساعدة التقنية إلى قطاعات الأعمال المصرفية والتأمين المحلية، كي تتمكن من وضع خطط موثوقة ومجدية من حيث التكلفة من أجل تقديم الضمانات المالية للمشتغلين بالنقل المحليين. فبدون هذه الضمانات، سيكون من الصعب أو المستحيل بالنسبة لشركات النقل بالطرق البرية استيفاء شروط نظام TIR، الذي يطلب، في جملة أمور، شراء طراز خاص من العربات لا يسمح بدونها للعمل في الأسواق الغربية.

الجدول ٣ عدد دفاتر النقل البري الدولي الصادرة لأغراض التجارة الخارجية في آسيا الوسطى

الدولة	١٩٩٤	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧	١٩٩٨	١٩٩٩
الاتحاد الروسي	١٢١ ٠٠٠	١١٠ ٠٠٠	١٤٥ ٥٠٠	١٩١ ٥٠٠	٢١٨ ٠٠٠	١٧٤ ٣٥٠
أذربيجان	صفر	صفر	صفر	٣٠٠	٦٠٠	٦٥٠
أوزبكستان	صفر	صفر	٦٠٠	٢٥٠	٤٥٠	٦٠٠
تركيا	١٨٩ ٥٠٠	٢٢١ ٠٠٠	٢٦٣ ٠٠٠	٣٠٧ ٠٠٠	٣٠٧ ٠٠٠	٢٧٩ ٠٠٠
جورجيا	صفر	صفر	٣٠٠	٥٠٠	٣٠٠	٩٠٠
كازاخستان	صفر	صفر	٢ ٠٠٠	مؤجل	٣ ٥٠٠	٩ ٠٠٠

المصدر: اللجنة الاقتصادية لأوروبا والاتحاد الدولي للنقل بالطرق البرية.

٢ - خدمات النقل العابر

٢٥ - مزاي نظام TIR يمكن أن تتضاءل تضاهولا خطيرا إن لم يسمح للعربات المسجلة في بلدان أخرى بالمرور عبر الحدود الوطنية. والحاجة تدعو إلى مزيد من العمل في آسيا الوسطى من أجل إبرام اتفاقات إقليمية أو ثنائية بقصد تسهيل خدمات النقل بالطرق البرية من نقطة المغادرة حتى النقطة المقصودة.

٣ - رسوم النقل بالطرق البرية

٢٦ - تعرضت أيضا رسوم النقل بالطرق البرية للنقد من جانب شركات النقل الأجنبية. فقد أشارت هذه إلى أن مستويات الرسوم ليست مرتفعة فحسب بل هي تُجبي أيضا من جانب سلطات مختلفة (الحكومة، سلطات المقاطعات، المجتمعات المحلية، الخ). فتعدد رسوم النقل على هذا النحو يمكن أن يكون عقبة خطيرة تحول دون تحقيق الفعالية في عمليات النقل؛ لذا ينبغي بذل كل جهد لتحسين الموقف. ولا بد من الإشارة هنا إلى أن النقل العابر سيكون أكثر سهولة إذا ما أمكن التوفيق بين رسوم النقل بالطرق البرية على المستوى دون الإقليمي، وهذه حالة أمكن تحقيقها في الجنوب الأفريقي. فرسوم النقل، والحد الأقصى للحمولة، والتأشيرات، والجوانب المهمة المماثلة بالنسبة لتسهيل النقل، هي مسائل يمكن معالجتها على أفضل نحو في إطار الاتفاقات الإقليمية.

٤ - تأمين الطرف الثالث على المحركات

٢٧ - ما برح توسيع نطاق البطاقة الخضراء الأوروبية للتأمين على المحركات يشمل آسيا الوسطى موضع أخذ ورد، ولكن لما كانت احتمالات التنفيذ في المستقبل القريب غير مغرية، كان لا بد من تنفيذ الاقتراحات المقدمة في الاتفاقات الإقليمية، مثل الاتفاق الإطاري للنقل العابر التابع لمنظمة التعاون الاقتصادي من أجل وضع خطط دون إقليمية، كتدبير مؤقت.

٥ - استعمال تكنولوجيا المعلومات للإسهام في تسهيل العبور الجمركي

٢٨ - في إطار ترتيبات العبور، يمكن استعمال تكنولوجيا المعلومات لمساعدة السلطات الجمركية على مراقبة العبور وتحسين كفاءة المشتغلين بالنقل، وفي هذا فائدة للتجار. وتحل الآن تقنيات تناقل المعلومات من بعد بشكل سريع محل تدفقات المعلومات المشفرة إلى حد كبير في وثائق ورقية. ففي الإمكان استعمال تكنولوجيا المعلومات الجديدة فيما يلي: (أ) استخدام الحاسوب للقيام بأعمال تجهيز البيانات التي يضطلع بها الأفراد الموردون لخدمات النقل، بمن فيهم المشتغلون بالنقل، ووكلاء الشحن، والمصارف، وشركات التأمين، والمشتغلون في المستودعات، والجمارك، ومقدمو المعلومات عن السوق؛ (ب) واستخدام الحاسوب في تبادل المعلومات بين موردي خدمات النقل، على سبيل المثال، بين سلطات الميناء وسلطات السكك الحديدية، أو مع سلطات الجمارك الوطنية. وقد اقترح عدد من نظم المعلومات، منها النظام الآلي لإدخال البيانات الجمركية ومراقبتها وإدارتها من أجل التنفيذ في آسيا الوسطى. وقد تود البلدان التي لم تنشئ نظم للمعلومات الجمركية أن تحدد اختياراتها من النظم وتطلب المساعدة التقنية.

باء - آثار تنفيذ الاتفاقات الدولية على التكلفة

٢٩ - إن الرغبة السياسية لدى بلدان آسيا الوسطى في الانضمام للاتفاقيات الدولية جديدة بالترحيب، ومع هذا، فإن آثار تنفيذ أحكام هذه الاتفاقيات، من الناحية المالية أم من النواحي الأخرى، لا يجوز تجاهلها أو التهوين من أمرها. فالانضمام إلى الاتفاق الأوروبي الخاص بالطرق الرئيسية لحركة المرور الدولية أو الاتفاق الأوروبي لخطوط السكك الحديدية الدولية الرئيسية، على سبيل المثال، يتضمن تحسين الهياكل الأساسية المادية على نطاق كبير، مما يتكلف الملايين، بل والبلايين، من الدولارات في مجال الاستثمار. وتركيب أو تحسين اللافتات والإشارات، وفقاً لاتفاقية لافتات وإشارات الطرق لعام ١٩٦٨، سيكون باهظ التكلفة، في ضوء طول المسافات ذات الصلة في آسيا الوسطى، وهي إقليم تبلغ مساحته مساحة الهند وباكستان معاً.

٣٠ - ومتطلبات البناء المتعلقة بالمركبات، في إطار الاتفاق المتعلق بالنقل الدولي للسلع الخطرة بالطرق، من شأنها أن تستلزم تجديد أسطول النقل بأكمله، إلى جانب تكاليف التصديقات وغيرها من التكاليف الإدارية. والاتفاق المتعلق بساعات عمل السائقين يتطلب تهيئة واستخدام آلات قياس السرعات وأوقات السفر للحصول على سجل ميكانيكي موثوق لوقت القيادة ووقت الراحة وما إلى ذلك. وقد تبين للأسف أن آلات قياس السرعات وأوقات السفر وأجهزة القيادة تتسم بطبيعتها بالهشاشة، وأي تناول لمكوناتها بغرض التصليح يتطلب إعادة معايرتها في وقت لاحق. ومن شأن التكاليف الاقتصادية لصيانة آلات القياس في ظل ظروف التشغيل الصعبة بآسيا الوسطى أن تكون مرتفعة. ولهذا السبب، يوجد استثناء مؤقت من شرط تهيئة أجهزة القياس بكافة أنحاء رابطة الدول المستقلة.

جيم - تعزيز النظم الإدارية والمؤسسية على الصعيد الوطني

٣١ - بصرف النظر عن القضايا المتصلة بالقيود المالية، ينبغي التسليم بأنه يتعذر التوصل إلى تنفيذ الاتفاقيات الدولية إن لم تكن هناك نظم مؤسسية وإدارية داعمة فعالة، على صعيد كل من القطاعين العام والخاص. والمسؤولية الحكومية تتسم بأهمية حاسمة في ثلاثة مجالات رئيسية: (أ) كفالة ضمان الإجراء التشريعي اللازم لتمويل مختلف الاتفاقيات والاتفاقات إلى قانون محلي، عند الاقتضاء؛ (ب) كفالة توفر قدرة مناسبة لدى النظام القضائي لإدارة قوانين البلد، بما في ذلك القوانين التي أدخلت عن طريق الاتفاقيات الدولية والاتفاقات الإقليمية والثنائية؛ (ج) كفالة حسن تدريب موظفي الرقابة الحكومية، من قبيل موظفي الجمارك وشرطة مراقبة الحدود ومختلف سلطات الترخيص. والطابع المعقد والمتعدد الأطراف، الذي تتسم به خدمات النقل الدولي، بحاجة أيضاً إلى وجود قطاع خاص فعال. وكذلك يتطلب

الطابع المعقد والمتعدد الأطراف، الذي تتميز به عمليات النقل العابر، نوعية جديدة من مشغلي هذه العمليات مع تزويدهم بالقدرة الكافية من الناحيتين المالية والإدارية. وتحتاج شركات النقل كل على حدة إلى الدعم، لا مما لديها من رابطات وطنية للعاملين في النقل فحسب، بل أيضا من جانب الهيئات الفنية ذات الرابطات، وخاصة الخدمات المصرفية والتأمينية وخدمات وكلاء الشحن. وهذه الهيئات والرابطات الفنية جديرة بالتعزيز، بمجرد إنشائها، حيث يتعذر توفير خدمات دولية ذات كفاءة بدونها.

دال - المساعدة التقنية

٣٢ - توجد اختناقات كثيرة في مجال النقل، وهذه الاختناقات تحدث عادة تأخيرا في حركة السلع بجميع أنحاء العالم. وهذا ينطبق على آسيا الوسطى أيضا. وقد حاولت آسيا الوسطى والأطراف الإنمائية المشاركة لها والأطر الثنائية والمتعددة الأطراف أن تتصدى للمشاكل من خلال مشاريع المساعدة التقنية المناسبة. وعلى النحو الوارد في الجدول ٤ أدناه، وجهت المساعدة التقنية نحو مجموعة واسعة النطاق من القضايا والمشاكل، بما فيها تلك القضايا والمشاكل المتصلة بنظم صيانة النقل الطرقي والأعمال التحضيرية الداعمة لتنفيذ الاتفاقات الدولية والتدابير الرامية إلى تقوية القدرة المؤسسية.

الجدول ٤ - مشاريع المساعدة التقنية الأساسية، التي اتفق عليها خلال الفترة ١٩٩٨-٢٠٠٠، والتي يزعم الانتهاء من غالبيتها بحلول نهاية عام ٢٠٠١

الدولة	المساعدة التقنية	القيمة	المنظمة
كازاخستان	تحسين كفاءة قطاع الطرق	٧٥٠.٠٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة	مصرف التنمية الآسيوي
قيرغيزستان	تحسين كفاءة قطاع الطرق	٤٤٠.٠٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة	مصرف التنمية الآسيوي
	إصلاح الطرق من الدرجة الثالثة	٦٠٠.٠٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة	مصرف التنمية الآسيوي
طاجيكستان	قطاع الطرق على صعيد المؤسسات/السياسات العامة	٥٠٠.٠٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة	مصرف التنمية الآسيوي
	إصلاح الطرق/دراسة إجمالية قطاعية	٨٤٠.٠٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة	مصرف التنمية الآسيوي
تركمانستان			
أوزبكستان	إصلاح على صعيد السياسات العامة في قطاع السكك الحديدية	٦٠٠.٠٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة	مصرف التنمية الآسيوي
	تحديث السكك الحديدية	٤٥٠.٠٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة	مصرف التنمية الآسيوي
المشاريع الإقليمية			
	خطة العمل المتعلقة بالانبعاثات من المركبات	٩٠٠.٠٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة	مصرف التنمية الآسيوي
	صناديق الطرق/التنمية المستدامة	٣٥٠.٠٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة	مصرف التنمية الآسيوي
	تيسير النقل والنقل العابر بالطرق	٢,٨ مليون يورو	برنامج ممر النقل لأوروبا والقوقاز وآسيا، وهو من برامج الاتحاد الأوروبي
	التنبؤات المتعلقة بحركة المرور	٢ مليون يورو	برنامج ممر النقل لأوروبا والقوقاز وآسيا، وهو من برامج الاتحاد الأوروبي
	تنفيذ الاتفاقات الدولية	١,١ مليون يورو	برنامج ممر النقل لأوروبا والقوقاز وآسيا، وهو من برامج الاتحاد الأوروبي
	التعاون الإقليمي لمنطقة طريق الحرير	١,٢ مليون يورو	برنامج الأمم المتحدة الإنمائي
	نظم صيانة الطرق	٢,٥ مليون يورو	برنامج ممر النقل لأوروبا والقوقاز وآسيا، وهو من برامج الاتحاد الأوروبي
	الخدمات المتعددة الوسائط	٢ مليون يورو	برنامج ممر النقل لأوروبا والقوقاز وآسيا، وهو من برامج الاتحاد الأوروبي
	تيسير التجارة	١,٣٥ مليون يورو	مصرف التنمية الآسيوي

المصدر: المنظمات الواردة في الجدول.

خامسا - نحو تشكيل إطار لتحسين التعاون والتنسيق

ألف - التعاون المالي والتقني

٣٣ - هناك افتراض بأنه كلما زادت المشاريع المقدمة، فإن ذلك يعني إثبات المجتمع الدولي لعزمه على تيسير عملية النقل العابر في آسيا الوسطى. وفي ضوء ما يقرب من ١٠ سنوات من الاضطلاع بجهد لتوفير المعونة والتحقق من أن التكاليف السوقية والتجارية والإدارية قد امتصت نسبة كبيرة من الموارد، التي تقدر بما يتراوح بين ٦٠ و ٧٠ في المائة من أموال المشاريع، فإن الوقت قد حان الآن لإعادة التقييم، بهدف تحسين طريقة تصميم وتسليم المعونة، ولا سيما المساعدة التقنية.

٣٤ - وثمة نقطة ضعف أخرى في المشاريع التي اضطلع بها بقيادة المانحين، وهي تتمثل في التحقق، بعد مرور فترة طويلة على إنجاز المشروع أحيانا، من أن البلدان المستفيدة لا تتوفر لديها في الواقع مؤسسات مناسبة لتنفيذ المشاريع الجديدة. ومن الحالات القائمة في هذا الشأن، اتفاقية النقل الدولي للبضائع بموجب دفاتر النقل البري الدولي التي طبقت قبل إنشاء رابطات للنقل الطرقي أو مؤسسات للدعم المصري أو التأميني في آسيا الوسطى، وقد أدى ذلك عجز عدد كبير من مشغلي وسائل النقل المحليين عن الاستفادة من نظام هذه الاتفاقية إزاء عدم توفر قدرة مالية وإدارية كافية.

باء - تنسيق المعونة

٣٥ - وما فتى تنسيق المعونة ضعيفا أيضا. ومن حسن الحظ أن بعض مؤسسات الإقراض قد بدأت الآن في التعاون على نحو أكثر انتظاما من أجل تقليل ازدواجية الجهود وتحسين النتائج إلى أقصى حد. وقد قام المصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير ومصرف التنمية الآسيوي على سبيل المثال بتوقيع مذكرة تفاهم بشأن أنشطتهما في آسيا الوسطى. وسيتولى مصرف التنمية الآسيوي عملية القيادة الشاملة في مشاريع الهياكل الأساسية بطاجيكستان وقيرغيزستان، بينما ستتعاون المؤسسات في النهوض بمشاريع محددة من مشاريع الهياكل الأساسية بأوزبكستان وتركمانستان وكازاخستان، وخاصة عند تحتم الاضطلاع بتمويل مشترك. وهناك مشروع لتحديث السكك الحديدية بتكلفة مقدارها ٧٠ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة. وكان هذا المشروع بمثابة أول تطبيق كبير للاستراتيجية الجديدة. وعلى نحو مماثل، يوجد اتفاق تفاهم بين المصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير والتنمية والبنك الدولي، حيث يتولى المصرف الأوروبي بموجب هذا الاتفاق عملية القيادة فيما يتصل بمشاريع الهياكل الأساسية للسكك الحديدية.

جيم - حتمية الاضطلاع بعملية تنظيمية لدعم الانتقال للاقتصاد السوقى

٣٦ - تؤكد التقارير السنوية الأخيرة للمصارف الإنمائية المتعددة الأطراف، إلى جانب عدد متزايد من ورقات تحديد الموقف وتقارير مشاريع المساعدة التقنية، أن ثمة حاجة إلى إقرار وتنفيذ استراتيجيات إنمائية مؤسسية متماسكة من قبل حكومات المنطقة، مع القيام بذلك على سبيل الأولوية. وإدارة الشؤون على نحو سليم قد بدأت في الواقع تحظى بالتقدير على صعيد مؤسسات الإقراض بوصفها تكاد تمثل شرطا أساسيا من شروط النمو الاقتصادى المستدام وثقة المستثمر الأجنبى على المدى الطويل، وذلك في إطار تزايد التحقق من أن الاستثمار وحده لن يأتي بالنتائج المرجوة.

٣٧ - وإدارة الشؤون على نحو سليم في سياق قطاع النقل لا تقتصر على تقديم عطاءات تنافسية لإقامة وصيانة المعدات والهياكل الأساسية. فهذه الإدارة تستند إلى وجود تشريعات فعالة تتسم بمناسبة الصياغة وكفاية وحيدة التنفيذ إلى جانب توفر آليات تنظيمية لضمان عدالة المنافسة. وأثناء السنوات الأولى من نشاط وكالات التنمية الدولية في الاقتصادات الانتقالية، كان ثمة اتجاه نحو اعتبار التشريعات عنصرا من العناصر التي ينبغي إضافتها، أي أنها تمثل تقريبا فكرة لاحقة ولا تمثل جزءا من عملية تنظيمية. ومن الواجب أن يوضع نهج منظم للقيام بإصلاح قانوني، حيث ورد ذلك على نحو واف في دراسة استعراضية لمصرف التنمية الآسيوي بشأن هيكلة نظام قانوني، يتميز بحسن الاستجابة ومتانة الأساس، لدعم عمليات القطاع الخاص. وهذا يتضمن الابتعاد عن الأخذ بنهج قاصر على التفاعل إزاء مشاكل بعينها، والاقتراب من نهج يسعى إلى تفهم ومراعاة مسيرة النظام القانوني بأكمله. وهذا يتضمن الانتقال من مرحلة تركيز جهود الإصلاح القانوني على الإصلاح القانوني المعيارى (أي وضع قوانين جديدة، مع الاستمرار في هذا مع ذلك) إلى مرحلة تعزيز القدرات المؤسسية للأجهزة القضائية والوكالات الحكومية من خلال التدريب، مما يتضمن استمرار تدريس القانون للموظفين القانونيين الحاليين.

دال - ترتيبات الدعم المؤسسية المشتركة بين الحكومات

٣٨ - وهناك حاجة إلى آلية مؤسسية تكون مكرسة لتشجيع وتبسيط وتوفير وتوحيد القواعد والإجراءات والوثائق السارية طوال أروقة النقل العابر الأساسية القادمة من آسيا الوسطى. وسوف تيسر عمليات النقل العابر إذا اضطلع، على صعيد المنطقة بأسرها، بتوفير للقواعد المتفق عليها من خلال الاتفاقات الإقليمية أو الثنائية لدعم أحكام الاتفاقيات الدولية. وينبغي للتنظيمات المستهدفة أن تتضمن القواعد المتصلة بحدود الحمولات المحورية، وشروط رخص القيادة، وساعات العمل عند نقاط تفتيش الحدود، ورسوم النقل العابر.

٣٩ - وولايات الترتيبات التنظيمية دون الإقليمية المطبقة حاليا في آسيا الوسطى ترتبط أساسا بممرات بعينها: برنامج الاتحاد الأوروبي المسمى برنامج ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا يتولى تحديث الإطار المادي والتنظيمي للانتقال العابر طوال ممر النقل الذي يجتاز منطقة بحر قزوين؛ ومنظمة التعاون الاقتصادي تركز إلى حد كبير على ممرات النقل العابر المنبثقة عن موانئ المحيط الهندي؛ ورابطة الدول المستقلة تتناول تطوير وتنظيم النقل العابر عبر الممرات والطرق التقليدية التي تجتاز الاتحاد الروسي؛ وثمة مناقشة مستقلة لقضايا النقل العابر التي تتصل بالممر الشرقي الذي يخترق الصين فيما بين هذا البلد وبلدان آسيا الوسطى المعنية؛ والبرنامج الخاص للجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ والذي يتعلق باقتصادات آسيا الوسطى يقوم بتنسيق برامج أو مشاريع المساعدة التقنية التي تضطلع بها الأمم المتحدة داخل آسيا الوسطى.

٤٠ - وفي ظل هذه الظروف، تتضح الحاجة إلى ترتيب مؤسسي ذي ولاية شاملة، وإن لم يكن من المناسب أن تُقترح كذلك مؤسسة جديدة في ضوء وجود عدد كبير من المنظمات أو الترتيبات دون الإقليمية بالفعل. ومن الواجب إذن على المنظمات القائمة أن تجد طريقا للتعاون والتنسيق. وثمة دور هام يجب أن تضطلع به أيضا بلدان آسيا الوسطى نفسها. وليس من الجائز لهذه البلدان أن تبيح لنفسها أن تتفاوض في يوم ما بشأن مجموعة من القواعد والإجراءات المزمع تطبيقها على ممر واحد فقط مع قيامها في اليوم التالي بالموافقة على قواعد وإجراءات جديدة بالنسبة لممر آخر. والتصرف على هذا النحو سيعوق القيام بشكل كفاء بعمليات النقل العابر، مما يؤدي إلى زيادة في تكاليف النقل إلى جانب تقويض جهود هذه البلدان على صعيد التجارة الخارجية وقدرتها على المنافسة في الأسواق العالمية.

الحواشي

- (١) مصرف التنمية الآسيوي: مؤشرات اقتصادية مختارة للتنمية في آسيا، ١٩٩٧-٢٠٠١.
- (٢) صندوق النقد الدولي: مستقبل الاقتصاد العالمي، واشنطن العاصمة، أيار/مايو ٢٠٠٠.
- (٣) مصرف التنمية الآسيوي، مؤشرات اقتصادية مختارة للتنمية في آسيا، ١٩٩٧-٢٠٠١.

حالة اتفاقيات واتفاقيات النقل للجنة الاقتصادية لأوروبا في ٩ شباط/فبراير ٢٠٠٠^(٢)

المفتاح

× = تصديق، انضمام، توقيع مؤكد

ت = توقيع

* = البلدان غير الأعضاء في اللجنة الاقتصادية لأوروبا

/١ = أنجز بواسطة جمهورية الصين السابقة

المختصرات المعتمدة

الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية	ADR
الاتفاق الأوروبي المتعلق بعمل طاقم المركبات العامل في مجال النقل البري الدولي	AETR
الاتفاق الأوروبي الخاص بشريانات حركة المرور الدولية	AGR
الاتفاقية الدولية بشأن خطوط السكك الحديدية الدولية الرئيسية	AGC
الاتفاق الأوروبي المتعلق بالطرق المائية الداخلية الرئيسية ذات الأهمية الدولية	AGN
الاتفاق الأوروبي المتعلق بالخطوط الهامة للنقل الدولي المشترك والإنشاءات ذات الصلة	AGTC
اتفاق المتطلبات الأساسية لإصدار رخص قيادة السيارات وصلاحياتها	ATC
اتفاق النقل الدولي للأغذية القابلة للتلف والمعدات الخاصة المستخدمة في مثل هذا النقل	ATP
الاتفاقية المتعلقة بحدود المسؤولية بمالكي سفن الملاحة الداخلية	ELN
الاتفاقية المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بعربات الشحن	CMR
اتفاقية المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تحدث خلال نقل البضائع الخطرة على الطرق البرية أو بالسكك الحديدية أو عن طريق سفن الملاحة الداخلية	CRTD
الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي للمسافرين والأمتعة بواسطة الطرق المائية الداخلية	CVN
الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي للمسافرين والأمتعة عن طريق البر	CVR
اتفاقية النقل البري الدولي للبضائع بموجب دفاتر النقل البري الدولي	TIR

(٢) أعدته شعبة النقل التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا.

											٣١	البروتوكول الملحق بالاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي للمسافرين والأمتعة بواسطة الطرق المائية الداخلية ١٩٧٨		
											٣٥	الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي للمسافرين والأمتعة بواسطة الطرق المائية الداخلية ١٩٧٦		
											٣٤	بروتوكول الاتفاقية المتعلقة بحدود المسؤولية لمالكي سفن الملاحة الداخلية ١٩٧٨		
											٣٣	الاتفاقية المتعلقة بحدود المسؤولية لمالكي سفن الملاحة الداخلية ١٩٧٣		
											٣٢	الاتفاقية المتعلقة بنظام قياس سفن الملاحة الداخلية ١٩٦٦	×	
											٣١	اتفاقية تسجيل سفن الملاحة الداخلية ١٩٦٥		
											٣٠	الاتفاقية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المعنية بحوادث التصادم في الملاحة الداخلية ١٩٦٠		
											٢٩	الاتفاق العام بشأن الأنظمة الاقتصادية للنقل عبر الطرق الدولية ١٩٥٤		
											٢٨	بروتوكول الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي للمسافرين والأمتعة بطريق البر ١٩٧٨		
											٢٧	الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي للمسافرين والأمتعة بطريق البر ١٩٧٣	×	
											٢٦	بروتوكول الاتفاقية المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بعربات الشحن ١٩٧٨	×	
											٢٥	الاتفاقية المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بعربات الشحن ١٩٥٦	×	
											٢٤	اتفاقية النظام الضريبي للمركبات الطرقية المستعملة في النقل الدولي للبضائع ١٩٥٦		
											٢٣	اتفاقية النظام الضريبي للمركبات الطرقية المستعملة في النقل الدولي للمسافرين ١٩٥٦		
											٢٢	اتفاقية النظام الضريبي للمركبات الطرقية المخصصة للاستعمال الخاص في السير الدولي ١٩٥٦	×	
											٢١	الاتفاق الأوروبي الخاص بعمل طاقم المركبات العامل في مجال النقل البري الدولي ١٩٧٠	×	
											٢٠	الأنظمة الفنية العالمية للمركبات ١٩٩٨		
											١٩	الاتفاق المتعلق بإقرار شروط موحدة للفحص الفني الدوري للمركبات التي تدور بعجلات والاعتراف المتبادل لهذا الفحص ١٩٩٧	ت	
											١٨	الاتفاق المتعلق بإقرار شروط موحدة لاعتماد لوزم وقطع غيار السيارات والاعتراف المتبادل لهذا الاعتماد ١٩٥٨	×	
														البحرين
														الجزائر*
														جزر البهاما*
														جزر سليمان*
														جمهورية أفريقيا الوسطى*
														الجمهورية التشيكية*
														جمهورية تووانيا المتحدة*
														الجمهورية الدومينيكية*
														الجمهورية العربية السورية*
														جمهورية كوريا*
														جمهورية الكونغو الديمقراطية*
														جمهورية لاو الديمقراطية*
														الشيوعية*
														جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية*
														السيانية
														جمهورية مولدوفا
														جنوب أفريقيا*
														جزر جا

									٣١	البروتوكول الملحق بالاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي للمسافرين والأمتعة بواسطة الطرق المائية الداخلية ١٩٧٨	
									٣٥	الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي للمسافرين والأمتعة بواسطة الطرق المائية الداخلية ١٩٧٦	
									٣٤	بروتوكول الاتفاقية المتعلقة بحدود المسؤولية لمالكي سفن الملاحة الداخلية ١٩٧٨	
									٣٣	الاتفاقية المتعلقة بحدود المسؤولية لمالكي سفن الملاحة الداخلية ١٩٧٣	
			×		×	×			٣٢	الاتفاقية المتعلقة بنظام قياس سفن الملاحة الداخلية ١٩٦٦	
			×		×				٣١	اتفاقية تسجيل سفن الملاحة الداخلية ١٩٦٥	
			×		×	×			٣٠	الاتفاقية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المعنية بحوادث التصادم في الملاحة الداخلية ١٩٦٠	
			×	ج		ج			٢٩	الاتفاق العام بشأن الأنظمة الاقتصادية للنقل عبر الطرق الدولية ١٩٥٤	
									٢٨	بروتوكول الاتفاقية المتعلقة بعمود النقل الدولي للمسافرين والأمتعة بطريق البر ١٩٧٨	
			×						٢٧	الاتفاقية المتعلقة بعمود النقل الدولي للمسافرين والأمتعة بطريق البر ١٩٧٣	
			×		×	×			٢٦	بروتوكول الاتفاقية المتعلقة بعمود النقل الدولي للبضائع بعربات الشحن ١٩٧٨	
			×	×	×	×			٢٥	الاتفاقية المتعلقة بعمود النقل الدولي للبضائع بعربات الشحن ١٩٥٦	
			×		×				٢٤	اتفاقية النظام الضريبي للمركبات الطرقية المستعملة في النقل الدولي للبضائع ١٩٥٦	
			×		×				٢٣	اتفاقية النظام الضريبي للمركبات الطرقية المستعملة في النقل الدولي للمسافرين ١٩٥٦	
			×		×				٢٢	اتفاقية النظام الضريبي للمركبات الطرقية المخصصة للاستعمال الخاص في السير الدولي ١٩٥٦	
			×	×	×	×			٢١	الاتفاق الأوروبي الخاص بعمل طاقم المركبات العامل في مجال النقل البري الدولي ١٩٧٠	
			×	×					٢٠	الأنظمة الفنية العالمية للمركبات ١٩٩٨	
			ج		×	ج			١٩	الاتفاق المتعلق بإقرار شروط موحدة للفحص الفني الدوري للمركبات التي تدور بعجلات والاعتراف المتبادل لهذا الفحص ١٩٩٧	
			×	×	×	×			١٨	الاتفاق المتعلق بإقرار شروط موحدة لاعتماد لوزم وقطع غيار السيارات والاعتراف المتبادل لهذا الاعتماد ١٩٥٨	
											الأحادي
											هاتفني*
											الهند*
											هندوراس*
											هنغاريا
											هولندا
											الولايات المتحدة الأمريكية
											اليابان*
											يوجوسلافيا
											اليونان
											الاتحاد الأوروبي*

التسهيلات عبر الحدود		البضائع الخطرة والنفايات الخاصة	
		٥٤	اتفاق النقل الدولي للأغذية القابلة للتلف والمعدات الخاصة المستخدمة في مثل هذا النقل ١٩٧٠
		٥٣	اتفاقية المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تحدث خلال نقل البضائع الخطرة بالطرق البرية أو بالسكك الحديدية أو عن طريق سفن الملاحة الناحلية ١٩٨٩
		٥٢	البروتوكول الملحق بالاتفاق الأوروبي الخاص بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية ١٩٩٣
		٥١	الاتفاق الأوروبي الخاص بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية - ١٩٥٧
		٥٠	اتفاقية بشأن المعاملة الجمركية للحاويات المشتركة المستعملة في النقل الدولي ١٩٩٤
		٤٩	الاتفاقية الدولية لتنسيق عمليات رقابة السلع على الحدود ١٩٨٢
		٤٨	الاتفاقية الأوروبية بشأن المعاملة الجمركية للمنصات النقالة المستعملة في النقل الدولي ١٩٦٠
	X	٤٧	الاتفاقية الجمركية بشأن الحاويات ١٩٧٢
	X	٤٦	الاتفاقية الجمركية بشأن الحاويات ١٩٥٦
		٤٥	الاتفاقية الجمركية بشأن قطع الغيار المستعملة في إصلاح مركبات "يوروب" ١٩٥٨
		٤٤	الاتفاقية الدولية لتسهيل عبور الحدود للبضائع المنقولة بالسكك الحديدية ١٩٥٢
		٤٣	الاتفاقية الدولية لتسهيل عبور الحدود للمسافرين والأمتعة عن طريق السكك الحديدية ١٩٥٢
	X	٤٢	الاتفاقية الجمركية بشأن الاستيراد المؤقت للمركبات الطرقية التجارية - ١٩٥٦
	X	٤١	الاتفاقية الجمركية بشأن الاستيراد المؤقت للطائرات والمراكب المعدة للاستعمال الخاص ١٩٥٦
	X	٤٠	اتفاقية النقل البري الدولي ١٩٧٥
	X	٣٩	اتفاقية النقل البري الدولي ١٩٥٩
	X	٣٨	الاتفاقية الجمركية بشأن الاستيراد المؤقت للمركبات الطرقية الخاصة ١٩٥٤
	X	٣٧	اتفاقية التسهيلات الجمركية المتعلقة بالسياحة ١٩٥٤
			الجمهورية الجزائرية
			جزر سليمان*
			جزر البهاما*
			جمهورية أفريقيا الوسطى*
			الجمهورية التشيكية*
			جمهورية تنزانيا المتحدة*
			الجمهورية الدومينيكية*
			الجمهورية العربية السورية*
			جمهورية كوريا*
			جمهورية الكونغو الديمقراطية*
			جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية*
			جمهورية مقدونيا البوسنة والهرسك*
			المملكة المتحدة*
			جمهورية مولدوفا*
			جنوب أفريقيا*
			جورجيا*
			النمرك*

التسهيلات عبر الحدود		البنضع الخطرة والنشعناات الخاصة	
		٥٤	اتفاق النقل الدولي للأغذية القابلة للتلف والمعدات الخاصة المستخدمة في مثل هذا النقل ١٩٧٠
		٥٣	اتفاقية المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تحدث خلال نقل البضع الخطرة بالطرق البرية أو بالسكك الحديدية أو عن طريق سفن الملاحة الناحلية ١٩٨٩
		٥٢	البروتوكول الملحق بالاتفاق الأوروبي الخاص بالنقل الدولي للبضع الخطرة بالطرق البرية ١٩٩٣
		٥١	الاتفاق الأوروبي الخاص بالنقل الدولي للبضع الخطرة بالطرق البرية - ١٩٥٧
		٥٠	اتفاقية بشأن المعاملة الجمركية للحاويات المشتركة المستعملة في النقل الدولي ١٩٩٤
		٤٩	الاتفاقية الدولية لتنسيق عمليات رقابة السلع على الحدود ١٩٨٢
		٤٨	الاتفاقية الأوروبية بشأن المعاملة الجمركية للمنصعناات النقاله المستعملة في النقل الدولي ١٩٦٠
		٤٧	الاتفاقية الجمركية بشأن الحاويات ١٩٧٢
		٤٦	الاتفاقية الجمركية بشأن الحاويات ١٩٥٦
		٤٥	الاتفاقية الجمركية بشأن قطع العيار المستعملة في إصلاح مركبات "يوروب" ١٩٥٨
		٤٤	الاتفاقية الدولية لتسهيل عبور الحدود للبضع المنقولة بالسكك الحديدية ١٩٥٢
		٤٣	الاتفاقية الدولية لتسهيل عبور الحدود للمسافرين والأمتعة عن طريق السكك الحديدية ١٩٥٢
		٤٢	الاتفاقية الجمركية بشأن الاستيراد المؤقت للمركبات الطرقية التجارية - ١٩٥٦
		٤١	الاتفاقية الجمركية بشأن الاستيراد المؤقت للطائرات والمراكب المعدة للاستعمال الخاص ١٩٥٦
		٤٠	اتفاقية النقل البري الدولي ١٩٧٥
		٣٩	اتفاقية النقل البري الدولي ١٩٥٩
		٣٨	الاتفاقية الجمركية بشأن الاستيراد المؤقت للمركبات الطرقية الخاصة ١٩٥٤
		٣٧	اتفاقية التسهيلات الجمركية المتعلقة بالسياحة ١٩٥٤
			الاتفاقية
	رواندا		X
	رومانيا		X
	زائير*		
	زيمبابوي*		
	سان مارينو		
	سري لانكا*		X
	السلفادور*		X
	سلوفاكيا		
	سلوفينيا		X
	سنغافورة*		X
	السنتال*		X
	السويد		
	سويسرا		X
	سربيا*		X
	سيشيل*		
	شيلي*		X
	الصين*		X

التسهيلات عبر الحدود		البضائع الخطرة والبضائع الخاصة	
		٥٤	اتفاق النقل الدولي للأغذية القابلة للتلف والمعدات الخاصة المستخدمة في مثل هذا النقا ١٩٧٠
		٥٣	اتفاقية المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تحدث خلال نقل البضائع الخطرة بالطرق البرية أو بالسكك الحديدية أو عن طريق سفن الملاحة الناحلية ١٩٨٩
		٥٢	البروتوكول الملحق بالاتفاق الأوروبي الخاص بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية ١٩٩٣
		٥١	الاتفاق الأوروبي الخاص بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية - ١٩٥٧
		٥٠	اتفاقية بشأن المعاملة الجمركية للحاويات المشتركة المستعملة في النقل الدولي ١٩٩٤
		٤٩	الاتفاقية الدولية لتنسيق عمليات رقابة السلع على الحدود ١٩٨٢
		٤٨	الاتفاقية الأوروبية بشأن المعاملة الجمركية للمنصات النقالة المستعملة في النقل الدولي ١٩٦٠
		٤٧	الاتفاقية الجمركية بشأن الحاويات ١٩٧٢
		٤٦	الاتفاقية الجمركية بشأن الحاويات ١٩٥٦
		٤٥	الاتفاقية الجمركية بشأن قطع الغيار المستعملة في إصلاح مركبات "يوروب" ١٩٥٨
		٤٤	الاتفاقية الدولية لتسهيل عبور الحدود للبضائع المنقولة بالسكك الحديدية ١٩٥٢
		٤٣	الاتفاقية الدولية لتسهيل عبور الحدود للمسافرين والأمتعة عن طريق السكك الحديدية ١٩٥٢
		٤٢	الاتفاقية الجمركية بشأن الاستيراد المؤقت للمركبات الطرقية التجارية - ١٩٥٦
		٤١	الاتفاقية الجمركية بشأن الاستيراد المؤقت للطائرات والمراكب المعدة للاستعمال الخاص ١٩٥٦
		٤٠	اتفاقية النقل البري الدولي ١٩٧٥
		٣٩	اتفاقية النقل البري الدولي ١٩٥٩
		٣٨	الاتفاقية الجمركية بشأن الاستيراد المؤقت للمركبات الطرقية الخاصة ١٩٥٤
		٣٧	اتفاقية التسهيلات الجمركية المتعلقة بالسياحة ١٩٥٤
			الاتحاد الأوروبي*
			الهند* هندوراس*
			هونغاريا هولندا
			الولايات المتحدة الأمريكية
			اليابان*
			يوغوسلافيا
			اليونان
			الاتحاد الأوروبي*