

Distr.  
GENERAL

TD/B/48/10  
TD/B/LDC/AC.1/18  
23 August 2001

ARABIC  
Original: ENGLISH

مؤتمر الأمم المتحدة  
للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية

تقرير الاجتماع الخامس للخبراء الحكوميين من البلدان النامية  
غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة  
والمؤسسات المالية والإئتمانية

المعقود في مقر الأمم المتحدة، نيويورك،  
في الفترة من ٣٠ تموز/يوليه إلى ٣ آب/أغسطس ٢٠٠١

## المحتويات

<u>الفقرات</u>	<u>الفصول</u>
١٠-١٤	مقدمة
١-٢٤	أولاً- الاستنتاجات والتوصيات المتفق عليها
٢٥-٦٧	ثانياً- استعراض التقدم المحرز في تطوير نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية (البند ٣)
٦٨-٧٤	ثالثاً- الإجراء الذي اتخذته اجتماع الخبراء الحكوميين والبيانات الختامية
٧٥-٧٨	رابعاً- المسائل التنظيمية
	<u>المرفقان</u>
	الأول- الحضور
	الثاني- ثبت بالوثائق

## مقدمة

١٤ عُقد الاجتماع الخامس للخبراء الحكوميين من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإئتمانية في مقر الأمم المتحدة، نيويورك، في الفترة من ٣٠ تموز/يوليه إلى ٣ آب/أغسطس ٢٠٠١، عملاً بالفقرة ١١ من قرار الجمعية العامة ١٩٩/٥٤.

٢٤ وتمثلت ولاية الاجتماع، على النحو المبين في قرار الجمعية العامة، في استعراض التقدم المحرز في تطوير نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، بما في ذلك النظر، عملاً بقرار الجمعية العامة ١٩٩/٥٤، في المقترح الذي تقدم به الاجتماع الرابع في ١٩٩٩ بخصوص عقد اجتماع وزاري في عام ٢٠٠٣ بشأن قضايا النقل العابر، من أجل التأكيد تأكيداً ملائماً على مشاكل البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.

٣٤ وكان معروضا على الاجتماع، لنظره في البند ٣، مذكرة أعدتها أمانة الأونكتاد بعنوان "نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية: التطورات والاقتراحات الأخيرة للعمل المقبل" (TD/B/LDC/AC.1/17).

٤٤ وبالإضافة إلى الوثيقة الرئيسية (TD/B/LDC/AC.1/17)، تمت إتاحة عدد من وثائق المعلومات الأساسية للاجتماع، بكميات محدودة وباللغة (اللغات) التي أُعدت بها (انظر المرفق الثاني).

## أولاً - الاستنتاجات والتوصيات المتفق عليها

### ألف - تكاليف النقل وأداء الصادرات والتنمية المستدامة

١ - على الرغم من بعض التطورات الإيجابية التي طرأت على نظم المرور العابر، فإن الافتقار إلى منفذ بري موصل إلى البحر، الذي يزيده تفاقماً البعد والعزلة عن الأسواق العالمية وتكاليف العبور الباهظة ومخاطره، لا يزال يفرض قيوداً خطيرة على التنمية الاقتصادية - الاجتماعية الشاملة للبلدان النامية غير الساحلية. فلم تتمكن هذه البلدان من الاستفادة بالكامل من الفرص التجارية والاستثمارية الجديدة التي أتاحتها عملية تحرير التجارة والعملة. فهذه البلدان بحاجة إلى مزيد من المساعدة لتمكينها من الاندماج اندماجاً فعالاً في الاقتصاد العالمي بما يعود عليها بالفائدة.

٢ - ومعظم بلدان العبور هي ذاتها من البلدان النامية التي تواجه مشاكل اقتصادية خطيرة، بما فيها الافتقار إلى البنى الأساسية الملائمة في قطاع النقل.

٣ - وأكد الاجتماع على أهمية النقل بالنسبة لعملية التنمية عموماً وبالنسبة لتعزيز التجارة على الصعيد الوطني والإقليمي والدولي خصوصاً، مما يسهم إسهاماً كبيراً في تحقيق هدف القضاء على الفقر. فالبنى الأساسية الهشة والبيئة السياسية غير المواتية تفضي إلى تقديم خدمات غير كافية في قطاع النقل تسفر عن ارتفاع تكاليف النقل، ويعتبر هذا من العوائق الأساسية التي تقف في وجه توسيع الأعمال التجارية والمنافسة، وبالتالي التنمية المستدامة في العديد من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. ويعتبر إنشاء شبكة نقل متينة على الصعيد الوطني والإقليمي والدولي، علاوة على توفير خدمات النقل الفعالة، من الأمور الضرورية لحفز النشاط الاقتصادي، مما يوسع مجالات الإنتاج فيفرادى البلدان ويربطها بالأسواق الوطنية والإقليمية والدولية.

٤ - وينبغي أن تولي الحكومات أولوية عالية لقطاع النقل من خلال وضع السياسات وتعزيز القائم منها بهدف اجتذاب الاستثمار في البنى الأساسية وفي الخدمات ذات الصلة. وفي هذا الصدد، تؤدي مشاركة القطاع الخاص دوراً هاماً في تحسين نوعية خدمات النقل والعبور، بما في ذلك من خلال إطار للشراكة بين القطاعين العام والخاص.

### باء - تنمية البنى الأساسية

٥ - يعتبر توفر إطار تنظيمي فعال وهيئة بيئة تمكينية من الشروط الأساسية لتنمية البنى الأساسية. فتنمية البنى الأساسية، بما في ذلك تحديث الأصول الموجودة، يتطلب درجة من التمويل تفوق إمكانيات البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. ولقد كان للانخفاض الذي شهدته المساعدة الإنمائية الرسمية وعدم كفاية

التمويل الخاص تأثير سلبى على نظم العبور ليس في البلدان النامية غير الساحلية فحسب بل في بلدان المرور العابر أيضا بما أن معظمها من البلدان النامية أو من أقل البلدان نموا التي تحتاج هي أيضا للتمويل الخارجى. فثمة حاجة إلى زيادة المساعدة الإنمائية الرسمية وإلى الاستثمار الخاص.

٦- ويمكن للتعاون والتكامل الإقليميين بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية أن يعودا بفوائد كبيرة من خلال تجميع الموارد المحدودة وتحقيق وفورات الحجم التي تلمس الحاجة إليها. وتوجد مبادرات متعددة في مجال التعاون الإقليمي، مثل مشروع تيسير التجارة والنقل في جنوب شرق أوروبا والممر الإنمائي ومبادرة التطوير المكاني التي توطدت في الجنوب الأفريقي. وهذه المبادرة تضع النقل عموما والنقل العابر خصوصا في سياق اجتماعي اقتصادي أوسع نطاقا ينظر إلى النقل من منظور شامل؛ وتسلم بالترابط بين النقل والقطاعات الأخرى. فعلى سبيل المثال، لا يمكن للسياحة والزراعة أو التعدين أن تزدهر دون وجود نظام نقل ملائم، وقد وجد نظام النقل بدوره لتلبية احتياجات القطاعات الاقتصاد الأخرى وتتوقف استدامته على متطلبات تلك القطاعات. وبالتالي فإن ثمة حاجة إلى اجتذاب الاستثمار، بطريقة أكثر تنسيقا، في طائفة واسعة من الأنشطة والبرامج بما فيها المشاريع المتعلقة بالبنى الأساسية للنقل والمشاريع ذات الصلة.

٧- وينبغي اتخاذ القرارات بشأن مشاريع تنمية النقل بالتشاور، حسب الاقتضاء، مع الأطراف ذات المصلحة المعنية. وإذا أريد ضمان تخصيص الاستثمارات الملائمة والكافية لتنمية البنى الأساسية، فلا بد للسلطات المحلية والوطنية من ممارسة ملكيتها الحقيقية فيما يتعلق بهذه البرامج والمشاريع.

٨- وفي الختام، دعا الاجتماع إلى ما يلي:

١' عكس الاتجاه الحالي التزوي للمساعدة الإنمائية الرسمية والتمويل الخاص من أجل تنمية النقل في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية؛

٢' تقديم المساعدة المالية والتقنية من قبل البلدان المانحة وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي والمؤسسات الإنمائية والمالية المتعددة الأطراف إلى البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في شكل منح أو قروض تساهلية لبناء مرافق النقل والتخزين والمرافق الأخرى ذات الصلة وصيانتها وتحسينها؛

٣' التعجيل بعمليات إصلاح قطاع النقل والخدمات الأخرى ذات الصلة، بما في ذلك دعم تحرير قطاع النقل وكذلك زيادة مشاركة القطاع الخاص في توفير خدمات النقل؛

- ٤' زيادة مشاركة أصحاب المصلحة المعنيين في تخطيط المشاريع الخاصة بالبنى الأساسية وفي اختيارها؛
- ٥' تقديم تمويل محدد للعناصر المفقودة في ممرات العبور؛
- ٦' إقامة مبادرات إقليمية لدعم المشاريع المشتركة بين عدة بلدان والنهوض بالتكامل الإقليمي؛
- ٧' تحسين إدارة خدمات البنى الأساسية عن طريق تعزيز الانضباط في قطاع الأعمال وإقامة الأسواق التنافسية؛
- ٨' اتباع نهج شامل فيما يتصل بقطاع النقل، مع مراعاة الاعتبارات المادية والإجرائية والمؤسسية والخاصة بالسياسات.

### جيم - تيسير التجارة والمرور العابر بهدف تقليل تكاليف عمليات المرور العابر وتحسين كفاءتها

- ٩- يجب تنسيق إجراءات المرور العابر مع الحركة الطبيعية لضمان المرور السريع للسلع عبر بلدان المرور العابر. وتعتبر الشكليات المعقدة ومتطلبات الوثائق المتعددة، والاختلاف فيما بين البلدان في الإجراءات والوثائق، مصادر هامة لتكاليف إضافية يمكن تجنبها ولعدم كفاءة النقل العابر. ويوفر تيسير التدابير الرامية إلى تبسيط الإجراءات وترشيدها وتنسيقها وسيلة لتحسين نوعية المرور العابر والتخلص من كثير من التكاليف التي يمكن تلافيها في نظم المرور العابر ولا سيما، تكاليف المرور العابر غير المباشرة مثل النفقات الإدارية المتكبدة في تنظيم عمليات المرور العابر، وعمليات التأخير في تكاليف التسليم والجرد.
- ١٠- وتظل الاتفاقيات الدولية، والاتفاقات الإقليمية ودون الإقليمية والثنائية التي صادقت عليها الحكومات، هي الأدوات الرئيسية التي يمكن من خلالها إنجاز تنسيق القواعد والوثائق وتبسيطها وتوحيدها. واتخذ العديد من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية تدابير لتعزيز ترتيباتها التعاونية المتعلقة بالنقل العابر. ونهض المجتمع الدولي بدور هام في دعم عمليات إصلاح القوانين الوضعية والنظم، ولكن ثمة حاجة إلى توفير مساعدة مالية وتقنية أكبر لمساعدة البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية على أن تنفذ اتفاقاتها وترتيباتها التعاونية تنفيذًا فعليًا.
- ١١- وينبغي أن تكون إمكانية الوصول إلى البحر ومنه عملية تجاري ووفقا للاتفاقات والاتفاقيات الثنائية والإقليمية والدولية.

١٢- وأقر أيضا العديد من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية بأن الهيكل المتغير للتجارة العابرة، أسفر عن المطالبة بالمزيد من الترتيبات المؤسسية الفعالة على المستوى الوطني والمستوى الإقليمي. وأحد المظاهر الهامة لهذه التغيرات هي المشاركة المتزايدة من القطاع الخاص. وبالرغم من أن شراكة القطاع العام والخاص في ازدياد، ما زالت هذه العملية في مرحلة التكوين وتتطلب دعما من المجتمع الدولي قبل أن تصبح واسعة النطاق.

١٣- وتستلزم الطبيعة المتغيرة للتجارة العابرة تعزيز معرفة ومهارات المشاركين في وضع السياسات العامة والمهام التنظيمية والمسؤولين عن العمليات اليومية، من خلال التدريب، بما في ذلك توفير التعليم المتواصل للمهنيين الموجودين. والتعاون الإقليمي في مجال النقل العابر، الذي يشمل اعتماد قواعد ومعايير تقنية مشتركة، يتطلب من الحكومات والقطاع الخاص أن تقوم بإدخال تدابير وإجراءات جديدة ترمي إلى تنفيذ مختلف الالتزامات.

١٤- وفي الختام، دعا الاجتماع إلى:

١' تعزيز وتسريع تنفيذ التعاون في مجال النقل العابر عن طريق الاتفاقات والترتيبات الثنائية و/أو الإقليمية تماشيا مع الاتفاقات الدولية؛

٢' إلغاء الحواجز غير المادية التي تحد من تنافسية التجارة من البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر وإليها؛

٣' تخفيض الرسوم الجمركية المرتفعة عملا بالاتفاقات الثنائية والإقليمية والمتعددة الأطراف؛

٤' إقامة و/أو تعزيز التجارة والرباطات المهنية على الصعيدين الوطني والإقليمي؛

٥' تعزيز وكفالة تنفيذ المبادرات الإقليمية المعنية بتيسير التجارة ونُظم النقل العابر التي تسهم في التكامل الإقليمي بموجب الاتفاقات والاتفاقيات الثنائية والإقليمية والدولية؛

٦' تعزيز قدرات الحكومات والوكالات ذات الصلة على القيام بفعالية بإدخال مزيد من التبسيط والتنسيق والتوحيد على إجراءات ووثائق المرور العابر، بما في ذلك تحسين النُظم الجمركية المتعلقة بالمرور العابر عن طريق التخطيط الاستراتيجي وسياسات الرصد والإصلاحات التنظيمية؛

٧' تشجيع التشاور والحوار بموجب الاتفاقات الثنائية والإقليمية بين متعهدي خدمات النقل العابر في القطاعين الخاص والعام على الصعيدين الوطني والإقليمي بغية حل مشاكل المرور العابر والمشاكل التشغيلية الأخرى؛

٨' تقديم المنح والتمويل بشروط ميسرة من أجل بناء القدرات البشرية على صُعد السياسات والأنظمة والتشغيل.

#### دال - إجراءات المتابعة

١٥- بينما تتحمل البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية المسؤولية الأولى عن تنفيذ التدابير التي تستهدف تعزيز جهودها التعاونية والمتضافرة، ينبغي للمجتمع الدولي، بما في ذلك المؤسسات المالية والإئتمانية، أن يقدم مزيداً من الدعم لتمكين هذه البلدان من المعالجة الفعالة لما تواجهه من مشاكل ومتطلبات في النقل العابر.

١٦- وقد أبرم العديد من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية اتفاقات ثنائية وإقليمية، وهي تبذل جهوداً لتنفيذها. وينبغي للمجتمع الدولي أن يقدم الدعم التقني والمالي من أجل الإسراع بخطى تنفيذ هذه الاتفاقات والترتيبات.

١٧- وينبغي للبلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية المعنية أن تحافظ على الإصلاحات التنظيمية والمؤسسية التي أُجريت لتحديث وتحسين عمل أنظمة النقل العابر الفعالة على الصعيدين الوطني والإقليمي. وينبغي للمجتمع الدولي أن يدعم هذه الجهود.

١٨- وينبغي التشجيع على بناء القدرات البشرية للقطاعين العام والخاص على حد سواء. وينبغي للشركاء في التنمية تشجيع الاستثمار الأجنبي المباشر على الإسهام في تحسين المهارات المهنية والإدارية للقطاع الخاص في البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وينبغي للمساعدة الإئتمانية الرسمية أن تدعم بناء قدرات القطاع العام بغية تعزيز التنمية الاقتصادية.

١٩- وينبغي لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) أن يساعد، وفق ولايته، في تنفيذ التوصيات المذكورة أعلاه وإطار العمل العالمي للتعاون في مجال النقل العابر بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وبين الجهات المانحة.

٢٠- وينبغي لبرامج التعاون التقني في الأونكتاد، بما فيها النظام الآلي للبيانات الجمركية، ونظام المعلومات المسبقة عن البضائع ونظام النقاط التجارية، التي ساهمت على نحو هام في تحسين النقل العابر في البلدان غير الساحلية النامية وجيرانها من بلدان العبور، أن تواصل منح الأولوية الواجبة إلى هذه المجموعة من البلدان، ولا سيما للمناطق التي لم تستفد بعد من هذه البرامج. وينبغي أن يجري الأونكتاد دراسات حالات إفرادية محددة، بناء على طلب الدول المعنية، عن المسائل المتعلقة بتنظيم النقل في البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، وأن يقدم تقريراً عن ذلك إلى الاجتماع المقبل.



٢١- وينبغي للمجتمع الدولي، بما في ذلك البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإئتمانية، أن تعزز دعمها للبنية الأساسية الوطنية والثنائية ودون الإقليمية ومشاريع وبرامج النقل العابر، بما في ذلك من خلال توفير دعم مالي وتقني كافيين للمراكز الحدودية الشاملة، ومن خلال تحسين أساليب التمويل الجارية واستحداث تسهيلات جديدة مثل التمويل المشترك، والقروض من مصرف إلى آخر، والكفالات.

٢٢- وأوصى الاجتماع بعقد اجتماع وزاري دولي للبلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة وممثلي المؤسسات المالية والإئتمانية الدولية يكرس للتعاون في مجال النقل العابر في عام ٢٠٠٣، وذلك للتشديد على إقامة نظم فعالة للنقل العابر. وطلب الاجتماع إلى أمانة الأونكتاد أن تقوم، بالتعاون مع البنك الدولي ومصارف التنمية الإقليمية ومنظمات دولية وإقليمية أخرى ذات صلة، بإنجاز الأعمال التحضيرية الموضوعية والتنظيمية اللازمة للاجتماع. وينبغي الاضطلاع بالأعمال التحضيرية الملائمة على الصعيدين دون الإقليمي والإقليمي بالمشاركة الملائمة لجميع أصحاب المصلحة الرئيسيين، بما في ذلك القطاع الخاص. وفي هذا السياق، رحّب الاجتماع بالعرض السخي الذي قدمته حكومة كازاخستان لاستضافة الاجتماع.

٢٣- ولاحظ الاجتماع ببالغ التقدير المساهمة المالية السخية التي قدمتها حكومة اليابان لتنظيم الاجتماع الحالي، الأمر الذي جعل مشاركة الخبراء الوطنيين من البلدان غير الساحلية النامية والخبراء الاستشاريين أمراً ممكناً، مما أسهم كثيراً في الارتقاء بنوعية المداولات والنتائج التي أسفر عنها الاجتماع.

٢٤- وأحاط الاجتماع علماً مع التقدير بما قدم من المدخلات الموضوعية وأوجه الدعم من جانب الأونكتاد والبنك الدولي.

## ثانياً - استعراض التقدم المحرز في تطوير نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية (البند ٣)

### البيانات الاستهلاكية

٢٥ - افتتح الموظف المسؤول عن مكتب المنسق الخاص لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والبلدان النامية الجزرية الاجتماع بالنيابة عن الأمين العام للأونكتاد فرحب بالخبراء الحكوميين والممثلين المشاركين في الاجتماع.

٢٦ - وذكر رئيس الاجتماع الخامس للخبراء الحكوميين سعادة السفير يوكيو ساتو، (اليابان)، في ملاحظاته الافتتاحية أن بلده يولي عناية خاصة للبلدان النامية غير الساحلية والبلدان النامية الجزرية. وأضاف أن هذا هو السياق الذي أقيم فيه رئيس وزراء بلده حفل استقبال خاص بهذه البلدان في أثناء مؤتمر قمة الألفية. ولاحظ أن ولاية الاجتماع، على النحو المبين في قرار الجمعية العامة، تتمثل في استعراض التقدم المحرز في تطوير نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، وفي عقد اجتماع وزاري في عام ٢٠٠٣ بشأن قضايا النقل العابر. وأعرب عن تصميمه شخصياً على العمل من أجل ترويج الاجتماع بالنجاح وعن أمله في الحصول على دعم أعضاء الوفود الأخرى في هذا المسعى.

٢٧ - وأعرب الموظف المسؤول عن مكتب المنسق الخاص - بأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والبلدان النامية الجزرية الصغيرة في بيانه عن الشكر لحكومة اليابان على تقديم الدعم المالي الذي مكّن عدداً من خبراء البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية من حضور الاجتماع الخامس للخبراء الحكوميين.

٢٨ - وأضاف أن البلدان غير الساحلية، ومعظمها من أشد البلدان فقراً، هي التي تسجل فيها أدنى معدلات النمو. وهي تعول على بضع سلع أساسية. ولم تتمكن هذه البلدان من الاستفادة من فرص التجارة الجديدة التي أتاحتها العولمة. وتحتاج البلدان النامية غير الساحلية إلى تطوير مناسب للهيكل الأساسية للنقل العابر وإلى تعاون حكومي دولي فعّال لكي تتمكن من الاندماج في الاقتصاد العالمي.

٢٩ - وأشار إلى أن الأونكتاد، بوصفه جهة اتصال للبلدان النامية غير الساحلية داخل منظومة الأمم المتحدة، وسع نطاق أنشطته لرصد وتيسير تنفيذ الإطار العالمي للتعاون في مجال النقل العابر بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. ومنذ إنشاء الوحدة الخاصة بالبلدان النامية غير الساحلية والدول النامية الجزرية الصغيرة يؤدي مكتب المنسق الخاص دوراً فاعلاً في تحقيق توافق الآراء الدولي، وتعزيز أنشطة الدعوة، وإبرام

الاتفاقات الثنائية والإقليمية والانضمام إلى الاتفاقيات الدولية. وقال إن برامج الأونكتاد، من قبيل النظام الآلي للبيانات الجمركية، والنظام المتقدم للمعلومات المتعلقة بالضرائب، مصممة لتحسين الفعالية في مجال النقل. وأمانة الأونكتاد مستعدة لتقديم مساعدتها للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في تنفيذ نتائج هذا الاجتماع، بما في ذلك المبادرات الرامية إلى إقامة نظم فعالة للنقل العابر في تلك البلدان.

٣٠- رئيس الوحدة المعنية بالبلدان النامية غير الساحلية والدول النامية الجزرية الصغيرة: أعرب عن تفاؤله في أن يكون مستقبل التعاون في مجال النقل العابر أفضل مما هو عليه في ضوء ما حدث مؤخرا من تغيرات كبيرة في التصورات والسياسات والنهج والمبادرات إلى جانب جملة أمور أخرى. فقد كان من شأن الزيادة في التجارة على الصعيد الإقليمي أن جعلت النقل العابر مسألة هامة بالنسبة لبلدان ساحلية عديدة ولم يعد تحسين نظم العبور خاصا بالحكومات وحدها، بل أصبح مسألة تهم مجموعة كبيرة من أصحاب المصالح، سواء في القطاع العام أو الخاص وعلى الصعيد الوطنية والإقليمية والدولية. وأشار إلى أن التنافس فيما بين جميع وسائط النقل يؤدي إلى تحقيق خدمات نقل فعالة من حيث التكلفة، ويعزز نظم العبور. فالأساليب الجديدة بصدد تحويل الترتيبات الاقتصادية القائمة إلى أدوات تنفيذية تعمل من أجل التغيير والتنمية.

٣١- وأضاف قائلاً إن العديد من العمليات المذكورة أعلاه لا تزال في مراحلها التكوينية وتتطلب دعماً من المجتمع الدولي. واستثمار القطاع الخاص في الهياكل الأساسية لا يعود بالأرباح على المستثمر فحسب، بل وعلى الاقتصاد بكامله أيضاً. غير أن تصورات المستثمر للمخاطر الكبيرة في كثير من البلدان غير الساحلية وأقل البلدان نمواً لا تشجع استثمارات القطاع الخاص، ومن هنا كانت الحاجة إلى مشاركة القطاعين الخاص والعام معاً وإلى زيادة المساعدة الإنمائية الرسمية. ودعا الاجتماع إلى العمل من أجل التوصل إلى توافق في الآراء بشأن إنشاء آليات مالية ابتكارية وتحسين مهارات من يضطلعون بوضع السياسات وبالعمليات اليومية في إدارة الاستثمارات.

٣٢- قال ممثل البنك الدولي إن تحرير التجارة، وإن كان يجرز تقدماً باطراد، فإن تكلفة النقل أصبحت عاملاً بالغ الأهمية بالنسبة لقدرة أقل البلدان نمواً على المنافسة. ففي حالات كثيرة جداً، تعاني البلدان غير الساحلية والبلدان النامية من عدم كفاية هياكلها الأساسية نتيجة لضعف قدراتها المؤسسية وافتقارها إلى تمويل حكومي كاف.

٣٣- وأشار إلى دروس ثلاثة مستخلصة من دراسات ومشاريع مولها البنك الدولي خلال العقد الماضي. ففي حالات كثيرة، كانت المشاكل والقيود التنظيمية والإجرائية أشد وطأة من أوجه القصور في الهياكل الأساسية. وفي معظم الحالات، هناك حاجة إلى وجود رؤية استراتيجية/إطار استراتيجي على الصعيد الإقليمي لضمان وجود ممرات تنسم بالفعالية والكفاءة. والمبادرة الإقليمية لجنوب آسيا وبرتوكولات النقل للجنوب الأفريقي هي أمثلة جيدة ينبغي أن يحتذى بها. وفي جميع الحالات، يكون للشراكات بين القطاعين العام والخاص دور حاسم في عملية

تطوير هياكل أساسية مادية، وتحسين الأنظمة والإجراءات والسياسات. فالمنتجون والمستهلكون يستفيدون معا من تحسين شبكات النقل، في حين يكون دور مشغلي وسائل النقل ومستخدميها عاملا ميسرا للنشاط التجاري. وممرات النقل تعزز التكامل الإقليمي وتساعد البلدان النامية على الوصول بصورة متنامية إلى الأسواق العالمية القائمة على المنافسة. وأشار إلى أن البنك سيواصل تقديم الدعم لمبادرات التكامل الإقليمي وتعميقها، والتركيز على الأنشطة المطلوبة لإنشاء أسواق متكاملة.

٣٤- وقال رئيس مجموعة البلدان النامية غير الساحلية (جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية) إن عملية العولمة، وإن كانت في نفس الوقت توفر فرصا وتضع تحديات، فإن البلدان النامية غير الساحلية ليست بعد في وضع يمكنها من جني فوائد النظام التجاري الدولي كاملة، وذلك نظرا لارتفاع تكاليف النقل. علاوة على ذلك، تواجه هذه البلدان مخاطر متعاظمة من أن تصبح مهمشة. وتزداد هذه العملية سوءا جراء النفقات الإضافية المتصلة بحالة القصور في تنمية الهياكل الأساسية، وعدم كفاءة عملية النقل العابر، وحالات التأخير الشديدة في المرافئ ونقاط العبور الحدودية، وتعهد كميات كبيرة من الموجودات، وتكاليف التخزين.

٣٥- ومضى قائلاً إن البلدان النامية غير الساحلية، لكي تعالج هذه المشاكل، بحاجة إلى تعاون ومساعدات على نطاق واسع من جانب المجتمع الدولي، حتى تتمكن من معالجة الأطر القانونية المعقدة للنظام التجاري المتعدد الأطراف، وأثر هذه الأطر على أداء التجارة الخارجية وقدرتها على المنافسة، وعلى المشاركة بفعالية في مفاوضات منظمة التجارة العالمية. وأشار إلى أن الاجتماع الوزاري الدولي المقترح والمتعلق بالتعاون في مجال النقل العابر من شأنه أن يساعد كثيرا البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية معا في حشد مزيد من الدعم من جانب المجتمع الدولي.

٣٦- وأعرب عن امتنان البلدان غير الساحلية للأونكتاد لما تقوم به في صدد التشجيع على اتخاذ إجراءات محددة تتصل باحتياجات هذه البلدان ومشاكلها على وجه التحديد. وأفاد بأن تحقيق مزيد من التحسين يمكن، مع ذلك، أن يتم في مجال جمع البيانات بصورة منتظمة فيما يتعلق بالتجارة الخارجية وتكاليف النقل الباهظة المتصلة بها في البلدان غير الساحلية. فهذه الإحصاءات مطلوبة حتى يتسنى التقييم الوافي للمشاكل وإيجاد الحلول لها. ورحب أيضا باستمرار الدعم الذي يقدمه مكتب المنسق الخاص، وأشار إلى أنه يتطلع إلى صدور تقرير الأونكتاد عن أداء الوحدة المعنية بالبلدان النامية غير الساحلية والدول النامية الجزرية الصغيرة الذي سيقدم إلى الدورة المقبلة للجمعية العامة. وأشار إلى أن المجموعة ستدرس بعناية حالة موارد الوحدة وبرنامج عملها.

٣٧- وأشار ممثل المكسيك إلى أن بلده يؤيد الاقتراح الداعي إلى عقد اجتماع وزاري في عام ٢٠٠٣ بشأن قضايا النقل العابر. وأفاد بأن المكسيك عاكفة هي وبلدان أمريكا الوسطى على وضع "خطة بوييلا - بنما" الرامية إلى تعزيز الهياكل الأساسية، من المكسيك عبر أمريكا الوسطى وحتى بنما. وذكر أن المكسيك عرضت أن تشاطر

البلدان النامية الأخرى ضمن وسيلة التعاون التقني فيما بين البلدان النامية، خيراها في المجالات التي حددت في دراسة للأونكتاد تشمل الهياكل الأساسية المادية فضلا عن الاعتبارات المالية والمؤسسية والتنظيمية.

٣٨- ذكرت **ممثلة الهند** أن أمانة الأونكتاد أصدرت ورقات معلومات أساسية إلا أنها تساءلت عن سبب عدم إرسال المؤتمر استبيانات للحكومات والمؤسسات ذات الصلة كما كان يحدث في الماضي للبحث عن معلومات متعلقة بالتقدم المحرز في التعاون في مجال النقل العابر بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. ويعتبر التعاون بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية أمرا حيويا من أجل الاستجابة الفعالة لقضايا النقل العابر. وتمتع الهند بروابط وثيقة وتاريخية مع بوتان ونيبال وهي تعطي أولوية قصوى لقضايا التجارة والمرور العابر في مبادلاتها الثنائية وتبذل الجهود في الوقت ذاته لتقدم لهما خيارات للنقل العابر المتعدد الوسائط.

٣٩- واستطردت قائلة إن الاتفاق الثنائي لعام ١٩٩٥ المبرم بين بوتان والهند، الساري المفعول حتى عام ٢٠٠٥، يزود بوتان بالصادرات والواردات. وهناك اثنتا عشرة نقطة للخروج والدخول لتجارة بوتان مع بلدان ثالثة. وهي تشمل الطرق البرية والنهرية والسكك الحديدية والجوية.

٤٠- وقد تم التوقيع بين الهند ونيبال في كانون الثاني/يناير ١٩٩٩ على معاهدة للنقل العابر. وساعدت هذه المعاهدة إلى حد كبير على تحسين وتبسيط إجراءات المرور العابر بالنسبة إلى الشحنات النيبالية العابرة للأراضي الهندية. وبالنسبة لتجارة نيبال مع البلدان الثالثة توفر المعاهدة ١٥ طريقا للمرور العابر من مينائي كالكوتا وهالديا. كما أتيحت لنيبال تسهيلات في ميناء بومباي وميناء كاندلا بالنسبة للتجارة مع بلدان ثالثة. ومثلما أشار إلى ذلك تقرير أمانة الأونكتاد لا تتجاوز تكاليف النقل العابر بالنسبة لنيبال ٩,٤ في المائة، أي نحو ثلث متوسط ما تتكبده البلدان غير الساحلية، ونحو نصف متوسط ما تتكبده البلدان النامية. وهذا ناتج عن وجود تعاون ثنائي قوي بين البلدين وهو مصدر ارتياح كبير بالنسبة إلى الهند.

٤١- وأهابت بالمجتمع الدولي أن يخصص موارد مالية إضافية، وأن يقدم مساعدة تقنية لبناء القدرات في مجال البنى التحتية المادية ويوفر الخدمات المحسنة وينسق العمليات بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وفيما يتعلق بالاجتماع الوزاري المقترح لعام ٢٠٠٣ سيكون من الضروري الاضطلاع بعمل تحضيرى بالتشاور مع البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية ومعالجة القيود والتحديات على نحو شامل ومتكامل حتى يصبح اجتماعا مفيدا.

٤٢- ذكر **ممثل منغوليا** أن تقدما قد أحرز منذ الاجتماع الأخير. وذكر، من بين الخطوات الإيجابية، إضفاء المزيد من الطابع المؤسسي على مجموعة البلدان النامية غير الساحلية. وأكد على ضرورة منح الأولوية المناسبة

للبلدان النامية غير الساحلية عند تعزيز الوحدة المعنية بالبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية. وأبرز الحاجة إلى قيام تعاون وثيق بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وأضاف أنه لا ينبغي التركيز كثيرا على القضايا التي تفرّق بل على "الآراء" التي تبشر بتحقيق منافع متبادلة وأن من الضروري أن تزيد الأونكتاد من بحث وتحليل التجارب الإيجابية والسلبية للبلدان النامية غير الساحلية في مجالات إزالة القيود والتحرير والخصخصة والمنافسة كأدوات جديدة تفضي إلى تقليل التكاليف وتحسين الكفاءة. وأثنى على الأونكتاد لمساعدته بلدان منطقة شمال شرق آسيا (منغوليا والصين والاتحاد الروسي) على الاجتماع لوضع اتفاق إطاري للمرور العابر. وأيد القرار المتعلق بعقد اجتماع وزاري بشأن قضايا النقل العابر، في كازاخستان في عام ٢٠٠٣.

٤٣ - ذكر ممثل البرازيل، أن الحاجة تدعو إلى وضع مقترحات محددة لوضع صكوك مالية مبتكرة على الأصعدة الوطنية والإقليمية والدولية بما في ذلك الدعم المالي المقدم من المؤسسات العاملة في المنطقة. وكان بلاغ برازيليا الصادر في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٠ عن اجتماع رؤساء بلدان أمريكا الجنوبية قد أكد على أهمية إعداد رؤية إقليمية لوضع خطط لتطوير الهياكل الأساسية. ومن شأن التركيز الإقليمي أن ينتج تعاوننا لتطوير الهياكل الأساسية المادية. واعتمد البلاغ أيضا مفهوم محاور التنمية الإقليمية التي تدعم تطوير الهياكل الأساسية اللازمة لتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية المستدامة ولتعزيز رؤية متكاملة في مجالات الطاقة والنقل والمواصلات.

٤٤ - ذكر ممثل اليابان أنه، بسبب التقدم غير المسبوق الذي أحرز في تكنولوجيات المعلومات، فإن العولمة تتيح فرصا هائلة لتجارة دولية متزايدة وفي الوقت المناسب وبتكلفة أقل كثيرا. ومع ذلك، فبدون هياكل نقل أساسية مناسبة وبيئة مواتية لنقل عابر دون عراقيل، فإن تطوير تكنولوجيات المعلومات وحده لن يحدث النتائج المتوقعة للبلدان النامية غير الساحلية.

٤٥ - وأضاف أن التحديات ذات الشقين التي تحتاج إلى معالجة هي: تطوير الهياكل الأساسية التي تبرز الحاجة الماسة لها وهيئة بيئة مواتية لنقل عابر أكثر انسيابا. ولمواجهة التحدي الأول، يعتبر التزام وملكية البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية أمرا هاما للغاية. وقد أكملت اليابان جهود البلدان غير الساحلية للبناء على المستوى القطري عن طريق المنح والقروض التساهلية الضرورية لبناء الطرق والجسور بالإضافة إلى تحديث الموانئ والمطارات. وفيما يتعلق بالتحدي الثاني، أو ضعف الهياكل الأساسية ونظم المرور العابر الإدارية والإجرائية والتنظيمية والمؤسسية اللازمة للاستخدام الفعال للأصول يتعين على البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية إنشاء شراكة أكثر قوة مع بعضها البعض. وما زال هناك الكثير بالنسبة للأقاليم ودون الأقاليم لتتعلمه من بعضها البعض وتستطيع اليابان أن تساهم في العملية التعليمية. وتؤيد اليابان فكرة الاجتماع الوزاري في عام ٢٠٠٣.

٤٦ - ذكر ممثل **إندونيسيا** أن التنافس العالمي المتزايد أدى إلى المزيد من التهميش لكثير من البلدان غير الساحلية، بالرغم من الوعود بتوفير تكنولوجيات المعلومات والاتصالات والجهود المبذولة للحد من آثارها السلبية. وقد أدى الدين الخارجي إلى تفاقم المشكلة. وأضاف أن هناك حاجة إلى اتخاذ تدابير جديدة، تشمل تقديم منح مالية وقروض تساهلية. كما أن هناك حاجة للمزيد من التعاون الإقليمي ودون الإقليمي من قبيل التعاون القائم على صعيد رابطة أمم جنوب شرق آسيا من أجل تيسير تدفق السلع والأشخاص.

٤٧ - ذكر ممثل **كازاخستان** أن كثيرا من الأنشطة هي قيد الإعداد حاليا في منطقتة من أجل تخفيف مشاكل المرور العابر. وتشمل هذه الأنشطة إنشاء قاعدة بيانات تتعلق بالنقل ومذكرة تفاهم بشأن النقل البري في المنطقة، وهلم جرا. وقد طُلب من برنامج الأمم المتحدة الإنمائي دعم العمل الجاري. وهناك حاجة لزيادة تنسيق الجهود فيما بين البلدان النامية غير الساحلية. ويبيّن أن حكومته مستعدة لاستضافة الاجتماع الوزاري المقترح عقده عام ٢٠٠٣.

٤٨ - وذكر ممثل **باكستان** أن إمكانية الوصول إلى الأسواق العالمية هي شرط ضروري للنمو الاقتصادي والتنمية. ولذلك، لا ينبغي، بالضرورة، حرمان أي بلد في العالم، سواء كان ساحليا أو غير ساحلي، من الوصول إلى الأسواق العالمية. وقد حدد فريق الخبراء هذا، في اجتماعاته الأربعة السابقة، أيضا، المشاكل الهامة التي تواجه هذه الفئة من البلدان وهو يبحث الآن عن الحلول لها. وقال إن التدابير التي اتخذها الأجهزة ذات الصلة التالية لمنظومة الأمم المتحدة وشركاء التنمية، تشهد تقدما بطيئا وأن التحديات التي تواجهها هذه البلدان ما زالت هائلة. ويمكن تقديم الموارد الضرورية لبناء البنى التحتية اللازمة في شكل مساعدة إنمائية رسمية معززة وزيادة الاستثمار وتخفيف أعبائها من الدين وأهم من ذلك توفير الفرص دون انقطاع للوصول لمنتجاتها وخدماتها إلى الأسواق.

٤٩ - وأضاف أن باكستان تقدم تسهيلات عبور لجاراتها من البلدان غير الساحلية، وهي قد وقّعت وصادقت على اتفاق التجارة العابرة بين باكستان وأفغانستان في عام ١٩٦٥، والاتفاق الاقتصادي للتجارة العابرة في عام ١٩٩٥، والاتفاق الإطاري للنقل العابر في عام ١٩٩٨، والاتفاق الرباعي المعني بالتجارة العابرة مع الصين وجمهورية قيرغيزستان وكازاخستان. وظلت تتبع أيضا عددا من السياسات الفعالة وتنفيذ المشاريع التي تهدف إلى تطوير الهياكل الأساسية البرية والبنى الأساسية للسكك الحديدية لباكستان وتحسين المرافق المرفئية. ويتوقع أن يساعد الاجتماع في تحقيق تلك الأهداف.

٥٠ - ذكر ممثل **جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية** أن بلاده أبرمت عددا من الاتفاقات مع جيرانها من أجل تخفيف ما تواجهه من مشاكل المرور العابر. وشمل ذلك عقد اتفاقات ثنائية مع الصين وفيت نام وميانمار وتايلند وبروتوكول في مرحلة الإعداد مع كمبوديا. وقال إن المبادرات الأخرى تشمل إجراء دراسات جدوى وتنفيذ

مشاريع لإقامة ربط شبكي لمختلف الممرات والبلدان في المنطقة. ومما يؤسف له أن هناك مشاريع عديدة ولكن لا تتوفر الموارد المالية الكافية لتنفيذها.

٥١ - ذكر ممثل بيرو أن بلده يحتاج، بوصفه بلد عبور للتجارة البوليفية، لإنشاء آليات مالية على الصعيد الوطني والإقليمي والدولي. ومن شأن المؤسسات المالية الدولية أن تساعد من خلال البرامج الخاصة والجديدة في دعم جهود التنمية وفي تحسين وصيانة الهياكل الأساسية المادية اللازمة. وتؤدي مؤسسة الأنديز دورها في منطقة الأنديز. وترى بيرو أن المجتمع الدولي ولا سيما المؤسسات المالية تتحمل مسؤولية رئيسية إزاء البلدان التي تنعدم فيها هذه المزايا المادية، مثل البلدان النامية غير الساحلية، وذلك من أجل مساعدتها في جهودها التكاملية. وترى بيرو أن من الضروري الوصول إلى إعلان سياسي في الاجتماعات المقبلة وأن الأمم المتحدة يمكن أن تشكل منتدى لحفز الدعم لآليات التكامل بين البلدان النامية غير الساحلية وتعويضها.

٥٢ - ذكر ممثل بوليفيا أن الأولوية في منطقتها ممنوحة لتحقيق التكامل بين بلدان السوق المشتركة لبلدان المخروط الجنوبي وبلدان مجموعة الأنديز. وقد شملت الجهود التي بُذلت في السنوات الأخيرة لتحديث الاقتصاد خصخصة السكك الحديدية وأنابيب الغاز والطرق العامة. إلا أنه بالرغم من الجهود الكثيرة المبذولة، بقي هناك العديد من المشاكل. وعلى سبيل المثال شجع إنشاء الممرات على زيادة الواردات بدلا من الصادرات. كما لا يبدو أن الخبرة الفنية والتقنية توفر حلا كافيا لمشاكل المرور العابر. وستكون هناك حاجة للمزيد من التعاون باستمرار. وبالتالي تؤيد بوليفيا عقد الاجتماع الوزاري المقترح.

٥٣ - قال ممثل الصين إن بلاده ظلت تتعاطف باستمرار مع المشاكل التي تواجه البلدان النامية غير الساحلية. ولهذا السبب ظلت تتعاون مع جيرانها من البلدان غير الساحلية لتحسين نظم العبور لسلعها وذلك عن طريق إبرام العديد من الاتفاقات الثنائية مع جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وكازاخستان ومنغوليا والاتحاد الروسي. وأثنى على الأونكتاد للمساعدة التي قدمتها في التفاوض لوضع مشروع اتفاق إطاري للنقل العابر بين الصين ومنغوليا والاتحاد الروسي. وقال إنه ليس لحكومته أي اعتراض على عقد اجتماع وزاري في عام ٢٠٠٣. ودعا في هذا السياق إلى حسن التنسيق نظرا لعقد كثير من الاجتماعات الوزارية.

٥٤ - قال ممثل نيجيريا إن بلاده تدرك مسؤولياتها الجسام تجاه جارائها من البلدان غير الساحلية وتحديدًا تشاد والنيجر. وقد انضمت نيجيريا إلى بعض الاتفاقات والبروتوكولات الدولية ودون الإقليمية بشأن تسهيل النقل العابر: اتفاقية نيويورك لعام ١٩٦٥ بشأن التجارة العابرة للبلدان غير الساحلية واتفاقية المنظمة البحرية الدولية لتسهيل الملاحة البحرية الدولية والاتفاقية الدولية لتبسيط النظم الجمركية وبروتوكول النقل البري فيما بين الدول. ومضى يقول إن نيجيريا نفذت العديد من القرارات التي تم التوصل إليها في الندوة التي نظمتها المنظمة البحرية



لغرب ووسط أفريقيا والاتحاد الأوروبي مؤخرا. وأخيرا فإن عددا من المشاريع الجديدة يجري تنفيذها أو التخطيط لها وتشمل بناء محطات للشحن وشبكات لربط خطوط السكك الحديدية والطرق وما إلى ذلك.

٥٥ - ذكر ممثل بوركينا فاسو أن ورقات المعلومات الأساسية التي أعدها الأونكتاد كانت مفيدة للغاية ولكنه يأسف لعدم وجود وثائق عن غرب أفريقيا. وقال إن بلاده تعاني كثيرا لكونها بلدا غير ساحلي. ويعمل الاتحاد النقدي لغرب أفريقيا والجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا معا لتحسين نظمهما للنقل. وقال إن وفده يؤيد عقد الاجتماع الوزاري المقترح.

٥٦ - ذكر ممثل فييت نام أن وثائق المعلومات الأساسية كانت ذات جودة عالية ومفيدة في مداورات الاجتماعات. وقال إن بلاده ظلت تدخل تحسينات على الممر العابر من الشرق إلى الغرب في المنطقة. بيد أن قلة الموارد المالية والمعوقات الأخرى تحد من قدرتها على عمل ما هو أفضل من ذلك.

٥٧ - ذكر ممثل إيران أن سبعة بلدان غير ساحلية تقع بالقرب من بلاده. ولم يحدث سوى تحسن ضئيل في الهياكل الأساسية. وربما يكمن الحل في اتباع نهج تدريجي. ودعا لتحقيق التنسيق بين المانحين والمؤسسات المالية والوكالات الإنمائية. وقال إن من الممكن إنشاء طريق تربط أوروبا بشنغهاي. كما ينبغي تعزيز شبكات "تليكوم" لتوفير الفرص للحصول على المعلومات.

٥٨ - ذكر ممثل جمهورية مصر العربية أن اجتماع الخبراء من البلدان النامية غير الساحلية وشركائها يكتسي أهمية خاصة بالنسبة للبلدان النامية الموقعة على اتفاقات التجارة الدولية. فقد أتاحت هياكل النقل الأساسية الفعالة إمكانية الوصول إلى الأسواق العالمية والحصول على الخدمات بتكلفة معقولة. ورغم أن مصر تتمتع بإطلالها على كل من البحر الأبيض المتوسط وقناة السويس والبحر الأحمر فلا تزال تواجه تحديات لتعزيز شبكاتها البرية وغيرها مع جيرانها وهي مشاريع مكلفة. فعلى سبيل المثال ترغب مصر في الاشتراك في بناء شبكة من خطوط السكك الحديدية لتربطها مع أوروبا عن طريق جيرانها من ناحية الغرب تونس وليبيا والمغرب وإلى إسبانيا عن طريق جبل طارق. ويمكن أن يمتد خط السكة الحديدية جنوبا عبر السودان. وأي دعم تقني أو مالي لهذه المشاريع سيجد التقدير التام.

٥٩ - وخصّ بالذكر مشاريع من قبيل خطوط السكك الحديدية الشرقية الجاري حاليا بناؤها والرابطة بين أفريقيا وآسيا بتكلفة إجمالية قدرها ٣٠٠ مليون دولار عبر قناة السويس والطريق الدولية التي تعبر مصر من الشرق إلى الغرب على طول ساحل البحر الأبيض المتوسط. ومثل هذه المشاريع ستوفر ممرا مهماً للمسافرين وللبيع الأساسية عبر مصر وسوف تساعد البلدان المتاخمة على التقليل من تكلفة النقل. بالإضافة إلى ذلك، هناك العديد من المشاريع البحرية قيد النظر لتشجيع حركات النقل العابر إلى الموانئ الجديدة الواقعة في الشمال الغربي لخليج السويس وفي الجهة الشرقية لقناة السويس. والهدف الرئيسي من هذه الموانئ الجديدة هو تسهيل التجارة العابرة للبحر الأبيض المتوسط ونقل الحجم الأقصى منها.

٦٠ - قال ممثل كوت ديفوار إنه يشعر بالسرور لأن بلاده دعيت من قبل الأونكتاد للاشتراك في الاجتماع. وأشار إلى مشروع مهم من شأنه أن يربط ميناء سان بيدرو في كوت ديفوار وعن طريق البر (١٨٠ كلم) بالمنطقة الغنية في جنوب غرب مالي.

٦١ - ذكر ممثل بوروندي أن لبلاده ثلاث وسائل للوصول إلى البحر هي الممر الشمالي باتجاه مومبسا وهو يكلف ٢٣٥ دولارا للطن المتري والممر الأوسط باتجاه دار السلام ويكلف ٨٥ دولارا للطن المتري والممر الجنوبي باتجاه أمبولونغو على بحيرة تنجانيقا في زامبيا ويكلف ١٣٥ دولارا للطن المتري. ودعا المانحين إلى تقديم المساعدة في بناء خط السكة الحديدية للبحيرات الكبرى الذي يربط كاساما وأمبولونغو في زامبيا وبوجومبورا وكيانغوغو في رواندا وكيسي وكمبالا في أوغندا ثم مومبسا في كينيا وإعادة تأهيل ميناء أمبولونغو وتوسيع خط الأنابيب الممتد بين مومبسا - إلدوريت في كينيا إلى كمبالا وكيغالي وبوجومبورا وزيادة عدد عربات السكة الحديدية على خط السكة الحديدية بين دار السلام وكيغوم في تنزانيا. كما أعرب عن تأييده للنداء المتعلق بحظر فرض جزاءات على البلدان غير الساحلية.

٦٢ - قال ممثل نيبال إن البلدان غير الساحلية تواجه مشاكل هائلة في مجالي التنمية والنقل العابر. وقد سلم إعلان الألفية بشكل مناسب بهذه المشاكل وبالخاصة إلى توجيه اهتمام خاص نحو البلدان غير الساحلية. وحث كلا من الجهات المانحة الثنائية والمتعددة الأطراف على زيادة المساعدات المالية والتقنية المقدمة إلى مجموعة البلدان هذه من أجل الوفاء باحتياجاتها الخاصة. وأشار إلى أن الاجتماع الخامس للبلدان غير الساحلية ينبغي أن يركز على العقبات الكبيرة التي تواجه هذه البلدان المحرومة. وأفاد بأن نيبال تسلم بالمفهوم العام الوارد في "استعراض التقدم المحرز في تطوير شبكات المرور العابر في منطقة الهند ونيبال وبوتان دون الإقليمية". وهي تؤيد عقد الاجتماع الوزاري بشأن البلدان النامية غير الساحلية في عام ٢٠٠٣.

٦٣- قال ممثل بنين إن بلده يوفر بعض التسهيلات للبلدان غير الساحلية عن طريق ميناء كوتونو من قبيل إتاحة المراسي والإعفاء من بعض الرسوم المرفئية والأخذ بنظام تسهيل المرور. ومن شأن بنين أن ترحب دعم المجتمع الدولي والجهات المانحة في سبيل توسيع ميناء كوتونو وتحديث أهم الطرق التي تخدم بلدان المرور العابر.

٦٤- قال ممثل الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي إن منطقة الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقية تملك هياكل نقل أساسية تفي باحتياجاتها الأساسية. بيد أن تكلفة النقل تظل باهظة نسبيا بسبب طول المسافات من مناطق الإنتاج، والأوضاع السيئة لمختلف وسائل النقل، مضافا إليها حالات التأخير في نقاط الحدود وارتفاع تكاليف التأمين وعدم التنسيق فيما بين إجراءات التوثيق. وأشار إلى أن الدول الأعضاء في الجماعة اتخذت بعض الخطوات الإيجابية لحل أوجه القصور في العمليات أو إزالتها ولخفض تكاليف النقل، من خلال إجراء عدد من الإصلاحات، منها الخصخصة ومواءمة المعايير والإجراءات، وتبسيط العمليات والوثائق، إلى جانب تدابير أخرى. وهكذا تم تحديد العقبات في شبكات النقل العابر، والشركاء المتعاونون مدعوون إلى توظيف الاستثمارات الضرورية من أجل تحسين هذه الشبكات.

٦٥- قال ممثل منظمة التعاون الاقتصادي إن ثمة إمكانات كبيرة موجودة في منطقتيه لتطوير أوجه التكامل في مجال التجارة وهي: مواءمة الاستراتيجيات الإنمائية الإقليمية، وخفض الحواجز التجارية، ووضع لوائح مشتركة تهدف إلى إدماج المنطقة في الأسواق العالمية. فنسيق شبكات النقل والاتصالات القائمة من شأنه أن ينهي عزلة البلدان غير الساحلية السابعة الأعضاء في المنظمة، وهي: أفغانستان وأذربيجان وكازاخستان وجمهورية قيرغيزستان وطاجيكستان وتركمانستان وأوزبكستان. وأشار إلى أن التحدي المتمثل في بناء الهياكل الأساسية المطلوبة يتجاوز قدرة المنطقة، ودعا، من ثم، إلى تقديم دعم عاجل من جانب المجتمع الدولي.

٦٦- قال ممثل السوق المشتركة لشرق وجنوب أفريقيا إن لـ ٢٠ دولة عضوا في السوق المشتركة لشرق وجنوب أفريقيا برنامجا هاما للتكامل يشمل منطقة للتجارة الحرة بدأت في ٣١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٠، واتحادا جمركيا تكون له تعرفه خارجية مشتركة بحلول عام ٢٠٠٤، واتحادا نقديا في عام ٢٠٢٥. وتقوم السوق بالترويج للمشاريع التالية، وهي بحاجة إلى دعم من المجتمع الدولي: سكة حديد منطقة البحيرات الكبرى وتغطي زامبيا، وجمهورية الكونغو الديمقراطية وبوروندي ورواندا وتزانيا وأوغندا؛ ومشروع نظام متقدم للمعلومات المتعلقة بالشحن يشمل بوروندي ورواندا وأوغندا وكينيا وتزانيا وجمهورية الكونغو الديمقراطية والسودان وإثيوبيا وإريتريا وجيبوتي.

٦٧- قال ممثل المنظمة البحرية لدول غرب ووسط أفريقيا إن التقديرات تشير إلى أن تكلفة النقل البري العابر، كنسبة مئوية من تكلفة النقل البحري فيما يتعلق بالشحنات القادمة من شمال - غرب أوروبا عبر بعض مرافئ العبور في منطقة غرب ووسط أفريقيا دون الإقليمية تتراوح بين ٧١ في المائة و ١٧١ في المائة. ويعد هذا

عاملا كبيرا واحدا يحول دون تحقيق تكامل اقتصادي إقليمي، ويقوض إلى حد خطير قدرة البلدان غير الساحلية على المنافسة في التجارة الخارجية. وأشار إلى أن المنظمة تعتبر أن لهذه المسألة آثارا كبيرة بالنسبة لأهدافها المتوسطة - إلى الطويلة الأجل في إقامة شبكات نقل متعددة الأشكال تتسم بالكفاءة، وتشجيع استثمارات القطاع الخاص في تقديم خدمات شحن ساحلية، والعمل بوجه عام على ضمان أن تتوفر للمنطقة دون الإقليمية خدمات نقل بحري فعال من حيث التكلفة. وأضاف قائلا إن جميع البلدان غير الساحلية وبلدان العبور المعنية في غرب ووسط أفريقيا هي أعضاء في المنظمة، ثم إن حركة الجزء الأكبر من تجارتها العابرة تشمل الجزء البحري. وقد نظمت المنظمة ندوة مدتها ثلاثة أيام في شباط/فبراير ٢٠٠١ استعرضت الأعمال التي سبق أن أنجزت والمشاكل التي لا تزال مستمرة في مجال النقل العابر، واعتمدت برنامج عمل بشأن الأعمال المتعلقة.

## ثالثاً - الإجراء الذي اتخذته اجتماع الخبراء الحكوميين والبيانات الختامية

٦٨- اعتمد اجتماع الخبراء الحكوميين، في جلسته العامة (الختامية) المعقودة في ٣ آب/أغسطس ٢٠٠١، الاستنتاجات والتوصيات التي اتفق عليها (TD/B/LDC/AC.1/L.7) بصيغتها المستنسخة في الفصل الأول أعلاه.

### البيانات الختامية

٦٩- هنأ رئيس فريق البلدان النامية غير الساحلية (جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية) المشتركين والمنظمين على نجاح اجتماع الخبراء. كما أعرب عن امتنانه للوفود لما قدمته من دعم وما أبدته من مرونة أثناء المفاوضات حول الاستنتاجات والتوصيات المتفق عليها. وشدد بخاصة على أهمية التوصيات المتعلقة بالاجتماع الوزاري للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة المقرر انعقاده في عام ٢٠٠٣. وشكر شعب كازاخستان وحكومتها على عرضهم السخي استضافة المؤتمر. كما أعرب عن الأمل في أن يلعب جميع من لهم مصلحة دوراً نشطاً في العملية التحضيرية وأثناء المؤتمر ذاته عام ٢٠٠٣.

٧٠- وشكر ممثل بنغلاديش حكومة اليابان على ما قدمته من مساعدة إلى الاجتماع. وأردف قوله إن في الجزء ذي الصلة من برنامج عمل بروكسل الخاص بأقل البلدان نمواً لهذا العقد، أُخذت بعين الاعتبار كذلك القيود الجغرافية والمشاكل المحددة التي تواجهها أقل البلدان نمواً غير الساحلية وأقل البلدان نمواً الجزرية الصغيرة. وناشد الشركاء في التنمية تحسين البنى التحتية المادية التي تعتبر أساسية بالنسبة لعمليات المرور العابر المتسمة بالكفاءة.

٧١- ومضى يقول إن بنغلاديش مستعدة لتوفير الدعم التام إلى جاراتها من البلدان غير الساحلية وللتعاون معها. وإن تطوير نظام للنقل المتكامل في المنطقة هو جانب من سياستها المتمثلة في زيادة تقوية وتعزيز الروابط مع جاراتها والروابط فيما بين المنطقة جنوب الآسيوية. وفي إطار الرابطة جنوب الآسيوية للتعاون الإقليمي تم تحديد قطاع النقل والاتصالات بوصفه قطاعاً واعداً وقابلاً للاستمرار من قطاعات التعاون على تعزيز ونمو التجارة في المنطقة.

٧٢- وإن بنغلاديش تؤيد بقوة الاقتراح الداعي إلى عقد اجتماع وزاري عام ٢٠٠٣ معني بقضايا النقل العابر.

٧٣- وقال ممثل كمبوديا إن من دواعي سروره أن ينضم إلى توافق الآراء وإن حكومته تشدد على أهمية الاجتماع الوزاري لعام ٢٠٠٣.

٧٤- وذكر ممثل الولايات المتحدة الأمريكية أن بلاده تتوقع أن تنفذ التوصية الداعية إلى عقد اجتماع وزاري في عام ٢٠٠٣ ضمن الموارد المتاحة حالياً في الميزانية.

## رابعاً - المسائل التنظيمية

### ألف - افتتاح الدورة

٧٥- افتتح الدورة ممثل الأمين العام لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) والموظف المسؤول عن مكتب المنسق الخاص لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول النامية الجزرية الصغيرة، وذلك في ٣٠ تموز/يوليه ٢٠٠١.

### باء - انتخاب أعضاء المكتب

(البند ١ من جدول الأعمال)

٧٦- في الجلسة الأولى للمكتب المعقودة في ٣٠ تموز/يوليه ٢٠٠١، انتخب أعضاء المكتب التالية أسماؤهم:

الرئيس: سعادة السيد يوكيو ساتوه (اليابان)  
نواب الرئيس: سعادة السيد الونكيو كيتيكون (جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية)  
سعادة السيد اويلوا موسامبا شيمي (زامبيا)  
السيد إينيو كورديرو (البرازيل)  
المقرر: السيد مونيسو مونوداوافا (زمبابوي)

### جيم - إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل

(البند ٢ من جدول الأعمال)

٧٧- في الجلسة العامة الافتتاحية، أقر الاجتماع جدول الأعمال المؤقت التالي:

- ١- انتخاب أعضاء المكتب
- ٢- إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل
- ٣- استعراض التقدم المحرز في تنمية شبكات للمرور العابر في البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، بما في ذلك النظر، عملاً بقرار الجمعية العامة ١٩٩٩/٥٤، في الاقتراح الذي قدمه الاجتماع الرابع المعقود في عام ١٩٩٩ حول عقد اجتماع وزاري في عام ٢٠٠٣ بشأن مسائل النقل العابر حتى يتم التركيز بصورة ملائمة على مشاكل البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية
- ٤- مسائل أخرى
- ٥- اعتماد تقرير الاجتماع.

### دال - اعتماد تقرير الاجتماع

(البند ٥ من جدول الأعمال)

٧٨- اعتمد الاجتماع، في جلسته العامة الختامية المعقودة في ٣ آب/أغسطس ٢٠٠١، مشروع تقريره (TD/B/LDC/AC.1/L.6)، وأذن للمقرر بأن يكمل التقرير في ضوء الإجراءات التي تمت في جلسته الختامية.

## المرفق الأول

### الحضور\*

١ - حضر الاجتماع ممثلون عن الدول التالية:

#### الدول الأعضاء

سنغافورة	الاتحاد الروسي
سيراليون	إثيوبيا
شيلي	أذربيجان
الصين	ألمانيا
غامبيا	إندونيسيا
غانا	أوغندا
فرنسا	إيران (جمهورية - الإسلامية)
الفلبين	إيطاليا
فنلندا	باراغواي
فيت نام	باكستان
كازاخستان	البرازيل
الكاميرون	بروني دار السلام
كمبوديا	بلغاريا
كوت ديفوار	بنغلاديش
لكسمبرغ	بنن
ليسوتو	بوتان
مالطة	بور كينا فاصو
مالي	بوروندي
مصر	بوليفيا
المكسيك	بيرو
ملاوي	تايلند
منغوليا	تركيا
موريتانيا	جمهورية أفريقيا الوسطى
النمسا	جمهورية ترازيا المتحدة
نيبال	الجمهورية الدومينيكية
النيجر	جمهورية الكونغو الديمقراطية
نيجيريا	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
هايتي	جورجيا
الهند	الدانمرك
الولايات المتحدة الأمريكية	زامبيا
اليابان	زيمبابوي

\* للاطلاع على قائمة المشتركين، انظر TD/B/LDC/AC.1/INF.5.

## الأمم المتحدة

اللجنة الاقتصادية لأفريقيا

الوكالات المتخصصة والمنظمات ذات الصلة

البنك الدولي

المنظمات الحكومية الدولية

الجماعة الأوروبية

اتحاد مجالس الشاحنين الأفارقة

المنظمات دون الإقليمية

السوق المشتركة لأفريقيا الشرقية والجنوبية

الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي

منظمة التعاون الاقتصادي

السوق المشتركة لشرق وجنوب أفريقيا

المنظمة البحرية لدول غرب ووسط أفريقيا

لجنة النقل والاتصالات للجنوب الأفريقي

المستشارون

السيد مارتن غلاسنر، جمعية القانون الدولي

السيد سيفيرين م. أ. كاومبوي INFRA AFRICA

السيد جاك ستون



## المرفق الثاني ثبت بالوثائق

### الوثائق الرئيسية

جدول الأعمال المؤقت وشروحه	TD/B/LDC/AC.1/16
نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية: التطورات والاقتراحات الأخيرة للعمل المقبل - تقرير من أمانة الأونكتاد	TD/B/LDC/AC.1/17

### وثائق المعلومات الأساسية

استعراض التقدم المحرز في عمليات تطوير نظم النقل العابر في جنوب شرقي آسيا - تقرير أعده السيد فيليب كابانيوس والسيد كمونه بووافانه	UNCTAD/LDC/110
تطوير البنى التحتية في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية: المعونة الخارجية، الاستثمار الخاص وعبء تكاليف النقل الذي تتحمله البلدان النامية غير الساحلية: تقرير أعده السيد جاك أي. ستون، مستشار لدى الأونكتاد	UNCTAD/LDC/112
استعراض التقدم المحرز مؤخرًا في تطوير نظم النقل العابر في أمريكا اللاتينية - تقرير أعده السيد ريني بينا كاستيلون، مستشار لدى الأونكتاد	UNCTAD/LDC/113
استعراض التقدم المحرز في تطوير نظم النقل العابر في المنطقة دون الإقليمية للهند ونيبال وبوتان - تقرير أعده الخبراء التابعون Chakra Infrastructure Consultants Pvt Ltd جهة استشارة لدى الأونكتاد	UNCTAD/LDC/114
استعراض التقدم المحرز في تطوير نظام النقل العابر في أفريقيا الشرقية والجنوبية	UNCTAD/LDC/115
بيئة المرور العابر في الدول غير الساحلية في آسيا الوسطى وجيرانها من بلدان المرور العابر النامية	A/55/320
تقرير الاجتماع التفاوضي الأول للنظر في مشروع الاتفاق الإطاري للمرور العابر بين جمهورية الصين الشعبية ومنغوليا والاتحاد الروسي	UNCTAD/LDC/Misc.51
تقرير الاجتماع الاستشاري المحدد الأول المعني بنظم النقل العابر في جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	UNCTAD/LDC/Misc.53
تقرير الاجتماع التفاوضي الثاني للنظر في مشروع الاتفاق الإطاري للمرور العابر بين جمهورية الصين الشعبية ومنغوليا والاتحاد الروسي	UNCTAD/LDC/Misc.61