

Distr.
GENERAL

TD/B/LDC/AC.1/19
13 May 2003

ARABIC
Original: ENGLISH

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية
الاجتماع السادس للخبراء الحكوميين من البلدان النامية
غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وممثلي
البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإئتمانية
الدورة الأولى للجنة التحضيرية الحكومية الدولية للمؤتمر
الوزاري الدولي المعني بالتعاون في مجال النقل العابر
نيويورك، ٢٣-٢٧ حزيران/يونيه ٢٠٠٣

التحديات والفرص لزيادة تحسين نظم المرور العابر والتنمية الاقتصادية

للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية

تقرير أعده الأمين العام للأونكتاد

خلاصة

إن إطار العمل العالمي لعام ١٩٩٥ للتعاون في مجال النقل العابر بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والجهات المانحة يوفر استراتيجية سليمة لمعالجة مشكلة المرور العابر. فهو يتحدى البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية على تعزيز التعاون فيما بينها في مجال النقل العابر عن طريق اعتماد وتنفيذ تدابير وإجراءات في مجال السياسات العامة لتحسين نظمها الخاصة بالمرور العابر، ويحث الجهات المانحة على دعم هذه الالتزامات. وإن البلدان المعنية والجهات المانحة لم تف بوعودها إلا بدرجة محدودة. فلئن كانت البلدان قد أبرمت اتفاقات ثنائية وإقليمية كثيرة، فإن التنفيذ ما زال متفاوتاً. وكذلك، فمع أن المساعدة المالية والفنية من الجهات المانحة قد استمرت، فإن الموارد، لا سيما في شكل مساعدة إئتمانية رسمية، قد انخفضت انخفاضاً ملحوظاً. ولا بد من اتخاذ خطوات في سبيل عكس هذا الاتجاه. وينبغي للمؤتمر الوزاري الدولي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإئتمانية الدولية المعني بالتعاون في مجال النقل العابر، المقرر عقده في ألما آتا بكازاخستان في الفترة من ٢٥ إلى ٢٩ آب/أغسطس ٢٠٠٣، أن يستحث قدرًا أكبر من الإرادة السياسية والتصميم على العمل. وبإمكان المؤتمر أن يتفق على مؤشرات أداء وطرائق تنفيذ فيما يتعلق برصد واستعراض ما يحرز من تقدم في تنفيذ إطار عمل عالمي جديد للتعاون في مجال المرور العابر. كما ينبغي له أن يقر بما يمكن لتوسيع التجارة الإقليمية والاستثمار المباشر الأجنبي أن ينهض به من دور في تخفيف عبء كلفة المرور العابر وتعزيز التنوع الاقتصادي، مما يعجل بخطى التنمية في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. كما ينبغي للمؤتمر أن يبرز هذا الدور.

المحتويات

الصفحة	الفقرات
٣	٣ - ١ مقدمة
٤	١٥- ٤ أولاً - العوامل التي تعوق التنمية الاقتصادية في البلدان النامية غير الساحلية
٤	٥- ٤ ألف - العوامل الجغرافية والسكانية والمناخية، والبعد والانعزال عن الأسواق
٥	١٣- ٦ باء - ارتفاع تكاليف المرور العابر
٩	١٥-١٤ جيم - عدم كفاية التجارة والاستثمار
٩	٥٢-١٦ ثانياً - التشجيع على وضع نُظم نقل عابر تتصف بالكفاءة وعلى التنويع الاقتصادي
١٠	٢٨-١٧ ألف - تحسين نُظم النقل العابر
١٠	٢٣-١٨ ١ - النهوض بالهياكل الأساسية المادية وبخدمات النقل
١٣	٢٨-٢٤ ٢ - تحسين مرافق المرور العابر وخدمات الدعم
١٥	٣١-٢٩ باء - توسيع التجارة
١٥	٢٩ ١ - توسيع التجارة الإقليمية
١٥	٣١-٣٠ ٢ - توسيع التجارة الدولية
١٦	٥٢-٣٢ جيم - اجتذاب الاستثمار الأجنبي المباشر
١٦	٤٤-٣٢ ١ - خيارات السياسة العامة
٢٠	٥٢-٤٥ ٢ - خيارات السياسة على الصعيد القطري
٢٢	٦٠-٥٣ ثالثاً - تدابير الدعم الدولية
٢٥ المرفق

مقدمة

١ - إن البلد غير الساحلي، حسب تعريفه الوارد في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، هو الدولة التي ليس لها ساحل بحري. ومن الناحية العملية، تقع البلدان غير الساحلية في الداخل من القارات، على بعد مئات، بل وحتى آلاف الكيلومترات من الموانئ البحرية. وفي أوروبا، وعلى الرغم من هذه الإعاقة الجغرافية، تتمتع البلدان غير الساحلية بنفس القدر من الازدهار الذي تتمتع به البلدان الساحلية المجاورة لها، مما يعني ضمناً أن من الممكن أيضاً للبلدان غير الساحلية من البلدان النامية أن تتغلب على هذا الوضع غير المؤاتي الناجم عن موقعها وأن تزدهر.

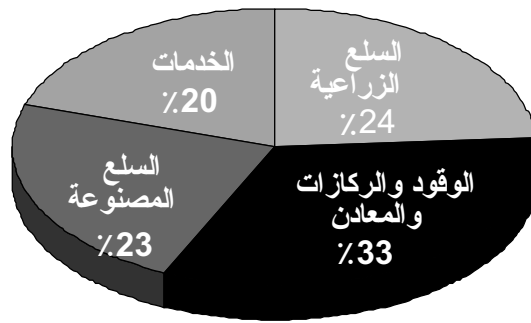
٢ - وعندما قامت الجمعية العامة للأمم المتحدة، في قرارها ١٠٢٨ (د-١١) (المعتمد في ٢٠ شباط/فبراير ١٩٥٧) بدعوة حكومات الدول الأعضاء "إلى أن تعترف اعترافاً كاملاً باحتياجات الدول الأعضاء غير الساحلية في مجال المرور العابر والتجارة"، لم يكن يوجد سوى خمسة بلدان غير ساحلية مستقلة، هي أفغانستان وباراغواي وبوليفيا وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية ونيبال. وبعد ذلك بأربعة وأربعين عاماً، عندما قررت الجمعية العامة عام ٢٠٠١، في قرارها ١٨٠/٥٦، أن تعقد المؤتمر الوزاري الدولي الأول بشأن التعاون في مجال النقل العابر، كان عدد البلدان غير الساحلية قد بلغ ٣٠ بلداً، يشكل عدد سكانها مجتمعاً حوالي ٧ في المائة من عدد سكان البلدان النامية جميعها^(١).

٣ - وقد أعد هذا التقرير استجابة لذلك القرار، وبخاصة الفقرة ١٥ منه، التي تطلب إلى الأونكتاد تقديم الدعم الفني للمؤتمر. ويقسم التقرير إلى ثلاثة فصول. فيتضمن الفصل الأول تحليلاً للعوامل التي تعوق التنمية الاقتصادية للبلدان النامية غير الساحلية. ويحدد الفصل الثاني ثلاث أدوات متضافرة من أدوات السياسة العامة، يمكن لها، عند استخدامها مجتمعاً، أن تؤثر تأثيراً إيجابياً بالغاً في التنمية الاقتصادية لتلك البلدان. وهذه الأدوات هي: (أ) تحسين نُظم المرور العابر بغية تخفيض تكاليفه والنهوض بالمركز التنافسي للبلدان النامية غير الساحلية في الأسواق الأجنبية؛ (ب) ترويج التجارة والتكامل الإقليميين بغية اجتذاب مزيد من الاستثمار الأجنبي المباشر؛ (ج) بذل جهود في سبيل اجتذاب الاستثمار الأجنبي المباشر بغية تحقيق التنويع الاقتصادي. أما الفصل الثالث فيتضمن عرضاً موجزاً لتدابير الدعم الدولية اللازمة للتشجيع على إقامة نُظم نقل عابر تتصف بالكفاءة وعلى التنويع الاقتصادي.

٥- وتتصف البلدان النامية غير الساحلية بضيق قواعدها الاقتصادية وضعف أدائها التصديري. فعلى سبيل المثال، لم تبلغ نسبة صادراتها عن الفرد الواحد في عام ٢٠٠٠ سوى ٢٣ في المائة من صادرات جميع البلدان النامية، وكانت نسبة وارداتها عن الفرد الواحد تزيد قليلاً عن ٢٥ في المائة. كما تبين الإحصاءات أن ما يزيد عن ٧٠ في المائة من إجمالي الصادرات من البلدان النامية غير الساحلية الثلاثين قوامه سلع معدنية وزراعية وخدمات سياحية (انظر الشكل ١). وفيما يلي مثال توضيحي على اعتماد البلدان النامية غير الساحلية اعتماداً مفرطاً على عدد قليل من السلع الأساسية التصديرية: فإن نصف هذه البلدان تعتمد على سلعة أساسية واحدة في ما لا يقل عن ٥٠ في المائة من مجموع صادراتها حسب القيمة؛ وتستأثر سلعتان أساسيتان بما لا يقل عن ثلاثة أرباع حصائلها التصديرية؛ وتُدرُّ ثلاث سلع أساسية ما لا يقل عن ٨٠ في المائة من حصائلها التصديرية^(٢).

الشكل ١

الهيكل الإجمالي لصادرات البلدان النامية غير الساحلية (في عام ٢٠٠١)

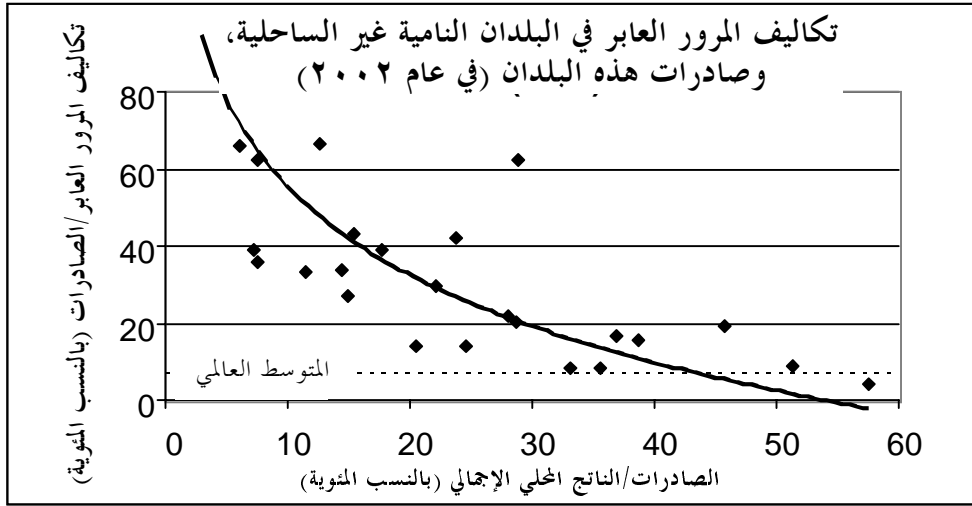


باء- ارتفاع تكاليف المرور العابر

٦- إن الهيكل التجاري للبلدان النامية غير الساحلية يثقل كاهلها من حيث التكاليف التجارية. فالتكاليف التجارية القيمة، التي تغطي تكاليف شحن الصادرات والتأمين عليها، هي أعلى في البلدان النامية غير الساحلية (١٢,٩ في المائة) منها في البلدان النامية الأخرى (٨,١ في المائة) وفي البلدان المتقدمة (٥,٨ في المائة) نظراً لارتفاع تكاليف المرور العابر والمخاطر المتصلة بالصادرات من البلدان النامية غير الساحلية^(٣). غير أن هذه التكاليف التجارية تتباين تبايناً كبيراً فيما بين البلدان النامية غير الساحلية، حيث تتراوح بين ما دون ٥ في المائة في جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وسوازيلند وما يزيد عن ٥٠ في المائة في تشاد وملاوي، مما يوحي بإمكانية تخفيف الوضع غير المؤاتي المتصل بتكاليف المرور العابر.

٧- وتشير البيانات الاقتصادية المتعلقة بالبلدان النامية غير الساحلية إلى وجود علاقة سلبية بين تكاليف المرور العابر والصادرات؛ فمع ارتفاع تكاليف المرور العابر، يهبط نصيب الصادرات في الناتج المحلي الإجمالي (انظر الشكل ٢). ويوحى ذلك بأن ارتفاع تكاليف المرور العابر قد يقلل بدرجة لا يستهان بها من إمكانات حدوث نمو اقتصادي تقوده الصادرات في البلدان النامية غير الساحلية. فارتفاع تكاليف المرور العابر قد يعمل على إبقاء الدخل في البلدان النامية غير الساحلية عند مستوى توازن منخفض، يمنع هذه البلدان عن بلوغ مستويات دخل أعلى^(٤)، لا سيما نظراً للتخفيضات الكبيرة في المكاسب التي يمكن جنيها من التجارة والتي تتحقق بالضرورة نتيجة لتكاليف المرور العابر (للواردات والصادرات على السواء)، وهي تكاليف أعلى بدرجة ملحوظة من المتوسط العالمي.

الشكل ٢



ملاحظة: يتضمن الشكل بيانات عن السنوات والبلدان التالية: (٢٠٠٠) إثيوبيا وأذربيجان وأرمينيا وأوغندا، وباراغواي وبوروندي وبوليفيا وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة ورواندا وزامبيا وسوازيلند وقيرغيزستان وكازاخستان وليسوتو ومنغوليا ونيبال؛ (١٩٩٩) بوتسوانا؛ (١٩٩٧) تركمانستان ومالي؛ (١٩٩٥) النيجر؛ (١٩٩٤) بوركينافاسو، وتشاد، وجمهورية أفريقيا الوسطى، وزمبابوي، وملاوي؛ ولا توجد بيانات عن أفغانستان وأوزبكستان وبوتان وطاجيكستان.

المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى إحصاءات موازين المدفوعات لعام ٢٠٠٢ التي أعدها صندوق النقد الدولي، والدليل الإحصائي لعام ٢٠٠٢ الذي أعده الأونكتاد. وقد حسب الخط البياني باستخدام أحدث تكاليف المرور العابر السنوية المبلغ عنها لكل بلد من البلدان النامية غير الساحلية (تكاليف النقل والتأمين المدفوعة عن جميع الصادرات من البضائع)، والقيمة المطابقة للصادرات من البضائع، والناتج المحلي الإجمالي في ذلك العام.

٨- إن الناتج المحلي الإجمالي للفرد الواحد متدنٍ لدى جميع البلدان النامية غير الساحلية تقريباً، في حين أن الناتج المحلي الإجمالي للفرد الواحد هو بوجه عام أعلى نسبياً لدى الاقتصادات الساحلية^(٥). ولدى البلدان النامية الواقعة قريباً من الساحل ميزة واضحة في إقامة قطاعات صادرات مصنوعة قادرة على المنافسة، وهي قطاعات أسهمت بدورها إسهاماً لا بأس به في النمو الاقتصادي الإجمالي^(٦).

٩- إن البلد المتوسط من البلدان غير الساحلية يتكبد عادة تكاليف نقل أعلى بنسبة ٥٠ في المائة مما يتكبده البلد المتوسط من البلدان الساحلية، وأحجام التجارة لديه هي عادة أدنى بنسبة ٦٠ في المائة^(٧). ومن الجدير بالملاحظة أن تكاليف المرور العابر المرتفعة التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية قد باتت تشكل حاجزاً أمام التجارة أكثر تقييداً إلى حد بعيد مما تشكله التعريفات في الأسواق الرئيسية. وعلى سبيل المثال، فإن التعريفات في الاتحاد الأوروبي وكندا والولايات المتحدة واليابان تتراوح في المتوسط بين ٣ في المائة و٧ في المائة فيما يتعلق بالسلع المستوردة من معظم البلدان النامية غير الساحلية. وعلى نقيض ذلك، فإن تكاليف المرور العابر التي تدفعها البلدان النامية غير الساحلية هي في المتوسط أعلى بثلاثة أضعاف تقريباً من متوسط هذه التعريفات.

١٠- كما أن البلدان النامية غير الساحلية تتأثر سلباً بارتفاع كلفة وارداتها. وتوفر إحصاءات موازين المدفوعات قياساً تقريبياً لتكاليف المرور العابر غير المؤاتية التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية، فهي تبين تكاليف الشحن كنسبة من كلفة السلع المستوردة، بما في ذلك كلفة تفرغها في رصيف الميناء. وفي عام ١٩٩٥، بلغت تكاليف الشحن التي تحملتها البلدان المتقدمة قرابة ٣,٥ في المائة من قيم الواردات، شاملة الكلفة والتأمين وأجور الشحن (سيف)^(٨)، بينما بلغت تكاليف الشحن التي تحملتها البلدان النامية غير الساحلية حوالي ثلاثة أضعاف هذه النسبة المئوية^(٩). أما تكاليف الشحن التي تحملتها البلدان النامية غير الساحلية في غرب أفريقيا فقد بلغت قرابة ١٩,٧ في المائة؛ وفي شرق أفريقيا، ١٣,٥ في المائة؛ وفي أمريكا اللاتينية، ١٤,٢ في المائة. وتكاليف الشحن التي تحملتها العينة من البلدان غير الساحلية تجاوزت تكاليف الشحن التي تحملتها جميع البلدان الواقعة في قارة كل منها بما بين ٦ نقاط و ١١ نقطة مئوية.

١١- إن ارتفاع تكاليف نقل واردات البلدان النامية غير الساحلية لا يعمل على تضخيم أسعار السلع الاستهلاكية فحسب، بل أيضاً أسعار السلع الرأسمالية والمدخلات الوسيطة كخيوط الغزل، مما يزيد من كلفة الإنتاج الزراعي والصناعي المحلي (شأنه في ذلك شأن حماية الواردات، ما لم تطبق مخططات استرداد الرسوم الجمركية أو الإعفاء منها). وعليه، فإن إجراء تخفيض ذي شأن في كلفة نقل واردات هذه البلدان من شأنه أن يزيد قوتها الشرائية وأن يعزز إنتاجها المحلي، مع دعم جهودها التنويعية وزيادة قدرة صادراتها على المنافسة.

١٢- إن تزايد المنافسة في الأسواق الرئيسية قد أرغم الشركات التجارية على التكيف مع نظم الإنتاج والإدارة التي تعمل على تلبية الطلبات آنياً وحسب ورودها، مما أكسب المرونة والسرعة والموثوقية في تسليم البضائع أهمية

لا يستهان بها. إلا أن ما تعانيه كثير من البلدان النامية غير الساحلية من عدم كفاءة الهياكل الأساسية وسوء تنظيم النقل وكثرة الضوابط الحكومية يجعل من المتعذر عليها أن تكفل تسليم السلع في الوقت المقرر أو أن تضمن الموثوقية أو المرونة في توريد البضائع. إن إمكانية حدوث تأخير خارج الحدود الإقليمية للبلدان النامية غير الساحلية تؤكد أن تصدي هذه البلدان بمفردها لهذه المشكلة لن يفلح في تذييل العقبات الحقيقية.

١٣- إن دراسةً لحالة إفرادية أجرتها مؤخراً لجنة الأمم المتحدة الاجتماعية والاقتصادية لآسيا والمحيط الهادئ (يونسكاب) تبين أنه، في النقل البري بين كازاخستان وأوروبا، ما يزيد عن ٥٠ في المائة من وقت المرور العابر يُقضى في الانتظار عند نقاط العبور بين الحدود^(١٠). والوقت الإجمالي الذي يتراوح بين ١٠ أيام و ٢٠ يوماً يمكن اختصاره إلى النصف. وفيما يتعلق بعبور الحدود بواسطة السكك الحديدية، تبين الدراسة ذاتها، أنه، بينما يتراوح متوسط فترات عبور الحدود في أوروبا بين ٣٠ و ٤٠ دقيقة، فإنه في بلدان رابطة الدول المستقلة يقاس بالأيام وليس بالساعات. كما تشكل حالات التأخر في عبور الحدود مشكلة رئيسية في أفريقيا وأمريكا اللاتينية. فقد قُدِّر أن حالات التأخير عند مراكز الحدود الرئيسية في الجنوب الأفريقي تكلف الإقليم زهاء ٤٨ مليون دولار^(١١) سنوياً. وتتراوح مُدَد التأخير عند مراكز الحدود في الجنوب الأفريقي بين ٤ ساعات و ٢٦ ساعة في المتوسط (انظر الإطار ١).

الإطار ١: فترات التأخر في مراكز حدودية مختارة في الجنوب الأفريقي

الممر	مركز الحدود	البلدان	فترات التأخر التقديرية (بالساعات)
بايرا	ماتشيباندا	موزامبيق/زمبابوي	٢٤
	زوبوي	موزامبيق/ملاوي	٢٤
	موتاري	موزامبيق/زمبابوي	٢٦
مابوتو	ريسانو غارسيّا	جنوب أفريقيا/موزامبيق	٦
	ناماتشا	سوازيلند/موزامبيق	٤
بين الشمال والجنوب	جسر بيت	جنوب أفريقيا/زمبابوي	٣٦
	تشيرونندو	زمبابوي/زامبيا	٢٤
	شلالات فيكتوريا	زمبابوي/زامبيا	٣٦
	جرف مارتيتز	جنوب أفريقيا/بوتسوانا	٦
عبر كابريفي	كازونغولا	بوتسوانا/زامبيا	٢٤
عبر كالاهاري	بويتبوس	ناميبيا/بوتسوانا	٦
	بوابة بايونير	بوتسوانا/جنوب أفريقيا	٤
تانزام (بين تنزانيا وزامبيا)	نيكوندي	زامبيا/تنزانيا	١٧

المصدر: برنامج عمل ممر النقل الذي وضعته الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي، دراسة أعدتها شركة إنفرا أفريقيا

للخبراء الاستشاريين في تموز/يوليه ٢٠٠٠.

جيم - عدم كفاية التجارة والاستثمار

١٤- إن نسبة مجموع الصادرات والواردات التي وُجِهُتْها أو مصدرها بلد في ذات الإقليم أو القارة هي نسبة متدنية لدى البلدان النامية غير الساحلية، لكن هذه النسبة آخذة في النمو^(١٢) والتجارة الإقليمية هامة للغاية بالنسبة لأفغانستان وباراغواي وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وطاجيكستان ونيبال، لكنها أقل نمواً إلى حد كبير في كثير من البلدان النامية غير الساحلية في أفريقيا. وقد يتوقع المرء وجود نسبة كبيرة من هذه التجارة نظراً لأن متوسط تكاليف المرور العابر هو أدنى، لكون المسافات المتصلة بذلك أقصر. غير أن الاختناقات في الهياكل الأساسية المادية والحوافز غير المادية تحدّ مما للقرب وتوسع التجارة الإقليمية من ميزة ظاهرة.

١٥- وعلى وجه العموم، فإن أداء البلدان النامية غير الساحلية كمضيفة للاستثمار الأجنبي المباشر هو أداء ضعيف. فلم يبلغ مجموع تدفقات هذه الاستثمارات إليها في عام ٢٠٠١ سوى ٥,٥ مليار دولار، أي ما نسبته نحو ٤ في المائة من مجموع التدفقات العالمية في عام ٢٠٠١. فإن مجموع ما تلقتّه البلدان النامية غير الساحلية الخمسة عشر في أفريقيا من هذا الاستثمار لم يتجاوز ٩٨٤ مليون دولار. وبلغ متوسط الاستثمار الأجنبي المباشر للفرد الواحد في البلدان النامية غير الساحلية أثناء التسعينات ١٣ دولاراً، وهو أدنى بكثير من المتوسط لدى البلدان النامية أثناء الفترة نفسها، الذي بلغ ٣٦ دولاراً. وفي عام ٢٠٠١، بلغ مجموع الاستثمار الأجنبي المباشر في البلدان النامية غير الساحلية مجتمعةً ٤١,٦ مليار دولار، وهو أقل من ٣ في المائة من مجموع مبالغ الاستثمار الأجنبي المباشر في البلدان النامية (انظر جدول المرفق). ويوحى الأداء الضعيف للبلدان النامية غير الساحلية وفقاً لهذه المؤشرات أنه قد توجد صلة بين عدم وجود منفذ إقليمي للبلدان إلى البحر، وبين بُعد هذه البلدان وانعزالها، وقد رتقا على اجتذاب الاستثمار الأجنبي المباشر.

ثانياً - التشجيع على وضع نُظُم نقل عابر تتصف بالكفاءة وعلى

التنوع الاقتصادي

١٦- يُستدلُّ من الفقرة ١ أعلاه أن البلدان النامية غير الساحلية بإمكانها في نهاية المطاف أن تتغلب على إعاقاتها الجغرافية وأن تزدهر، شأنها في ذلك شأن سويسرا والنمسا. ولكن ما هي الاستراتيجيات التي يمكن أن تضمن لها النجاح؟ إن البلدان النامية غير الساحلية قد لا يتعين عليها أن تجتاز المراحل الإنمائية الطويلة التي مر بها هذا البلدان النموذجيان. غير أنها قد ترغب، لدى وضع برامجها الإنمائية، في النظر في ثلاثة أهداف متعاضدة ويبدو أنه كان لها أثر جوهري في نجاح النموذجين المذكورين، وهي: (١) استحداث شبكات نقل وطنية وافية ونظم نقل عابر تتصف بالكفاءة، و(٢) القرب من سوق إقليمية كبيرة، و(٣) تعزيز الصناعات والأنشطة غير الحساسة للمسافات.

ألف - تحسين نظم النقل العابر

١٧- في عام ١٢٧١، عندما قام الرحالة ماركو بولو بشد الرحال إلى الصين على طريق الحرير، كان السفر براً يتم على ظهر الجياد. واليوم، حل النقل بواسطة السكك الحديدية والطرق محل الدواب. ومع ذلك، فإن النقل البري عبر الحدود الوطنية ما زال يطرح تحديات وصعوبات كثيرة، على النحو المشروح أدناه.

١- النهوض بالهياكل الأساسية المادية وبخدمات النقل

١٨- **المرور العابر بواسطة السكك الحديدية:** إن النقل بواسطة السكك الحديدية في جميع أنحاء العالم ما برح يفقد نصيبه من سوق شحن البضائع لصالح النقل البري، ويعزى ذلك إلى طائفة من القيود المادية والتشغيلية واللوائح، ومن المحتمل أن يواصل انحساره ما لم يتمكن من التغلب على مشاكله. فإن سوء الأوضاع المالية للسكك الحديدية قد أفضى إلى إرجاء أعمال الصيانة وإضعاف الهياكل الأساسية وتحديد السرعات^(١٣)؛ وإن قدم عربات السكك الحديدية قد أدى إلى كثرة حالات تعطلها، مما قلل أكثر من طاقتها الاستيعابية وقدرتها على تلبية احتياجات حركة النقل^(١٤)؛ وعدم قدرة سلطات السكك الحديدية على تسديد حسابات استئجار العربات والمعدات فيما بينها قد أدى إلى تقويض الترتيبات التعاونية. ونتيجة لذلك، باتت سلطات السكك الحديدية، بدرجة متزايدة، غير راغبة في تسيير عرباتها إلى ما يتعدى الحدود الوطنية، مما عمل على زيادة تقويض ثقة العملاء بخدمات السكك الحديدية الدولية. وبين الأجلين القصير والمتوسط، يقتضي الأمر بذل جهود عاجلة من أجل حشد الاستثمارات العامة أو الخاصة أو كليهما في سبيل تأمين قدر وافٍ من رأس المال المتداول والاستثمار من أجل إصلاح الهياكل الأساسية القائمة ورفع مستواها، بما في ذلك الترشيد، الأمر الذي من المرجح أن يستوجب إيقاف تشغيل خطوط سكك حديدية معينة لا تخدم الاحتياجات الراهنة أو احتياجات مرتقبة مستقبلاً. وبغية النهوض بالقدرة التنافسية لهذا القطاع، ينبغي لسلطات السكك الحديدية إبرام اتفاقات ووضع ترتيبات فيما بينها لإعادة و/أو تعزيز حركة القطارات المباشرة حتى وجهتها النهائية (القطارات الموحدة، القطارات السريعة)؛ وكثير من السكك الحديدية المحاذية لم تعد تشغل خدمات نظامية نظراً إلى صعوبة تسديد حساباتها وتأخر عودة عرباتها إلى خطوطها. فينبغي عكس هذا الاتجاه من خلال استخدام وثائق شحن البضائع؛ وينبغي بذل مزيد من الجهود في سبيل اعتماد و/أو تنفيذ وثيقة شحن مشتركة في آسيا/أوروبا وكذلك في أفريقيا وأمريكا اللاتينية. ويلزم الموازنة بين التعريفات؛ فتحديد التعريفات بناءً على السلع يشكل عقبة أمام النقل المتعدد الوسائط. إن فرض رسوم حسب الوحدة عن كل وحدة حاويات وفرض تعريفات مرة واحدة عليها حتى وصولها إلى وجهتها النهائية من شأنه أن يخدم احتياجات العملاء خدمة أفضل، كما يلزم تطبيق المسؤولية المشتركة للسكك الحديدية؛ وينبغي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر المحاذية لها أن تعتمد اتفاقات إقليمية ترسي قواعد موحدة فيما

يتعلق بالتعاقد على الشحن الدولي للبضائع. وأخيراً، فإن استخدام **تكنولوجيات المعلومات والاتصالات** الراهنة من أجل إيجاد نظام متكامل لإدارة تشغيل القطارات سيعمل على تحسين عمليات السكك الحديدية.

١٩- **المرور العابر بواسطة الطرق:** مع حدوث التطورات التكنولوجية التي أتاحت إمكانية صنع مركبات برية أكبر وأسرع، تمكن النقل بواسطة الطرق في الثمانينات من التفوق بسهولة على السكك الحديدية بوصفه الوسط الرائد للنقل البري في البلدان النامية وغيرها من بلدان العالم كذلك. غير أن تنمية الهياكل الأساسية الطرقاتية كانت متفاوتة، حيث كانت تحبذ المراكز السكانية على حساب المناطق الريفية التي تنتج فيها الصادرات الغذائية والزراعية. ونتيجة لذلك، فإن تكاليف النقل المحلي والدولي على السواء مرتفعة للغاية.

٢٠- ومع أن المرور العابر للسلع بواسطة الطرق يهيمن على الشحن الدولي، فإن ميزته المتمثلة في سرعة إيصال البضائع من مرسلها إلى متلقيها لم يتم بلوغها. وبات مطلوباً من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية أن تلتزم التزاماً أكبر بوضع اتفاقاتها الثنائية والإقليمية موضع التنفيذ الفعال. وثمة مجالات ثلاثة تستدعي إيلاءها الاهتمام بوجه خاص.

- أولاً، **صيانة الهياكل الأساسية**، بما في ذلك تحسين مرافق عبور الحدود - يلزم إجراء إصلاحات في القطاع العام بغية إنشاء وحدات مكرسة للتخطيط والصيانة في قطاع الطرقات، كما يلزم توفير اعتمادات ومعدات من أجل الطرق بغية إنفاذ اللوائح التنظيمية المتعلقة بالحمل المحوري المسموح به.

- ثانياً، يجب تعزيز **نظم المرور العابر الجمركية الدولية** - فينبغي اتخاذ إجراءات عاجلة في سبيل تنفيذ الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بمقتضى دفا تر النقل الدولي البري (١٩٧٥) فيما يتعلق بالبلدان التي انضمت إلى هذه الاتفاقية، وفي سبيل تنفيذ المخططات الإقليمية الأخرى (كالنظم الإقليمية للجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا والسوق المشتركة لدول شرقي وجنوبي أفريقيا). وبإمكان **نظم معلومات المرور العابر الجمركية**، كالنظام الآلي للبيانات الجمركية (آسيكودا) الذي وضعه الأونكتاد، أن توفر الأدوات اللازمة لرصد حركات المرور العابر بقدر أكبر من الفعالية وفي الوقت المطلوب، الأمر الذي يمكن أن يساعد على التقليل من الغش والتهريب والفساد وأن يعزز الثقة بالسلطات العامة.

- ثالثاً، يلزم **المواءمة بين اللوائح الناظمة لحركة السير**، وذلك من خلال الانضمام إلى اتفاقية السير على الطرق (١٩٦٨) واتفاقية لافيات وإشارات الطرق (١٩٦٨)؛ والانضمام إلى **المخططات الإقليمية للتأمين على المركبات** (كالبطاقة الخضراء في أوروبا فيما يتعلق ببلدان مثل

قيرغيزستان وكازاخستان، والبطاقة البنّية في غرب أفريقيا، والبطاقة الصفراء في الجنوب الأفريقي وشرق أفريقيا)؛ والجهود الرامية إلى **المواءمة بين رسوم المرور العابر وإجراءات ترخيصه** فيما يتعلق بقطاع خدمات النقل.

٢١ - **النقل المائي الداخلي**: نظراً لعوامل عديدة غير مؤاتية ناجمة عن قيود مادية فضلاً عن قيود تشغيلية/تنظيمية، فإن النقل المائي الداخلي بوجه عام، والنقل النهري بوجه خاص، قد فقدوا حصة لا يستهان بها من سوق الشحن. فتجارة المرور العابر في تشاد، مثلاً، قد توقفت عن استخدام شبكة نهري الكونغو - أوبانغي. وإن ٦٠ في المائة من المحصول التصديري الرئيسي لدى باراغواي، وهو الصويا، ينقل براً في الوقت الراهن. وكما يحقق النقل المائي الداخلي إمكاناته، ينبغي أن تراعى فيه المبادئ الدولية المتصلة خصوصاً بحرية الملاحة، والمساواة في المعاملة، وحرية المرور العابر، والمعاملة بالمثل فيه، ومعاملة عمليات حجز البضائع معاملة متعددة الأطراف، وقواعد مالكي السفن، وتيسير النقل والتجارة، وتقديم خدمات مرفئية وملاحية وافية، وإجراءات تسوية المنازعات، والسلامة الملاحية، وحماية البيئة، وتبسيط الإجراءات الجمركية والمواءمة بينها^(١٥).

٢٢ - **منشآت الموانئ وخدماتها**: إن حالات التأخر في تخليص البضائع في الموانئ البحرية كثيراً ما ترتبط، بالنسبة لكثير من البلدان النامية غير الساحلية، بمشاكل كتأخر وصول المستندات (لا سيما سندات الشحن)، وسوء التنسيق فيما بين الوكلاء الرئيسيين الذين يتولون مناولة البضائع في مراحل شتى (وكلاء الشحن، سلطات الموانئ، وكلاء الجمارك)، وعدم كفاية الطاقة الاستيعابية لتخزين البضائع بين عمليتي تفريغها وإعادة شحنها. وبغية تحسين هذه الحالة، ينبغي اتخاذ تدابير للتصدي لثلاث مسائل، هي:

- **سندات الشحن القابلة للتداول**: ينبغي التوقف عن استخدام سندات الشحن التقليدية. والاستعاضة عنها بوثائق نقل غير قابلة للتداول، وحيثما أمكن، باستخدام بدائل إلكترونية.
- **التعاون والاتصال**: يلزم تحسين الاتصال فيما بين الوكلاء الرئيسيين بالمرفأ. ومن شأن إتاحة معلومات مسبقة عن وصول السفن وأحجام الشحنات أن تعمل على تيسير التخطيط، سواء لترتيبات تخليص البضائع أو لترتيبات تفريغها وإعادة شحنها.
- **إلغاء الضوابط التنظيمية**: إن إزالة القيود المفروضة على خدمات النقل سيعمل على زيادة الطاقة الاستيعابية لخدمات تفريغ البضائع وتخزينها وإعادة شحنها، وعلى زيادة كفاءة هذه الخدمات.

٢٣ - **الشحن الجوي**: تستخدم البلدان النامية غير الساحلية الشحن الجوي بدرجة كبيرة من حيث الأطنان/الكيلو مترات. وجميعها لديها ما لا يقل عن مطار دولي واحد تستخدمه شركات شحن جوي دولية أو

إقليمية. ومع أن مدرجات مطارات بعض البلدان تعتبر قصيرة (٣ كيلو مترات مثلاً)، فالمشاكل الأكثر خطورة تتصل بخدمات الدعم. فالعديد من المطارات يلزمها مرافق جديدة لسفر الركاب ووصولهم ومستودعات جديدة لتخزين البضائع. وثمة مرافق، كمستودعات التخزين المبردة، فضلاً عن نظم التوثيق والأمان والمناولة الحديثة، غير وافية. وإن مراقبة حركة النقل الجوي، والملاحة، لا تعملان على تعطيل عمليات الشحن بعيدة المدى، مع أن بعض البلدان النامية غير الساحلية ليست مجهزة تجهيزاً وافياً تماماً، وقد يلزمها زيادة استخدام السواتل في الاتصالات الصوتية.

٢ - تحسين مرافق المرور العابر وخدمات الدعم

٢٤ - **الموانئ الجافة:** أنشأ عدد من البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر موانئ جافة بدعم من المجتمع الدولي، بما في ذلك الأونكتاد. والموانئ الجافة هي محطات نهائية داخلية تُصدر إليها شركات النقل البحري سندات الشحن الخاصة بشحنات وارداتها، متحملة كامل المسؤولية عن التكاليف والشروط، وتُصدر منها شركات النقل البحري سندات الشحن الخاصة بشحنات صادرتها. وللموانئ الجافة صلة وثيقة بترويج مفهوم نقل البضائع مباشرة حتى وجهاتها النهائية. وبالنسبة للبلدان غير الساحلية، لا يتوخى هذا المفهوم إجراء فحص داخلي للبضائع أو الحاويات من قبل سلطات الجمارك في الميناء البحري. وتشمل المرافق المتاحة في الموانئ الجافة مكاتب لوكلاء خطوط النقل البحري؛ ومكاتب لشركات شحن البضائع بواسطة السكك الحديدية؛ ومكاتب لسماسرة النقل عبر الطرق؛ وخدمات تغليف البضائع؛ والخدمات توحيد الشحنات؛ وما إلى ذلك.

٢٥ - **نقاط عبور الحدود:** بينما قد يحدث تأخر في أية مرحلة من مراحل رحلة العبور، فإن أكبر حالات التأخر تحدث عند إعادة شحن البضائع أو نقلها من واسطة نقل إلى أخرى، أي عند نقاط التواصل بين النقل البحري والنقل الداخلي، وبين شبكات السكك الحديدية المحاذية، وعلى جانبي الحدود الوطنية. ويلزم العمل على ما يلي:

- تحسين ترتيب المرافق الحدودية بغية استحداث مرافق مشتركة على نحو ما توصي به الاتفاقية الدولية لتنسيق عمليات رقابة السلع على الحدود (١٩٨٢)، بغية توفير مرافق الكهرباء والاتصالات السلكية واللاسلكية؛
- تحسين التنسيق فيما بين أجهزة جميع خدمات مراقبة الحدود (سلطات الجمارك والهجرة) ومتعهدي القطاع العام (وكلاء الشحن وشركات الشحن). وينبغي التشجيع على استخدام نظم **معلومات الإدارة** للربط بين متعهدي النقل على الحدود وإقامة اتصالات بينهم وبين مقام عملهم.

٢٦ - **ترتيبات الدعم المؤسسي للنقل العابر:** إن التعاون بين المشاركين من القطاع العام والمشاركين من القطاع الخاص في مجال النقل العابر هو أمر حاسم في إنجاح برامج النقل العابر، بما في ذلك الأخذ بتكنولوجيات المعلومات. فإن حكومات كثيرة، حتى مع انسحابها من عمليات النقل التجاري، فهي تبقي على الأدوار الأساسية المتمثلة في تمويل الهياكل الأساسية المادية، حيث تقوم بصيانة هذه الهياكل وإدارتها، وبوضع القوانين واللوائح التنظيمية وإنفاذها. أما القطاع الخاص، فإنه، بوصفه المقدم الرئيسي لخدمات النقل، لديه معرفة مباشرة بما يتم مواجهته من اختناقات وعقبات في العمليات اليومية، وهو بالتالي في أفضل موقف لاقتراح حلول ناجعة وعملية من أجل تحسين نظم النقل العابر. وإن مشاركة القطاع الخاص في صياغة السياسات واتخاذ القرارات لن تعمل فقط على تيسير تدابير مناسبة، بل ستكفل أيضاً تعاون هذا القطاع في تنفيذ التدابير الجديدة. إن المشاورات بين القطاعين العام والخاص، كما تكون فعالة، ينبغي أن تكون منتظمة وأن تكتسي طابعاً مؤسسياً من خلال لجان تيسير التجارة والنقل.

٢٧ - **بناء القدرات البشرية:** إن دور القطاعين العام والخاص الآخذ في التغير يقتضي تحسين مهارات القائمين على وضع السياسات ومهارات المسؤولين عن العمليات اليومية، وذلك من خلال التدريب، بما فيه التعليم المستمر للموظفين. وإن زيادة نوعية وكمية التعليم الابتدائي والثانوي في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية هو أمر أساسي من أجل بناء القدرة الاستيعابية للاستثمار وتنفيذ الإصلاحات. ونقص اليد العاملة الماهرة هو من العوامل الرئيسية التي تحول دون اجتذاب الاستثمار الأجنبي المباشر والاستفادة منه. وبإمكان القطاع الخاص، بما في ذلك المستثمرون الأجانب، أن يسهم في النهوض بالمهارات المهنية في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، وينبغي له أن يقوم بذلك.

٢٨ - **الاتصالات السلكية واللاسلكية والطاقة وخطوط الأنابيب:** ينبغي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية أن تستثمر في الهياكل الأساسية للطاقة والاتصالات السلكية واللاسلكية إذا ما أريد لتلك البلدان أن تعجل بخطى اندماجها في الاقتصاد العالمي. فالهياكل الأساسية للطاقة والاتصالات السلكية واللاسلكية في البلدان النامية غير الساحلية غير كافية لتقديم دعم موثوق لخدمات النقل العابر وعملياته. فكثيراً ما تظل البضائع متوقفة عند الحدود، لأنه، نظراً لحالات نقص الطاقة الكهربائية، لا يتسنى القيام بأعمال تفتيش الشحنات وتخليصها إلا أثناء ساعات النهار. وكذلك، فإن نقص الخطوط الهاتفية يعوق الاتصالات مع المقر. والاتصالات السلكية واللاسلكية تقوم على وسائط شتى، من بينها الإلكترونية والصوتية ونظم الإنذار دعماً لخدمات النقل، لا سيما النقل الجوي وبواسطة السكك الحديدية. وإن إقامة نظم اتصالات سلكية ولاسلكية حديثة في المطارات أو شبكات السكك الحديدية تمكن الهياكل الأساسية القائمة من خدمة عدد أكبر من الطائرات أو القطارات على التوالي. إن التغيير الذي حدث في السياسة الحكومية والذي أتاح للقطاع الخاص ملكية مرافق الاتصالات السلكية

واللاسلكية وإدارتها قد ساعد كثيراً من البلدان النامية غير الساحلية على ردم الهوة التي كانت قائمة في تلك الاتصالات وعلى جني المنافع المتأتمية من تكنولوجيات المعلومات والاتصالات.

باء - توسيع التجارة

١ - توسيع التجارة الإقليمية

٢٩- تناولت الفقرة ١٤ الأثر الإيجابي للتجارة الإقليمية في التقليل من تكاليف المرور العابر المرتفعة التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية. وإضافة إلى ذلك، فإن أنماط التجارة والنقل الآخذة في التغير نتيجة لتوسع التجارة الإقليمية قد تعمل على تحويل كثير من البلدان النامية غير الساحلية إلى مفترقات طرق أو محاور هامة. وفي الواقع أن ذلك يحدث بالفعل. فثمة بلدان نامية غير ساحلية مثل زامبيا وزمبابوي باتت بلدان مرور عابر هامة في التجارة بين الجنوب الأفريقي وشرق أفريقيا. وما برحت آسيا الوسطى جسراً برياً هاماً بين أوروبا وآسيا. هذه التغيرات من شأنها أن تجعل مسائل المرور العابر بوجه عام، وإزالة حواجز المرور العابر بوجه خاص، مسألة ذات اهتمام لدى مجموعة كبيرة من البلدان النامية غير الساحلية والبلدان الساحلية، مما يؤدي إلى تعزيز الإرادة السياسية في اتخاذ تدابير وإجراءات فعالة. وعلاوة على ذلك، فإن المركز الجديد للبلدان النامية غير الساحلية بوصفها مستخدمة لمرافق المرور العابر وموفرة لها كذلك من شأنه أن يمنحها نفوذاً أكبر في التفاوض على شروط المرور العابر وأحكامه. وأخيراً، فإن توسيع التجارة الإقليمية وزيادة التكامل فيها سيشجع للبلدان النامية غير الساحلية الصغيرة في إقليم ما أن تحتذب مزيداً من الاستثمار الأجنبي المباشر من أجل تنميتها. وفي الواقع أنه كثيراً ما يجادل بأن أحد الأسباب الرئيسية للنجاح الاقتصادي للبلدان غير الساحلية في أوروبا هو قربها إلى الأسواق الإقليمية الكبيرة وعضويتها فيها، الأمر الذي جعلها جذابة للاستثمار الأجنبي المباشر.

٢ - توسيع التجارة الدولية

٣٠- على الصعيد الدولي، ينبغي مواصلة السعي إلى عقد مزيد من المفاوضات في منظمة التجارة العالمية في إطار برنامج عمل الدوحة بغية زيادة فرص الوصول إلى الأسواق وتخفيض الحواجز أمام دخول السلع (المنتجات الصناعية والزراعية، بما فيها السلع الأساسية) والخدمات إلى الأسواق. وينبغي النظر في إتاحة فرص التجارة التفضيلية أمام جميع البلدان النامية غير الساحلية وفي زيادة التدابير التفضيلية القائمة. غير أن هذه التدابير التفضيلية لا تكون مفيدة إلا بقدر ما تستغلها الجهات المستفيدة استغلالاً فعالاً وبقدر ما توضع قواعد منشأ واقعية تضاهي القوة الإنتاجية للبلدان النامية غير الساحلية. وفيما يتعلق بالمفاوضات بشأن الخدمات، ففي هذه المرحلة، يلزم للبلدان النامية غير الساحلية ودول المرور العابر الأعضاء أن تحدد مجالات اهتمامها كيما يتسنى لها الدفاع عنها أثناء المفاوضات الثنائية. ومن الهواجس الرئيسية لهذه البلدان في معظم قطاعات الخدمات بناء القدرة (التوريدية

والتنافسية). وثمة هاجس آخر هو إدراج احتياجاتها المحددة في إطار المادة الرابعة من الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات (الجاتس)، وصولاً إلى نقل التكنولوجيا وبناء القدرات.

٣١- وأخيراً، فإن تيسير التجارة ما برح طيلة السنوات الأربع الماضية موضع برنامج عمل في منظمة التجارة العالمية. ففي المؤتمر الوزاري الذي عقدته المنظمة في الدوحة، اتفق الأعضاء على وضع خارطة طريق لمفاوضات يمكن إجراؤها بشأن المواد الخماسة (حرية المرور العابر) والثامنة (الرسوم والإجراءات المتصلة بالاستيراد والتصدير) والعاشرة (نشر وتطبيق الأنظمة التجارية) من الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة (الغات) بعد انعقاد المؤتمر الوزاري الخامس كجزء من المفاوضات بشأن برنامج عمل الدوحة الإنمائي، رهناً بقرار بشأن طرائق هذه المفاوضات. وهذا يعني أن الجولة التجارية التي انبثقت عن مؤتمر الدوحة قد تسفر عن وضع منظمة التجارة العالمية أحكاماً جديدة بشأن تيسير التجارة. وعليه، فسيكون من الجوهرى تقديم مساعدة تقنية - سواء لإعانة البلدان النامية على المشاركة في المفاوضات، أو لمساعدتها على وضع النتائج موضع التنفيذ.

جيم - اجتذاب الاستثمار الأجنبي المباشر

١- خيارات السياسة العامة

٣٢- السياسات الرامية إلى اجتذاب الاستثمار الأجنبي المباشر غير الحساس للبعد عن المنافذ البحرية: إن اجتذاب الاستثمار الأجنبي المباشر إلى صناعات وأنشطة غير حساسة للبعد عن البحر ولتكاليف النقل المتصلة بذلك هو أمر يطرح عدداً من التحديات. فمن المسائل الرئيسية في هذا الشأن إيجاد مزايا خاصة بالموقع تمكن البلدان النامية غير الساحلية من المشاركة في الاقتصاد العالمي القائم على الخدمات والمعارف. وثمة جوانب عديدة لهذه المسألة.

٣٣- أولاً، ثمة حاجة إلى إيجاد أنواع المهارات اللازمة لاجتذاب الاستثمار وبناء القدرات التكنولوجية المحلية. فمن شأن تنمية الموارد المحلية القائمة على المعرفة، بالاقتران مع انخفاض كلفة الإنتاج في البلدان النامية غير الساحلية، أن يجعل تلك البلدان مواقع استثمارية جذابة لأنواع معينة من الأنشطة. وبعض هذه الأنشطة، (كمراكز الرد على المكالمات والأسئلة الهاتفية) قد لا تتطلب بالضرورة موظفين رفيعي المهارات. ويمكن تنفيذها بنجاح من قِبَل موظفين متوسطي المهارات. وبإمكان البلدان النامية غير الساحلية أن تستهدف هذه الأنشطة بوجه خاص. وانخفاض كلفة اليد العاملة لدى بعض البلدان النامية غير الساحلية يشكل ميزة هامة في هذا الشأن. إن ظهور نظم إنتاج متكاملة عالمياً قائمة على تكنولوجيات المعلومات والاتصالات هو أمر يتيح فرصة بإمكان البلدان النامية غير الساحلية أن تستغلها، حيث إنه يلغي إلى حد كبير النتائج السلبية المترتبة على البعد الجغرافي. وينبغي

لهذه البلدان أن تسعى إلى اتباع سياسات وإجراءات تتيح لها أن تصبح جزءاً لا يتجزأ من هذا الإنتاج الدولي المتكامل.

٣٤ - والمهمة الرئيسية الثانية التي تواجه حكومات البلدان النامية غير الساحلية في هذا السياق هي تنمية الهياكل الأساسية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات لكي تصبح وافية. وقد اتخذ عدد من هذه البلدان مبادرات في هذا الاتجاه. فتعتبر رواندا مثلاً ناجحاً على تنمية الهياكل الأساسية المحلية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات^(٦). غير أن الحالة الراهنة في معظم هذه البلدان ليست مرضية. فإذا ما اتخذ نصيب الصادرات ذات التكنولوجيا الرفيعة في مجموع الصادرات المصنوعة كمثال تقديري على كثافة النشاط في هذا المجال، فإن متوسط نصيب البلدان النامية غير الساحلية الخمسة عشر التي تتاح بيانات بشأنها هو ٥ في المائة، مقارنة بنسبة ٢٠ في المائة عن العالم ككل وحوالي ١٣ في المائة عن البلدان ذات الدخل المنخفض والمتوسط. وترسم المؤشرات الأخرى لتنمية الهياكل الأساسية لتكنولوجيات المعلومات والاتصالات صورة مشابهة. فمتوسط عدد الحواسيب الشخصية لكل ١٠٠٠ شخص في البلدان النامية غير الساحلية هو ٧، مقارنة بـ ٧٨ عن العالم ككل؛ ومجموع عدد مستخدمي الإنترنت في البلدان النامية غير الساحلية هو ٨٠٠ ٩٧١، وهو عدد بلغت نسبته ٠,٢ في المائة من المجموع العالمي في عام ٢٠٠١^(٧).

٣٥ - إن تنمية الهياكل الأساسية المحلية للاتصالات يمكن تحقيقها، جزئياً على الأقل، استناداً إلى الاستثمارات من جانب الشركات عبر الوطنية أنفسها. ومثال على ذلك هو نجاح أوزبكستان في اجتذاب الاستثمار الأجنبي المباشر إلى صناعة الاتصالات السلكية واللاسلكية لديها. فقد استأثرت هذه الصناعة بحوالي ثلث رصيد الاستثمار الأجنبي المباشر في أوزبكستان في عام ١٩٩٧^(٨). وتوفر ملاوي مثلاً آخر. فأكثر من ٤٠ في المائة مما تلقته من استثمار أجنبي مباشر في أواخر التسعينات كان في صناعة الاتصالات السلكية واللاسلكية؛ وزادت هذه النسبة إلى أن بلغت ٦٠ في المائة في عام ٢٠٠٠.

٣٦ - ومن المسائل الهامة في هذا السياق خصخصة الهياكل الأساسية للاتصالات السلكية واللاسلكية، التي تديرها الحكومة في كثير من البلدان النامية غير الساحلية. فمشاركة الشركات عبر الوطنية، إن سمح بها، يمكن أن تسهم إسهاماً ذا شأن في تحسين الهياكل الأساسية القائمة. ومن الأمثلة على ذلك قيام الشركة الإثيوبية للاتصالات السلكية واللاسلكية باستحداث خدمة هواتف متنقلة بالتعاون مع شركة إريكسون، مما أسفر عن تحسن هائل في خدمات الاتصالات السلكية واللاسلكية.

٣٧ - وبعد إرساء الهياكل الأساسية لتكنولوجيات المعلومات والاتصالات، يمكن للبلدان النامية غير الساحلية أن تتوجه اتجاهاتٍ واعداءٍ في سياق الاقتصاد العالمي القائم على المعرفة، بأن تمهد السبيل لأن تصبح مواقع للتعاقد الخارجي من أجل أداء الأنشطة التي تتطلب مهارات متوسطة ويمكن تحويلها إلكترونياً (كبعض الأعمال المكتبية

الخلفية، مثل تجهيز البيانات، أو معاملات مالية معينة). وقد حدث مؤخراً ارتفاع مفاجئ في استعانة الشركات عبر الوطنية بمصادر خارجية من أجل القيام بالأنشطة القائمة على المعلومات والمعرفة^(١٩)، حيث إن هذه الشركات هي بصدد إحداث تغيرات ثورية في صناعات بأكملها في البلدان المضيفة لهذه الصناعات^(٢٠). وتفيد التقديرات بأن ما لا يقل عن ٣,٣ ملايين من الوظائف الإدارية الدنيا و١٣٦ مليار دولار من المرتبات ستتحول من الولايات المتحدة وحدها إلى بلدان منخفضة الكلفة بحلول عام ٢٠١٥. ويقال إن أوروبا أيضاً آخذة في الانضمام إلى هذا الاتجاه صوب الاستعانة بمصادر خارجية^(٢١). هذه الأنشطة مناسبة بوجه خاص للبلدان النامية غير الساحلية، حيث إنها ليست حساسة للبعد عن البحر والموانئ. والموارد الحاسمة التي تغذي عمليات التعاقد من الخارج هي اليد العاملة الماهرة والمتوسطة المهارة والمنخفضة الكلفة والهياكل الأساسية للاتصالات السلكية واللاسلكية. وعلى وجه الخصوص. فينبغي للبلدان النامية غير الساحلية التي تتوافر فيها هذه الموارد (كآسيا الوسطى وبعض البلدان الأفريقية، لا سيما بوتسوانا) أن تنظر في بذل جهود رئيسية في سبيل وضع أنفسها على الخارطة العالمية للشركات عبر الوطنية فيما يتعلق بالتعاقد من الخارج على أداء هذه الأنشطة. وبعض الجهات الرئيسية المستفيدة من هذا الاتجاه (ومن بينها الاتحاد الروسي والصين والفلبين والهند) لا توجد لديها بالضرورة مجموعة من مزايا الموقع (التي تؤثر في تكاليف النقل) تفوق المزايا التي تتمتع بها هذه البلدان النامية غير الساحلية.

٣٨- كما ينبغي إيلاء اهتمام محدد لاستهداف الشركات عبر الوطنية الخدمائية التي تنتج خدمات يمكن تقديمها بواسطة الإنترنت، وخاصة ما يعتمد منها اعتماداً كبيراً على اليد العاملة المنخفضة الكلفة والمتوسطة المهارات (كأنواع معينة من الخدمات المالية). وبإمكان البلدان النامية غير الساحلية أن تنجح في اجتذاب الشركات عبر الوطنية المقدمة للخدمات المالية والباحثة عن مواقع إنتاج منخفضة الكلفة من أجل أداء الأعمال المكتبية الخلفية، وكذلك من أجل التواجد محلياً كجزء من سعيها إلى استراتيجية عالمية حقاً قوامها التواجد في الأسواق في جميع أنحاء العالم. كما أن لدى بعض البلدان النامية غير الساحلية شركات محلية جذابة يمكن حيازتها وتعزيزها، وبإمكانها أن تنهض بدور هام في السوق المحلية. وأوغندا من بين البلدان النامية غير الساحلية التي حققت بعض النجاح في اجتذاب شركات أجنبية عبر وطنية تقدم خدمات مالية، من بينها ستاندرد تشارترد، وباركليز، والشركة المحدودة للأعمال المصرفية في هونغ كونغ وشانغهاي (إتش إس بي سي، وسيتيبانك^(٢٢)). إن الارتفاع المفاجئ في أنشطة الخدمات المالية التي أعقبت مبيع مصرف أوغندا التجاري الذي تملكه الدولة لشركة مصرف ستاندرد الاستثمارية في جنوب أفريقيا في عام ٢٠٠٢ يُعدُّ مثلاً على ما يمكن لهذا النوع من الاستثمار أن يجنيه من منافع لصالح البلدان المضيفة^(٢٣).

٣٩- ويمكن إيلاء اعتبار خاص في هذا السياق للصناعات والأنشطة التي تتمتع فيها البلدان النامية غير الساحلية بمزايا يتطلب استغلالها استغلالاً تاماً ما لدى الشركات عبر الوطنية من شبكات توزيع ودراية بالسوق العالمية. ومن الأمثلة على ذلك صناعة الموسيقى. ففي حين أن بعض البلدان غير الساحلية لديها صناعة موسيقى محلية

مزهرة^(٢٤) فمعظم المنتجين المحليين صغار ولا توجد لديهم الموارد اللازمة للتواصل مع شبكات التوزيع العالمية أو الوصول إلى الأسواق العالمية. فيمكن أن تُجذب إلى هذه البلدان الشركات عبر الوطنية العاملة في مجال وسائل الإعلام.

٤٠ - وثمة فئة خاصة داخل صناعات الخدمات ليست حساسة للبعد عن المنافذ البحرية وينبغي إيلاؤها اهتماماً محددًا، هي السفر والسياحة. وكثير من البلدان النامية غير الساحلية تتصف بقدر هائل من الجمال الطبيعي الذي، مع إيجاد ما يلزم من هياكل أساسية مساندة (من فنادق ومطارات وما شابهها)، يمكن تحويله إلى عوامل رئيسية لاجتذاب السواح. وقد بلغ عدد السواح الوافدين إلى البلدان النامية غير الساحلية مجتمعة في عام ١٩٩٩ زهاء ٧ ملايين سائح، بينما بلغ ١٣ مليون سائح في الدول النامية الجزرية الصغيرة^(٢٥). وتبدو السياحة الإقليمية جذابة بوجه خاص، لا سيما في أفريقيا، حيث يتجاوز كثير من البلدان النامية غير الساحلية. فمثلاً، يمكن للسائح الذي يحط في رواندا أن يصل إلى معالم أوغندا السياحية في غضون أقل من ساعتين، وإلى معالم تزانيا السياحية في أقل من عشر ساعات، وكل ذلك بواسطة طرق جيدة نسبياً^(٢٦).

٤١ - وثمة منحى آخر يتعين على البلدان النامية غير الساحلية أن تنحاه لدى تنمية قوتها في مجالات غير حساسة لتكاليف النقل، هو التشجيع على تنمية صناعات وأنشطة (كالورود المقطوفة والفواكه والخضار) يمكنها أن تعتمد على النقل الجوي في إيصال المنتجات. وفي هذا السياق، ثمة مجال للنظر في ترتيبات إقليمية بين البلدان النامية غير الساحلية المتجاورة، وهي في بعض الحالات بلدان صغيرة لا توجد لديها القدرة على دعم عمليات التطوير هذه بمفردها. وتتوفر لدى المستثمرين الخاصين الوسائل اللازمة لتلبية احتياجات هذه المبادرات.

٤٢ - **سياسات اجتذاب الاستثمار الأجنبي المباشر التي تستغل التكامل الإقليمي:** إن للصلة بين التكامل الإقليمي واجتذاب الاستثمار الأجنبي المباشر جانبين: جانب طلب وجانب عرض. فمن جانب الطلب، كثير من البلدان النامية غير الساحلية صغيرة بمفردها من حيث حجم السوق، ولكن بإبرامها اتفاقات إقليمية، تزيد من جاذبيتها بإتاحتها إمكانية الوصول إلى سوق أكبر من سوقها. في هذه الحالات، تصبح جذابة للاستثمار الباحث عن أسواق، حيث إن تخفيض التعريفات وغيرها من الحواجز فيما بين بلدان الإقليم أو إلغائها يمكن المستثمرين الرئيسيين من خدمة هذه البلدان بوصفها سوقاً كبيرة واحدة. ومنطقة نهر الميكونغ دون الإقليمية (بما فيها جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، وهي من البلدان النامية غير الساحلية) هي مثال على ذلك.

٤٣ - ومن جانب العرض، فإن التكامل الإقليمي يمكن المستثمرين الرئيسيين من استغلال مزايا الإقليم ككل بوصفه موقعاً إنتاجياً عن طريق نشر الأنشطة ذات القيمة المضافة بين أعضاء مختلفين. وبإمكان البلدان النامية غير الساحلية أن تبحث عن أوجه التكامل مع البلدان المجاورة وأن تستهدف الاستثمار الذي يمكنه الاستفادة منها. كما أن بإمكانها أن تشرع في برامج مشتركة مع جيرانها المباشرين لترويج الاستثمار الأجنبي المباشر بغية استغلال

الميزة النسبية لكل منهم وتعزيز الاستثمار في الإقليم ككل. وباراغواي وبوليفيا مثالان على بلدين ناميين غير ساحليين استخدما التكامل الإقليمي الوثيق لزيادة قدرتهما على التغلب على القيود الجغرافية. وعضوية هذين البلدين في السوق المشتركة الجنوبية (مركوسور) تقلل بدرجة لا بأس بها من الآثار السلبية المترتبة على بعدهما عن المحيطين. وإن إنشاء ممرات نقل إقليمية واعتماد قواعد مشتركة بشأن المعايير هما أمران يمكن أن يؤديا دوراً رئيسياً في القيام بمبادرات من هذا النوع^(٢٧). ومن الشروط الحاسمة من أجل إنجاح هذه المبادرات إلغاء جميع الحواجز المفروضة على حرية تدفق البضائع وعوامل الإنتاج بين البلدان ذات الصلة.

٤٤ - وفي جانب معين، فإن الوضع الجغرافي غير المؤاتي للبلدان النامية غير الساحلية يمكن أن يكون ميزة لها عندما تكون طرفاً في اتفاق تكامل إقليمي. فكونها بلداناً غير ساحلية يعني ضمناً، في كثير من الأحيان، أنها تقع في مركز إقليم ما. فأوزبكستان مثلاً هي في موقع مركزي من إقليم آسيا الوسطى؛ وباراغواي في موقع مشابه في وسط أمريكا الجنوبية؛ وموقع إثيوبيا قد يتيح للمستثمرين أن يستخدموها كمركز لخدمة شمال أفريقيا وشرقها على السواء؛ وموقع أوغندا المركزي يمنحها إمكانية الوصول بيسر إلى بلدان شرق أفريقيا. إذن فالموقع الإقليمي المركزي لهذه البلدان يمنحها ميزة طبيعية لأن تصحح محوراً للنشاط الإقليمي والمركز الطبيعي الذي يمكن منه خدمة الإقليم بكامله.

٢ - خيارات السياسة على الصعيد القطري

٤٥ - إن البلدان النامية غير الساحلية، لئن كانت تتشاطر الخاصية المشتركة المتمثلة في البعد جغرافياً عن البحر والموانئ والانفصال عنها، فهي تتباين تبايناً كبيراً في عدد من الجوانب الهامة الأخرى. ويجب مراعاة هذه الفروق لأغراض صياغة السياسات العامة. وإلى حد ما، فإن أفضل طريقة للتغلب على الوضع الجغرافي غير المؤاتي تختلف من بلد إلى آخر من هذه البلدان، وتتجلى في ذلك الاختلاف المزاي التنافسية والنسبية لكل منها والحاجة إلى اتخاذ إجراءات محددة في كل منها على صعيد السياسة العامة.

٤٦ - وبعض البلدان النامية غير الساحلية قد تستمد ميزة قوية من موقعها المجاور لأسواق عالية الجاذبية. مثلاً، في آسيا، بوتان مجاورة للهند؛ وتقع نيبال بين الصين والهند؛ وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية مجاورة للصين؛ وتقع كازاخستان ومنغوليا بين روسيا والصين. وفي أفريقيا بوتسوانا وليسوتو مجاورتان لجنوب أفريقيا. فالبلدان النامية غير الساحلية الواقعة بجوار أسواق جذابة بإمكانها أن تستفيد من موقعها بطريقتين.

٤٧ - أولاً، بإمكانها أن تسعى إلى اجتذاب الاستثمار الذي سيخدم الأسواق الكبيرة والجذابة من مواقع داخل اقتصاداتها. وعلى سبيل المثال، فإن وقوع ليسوتو وسوازيلند بجوار جنوب أفريقيا يعود بالمنفعة على البلدين الأولين. فأنحاء سنوات الفصل العنصري في أواخر الثمانينات وأوائل التسعينات، كان معظم الاستثمار في هذين

البلدين يقوم به مستثمرون راغبون في خدمة السوق الكبيرة في جنوب أفريقيا، متوخين في الوقت ذاته الالتفاف على الجزاءات الاقتصادية^(٢٨). وظلت سوازيلند وليسوتو تنتفعان، حيث أبقى كثير من المستثمرين على عملياتهم في هذين البلدين وما زالوا يعيدون استثمار حصائلهم فيهما. واستأثرت الحصائل المستثمرة مجدداً بحوالي ٩٠ في المائة من مجموع تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إلى سوازيلند في منتصف التسعينات. ومع تحسن الاقتصاد في جنوب أفريقيا، من المتوقع أن تحيي هذه البلدان المجاورة لها منافع كبيرة من زيادة الطلب على صادراتها. وحوالي ٧٥ في المائة من تصدير سوازيلند موجه إلى جنوب أفريقيا، حيث تقوم الشركات عبر الوطنية بقدر كبير منه مستخدمة سوازيلند قاعدة تخدم منها سوق جنوب أفريقيا الآخذة في النمو^(٢٩) وعلى نحو مماثل، فقد قام عدد من شركات صناعة السيارات عبر الوطنية (مثل فولفو وهيونداي) بإقامة عمليات صناعية في بوتسوانا أثناء التسعينات بغية خدمة سوق جنوب أفريقيا^(٣٠).

٤٨ - والطريقة الثانية التي يمكن أن تستفيد بها البلدان النامية غير الساحلية التي تجاورها بلدان جذابة هي بتيسير الاستثمار الأجنبي المباشر من تلك البلدان، وعلى سبيل المثال، فإن النصيب الأكبر إلى حد بعيد من الاستثمار الأجنبي في نيبال هو من جارتها الهند. ففي عام ١٩٩٩، كان ما يزيد عن ثلث رصيد نيبال من الاستثمار الأجنبي المباشر، البالغ ١٤ مليار دولار، منشأه الهند. وحوالي ٨٠ في المائة من الاستثمار الأجنبي المباشر الذي تلقتة بوتسوانا في أواخر التسعينات كان من جارتها جنوب أفريقيا، التي تقيم معها بوتسوانا علاقات اقتصادية وثيقة^(٣١). كما أن جنوب أفريقيا هي أكبر مستثمر فردي في زمبابوي المجاورة لها، حيث استأثرت بحوالي ٢٠ في المائة مما تلقتة زمبابوي من تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر في أواخر التسعينات.

٤٩ - وثمة مجال محدد قد تتصف فيه البلدان النامية غير الساحلية المجاورة لبلدان كبيرة، هو وضعها بالنسبة للشركات عبر الوطنية الساعية إلى تكييف ما تعرضه من منتجات وخدمات (كمنتجات البرامج الحاسوبية، والمواقع على الإنترنت) مع الاحتياجات المحددة للبلدان الكبيرة. فبإمكان بوليفيا مثلاً أن تكون موقعاً لإعداد هذه المنتجات والخدمات المخصصة لبلدان معنية في أمريكا اللاتينية، كما يمكن لأفغانستان أن تنهض بدور مماثل في إقليم منظمة التعاون الاقتصادي.

٥٠ - ولئن كان كثير من البلدان النامية غير الساحلية صغيرة، فثمة بلدان كثيرة أخرى منها ذات حجم لا بأس به، حيث يتجاوز عدد سكانها ٢٠ مليون نسمة. وقد ترغب هذه البلدان في استهداف استثمار يسعى إلى خدمة السوق المحلية، التي يمكنها أن تستفيد مما تشكله المسافة وتكاليف النقل من حواجز أمام المنافسة مع الصادرات الأجنبية. وفي هذه الحالات، يصبح موقعها الجغرافي ميزة في اجتذاب الاستثمار الأجنبي المباشر بدلاً من أن يكون وجهاً من أوجه القصور. وقد أظهرت دراسة استقصائية أجريت في مطلع التسعينات للشركات عبر الوطنية الهندية العاملة في نيبال^(٣٢) أن الغالبية العظمى من الاستثمار الأجنبي المباشر كانت موجهة إلى السوق النيبالية، بينما لم

يستثمر سوى ١٤ في المائة منه في تصدير الناتج إلى أسواق أخرى. واستثمرت نسبة ١٤ في المائة أخرى للغرضين كليهما (أي التماساً للأسواق والصادرات). وكذلك، ففي دراسة استقصائية لما يزيد عن ٤٠٠ مستثمر في إقليم أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، تبين أن الصفة الجذابة المتمثلة في تخدم السوق المحلية كانت هي الدافع الأول للاستثمار في إثيوبيا وأوغندا^(٣٣). غير أنه، نظراً لتدني القوة الشرائية في كثير من البلدان النامية غير الساحلية الأكبر، فينبغي النظر بعناية في اتخاذ مبادرات لترويج هذه الاستثمارات، بتوجيه الاستثمار الأجنبي المباشر إلى المجالات التي تعمل فيها القوة الشرائية للسكان على إيجاد طلب محلي كبيراً بما يكفي لدعم هذه الأنشطة.

٥١ - وتمتع بعض البلدان النامية غير الساحلية بفرص مؤاتية تمنحها إياها بعض البلدان المتقدمة للوصول إلى التجارة، ويعود السبب في ذلك إلى روابط تاريخية سابقة. (ومن الأمثلة على ذلك اتفاقية لومي واتفاقات كوتونو التي تلتها بين مجموعة دول أفريقيا والكاربي والمحيط الهادئ والجماعة الأوروبية). وهذا يجعلها مواقع جذابة بالنسبة لأنواع معينة من الاستثمار الأجنبي المباشر التصديري التوجه، وخاصة ما يتصل منه بالمنتجات ذات تكاليف النقل المنخفضة. وفي الواقع أن بعض البلدان النامية غير الساحلية ما برحت ناجحة في هذا الاتجاه. ومثالاً على ذلك، فإن ما يزيد عن ٩٠ في المائة من الاستثمار الأجنبي المباشر إلى ليسوتو يتعلق بالتصنيع تصديري التوجه. وثمة فرصة خاصة آخذة في الانفتاح حالياً أمام بعض البلدان النامية غير الساحلية في أفريقيا، التي لديها القدرة على استغلال المزايا التي يتيحها قانون النمو والفرص المتاحة في أفريقيا، الذي أصدره كونغرس الولايات المتحدة في عام ٢٠٠٠^(٣٤). فوفقاً لهذا الاتفاق، سيقوم، حتى عام ٢٠٠٨، ما مجموعه ٣٣ من بلدان أفريقيا، كثير منها بلدان نامية غير ساحلية، بتصدير معظم بضائعها إلى الولايات المتحدة معفاة من الضرائب^(٣٥). هذا الاتفاق يزيد من جاذبية هذه البلدان كمواقع للاستثمار الأجنبي المباشر التصديري التوجه الذي يستهدف المبيعات في الولايات المتحدة، بما في ذلك مبيعات الشركات الأمريكية عبر الوطنية التي تبحث عن مواقع إنتاج منخفض الكلفة تباع منتجاتها في الولايات المتحدة.

٥٢ - وبصرف النظر عن هذه الخيارات المختلفة المتاحة للبلدان النامية غير الساحلية للنظر فيها، فإن النجاح في اجتذاب استثمار من أي نوع يقتضي سياسة استثمار أجنبي مباشر تعمل على إيجاد بيئة استثمارية مؤاتية. وقد أحرز معظم البلدان النامية غير الساحلية تقدماً هاماً في هذا المجال خلال العقد الماضي أو نحوه.

ثالثاً - تدابير الدعم الدولية

٥٣ - إن البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، لئن كانت تتحمل المسؤولية الرئيسية عن وضع تدابير تستهدف تعزيز جهودها التعاونية موضع التنفيذ، فإن المجتمع الدولي، بما فيه المؤسسات المالية والإئتمانية، ينبغي أن يقدم مزيداً من الدعم لهذه البلدان بغية تمكينها من التصدي بفعالية لمشاكلها واحتياجاتها

المتصلة بالنقل العابر. وثمة ١٦ من البلدان النامية غير الساحلية هي مصنفة أيضاً من قبل الأمم المتحدة بأنها من أقل البلدان نمواً. ونظراً إلى أن معظم بلدان المرور العابر هي نفسها بلدان نامية تواجه مشاكل اقتصادية خطيرة، فإن المساعدة المالية من المجتمع الدولي هي مساعدة ذات أهمية حاسمة من أجل التنمية وصيانة الهياكل الأساسية المادية. وعليه، فإن الحالة تدعو إلى عكس اتجاه التمويل الخارجي، وخاصة المساعدة الإنمائية الرسمية، وإلى التشجيع على زيادة استثمارات القطاع الخاص وزيادة الموارد الإدارية.

٥٤ - ونظراً إلى أن نظم التمويل الخاص قد لا تكون ذات جدوى في كثير من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، فإن المجتمع الدولي مدعو إلى القيام أيضاً بدعم طرائق تمويل جديدة، من قبيل ما يلي:

- **صناديق المشاريع الإقليمية**، حيث تستخدم منح مقدمة من منظمات متعددة الأطراف لدفع تكاليف التنمية والإدارة لدى بلدان أو مشاريع مختارة والمساعدة على تشجيع الاهتمام بمشاريع هياكل أساسية تنطوي على قدر أكبر من المخاطرة، وذلك بالتقليل من مخاطر التنمية.
- **المشاركة في رأسمال المؤسسات المالية المحلية**، ويتم ذلك عندما تقوم مؤسسة أجنبية بشراء حصص في رأسمال مصرف مختار يقدم القروض إلى مشاريع هياكل أساسية صغيرة.
- **التمويل المشترك**، وهو ينطوي على قيام مؤسسة مالية متعددة الأطراف ومصرف محلي بتقديم قروض متوازية إلى مشروع ما من مشاريع الهياكل الأساسية.
- **القروض المقدمة من مصارف إلى مصارف**، حيث تقدم مؤسسة أجنبية قرضاً طويلاً الأجل إلى مصرف محلي كيما يقوم بتقديم قروض لمشاريع هياكل أساسية صغيرة.

٥٥ - وينبغي للمجتمع الدولي، بما في ذلك البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية، أن يزيد دعمه لبرامج التعاون التقني في قطاع النقل العابر التي تستهدف تحسين القدرة البشرية والتكنولوجية للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. أما برامج الأونكتاد للتعاون التقني، بما فيها النظام الآلي للبيانات الجمركية (آسيكودا) ونظام المعلومات المسبقة عن البضائع (آسيس)، التي قدمت مساهمات هامة في تحسين النقل العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر المجاورة لها، فينبغي أن تواصل منح الأولوية لهذه المجموعة من البلدان، وخاصة للأقاليم التي لم تستفد بعد من هذه البرامج.

٥٦ - **التجارة الدولية**: في إعلان الأمم المتحدة بشأن الألفية، التزم رؤساء الدول والحكومات "بإيجاد نظام تجاري ومالي متعدد الأطراف يتسم بالانفتاح والإنصاف وعدم التمييز ويمكن التنبؤ به ويرتكز على القانون".

ويتحتم على المجتمع الدولي أن يعمل على تعزيز هذا الهدف الإنمائي في سياق برنامج عمل الدوحة تحقيقاً لنتائج إنمائية مجدية اقتصادياً، بما في ذلك في مجالات تهم البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.

٥٧ - **السلع الأساسية:** على الصعيد الدولي، فإن تضافر جهود حكومات البلدان النامية غير الساحلية، بالشراكة مع وكالات الأمم المتحدة ذات الصلة والمؤسسات المالية متعددة الأطراف والجهات المانحة، بإمكانه أن يسفر عن الشروع في تنفيذ برنامج شمولي طويل الأجل لمساعدة البلدان النامية غير الساحلية على زيادة نصيبها من المنتجات الزراعية الغذائية والمعادن ذات القيمة المضافة.

٥٨ - **سياسة المنافسة:** إن الدعم الدولي المقدم للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في مسائل المنافسة ينبغي أن ينطوي على إيجاد الأطر المناسبة للتعاور، وعلى إيجاد أوجه التكامل والتفاعل، فيما يتصل بالمساعدة التقنية. وينبغي أن يهدف بناء القدرات إلى إيلاء أهمية قصوى لدور السياسة التنافسية في منح التراخيص التجارية، والخصخصة، وطرح المناقصات التنافسية، ومنح امتيازات تتصل بالهياكل الأساسية، مع مراعاة عوامل الكفاءة؛ والمساعدة التقنية المتصلة بصياغة وإنفاذ التشريعات أو اللوائح القطاعية النازمة للمنافسة؛ وبناء المؤسسات.

٥٩ - **التجارة والبيئة:** ينبغي للبلدان المتقدمة والمنظمات الدولية أن تُضمّن برامجها المتعلقة ببناء القدرات مساعدة البلدان النامية غير الساحلية على وضع سياسات بيئية متلائمة مع أوضاعها الوطنية؛ واعتماد أساليب إنتاج سليمة بيئياً؛ وحيازة التكنولوجيات والهياكل الأساسية اللازمة لمنع التلوث والتقليل منه، فضلاً عن زيادة الاستهلاك الكفء للموارد الطبيعية والتقليل من التصحر.

٦٠ - وينبغي للمجتمع الدولي أن يقر بالاحتياجات المحددة للبلدان النامية غير الساحلية، وأن يقدم لها المساعدة الرامية إلى التغلب على وضعها الجغرافي. هذه المساعدة ينبغي لها، على وجه الخصوص، أن تكون متصلة بتنمية الهياكل الأساسية للاتصالات السلكية واللاسلكية بغية تمكين البلدان النامية غير الساحلية من المشاركة في الاقتصاد العالمي الآخذ في الظهور والقائم على المعرفة، ومن اجتذاب الاستثمار الأجنبي المباشر الذي يعمل على تشجيع الأنشطة غير الحساسة للبعد عن المنافذ البحرية. كما يلزم المساعدة على تعزيز تجمعات التكامل الإقليمي التي من شأنها أن تمكن البلدان النامية غير الساحلية المشاركة فيها من تصدير منتجاتها وخدماتها.

المرفق

الاستثمار الأجنبي المباشر في البلدان النامية غير الساحلية مقارنةً بالدول الجزرية الصغيرة النامية، وأقل البلدان نمواً، والبلدان النامية الأخرى، والبلدان المتقدمة، والعالم ككل (متوسطات مجموعات البلدان)

مؤشرات الأونكتاد* في الفترة ٢٠٠١-١٩٩٩	رصيـد الاستثمار الأجنبي المباشر الوارد (بملايين الدولارات) في عام ٢٠٠١	متوسط النمو السنوي لتدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر الواردة (بالنسبة المتوية) في الفترة ٢٠٠١-١٩٩٦	تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر الواردة بالدولارات (المتوسط في الفترة ٢٠٠١-١٩٩٦)		تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر الواردة بالدولارات (المتوسط في الفترة ٢٠٠١-١٩٩٦)	تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر الواردة كنسبة مئوية من إجمالي تكوين رأس المال الثابت في عام ٢٠٠١	مجموعات البلدان	
			المتوسط للفترة ٢٠٠٠-١٩٩٥	المتوسط لعام ٢٠٠١				
(قيمة)								
١,١٨٩	٠,١١٣	٤١ ٥٦٣	١,٦-	٥ ٥١١	٤ ٦٤٧	١٣	٢٤,٥	البلدان النامية غير الساحلية
٢,١٩٣	٠,٢٠١	١٥٢ ٦٠٤	٣,٤-	١٢ ٦٥٨	١٤ ٤١٥	٢٥٤	٣١,٠	الدول الجزرية الصغيرة النامية
٠,٦٦٣	٠,٠٩٩	٤١ ٥١٣	٨,٣	٤ ٦٤٥	٣ ٦١١	٥	٦,٨	أقل البلدان نمواً
٠,٨٩٣	٠,١٨٨	١ ٩٣٢ ٠٥٢	٨,٠	١٨٤ ٤٥٩	١٦٤ ٣٤٦	٣٦	١٢,٠	البلدان النامية الأخرى
٠,٩٩٨	٠,٣٨٨	٤ ٥٠٤ ١٢١	٣٠,٥	٥٠٩ ٧٦٠	٥٤١ ٧٥٧	٤٨٨	١١,٠	البلدان المتقدمة
١,٠٠٠	غير متاح	٦ ٨١٦ ٨٤٩	٢٢,٦	٧٤٠ ٢٣٢	٧٤٧ ٩٣٩	١٠٠	١١,٤	العالم

المصدر: قاعدة بيانات الأونكتاد.

* مؤشر أداء الاستثمار الأجنبي المباشر الوارد إلى بلد ما يُعرّف بأنه نسبة نصيب ذلك البلد في تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر العالمية إلى نصيبه في الناتج المحلي الإجمالي العالمي. أما المؤشر المحتمل للاستثمار الأجنبي المباشر الوارد فهو المتوسط غير المرجح للقيم المسوّاة لثلاثة عشر من المتغيرات، وهي: معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي، ونصيب الصادرات في الناتج المحلي الإجمالي، وعدد الخطوط الهاتفية لكل ألف نسمة، والاستخدام التجاري للطاقة للفرد الواحد، ونصيب الإنفاق على البحث والاستحداث في إجمالي الدخل الوطني، ونسبة طلبة التعليم العالي بين السكان، والمخاطرة السياسية والتجارية للبلد، ونصيبه في الصادرات العالمية من الموارد الطبيعية، ونصيبه في الواردات العالمية من قطع الغيار واللواحق في الإلكترونيات والسيارات، ونصيبه في الصادرات العالمية من الخدمات، ونصيبه في الأرصدة الواردة العالمية من الاستثمار الأجنبي المباشر، ونصيبه في الصفقات العالمية لدمج وشراء الشركات المخصصة. وليس الغرض من أي من المؤشرين تقديم نموذج شامل يُعلّل ما تتخذه الشركات عبر الوطنية من قرارات بشأن المواقع أو يُقاس به ما يحدثه الاستثمار الأجنبي المباشر من أثر في الاقتصادات المضيفة. وتشمل المتوسطات الواردة في هذا الجدول ١٤٠ بلداً أُتيحَت بشأنها بيانات عن كلا المؤشرين.

** قد تتراوح النقاط بين الصفر والواحد.

الحواشي

- (١) إثيوبيا، وأذربيجان، وأرمينيا، وأفغانستان، وأوزبكستان، وأوغندا، وباراغواي، وبوتان، وبوتسوانا، وبوركينا فاسو، وبوروندي، وبوليفيا، وتركمناستان، وتشاد، وجمهورية أفريقيا الوسطى، وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، ورواندا، وزامبيا، وزمبابوي، وسوازيلند، وطاجيكستان، وقيرغيزستان، وكازاخستان، وليسوتو، ومالي، وملاوي، ومنغوليا، ونيبال، والنيجر.
- (٢) الأونكتاد (٢٠٠١). *نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية: التطورات والاقتراحات الأخيرة للعمل المقبل*. تقرير أعدته أمانة الأونكتاد (TD/B/LDC/AC.1/17).
- (٣) الأونكتاد (٢٠٠١). *نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية: التطورات والاقتراحات الأخيرة للعمل المقبل*. تقرير أعدته أمانة الأونكتاد (TD/B/LDC/AC.1/17).
- (٤) لا يوجد سوى خمسة بلدان من بين البلدان النامية غير الساحلية الثلاثين يتجاوز فيها الدخل للفرد الواحد ١ ٠٠٠ من دولارات الولايات المتحدة.
- (٥) انظر Gallup and Sachs (1999), *Geography and Economic Development*. Working Paper .No. 1, Center for International Development at Harvard University
- (٦) انظر Radelet and Sachs (1998), *Shipping costs, manufactured exports and economic growth*. ورقة قدمت في الاجتماع السنوي لرابطة الاقتصاد الأمريكية، واشنطن العاصمة (كانون الثاني/يناير).
- (٧) Limo and Venables (1999). *Infrastructure, geographical disadvantage, and transport costs*. Mimeo. Working Paper. London School of Economics
- (٨) .Cost, insurance and freight (c. i. f.)
- (٩) انظر الأونكتاد (٢٠٠١)، *نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية: التطورات والاقتراحات الأخيرة للعمل المقبل*. تقرير أعدته أمانة الأونكتاد (TD/B/LDC/AC.1/17).
- (١٠) لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ (UNESCAP) (٢٠٠٣). *Transit Transport Issues of Landlocked and Transit Developing Countries*. دراسة أعدتها أمانة اليونسكاب.

الحواشي (تابع)

- (١١) عندما ترد عبارة "دولار" أو "دولارات"، يقصد بها دولار الولايات المتحدة.
- (١٢) انظر الأونكتاد (٢٠٠١)، نظم المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية: التطورات والاقتراحات الأخيرة للعمل المقبل. تقرير أعدته أمانة الأونكتاد (TD/B/LDC/AC.1/17).
- (١٣) الأونكتاد (٢٠٠١). *Review of Progress in the Development of Transit Systems in Southern Africa* (UNCTAD/LDC/101) (استعراض التقدم المحرز في تنمية نظم المرور العابر في الجنوب الأفريقي [غير مترجمة إلى العربية]).
- (١٤) الأونكتاد (٢٠٠٣). *Improvement of Transit Systems in Central Asia* (تحسين نظم المرور العابر في آسيا الوسطى) (UNCTAD/LDC/2003/5) [غير مترجمة إلى العربية].
- (١٥) الأونكتاد (٢٠٠١). *Review of Recent Progress in the Development of Transit Transport Systems of Latin America* (استعراض التقدم المحرز مؤخرًا في تنمية نظم النقل العابر في أمريكا اللاتينية) (UNCTAD/LDC/113) [غير مترجمة إلى العربية].
- (١٦) رواندا. 14 (February 2003): 17. *Forbes*.
- (١٧) البنك الدولي (٢٠٠٢). *Economic Indicators 2002*. Washington, D.C., World Bank.
- (١٨) الأونكتاد (٢٠٠١). *Investment Policy Review of Uzbekistan* (استعراض السياسة الاستثمارية لأوزبكستان) جنيف ونيويورك، الأمم المتحدة. (UNCTAD/ITE/IIP/Misc.13) [غير مترجمة إلى العربية].
- (١٩) *Is your job next? Business Week*, 3 February 2003, pp. 50-60.
- (٢٠) *Outsourcing: America's pain, India's gain. The Economist*, 11 January 2003, p. 57.
- (٢١) *Is your job next? Business Week*, 3 February 2003, pp. 50-60.
- (٢٢) الأونكتاد (٢٠٠٠). *Investment Policy Review of Uganda* (استعراض السياسة الاستثمارية لأوغندا) جنيف ونيويورك، الأمم المتحدة. (UNCTAD/ITE/IIP/Misc.17) [غير مترجمة إلى العربية].
- (٢٣) *Uganda. Forbes* 17 (February 2003): 1-14.

الحواشي (تابع)

- (٢٤) الأونكتاد (٢٠٠٢). Electronic Commerce and Music Business Development in Jamaica: A Portal to the New Economy. Geneva and New York, United Nations> (تنمية التجارة الإلكترونية وتجارة الموسيقى في جامايكا: بوابة إلى الاقتصاد الجديد) (UNCTAD/ITE/TEB/8) [غير مترجمة إلى العربية].
- (٢٥) البنك الدولي (٢٠٠٢). *Economic Indicators 2002*. Washington, D.C., World Bank.
- (٢٦) Uganda. *Forbes* 17 (February 2003): 1 14.
- (٢٧) الأونكتاد (٢٠٠٢). إجراءات محددة تتصل بالاحتياجات والمشاكل التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية: العملية التحضيرية للمؤتمر الوزاري الدولي المعني بالتعاون في مجال النقل العابر. تقرير الأمين العام للأونكتاد. (UNCTAD/A/57/340).
- (٢٨) Busu A and Srinivasan K (2002). *Foreign Direct Investment in Africa: Some Case Studies*. Working Paper WP/02/61. Washington, D.C., International Monetary Fund.
- (٢٩) World Economic Forum (2000), *African Competitiveness Report 2000/2001*. New York and Oxford, Oxford University Press.
- (٣٠) Corporate Location (1994). *Botswana: An Objective Study of Investment Conditions*. Milton Keynes (UK), Century House Information.
- (٣١) Corporate Location (1994). *Botswana: An Objective Study of Investment Conditions*. Milton Keynes (UK), Century House Information.
- (٣٢) Chitrakar RC (1994). *Foreign Investment and Technology Transfer in Developing Countries: Motivating Factors and Financial and Economic Performance in Nepal*. Aldershot (UK), Avebury.
- (٣٣) UNIDO (2002). *Foreign Direct Investor Perspective in Sub-Saharan Africa: UNIDO Pilot Survey in Ethiopia, Nigeria, Uganda, United Republic of Tanzania*. Vienna, UNIDO.
- (٣٤) Trade and development: No silver bullet. *The Economist*, 18 January 2003, pp. 69 70.
- (٣٥) Uganda. *Forbes* 17 (February 2003): 1 14.
