

Distr.: General
22 August 2005
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



الدورة الستون

البند ٥٧ (ب) من جدول الأعمال المؤقت*

مجموعات البلدان التي تواجه أوضاعاً خاصة:
إجراءات محددة تتصل بالاحتياجات والمشاكل التي
تتفرد بها البلدان النامية غير الساحلية: نتائج المؤتمر
الوزاري الدولي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان
المرور العابر للحدود والبلدان المانحة والمؤسسات
المالية والإئتمانية الدولية بشأن التعاون في مجال
النقل العابر

تنفيذ برنامج عمل ألماتي: تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير
الساحلية في إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر من أجل
البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية
تقرير الأمين العام

موجز

يقدم هذا التقرير عملاً بقرار الجمعية العامة ٢٤٥/٥٩ المؤرخ ٢٢ كانون
الأول/ديسمبر ٢٠٠٤، الذي طُلب فيه إلى الأمين العام أن يقدم إلى الجمعية العامة في دورتها
الستين تقريراً عن التقدم المحرز في تنفيذ برنامج عمل ألماتي: تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان
النامية غير الساحلية في إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر من أجل البلدان النامية
غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.

* A/60/150.

وفي هذا الصدد، طلبت الأمانة العامة للأمم المتحدة إلى الدول الأعضاء، ومؤسسات منظومة الأمم المتحدة، وغيرها من المنظمات الدولية المختصة بأن تزودها بمعلومات عن الأنشطة التي تضطلع بها لتنفيذ برنامج عمل الماتي. ويوفر هذا التقرير سرداً للأنشطة المضطلع بها من جانب مختلف أصحاب المصلحة استناداً إلى المعلومات الواردة.

أولا - مقدمة

١ - تدخل البلدان النامية غير الساحلية عموماً في عداد أفقر البلدان النامية، وتسجل أضعف معدلات النمو وأضعف أرقام قياسية للتنمية الاجتماعية (انظر الجدول ١). وقد انخفض معدل نمو نصيب الفرد من الدخل المحلي الإجمالي للبلدان النامية غير الساحلية، كمجموعة، من ٢,٢ إلى ١,٥ في المائة (في المتوسط، مرجحة حسب عدد السكان) في عام ٢٠٠٣ بالمقارنة بعام ٢٠٠٢ (انظر الجدول ٢). ويُعد انخفاض العائد على الاستثمارات، وبطء نمو الصادرات في البلدان النامية غير الساحلية هما السببان الرئيسيان في تزايد أعباء الديون الخارجية بصورة لا تحتمل حيث بلغت نسبة الديون الخارجية إلى الصادرات ٢٢١ في المائة ونسبة الديون الخارجية إلى الناتج المحلي الإجمالي ٦٧ في المائة في عام ٢٠٠٣ مقابل ١٠٦ في المائة و ٣٦ في المائة، على التوالي للبلدان النامية ككل (انظر الجدولين ٣ و ٤). وحقبة أنه، في منتصف آذار/مارس ٢٠٠٥، كانت ستة من البلدان النامية غير الساحلية قد بلغت نقطة الإكمال، وأربعة نقطة القرار فيما يتعلق بمبادرة الدول الفقيرة المثقلة بالديون للبنك الدولي وصندوق النقد الدولي، قد جعلها مستحقة لخفض عبء ديونها. وفي عام ٢٠٠٣، تلقت ٣١ من البلدان النامية غير الساحلية ما مجموعه نحو ٨ بلايين دولار في صورة استثمار أجنبي مباشر أو ١,٤ في المائة من مجموع التدفقات الوافدة العالمية. بيد أنه من الجدير بالملاحظة أن أكثر من ٦٥ في المائة من مجموع التدفقات إلى البلدان النامية غير الساحلية قد ذهب إلى أذربيجان وكازاخستان الغنيتان بالطاقة. ويوفّر الجدولان ٥ و ٦ بيانات عن هيكل الصادرات، حسب الفئة الرئيسية للمنتجات، وحسب منطقة المقصد الرئيسية، على التوالي، للبلدان النامية غير الساحلية.

الجدول ١

مؤشرات مختارة للتنمية في البلدان النامية غير الساحلية لآخر سنة متاحة

خطوط الأنابيب (بالكيلومتر)	الطرق المائية (بالكيلومتر)	النقل الجوي، (عملايين الركاب) لكن المسافرين (بالكيلومتر)	أعداد الطائرات المغادرة (بالكيلومتر)	المهدة (النسبة المئوية من إجمالي الطرق)	خطوط الحديدية (بالكيلومتر)	إجمالي الشبكات (بالكيلومتر)	السكان الحضريون (النسبة المئوية من المجموع)	العمر المتوقع عند الولادة، المجموع (بالسنوات)	المساحة (بالآلاف الكيلومترات المربعة)	السكان (بالملايين)	إثيوبيا
٠٠	٠٠	١ ١٤٧ ٣٠٠	٩٣,٥	٢٧ ٢٠٠	٦٨١	١٢	٣٣ ٢٩٧	١٧	٤٢	٦٨,٦	١ ١٠٤,٣
٥ ٩٦٩	٠٠	٦٨٣ ٧٠٠	٦٧,١	٩ ٢٠٠	٢ ١٢٢	٩٢,٤	٢٨ ٠٣٠	٥٢	٦٥	٨,٢	٨٦,٦
١ ٨٧١	٠٠	٣٦٦ ٦٠٠	٥,٠	٣ ٨٠٠	٧١١	٩٦,٨	٨ ٤٣١	٦٧	٧٥	٣,١	٢٩,٨
٣٨٧	١ ٢٠٠	١٤٩ ٧٠٠	٧,٨	٣ ٤٠٠	٠٠	١٣,٣	٢١ ٠٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٦٥٢,١
١٠ ٠٥١	١ ١٠٠	١ ٤٦٥ ٨٠٠	٧١,٠	٢٢ ٣٠٠	٤ ١٢٦	٨٧,٣	٨١ ٦٠٠	٣٧	٦٧	٢٥,٦	٤٤٧,٤
٠٠	٣٠٠	٣٩ ٧٠٠	٢٣,٤	٣٠٠	٢٥٩	٦,٧	٢٧ ٠٠٠	١٥	٤٣	٢٥,٣	٢٤١,٠
٠٠	٣ ١٠٠	٣١٣ ٠٠٠	٠,٠	١٠ ٨٠٠	٤٤١	٥٠,٨	٢٩ ٥٠٠	٥٨	٧١	٥,٦	٤٠٦,٨
٠٠	٠٠	٣٦ ٤٠٠	٠,٢	١ ٩٠٠	٠٠	٦٠,٧	٤ ٠٠٧	٨	٦٤	٠,٩	٤٧,٠
٠٠	٠٠	١٨٣ ٢٠٠	٠,٣	٧ ٥٠٠	٨٨٨	٥٥	١٠ ٢١٧	٥٠	٣٨	١,٧	٥٨١,٧
٠٠	٠٠	٥٤ ٥٠٠	٠,٠	١ ٣٠٠	٦٢٢	١٦	١٢ ٥٠٦	١٨	٤٣	١٢,١	٢٧٤,٠
٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	١ ٤٠٠	٠٠	٠٠	١٤ ٤٨٠	١٠	٤٢	٧,٢	٢٧,٨
٩ ٢٠٠	١٠ ٠٠٠	١ ٧٦٨ ٣٠٠	٢٤,٥	٢٨ ٩٠٠	٣ ٦٩٨	٦,٦	٦٠ ٢٨٢	٦٤	٦٤	٨,٨	١ ٠٩٨,٦
٧ ٩٤٤	١ ٣٠٠	١ ٤١١ ٩٠٠	١٣,٦	٢٤ ٥٠٠	٢ ٥٢٣	٨١,٢	٢٤ ٠٠٠	٤٥	٦٤	٤,٩	٤٨٨,١
٢٠٥	٠٠	٤٦ ٤٠٠	٧,٤	٧٠٠	٠٠	٠,٨	٣٣ ٤٠٠	٢٥	٤٨	٨,٦	١ ٢٨٤,٠
٠٠	٢ ٨٠٠	٤٦ ٤٠٠	٧,٤	٧٠٠	٠٠	٢,٧	٢٣ ٨١٠	٤٣	٤٢	٣,٩	٦٢٣,٠
٥٤٠	٤ ٦٠٠	٢١٨ ٧٠٠	١,٩	٧ ١٠٠	٠٠	٤٤,٥	٢١ ٧١٦	٢١	٥٥	٥,٧	٢٣٦,٨

جمهورية
أفريقيا
الوسطى

جمهورية لاو
الديمقراطية
الشعبية

المساحة (بآلاف الكيلومترات المربعة)	العمر المتوقع عند الولادة، المجموع (بالسنوات)	السكان الحضريون (النسبة المئوية من المجموع)	الطرق، الشبكة الكليية (بالكيلومتر)	النسبة المئوية من إجمالي (الطرق بالكيلومتر)	خطوط الحديدية (الطرق المغادرة بالكيلومتر)	أعداد الطائرات المغادرة لكل كيلومتر)	النقل الشحن الجوي، (بملايين الأطنان لكنل المسافرين)	النقل الجوي، عدد (بالكيلومتر)	خطوط الأنابيب (بالكيلومتر)	خطوط الأنابيب (بالكيلومتر)	خطوط الأنابيب (بالكيلومتر)	
جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة	٢٥,٧	٢,١	٧٤	٦٠	٨ ٦٨٤	٦٣,٨	٦٩٩	٢ ٣٠٠	٠,١	٢٠١ ٠٠٠	٠٠	٣٨٨
جمهورية مولدوفا	٣٣,٨	٤,٢	٦٤	٤٢	١٢ ٧١٩	٨٦,٣	١١٢٠	٤ ٣٠٠	٠,٥	١٧٩ ١٠٠	٤٢٤	٦٠٦
رواندا	٢٦,٣	٨,٤	٤٠	٧	١٢ ٠٠٠	٨,٣	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠
زامبيا	٧٥٢,٦	١٠,٤	٣٦	٤٠	٩١ ٤٤٠	٢٢	١ ٢٧٣	٥ ٢٠٠	٠,٠	٥١ ٠٠٠	٢ ٢٥٠	٧٧١
زمبابوي	٣٩٠,٨	١٣,١	٣٩	٣٧	١٨ ٣٣٨	٤٧,٤	٣ ٠٧٧	٤ ٠٠٠	١٨,٥	٢٠٠ ٩٠٠	٠٠	٢٦١
سوازيلاند	١٧,٤	١,١	٤٣	٢٧	٣ ١٠٧	٠٠	٣٠١	٢ ٤٠٠	٠,٣	٨٩ ٥٠٠	٠٠	٠٠
طاجيكستان	١٤٣,١	٦,٣	٦٦	٢٨	٢٧ ٧٦٧	٨٢,٧	٦١٧	٧ ٢٠٠	٦,٨	٤١٢ ٧٠٠	٢٠٠	٥٧٩
قيرغيزستان	١٩٩,٩	٥,١	٦٥	٣٤	١٨ ٥٠٠	٩١,١	٤١٧	٤ ٨٠٠	٤,٨	٢٠٥ ٦٠٠	٦٠٠	٣٨٠
كازاخستان	٢ ٧٢٤,٩	١٤,٩	٦١	٥٦	٨٢ ٩٨٠	٩٣,٩	١٣ ٥٩٧	١٩ ٦٠٠	٢٠,٨	١ ٠٠٩ ٧٠٠	٤ ٠٠٠	٢١ ٧٣٣
ليسوتو	٣٠,٤	١,٨	٣٧	٣٠	٥ ٩٤٠	١٨,٣	٠٠	٢٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠
مالي	١ ٢٤٠,٢	١١,٧	٤١	٣٢	١٥ ١٠٠	١٢,١	٧٣٣	٧٠٠	٧,٤	٤٦ ٤٠٠	١ ٨١٥	٠٠
ملاوي	١١٨,٥	١١,٠	٣٨	١٦	٢٨ ٤٠٠	١٨,٥	٧٩٧	٤ ٩٠٠	١,٢	١٠٨ ٩٠٠	٧٠٠	٠٠
منغوليا	١ ٥٦٦,٥	٢,٥	٦٦	٥٧	٤٩ ٢٥٠	٣,٥	١ ٨١٠	٧ ٤٠٠	٧,٦	٢٩٤ ٩٠٠	٥٨٠	٠٠
نيبال	١٤٧,٢	٢٤,٧	٦٠	١٣	١٥ ٣٠٨	٣٠,٨	٥٩	١٣ ٠٠٠	١٨,٩	٦٢٥ ٤٠٠	٠٠	٠٠
النيجر	١ ٢٦٧,٠	١١,٨	٤٦	٢٢	١٠ ١٠٠	٧,٩	٠٠	٧٠٠	٧,٤	٤٦ ٤٠٠	٣٠٠	٠٠
جميع البلدان النامية غير الساحلية	١٦ ٣١٣,٣	٣١٩,١	٤٩	٢٨	٨٣٢ ٩٠٩	٤٢,٣	٤٠ ٥٧١	٢١٩ ١٠٠	٣٧٩,٧	١٠ ٩٧٨ ٣٠٠	٣٥ ٢٦٩	٦٠ ٨٨٥

المصادر: البنك الدولي، مؤشرات التنمية للبنك الدولي ٢٠٠٥؛ ووكالة الاستخبارات المركزية، كتاب الحقائق العالمية ٢٠٠٥ (خطوط الأنابيب والطرق المائية).

ملاحظة: يعني إيراد نقطتين (٠٠) أن البيانات غير متاحة.

نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي، والنمو في نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي، والاستثمار الأجنبي المباشر الوافد، البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، والبلدان النامية ككل، ٢٠٠٠-٢٠٠٣

	الاستثمار الأجنبي المباشر الوافد (بملايين دولارات الولايات المتحدة)				النمو في نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي (النسبة المئوية السنوية)				نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي (بدولارات الولايات المتحدة)			
	٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠	٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠	٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠
إثيوبيا	٦٠	٧٥	٢٠	١٣٥	٥,٦-	٠,٥	٦,٤	٣,٥	١٠,٢	١٠,٩	١٠,٨	١٠,٢
أذربيجان	٣٢٨٥	١٣٩٢	٢٢٧	١٣٠	١٠,٤	٩,٧	٩,١	١٠,٢	٨٦٥	٧٨٤	٧١٤	٦٥٥
أرمينيا	١٥٥	١٥٠	٨٨	١٢٤	١٤,٤	١٣,٩	١٠,٥	٧,١	٨٨٤	٧٧٣	٦٧٨	٦١٤
أفغانستان	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠
أوزبكستان	٧٠	٦٥	٨٣	٧٥	٣,١	٢,٩	٢,٩	٢,٧	٦١٠	٥٩١	٥٧٤	٥٥٨
أوغندا	٢٨٣	٢٤٩	٢٢٩	٢٧٥	١,٩	٣,٩	٣,١	٢,٣	٢٧٧	٢٧١	٢٦١	٢٥٣
باراغواي	٨٢	١١	٨٥	١٠٤	٠,١	٤,٤-	٠,٤	٢,٥-	١٤٠٧	١٤٠٥	١٤٧١	١٤٦٥
بوتان	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٣,٩	٣,٨	٤,٠	٣,٩	٦٨٠	٦٥٤	٦٣٠	٦٠٦
بوتسوانا	٨٦	٤٠٥	٣١	٥٧	٤,٨	٣,٤	٤,٠	٥,٨	٣٥٣٢	٣٣٧٢	٣٢٦٠	٣١٣٥
بوركينافاسو	١١	٩	٨	٢٣	٤,١	١,٩	٣,٣	٠,٩-	٢٥٣	٢٤٣	٢٣٨	٢٣١
بوروندي	٠٠	٠٠	٠٠	١٢	٣,١-	٢,٥	١,٣	٢,٨-	١٠٠	١٠٣	١٠١	١٠٠
بوليفيا	١٦٠	١٠٤٤	٨٣٢	٨٢٢	٠,٥	٠,٨	٠,٤-	٠,٣	١٠١٧	١٠١٢	١٠٠٤	١٠٠٩
تركمستان	١٠٠	١٠٠	١٧٠	١٢٦	١٥,٢	١٨,٠	١٨,٥	١٦,٦	٩٨٩	٨٥٩	٧٢٨	٦١٤
تشاد	٨٣٧	١٠٣٠	٤٥٣	١١٦	٨,٢	٦,٧	٦,٧	٣,٦-	٢١٨	٢٠١	١٨٩	١٧٧
جمهورية أفريقيا الوسطى	٤	٦	٥	٠٠	٨,٨-	٢,٢-	٠,٢	١,١	٢٢٩	٢٥١	٢٥٧	٢٥٦
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	١٩	٢٥	٢٤	٣٤	٢,٦	٢,٦	٣,٣	٣,٤	٣٥٢	٣٤٣	٣٣٥	٣٢٤
جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة	٩٥	٧٨	٤٤٢	١٧٥	٢,٧	٠,٧	٤,٩-	٤,١	١٧٤٠	١٦٩٥	١٦٨٣	١٧٧٠
جمهورية مولدوفا	٥٨	١١٧	١٤٦	١٣٤	٦,٧	٨,٢	٦,٣	٢,٣	٣٧٠	٣٤٦	٣٢٠	٣٠١

	الاستثمار الأجنبي المباشر الوافد (بملايين دولارات الولايات المتحدة)				النمو في نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي (النسبة المئوية السنوية)				نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي (بدولارات الولايات المتحدة)			
	٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠	٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠	٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠
رواندا	٥	٧	٤	٨	٠,٣	٦,٣	٣,٧	٣,٠	٢٦٠	٢٥٩	٢٤٤	٢٣٥
زامبيا	١٠٠	٨٢	٧٢	١٢٢	٣,٥	١,٦	٣,٠	١,٥	٣٥٤	٣٤٢	٣٣٧	٣٢٨
زمبابوي	٢٠	٢٦	٤	٢٣	٠٠	٦,٧-	٩,٨-	٦,٧-	٠٠	٤٧٩	٥١٣	٥٧٠
سوازيلند	٤٤	٤٧	٥١	٩١	٠,٦	١,٥	٠,٤-	٠,٥-	١٣٥٨	١٣٥٠	١٣٣٠	١٣٣٦
طاجيكستان	٣٢	٣٦	٩	٢٤	٩,٥	٨,٥	٩,٦	٧,٧	٢٠٨	١٩٠	١٧٥	١٦٠
قيرغيزستان	٢٥	٥	٥	٢-	٥,٧	١,٠-	٤,٥	٤,٤	٣٠٥	٢٨٨	٢٩١	٢٧٩
كازاخستان	٢٠٦٨	٢٥٩٠	٢٨٣٥	١٢٨٣	٩,٢	١٠,١	١٤,٦	١١,٥	١٦٧٣	١٥٣٣	١٣٩٣	١٢١٥
ليسوتو	٤٢	٢٧	٢٨	٣١	٢,٤	٢,٩	٢,٢	٠,٣	٥٣٠	٥١٨	٥٠٤	٤٩٣
مالي	١٢٩	١٠٢	١٠٤	٧٨	٣,٥	١,٩	٩,٤	٠,٨	٢٥٨	٢٤٩	٢٤٥	٢٢٣
ملاوي	٢٣	٦	١٩	٢٦	٢,٣	٠,٣-	٦,٩-	١,٠-	١٥٧	١٥٤	١٥٤	١٦٦
منغوليا	١٣٢	٧٨	٤٣	٥٤	٤,٣	٢,٩	٠,١	٠,٢	٤٢٤	٤٠٦	٣٩٥	٣٩٥
نيبال	٣٠	٢	٢١	٠٠	٠,٨	٢,٨-	٣,١	٣,٦	٢٤١	٢٣٩	٢٤٦	٢٣٨
النيجر	٣١	٨	٢٦	٩	٢,٣	٠,١-	٣,٨	٤,٦-	١٧٨	١٧٤	١٧٤	١٦٧
البلدان النامية غير الساحلية	٧٩٨٧	٧٧٧٢	٦٠٦٤	٤٠٨٧	١,٥	٢,٢	٣,٤	٢,٣	٤٩٥	٤٩٨	٤٨٥	٤٧٤
بلدان المرور العابر النامية	٨٤٥٥٨	٨٨٧١٣	١٠٢٨٢١	١٠٣٢٣٣	٦,٢	٤,٠	٣,٦	٤,١	١٠٦١	١٠١٠	٩٨٣	٩٦٦
البلدان النامية	١٦٥١٣٠	١٥٢٤٩٥	٢١٥٥٤٢	٢٤٩٧٦٤	٣,٩	٢,٠	١,٤	٣,٨	١٢٨٩	١٢٤١	١٢١٦	١١٩٩

المصادر: البنك الدولي، مؤشرات التنمية للبنك الدولي ٢٠٠٥ (نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي)؛ والأونكتاد، والأونكتاد دليل الإحصاءات ٢٠٠٤ (الاستثمار الأجنبي المباشر الوافد).

ملاحظة: يعني إيراد نقطتين (..) أن البيانات غير متاحة.

متحصلات المساعدة الإنمائية الرسمية والقدرة على تحمل عبء الدين، البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، والبلدان النامية ككل، ٢٠٠٠-٢٠٠٣

إجمالي الدين الخارجي إلى الناتج المحلي الإجمالي (في المائة)				نسبة إجمالي الدين الخارجي إلى الصادرات من السلع (في المائة)				المساعدة الإنمائية الرسمية/الدخل القومي الإجمالي (في المائة)				صافي المتحصلات من المساعدة الإنمائية الرسمية (بملايين دولارات الولايات المتحدة)					
٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠	٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠	٢٠٠٢	٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠	٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠	
١٠٨	١٠٨	٨٨	٨٤	١١٥٩	١٣٥٧	١٢٥٩	١١٢٨	٢١,٧١	١٥٠٤	١٣٠٧	١١١٦	٦٩٣	١٠٠٤	١٣٠٧	١١١٦	٦٩٣	إثيوبيا
٢٤	٢٤	٢٢	٢٤	٦٥	٦٨	٥٥	٧٣	٥,٩٧	٢٩٧	٣٤٩	٢٣٢	١٣٩	٢٩٧	٣٤٩	٢٣٢	١٣٩	أذربيجان
٤٠	٤٤	٤٥	٤٨	١٦٦	٢٠٦	٢٧٧	٣١٢	١١,٩٥	٢٤٧	٢٩٣	١٩٨	٢١٦	٢٤٧	٢٩٣	١٩٨	٢١٦	أرمينيا
٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	١٥٣٣	١٢٨٥	٤٠٨	١٤١	١٥٣٣	١٢٨٥	٤٠٨	١٤١	أفغانستان
٥٠	٤٩	٤٢	٣٣	١٣٥	١٦٠	١٤٨	١٤٢	١,٩٨	١٩٤	١٨٩	١٥٣	١٨٦	١٩٤	١٨٩	١٥٣	١٨٦	أوزبكستان
٧٢	٦٨	٦٦	٥٩	٨١٠	٩٠١	٨١٨	٧٦٠	١١,٢٣	٩٥٩	٦٣٨	٧٩٣	٨١٩	٩٥٩	٦٣٨	٧٩٣	٨١٩	أوغندا
٥٣	٥٣	٤١	٤٠	٢١٦	٢٥٤	٢٨٥	٣٥٧	١,٠١	٥١	٥٧	٦١	٨٢	٥١	٥٧	٦١	٨٢	باراغواي
٦١	٦٣	٥٠	٤٢	٣٩١	٣٥٠	٢٥٠	١٩٨	١٣,٧٢	٧٧	٧٣	٦١	٥٣	٧٧	٧٣	٦١	٥٣	بوتان
٧	٩	٨	٩	١٧	١٩	١٦	١٧	٠,٧٥	٣٠	٣٨	٢٩	٣١	٣٠	٣٨	٢٩	٣١	بوتسوانا
٤٤	٥١	٥٥	٥٦	٥٦٦	٦٨٨	٦٥٨	٦٩٧	١٤,٧٩	٤٥١	٤٧٣	٣٩٢	٣٣٦	٤٥١	٤٧٣	٣٩٢	٣٣٦	بوركينافاسو
٢٢٠	١٩٢	١٥٥	١٦٣	٣٤٤٧	٤٠١٤	٢٧٤٣	٢٢٠٦	٢٤,١٩	٢٢٤	١٧٢	١٣٧	٩٣	٢٢٤	١٧٢	١٣٧	٩٣	بوروندي
٧٢	٦٤	٥٨	٦٩	٣٦١	٣٨٥	٣٦٥	٤٧٠	٨,٩٧	٩٣٠	٦٨١	٧٣٥	٤٧٥	٩٣٠	٦٨١	٧٣٥	٤٧٥	بوليفيا
٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠,٨٩	٢٧	٤١	٧٢	٣٢	٢٧	٤١	٧٢	٣٢	تركمانيستان
٥٧	٦٤	٦٦	٨١	٤٩٨	٦٩٥	٥٨٦	٦١٢	١١,٦٢	٢٤٧	٢٢٩	١٨٧	١٣١	٢٤٧	٢٢٩	١٨٧	١٣١	تشاد
١١١	١٠٢	٨٥	٩٠	١٥٤٤	٧٢٤	٥٧٩	٥٣٣	٥,٧٥	٥٠	٦٠	٦٧	٧٥	٥٠	٦٠	٦٧	٧٥	جمهورية أفريقيا الوسطى
١٣٤	١٥٥	١٤٣	١٤٦	٧٥٣	٨٩٤	٧٥٤	٧٥٨	١٦,٢٢	٢٩٩	٢٧٨	٢٤٥	٢٨٢	٢٩٩	٢٧٨	٢٤٥	٢٨٢	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
٣٩	٤٤	٤٣	٤١	١٣٦	١٥٠	١٢٧	١١٠	٧,٣٣	٢٣٤	٢٧٦	٢٤٨	٢٥٢	٢٣٤	٢٧٦	٢٤٨	٢٥٢	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة

إجمالي الدين الخارجي إلى الناتج المحلي الإجمالي (في المائة)				نسبة إجمالي الدين الخارجي إلى الصادرات من السلع (في المائة)				المساعدة الإنمائية الرسمية/الدخل القومي الإجمالي (في المائة)				صافي المتحصلات من المساعدة الإنمائية الرسمية (بملايين دولارات الولايات المتحدة)						
٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠	٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠	٢٠٠٢	٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠	٢٠٠٢	٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠	
٩٧	١٠٩	١١١	١٣١	٢١٧	٢٧٣	٢٨٨	٣٦٠	٧,٨٢	١١٧	١٤٢	١٢٢	١٢٣	١١٧	١٤٢	١٢٢	١٢٣		جمهورية مولدوفا
٩٤	٨٤	٧٥	٧٠	٢٨٠٠	٢٥٦٦	١٥١٢	٢٤٤٨	٢٠,٥٠	٣٣٢	٣٥٥	٢٩٩	٣٢٢	٣٣٢	٣٥٥	٢٩٩	٣٢٢		رواندا
١٤٨	١٦٢	١٥٦	١٧٧	٦٢٤	٦٤٣	٥٧٦	٨٦٠	١٨,٠٩	٥٦٠	٦٤١	٣٤٩	٧٩٥	٥٦٠	٦٤١	٣٤٩	٧٩٥		زامبيا
٠٠	٢٢	٤٠	٥٣	١٨٩	١٦٧	٢٩٧	١٩٨	٠٠	١٨٦	٢٠١	١٦٤	١٧٨	١٨٦	٢٠١	١٦٤	١٧٨		زمبابوي
٢٢	٢٩	٢٤	٢١	٣٥	٣٦	٢٩	٣٣	١,٨٢	٢٧	٢٢	٢٩	١٣	٢٧	٢٢	٢٩	١٣		سوازيلند
٧٥	٩٢	٩٧	١٠٤	١٤٠	١٧٦	١٦٢	١٣٣	١٤,٨٢	١٤٤	١٦٨	١٧٠	١٢٥	١٤٤	١٦٨	١٧٠	١٢٥		طاجيكستان
١٠٦	١١٥	١١٣	١٣٣	٣٤٧	٣٨١	٣٦١	٣٦٢	١٢,٠٥	١٩٨	١٨٦	١٨٩	٢١٥	١٩٨	١٨٦	١٨٩	٢١٥		قيرغيزستان
٧٧	٧٠	٦٧	٦٨	١٧٧	١٧٨	١٧٢	١٤١	٠,٨٠	٢٦٨	١٨٨	١٤٨	١٨٩	٢٦٨	١٨٨	١٤٨	١٨٩		كازاخستان
٦٢	٨٩	٧٨	٧٨	١٤٨	١٨٠	٢١٢	٣٠٥	٨,٧٣	٧٩	٧٦	٥٦	٣٧	٧٩	٧٦	٥٦	٣٧		ليسوتو
٧٢	٨٥	١١١	١٢٣	٣٣٦	٣٢٠	٤٠٢	٥٤١	١٥,٠٤	٥٢٨	٤٦٧	٣٥٤	٣٦٠	٥٢٨	٤٦٧	٣٥٤	٣٦٠		مالي
١٨٣	١٥٥	١٥٣	١٥٩	٦٤٥	٧١٦	٥٨٠	٧١٧	٢٠,٢٣	٤٩٨	٣٧٧	٤٠٤	٤٤٦	٤٩٨	٣٧٧	٤٠٤	٤٤٦		ملاوي
١١٦	٩٣	٨٧	٩٥	٢٧٨	٢٣١	١٩٨	١٩٢	١٨,٦٢	٢٤٧	٢٠٨	٢١٢	٢١٧	٢٤٧	٢٠٨	٢١٢	٢١٧		منغوليا
٥٦	٥٣	٤٩	٥٢	٤٩١	٥٢٣	٣٦٩	٣٥٤	٦,٦٦	٤٦٧	٣٦٥	٣٩٤	٣٩٠	٤٦٧	٣٦٥	٣٩٤	٣٩٠		نيبال
٧٧	٨٣	٨٢	٩٤	٦٢٤	٦٤٥	٥٨٤	٥٩٦	١٣,٨٤	٤٥٣	٢٩٨	٢٥٧	٢١١	٤٥٣	٢٩٨	٢٥٧	٢١١		النيجر
٦٧	٥٩	٦٠	٦١	٢٢١	٢٣٨	٢٣١	٢٢٥	٧,٥٦	١١٤٥٨	١٠١٣٤	٨٢٨٣	٧٦٥٥	١١٤٥٨	١٠١٣٤	٨٢٨٣	٧٦٥٥		البلدان النامية غير الساحلية
٣٢	٣٥	٣٣	٣٣	١٣١	١٥٥	١٦٩	١٧٣	٠,٦٠	٢١٤٧٦	١٩٩٥٤	١٦٧٣٤	١٥٧٩٦	٢١٤٧٦	١٩٩٥٤	١٦٧٣٤	١٥٧٩٦		بلدان المرور العابر النامية
٣٦	٣٧	٣٦	٣٧	١٠٦	١١٥	١١٨	١١٢	١,١٦	٧٠٠٨٧	٦٠٤٧٩	٥٢١٥٣	٥٠٣٢٧	٧٠٠٨٧	٦٠٤٧٩	٥٢١٥٣	٥٠٣٢٧		البلدان النامية

المصادر: منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، المرفق الإحصائي لتقرير التعاون الإنمائي، ٢٠٠٤ (صافي المتحصلات من المساعدة الإنمائية الرسمية، المساعدة الإنمائية الرسمية/الدخل القومي الإجمالي)؛ والأونكتاد، دليل الإحصاءات، ٢٠٠٤ (الصادرات من السلع)؛ والبنك الدولي، المؤشرات الإنمائية العالمية ٢٠٠٥ (الدين الخارجي، الناتج المحلي الإجمالي).

ملاحظة: يعني إيراد نقطتين (..) أن البيانات غير متاحة.

الجدول ٤

الصادرات والواردات من السلع، البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان النامية ككل،
٢٠٠٣-٢٠٠٠

الواردات من السلع				الصادرات من السلع												
النسبة المئوية من الناتج المحلي الإجمالي				بملايين دولارات الولايات المتحدة				النسبة المئوية من الناتج المحلي الإجمالي				بملايين دولارات الولايات المتحدة				
٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠	٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠	٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠	٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠	
٤٠.١	٢٧.٥	٢٧.٩	١٩.٣	٢٦٦٥	١٦٦٦	١٨١٥	١٢٦٢	٩.٣	٧.٩	٧.٠	٧.٤	٦١٧	٤٨٠	٤٥٥	٤٨٦	إثيوبيا
٣٦.٨	٢٤.١	٢٥.١	٢٢.٢	٢٦٢٦	١٥٠٠	١٤٣١	١١٧٢	٣٦.٣	٣٤.٨	٤٠.٥	٣٣.١	٢٥٩٢	٢١٦٨	٢٣١٤	١٧٤٥	أذربيجان
٤٥.٢	٤١.٧	٤١.٣	٤٦.١	١٢٦٩	٩٩١	٨٧٤	٨٨٢	٢٤.٢	٢١.٣	١٦.٢	١٥.٤	٦٧٨	٥٠.٧	٣٤٣	٢٩٤	أرمينيا
٢٦.٣	٢٣.٧	٢٠.٦	٢٠.٤	١٢٣٦	٩٥٠	٥٥١	٥٥٠	٤.٣	٢.٥	٤.٢	٦.٩	٢٠.٤	١٠.١	١١٣	١٨٦	أفغانستان
٣٦.٠	٢٩.٩	٢٨.٨	٢٣.٦	٣٥٨٥	٢٨٩٩	٣٢٨٧	٣٢٤٧	٣٧.٣	٣٠.٦	٢٨.٥	٢٣.٤	٣٧١٠	٢٩٦٥	٣٢٥٥	٣٢١٧	أوزبكستان
١٩.٩	١٩.٠	٢٨.١	٢٦.١	١٢٥٢	١١١١	١٥٩٤	١٥٣٦	٨.٩	٧.٦	٨.٠	٧.٨	٥٦٢	٤٤٣	٤٥٦	٤٦٠	أوغندا
٤١.٩	٣٧.٦	٢٩.٠	٢٦.٥	٢٥٢٨	٢٠٨٥	١٩٨٩	٢٠٥٠	٢٤.٧	٢١.٠	١٤.٥	١١.٣	١٤٨٧	١١٦٤	٩٩٠	٨٦٩	باراغواي
٢٤.٦	٢٧.٣	٣٥.٧	٤١.٦	١٧١	١٦٥	١٩١	٢٠٣	١٥.٥	١٧.٩	١٩.٨	٢١.١	١٠.٨	١٠.٨	١٠.٦	١٠.٣	بوتان
٢٩.٠	٣٦.٢	٣٤.٩	٤٧.٠	٢١٨٢	١٩٥٠	١٨٠٩	٢٤٦٩	٤٠.٣	٤٦.٥	٤٧.٢	٥١.٦	٣٠٣٧	٢٥١٠	٢٤٤٩	٢٧١٢	بوتسوانا
٢٠.٤	٢٣.١	٢٣.٣	٢٣.٥	٨٥٥	٧٣٩	٦٥٦	٦١١	٧.٨	٧.٤	٨.٣	٨.٠	٣٢٦	٢٣٧	٢٣٤	٢٠٩	بوركينافاسو
٢٦.٤	٢٠.٥	٢٠.٢	٢١.٨	١٥٧	١٢٩	١٣٩	١٤٨	٦.٤	٤.٨	٥.٧	٧.٤	٣٨	٣٠	٣٩	٥٠	بوروندي
٢٠.٥	٢٢.٧	٢١.٣	٢١.٨	١٦١٣	١٧٧٠	١٧٠٨	١٨٣٠	٢٠.٠	١٦.٧	١٦.٠	١٤.٧	١٥٧٣	١٢٩٩	١٢٨٥	١٢٣٠	بوليفيا
٢٠.٠	٢٢.٥	٣٣.٤	٣٥.٥	١٢٤٢	١٠٣٧	١١٥٠	١٠١٤	٣٩.٨	٤٣.٨	٥٣.٧	٨١.٨	٢٤٦٥	٢٠١٦	١٨٥٠	٢٣٣٣	تركمناستان
٣١.٧	٤٩.٧	٤٠.٧	٢٢.٧	٨٢٦	٩٩٧	٦٧٩	٣١٥	١١.٥	٩.٢	١١.٣	١٣.٢	٣٠.١	١٨٥	١٨٩	١٨٣	تشاد
٩.٨	١١.٥	١١.١	١٢.٣	١١٧	١٢٠	١٠٧	١١٧	٧.٢	١٤.١	١٤.٧	١٦.٩	٨٦	١٤٧	١٤٢	١٦١	جمهورية أفريقيا الوسطى

الواردات من السلع								الصادرات من السلع							
النسبة المئوية من الناتج المحلي الإجمالي				بملايين دولارات الولايات المتحدة				النسبة المئوية من الناتج المحلي الإجمالي				بملايين دولارات الولايات المتحدة			
٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠	٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠	٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠	٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية															
٢٤.٧	٢٥.١	٣٠.٢	٣١.٣	٥٢٤	٤٣١	٥٢٨	٥٣٥	١٧.٨	١٧.٣	١٨.٩	١٩.٣	٣٧٨	٢٩٨	٣٣١	٣٣٠
جمهورية مقدونيا البوغوسلافية السابقة															
٤٨.٠	٥٠.٩	٤٨.٨	٥٨.١	٢٢٤١	١٩٢٨	١٦٧٦	٢٠٨٥	٢٩.٠	٢٩.٣	٣٣.٦	٣٦.٨	١٣٥١	١١١٢	١١٥٤	١٣١٩
جمهورية مولدوفا															
٦٨.٨	٦٢.٥	٦٠.٦	٦٠.٢	١٣٥١	١٠٣٨	٨٩٧	٧٧٦	٤٤.٦	٣٩.٧	٣٨.٥	٣٦.٥	٨٧٥	٦٦٠	٥٧٠	٤٧١
رواندا															
١٢.٨	١١.٩	١٤.٧	١١.٧	٢١٠	٢٠٣	٢٥٠	٢١١	٣.٤	٣.٣	٥.٠	٢.٩	٥٥	٥٦	٨٥	٥٢
زامبيا															
٢٩.٢	٣٣.٩	٣٥.٩	٣٠.٧	١٢٦٧	١٢٥٣	١٣٠٧	٩٩٣	٢٣.٧	٢٥.٢	٢٧.١	٢٠.٦	١٠٢٩	٩٣٠	٩٨٥	٦٦٦
زمبابوي															
٠٠	١٥.٩	١٩.٢	٢٥.١	٣٤٥١	٢٨٢٩	١٧٣٩	١٨١٠	٠٠	١٣.١	١٣.٣	٢٦.٧	٢٣٥٤	٢٣٢٧	١٢٠٧	١٩٢٥
سوازيلند															
٥٧.٤	٨٢.٩	٨٧.٤	٧٤.٩	١٠٦٠	٩٨٣	١١٢٩	١٠٤٦	٦٢.٣	٧٩.٠	٨١.٦	٦٥.٢	١١٤٩	٩٣٧	١٠٥٤	٩١٠
طاجيكستان															
٦٥.٣	٥٨.٦	٦٥.٣	٧٠.٢	١٠١٤	٧٢٤	٧١١	٦٩٦	٥٣.٦	٥٢.٦	٥٩.٩	٧٨.٧	٨٣٢	٦٥٠	٦٥٢	٧٨٠
قيرغيزستان															
٣٧.٦	٣٦.٦	٣٠.٦	٤٠.٤	٧١٧	٥٨٧	٤٦٧	٥٥٤	٣٠.٥	٣٠.٣	٣١.٢	٣٦.٩	٥٨٢	٤٨٦	٤٧٦	٥٠٥
كازاخستان															
٢٨.٠	٢٦.٧	٢٩.١	٢٧.٦	٨٣٢٧	٦٥٨٤	٦٤٤٦	٥٠٤٠	٤٣.٤	٣٩.٤	٣٩.٠	٤٨.٢	١٢٩٠٠	٩٧٠٩	٨٦٣٩	٨٨١٢
ليسوتو															
٨٩.٦	١٠٦.٥	٨٨.٧	٨٤.٧	١٠٢١	٧٨٥	٦٨١	٧٢٨	٤١.٩	٤٩.٥	٣٦.٧	٢٥.٦	٤٧٧	٣٦٥	٢٨٢	٢٢٠
مالي															
٢٦.١	٢٢.٣	٢٧.٩	٢٤.٤	١١٣٠	٧٤٥	٧٣٥	٥٩٢	٢١.٥	٢٦.٥	٢٧.٦	٢٢.٧	٩٣٠	٨٨٥	٧٢٥	٥٥١
ملاوي															
٣٧.٨	٣٧.٠	٣٣.٠	٣١.٢	٦٤٧	٦٩٥	٥٦٣	٥٣٢	٢٨.٤	٢١.٦	٢٦.٣	٢٢.٢	٤٨٦	٤٠٧	٤٤٩	٣٧٩
منغوليا															
٦١.٠	٦٠.٨	٦٢.٠	٦٥.٠	٧٧٧	٦٨٠	٦٣٠	٦١٥	٤١.٥	٤٠.١	٤٤.١	٤٩.٢	٥٢٩	٤٤٨	٤٤٨	٤٦٦
نيبال															
٣٠.٠	٢٥.٥	٢٦.٤	٢٨.٦	١٧٥٤	١٤١٩	١٤٧٣	١٥٧٣	١١.٣	١٠.٢	١٣.٢	١٤.٦	٦٦٢	٥٦٨	٧٣٧	٨٠٤
النيجر															
٢٠.٢	١٨.٤	١٩.٠	٢١.٩	٥٥١	٤٠٠	٣٧٠	٣٩٣	١٢.٤	١٢.٩	١٤.٠	١٥.٧	٣٣٩	٢٧٩	٢٧٢	٢٨٣
البلدان النامية غير الساحلية															
٣٤.٢	٢٨.٤	٣٠.١	٢٩.٥	٤٨٣٦٦	٣٩٣٩٣	٣٧٥٨٢	٣٥٥٨٥	٣٠.٢	٢٤.٨	٢٥.٨	٢٧.١	٤٢٧١٢	٣٤٤٧٧	٣٢٢٨٦	٣٢٧١١

الواردات من السلع								الصادرات من السلع							
النسبة المئوية من الناتج المحلي الإجمالي				بملايين دولارات الولايات المتحدة				النسبة المئوية من الناتج المحلي الإجمالي				بملايين دولارات الولايات المتحدة			
٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠	٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠	٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠	٢٠٠٣	٢٠٠٢	٢٠٠١	٢٠٠٠
بلدان المرور العابر															
٢٣,٢	٢٠,٥	١٨,٧	١٨,٣	٨٩٦١٣٤	٦٨٩٠٢٦	٦٣٥٣٢٦	٦٣١١٣٥	٢٤,٧	٢٢,٤	١٩,٧	١٩,٢	٩٥٦٩٠٠	٧٥٣٦٠٢	٦٧٠٠٩٧	٦٦٠٦٢٩
النامية															
٣١,٣	٢٩,٩	٢٩,١	٣١,١	٢٢٢٩٥٠٦	١٨٩٠٤٩٣	١٨٠٤٤٧٢	١٩٠٠٣٨٣	٣٣,٨	٣٢,٣	٣٠,٨	٣٣,٣	٢٤١٠٨٧١	٢٠٣٨٦٣٩	١٩٠٨٨٣٥	٢٠٣٤٨٢٠
البلدان النامية															

المصادر: الأونكتاد، دليل الإحصاءات، ٢٠٠٤ (الصادرات والواردات من السلع)؛ والبنك الدولي، المؤشرات الإنمائية العالمية، ٢٠٠٥ (الناتج المحلي الإجمالي).

ملاحظة: يعني إيرادات نقطتين (..) أن البيانات غير متاحة.

الجدول ٥

هيكل الصادرات حسب فئة المنتجات الأساسية، البلدان النامية غير الساحلية، ٢٠٠٠-٢٠٠٣

حسب الصادرات الأساسية (في المائة)											
السلع المصنعة				السلع الأساسية					المجموع		
صادرات غير مخصصة	الأجهزة ومعدات النقل	منها		الركاز والفلزات	السلع المصنعة	المواد الزراعية الخام	جميع المواد الغذائية	دولارات الولايات المتحدة)	السنة		
		السلع المصنعة الأخرى	المنتجات الكيميائية								
٠,١	٠	١١,٣	٠	١١,٤	٠,٧	٠	٢٥,٩	٦٢	٥١٣	٢٠٠٣	إثيوبيا
٠,١	١,٤	١,٨	٢	٥,٢	٢,٣	٨٦	١,٥	٤,٨	٢ ٥٩٢	٢٠٠٣	أذربيجان
٨,١	٣,٥	٥٩,٨	٠,٤	٦٣,٨	١٣,٥	٢	٠,٧	١١,٨	٦٦٨	٢٠٠٣	أرمينيا
٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	أفغانستان
٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	أوزبكستان
٦	٣	٣,٩	٢	٨,٨	٠,٢	٠,١	٢٢	٦٢,٨	١٦٥	٢٠٠٣	أوغندا
٠	٠,٥	١٠	٣,٢	١٣,٧	٠,٤	٠	٨,٩	٧٦,٩	١ ٢٤٢	٢٠٠٣	باراغواي
٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	بوتان
٠,٣	٢,٩	٨٦,٥	١,٢	٩٠,٦	٥,٥	٠,١	٠,٥	٣,١	٢ ٥٣٣	٢٠٠١	بوتسوانا
٠,٧	٥,٥	١٢,٣	٠,٦	١٨,٣	٠,١	٠	٦١,٥	١٩,٤	١٧١	٢٠٠٢	بوركينافاسو
١٢,٦	٠,٤	١,٢	٠	١,٧	٣	٠	١,٣	٨١,٤	٢٧	٢٠٠٢	بوروندي
٤,٥	٣,٩	١١	١,٢	١٦,١	١٧,٧	٣٠,١	٢	٢٩,٦	١ ٦٥١	٢٠٠٣	بوليفيا
١,٥	٠,٦	٥,٨	٠,٤	٦,٩	٠,٤	٩١	٩,٩	٠,٣	٢ ٥٠٦	٢٠٠٠	تركمانستان
٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	تشاد
٠,١	١,٦	٤٦,٦	٠,٨	٤٩	٢٠,٢	٠,١	٢٧,٩	٢,٧	٧٤	٢٠٠١	جمهورية أفريقيا الوسطى
٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
٠,٢	٥,٩	٦٠,٨	٥,١	٧١,٧	٤,٧	٥,٤	١,٢	١٦,٨	١ ٣٦٣	٢٠٠٣	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة
٠,٢	٥,٢	٢٦,٨	١,٢	٣٣,٣	٢,٨	٠,٦	٥	٥٨,٣	٧٩٠	٢٠٠٣	جمهورية مولدوفا
٠	٦,٧	٣,٢	٠,٥	١٠,٣	٢٣,٣	٦,٨	٧,٣	٥٢,٣	٥١	٢٠٠٣	رواندا
٣,١	٤,٩	١٣,٣	١	١٩,٢	٦٣,٦	٢,١	٢,٨	٩,٢	٩٣٠	٢٠٠٢	زامبيا
٩,٥	٤,٨	٢٥,٩	٤,١	٣٤,٨	١٩	١,١	١٠,٦	٢٥	٢ ٣٢٧	٢٠٠٢	زيمبابوي

حسب الصادرات الأساسية (في المائة)											
السنة	المجموع (بملايين دولارات الولايات المتحدة)	السلع الأساسية							السلع المصنعة		
		جميع المواد الغذائية	المواد الزراعية الخام	المسود الوقود	الركاز والفلزات	السلع المصنعة	منها				
							المنتجات الكيميائية	السلع المصنعة الأخرى	الأجهزة ومعدات النقل	صادرات غير مخصصة	
٢٠٠٢	٩٧٤	١٤,٦	٧,٩	٠,٧	٠,٢	٧٦,٤	٤٧,٨	٢٥	٣,٦	٠,٢	سوازيلند
٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	طاجيكستان
٢٠٠٣	٥٨٢	٨,٨	٩,٦	١١,٦	٣,١	٢١,٦	١,٣	١٣	٧,٣	٤٥,٣	قيرغيزستان
٢٠٠٣	١٢ ٩٢٧	٦	١,٣	٦١,٢	١٤,١	١٦,٤	٢	١٢,٦	١,٨	١,١	كازاخستان
٢٠٠٢	٣٥٨	٧,١	٥,١	٠	٠,١	٨٧,٤	٠,٦	٨١,٧	٥,١	٠,٣	ليسوتو
٢٠٠١	٥١٩	١,٦	٣,٧	١,٩	٠,١	٩,٢	٠,٦	١,٩	٦,٧	٨٣,٥	مالي
٢٠٠٢	٣٧٧	٨٥,١	٢,٧	٠	٠,٣	١١,٨	٠,٩	١٠,٩	٠,١	٠	ملاوي
٢٠٠٣	٦١٦	٢,٤	٩,٨	٢,٣	٣٣,٣	٢٩,٣	٠,١	٢٨,٣	٠,٩	٢٣	منغوليا
٢٠٠٠	٧٠٩	٩,٩	٠,٥	٠	٠,٢	٦٦,٧	٨,٥	٥٧,٧	٠,٥	٢٢,٧	نيبال
٢٠٠٣	٢٠٦	٣٠,٤	٣,٦	١,٦	٥٥	٧,٩	٠,٤	٦,٢	١,٢	١,٥	النيجر

المصدر: الأونكتاد، دليل الإحصاءات، ٢٠٠٤.
ملاحظة: يعني إيراد نقطتين (..) أن البيانات غير متاحة.

الجدول ٦
هيكل الصادرات حسب منطقة المقصد الرئيسية، البلدان النامية غير الساحلية، ٢٠٠٣
(نسبة مئوية)

بلدان آسيا الأخرى	الاقتصادات النامية				الاقتصادات المتقدمة النمو							العالم (ملايين دولارات الولايات المتحدة)	
	غرب آسيا	أفريقيا	أمريكا	منها منظمة البلدان المصدرة للنفط	جنوب شرق أوروبا ورابطة الدول المستقلة	بلدان أخرى	اليابان	الولايات المتحدة الأمريكية وكندا	أوروبا	المجموع			
٢٠,٣	١٠,٥	١٨,١	٠	٧,٦	٤٩	٠,٥	٣,٢	٦,٨	٥,٨	٣٢,٩	٤٨,٧	٦٠٥	إثيوبيا
٢	٧,٣	٠,٣	٠,٢	٢,١	٩,٩	١٧,٩	٠	٠,١	٠,٦	٧١,٥	٧٢,٣	١٩٧٣	أذربيجان
١,٢	٨,٥	٠	٠,٣	٨,٥	١٠,٩	٢١,٧	١٣,١	٠,٤	٦,٧	٤٦,٩	٦٧	٥٥٢	أرمينيا
٣٥,١	١,٧	٢,٩	٢,١	٢,٥	٤١,٨	٤	٠,١	٠,٨	٢٦,٤	٢٦,٩	٥٤,٢	٢١٨	أفغانستان
٢١,٦	٧,٤	٠,٣	٠	٢,٣	٢٩,٣	٤١,٥	٠,٢	٤,٤	٤,٦	٢٠,١	٢٩,٢	١٩١٤	أوزبكستان
٩,٨	٠,٣	٥,٣	٠,٢	١,٢	١٥,٧	١,٩	٢	٢,٤	٩,٨	٦٨,٢	٨٢,٤	٣٨٨	أوغندا
٢,٨	٢,٢	٠,٧	٦١	١,١	٧٦	٠,٢	٠,١	١,٥	٣,٨	١٨,٥	٢٣,٨	١٦٩٨	باراغواي
٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	بوتان
٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	بوتسوانا
٤٩,٥	١,٤	١٧,٥	٥,٥	١,٧	٧٥,٤	٠,١	٠	٣,٥	٠,٤	١٨,٧	٢٢,٥	٢٤٢	بور كينا فاسو
٦,٣	٠,٣	١٩,٢	٠	٠,٢	٢٥,٨	١,٣	٠,١	٠,٤	١٤,٧	٥٤,٧	٦٩,٩	٤٣	بوروندي
١,٥	٠	٠,١	٦٢,٤	١٢,٢	٦٤	٠,١	٠,٢	١,٥	١١,٦	٢١,٦	٣٤,٩	١٥٩٣	بوليفيا
٢,٤	٢٤,١	٠	١,٣	١٧,٥	٢٧,٨	٤٢,١	٠٠	٠	١,٧	٢٠,٦	٢٢,٣	٣٤٤٢	تركمناستان
٦,٢	١,٦	١٣,٧	٠,٦	٥,٧	٢٢,١	٠,١	٠,٢	٠	٢٤,٣	٥٣,٣	٧٧,٨	٩١	تشاد
١٠,٩	٠,٩	٥,٦	٠,٢	٧	١٧,٦	٠,١	٠	١,٥	١,٥	٧٩,٢	٨٢,٣	١٢٠	جمهورية أفريقيا الوسطى
٤٠,٥	٠,١	٠,١	٠,١	٠,٧	٤٠,٩	٠,١	٠,١	١,٥	١,٨	٢٨,٣	٣١,٧	٤٥٥	جمهورية الديمقراطية الشعبية لاو

الاقتصادات النامية						الاقتصادات المتقدمة النمو						العالم (بملايين دولارات الولايات المتحدة)
غرب آسيا بلدان آسيا الأخرى			أفريقيا أمريكا البلدان المصدرة للنفط المجموع			جنوب شرق أوروبا ورابطة الدول المستقلة بلدان أخرى			الولايات المتحدة الأمريكية وكندا أوروبا اليابان			
١.٤	١.٨	٠.٧	٠.٢	٠.٥	٤.١	١٥.٧	٠.٢	٠.٣	٦.٣	٧٣.٣	٨٠.١	٩٦٢
٠.٢	١.٨	٠.١	٠	٠	٢	٦٦	٠.١	٠	٤.٨	٢٧	٣٢	٧٩٠
٤٧.٧	٠.١	٢.٤	٠	٣٧.٩	٥٠.٢	٤.٥	٠	٠.٢	١.٧	١١.٢	١٣.١	١٥٨
١٨.٩	٠	٤٨.٤	٧.٧	٠.١	٧٥	٠.٢	٠.٢	٦.٢	١.٢	١٧.٢	٢٤.٨	٩٩٦
٨.٣	٠.٧	١٠.٢	٠.٥	٠.٣	١٩.٧	٢	٠.٤	٤.٧	٢.٣	٢٠.١	٢٧.٥	٢٧٢١
٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠
١.٤	٣١.١	٠	٠.٠	٦.٦	٣٢.٥	١٧.٦	٠.٠	٠.١	٠.١	٤٩.٧	٤٩.٩	٧٩١
٥.٥	٢٧.٢	٠	٠	٢٥.٢	٣٢.٧	٣٥.٢	٠	٠	٦.٤	٢٥.٦	٣٢.١	٥٨٢
١٢.١	٧.٢	٠.٣	١٧.٢	٦.٤	٣٦.٨	٢٤.٢	٠.١	٠.٩	٢.٥	٣٤	٣٧.٦	١٥١٤٧
٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠
٤٩.٢	٠.١	١٢.٩	٠.٧	٣.٧	٦٢.٩	٠.٣	٠.٤	٠.١	١.٥	٣٠.٩	٣٣	٢١٢
٢.٢	١	٣٢.٤	٠.٤	٠.٦	٣٦.٣	٥.٦	١.٦	٤.٤	١٣.٣	٣٨.٦	٥٧.٨	٥٧٦
٥٢.٢	٠.٦	٠.٠	٠	٠.٣	٥٢.٩	٧.٤	٠.١	١.١	٣٤.٢	٤.٣	٣٩.٧	٥٥٣
٥٣.٦	٠.٤	٠	٠	٠	٥٤	٠	٠.٣	١	٢٧.١	١٥.٣	٤٣.٧	٦٥١
٠.٢	٠.٠	٣٥.٢	٠	٢٩.٢	٣٥.٤	٠.٠	٠.٠	١٧.٢	٠.٢	٤٧	٦٤.٦	١٨٠

المصدر: الأونكتاد، دليل الإحصاءات، ٢٠٠٤.

ملاحظة: يعني إيراد نقطتين (٠.٠) أن البيانات غير متاحة

٢ - ويعكس ضعف الأداء الاقتصادي للبلدان النامية غير الساحلية الأثر المباشر وغير المباشر للعوامل الجغرافية على المتغيرات الاقتصادية الكلية. فتجارها المنقولة بحرا تعتمد بصورة لا يمكن تجنبها على النقل العابر خلال بلدان أخرى. ويؤدي وجود معايير حدودية إضافية وبُعد المسافة عن الأسواق الرئيسية، بالإضافة إلى بطء الإجراءات وعدم كفاية الهياكل الأساسية، إلى زيادة النفقات الكلية لخدمات النقل زيادة كبيرة بما يؤدي إلى تآكل الميزة النسبية للبلدان النامية غير الساحلية. فعلى سبيل المثال، تشير الأرقام المقدمة من مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) إلى أن إجمالي تكاليف الشحن للبلدان الأفريقية غير الساحلية في عام ٢٠٠١، بالنسبة إلى قيمة الواردات، كانت ٢٠,٧ في المائة، وهو رقم يبلغ أربعة أمثال المتوسط بالنسبة للاقتصادات المتقدمة النمو (١,٥ في المائة) ونحو ضعف المتوسط للبلدان الأفريقية النامية (١٢,٧ في المائة). وقد خلص تقرير مشروع الأمم المتحدة للألفية، المعنون "الاستثمار في التنمية: خطة عملية لبلوغ الأهداف الإنمائية للألفية"^(١)، إلى نتيجة مفادها أن الظروف الجغرافية تجعل الوقوع في مصيدة الفقر أمراً مرجحاً.

٣ - وبغية التصدي لهذه العقبات، فإن برنامج عمل ألماتي: تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية في إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر من أجل البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية^(٢)، يحدد إجراءات معينة في خمسة مجالات ذات أولوية هي: تأمين إمكانية وصول البلدان النامية غير الساحلية إلى الأسواق العالمية بجميع وسائل النقل؛ وخفض تكاليف المعاملات التجارية من أجل زيادة القدرة التنافسية لصادراتها؛ والقضاء على الاحتناقات التي تتسبب في حدوث تأخيرات وخسائر وأضرار في الطريق؛ وفتح الطريق أمام التوسع في الصادرات. والبرنامج المركز للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وميزان مصالحها يجعلان برنامج عمل ألماتي قابلاً للقياس وقابلاً للتطبيق في آن واحد.

٤ - وفي الفقرة ١٦ من القرار ٢٤٥/٥٩ المؤرخ ٢٢ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٤، طلبت الجمعية العامة إلى الأمين العام أن يقدم إلى الجمعية في دورتها الستين تقريراً عن التقدم المحرز في تنفيذ برنامج عمل ألماتي. ولدى إعداد هذا التقرير، طُلب من الدول الأعضاء في الأمم المتحدة، وأجهزة منظومة الأمم المتحدة ومؤسساتها، والمنظمات الدولية والإقليمية ودون الإقليمية ذات الصلة أن تقدم مدخلاتها ذات الصلة. وشكلت التقارير التي قدمتها مصدر المعلومات عن أنشطتها.

ثانياً - الإجراءات المحددة المتخذة لتنفيذ برنامج عمل ألماتي

الأولوية الأولى: المسائل الأساسية المتصلة بسياسات المرور العابر

٥ - دعا برنامج عمل ألماتي (الفقرة ١١) البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية إلى استعراض وتنقيح أطرها التنظيمية، حيثما يقتضي الأمر، بإتاحة الفرصة لزيادة مشاركة القطاع الخاص؛ وزيادة شفافية الأنظمة المتعلقة بالنقل العابر والحدود؛ وإنشاء إجراءات إدارية منسقة؛ وزيادة تبسيط مراقبة الحدود وإجراءاتها. كما شدد برنامج عمل ألماتي على أهمية الجهود التعاونية الإقليمية ودون الإقليمية. وأبلغ عن عدد من التطورات في هذا الصدد. وبصفة خاصة، نشطت المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية في أفريقيا في إنشاء أنظمة للنقل العابر تتسم بالكفاءة.

٦ - وقد اعتمدت أذربيجان أنظمة بشأن البضائع العابرة في مدونة الجمارك الوطنية. كما أسهم التنفيذ الفعال للاتفاق الأساسي المتعدد الأطراف المتعلق بالنقل الدولي من أجل تنمية ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا^(٣)، إلى ارتفاع مستوى النقل العابر خلال هذا الممر بحيث أصبح في عام ٢٠٠٤، ٢,٥ مرة ما كان عليه في عام ١٩٩٩. وقد انضمت أذربيجان إلى الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية. كما اتخذت الحكومة خطوات نحو تحرير التجارة، بما في ذلك إلغاء تراخيص التصدير، وتخفيض التعريفات الجمركية إلى مستوى صفر - ١٥ في المائة، وتحرير المعاملات النقدية.

٧ - وبموجب المرسوم ١١٠ المؤرخ ٤ أيار/مايو ٢٠٠٤، اعتمدت حكومة شيلي الأنظمة التي تحكم استخدام حيز المخازن الخالي لسلع باراغواي. وعليه أصبح من الممكن الآن أن تبقى السلع العابرة إلى باراغواي ومنها في المخازن دون دفع أي رسوم جمركية أو ضرائب أو أي مكوس أخرى لمدة تصل إلى ١٨٠ يوماً، يمكن تمديدتها لمدة ٩٠ يوماً أخرى. وتشمل المشاورات الثنائية الرفيعة المستوى التي تجري بصورة منتظمة بين شيلي وبوليفيا المسائل المتصلة بإقامة نظام حر للمرور العابر.

٨ - والتزمت حكومة جورجيا بإنشاء نظام للنقل العابر يتسم بالكفاءة لجرياتها من البلدان غير الساحلية. وبصفة خاصة، فإنه وفقاً لقانون الضرائب الجديد في جورجيا، الذي دخل حيز النفاذ في عام ٢٠٠٥، أُلغى صندوق ضرائب الطرق بغية تخفيض تكاليف المرور العابر للدول غير الساحلية المجاورة واجتذاب المزيد من المرور العابر.

٩ - وانهتجت جمهورية إيران الإسلامية سياسة لزيادة التوسع في خدماتها للمرور العابر إلى البلدان غير الساحلية المجاورة. وشملت الإجراءات الرامية إلى تحسين نظام النقل العابر

تجديد أسطول النقل، وتطوير طرق المرور العابر، وتعزيز السلامة على الطرق، وتبسيط الوثائق والأنظمة، وتطوير وإنجاز المحطات الحدودية، والمشاركة بصورة نشطة في الخطط التعاونية الدولية والإقليمية.

١٠ - ووقعت كازاخستان أو صدّقت على الاتفاق الأوروبي المتعلق بطرق المرور الدولية الرئيسية^(٤)؛ والاتفاق الأوروبي المتعلق بالخطوط الدولية الهامة للنقل المشترك والمنشآت ذات الصلة^(٥)؛ واتفاقية السير على الطرق^(٦)؛ واتفاقية لافتات وإشارات المرور^(٧)؛ والاتفاق الأوروبي بشأن عمل طواقم المركبات المستعملة في النقل الدولي الطرقي الدولي^(٨)؛ واتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي^(٩)؛ واتفاقية توحيد قواعد معينة متعلقة بحوادث التصادم في الملاحة الداخلية^(١٠)؛ والاتفاقية الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بمقتضى دفاتر النقل الدولي البري^(١١)؛ والاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية^(١٢)؛ والاتفاق المتعلق بالنقل الدولي للأغذية القابلة للتلف وبالمعدات الخاصة التي يلزم استعمالها لهذا النقل^(١٣). وقامت حكومة كازاخستان، بغية تشجيع المرور العابر خلال إقليمها، بإجراء تخفيض لرسوم المرور العابر بنسبة ٣٠-٤٠ في المائة في عام ٢٠٠٤، مما أدى إلى زيادة المرور العابر خلال إقليمها بنسبة ٢٠ في المائة.

١١ - وبذلت حكومة الفلبين جهودا لتنفيذ برنامج عمل ألماني في إطار رابطة أمم جنوب شرق آسيا. وأبرمت بلدان الرابطة تسعة اتفاقات إقليمية للنقل منذ أواخر عام ١٩٩٨ بشأن الاعتراف المتبادل بشهادات فحص المركبات التجارية؛ وتطوير شبكة الطرق الرئيسية التابعة للرابطة؛ وتيسير النقل العابر للسلع العابرة (مع خمسة بروتوكولات فنية)؛ وتحرير خدمات الشحن الجوي.

١٢ - وشجع مصرف التنمية الأفريقي السياسات والاستراتيجيات التي تهدف إلى زيادة كفاءة وإنتاجية وقدرة ممرات النقل الإقليمية الأفريقية التي من شأنها تعزيز التجارة الدولية. ودعمت مجموعة المصرف المشاريع التي تهدف إلى تنسيق سياسات وإجراءات النقل الدولي، وتوحيد المرافق والخدمات، وتسخير التكنولوجيات الحديثة. وقامت مجموعة المصرف بدور قيادي في إعداد وتنفيذ خطة العمل القصيرة الأجل للشراكة الجديدة لتنمية أفريقيا^(٤) لتطوير الهياكل الأساسية في أفريقيا.

١٣ - ووضعت اللجنة الاقتصادية لأوروبا إطارا للتعاون الحكومي الدولي ومجموعة من الصكوك الدولية تهدف إلى تيسير وتطوير النقل الدولي من خلال تبسيط وتنسيق إجراءات عبور الحدود. وتجسدت النتائج الأساسية لهذا العمل في ٥٥ اتفاقا واتفاقية دولية، أعدت

تحت رعاية اللجنة الاقتصادية لأوروبا، وتوفر المعايير القانونية والتقنية الدولية للنقل الطرقي والنقل بالسكك الحديدية وبالممرات المائية الداخلية والنقل المشترك.

١٤ - وشاركت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا في تنفيذ برنامج عمل ألماني من خلال برنامج عملها وبرنامج النقل في بلدان أفريقيا الواقعة جنوبي الصحراء الكبرى. وقد كانت اللجنة وبرنامج النقل فعالين في إنشاء لجنة تنسيق النقل التابعة للجماعات الاقتصادية الإقليمية في شباط/فبراير ٢٠٠٥ لكفالة التنسيق على الوجه الصحيح. وقد قامت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا والاتحاد الأفريقي وبرنامج النقل بتنظيم اجتماع لوزراء النقل والهياكل الأساسية الأفارقة في نيسان/أبريل ٢٠٠٥ لاعتماد أهداف ومؤشرات أفريقية تتصل بالنقل من شأنها أن تساعد الدول الأعضاء على تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية.

١٥ - ونظمت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، والجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا، والجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا الاجتماع الثالث للجنة تنسيق ورصد تنفيذ قرار ياموسوكرو بشأن تحرير النقل الجوي في غرب ووسط أفريقيا، في ليرفيل، بغابون، في الفترة من ٢٩ تشرين الثاني/نوفمبر إلى ٢ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٤. وسلطت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا الضوء على الآثار السلبية لتكاليف النقل العابر المرتفعة، وحوادث الطرق العديدة، والقوافل التي تشرف عليها الجمارك في التقرير الاقتصادي لأفريقيا، ٢٠٠٤: إطلاق طاقات أفريقيا التجارية^(١٥) وتقييم التكامل الإقليمي في أفريقيا: تقرير اللجنة الاقتصادية لأفريقيا عن بحوث السياسات^(١٦). وقد اضطلعت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا بدراسة بشأن أفضل الممارسات المتصلة بالاستغلال التجاري للنقل بالسكك الحديدية والنقل الجوي والبري والبحري وخصصتهم.

١٦ - وشرعت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ في تنفيذ مشروع لتيسير التجارة/النقل صُمم لإنشاء آلية استشارية يمكن من خلالها لأصحاب المصلحة الرئيسيين المعنيين بالتجارة والنقل الدوليين أن يوافقوا على التدابير المتعلقة بسياسات تيسير التجارة. ويستفيد من هذا المشروع أوزبكستان وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وطاجيكستان وقيرغيزستان وكازاخستان ومنغوليا وجيرانها المباشرين في النقل العابر.

١٧ - وقد اضطلع الاتحاد الدولي للاتصالات السلكية واللاسلكية بأنشطة لتعزيز إمكانية الوصول الشامل إلى التطبيقات والخدمات الالكترونية، بما في ذلك مشاريع الحكومة الالكترونية في أذربيجان وأوزبكستان وقيرغيزستان، ومشاريع التجارة الالكترونية في الكثير من البلدان غير الساحلية. وركزت الجهود على بناء القدرات في هذه البلدان، بما في ذلك

إنشاء مراكز للتدريب على استخدام شبكة الإنترنت للتعليم الإلكتروني وتعزيز الأطر التنظيمية والمتعلقة بالسياسات.

١٨ - وأبلغت الجماعة الاقتصادية لبلدان منطقة البحيرات الكبرى بأن حركة المرور العابر تُعد مسألة ذات أولوية للتعاون، نظرا لأن اثنتين من الدول الأعضاء في الجماعة الاقتصادية، هما بوروندي ورواندا، غير ساحليتين. وتهدف سياسة النقل العابر للجماعة الاقتصادية إلى إنشاء نُظم للنقل أيسر تكلفة وأكثر موثوقية. وواصلت الجماعة الاقتصادية انتهاج سياسة لإنشاء طرق بديلة للنقل العابر بدلا من ممرات النقل العابر الشمالية والوسطى التي تستخدمها حاليا بلدان منطقة البحيرات الكبرى، وواصلت بصفة خاصة جهودها الرامية إلى إنشاء طريق للمرور العابر من مبارارا في أوغندا إلى كيغالي عن طريق كاغيتومبا (على الحدود بين أوغندا ورواندا)، وكايونسا. كما سيتم الربط بين الممر المتعدد الوسائط الذي يستخدم بحيرة فيكتوريا وبلدان الجماعة الاقتصادية إما عن طريق وصلة بالسكك الحديدية من محطة العبارات على خليج كيمونديو إلى روسومو، أو عن طريق ممر مائي داخلي من كاغيتومبا إلى كاغيتومبا. كما تعمل بلدان الجماعة الاقتصادية على تشجيع ممر متعدد الوسائط يربط بين إيساكا ودار السلام ونيانزا عن طريق السكك الحديدية وبين إيساكا لوساهونغا ونيكاهورا وروهيغي نحو بوروندي ومن إيساكا عن طريق لوساهونغا وروسومو بطريق بري نحو رواندا. كما تتوخى الجماعة الاقتصادية إنشاء طريق من شمال جمهورية الكونغو الديمقراطية إلى المحيط الأطلسي عبر بوكافو إلى كيسانغاني (بطريق بري)، ومنه إلى كينشاسا (بممر مائي) ومنه إلى ماتادي (بالسكك الحديدية/بطريق بري).

١٩ - ويوجد لدى الجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا شبكة من الطرق الرئيسية طولها ٥٧ ٥٣٨ كيلومترا وشبكة من السكك الحديدية طولها ٢ ٥٥٢ كيلومترا، وممرات مائية صالحة للملاحة طولها ٢ ٣٥٠ كيلومترا، و ٩ موانئ، و ١١ مطارا دوليا. وقد كان خفض تكاليف النقل العابر هدفا ذا أولوية للتعاون فيما بين البلدان الأعضاء في الجماعة الاقتصادية والنقدية من أجل تعجيل إدماج المنطقة في النظام التجاري الدولي والاقتصاد العالمي. وشملت تدابير تيسير التجارة التي تشجعها الجماعة الاقتصادية والنقدية، في جملة أمور، الترويج للاتفاقات الدولية والإقليمية والثنائية ذات الصلة في مجال النقل العابر، وإنشاء لجان لتيسير النقل والتجارة على الصعيدين الإقليمي والوطني ولجان دائمة لإدارة ممرات النقل العابر، وتطوير موانئ عبور الحدود المتاخمة، والربط بين نظم حساب الجمارك، والنقل المتعدد الوسائط، وإنشاء مرابص لممرات النقل العابر. وتم إلى حد كبير تحرير خدمات النقل البري.

الأولوية الثانية: تطوير الهياكل الأساسية وصيانتها

٢٠ - ينص برنامج عمل ألماتي على أن عدم كفاية الهياكل الأساسية يشكل عقبة رئيسية أمام إنشاء نظم للنقل العابر تتسم بالكفاءة. ويعتبر تدهور الهياكل الأساسية للنقل مشكلة عامة. ويلزم وجود مرافق للاتصالات لكفالة معارف مسبقة عن توفر خدمات النقل والمرور العابر السلس والسريع. وسيستلزم تلبية هذه الاحتياجات توفير استثمارات كبيرة من الموارد الوطنية والمساعدة الإنمائية الدولية والشراكات بين القطاعين العام والخاص، فضلاً عن بناء القدرات وإصلاح المؤسسات والسياسات.

٢١ - ولدى جمهورية إيران الإسلامية شبكة سكك حديدية يبلغ طولها ٧ ٠٠٠ كيلومتر و ١٧٠ ٠٠٠ كيلومتر من الطرق. وفي عام ٢٠٠٤، نقل نحو ١١٠ ٠٠٠ شاحنة إيرانية سلعا متجهة إلى بلدان آسيا الوسطى وأفغانستان. ويتألف الجزء التابع لجمهورية إيران الإسلامية من شبكة الطرق الرئيسية الآسيوية من نحو ١١ ٠٠٠ كيلومتر من الطرق. وهناك أكثر من ٣ ٣٠٠ كيلومتر من السكك الحديدية تحت الإنشاء.

٢٢ - وخصصت حكومة كازاخستان نحو ٤٢ بليون تنغي في عام ٢٠٠٤ لتطوير الهياكل الأساسية للطرق. ووفقا لبرنامج تطوير الطرق للفترة ٢٠٠٦-٢٠١٢، سيتم إنشاء ممر طشقند - شيمكنت - تاراز - ألماتي - كورغاز؛ والأجزاء الكازاخية من ممر ألماتي - كاراغاندا - أستانا - بيتروبافلوفسك، وأستراخان - أتيرو - أكتو - تركمانستان؛ وجزء من ممر شيمكنت - كيزيلوردا - أكتوبي - أورالسك - سامارا، وأومسك - بافلودار - سيميالاتينسك - مايكابشاغاي.

٢٣ - وتهدف الخطة الخمسية العاشرة لنيبال إلى تحسين اتصال البلد وتكامله الاقتصادي على الصعيد دون الإقليمي. وافتتحت مستودعات للتخليص الداخلي عند الحدود الجنوبية لنيبال عند مدخلي بيرغوني وبهيراوا إلى الطريقين الرئيسيين الأساسيين. وقد حدد الفريق العامل المعني بالنقل والتابع لبرنامج التعاون الاقتصادي دون الإقليمي لجنوب آسيا هذين الطريقين الرئيسيين بوصفهما ممرين من ممرات النقل دون الإقليمية الرئيسية الستة. كما أنشئ ميناء كاكافيتا الجاف عند الحدود الشرقية لنيبال، بالإضافة إلى طريق التفافي يربط بين الموانئ الجافة القائمة في بيرغوني. وفي عام ٢٠٠٤، تم ربط نيبال لأول مرة بشبكة السكك الحديدية الهندية. وأجريت دراسات استقصائية تخطيطية وهندسية لأربع وصلات إضافية بالسكك الحديدية إلى الهند عن طريق نيو جالينغوري إلى كاكافيتا؛ وجوغباني إلى بيراتانغار؛ ونوتاناوا إلى بهيراوا؛ وطريق نيبالغونج إلى نيبالغونج.

٢٤ - وواصلت حكومة جورجيا جهودها لإصلاح طرقها لتحسين الوصل بشبكات الطرق الإقليمية القائمة. وخلال الفترة ٢٠٠٣-٢٠٠٤، تم إصلاح أكثر من ٣٠٠ كيلومتر من الطرق. وقررت الحكومة إنشاء ممر النقل العابر الجديد أرزامي - كارسى - نينوكميندا - تسالكا - تبيليسى خلال الفترة ٢٠٠٥-٢٠٠٩. وتنظر الولايات المتحدة الأمريكية حاليا في توفير الموارد اللازمة لإنشاء هذا الممر، وذلك من حسابها للتحدي الألفي.

٢٥ - وقررت حكومة شيلي أن تخصص خلال الفترة ٢٠٠٣-٢٠٠٦ نحو ٣٠ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة لتحسين الطريقتين 11-CH و A-55، وهما وصلتان أساسيتان بالطريق الرئيسي الذي يربط بوليفيا بمينائي أريكا وإكويك الشيليين. وواصلت شيلي المشاركة في مبادرة كامل الهياكل الأساسية الإقليمية في أمريكا الجنوبية بغرض إنشاء ممرين متكاملين للنقل العابر هما الممر المركزي بين المحيطين Central Interoceanic وممر كابريكورنيو Capricornio. مما في ذلك الاستثمار في بروتوكول التكامل المادي للسوق المشتركة لبلدان المخروط الجنوبي (في شيلي) من أجل إنشاء الممرين المذكورين آنفا.

٢٦ - وواصل البرنامج الرئيسي لمصرف التنمية الآسيوي لدول آسيا الوسطى غير الساحلية تركيز جهوده على الطاقة والنقل وتيسير التجارة. وشمل برنامج الفترة ٢٠٠٤-٢٠٠٦ ما مجموعه ١٧ مشروعا تنطوي على إقراض مبلغ ٤,٣٩٩ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة وتنفيذ ٣٣ مشروعا للمساعدة التقنية تبلغ قيمتها ما مجموعه ١٨,٥ مليون دولار. وبصفة خاصة، قدم المصرف القروض التالية: ١٥ مليون دولار لطاجيكستان لإصلاح طريق دوشانبي - قيرغيز الحدودي؛ و ٣٧,١ مليون دولار لتطوير الطرق في منغوليا بغية إكمال ممر النقل العابر البري بين الشمال والجنوب بين شوير والحدود مع الصين في زامين - اود للربط مع شبكات الطرق الرئيسية الآسيوية؛ ومبلغ ٨,٣٢ مليون دولار لإصلاح ممر النقل الجنوبي في قيرغيزستان؛ و ٢,١٨ مليون دولار لمشروع تحديث نظام الجمارك وتطوير الهياكل الأساسية على الصعيد الإقليمي في قيرغيزستان.

٢٧ - كما وافق مصرف التنمية الآسيوي على ١٧ مشروعا إقليميا للمساعدة التقنية تبلغ قيمتها ٧ ملايين دولار لتشجيع التنمية الطويلة الأجل في منطقة الميكونغ الكبرى دون الإقليمية. كما قدم المصرف، في إطار برنامج التعاون الاقتصادي دون الإقليمي في جنوب ووسط آسيا، مساعدات إلى منتدى النقل والتجارة لوسط وجنوب آسيا، مركزا على إنشاء ممرات لربط البلدان غير الساحلية بالموانئ الموجودة في بحر العرب والخليج الفارسي عن طريق أفغانستان. كما وُضعت خطة للتعاون الجمركي في إطار المنتدى ستنفذ خلال الفترة ٢٠٠٥-٢٠٠٧. وتعهد المصرف بدفع أكثر من ١,٥ بليون دولار خلال الفترة ٢٠٠٢-

٢٠٠٨ لتعمير أفغانستان. وفي عام ٢٠٠٤، وافق المصرف على خمسة قروض مجموعها ٢٠٥,٠ ملايين دولار لإعادة إنشاء شبكة الطرق الرئيسية لأفغانستان، وإصلاح المطارات الإقليمية، ولدعم الاتصالات السلكية واللاسلكية.

٢٨ - وفيما يتعلق ببنغلاديش، وافق مصرف التنمية الآسيوي على تقديم سبعة قروض لخمسة مشاريع مجموع قيمتها ٢٤٩,٥ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة، شملت تدابير لتيسير التجارة، بما في ذلك التدابير المتخذة في ميناء شيتاغونغ، والاتصالات السلكية واللاسلكية الريفية. وبالنسبة للهند، وافق المصرف في عام ٢٠٠٤ على تقديم ستة قروض تبلغ قيمتها ١,٣ بليون دولار من دولارات الولايات المتحدة تغطي خمسة مشاريع، بما في ذلك رفع مستوى الطرق الرئيسية الوطنية وإنشاء نظام لنقل الطاقة بين الولايات.

٢٩ - وشمل تمويل المشاريع المقدم من مصرف التنمية الأفريقي في الفترة بين عامي ٢٠٠٢ و ٢٠٠٤ مبلغ ٣,٥ ملايين دولار من دولارات الولايات المتحدة لمبادرة الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا لتوسيع الربط بين شبكات السكك الحديدية؛ و ١,٠٥ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة لطريق ديوري - تيرا بين بوركينافاسو والنيجر؛ ومبلغ ٣,٧٣ ملايين دولار من دولارات الولايات المتحدة لمشروع الجماعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا المتعلق بالربط بين شبكات الكهرباء؛ ومبلغ ٢,٩٨ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة لربط شبكة الكهرباء في كينيا - بوروندي - رواندا - جمهورية الكونغو الديمقراطية؛ ومبلغ ٢٢,٣٦ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة لمشروع مالي - بوركينافاسو - غانا التابع للاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا لإنشاء طريق أكاتسي - دودزي - نيوي؛ و ٢,٤٦ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة لمشروع دراسة الجدوى لخط السكك الحديدية كيغالي - إيساكا، بين رواندا وجمهورية تنزانيا المتحدة؛ ومبلغ ٥٦,٥٢ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة بشأن مشروع ربط شبكة الطاقة بين إثيوبيا وجيبوتي؛ ومبلغ ٥٣ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة لطريق مومباسا - نيروي - أديس أبابا بين كينيا وإثيوبيا.

٣٠ - وشملت مشاريع الهياكل الأساسية لقطاع النقل التابعة للشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا والممولة من مصرف التنمية الأفريقي: الجزء بين أكاتسي وأفلاو من مشروع إصلاح طريق تيما - أفلاو في غانا (٢١,٧٦ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة)؛ ودراسة الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا المتعلقة بوصلات شبكات السكك الحديدية (٣,٧ ملايين دولار من دولارات الولايات المتحدة)؛ ومشروع تحسين طريق أكاتسي - دودزي - نيوي المشترك بين غانا وتوغو (١٨,٨٣ مليون دولار من دولارات الولايات

المتحدة) في غانا وتوغو؛ ومشروع تحسين طريق جوجو - نيدالي المشترك بين بنن وتوغو (٢٢,٣٦ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة) في بنن وتوغو؛ والبرنامج ١ للطرق المشترك بين الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا وغانا (١٠٠,٦٤ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة) في مالي/بور كينا فاسو/غانا؛ ومشروع الهياكل الأساسية للطرق في غانا، ٢٠٠٣؛ ومشروع طريق نساوام - أيبداوا (٢٩,٤ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة)؛ ومشروع تطوير الممر الطريقي المتعدد الجنسيات: مومباسا - نيروبي - أديس أبابا (٥٣ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة) في كينيا/أثيوبيا.

٣١ - وفي عام ٢٠٠٤، أُنجزت عملية إعادة بناء الطريق الرئيسي آلات - كازيماغومد في أذربيجان بتمويل من صندوق الكويت ومصرف التنمية الإسلامي. وتم تمويل إكمال خط السكك الحديدية العابر للقوقاز بواسطة المصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير. كما أكملت إعادة بناء مطار ناخشيفان الدولي في عام ٢٠٠٤. وفي ٢٥ أيار/مايو ٢٠٠٥، افتتح خط أنابيب تبلغ قيمته ٣,٦ بلايين دولار من دولارات الولايات المتحدة يربط بين بحر قزوين والبحر الأبيض المتوسط. ومن المتوقع أن ينقل خط الأنابيب هذا النفط الخام من الحقول الموجودة في بحر قزوين خارج باكو إلى تبليسي في جورجيا، وإلى المحطة الطرفية في البحر الأبيض المتوسط في ميناء جيهان، بتركيا وتبلغ طاقة خط الأنابيب ١٠ ملايين برميل.

٣٢ - وشمل برنامج المساعدة التقنية للمنظمة البحرية الدولية للفترة ٢٠٠٤-٢٠٠٥ برامج تدريبية تهدف إلى كفاءة أن تكون البلدان النامية مجهزة تجهيزاً كافياً للوفاء تماماً بالتزاماتها، وللإضطلاع بأنشطة فعالة لمراقبة حالة الموانئ. وساعد البرنامج على تخفيض الخسائر البحرية، واستبعاد عمليات الشحن التي لا تفي بالمعايير القياسية، وحماية البيئة البحرية. واستهدفت عناصر أخرى من البرنامج إعداد التشريعات، وتنفيذ الأنظمة، وإجراء الدراسات التقنية، وتنفيذ خطط العمل المتصلة بالبرامج التقنية الرئيسية للمنظمة البحرية الدولية. وأنشأت المنظمة كذلك مراكز إقليمية في كينيا وغانا وكوت ديفوار للإضطلاع بتقييم للاحتياجات، وبعثات استشارية في البلدان الأفريقية، بما في ذلك تسعة من البلدان النامية غير الساحلية.

٣٣ - ونظمت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا منتدى بنية النقل التحتية والتكامل الإقليمي في وسط أفريقيا في ياوندي، بالكامرون، في الفترة من ١٥ إلى ١٨ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٣ لاعتماد خطة رئيسية دون إقليمية للنقل تغطي أعمال النقل البري، وبالسكك الحديدية، والجوي، والمائي الداخلي. وتُعطي الخطة الرئيسية التي اعتمدها رؤساء دول

وحكومات الدول الأعضاء بالجماعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا الأولوية لتطوير ممرات المرور العابر.

٣٤ - وقد بدأ في ٤ تموز/يوليه ٢٠٠٥ سريان الاتفاق الحكومي الدولي المتعلق بشبكة الطرق الرئيسية الآسيوية الذي أعدته اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ. ويرمي هذا الاتفاق التاريخي إلى الانتهاء من بناء طرق قياسية طولها ١٤١ ٠٠٠ كيلومتر عبر ٣٢ بلدا آسيويا وبها وصلات تربطها بأوروبا. ويجري في الوقت الراهن إعداد مشروع الاتفاق الحكومي الدولي المتعلق بشبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا.

٣٥ - وقد حددت الخطط الرئيسية التي انتهت من وضعها مؤخرا للجنة الاقتصادية لأوروبا من أجل مشاريع طرق المركبات العابرة لأوروبا من الشمال إلى الجنوب والسكك الحديدية العابرة لأوروبا نقاط الاختناق الرئيسية وحلقات الوصل المفقودة وسائر الاحتياجات ذات الأولوية اللازمة للبنية التحتية في شبكات الطرق البرية والسكك الحديدية والنقل المشترك الوسائط. وقد قام فريقان من خبراء الطرق البرية والسكك الحديدية الحكوميين من ٢١ بلدا مشاركا من وسط أوروبا وشرقها وجنوب شرقها بتقييم حوالي ٥٠٠ مشروع من مشاريع البنية التحتية ذات الأولوية والتي تُقدر تكلفتها بمبلغ ١٠١ بليون يورو.

٣٦ - وتشاركت اللجان الإقليمية الخمس في تنفيذ مشروع لبناء القدرات من أجل تطوير وصلات النقل الأفريقية على مدار الفترة ٢٠٠٣-٢٠٠٦. ويركز الشق الخاص باللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ في المشروع أساسا على وصلات النقل الأوروبية - الآسيوية، بما في ذلك وصلات الممتدة عبر وسط آسيا، والقوقاز، وبلدان شرق أوروبا النامية غير الساحلية. وفي اجتماعين عقدهما فريق من الخبراء في ألماتي، كازاخستان، في آذار/مارس ٢٠٠٤، وفي أوديسا، أوكرانيا، في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٤، اتفق ممثلو الحكومات الموفدون من ١٧ بلدا في منطقة أوراسيا على العناصر الرئيسية لاستراتيجية لإقامة وصلات للنقل في منطقة أوراسيا، وعلى مسارات النقل بالطرق البرية والسكك الحديدية ذات الأولوية. كما عُقدت اجتماعات على مستوى الخبراء من أجل فحص وصلات النقل بين مناطق كل من اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا.

٣٧ - وأفاد الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا بأن النقل البري مازال الشكل الرئيسي للنقل في منطقة الاتحاد، حيث يتكفل بنقل أكثر من ٩٠ في المائة من حجم التجارة

في المنطقة دون الإقليمية. وقد قررت الدول الأعضاء في الاتحاد الاقتصادي والنقدي في برنامج عمله بشأن البنية التحتية والطرق البرية في دول الجماعة المعتمد في عام ٢٠٠١ إنشاء أو إصلاح البنية التحتية للطرق البرية على امتداد ١٣ ٣٠٠ كيلو متر. ويشمل البرنامج بوجه خاص إصلاح ممر باماكو - أوغادوغو - أكرا وتدابير تسهيل النقل البري والممر العابر على امتداد ممري باماكو - أوغادوغو - أكرا، ونيامي - أوغادوغو - أكرا بغرض تزويد بوركينافاسو، ومالي، والنيجر، بمنفذ بحري عبر موانئ غانا. ويعود تاريخ بناء شبكات السكك الحديدية الرئيسية في الدول الأعضاء في الاتحاد الاقتصادي والنقدي إلى ما قبل الحرب العالمية الأولى، أما الأجزاء التي بنيت بعد الحرب العالمية الثانية فلا تزيد على ١٤ في المائة من إجمالي طولها. ولم يبلغ حجم أعمال الإصلاح التي جرت على مدار الثلاثين عاما الماضية ٤٠ في المائة من إجمالي طول الشبكة. ومن ثم، فقد بات أكثر من نصف الشبكة في حالة تداع شديد. وقد أجرت اللجنة التابعة للاتحاد دراسة جدوى بشأن ربط شبكات السكك الحديدية وإصلاحها في دول الاتحاد.

٣٨ - وفي عام ٢٠٠٤، اعتمدت الدول الأعضاء في الجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا خارطة طريق إقليمية لإنشاء شبكة من الطرق الإقليمية طولها ١٨ ٤٠٠ كيلو متر خلال فترة ١٠ سنوات. وكبداية أعدت مشاريع تجريبية في مجموعة مختارة من ممرات المرور العابر من أجل إكمال حلقات الوصل المفقودة بينها.

الأولوية الثالثة: التجارة الدولية وتيسير التبادل التجاري

٣٩ - حتى آذار/مارس ٢٠٠٥، كانت ٩ من البلدان النامية غير الساحلية البالغ عددها ٣١ بلدا، و ٥ من بلدان المرور العابر النامية البالغ عددها ٣٤ بلدا، غير أعضاء في منظمة التجارة العالمية، ومن ثم فهي محرومة من المزايا التي تجلبها عضوية تلك المنظمة وقواعدها، بما في ذلك المعاملة الخاصة والتفضيلية (انظر الجدول ٧). وقد أقر برنامج عمل ألماتي بأن تكاليف النقل العابر الباهظة تمثل عائقا رئيسيا في وجه الوصول إلى الأسواق الخارجية. ووفقا لمؤتمر الأمم المتحدة للتنمية والتجارة (الأونكتاد)، فقد ظل نصيب البلدان النامية غير الساحلية في عام ٢٠٠٣ بالغ الضالّة من إجمالي حجم الصادرات والواردات السلعية العالمية حيث مثل ٠,٥٧ في المائة و ٠,٦٤ في المائة على التوالي.

٤٠ - وفي إطار اتفاق جوانب التكامل الاقتصادي ٢٢ المبرم بين شيلي وبوليفيا، منحت شيلي بوليفيا معاملة تفضيلية لدخول السلع في إطار نحو ٥٠٠ بند من بنود التعريفية الجمركية، بينما منحت بوليفيا شيلي معاملة تفضيلية لدخول السلع في إطار حوالي ٤٨٠ بندا من بنود التعريفية الجمركية. وتغطي المعاملة التفضيلية حوالي ٧٥ في المائة من حجم

حركة التبادل التجاري الثنائي بين البلدين. ويحظى حوالي ٨٠ في المائة من حجم التجارة بين شيلي وباراغواي بإعفاء تام من الرسوم الجمركية في إطار اتفاق التكامل الاقتصادي بين شيلي والسوق المشتركة لبلدان المخروط الجنوبي.

الجدول ٧

العضوية ومركز المراقب في منظمة التجارة العالمية، البلدان النامية غير الساحلية وبلدان العبور النامية

البلد	المنطقة	العضوية (تاريخ الانضمام)	مركز المراقب (تاريخ تقديم الطلب)
البلدان النامية غير الساحلية			
إثيوبيا	أفريقيا	-	٢٠٠٣/١/١٣
أذربيجان	آسيا	-	١٩٩٧/٦/٣٠
أرمينيا	أوروبا	٢٠٠٣/٢/٥	-
أفغانستان	آسيا	-	٢٠٠٤/١١/٢١
أوزبكستان	آسيا	-	١٩٩٤/١٢/٨
أوغندا	أفريقيا	١٩٩٥/١/١	-
باراغواي	أمريكا اللاتينية	١٩٩٥/١/١	-
بوتان	آسيا	-	١٩٩٩/٩/١٧
بوتسوانا	أفريقيا	١٩٩٥/٥/٣١	-
بوركينافاسو	أفريقيا	١٩٩٥/٦/٣	-
بوروندي	أفريقيا	١٩٩٥/٧/٢٣	-
بوليفيا	أمريكا اللاتينية	١٩٩٥/٩/١٢	-
تركمانستان	آسيا	-	-
تشاد	أفريقيا	١٩٩٦/١٠/١٩	-
جمهورية أفريقيا الوسطى	أفريقيا	١٩٩٥/٥/٣١	-
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	آسيا	-	١٩٩٧/٧/١٦
جمهورية مقدونيا اليوغسلافية السابقة	أوروبا	٢٠٠٣/٤/٤	-
جمهورية مولدوفا	أوروبا	٢٠٠١/٧/٢٦	-
رواندا	أفريقيا	١٩٩٦/٥/٢٢	-
زامبيا	أفريقيا	١٩٩٥/١/١	-
زمبابوي	أفريقيا	١٩٩٥/٣/٥	-
سوازيلند	أفريقيا	١٩٩٥/١/١	-
طاجيكستان	آسيا	-	٢٠٠١/٥/٢٩
قيرغيزستان	آسيا	١٩٩٨/١٢/٢٠	-

مرکز المراقب (تاریخ تقدم الطلب)	العضوية (تاریخ الانضمام)	المنطقة	البلد
١٩٩٦/١/٢٩	-	آسيا	كازاخستان
-	١٩٩٥/٥/٣١	أفريقيا	ليسوتو
-	١٩٩٥/٥/٣١	أفريقيا	مالي
-	١٩٩٥/٥/٣١	أفريقيا	ملاوي
-	١٩٩٧/١/٢٩	آسيا	منغوليا
-	٢٠٠٤/٤/٢٣	آسيا	نيبال
-	١٩٩٦/١٢/١٣	أفريقيا	النيجر
بلدان العبور النامية			
١٩٨٧/٦/٣	-	أفريقيا	الجزائر
-	١٩٩٥/١/١	أمريكا اللاتينية	الأرجنتين
-	-	أفريقيا	إريتريا
-	١٩٩٦/١١/٢٣	أفريقيا	أنغولا
-	١٩٩٥/١/١	أمريكا اللاتينية	أوروغواي
١٩٩٦/٧/١٩	-	آسيا	إيران (جمهورية - الإسلامية)
-	١٩٩٥/١/١	آسيا	باكستان
-	١٩٩٥/١/١	أمريكا اللاتينية	البرازيل
-	١٩٩٥/١/١	آسيا	بنغلاديش
-	١٩٩٦/٢/٢٢	أفريقيا	بنن
-	١٩٩٥/١/١	أمريكا اللاتينية	بيرو
-	١٩٩٥/١/١	آسيا	تايلند
-	١٩٩٥/٣/٢٦	آسيا	تركيا
-	١٩٩٥/٥/٣١	أفريقيا	توغو
-	١٩٩٧/١/١	أفريقيا	جمهورية الكونغو الديمقراطية
-	١٩٩٥/١/١	أفريقيا	جمهورية ترانسيا المتحدة
-	١٩٩٥/١/١	أفريقيا	جنوب أفريقيا
-	١٩٩٥/٥/٣١	أفريقيا	جيبوتي
-	١٩٩٥/١/١	أفريقيا	السنغال
-	١٩٩٥/١/١	أمريكا اللاتينية	شيلي
-	-	أفريقيا	الصومال
-	٢٠٠١/١٢/١١	آسيا	الصين
-	١٩٩٥/١/١	أفريقيا	غانا
-	١٩٩٥/١٠/٢٥	أفريقيا	غينيا
١٩٩٥/١/٤	-	آسيا	فييت نام
-	١٩٩٥/١٢/١٣	أفريقيا	الكاميرون

البلد	المنطقة	العضوية (تاريخ الانضمام)	مركز المراقب (تاريخ تقديم الطلب)
كمبوديا	آسيا	٢٠٠٤/١٠/١٣	-
كوت ديفوار	أفريقيا	١٩٩٥/١/١	-
كينيا	أفريقيا	١٩٩٥/١/١	-
موزامبيق	أفريقيا	١٩٩٥/٨/٢٦	-
ميانمار	آسيا	١٩٩٥/١/١	-
ناميبيا	أفريقيا	١٩٩٥/١/١	-
نيجيريا	أفريقيا	١٩٩٥/٠/١	-
الهند	آسيا	١٩٩٥/١/١	-

٤١ - وأنشأت حكومة باراغواي الهيئة الوطنية للملاحة والموانئ وفقا لمقتضيات السوق المشتركة لبلدان المخروط الجنوبي، وبدأت هذه الهيئة الوطنية مشاريع لتطوير البنية التحتية في نقاط الحدود المشتركة مع البرازيل عند سيوداد ديل استه - فوس دي إيغواسو، وبيدرو خوان كابايرو - بونتا بورا، وسالتو ديل غويرا - غويرا؛ ومع الأرجنتين في خوسيه أ. فالكون - كلوريندا وإنكارناسيون - بوساداس. وتيسير التبادل التجاري مجال من المجالات ذات الأولوية للتعاون في إطار مبادرة تكامل البنية التحتية الإقليمية في أمريكا الجنوبية. وفي عام ٢٠٠٤، احتيرت الجمارك في سيوداد ديل استه - فوس دي إيغواسو الواقعة على الحدود المشتركة بين البرازيل وباراغواي لتنفيذ مشروع تجربي لإقامة آليات متكاملة لمراقبة الحدود بهدف ضمان سلاسة وسرعة حركة المرور الدولي. وبدأ المشروع في تموز/يوليه ٢٠٠٥. واتخذت إدارة الجمارك الجديدة في باراغواي، التي أنشئت في عام ٢٠٠٤، تدابير لاستخدام نظام للمعلومات والتتبع خاص بالجمارك متوافق مع شبكة الدول الأعضاء الأخرى في السوق المشتركة لبلدان المخروط الجنوبي. وجرى تبسيط إجراءات التصدير للتخفيف من الروتين. وعلاوة على ذلك، يجري إدخال نظام متعدد الوسائط.

٤٢ - ووجهت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا مجددا الاهتمام إلى التجارة الإقليمية وتيسير التبادل التجاري، ونظمت اجتماعا لفريق خبراء مخصص بشأن التجارة بين بلدان أفريقيا في آذار/مارس ٢٠٠٥ في أديس أبابا. كما أن تيسير التجارة والتحديات التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية في سياق التجارة بين البلدان الأفريقية كان محورا للدورة الرابعة للجنة التجارة والتعاون الإقليمي والتكامل التي عقدت في آذار/مارس ٢٠٠٥ في أديس أبابا.

٤٣ - وتهيئ مفاوضات منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التبادل التجاري فرصة فريدة أمام البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، فمن شأن المفاوضات أن توضح وتحسن الأحكام المتعلقة بحرية المرور العابر والرسوم والإجراءات الرسمية المتصلة بالتصدير

والاستيراد والشفافية في نشر أنظمة التجارة وإدارتها. ولاغتنام هذه الفرصة، تنفذ اللجان الإقليمية الخمس مشروعاً بعنوان "الشراكة الإقليمية لتشجيع التجارة باعتبارها أداة للنمو" بهدف تعزيز القدرة التفاوضية لدى البلدان النامية في مجال تيسير التبادل التجاري ووضع سياسات لتيسير التبادل التجاري وتطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في إدارة سلسلة الإمدادات. وتشاركت بوجه خاص اللجنة الاقتصادية لأفريقيا مع اللجنة الاقتصادية لأوروبا في تنظيم حلقة عمل لبناء القدرات من أجل المجموعة الأفريقية بشأن مفاوضات منظمة التجارة العالمية حول تيسير التبادل التجاري من أجل مساعدة البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في أفريقيا على أن تشارك بدور فعال في مفاوضات تيسير التبادل التجاري.

٤٤ - وعقدت منظمة التجارة العالمية/لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ حلقة عمل إقليمية بشأن تيسير التبادل التجاري بين بلدان آسيا ومنطقة المحيط الهادئ في هانغزو، بالصين، في الفترة من ٥ إلى ٧ نيسان/أبريل ٢٠٠٥ من أجل تدريب المفاوضين التجاريين على الجوانب ذات الصلة في مفاوضات منظمة التجارة العالمية الجارية بشأن تيسير التبادل التجاري، بما يشمل المرور العابر. وواصلت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ دعم مشروع اتفاق نقل السلع والأشخاص عبر الحدود في منطقة الميكونغ الكبرى دون الإقليمية ومشروع الاتفاق الحكومي الدولي لمنظمة شنغهاي للتعاون بشأن تيسير النقل البري الدولي. وواصلت اللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ القيام بأنشطة الفريق العامل المعني بالنقل وتيسير عبور الحدود التابع لبرنامج الأمم المتحدة الخاص المعني باقتصادات وسط آسيا.

٤٥ - وأعدت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي مشروع صك بشأن نقل البضائع بغية تحديث القانون الذي يحكم عمليات النقل الدولي لهذه البضائع وتعميم تطبيقه. ومما يشمل مشروع الصك مسؤولية شركة النقل والتزاماتها، والتجارة الإلكترونية، والتسليم، والتزامات جهة الشحن، ووثائق النقل. كما أن اللجنة أعدت دليل اللجنة التشريعي بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص^(١٧) والأحكام التشريعية النموذجية المتصلة بها بشأن مشاريع البنية التحتية الممولة من القطاع الخاص^(١٨) لمساعدة البلدان على وضع إطار قانوني موات للاستثمارات الخاصة في البنية التحتية العامة.

٤٦ - واستمرت البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في الاستفادة من برنامج النظام الآلي للبيانات الجمركية (أسيكودا) التابع لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) والمصمم خصيصاً للإسراع بالإجراءات الجمركية باستخدام تكنولوجيا

المعلومات. واستهدفت المشاريع الحالية الانتقال إلى العمل بآخر نسخة من البرنامج بتنفيذ نظام أسيكودا ++. وفي عام ٢٠٠٤، كان هناك أكثر من ٥٠ مشروعا تنفيذيا من مشاريع أسيكودا بحجم إنفاق يتجاوز ٧ ملايين دولار من دولارات الولايات المتحدة، وكان من بينها مشاريع في أرمينيا، وأفغانستان، وجمهورية أفريقيا الوسطى، وليسوتو إلى جانب مشروعين لأمانتي السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي والجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا. وأنشئ مركز إقليمي لنظام أسيكودا في أوغادوغو، بيوركينا فاسو، من أجل توفير الدعم للبلدان المستخدمة له في المنطقة دون الإقليمية.

٤٧ - واستمرت أمانة الأونكتاد في تقديم الخدمات الفنية إلى المفاوضات الجارية بين الاتحاد الروسي والصين ومنغوليا حول مشروع الاتفاق الإطاري لحركة المرور العابر. وكذلك، بغرض السعي إلى تحليل وتعزيز التدابير العملية التي من شأنها أن تساعد على تحسين عمليات النقل العابر، عقد الأونكتاد "اجتماعا للخبراء بشأن وضع وتنفيذ اتفاقات النقل العابر" في جنيف في الفترة من ٢٤ إلى ٢٦ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٤.

٤٨ - وقد وسع البنك الدولي من حافظة مشاريعه المتعلقة بتيسير التبادل التجاري والمرور العابر. ولدى البنك منها الآن ٤٩ مشروعا قيد التنفيذ و ١٦ مشروعا آخر في طور الإعداد. وفي إطار برنامج سياسات النقل في بلدان أفريقيا الواقعة جنوب الصحراء الكبرى، قدم البنك الدولي مساعدات في صورة تأسيس مرصد للممرات في غرب أفريقيا (بالتعاون مع الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا، والجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا)، وفي وسط أفريقيا (بالتعاون مع الجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا، والجماعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا)، وفي شرق أفريقيا (بالتعاون مع الهيئة الحكومية الدولية المعنية بالجفاف والتنمية، وهيئة تنسيق النقل العابر في الممر الشمالي) وفي الجنوب الأفريقي (بالتعاون مع جماعة شرق أفريقيا، والجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي، والسوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي). كما دعم برنامج سياسات النقل في بلدان أفريقيا الواقعة جنوب الصحراء الكبرى إنشاء لجان لإدارة الممرات بشأن عدة ممرات ذات أولوية في مناطق دون إقليمية مختلفة. ووفر البنك الدولي أيضا المساعدة لاستكمال اتفاق المرور العابر في الممر الشمالي، بما في ذلك هيئة تنسيق النقل العابر في الممر الشمالي. وفي جنوب آسيا، انخرط البنك في حوار مع عدة بلدان من أجل إجراء دراسة استقصائية عن تيسير أنشطة التجارة والنقل الإقليمية لكي تمهد الطريق لتحديد وتنفيذ مشاريع تيسيرية محددة تهدف، على وجه الخصوص، إلى تحسين التكامل الإقليمي بين البلدان النامية غير الساحلية.

٤٩ - وفي عام ٢٠٠٤، أقر البنك الدولي قرضاً بدون فوائد قدره ٣١ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة لإقامة مشروع من أجل تحديث الأنظمة الجمركية وتيسير التجارة في أفغانستان. وعكف الأونكتاد على تنفيذ عناصر أسيكودا وإعداد بيئات تنظيمية ومادية وتجارية مواتية لإحكام الرقابة المالية على إيرادات التجارة والنقل.

٥٠ - والصك الأساسي لتيسير التبادل التجاري لدى منظمة الجمارك العالمية هو اتفاقية كيوتو المنقحة (الاتفاقية الدولية لتبسيط ومواءمة الإجراءات الجمركية) التي تعتبر المخطط الأساسي للإجراءات الجمركية الحديثة. وتغطي الاتفاقية جميع الإجراءات الجمركية الأساسية وتقضي بالحرص على شفافية الإجراءات وبساطتها. وقد أصدرت كذلك منظمة الجمارك العالمية مبادئ توجيهية تنفيذية مفصلة لكل حكم قانوني. وتولت المنظمة إعداد "موجز جمركي" لأفضل الممارسات في إطار برنامج وضعته لبناء القدرات. وفي عام ٢٠٠٤، أصدرت منظمة الجمارك العالمية المجلد ٣ من الموجز بعنوان "نظام نقل آمن كفاء للمرور العابر - دليل للأعضاء بشأن إنشاء نظام للمرور العابر آمن وكفاء"، وذلك بغرض مساعدة الدول الأعضاء على وضع نظام آمن وكفاء للمرور العابر.

٥١ - وحسب المتفق عليه في المرفق دال للاتفاق الإطاري الذي اعتمده المجلس العام لمنظمة التجارة العالمية في ١ آب/أغسطس ٢٠٠٤، يتعين على أعضاء منظمة التجارة العالمية توضيح وتحسين أحكام معينة مؤثرة على تيسير التبادل التجاري قائمة بالفعل في الإطار القانوني لمنظمة التجارة العالمية، أي المادة الخامسة من الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة (الغات) والتي حددت متطلبات يقصد منها ضمان حرية المرور العابر؛ والمادة الثامنة التي تعالج الرسوم والإجراءات الرسمية المرتبطة بالاستيراد والتصدير، والمادة العاشرة التي تسعى إلى زيادة شفافية الأنظمة التجارية. والكثير من البلدان النامية غير الساحلية تشارك بدور نشط بالفعل في هذه المفاوضات وطرحت مقترحات بشأن القضايا المتصلة بالمرور العابر. وقُدّم حتى الآن ٣٣ اقتراحاً بشأن كيفية تحسين وتوضيح الإطار التنظيمي قيد النظر، ومعالجة الأمور المتعلقة بالآثار المترتبة على التكلفة، والمساعدة التقنية والمعاملة الخاصة والتفضيلية، بما في ذلك تلك المقدمة من باراغواي، وبوليفيا، ورواندا، ومنغوليا.

٥٢ - واتفق أعضاء منظمة التجارة العالمية على ضرورة توسيع نطاق المعاملة الخاصة والتفضيلية لربط حدود الالتزامات القطرية وتوقيتاتها بقدرة البلد على التنفيذ. واعتبرت أمانة منظمة التجارة العالمية المساعدة التقنية في مجال تيسير التبادل التجاري من أولويات خطة المساعدة التقنية لمنظمة التجارة العالمية لعام ٢٠٠٥. وعقدت الأمانة حلقات عمل إقليمية لتدريب مسؤولي السياسات التجارية والموظفين التقنيين على ممارسة مهام الولاية المتعلقة

بالتفاوض حول تيسير التبادل التجاري والإطار القانوني ومقترحات الأعضاء وكذلك لتهيئة الفرصة لوضع هذه المعلومات موضع التطبيق في أنشطة مكثفة للفريق العامل. ويقدم برنامج المساعدة التقنية لمنظمة التجارة العالمية كذلك حلقات دراسية وطنية عن المواضيع المتعلقة بمنظمة التجارة العالمية بناء على طلب البلدان الأعضاء والبلدان المنضمة. وكان موضوع تيسير التبادل التجاري من أكثر المواضيع المطلوبة في عام ٢٠٠٥.

٥٣ - وباعتبار مركز التجارة الدولية ذراع التعاون التقني المشترك بين الأونكتاد ومنظمة التجارة العالمية بالنسبة لجوانب التجارة المتعلقة بقطاع الأعمال، فقد وفر المساعدة من أجل وضع استراتيجيات تصدير وطنية وقطاعية تهيئ بيئة للأعمال مواتية أكثر للمصدرين، وذلك بتعزيز الحوار بين أصحاب المصلحة والقطاع العام. وعلى مدار الفترة ٢٠٠٣-٢٠٠٥، شارك المركز في مشاريع لوضع استراتيجيات للتجارة في كل من أوزبكستان، وأوغندا، وبوركينا فاسو، وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، وزامبيا، وطاجيكستان، وقيرغيزستان، وكازاخستان، وملاوي. ويسعى برنامج شبكة التجارة العالمية التابع لمركز التجارة الدولية إلى مساعدة قطاعات الأعمال على حسن تفهم التغيرات الدينامية في الأطر القانونية والتنظيمية للتجارة الدولية وتأثيراتها على العمليات اليومية لقطاعات الأعمال. ونفذت شبكة التجارة العالمية مشاريع في كل من أرمينيا، وأوزبكستان، وبوتان، وزامبيا، وجمهورية مولدوفا، وسوازيلند، وطاجيكستان، وقيرغيزستان، وكازاخستان، وليسوتو، وملاوي، ومنغوليا، ونيبال، ويسعى برنامج تنمية التجارة بين بلدان الجنوب التابع لمركز التجارة الدولية إلى توسيع نطاق التجارة بين البلدان النامية والبلدان التي تمر اقتصاداتها بمرحلة انتقالية بتسليط الضوء على الفرص المحددة القائمة وتوفير المساعدة للمشاريع التي تعتنم هذه الفرص. وقد نفذ في هذا السياق مشاريع في كل من إثيوبيا، وأذربيجان، وأوزبكستان، وأوغندا، وباراغواي، وبوتسوانا، وبوركينا فاسو، وبوروندي، وبوليفيا، وتشاد، وجمهورية أفريقيا الوسطى، وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، ورواندا، وزامبيا، وزمبابوي، وسوازيلند، وطاجيكستان، وقيرغيزستان، وكازاخستان، وليسوتو، ومالي، وملاوي، ونيبال، والنيجر.

٥٤ - وأفاد الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا بأن الأعباء الخفية؛ والتعقيدات والعراقيل التي تشوب إجراءات التفتيش؛ وكثافة نقاط التفتيش عوامل تعرقل التدفق الحر لحركة المرور العابر. وتنظم اتفاقيتان عمليات النقل والمرور العابر بين الدول في غرب أفريقيا، هما: اتفاقية النقل البري بين الدول، واتفاقية المرور العابر بين الدول. ويجري تنفيذ البرنامج الإقليمي لغرب أفريقيا لتيسير المرور العابر بدعم من البنك الدولي. وقد اختيرت ممرات أبدوغان - أوغادوغو - نيامي، ولومي - أوغادوغو - نيامي، وتيما - أوغادوغو -

باماكو، وكوتونو - نيامي، وتيما - أوغادوغو - نيامي، وباماكو - داكار - بانجول - بيساو، وأيدجان - باماكو، وأبدجان - أكرا - لومي - كوتونو - لاغوس لتكون جزءاً من برنامج التيسير الإقليمي. ويشمل برنامج التيسير الإقليمي في غرب أفريقيا تبسيط الإجراءات والأنظمة والمواءمة بينها، وإقامة نقاط للعبور على الحدود المتاخمة، وإنشاء نظام إعلامي حاسوبي بشأن لوجستيات النقل البري من أجل تتبع معدات النقل والشحنات، وفيروس نقص المناعة البشرية/متلازمة نقص المناعة المكتسب (الإيدز)، والسلامة على الطرق، وبناء القدرات المؤسسية بناء على الأولويات.

الأولوية الرابعة: تدابير الدعم الدولي

٥٥ - اعترف برنامج عمل ألماني بأن تكاليف تلبية متطلبات إنشاء وصيانة نظم فعالة للنقل العابر من الضخامة بحيث يتعذر على البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وحدها أن تنجز هذه المهمة العسيرة. ولذلك يتعين أن يقوم الشركاء الإنمائيون بدور مهم في دعم برامج إنمائية في مجال النقل العابر. كما تظل المساعدة الإنمائية الرسمية المصدر الرئيسي للتمويل الخارجي الذي تتلقاه البلدان النامية غير الساحلية. فطبقاً لإحصاءات لجنة المساعدة الإنمائية التابعة لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي بلغ صافي المساعدة الإنمائية الرسمية التي تلقتها البلدان النامية غير الساحلية كمجموعة ١١,٥ بليون دولار أمريكي في عام ٢٠٠٣ وهي تمثل زيادة بنسبة ١٣ في المائة بالمقارنة بتلك التي تلقتها في عام ٢٠٠٢ (انظر الجدول ٣). وطبقاً لإحصاءات منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي خُصصت نسبة ٢,٤ في المائة من إجمالي المساعدة الإنمائية الرسمية التي تلقتها البلدان النامية غير الساحلية في عام ٢٠٠٣ لتأهيل الهياكل الأساسية للنقل والاتصالات. ومن المتوقع أن تستفيد البلدان النامية غير الساحلية من الالتزامات التي أعلنت مؤخرًا لزيادة المساعدة الإنمائية الرسمية بما فيها التزام الاتحاد الأوروبي ببلوغ هدف الأمم المتحدة والمتمثل بتخصيص نسبة ٠,٧ في المائة من الناتج الدخل القومي الإجمالي بحلول عام ٢٠١٥ وتحقيق هدف مؤقت بمعدل ٠,٥٦ في المائة بحلول عام ٢٠١٠ ومن الالتزام الذي أعلنته مجموعة الثماني مؤخرًا لزيادة المعونة إلى أفريقيا بمعدل ٢٥ بليون دولار في السنة بحلول عام ٢٠١٠، فضلاً عن زيادة المساعدة الإنمائية الرسمية بمبلغ ٤٠ بليون دولار في السنة بحلول عام ٢٠١٠ وتخفيف عبء الديون بشكل إضافي بالنسبة للبلدان الفقيرة المثقلة بالديون.

٥٦ - وقدمت حكومة النمسا المساعدة، أثناء الفترة المشمولة بالتقرير، إلى كل من إثيوبيا، وأفغانستان، وأوغندا، وبوتان، وبوركينا فاسو، وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، ورواندا، وزمبابوي، ونيبال في إطار المبادرة النمساوية للتعاون الإنمائي. وشملت مشاريع

التعاون الإنمائي النمساوية بصفة خاصة مشروع تازارا لتأهيل ٨٥٠ كيلومتر من خط السكة الحديد الذي يربط زمبابوي بملاوي بتكلفة ٢٧ مليون يورو؛ وتقديم الدعم إلى أنشطة شركة السكة الحديد بجمهورية تنزانيا المتحدة في كل من بوروندي ورواندا وجمهورية الكونغو الديمقراطية. وعلاوة على ذلك، واصلت النمسا منذ عام ١٩٩٢ تقديم الدعم إلى إدارات السكك الحديدية في معظم الدول الأعضاء في الجماعة الاقتصادية للجنوب الأفريقي (على سبيل المثال بوتسوانا وسوازيلند وزمبابوي) لصيانة خطوط السكك الحديدية. وبدأت مؤخرا المرحلة الخامسة من المشروع (وستستمر حتى عام ٢٠٠٧) بتقديم تمويل إضافي قدره ٦٩٠.٠٠٠ يورو.

٥٧ - كانت إثيوبيا، وأوغندا، وبوركينا فاسو، وبوليفيا، وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، وزامبيا، ومالي من بين البلدان الشريكة التي تتمتع بأولوية في المساعدة الثنائية المقدمة من الحكومة الألمانية. وضمت قائمة البلدان الشريكة المتلقية للمساعدة الثنائية أيضا كلا من أذربيجان، وأرمينيا، وأوزبكستان، وتركمانستان، وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، وطاجيكستان، وقيرغيزستان، وكازاخستان، ومنغوليا. وتمت مراعاة برنامج عمل الماني عند تلخيص الاستراتيجية بالتشاور مع البلدان المستفيدة الأخرى. وفي الفترة الواقعة بين عامي ١٩٩٣ و ٢٠٠٣ ذهبت نسبة ٢٠ في المائة تقريبا من المنح المرتبطة بالمشاريع التي قدمتها الحكومة الألمانية في إطار التعاون المالي إلى قطاع النقل والاتصالات. وتم تخصيص حصة كبيرة من هذه الأموال للبلدان النامية غير الساحلية ولبلدان المرور العابر النامية.

٥٨ - وشملت المساعدة الألمانية، في الفترة المشمولة بالتقرير، في جملة أمور المشاريع الخاصة التالية: مشروعا لدعم وتحسين بيئة الأعمال التجارية في أرمينيا وأذربيجان (١,٩ مليون يورو)؛ ودعم الإصلاحات القانونية والقضائية في كل من أرمينيا وأذربيجان (٣,٥ مليون يورو)؛ ودعم النظام البوليفي لتوحيد المعايير والمقاييس والاعتماد والتصديق (٠,٧ مليون يورو)؛ وبناء ورفع كفاءة جزءين من الطريق الواصل بين بيني - لاباز - الممر الحدودي البيروفي في بوليفيا (٣٥,٨ مليون يورو)؛ وإعادة تأهيل ٥٩ كيلومتر من الطريق الوطني رقم ١٦ الذي يربط بوركينا فاسو ومالي والنيجر بميناء لومي البحري في توغو (٦,١ مليون يورو)؛ وتقديم الدعم لسلطات الطرق الإثيوبية (١,٣ مليون يورو)؛ وتقديم الدعم لتحسين بيئة العمل التجاري في كازاخستان وقيرغيزستان وأوزبكستان وتركمانستان وطاجيكستان (٧,٦ مليون يورو)؛ وإعادة تأهيل الطريق الوطني رقم ٦ والشبكة الريفية للاتصالات السلكية واللاسلكية في جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية (١١,٧ مليون يورو)؛ وإصلاح الطرق في مالي (١٥,٢ مليون يورو)؛ وبناء ممر سكوبي الفرعي كجزء من شبكة الطرق الأوروبية الرئيسية في جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة (١٠,٢ مليون يورو)؛ وتقديم

الدعم لترويج الصادرات في منغوليا (٢ مليون يورو)؛ وإنشاء نظام لمراقبة الجودة في باراغواي (١,٠ مليون يورو)؛ وتأهيل ٨٥ كيلومتر من الطريق الذي يصل بين مالابا ويوغيرا وصيانة ١٤٠٠ كيلومتر من الطرق في شرقي أوغندا (٣١,٥ مليون يورو)؛ وإعادة تأهيل ٣٨٠ عربية تابعة لشركة السكك الحديدية الأوغندية (٤,١ مليون يورو)؛ وكهربة خط السكك الحديدية الواصل بين طشقند وأنغرين (٢٥ مليون يورو) في أوزبكستان. وتقديم ائتمان بمبلغ مليوني يورو لمشاريع القطاع الخاص المتجهة للتصدير في أوزبكستان؛ وإعادة تأهيل ٢٠٥ كيلومترات من طرق الاتصالات التي تصل بين ليفينغستون والحدود الناميبية وبناء جسر عبر نهر زامبيزي يربط زامبيا بطريق ترانس - كابريفي الرئيسي في ناميبيا وتيسير سبل الوصول إلى الميناء البحري في مضيق والفيس (٢,٣٣ مليون يورو).

٥٩ - وشملت الأنشطة المختارة التي اضطلعت بها الحكومة الألمانية لدعم بلدان المرور العابر النامية بناء ٦,٣ كيلومترات من الطرق في غانا (١١ مليون يورو)؛ وإعادة تأهيل ١٢ عربية تابعة لشركة السكك الحديدية الكينية (٤,٦ مليون يورو)؛ وإصلاح ومد ٩٠ كيلومترا من الطرق في كينيا (١٨ مليون يورو)؛ وإصلاح جزء من ممر الطريق الذي يربط أنغولا بناميبيا (٤ ملايين يورو)؛ وتأهيل قاطرات شركة السكك الحديدية التنزانية في جمهورية تنزانيا المتحدة (٧ ملايين يورو).

٦٠ - وقدمت حكومة إيطاليا ١٢ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة لتأهيل الطريق الواصل بين كابول وباميان إضافة إلى ٧٥٠.٠٠٠ دولار لطريق ميدان شار - باميان على التوالي في أفغانستان. والتزمت إيطاليا بتقديم أكثر من ١٨ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة في شكل قروض ومنح لإعادة تأهيل الطريق الذي يربط توليدو بعنكارابي (ممر أورورو - بيسيقا) في بوليفيا و ١٥ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة في شكل منح لتأهيل طرق جانبية وجسور كجزء من المرحلة الثانية لمشاريع التنمية الريفية في آرسى وبالي ياثيوبيا و ٣٥ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة لمشاريع وصلات الطرق وإعادة تأهيلها في ألبانيا. كما قدمت حكومة إيطاليا منحة قدرها ٩٦٥.٠٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة أيضا في شكل مساعدة تقنية لوزارة الأشغال العامة والصناعة الخفيفة والتنمية الحضرية وتدريب الأفراد في أفغانستان فضلا عن ٣ ملايين دولار تقريبا في شكل منح للمساعدة في إنشاء دائرة قومية للإحصاء في موزامبيق و ٢,٦ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة لدعم غرفة التجارة الوطنية في زمبابوي.

٦١ - وشملت المساعدة اليابانية، في جملة أمور، المشاريع المحددة التالية: تأهيل الطرق في غانا (٥٤ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة)؛ وتأهيل الطرق في أوغندا (٣ ملايين

دولار من دولارات الولايات المتحدة)؛ وإصلاح وصيانة الطرق في مدينة لوساكا بزامبيا (٢٤ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة)؛ وتحسين الطريق الوطني رقم ٩ في جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية (٢٧ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة)؛ وبناء طريق سيندوهلي في نيبال (١٧ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة)؛ وتأهيل الجسور في كمبوديا (١,٤ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة)؛ وتأهيل الطريق الواصل بين قندهار وكابول وطريق قندهار هيرات ومزار الشريف في أفغانستان (١٤٤ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة). وقدمت اليابان قروضا قدرها ٤,٣ بلايين لتوسيع ميناء سيهانوك فيل في كمبوديا وقروضا قدرها ١٦,٣ بليون ين لخط السكك الحديدية الجديد الذي يربط تاشغوزار وكومكورغان في أوزبكستان. وقدمت حكومة اليابان مساعدة أيضا لبناء القدرات في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية شملت إثيوبيا، وبوليفيا، وتايلند، وتركيا، وجمهورية تنزانيا المتحدة، وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، وجيبوتي، وزامبيا، وزمبابوي، وسوازيلند، وغانا، وفيت نام، والكاميرون، وكوت ديفوار، وكينيا.

٦٢ - وواصلت حكومة جنوب أفريقيا تقديم المساعدة إلى ليسوتو وفقا لاتفاق إنشاء اللجنة الثنائية المشتركة للتعاون والذي تم التوقيع عليه في ١٩ نيسان/أبريل ٢٠٠١. وكجزء من هذا الاتفاق، اتفق البلدان على إنشاء شراكة استراتيجية لمساعدة ليسوتو في الخروج من وضع كونها إحدى أقل البلدان نموا. ووقّعت حكومة جنوب أفريقيا وحكومة سوازيلند اتفاقا لإنشاء لجنة ثنائية مشتركة للتعاون في ٢٠ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٤. وشملت مجالات التعاون الرئيسية بين جنوب أفريقيا وسوازيلند تأهيل طريق كارولينا/أوشبك الذي يربط سوازيلند بمنطقة مبولاتفا وغوتينغ.

٦٣ - وقدمت المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية المساعدة إلى أفغانستان لإصلاح نظامها الضريبي والجمركي. ونفذت المملكة المتحدة مشروعا لبناء القدرات في إثيوبيا لمساعدة هيئة الطرق الإثيوبية في صيانة الطرق وإدارتها والإصلاح الجمركي في إطار برنامج إصلاح الإيرادات الإثيوبية. كما نفذت المملكة المتحدة برنامجا لتسهيل التجارة الإقليمية في أفريقيا الجنوبية بلغت تكلفته ١٨ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة، وقدمت المملكة المتحدة التمويل للوكالات الإنمائية الإقليمية والمتعددة الأطراف وهي مصرف التنمية الأفريقي، والاتحاد الأوروبي، والبنك الدولي. كما ساهمت المملكة المتحدة في مشاريع بشأن (أ) تأهيل ثلاث طرق تربط رواندا بجيرانها: بوروندي (١٨ مليون يورو) لطريق طوله ١١٠ كيلومترا، وتنزانيا (٢٧ مليون يورو) لطريق طوله ٧٧ كيلومترا،

وجمهورية الكونغو الديمقراطية (التكلفة المقدرة ٣٠ مليون يورو) قيد الدراسة حالياً،
(ب) تأهيل مطار كيغالي الدولي.

الأولوية الخامسة: التنفيذ والاستعراض من قبل منظومة الأمم المتحدة

٦٤ - شرعت منظومة الأمم المتحدة في تنفيذ برنامج عمل ألماني. وبدأ بذل جهود مشتركة بواسطة مؤسسات منظومة الأمم المتحدة بإعداد خريطة طريق لتنفيذ برنامج عمل ألماني. وتم قبول خريطة الطريق التي حظيت بالتأييد على نطاق واسع من قبل المجتمع الدولي أثناء الاجتماع المشترك بين الوكالات المعقود في شباط/فبراير ٢٠٠٤ كنهج عملي لكفالة المشاركة النشطة من جانب جميع أصحاب المصلحة المعنيين وبطريقة مركزة ومنسقة بشكل جيد. وترد تفاصيل بهذا الصدد في تقرير الأمين العام المؤرخ ٥ آب/أغسطس ٢٠٠٤ عن تنفيذ برنامج عمل ألماني (A/59/208).

٦٥ - ولزيادة تعزيز الشراكات العالمية، نظم مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية اجتماعاً رفيع المستوى عن دور المنظمات الدولية والإقليمية ودون الإقليمية في تنفيذ برنامج عمل ألماني في الفترة من ٢٩ إلى ٣١ آذار/ مارس ٢٠٠٥ في ألماني بكازاخستان، وبدعم قدمته حكومة كازاخستان. وشارك في الاجتماع الرفيع المستوى كبار المسؤولين من نحو ثلاثين منظمة. وتم تنظيم الاجتماع في حلستين. ونظرت الجلسة الأولى في استراتيجيات المنظمات الدولية والإقليمية ودون الإقليمية لتنفيذ برنامج عمل ألماني؛ ونظرت الجلسة الثانية في قياس ورصد التقدم المحرز في إنشاء نظم فعالة للنقل العابر. وفي الجلسة الأولى، قدم ممثلو ٢٥ منظمة دولية وإقليمية ودون إقليمية تقارير مفصلة عن أنشطتهم واستراتيجياتهم. كما قدم مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية اقتراحاً لتنفيذ برنامج منسق للتعاون التقني في مجال النقل وتسهيل التجارة يهدف إلى تعزيز أوجه التآزر فيما بين المنظمات المشاركة لمضاعفة الفوائد التي تعود على البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية من المساعدة التقنية في مجال النقل وتسهيل التجارة.

٦٦ - وكُرست الجلسة الثانية لوضع منهجية مقبولة دولياً لقياس التقدم المحرز في إنشاء نظم فعالة للنقل العابر. وضمت قائمة الخبراء ممثلين لمصرف التنمية الآسيوي، وجماعة شرق أفريقيا، والاتحاد الدولي للنقل على الطرق، واللجنة الاقتصادية لأفريقيا، واللجنة الاقتصادية للاقتصاديات والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، واللجنة الاقتصادية لأوروبا، ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) ووكالة التنمية الدولية التابعة للولايات المتحدة، والبنك الدولي. وقدمت جماعة شرق أفريقيا منهجيتها التي تقوم على متوسط التكلفة لكل كيلومتر للممرات المختلفة

والتي تتراوح بين أعلى معدلات في ممر تندوما/إيرينجا/تودوما/أروشا/نامانجا/نيروبي/إيسيبولو/موبالي وقدرها ٠,٤٢ دولار من دولارات الولايات المتحدة وأقلها في ممر بهارامولو/موانزا/موسوما/سيراري/لودوار/ولوكيشوغو/ وتبلغ ٠,٢٧ دولار من دولارات الولايات المتحدة. وعرضت اللجنة الاقتصادية لآسيا والمحيط الهادئ منهجيتها التي تقوم على عنصرَي التكلفة والوقت لقياس التقدم المحرز في إنشاء نظام فعال للنقل العابر. واستخدمت اللجنة هذه المنهجية في مختلف المناطق دون الإقليمية غير الساحلية في آسيا وشملت جنوب آسيا وشمال شرق آسيا وآسيا الوسطى. وهذه المنهجية التي تكمن ميزتها في بساطة تطبيقها، عرضت بنجاح تفاصيل للتكاليف المتكبدة في مختلف مراحل رحلة المرور العابر.

٦٧ - واعتمد الاجتماع الرفيع المستوى بيانا مشتركا في ٣١ آذار/مارس ٢٠٠٥ (A/60/75، المرفق الثاني)، والذي أكد فيه ممثلو هذه المنظمات المشار إليها أعلاه التزامهم من جديد بتعزيز التنسيق بين برامجهم للمساعدة التقنية لمضاعفة الفوائد التي تجنيها البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وطُلب إلى مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نموا والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية مواصلة مشاوراته بشأن أفضل السبل الممكنة لتيسير جهود التنسيق بما في ذلك ما يتعلق بالاقتراح الداعي إلى تنفيذ برنامج منسق للتعاون في تقديم المساعدة التقنية. وشدد البيان أيضا على أهمية وضع مؤشرات مشتركة لرصد التقدم المحرز في إنشاء نُظم فعالة للنقل العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وأكد البيان بصفة خاصة على ضرورة تطوير وتوحيد المبادرات المستمرة في مختلف المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية فضلا عن مبادرات اللجان الإقليمية بما فيها منهجية الوقت/التكلفة التي وضعتها اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ لوضع مؤشرات يمكن قبولها على نطاق واسع لرصد تنفيذ برنامج عمل ألماتي وقياس التقدم المحرز بهذا الشأن.

٦٨ - وبناء على الطلب الوارد في البيان الوزاري الصادر أثناء الاجتماع الوزاري السنوي الخامس للبلدان النامية غير الساحلية الذي عُقد في ٢٧ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٤ بمقر الأمم المتحدة (A/C.2/59/2)، والذي أحاطت الجمعية العامة علما به في قرارها ٢٤٥/٥٩ المؤرخ ٢٢ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٤، عقد مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نموا والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية اجتماعا لوزراء التجارة في البلدان النامية غير الساحلية في ٩ و ١٠ آب/أغسطس ٢٠٠٥ في أسنسيون بباراغواي. واعتمد وزراء التجارة بالبلدان النامية غير الساحلية منهاج أسنسيون لجولة الدوحة الإنمائية (A/60/308، المرفق) والذي تم فيه تحديد موقف مشترك للبلدان النامية غير الساحلية.

٦٩ - وواصلت إدارة شؤون الإعلام بالأمانة العامة للأمم المتحدة جهودها لتعبئة الاهتمام الدولي لتنفيذ برنامج عمل ألماني. وشاركت الإدارة بنشاط بصفة خاصة في الدعاية لتوقيع الاتفاق الحكومي الدولي المتعلق بشبكة الطرق الرئيسية الآسيوية.

ثالثاً - الاستنتاجات والتوصيات

٧٠ - تظل تكاليف المعاملات التجارية مرتفعة بسبب عدم وجود منافذ للبلدان النامية غير الساحلية على البحار وانعزالها وبعدها عن الأسواق الدولية وتعتبر العوامل الرئيسية لتهميشها في التجارة الدولية ولأدائها الاقتصادي الضعيف.

٧١ - ويساهم البرنامج المركّز وتوازن المصالح للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في جعل برنامج عمل ألماني قابلاً للقياس والتنفيذ. ويتعين أن تركز الاستراتيجيات التي تستند إلى الأهداف الإنمائية للألفية في البلدان النامية غير الساحلية على تنفيذ برنامج عمل ألماني الذي يتعين ترجمته إلى برامج ممولّة بطريقة متماسكة على الصعيدين الإقليمي والوطني.

٧٢ - ويتعين أن يوفر المجتمع الدولي المزيد من السبل لوصول سلع البلدان النامية غير الساحلية إلى الأسواق بغرض تخفيف تأثير تكاليف المعاملات التجارية المرتفعة الناجمة من معوقاتها الجغرافية. كما ينبغي تقديم المزيد من المساعدة التقنية العاجلة إلى البلدان النامية غير الساحلية لضمان مشاركتها بفعالية في المفاوضات التجارية لمنظمة التجارة العالمية ولا سيما ما يتصل منها بتسهيل التجارة.

٧٣ - ويتطلب إنشاء نظم فعالة للنقل العابر تعاوناً وثيقاً وأكثر فعالية فيما بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. ويتعين بصفة خاصة الاستغلال التام للترتيبات الثلاثية الأطراف لتعزيز التعاون فيما بين بلدان الجنوب.

٧٤ - وينبغي أن تكثف مؤسسات منظومة الأمم المتحدة جهودها لوضع منهجية مقبولة دولياً لقياس التقدم المحرز في إنشاء نظم فعالة للنقل العابر. ويتعين إيلاء اهتمام خاص في هذا الصدد للمنهجية المتعلقة بالوقت والتكلفة التي طورتها اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ.

٧٥ - ويمثل التعاون والتنسيق عاملاً حيوياً في تعظيم المكاسب التي تجنيها البلدان النامية غير الساحلية من المساعدة التقنية التي تقدمها مؤسسات منظومة الأمم المتحدة والمؤسسات المختصة الأخرى في مجال النقل العابر. وفي هذا الصدد، ينبغي المتابعة الدقيقة لتنفيذ التدابير التي تم تحديدها في خطة الطريق لتنفيذ برنامج عمل ألماني والبيان المشترك

الذي اعتمده الاجتماع الرفيع المستوى بشأن دور المنظمات الدولية والإقليمية ودون الإقليمية في تنفيذ برنامج عمل ألماتي المعقود في آذار/مارس ٢٠٠٥ في ألماتي بكازاخستان.

٧٦ - وتظل المساعدة الإنمائية الرسمية المصدر الرئيسي للاستثمار لتطوير الهياكل الأساسية في البلدان النامية غير الساحلية. والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية مدعوة، وبصفة خاصة البنك الدولي، ومصرف التنمية الآسيوي، ومصرف التنمية الأفريقي، ومصرف التنمية للبلدان الأمريكية إلى تقديم موارد مالية أكبر لمشاريع الهياكل الأساسية للنقل العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.

٧٧ - كما تُدعى البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية الدولية إلى تقديم تبرعات إلى الصندوق الاستئماني المنشأ لتسهيل متابعة وتنفيذ نتائج المؤتمر الوزاري الدولي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية الدولية المعني بالتعاون في مجال النقل العابر، المعقود في ألماتي بكازاخستان في ٢٨ و ٢٩ آب/أغسطس ٢٠٠٣.

الحواشي

- (١) London, Earthscan, 2005. النص الكامل للتقرير متاح على الموقع الإلكتروني <http://www.unmillenniumproject.org/reports/fullreport.htm>
- (٢) تقرير المؤتمر الوزاري الدولي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية الدولية المعني بالتعاون في مجال النقل العابر، ألماتي، كازاخستان، ٢٨ و ٢٩ آب/أغسطس ٢٠٠٣ (A/CONF.202/3) المرفق الثاني.
- (٣) النص بالانكليزية متاح على الموقع الإلكتروني http://igc.traceca-org.org/english/igc_docs/mla_eng.pdf.
- (٤) الأمم المتحدة، مجموعة المعاهدات، المجلد ١٣٠٢، رقم ٢١٦١٨.
- (٥) المرجع نفسه، المجلد ١٧٤٦، رقم ٣٠٣٨٢.
- (٦) المرجع نفسه، المجلد ١٢٥، رقم ١٦٧١.
- (٧) المرجع نفسه، المجلد ١٨٢، رقم ١٦٧١.
- (٨) المرجع نفسه، المجلد ٩٩٣، رقم ١٤٥٣٣.
- (٩) المرجع نفسه، المجلد ٣٩٩، رقم ٥٧٤٢.
- (١٠) المرجع نفسه، المجلد ٥٧٢، رقم ٨٣١٠.
- (١١) المرجع نفسه، المجلد ١٠٧٩، رقم ١٦٥١٠.
- (١٢) المرجع نفسه، المجلد ٦١٩، رقم ٨٩٤٠.

- (١٣) المرجع نفسه، المجلد ١٠٢٨، رقم ١٥١٢١.
- (١٤) A/57/304، المرفق.
- (١٥) منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع E.04.II.K.12. والنص الكامل متاح على الموقع الإلكتروني <http://www.uneca.org/ERA2004/full.pdf>.
- (١٦) منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع E.04.II.K.3.
- (١٧) منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع E.01.V.4.
- (١٨) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الثامنة والخمسون، الملحق رقم ١٧ (A/58/17)، المرفق الأول.