

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية
الاجتماع المواضيعي بشأن تطوير الهياكل الأساسية للنقل
العابر كجزء من العملية التحضيرية لاستعراض منتصف
المدة لبرنامج عمل ألماتي
واغادوغو، بوركينا فاسو، ١٨-٢٠ حزيران/يونيه ٢٠٠٧

هياكل النقل الأساسية للتجارة العابرة في البلدان غير الساحلية في غرب ووسط أفريقيا: استعراض عام

مساهمة من أمانة الأونكتاد في استعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماتي

تقرير مقدم من أمانة الأونكتاد

المحتويات

الصفحة

أولاً - هياكل النقل الأساسية للتجارة العابرة في البلدان غير الساحلية في غرب ووسط أفريقيا: استعراض عام	٣
توطئة	٣
ثانياً - الهياكل الأساسية للنقل العابر في البلدان غير الساحلية في غرب ووسط أفريقيا وفي بلدان العبور المجاورة.....	٤
ألف - استعراض عام.....	٤
باء - النقل البري	٦
جيم - النقل بالسكك الحديدية.....	٨
دال - النقل عبر الطرق المائية الداخلية.....	١٠
هاء - الموانئ البحرية	١٠
واو - تسهيلات عبور الحدود	١١
زاي - التجارة العابرة في غرب ووسط أفريقيا وانعدام الاستقرار السياسي الإقليمي ...	١١
ثالثاً - الاتفاقيات والاتفاقات التي تنظم استخدام الهياكل الأساسية للنقل العابر المرتبطة بالتجارة في غرب ووسط أفريقيا	١٢
رابعاً - المبادرات في مجال السياسة العامة لتحسين الهياكل الأساسية للنقل في غرب ووسط أفريقيا	١٤
خامساً - آفاق المستقبل	١٥
ألف - بناء القدرات.....	١٥
باء - الاستراتيجيات الوطنية والإقليمية فيما يخص الهياكل الأساسية للنقل	١٥
جيم - التطوير المتوازن والتكميلي لقطاعات النقل الفرعية	١٦
دال - تحديث معدات النقل	١٦
هاء - مشاركة القطاع الخاص في توفير الهياكل الأساسية للنقل وصيانتها.....	١٦
واو - تدابير تيسير التجارة.....	١٧
المراجع	١٨

الجدول

١ - مؤشرات الهياكل الأساسية للنقل في غرب ووسط أفريقيا (لعام ٢٠٠٤).	٥
٢ - تواتر نقاط التفتيش على طرقات النقل العابر الرئيسية في غرب أفريقيا ...	٨
٣ - الاتفاقات الثنائية بين البلدان غير الساحلية في غرب ووسط أفريقيا وبلدان العبور المجاورة لها بشأن مسائل حركة المرور العابر	١٣

أولاً - هياكل النقل الأساسية للتجارة العابرة في البلدان غير الساحلية في غرب ووسط أفريقيا: استعراض عام

توطئة

١- هناك ٢٤ بلداً في غرب ووسط أفريقيا [١]، منها خمسة بلدان غير ساحلية، هي: بوركينا فاسو وتشاد وجمهورية أفريقيا الوسطى ومالي والنيجر. ولأنها لا تتمتع بمنفذ على البحر، فهي مضطرة إلى نقل معظم تجارتها السلعية عبر أراضي أجنبية. ورغم أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تنص على أن "تتمتع الدول غير الساحلية بحرية المرور العابر عبر أراضي دول المرور بكافة وسائل النقل" [الفقرة ١ من المادة ١٢٥]، فإن التجارة العابرة كثيراً ما تعترضها مجموعة كبيرة من المشاكل الإدارية والفنية واللوجستية. وعلاوة على ذلك، فإن شروط العبور تجعل البلدان غير الساحلية معتمدة على هياكل النقل لدى البلدان المجاورة لها، وتزيد من تكاليف المعاملات، وتؤثر سلباً على قدرتها على المنافسة على الساحة الدولية.

٢- وبالإضافة إلى ذلك، فإن الحق في الوصول إلى البحر، بالنسبة لبوركينا فاسو وتشاد وجمهورية أفريقيا الوسطى ومالي والنيجر، تأثر بشكل خطير بسبب نظم النقل العابر الإقليمية التي تعد من بين أقلها تقدماً في العالم. وبوجه عام، فإن هياكل النقل الأساسية تعاني من وضع مهلهل وهي آخذة في التدهور، فضلاً عن أن اختناقات غير مادية كبيرة تعوق سلاسة حركة النقل العابر في ممرات العبور الرئيسية في المنطقتين. كما أن سوء حالة هياكل النقل يحول دون مشاركة قطاعات عريضة من السكان في الاقتصاد المعاصر.

٣- ويؤثر نقص الترابط التجاري سلباً على التنمية الاجتماعية - الاقتصادية لهذه البلدان. وفي عام ٢٠٠١، تراوح نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي ما بين ١٩٨ دولاراً في تشاد إلى ٢٥٥ دولاراً في جمهورية وسط أفريقيا. وبلغ متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي لمجموع هذه البلدان ٢٠٢ من الدولارات، أي دون متوسط نصيب الفرد في بلدان جنوبي الصحراء الكبرى بنسبة ٥٧ في المائة. ويقل متوسط العمر المتوقع عند الولادة عن ٥٠ عاماً. ومعدل الأمية مرتفع إذ يتراوح بين ٥٠ في المائة في جمهورية أفريقيا الوسطى و٨٣ في المائة في النيجر. وتنتمي جميع البلدان غير الساحلية الخمسة في غرب ووسط أفريقيا إلى فئة أقل البلدان نمواً - أي أنها من بين أفقر بلدان العالم.

٤- إن برنامج عمل آلماتي المعتمد في المؤتمر الوزاري الدولي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية الدولية بشأن التعاون في مجال النقل العابر، المعقود في عام ٢٠٠٣، ليعترف بالأهمية الحاسمة التي يكتسبها قطاع النقل لتحقيق النمو الاقتصادي والتنمية. وقد حدد إطاراً لوضع نظم فعالة للنقل العابر للبلدان النامية غير الساحلية وشدد على ضرورة إقامة شراكات بين هذه البلدان وبلدان العبور النامية، وكذلك مع شركائها الثنائيين والمتعددي الأطراف. وحدد برنامج عمل آلماتي أيضاً سبعة مجالات ذات أولوية لتطوير الهياكل الأساسية وصيانتها، وهي: النقل بالسكك الحديدية، والنقل البري، والموانئ، والطرق المائية الداخلية، وخطوط الأنابيب، والنقل الجوي، والاتصالات [١٤].

٥- ويبيّن هذا الاستعراض العام، الذي أعدته شعبة أفريقيا وأقل البلدان نمواً والبرامج الخاصة، السمات الرئيسية للوضع الراهن لهياكل النقل الأساسية للتجارة العابرة في البلدان غير الساحلية في غرب ووسط أفريقيا، مع التركيز بوجه خاص على النقل البري غير خطوط الأنابيب وعلى الموانئ البحرية. ويبيّن المشاكل

المحددة التي تؤثر في استخدام وتطوير وصيانة الهياكل الأساسية للنقل العابر في المنطقتين، ويبحث في الخيارات الممكنة من أجل استخدام الهياكل الأساسية للنقل العابر بمزيد من الكفاءة في البلدان غير الساحلية وبلدان العبور الواقعة في المنطقتين.

ثانياً - الهياكل الأساسية للنقل العابر في البلدان غير الساحلية في غرب ووسط أفريقيا وفي بلدان العبور المجاورة

ألف - استعراض عام

٦- تُنقل البضائع العابرة، في غرب ووسط أفريقيا، عبر ١٣ ممراً كبيراً للنقل العابر وهي: سبعة ممرات بالطرق البرية، وخمسة ممرات بالسكك الحديدية أو بالجمع بين السكك الحديدية والطرق البرية، وممر واحد يجمع بين السكك الحديدية وطرق الملاحة. بيد أن هذه الهياكل الأساسية للنقل العابر هي من بين الهياكل الأقل تطوراً في العالم. فهي كثيراً ما تفتقر إلى الصيانة، وذات تقنية بالية، وضعيفة من حيث الربط بمختلف وسائط النقل. وحركة البضائع عبر ممرات العبور الرئيسية تعوقها موانع مادية وغير مادية، وهو ما يتسبب في ارتفاع تكاليف النقل، ومن ثم التأثير سلباً على القدرة التنافسية في مجال التصدير وإثارة عراقيل ضخمة أمام استيراد ما يلزم من السلع الإنتاجية والأغذية وأنواع الوقود. وقد وقّعت حكومات هذه البلدان على العديد من الاتفاقيات الثنائية والمتعددة الأطراف والإقليمية بشأن التعاون في مجال النقل العابر في المنطقتين، إلا أن التنفيذ العملي لهذه الاتفاقيات لا يزال يحتاج إلى بعض التحسين.

٧- وتشكل الطرق البرية أهم طريقة للنقل في المنطقة، وقد زادت أهميتها باطراد في مجال النقل العابر. فستة أعشار حجم البضائع العابرة تقريباً تنقل براً. غير أن حالة هذه الطرق غالباً ما تكون قاصرة لسلامة حركة البضائع وسرعتها.

٨- وتعد السكك الحديدية ثاني أهم طريقة للنقل في غرب أفريقيا. فهي تربط عاصمتين هما واغادوغو (بور كينا فاسو) وباماكو (مالي)، بميناءين بحريين إقليميين هما أبيدجان (كوت ديفوار) وداكار (السنغال)، على التوالي. أما نيامي (النيجر) فليست موصولة بالسكك الحديدية، وبالتالي فإن نقل السلع من هذا البلد وإليه يتطلب سلوك ممر كوتونو- نيامي الذي يجمع بين السكك الحديدية والطريق البري.

٩- وتؤدي السكك الحديدية دوراً أقل أهمية في النقل الدولي العابر في وسط أفريقيا، نظراً لأن خطوط السكك الحديدية الوطنية فيها محدودة لا رابط بينها. فالكاميرون وحدها التي تملك هياكل أساسية ذات شأن في مجال السكك الحديدية تديرها شركة Camrail التابعة للقطاع الخاص. والسكك الحديدية في الكاميرون ليست مهمة بالنسبة للنقل المحلي فحسب، بل تمثل أيضاً وسيلة لتسهيل التجارة العابرة مع تشاد وجمهورية أفريقيا الوسطى.

١٠- واللجوء إلى النقل بالطرق المائية الداخلية قليل في غرب أفريقيا رغم الإمكانات التي يتيحها نهر النيجر. وتعد الطرق المائية ثاني أهم طريقة للنقل العابر في جمهورية أفريقيا الوسطى. فيمكن شحن السلع العابرة بين برازا فيل وبانغي عبر نهري الكونغو وأوبانغي. على أن الملاحة في نهر أوبانغي ممكنة لمدة ثمانية أشهر فقط في السنة نظراً لانخفاض منسوب المياه في موسم الجفاف.

١١ - ويعد خط الأنابيب الرابط بين تشاد والكاميرون وطوله ١٠٧٠ كيلومتراً، المدعوم من البنك الدولي، أهم خط أنابيب للنقل العابر في المنطقتين، حيث يستخدم لنقل النفط الخام من حقول النفط في دوبا في جنوب تشاد إلى سواحل الكاميرون. وهذا المشروع، الذي تصل تكلفته إلى ٤ مليارات دولار، يشمل أيضاً إنشاء ثلاث محطات ضخ ومحطة بحرية ساحلية بالقرب من كيري في الكاميرون [١٨]. وتشغل بلدان أخرى في المنطقتين شبكات من خطوط الأنابيب المحلية.

١٢ - وهناك العديد من المطارات الدولية الكبرى في المنطقة، ولكن هذه المحاور تقع خارج البلدان غير الساحلية. وكان إفلاس شركة طيران كبرى في عام ٢٠٠٢، كانت تسير رحلتها إلى المنطقتين، قد وجه ضربة قوية لقطاع النقل الجوي في غرب ووسط أفريقيا. بيد أن هذا القطاع تعافى من كبوته رغم أن نقل البضائع جواً لا يزال ضعيفاً نسبياً بسبب ارتفاع التكلفة أساساً. ومع ذلك، ينتظر أن يؤدي التنفيذ الكامل لقرار ياموسوكرو لعام ١٩٩٩ بشأن تحرير أسواق النقل الجوي في أفريقيا إلى إحداث آثار إيجابية على الترابط الجوي لبلدان غرب ووسط أفريقيا داخل الأقاليم وفيما بينهما.

١٣ - وتعد منطقتا غرب ووسط أفريقيا مجهزتين تجهيزاً جيداً نسبياً من حيث أعداد الموانئ البحرية. وقد مُنح الامتياز لتشغيل عمليات الموانئ في معظمها لجهات خاصة، مع توقع أن يؤدي ذلك إلى تحسين نوعية الخدمات. وتكتسي موانئ أبيدجان (كوت ديفوار)، وداكار (السنغال)، ودوالا (الكاميرون)، وتيما (غانا) أهمية خاصة لتجارة سلع البلدان غير الساحلية في وسط أفريقيا وغربها.

الجدول ١ - مؤشرات الهياكل الأساسية للنقل في غرب ووسط أفريقيا (العام ٢٠٠٤)

١٤٨ ٦٧٠ كيلومتراً	طول الطرق البرية
١٠٧ ٧٨٥ كيلومتراً	منها المعبد
٥٦٢ ٢٦٣ كيلومتراً	غير المعبد
١٨ ١٣٤ كيلومتراً	طول خطوط السكك الحديدية
٢٧ ٧٣١ كيلومتراً	طول طرق الملاحة الداخلية
٦٢١	عدد المطارات
١٤٥	منها المدارج المعبدة
٤٧٦	المدارج غير المعبدة
٤٨	عدد الموانئ البحرية
١٢ ٦٩٢ كيلومتراً	طول خطوط الأنابيب

المصدر: Proinvest، الصفحة ٣ [٨].

١٤ - إن أوجه النقص من حيث عدم كفاية التعاون الإقليمي، والقصور في استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات نتيجة للمشاكل التقنية والمشاكل التي يواجهها المستخدمون، والقيود التي تكبل الموارد البشرية إنما تسبب في موانع غير مادية تبقى على تكلفة النقل مرتفعة بلا مبرر. ومن ذلك على وجه الخصوص أن المستندات الجمركية غير موحدة وإجراءات عبور الحدود طويلة ومعقدة رغم إبرام اتفاقات إقليمية بشأن حرية انتقال الأشخاص والسلع.

باء - النقل البري

١٥ - النقل البري هو أسلوب النقل الرئيسي لتصدير واستيراد بضائع البلدان غير الساحلية في غرب ووسط أفريقيا. ورغم أن النقل بالسكك الحديدية قد يكون أوفر من الناحية الاقتصادية لعمليات النقل بالجملة للمنتجات الإقليمية الرئيسية، مثل القطن، فإن دواعي القلق فيما يتعلق بانتظام خدمات النقل بالسكك الحديدية واختناقات الاستيعاب في محطات السكك الحديدية، فضلاً عن المشاكل المرتبطة بسوء حالة جزء كبير من خطوط السكك الحديدية الإقليمية، كلها أمور ترجح كفة النقل البري الأكثر كلفة ولكنه أكثر موثوقية.

١٦ - وتتفاوت كثافة ونوعية الهياكل الأساسية للطرق من بلد إلى آخر. وبوجه عام، فإن حالة الطرق في غرب أفريقيا أحسن مما هي عليه في وسط أفريقيا. وتملك غانا وكوت ديفوار أفضل الهياكل الأساسية للطرق بين بلدان العبور. وقبل اندلاع الاضطرابات المدنية في كوت ديفوار، كانت الممرات عبر هذا البلد هي الأنشطة في المنطقة دون الإقليمية.

١٧ - والهياكل الأساسية للطرق في وسط أفريقيا تشهد حركة أقل كثافة وتعاني من مشاكل حادة في الصيانة. وتعد الكامبيرون بلد العبور الرئيسي بالنسبة لجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد. فأربعة أخماس حركة النقل العابر في وسط أفريقيا تمر عبر ممرين للطرق البرية عبر الكامبيرون هما ممر دوالا - بانغي (١ ٥٠٠ كيلومتر) وممر دوالا - نجامينا (٢ ١٠٠ كيلومتر).

١٨ - أما ممرات الطرق البرية عبر بلدان أخرى، مثل الكونغو وغابون وجمهورية الكونغو الديمقراطية والسودان والجمهورية العربية الليبية والنيجر ونيجيريا، فأدوارها أقل شأنًا. ومع ذلك تتمتع هذه الممرات بإمكانيات هائلة وبإمكانها ليس مساعدة البلدين غير الساحليين على تنويع شركائهما في مجال النقل العابر فحسب وإنما أيضاً المساهمة في تحقيق المزيد من التبادل التجاري والتكامل الإقليميين. وبإمكان وصلات الطرق مع نيجيريا على وجه الخصوص مساعدة تشاد على تقليص تكاليف النقل نظراً لأن ميناء بورت هاركورت (نيجيريا) هو أقرب ميناء بحري لنجامينا.

١٩ - وبغية ترقية نوعية الهياكل الأساسية للطرق في غرب ووسط أفريقيا، بادرت الحكومات والجماعات الاقتصادية الإقليمية في السنوات الأخيرة، بالتعاون مع المانحين الثنائيين والمتعددي الأطراف، ولا سيما صندوق التنمية الأفريقي، بتنفيذ عدة مشاريع وطنية وإقليمية لإعادة تأهيل الطرق وتيسير النقل. وأبرز هذه المشاريع مشروع طريق تيبيري - داكورو ومشروع طريق ماداوا - بوزا - تاهوا في النيجر، وبرنامج قطاع النقل ٢٠٠٠-٢٠٠٨ في بوركينا فاسو، ومشروع إعادة تأهيل ممر باماكو - دكار المتجه جنوباً، وهي المشاريع التي يتوقع أن تؤدي إلى تحقيق تحسن كبير في الهياكل الأساسية للطرق [٣، ٤، ١١].

٢٠- ويُطبق نظام توزيع حصص الشحن على بعض ممرات النقل البري العابر بهدف ضمان حصول الناقلين من البلدان غير الساحلية وبلدان العبور على حد سواء على مكاسب ومنافع. وفي الأحوال العادية، يُخصص ثلثا الشحن العابر في ميناء ما لناقلين من البلد غير الساحلي والثلث الآخر لناقلين من بلد العبور.

٢١- وبالرغم من أن هذه الحصص تحدد مع مراعاة أهداف إنمائية، مثل المساعدة على تطوير قطاع النقل في البلدان غير الساحلية، فإن التطبيق الصارم لهذه الحصص قد يفضي إلى قضايا تتعلق بالكفاءة وقد يؤدي إلى نتائج غير مقصودة. وقد تسبب نظام حصص النقل هذا على وجه الخصوص في اختناقات تعترض قطاع النقل وتزيد من تكاليف النقل، إذا كانت الإمدادات وطاقات المركبات ونوعيتها في البلدان غير الساحلية تختلف عما هي عليه لدى شركاء النقل العابر. وبالتالي، فإن نظام الحصص قد ينطوي على آثار سلبية من الناحية الاقتصادية على البلدان غير الساحلية إذا كانت آثار زيادة تكاليف النقل تفوق المنافع التي يدرها قطاع النقل.

٢٢- وعلاوة على المشاكل المرتبطة بالحالة المادية للهياكل الأساسية للطرق وبقضايا حصص النقل، فإن النقل البري في غرب ووسط أفريقيا مبتلى بشتى أنواع القيود الإضافية. وثمة مشكلة أساسية تتمثل في قدم جزء كبير من أسطول الشاحنات وفي زيادة عدد المركبات المستعملة، وكلا الظاهرتين تزيد من تكاليف التشغيل وتواتر الحوادث. وعلاوة على ذلك، تفتقر معظم المركبات إلى التجهيزات التي يمكن أن تساعد على تسريع النقل العابر، ومن ذلك على سبيل المثال عدم إمكانية إغلاقها بإحكام أو ربطها بمرافق تعقب البضائع.

٢٣- وينتاب الحكومات قلق إزاء تقادم أساطيل المركبات واتخذت شتى التدابير لتدارك الوضع. فقد وضعت حكومة مالي مثلاً موضع التنفيذ آلية تتمثل في إعفاء المركبات الجديدة من الضرائب من أجل التشجيع على تجديد أسطول الشاحنات لنقل البضائع فيما بين الدول. وفي السنغال، قررت الحكومة حظر استيراد المركبات التي يتجاوز عمرها خمس سنوات [٣، الصفحة ٩]. وفي النيجر، حيث يقدر أن ٨٠ في المائة من المركبات تعاني من حالة متقدمة من الاستهلاك، تستعمل الحكومة حوافز ضريبية لتشجيع الناقلين على تجديد أسطول مركباتهم [٤، الصفحة ٧].

٢٤- وثمة مشكلة ثانية خطيرة تتعلق بتجاهل الناقلين على نطاق واسع لأنظمة الحمل المحوري المسموح به. فالشاحنات تحمل فوق طاقتها للاستفادة من أسعار شحن منخفضة للطن الواحد نتيجة للمنافسة المحتدمة بين الناقلين بسبب الزيادة المفرطة في العرض من طاقة النقل مقارنة بحجم السلع المنقولة. وبالإضافة إلى ذلك، فإن اختلال التوازن بين الصادرات والواردات - تشكل الواردات مثلاً نحو ٨٥ في المائة من مجموع حجم البضائع المنقولة إلى البلدان غير الساحلية ومنها في دول الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا [٣، الصفحة ٩] - يشجع أيضاً على الإفراط في تحميل الشاحنات القادمة للتعويض عن العجز المتكبد نتيجة عدم وجود أحجام كافية من البضائع الخارجية المتجهة إلى الموانئ البحرية. وهذه الممارسة لا تساهم في تدهور الهياكل الأساسية للطرق فحسب بل تنطوي أيضاً على مخاطر جمة في مجال السلامة على الطرق.

٢٥- على أن أخطر الموانع التي تعوق سرعة عبور البضائع على الطرق في غرب ووسط أفريقيا ربما تمثلت في كثرة حواجز الطرق وما يصاحبها من فرض رسوم حقوق التيسير. وقد تشمل هذه الأعباء تشكيلة متنوعة من الأعباء المالية غير المشروعة، وهي تتراوح من رسوم مجتمعية على الطرق إلى "رسوم مراقبة المستندات" إلى الطلبات الفجة بدفع الرشاوي.

٢٦- لقد تكاثرت حواجز الطرق وغيرها من نقاط التفتيش إلى حد باتت نقاط التوقف الاضطراري لا يفصل بينها سوى فترات وجيزة (انظر الجدول ٢). وحتى إن كانت الرسوم التي تفرض عند كل نقطة تفتيش زهيدة نسبياً، فهي تزيد من المبالغ الكبيرة التي تدفع في المجموع. وهي تمثل، من الناحية الاقتصادية، خسارة في اقتصاد النقل، وتجعل، فضلاً عن ذلك، من رسوم الطرق على طريق بمسارين في غرب أفريقيا في نفس مستوى غلاء الرسوم على طريق سريع بأربعة مسارات في أوروبا [٥].

الجدول ٢ - تواتر نقاط التفتيش على طرقات النقل العابر الرئيسية في غرب أفريقيا

الطريق	المسافة (بالكيلومتر)	عدد نقاط التفتيش	التواتر (بالكيلومتر)
لاغوس - أبيدجان	٩٩٢	٦٩	١٤
نيامي - واغادوغو	٣٣٧	٢٠	١٧
لومي - واغادوغو	٩٨٩	٣٤	٢٩
كوتونو - نيامي	١ ٠٣٦	٣٤	٣٠
أبيدجان - واغادوغو	١ ١٢٢	٣٧	٣٠
أكرا - واغادوغو	٩٧٢	١٥	٦٥

المصدر: OECD/Sahel and West Africa Club [٥، الصفحة ١٦].

٢٧- وهناك مشاريع ترمي إلى دعم الجهود لتقليص عدد حواجز الطرق مثل مشروع إعادة تأهيل الطريق البري لممر باماكو - داكار المتجه جنوباً وتيسير النقل عليه. ويهدف هذا المشروع، في جملة أمور، إلى تقليص تكاليف النقل غير المنظورة بنسبة ٢٠ في المائة وذلك بالحد من التفتيش عند الحدود، وعند نقاط الوصول بالنسبة للنقل العابر بالحاويات والصهاريج، وبشروط معينة للنقل بالشاحنات المغلقة بإحكام عند نقطة الانطلاق. ويتوقف صرف القروض في إطار هذا البرنامج على إثبات تنفيذ السياسات التي تقلص من عدد نقاط التفتيش على الطرق في كل من مالي والسنغال [٣، الصفحة ١٠].

جيم - النقل بالسكك الحديدية

٢٨- تعمل السكك الحديدية في ١٥ بلداً من بلدان غرب ووسط أفريقيا الـ ٢٤. إلا أن بلدين فقط من البلدان غير الساحلية - بوركينا فاسو ومالي - تتوافر خطوط للسكك الحديدية على أراضيها. ويمكن شحن البضائع من النيجر وتشاد وجمهورية أفريقيا الوسطى وإليها عبر ممرات تجمع بين النقل بالسكك الحديدية والطرق البرية.

٢٩- ونظراً لأن غالبية الخطوط تمتد مباشرة من الساحل إلى الأراضي الداخلية دون ترابط فيما بينها، فلا وجود لشبكات السكك الحديدية الإقليمية. فالخطوط مخصصة في معظمها لتصدير كميات كبيرة من المعادن. ومعظم هذه الخطوط وحيدة المسار وتعمل بمحركات الديزل. وعلاوة على ذلك، يعود تاريخ تشييد العديد من هذه الخطوط إلى القرن التاسع عشر وهي في حالة يرثى لها. وعربات السكك الحديدية عفا عليها الزمن وغير ملائمة لا كمّاً ولا نوعاً. وبالإضافة إلى ذلك، فإن انخفاض حجم الشحن العائد يحمل عربات الشحن على البقاء في حالة تعطل بلا داع في المحطات النهائية.

٣٠- وكثيراً ما تتوقف خدمات السكك الحديدية بسبب مشاكل تقنية. أضف إلى ذلك أن العديد من خطوط السكك الحديدية لم تكن مربحة كمؤسسات شبه حكومية وبالتالي تفتقر إلى الأموال لأعمال الصيانة ولتقديم نوعية أفضل من الخدمات. ولما كانت خدمات السكك الحديدية غير موثوق بها فقد بات قطاع السكك الحديدية لا يجذب اهتمام الناقلين. وعليه، لم تزل حصة النقل بالسكك الحديدية تتناقص مقارنة بالنقل البري.

٣١- على أن خصخصة السكك الحديدية والاستثمارات التي جرى ضخها لاحقاً في اقتناء عربات السكك الحديدية وغيرها من المعدات، فضلاً عن إعادة تدريب وتنظيم الموظفين خلقت فرصاً جديدة لإعادة تأهيل قطاع السكك الحديدية وتحديثه. وقد أدت خصخصة خط أبيدجان - واغادوغو في عام ١٩٩٥ إلى زيادة ضخمة في حركة البضائع بالسكك الحديدية. وبحلول عام ٢٠٠٠، كان نحو نصف مجموع الشحن المتجه إلى بوركينا فاسو من ميناء أبيدجان ينقل بالسكك الحديدية. على أن اندلاع الاضطرابات المدنية في كوت ديفوار ألقي بآثار وخيمة على تشغيل هذا الخط. فقد استلزم الأمر غلق الخط مراراً؛ وتراجعت حركة نقل البضائع بنسبة ٨٠ في المائة بين عامي ٢٠٠٢ و٢٠٠٣. ورغم استئناف عمليات الخط مؤقتاً، فإن الوضع السياسي في كوت ديفوار يظل غير مستقر ومن الصعب للغاية تأمين البضائع [٦، الصفحتان ١٦١ و ١٦٢].

٣٢- وتم تشغيل الخط من دكاكار إلى باماكو منذ ٢٠٠٣ بعقد إدارة خاصة يمنح حقوق التأخير للاتحاد الكندي الفرنسي Transrail لمدة ٢٥ عاماً، مع إمكانية تجديدها بعقد لمدة عشر سنوات. وقد التزم هذا الاتحاد الخاص بدفع ريع سنوي يبلغ نحو ٩٠٠ ٠٠٠ دولار لكل بلد وباستثمار ٧٢,٧ مليون دولار على مدى خمس سنوات لتحديث السكك الحديدية وتجديد العربات [٧]. ورغم التزام الاتحاد بالحفاظ على خدمات نقل المسافرين، فقد ركزت شركة Transrail على نشاط نقل البضائع الذي تضاعف ست مرات في غضون فترة وجيزة. بيد أن هذا التقدم تحقق على حساب ربط السكك الحديدية بالعديد من المجتمعات المحلية النائية حيث أُغلقت المحطات، الأمر الذي قوّض النشاط الاقتصادي الذي ظهر في المناطق المحيطة بالسكك الحديدية.

٣٣- ويُنقل الشحن العابر من وإلى البلدان غير الساحلية في وسط أفريقيا أيضاً عبر ممر يجمع بين السكك الحديدية والطرق المائية الداخلية ويشمل ممر السكك الحديدية الكونغولي من بوانت نوار إلى برازافيل (٥١٢ كيلومتراً). ويتم بعد ذلك تعقيب شحن البضائع من السكك الحديدية إلى النقل بالطرق المائية (وبالعكس) في برازافيل.

٣٤- ورغم أن نحو ٢٥ إلى ٣٠ مليون طن من الخامات والمعادن تنقل سنوياً بالسكك الحديدية في غرب ووسط أفريقيا، فإن قطاع السكك الحديدية لا يقوم حالياً سوى بدور محدود ضمن الهياكل الأساسية للنقل العابر. على أن تزايد الطلب على الخامات والمعادن من البلدان الآسيوية يمكن أن يجعل من إعادة تأهيل خطوط السكك الحديدية القائمة وتشديد خطوط جديدة هدفاً جذاباً للاستثمار الأجنبي المباشر. ويجري النقاش بشأن عدة مشاريع لإعادة تأهيل وتوسيع خطوط السكك الحديدية بتمويل من مستثمرين محليين وأجانب من القطاع الخاص - كما في غانا، وكذلك مشروع AFRICARAIL، الذي يهدف، في جملة أمور، إلى بناء خطوط جديدة بمسارين لربط خطوط السكك الحديدية القائمة بين بنن وبوركينا فاسو وتوغو. ويمكن لهذه المشاريع، عند إنجازها، تنشيط قطاع السكك الحديدية وتحسين حالة النقل العابر للبلدان غير الساحلية في غرب أفريقيا تحسناً كبيراً.

دال - النقل عبر الطرق المائية الداخلية

٣٥- يُستخدم النقل عبر الطرق المائية الداخلية في عدة بلدان في غرب ووسط أفريقيا. على أن فترة الملاحة بالأهوار والبحيرات غالباً ما تقتصر على موسم الأمطار. فمواسم الجفاف الطويلة الناجمة عن تغير المناخ يمكن أن تؤدي إلى زيادة تحجيم فترات الملاحة على الطرق المائية الداخلية في هذه البلدان. وعلاوة على ذلك، تُستخدم الطرق المائية الداخلية عادة لأغراض النقل المحلي بدلاً من استخدامها كجزء من وصلات النقل العابر الدولية.

٣٦- ومع ذلك، لا يزال نقل البضائع العابرة يتم عبر الطرق المائية في وسط أفريقيا، حيث يُستخدم نهر الكونغو ورافده، نهر أوبانغي ونهر شانغا، لحركة النقل العابر وكذلك للنقل مع السكك الحديدية. وحركة النقل عبر نهر بانغي - برازافيل - بوانت نوار الذي يجمع بين السكك الحديدية والطرق المائية تمثل حالياً خمس الحركة عبر الممر البري دوالا - بانغي. وكان الممر بالسكك الحديدية والطرق المائية أكثر نشاطاً بكثير في الثمانينات، عندما كان أكثر من نصف مجموع حركة الشحن المنقول من وإلى جمهورية أفريقيا الوسطى يمر عبر هذا الطريق. على أن قدرة هذا الممر تقلصت بشكل حاد بسبب انعدام الصيانة. وبالإضافة إلى ذلك، تراجعت أيضاً كمية ونوعية خدمات النقل بالسفن والصنادل المحلية. وانخفض حجم الشحن بنسبة ٩٢ في المائة، من ٦٣٥ ٢٢٣ طناً إلى ١٨ ٢١٨ طناً، في الفترة ما بين عامي ١٩٨٥ و ٢٠٠٠.

٣٧- ولا يزال النقل بالطرق المائية يحمل إمكانات، ولا سيما في أفريقيا الوسطى. ونظراً لأن هذا الأسلوب أكثر وفراً من النقل البري، فيإمكانه المساعدة على تقليص تكاليف النقل التي تتكبدها جمهورية أفريقيا الوسطى والمناطق الجنوبية من تشاد. بيد أن استخدام هذه الطريقة في النقل بكفاءة يعوقه الافتقار إلى تعاون كاف بين البلدان غير الساحلية وبلدان العبور، وعدم الاستقرار السياسي في المنطقة دون الإقليمية. كما أن العودة إلى مستويات حجم البضائع المنقولة في الثمانينات يتطلب ضخ استثمارات كبيرة في معدات النقل وفي صيانة تجهيزات الطرق المائية معاً.

هاء - الموانئ البحرية

٣٨- تتمتع الدول الساحلية في غرب ووسط أفريقيا بتجهيزات جيدة نسبياً من حيث أعداد الموانئ البحرية. وهي تتمتع بطاقة استيعاب تتماشى إلى حد كبير مع الطلب على النقل، كما أن توافر المعدات فيها وحالة هذه المعدات من الناحية التقنية أفضل في معظم الحالات مما هو عند غيرها من قطاعات النقل الفرعية. وقد انتقلت معظم الموانئ البحرية الرئيسية من القطاع العام إلى القطاع الخاص ويدار العديد منها من قبل شركات دولية كبرى.

٣٩- وقامت عدة موانئ بحرية في الآونة الأخيرة بالاستثمار في المعدات التي تساعد على تسريع الإفراج عن البضائع وجعل حركة النقل العابر أكثر أمناً. وهكذا، شارك ميناء دكاكر في شباط/فبراير ٢٠٠٦ في اختبار نظام جديد للختم لكي يستعمل على طول الممر الذي تبلغ مسافته ٧٠٠ ٢ كيلومتر من دكاكر (السنغال) مروراً باماكو (مالي) وواغادوغو (بور كينا فاسو) إلى نيامي (النيجر). ويمكن تطبيقه على الشاحنات التي تتراوح حمولتها بين ١٠ أطنان و ٤٠ طناً [١٥]. وقد بدأ ميناء أبيدجان، في ٦ آذار/مارس ٢٠٠٧، تشغيل جهاز ماسح يعمل بالأشعة السينية لنفقين ذي طاقة عالية (٦ ميغا إلكترون فولط) هو الأول من نوعه في

العالم. وسيساعد هذا الجهاز، الذي يستطيع مسح عدد يصل إلى ٣٠ شاحنة في الساعة، على تقليص الاختناقات أثناء التخليص الجمركي في الميناء وتسريع الإفراج عن البضائع [١٦]. ولا يزال الوقت الفعلي لإعداد السفينة لرحلة العودة من الميناء والذي يبلغ سبعة أيام أو أكثر في معظم الموانئ البحرية في غرب أفريقيا يفوق الإطار الزمني المستهدف، وهو ٧٢ ساعة [٣، الصفحة ٥].

واو - تسهيلات عبور الحدود

٤٠ - تعد إجراءات عبور الحدود معقدة ومعقدة بسبب تعدد مستندات الجمارك والشرطة أساساً. فالبندان تستعمل مستندات المرور العابر الخاصة بها، وهي وثائق لا تحظى بقبول متبادل. فالخدمات المجمعة في مكان والتسهيلات الجمركية المشتركة ليست هي القاعدة بقدر ما هي استثناء. واستعمال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات العصرية، ولا سيما لتفقد البضائع وتجميع البيانات ومعالجتها، لا يزال محدوداً و/أو تعترضه صعوبات تقنية تحد من كفاءة النظم الآلية لإدارة البيانات الجمركية، مثل مشاكل نقص الطاقة الكهربائية أو صيانة الحواسيب، فضلاً عن المشاكل المتعلقة بنقص تدريب اليد العاملة والمهارات في مجال جمع البيانات الحاسوبية ومعالجة البيانات.

٤١ - وتملك الموانئ الرئيسية مستودعات جمركية ومرافق لتخزين البضائع، بما فيها البضائع الخطرة، والسلع الأساسية السائبة والحاويات. على أنه كثيراً ما تثار مشاكل عند نقاط تعقيب الشحن في الممرات التي تجمع بين السكك الحديدية والطرق البرية، حيث تؤدي طاقة المناولة المحدودة بالسكك الحديدية و/أو عدم توفر معدات النقل في الوقت المناسب إلى تكبد البضائع في مراكز العبور. وبالإضافة إلى ذلك، كثيراً ما تفتقر نقاط عبور الحدود إلى مرافق الوقوف الآمن للشاحنات التي تلي أيضاً الحدود الدنيا لمتطلبات النظافة الصحية للسائقين

زاي - التجارة العابرة في غرب ووسط أفريقيا وانعدام الاستقرار السياسي الإقليمي

٤٢ - تتوقف حركة الشحن المأمونة والسريعة من وإلى البلدان غير الساحلية، ولا سيما بالنقل البري وبالسكك الحديدية وبطرق الملاحة الداخلية، على الحصول مجاناً ودون عائق على هياكل أساسية للنقل واستعمالها في البلدان غير الساحلية وبلدان العبور على حد سواء. وقد أثرت الصراعات الأهلية والاضطرابات وغيرها من أشكال انعدام الاستقرار السياسي أياً تأثير على التجارة العابرة للبلدان غير الساحلية في غرب ووسط أفريقيا في السابق ولا تزال.

٤٣ - ويتمثل أحد العوائق الخطيرة جداً أمام التجارة العابرة في المنطقة في الأزمة السياسية التي تمر بها كوت ديفوار، والتي أثرت على التدفقات التجارية لبوركينا فاسو ومالي والنيجر. فقبل الأزمة، كان أكثر من نصف مجموع البضائع المنقولة من هذه البلدان وإليها يمر عبر ميناء أبيدجان. وكان النصف الآخر موزعاً بين كوتونو (١٩ في المائة) ولومي (١٧ في المائة) وداكار (١١ في المائة) وتيما (١ في المائة). وقد ساعد كل من الموقع الجغرافي والنوعية الجيدة نسبياً للهياكل الأساسية للنقل البري والنقل بالسكك الحديدية في كوت ديفوار على تمتع كوت ديفوار بهذه المهيمنة الإقليمية. على أنه منذ اندلاع القلاقل السياسية، تحولت التجارة العابرة إلى تيما ولومي. وتراجعت حركة البضائع العابرة بين أبيدجان والبلدان غير الساحلية في الفترة ما بين ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ إلى نسبة ٢٠ في المائة من مستواها الأصلي. وتقلصت العمليات مع بوركينا فاسو من ٣٩٠ ٠٠٠ طن إلى

١٥ ٠٠٠ طن. وبينما صدرت بوركينا فاسو ٨٠ في المائة من قطنها عبر أبيدجان في عام ١٩٩٨، لم تسجل في عام ٢٠٠٣ عملية تصدير واحدة من هذا البلد عبر ميناء كوت ديفوار [٩، الصفحة ٢٠]. وبالمقابل، زاد حجم البضائع بين ميناء تيمبا وكوت ديفوار فاسو ومالي بواقع ٨ و ١٦ مرة على التوالي في الفترة من ٢٠٠٠ إلى ٢٠٠٣ [١٠، الصفحة ٣٠].

٤٤- ورغم تنظيم قوافل محروسة لشاحنات العبور في كوت ديفوار، فقد تكيّف الناقلون بسرعة مع الوضع الجديد بالتحويل إلى الطرق عبر غانا وبنن وتوغو، وهي البلدان التي أبدت حكوماتها تعاوناً وسهلت شحن البضائع عبر موانئها. وفي الواقع، فقد بيّنت أزمة كوت ديفوار مدى تمتع قطاع النقل المحلي بالمرونة والابتكار في التكيف بسرعة مع الظروف المتغيرة وجني الثمار الناجمة عن الفرص الجديدة. وعلاوة على ذلك، فمما أفرزته هذه الأزمة أنها أنعشت المشاريع الرئيسية الخاصة بالهياكل الأساسية في المنطقة وأبرزت الحاجة إلى التعاون والتكامل بشكل أوثق في قطاع النقل على الصعيد الإقليمي.

ثالثاً - الاتفاقيات والاتفاقات التي تنظم استخدام الهياكل الأساسية للنقل العابر المرتبطة بالتجارة في غرب ووسط أفريقيا

٤٥- يستلزم استخدام البلدان غير الساحلية الهياكل الأساسية للنقل في بلدان الجوار بكفاءة إيجاد إطار قانوني مناسب. وقد أبرمت البلدان غير الساحلية وبلدان العبور في غرب ووسط أفريقيا، في السياق الإقليمي وتحت رعاية الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا، والاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا، والجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا، والمنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا، أكثر من ٤٠ اتفاقية واتفاق منها الإقليمي والمتعدد الأطراف والثنائي بشأن مسائل النقل والمسائل اللوجستية. وهي تغطي مسائل مثل التجارة في السلع والخدمات، والوصول إلى الموانئ البحرية، والنقل العابر، وتنسيق المستندات، والضرائب، والرسوم والمسميات، فضلاً عن اتفاقات متعلقة بتقاسم السوق والنقل المتخصص بالشاحنات.

٤٦- وإن أهم ثلاثة اتفاقات متعددة الأطراف للمرور العابر في غرب أفريقيا هي اتفاقية النقل بالطرق البرية بين الدول واتفاقية المرور العابر على الطرق البرية بين الدول والاتفاق بشأن نظام التامين بالبطاقة البنية في غرب أفريقيا.

٤٧- ونظراً لعدد الاتفاقات والاتفاقيات التي تنظم استخدام الهياكل الأساسية للنقل الخاصة بحركة العبور في غرب ووسط أفريقيا، والتداخل فيما بينها، فإن تطبيقها وتفسيرها لا يخلو من تباينات في الآراء بشأنها. ومن الناحية العملية، فإن هذه الصكوك القانونية غالباً ما تُتجاهل أو تكون للوائح الوطنية الأسبقية على الاتفاقات الإقليمية. وهكذا، فشلت اتفاقية النقل بالطرق البرية بين الدول، التي كان من المنتظر أن تيسر النقل البري بضمن مزيد من السلاسة في حركة العبور، في تقليص عدد حواجز الطرق في معظم ممرات العبور. كما أن تطبيق اتفاقية المرور العابر على الطرق البرية بين الدول، التي جاءت بكراسة تحل محل مستندات العبور الوطنية، وتكون بمثابة مستند عبور واحد للجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا، قد ابتلي بقضايا تتعلق باقتسام العائدات من بيع كراسة هذه الاتفاقية، وبخلافات تتعلق بنظام الضمانات الذي أتاحتها الاتفاقية، والممانعة في قبول مستندات العبور الصادرة عن دول أعضاء أخرى نظراً للشكوك بشأن نوعية نظام التخليص

الجمركي في بلدان شريكة. إن انعدام التعاون والثقة بين شركات التأمين سبب مهم آخر في القصور في نظام التأمين بالبطاقة البنّية التابع للجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا.

٤٨ - وفي وسط أفريقيا، اعتُمدت في النصف الثاني من التسعينات مجموعة من الاتفاقات بشأن نقل البضائع بالطرق البرية برعاية الجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا. وتشمل هذه الاتفاقات الاتفاقية بشأن نقل البضائع بالطرق البرية بين الدول، واتفاقية للنقل المتعدد الوسائط بين الدول، ونظاماً للتأمين الإقليمي هو نظام التأمين بالبطاقة البرتقالية. بيد أنه رغم كل هذه الاتفاقيات الإقليمية، لا تزال الاتفاقات الثنائية واللوائح الوطنية تهيمن على الترتيبات القانونية في مجال أنشطة النقل العابر في المنطقة دون الإقليمية.

٤٩ - وتغطي الاتفاقات الثنائية التي تربط البلدان غير الساحلية في غرب ووسط أفريقيا ببلدان العبور النامية المجاورة لها التعاون في جميع طرائق النقل وجميع جوانب النقل العابر، بما في ذلك الهياكل الأساسية للنقل، والتنسيق في مجال النقل وتيسير النقل. ويستعرض الجدول ٣ الاتفاقات الثنائية في مجال العبور والنقل المبرمة بين البلدان غير الساحلية في غرب ووسط أفريقيا وبلدان العبور المجاورة.

الجدول ٣ - الاتفاقات الثنائية بين البلدان غير الساحلية في غرب ووسط أفريقيا وبلدان العبور المجاورة لها بشأن مسائل حركة المرور العابر

الكاميرون	توغو	السنغال	كوت ديفوار	بنن	
	أ، ب، ج	أ، ب، ج	أ، ب، ج، د	أ، ب، ج	بور كينا فاسو
	أ، ب، ج	أ، ب، ج، د	أ، ب، ج	أ، ب، ج	مالي
	أ، ب، ج	أ، ب، ج	أ، ب، ج	أ، ب، ج، د	النيجر
أ، ب، ج، د					جمهورية أفريقيا الوسطى
أ، ب، ج، د					تشاد

أ = اتفاق بشأن الميناء؛ ب = اتفاق بشأن العبور؛ ج = اتفاق بشأن النقل البري؛ د = اتفاق بشأن النقل بسكك الحديدية.

المصدر: N'Guessan N'Guessan. Improvement of transit transport in West Africa. UNCTAD/LDC/ 003/2، جنيف، ٢٠٠٣، الصفحة ١٨ (بالإنكليزية).

٥٠ - إن مستوى تنفيذ الاتفاقات الثنائية أعلى بوجه عام من تنفيذ الاتفاقات المتعددة الأطراف في غرب ووسط أفريقيا، ذلك أن الحكومات تميل لإبداء التزام أكبر بالاتفاقات الثنائية. ونتيجة لذلك، غالباً ما تكون لهذه الاتفاقات أسبقية على الاتفاقات المتعددة الأطراف. وتظهر المشاكل كلما تعارضت الاتفاقات الدولية مع التشريعات الوطنية.

رابعاً - المبادرات في مجال السياسة العامة لتحسين الهياكل الأساسية للنقل في غرب ووسط أفريقيا

٥١- كانت هناك عدة مبادرات إقليمية ترمي إلى تحسين توافر واستخدام الهياكل الأساسية للنقل العابر المتصل بالتجارة للبلدان غير الساحلية في غرب ووسط أفريقيا. وكان معظم هذه المبادرات مستلهم من خطة العمل القصيرة الأجل التي أعدتها الشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا بشأن الهياكل الأساسية وهي تتفق مع برنامج النقل لأفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، الذي صمم بالاشتراك مع البنك الدولي واللجنة الاقتصادية لأفريقيا. وتُعد الجماعات الاقتصادية الإقليمية، مثل الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا والاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا والجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا، مؤسسات مهمة أيضاً تتعاون مع المانحين المتعددي الأطراف والثنائيين، وكذلك مع المؤسسات المالية الإقليمية في وضع وتنفيذ سياسات لتحسين الهياكل الأساسية للنقل في غرب ووسط أفريقيا.

٥٢- وتعمل الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا والاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا على توحيد قواهما لتنفيذ برنامج لتيسير النقل والعبور بالطرق البرية يرمي إلى تحسين قدرة الدول الأعضاء على المنافسة وذلك بجعل التجارة الإقليمية أكثر سلاسة عن طريق تحسين نظم النقل وإزالة الحواجز غير التعريفية. وسيتم تنفيذ عناصر البرنامج واختبارها وتقييمها على أساس تجريبي بين عامي ٢٠٠٤ و ٢٠٠٩. وسيستبع ذلك التنفيذ الكامل في عام ٢٠٠٩. ويتألف البرنامج من العناصر التالية:

- تنسيق اتفاقية المرور العابر على الطرق البرية بين الدول لتمهيد الطريق لاعتماد مستند واحد للمرور العابر على الطرق البرية بين الدول؛
- إنشاء مرصد لتحديد الممارسات السيئة التي تحدث على طول ممرات النقل العابر الرئيسية والحض على ترك هذه الممارسات؛
- إقامة مراكز حدود مشتركة لتسريع الإجراءات الجمركية على الحدود؛
- توسيع مبادرة البنك الدولي بشأن الوقاية من فيروس نقص المناعة البشري/الإيدز [١٧].

٥٣- وإذا كان العديد من المبادرات المتعلقة بالسياسات العامة التي اتخذتها جماعات اقتصادية إقليمية لتحسين الهياكل الأساسية للنقل العابر يعود إلى تاريخ تأسيس هذه الجماعات وصدرت وثائق برنامجية رئيسية في غضون ذلك، [١١] فإن التقدم المحرز في التنفيذ كان بطيئاً. فالافتقار إلى التمويل والقيود على الموارد البشرية، وكذلك انعدام الإرادة السياسية لتنفيذ وإعمال البرامج والاتفاقات الإقليمية في مجال النقل العابر، هي عوامل رئيسية تكمن وراء هذا التقدم المحدود.

٥٤- ومع تأسيس الاتحاد المعني بالهياكل الأساسية من أجل أفريقيا في عام ٢٠٠٥، بُذلت جهود جديدة لتسريع التقدم في تلبية احتياجات البلدان الأفريقية الملحة في مجال الهياكل الأساسية، بما في ذلك النقل العابر، وذلك دعماً للنمو الاقتصادي والتنمية. ويمثل هذا الاتحاد علاقة ثلاثية يشترك فيها مانحون على أساس ثنائي ووكالات متعددة الأطراف ومؤسسات أفريقية [١٢]. والهدف من هذا الاتحاد هو إكساب أعضائه مزيداً من

الفعالية في دعم تطوير الهياكل الأساسية في أفريقيا بتعبئة الجهود في مجالات مختارة، مثل تقاسم المعلومات وتنمية المشاريع وتحديد الممارسات الجيدة.

٥٥ - ويتصدى الاتحاد المعني بالهياكل الأساسية من أجل أفريقيا للقيود الوطنية والإقليمية التي تعوق تطوير الهياكل الأساسية، مع التركيز على الهياكل الأساسية الإقليمية، معترفاً بالتحديات الخاصة المطروحة على هذا المستوى. على أنه نظراً لأن معظم خدمات الهياكل الأساسية تعالج على المستوى الوطني وضمن الميزانيات الوطنية وأطر التنفيذ الوطنية، فإن الاتحاد سيصبح أيضاً فاعلاً على المستوى القطري. وبالإضافة إلى ذلك، ثمة مسائل حرجية تتعلق بالتنسيق يحتاج الأمر إلى معالجتها على المستوى الوطني.

٥٦ - والاتحاد ليس وكالة مالية؛ بل يُنظر إليه كمنبر للسعي للحصول من المانحين على مزيد من التمويل للمشاريع والبرامج الخاصة بالهياكل الأساسية في أفريقيا، وبالأخص لتنفيذ مشاريع إقليمية في إطار خطة العمل قصيرة الأجل التابعة للشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا. وفي الفترة ما بين تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٥ وحزيران/يونيه ٢٠٠٦، جرى التعهد بتقديم تمويل لـ ١١ مشروعاً في إطار خطة العمل قصيرة الأجل بلغ مجموعه ٧٦٤,٣ مليون دولار. وسينفق نحو ٦٠ في المائة من هذه الأموال في منطقة الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا على أنشطة تشمل تشييد الطرق، وأنشطة النقل الجوي وسلامته، فضلاً عن مشاريع لتيسير النقل.

خامساً - آفاق المستقبل

٥٧ - يعد إعادة تأهيل الهياكل الأساسية للنقل وتحديثها وتوسيعها شرطاً لا بد منه لتنمية البلدان غير الساحلية في غرب ووسط أفريقيا وللتكامل الاقتصادي والتقدم في المنطقتين.

٥٨ - ويتطلب تحقيق هذا الهدف تنفيذ عدة إجراءات تتعلق بالسياسات، وتدابير عملية وأنظمة تقنية، بما فيها تلك المبنية أدناه.

ألف - بناء القدرات

٥٩ - ثمة حاجة لتحسين وتوسيع القدرات البشرية والمؤسسية التي تعالج مسائل تطوير الهياكل الأساسية للنقل واستعمالها وصيانتها في البلدان غير الساحلية وبلدان العبور في غرب ووسط أفريقيا. إن توافر التمويل الكافي أمر حيوي في هذا الصدد. على أنه بدلاً من إجهاد الموارد المحدودة للحكومات، ينبغي لها وضع أطر قانونية وتنظيمية تكون عملية وقابلة للتنفيذ يتوخى منها تمكين القطاع الخاص - المحلي والأجنبي على السواء - من المساهمة بقدراته من حيث الخبرة والتمويل وإدارة المشاريع، فضلاً عن تيسير استثمار القطاع الخاص على المدى الطويل في الهياكل الأساسية للنقل.

باء - الاستراتيجيات الوطنية والإقليمية فيما يخص الهياكل الأساسية للنقل

٦٠ - تحتاج الحكومات إلى تصميم استراتيجيات طويلة الأمد بشأن الهياكل الأساسية للنقل تكون لها أهداف قصيرة ومتوسطة المدى وآليات بنوية للتنفيذ. ويحتاج الأمر إلى إدراج جوانب التعاون الإقليمي والتنمية في هذه الاستراتيجيات منذ البداية بدلاً من إضافتها في مرحلة لاحقة. ومن الضروري أن تضطلع الجماعات

الاقتصادية الإقليمية، مثل الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا، والاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا، والجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا، بوظائفها التنسيقية والتعاونية على الصعيد الإقليمي بشكل أفضل على أساس مبدأ الحلول، القاضي بامتناع الجماعات الاقتصادية الإقليمية عن اتخاذ إجراء إلا أن يكون أكثر فاعلية من الإجراء الذي يُتخذ على المستويين الوطني والمحلي. وبالمقابل، يتعين على الدول الأعضاء في الجماعات الاقتصادية الإقليمية تعزيز التزاماتها تجاه هذه الهيئات الإقليمية وحشد الإرادة السياسية لتنفيذ القرارات التي تتخذها مجتمعة وفرداً.

جيم - التطوير المتوازن والتكميلي لقطاعات النقل الفرعية

٦١- إن التطوير المتوازن والتكميلي لقطاعي النقل الفرعيين بالطرق البرية والسكك الحديدية، فضلاً عن توسيع الموانئ البحرية وتحديثها، على نحو يتناسب مع نمو الطلب على خدمات النقل، ينبغي أن يكون جزءاً لا يتجزأ من الاستراتيجيات الوطنية والإقليمية المتعلقة بالهياكل الأساسية للنقل. وعلى وجه الخصوص، تحتاج القطاعات الفرعية التي تتمتع بإمكانات هائلة في مجال النقل ولكنها أهملت لفترات طويلة، مثل السكك الحديدية، إلى إعادة تأهيل وتوسيع حيثما كان ذلك مناسباً من الناحية الاقتصادية (مثل نقل السلع الأساسية السائبة بانتظام لمسافات طويلة). ومن شأن تحويل جزء كبير من خدمات النقل العابر من النقل البري إلى النقل بالسكك الحديدية أن يساعد أيضاً على تقليل الإهلاك المفرط لشبكة الطرق القائمة الذي تسببه الشاحنات التي تخرق الأنظمة المتعلقة بالحمولة المحورية القصوى.

دال - تحديث معدات النقل

٦٢- المطلوب من الحكومات سن وتنفيذ أنظمة عن المواصفات التقنية لمعدات النقل بهدف تحسين انتظام خدمات النقل وزيادة الثقة بها، فضلاً عن تعزيز سلامة النقل وكفاءته. ولا بد من استكمال هذه التدابير بحوافز مالية تشجع على تجديد وسائل النقل الحالية والاستعاضة عنها بمعدات نقل أحدث وأكثر كفاءة. فتقليص الرسوم الجمركية المفروضة على مركبات النقل وقطع الغيار الجديدة يمكن أن يتيح حوافز مالية ويشجع على تنفيذ السياسات الرامية إلى تبديل المركبات. وعلاوة على ذلك، تحتاج البلدان غير الساحلية في غرب ووسط أفريقيا أيضاً إلى معدات نقل أكثر تخصصاً، مثل شاحنات تخزين مبردة لنقل السلع القابلة للتلف كالخضروات والفواكه واللحوم. وأخيراً، تحتاج عملية تجديد مركبات النقل إلى أن تُستكمل ببناء شبكة من مرافق الخدمات والصيانة الكافية.

هاء - مشاركة القطاع الخاص في توفير الهياكل الأساسية للنقل وصيانتها

٦٣- نظراً إلى أن حكومات البلدان غير الساحلية وبلدان العبور في غرب ووسط أفريقيا تواجه قيوداً مالية وبشرية ومؤسسية خطيرة، فهي في حاجة لإعادة النظر في نهجها لتطوير الهياكل الأساسية للنقل وتحديثها. واستناداً إلى الأطر القانونية وأطر الاستثمار وغيرها من الأطر التنظيمية، ينبغي لها اتخاذ موقف أكثر تأييداً لمشاركة القطاع الخاص - المحلي والأجنبي على حد سواء - في توفير الهياكل الأساسية للنقل وصيانتها والسماح للمستثمرين بجلب رؤوس أموالهم، وروح المبادرة التي يتحلون بها لإنشاء المشاريع، والمهارات التشغيلية التي يتمتعون بها، والدراية بهذه الأنشطة. إن توفير الهياكل الأساسي للنقل وصيانتها من قبل شركات خاصة لا يعني بالضرورة انتقال ملكية هذه الهياكل إلى القطاع الخاص. وقد تتخذ مشاركة القطاع الخاص في

تطوير الهياكل الأساسية للنقل وتشغيلها عدة أشكال، تتراوح بين توفير الخدمات التعاقدية والمهام الإدارية، وخصخصة حقوق التطوير، بما في ذلك منح الامتيازات وعقود البناء فالتشغيل فنقل الملكية، إلى التصفية الجزئية والكاملة للاستثمار [١٣، الصفحة ١٣٧ وما يليها].

واو - تدابير تيسير التجارة

٦٤- يدخل في تيسير التجارة مجال واسع من التدابير الرامية إلى تبسيط وتنسيق وتوحيد الإجراءات التي تؤثر في عبور السلع للحدود، بما في ذلك الجمارك، والمسائل التنظيمية، والجوانب المتعلقة بالتأمينات والمصارف، وما إلى ذلك من التدابير التي تؤثر في حركة السلع عبر الحدود. ويتمثل الهدف الرئيسي من تيسير تجارة البلدان غير الساحلية في زيادة سيولة السلع في المرور العابر.

٦٥- وينبغي للبلدان غير الساحلية وبلدان العبور في غرب ووسط أفريقيا التركيز بشكل خاص على تبسيط وتنسيق وتوحيد الإجراءات الإدارية والقانونية المتعلقة بالإجراءات المتبعة في الجمارك وعند العبور وفي الموانئ على الصعيد الإقليمي. كما أن استعمال نظم إدارة المعلومات الخاصة بالبضائع يمكن أن ييسر ويسرع من الحركة المادية للشحن العابر. وبالإضافة إلى ذلك، فإن التوصل إلى تسويات بشأن القضايا التي تعوق التنفيذ الصارم لاتفاقات النقل العابر الإقليمية المتفق عليها، مثل اتفاقية المرور العابر على الطرق البرية بين الدول، من شأنه أن ييسر إلى حد كبير تطبيق هذه الاتفاقات ومن ثم تيسير النقل العابر.

٦٦- ويمكن أن تساهم الهياكل الأساسية العصرية والكفؤة للنقل مساهمة كبيرة في التنمية الاقتصادية للبلدان غير الساحلية وذلك بتيسير مشاركتها المفيدة في عملية العولمة، فضلاً عن تحسين قدرتها على المنافسة على الصعيد الدولي وتعزيز الدور الذي يمكن أن تقوم به باعتبارها دولاً متلقية للاستثمار الخارجي المباشر. إن تحقيق البلدان النامية غير الساحلية وبلدان العبور المجاورة لها الأهداف والالتزامات الواردة في برنامج عمل ألماتي تحقيقاً كاملاً وسريعاً بالتعاون مع شركائها في التنمية يتيح للبلدان غير الساحلية في غرب ووسط أفريقيا فرصة اتخاذ خطوة إلى الأمام في سبيل تحسين الهياكل الأساسية للنقل وحركة العبور في المنطقتين دون الإقليمية. بيد أنه، علاوة على التمويل والاستثمار المطلوبين لتنفيذ الاستراتيجيات الوطنية والإقليمية الخاصة بالهياكل الأساسية للنقل، فإن تحلي حكومات البلدان غير الساحلية وبلدان العبور في غرب ووسط أفريقيا بالإرادة السياسية للتصدي لقضايا المرور العابر على المدى الطويل شرط مسبق لنجاح هذه المساعي.

المراجع

- ١- بنن وبوركينا فاسو وتشاد وتوغو وجمهورية أفريقيا الوسطى وجمهورية الكونغو الديمقراطية والرأس الأخضر وسان تومي وبرينسيبي والسنغال وسيراليون وغابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا الاستوائية وغينيا - بيساو والكاميرون وكوت ديفوار والكونغو وليبيريا ومالي وموريتانيا والنيجر ونيجيريا.
- ٢- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. الجزء العاشر: حق وصول الدول غير الساحلية إلى البحر ومنه وحرية المرور العابر، ١٠ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٢.
- ٣- African Development Fund: Appraisal report: Road rehabilitation and transport facilitation programme on the southbound Bamako-Dakar corridor. 2005
- ٤- African Development Fund: Appraisal report: Tibiri-Dakoro and Madaoua-Bouza-Tahoua road rehabilitation project. 2005
- ٥- في عام ٢٠٠٥، دفع سائق شاحنة كبيرة الحجم وعلى متنها حمولة ثقيلة رسماً قدره ٢٩٣ يورو لقطعه مسافة ٣٦٩ كيلومتراً على الطريق بين بروكسل وبرشلونة، أي ٢٢ يورو لكل مائة كيلومتر. ودفع ناقل قطع مسافة ٢٤٥ كيلومتراً على طريق باماكو - داكار، مبلغاً تراوح في المتوسط بين ١٧ إلى ٢٠ يورو لكل ١٠٠ كيلومتر، في عام ٢٠٠٠، أي ما مجموعه ٢١١ إلى ٢٤٩ يورو [٩، الصفحة ١٦].
- ٦- OECD: African Economic Outlook 2005-2006: Burkina Faso
- ٧- U.S. & Foreign Commercial Service and U.S. Department of State: Senegal: French-Canadian consortium to operate Dakar-Bamako train. 2003
- ٨- Proinvest/Krief Consultants: Transport sector profile — West and Central African countries. Paris, 2005
- ٩- OECD/Sahel and West Africa Club: Regional atlas of transportation and telecommunication in the ECOWAS zone. 2005
- ١٠- Carana Corporation/USAID: Impact du Transport et de la Logistique sur la Concurrence Commerciale de Mali. 2004
- ١١- انظر الوثيقة عن برنامج النقل البري الإقليمي للجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا، أبوجا ٢٠٠٢، أو البرنامج الإقليمي للاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا لتيسير النقل والعبور على الطرق البرية في غرب أفريقيا، وهو البرنامج الذي أعد بمشاركة الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا في عام ٢٠٠٣.

- ١٢ - الأعضاء في الاتحاد المعني بالهياكل الأساسية من أجل أفريقيا هم: المانحون من مجموعة البلدان الثمانية، البنك الدولي، مصرف التنمية الأفريقي، الاتحاد الأوروبي، المصرف الأوروبي للاستثمار، ومصرف التنمية للجنوب الأفريقي. والأعضاء بصفة مراقب في الاتحاد المعني بالهياكل الأساسية من أجل أفريقيا هم: الاتحاد الأفريقي، أمانة الشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا، الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا، الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي، الهيئة الحكومية الدولية المعنية بالتنمية، السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي، وجماعة شرق أفريقيا.
- ١٣ - للاطلاع على فحوى المناقشات التي جرت بشأن مشاركة القطاع الخاص في تطوير الهياكل الأساسية، انظر المطبوعة الصادرة عن الأونكتاد بعنوان: Comparative experiences with privatization: Policy insights and lessons learned ، نيويورك/جنيف، ١٩٩٥.
- ١٤ - برنامج عمل ألماني: تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية ضمن إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر من أجل البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. مرفق تقرير المؤتمر الوزاري الدولي للبلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية الدولية المعني بالتعاون في مجال النقل العابر. ألماني، كازاخستان، ٢٨ و ٢٩ آب/أغسطس ٢٠٠٣. A/CONF.202/3.
- ١٥ - مقال بعنوان: Transit Routier: La caravane test du système de grille plombé (Sgp) lancée hier. الصادر في دكا في عدد ١٤ شباط/فبراير ٢٠٠٦، من جريدة *Soleil Le*، في موقعها على الانترنت على العنوان http://www.lesoleil.sn/article.php3?id_article=7779.
- ١٦ - World of expertise: Inspection of goods: Start of operation of the 1st X-ray scanner for the container controls at the Abidjan port authority — Ivory Coast. 21 March 2007, <http://www.bureauveritas.com/webapp/servlet/RequestHandler?mode=displayArchiveDetai1&contentID=83369&nextpage=ViewArticle.jsp>.
- ١٧ - World Bank: Taming HIV/AIDS on Africa's Roads. SSATP Note 35, May 2003
- ١٨ - World Bank: Chad-Cameroon Petroleum Development and Pipeline Project <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/AFRICAEXT/EXTREGINI/EXTCHADCAMPIPELINE/0,,contentMDK:20516071~menuPK:843292~pagePK:64168445~piPK:64168309~theSitePK:843238,00.html>