

Distr.
GENERAL

TD/B/COM.3/EM.30/3
12 November 2007

ARABIC
Original: ENGLISH

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية

لجنة المشاريع وتيسير الأعمال التجارية والتنمية

اجتماع الخبراء المعني بالتعاون الإقليمي في مجال النقل

العابر: حلول للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور

العابر النامية

جنيف، ٢٧-٢٨ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٧

تقرير اجتماع الخبراء المعني بالتعاون الإقليمي في مجال النقل العابر:
حلول للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية

المحتويات

الصفحة

٢ ملخص أعده الرئيس	أولاً -
٩ المسائل التنظيمية	ثانياً -
١١ الحضور	المرفق

أولاً - ملخص أعدده الرئيس

١ - عُقد اجتماع الخبراء المعني بالتعاون الإقليمي في مجال النقل العابر: حلول للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، يومي ٢٧ و ٢٨ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٧، عملاً بمقرر لجنة المشاريع وتيسير الأعمال التجارية والتنمية في دورتها الحادية عشرة. وكانت أمام الخبراء وثيقة المعلومات الأساسية التي أعدتها الأمانة (TD/B/COM.3/EM.30/2).

٢ - وكان الاجتماع بمثابة منتدى لاستكشاف الطرق النموذجية وأفضل الممارسات لتحسين عمليات النقل العابر الدولي استناداً إلى حلول عملية، بهدف النهوض بالنقل العابر بما يعود بالمنفعة على البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.

٣ - وكان الخبراء وافدين من (أ) وزارات التجارة والنقل ووزارات أخرى؛ (ب) سلطات جمركية؛ (ج) هيئات أخرى؛ (د) منظمات القطاع الخاص؛ (هـ) شركات نقل من القطاعين العام والخاص (و) منظمات متخصصة تُعنى بالتجارة والنقل والمفاوضات المتعددة الأطراف.

٤ - وكانت المناقشات الموضوعية مندرجة في فئات المواضيع التالية:

(أ) آراء وتجارب قطاع الصناعة في مجال النقل العابر؛

(ب) استراتيجيات بلد مرور عابر؛

(ج) ترتيبات مختارة في مجال النقل العابر؛

(د) النتائج المستخلصة والسبيل قدماً.

٥ - وأشار في الملاحظات التي استُهل بها الاجتماع إلى إعلان اعتمد في اجتماع وزراء التجارة للبلدان النامية غير الساحلية، عقد في أولان باتار بمنغوليا يومي ٢٨ و ٢٩ آب/أغسطس ٢٠٠٧. وأُتيحت في اجتماع الخبراء نسخة من الإعلان للاطلاع عليها. وتم التأكيد في هذا السياق على أن مسألة النقل العابر تتصف بأهمية بالغة، سواء بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية التي ليس لها منفذ إلى البحر، وعددها ٣١ بلداً، أو بالنسبة لبلدان النقل العابر.

ألف - آراء وتجارب قطاع الصناعة في مجال النقل العابر

٦ - أشار إلى أن على شاحني البضائع أن يركزوا على كفاءة الرقابة على سلسلة الإمداد والتحكم بها ضماناً للقدرة على المنافسة. فلم تعد سلاسل الإمداد الوطنية، بل أصبحت أكثر عولمة، وباتت إدارتها بالتالي أكثر تعقيداً.

٧ - وأحد القيود الرئيسية التي يصادفها الشاحنون في الارتقاء بسلاسل الإمداد إلى المستوى الأمثل هو مشكلة أوجه القصور في البنى التحتية، كاحتفاظ الطرق والموانئ، وتخلّف شبكات السكك الحديدية. فلا بد لبلد ما من معالجة هذه المشاكل ضماناً لنموه الاقتصادي المستدام. وعلى وجه الخصوص، يمكن إيجاد طاقة استيعابية إضافية في مجال النقل بتحويل عمليات نقل السلع والبضائع إلى نقلها بواسطة السكك الحديدية. وتلبيةً لاحتياجات النهوض

بالبنى التحتية، بما في ذلك تحسين وسائل النقل المتعدد الوسائط، لا بد من إقامة شراكات بين القطاعين العام والخاص. غير أنه لن يتسنى لهذه الشراكات أن تجتذب استثمارات في تطوير البنى التحتية إلا إذا أثبتت هذه الشراكات كفاءتها.

٨- وارثني في مجال سلاسل الإمداد المعقدة أن الأداء الخدماتي لكل من مقدمي هذه الخدمات هو عامل ذو أهمية حاسمة. ومثالا على ذلك، فإن اكتظاظ الموانئ يعرقل سلسلة الإمداد. وإن شفافية المعلومات وتوافرها أمران حاسمان من أجل بقاء ممرات النقل العابر واستمرارها، ومن الجوهرى تحديد الاحتياجات والإبلاغ عنها بوضوح، وذلك من خلال محافل يشارك فيها كل من المستخدمين والسلطات.

٩- ومن بين الهواجس الرئيسية الأخرى لدى شاحني البضائع في عمليات النقل إقليمياً الافتقار إلى لوائح حديثة وتعقيد الإجراءات الحدودية وعدم تماثلها، ما يفضي إلى ارتفاع التكاليف، وانعدام التعاون عبر الحدود، وقلّة المحطات والمحاور اللوجستية، وانعدام الأطر اللازمة لترتيبات ممرات النقل العابر، وعدم انتشار تكنولوجيا المعلومات والاتصالات بدرجة كافية، ومحدودية الموارد الرأسمالية والبشرية.

باء - استراتيجيات بلدان مرور النقل العابر

١٠- إن إحدى المسائل الجوهرية فيما يتعلق بوضع ترتيبات النقل العابر موضع التنفيذ هي وجود استراتيجية واضحة للنقل العابر على الصعيد الوطني ومع البلدان المجاورة كذلك. ومن ثم، فمن بين الأهداف الرئيسية للاستراتيجية الوطنية في مجال النقل العابر: (أ) تيسير التجارة بهدف زيادة الكفاءة والتقليل من تكاليف المعاملات التجارية، و(ب) تحقيق التكامل الاقتصادي وترويج التجارة بمنظور إقليمي.

١١- وكثيراً ما يُعتبر أن الاستراتيجية الوطنية للنقل العابر تتألف من عدة عناصر، من بينها الاتفاقات الثنائية المعقودة مع بلدان مجاورة، والترتيبات الإقليمية، والاتفاقات المتعددة الأطراف. وفي هذا السياق، لوحظ أن بإمكان بلد ما أن يكون مشاركاً في العديد من ترتيبات النقل العابر إقليمياً، ككون تايلند طرفاً في اتفاق التعاون الاقتصادي لمنطقة الميكونغ الكبرى دون الإقليمية من جهة وطرفاً في الاتفاق الإطاري لرابطة أمم جنوب شرق آسيا (آسيان) بشأن تيسير مرور السلع من الجهة الأخرى.

١٢- وتم التنويه مع الاهتمام الخاص بأن البلدان الأعضاء، أثناء انتظارها وضع الحل الخاص بمنطقة الميكونغ الكبرى دون الإقليمية موضع التنفيذ التام، قد شرعت في تدابير مؤقتة للتنفيذ بالمسار السريع، وذلك من خلال وضع ترتيبات ثنائية مثل مذكرات التفاهم.

جيم - ترتيبات مختارة فيما يتعلق بالنقل العابر

١- ترتيبات العبور الإقليمية

١٣- جودل في سياق العروض المقدمة بأن الاعتبار العامة المتعلقة بترتيبات العبور الإقليمية تشمل البعد السياسي، والبيئة العامة لتيسير التجارة، وربط اتفاقات النقل العابر بالتجارة الثنائية، والأسلوب المنهجي الذي يتم فيه بحث جوانب التجارة والنقل في إطار منظومة متكاملة.

١٤ - وارثي أنه ينبغي، عند الإمكان، تضمين الحلول الإقليمية النهج المتعدد الأطراف بغية تلبية احتياجات النقل العابر في ممرات العبور القارية وتجنباً لعزل أقاليم معينة. ومن بين النتائج السلبية للحلول الانعزالية إحداث بلبلة لدى قطاع النقل وسلطاته.

١٥ - وفيما يتصل بعمليات النقل، ثمة اعتبارات هامة، من بينها حرية المرور العابر، وإتاحة فرص مزاوله هذه المهنة وفرص الوصول إلى السوق. أما جوانب النقل الأخرى المتصلة بالعمليات، فتشمل المسائل الضريبية، ورسوم مستخدمى البنى التحتية، واستخدام تكنولوجيا النقل. وفيما يتعلق بمركبات النقل، فينبغي إتاحة حرية العبور، كما ينبغي النظر في مسائل من قبيل مستندات المعايير التقنية. وثمة مسائل تمس السائقين - كإجازات قيادة المركبات، وتيسير حصول السائقين المحترفين على التأشيرات، وساعات الراحة، وإصدار تراخيص محددة، من بينها تراخيص نقل السلع الخطيرة، ووثائق التأمين الصحي - ينبغي إدراجها أيضاً في الاتفاقات الإقليمية. وأخيراً، فيما يتعلق بالبضائع المشحونة، ينبغي مواصلة تطوير مفهوم حرية النقل العابر في سياق منظمة التجارة العالمية.

١٦ - وفي سياق الترتيبات الإقليمية، سيق مثال السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي (كوميسا). فاتفاقات النقل العابر المعقودة فيما بين بلدان هذه السوق تركز، من بين أمور أخرى، على البنى التحتية المادية، بما فيها محطات النقل، وعلى المسائل الإدارية واللوائحية، والإجراءات الجمركية والمرفئية، والمرافق الموجودة على الطريق، ورسوم المستخدم، وعمليات الحدود، والهجرة، وإصدار الرخص للمتعهدين والمركبات.

١٧ - وفيما يتعلق بالبنى التحتية المادية، تدعو الحاجة إلى تحسين شبكات الاتصالات الإقليمية، وذلك بالقيام بجملة إجراءات، من بينها تشييد خطوط النقل الناقصة.

١٨ - وفيما يتعلق بالمسائل السهلة، أي تيسير التجارة، يلزم الأخذ بأطر لوائحية ومؤسسية ناجعة، وإزالة القيود غير المادية، والتشجيع على تيسير التجارة وبناء القدرات. كما ينطوي انتهاج سياسة ناجعة على تشجيع الاستثمار الخاص ومشاركة القطاع الخاص في تطوير البنى التحتية وإجراء الإصلاحات على الجبهتين اللوائحية والمؤسسية، بما في ذلك تشجيع المنافسة وتعزيز قدرات السلطات المعنية بوضع اللوائح.

١٩ - وتم التنويه بإمكانية تشييد منشآت ممرات النقل العابر في إطار الجماعات الاقتصادية الإقليمية، والاتفاقات المتعددة الجنسيات، والحلول الثنائية والمهجينة مع الحكومة وقطاع الصناعة، وسيق اتفاق المرور عبر ممر دار السلام مثلاً على ذلك.

٢٠ - وأخيراً، نُوه بأن المهمة الرئيسية المنوطة بالجماعات الاقتصادية الإقليمية هي البناء على المبادئ العامة التي أرسيت بموجب الإطار الدولي المتعدد الأطراف، وتكييف هذه المبادئ ومواءمتها مع المواصفات المطلوبة قطرياً وإقليمياً. والتحدي القائم في هذا الشأن هو أن ثمة بلداناً نامية كثيرة غير قادرة على وضع الصكوك المعتمدة موضع التنفيذ نظراً لمحدودية قدراتها. من هنا أهمية بناء القدرة في مجال التنفيذ.

٢- ترتيبات النقل العابر الثنائية

٢١- إن اتفاقات النقل الثنائية ينبغي أن تكفل بصفة أساسية المعاملة بالمثل والقدرة على مراقبة حركة النقل والتحكم بها. وإن عملية وضع اتفاقات النقل والنقل العابر الثنائية كانت تتألف عادة من مرحلتين: مرحلة أولى قوامها حسن النوايا الدبلوماسية وقدر قليل من التفاصيل، ومرحلة ثانية تتصل بوضع اتفاق المرحلة الأولى موضع التنفيذ المفصل.

٢٢- وفي أوروبا، فإن اتفاقات النقل العابر الثنائية تشمل عادةً شحن البضائع ونقل الركاب على السواء.

٢٣- أما اتفاقات النقل والنقل العابر الثنائية فقوامها عادةً عدد من السمات الموحدة، من بينها الإعفاء من الرسوم والضرائب، وتعيين السلطات المختصة، وتحديد مسار الرحلات المسموح بها، وشروط منح تصاريح الرحلات، والقيود المفروضة على أحجام المركبات وأوزانها، وما إلى ذلك.

٢٤- وفي أوروبا، فإن اتفاقات النقل والنقل العابر الثنائية آخذة في التحول تدريجياً من مجرد اتفاقات ناظمة ومقيّدة لعدد المركبات في حركة النقل الثنائية (التركيز على جانب المنافسة) إلى التركيز على مجمل ما تُخلفه حركة النقل من نواتج ملوثة.

٢٥- ومزايا اتفاقات النقل والنقل العابر الثنائية هي (أ) أنها تحدد بوضوح الإطار اللوائح، الذي كثيراً ما يستند إلى صكوك قانونية دولية؛ (ب) أنه يمكن وضعها على أساس المعاملة بالمثل؛ (ج) أن بإمكان الدول أن تفرض سياسات محددة، من قبيل الحماية البيئية. أما مساوئها فهي (أ) أن هذه الاتفاقات كثيراً ما تتضمن قيوداً كمية، ما تترتب عليه تكاليف نقل أعلى؛ (ب) أنها لا تكفل المواءمة الدولية على نطاق أوسع؛ (ج) أن إدارتها مكلفة. ومن المتوقع أن تتفوق النهج المتعددة الأطراف والإقليمية على الاتفاقات الثنائية.

٢٦- وفي سياق اللوائح الناظمة للنقل واتفاقات الأمم المتحدة في مجال النقل الداخلي بوجه خاص، فإن اتفاقات لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا توفر إطاراً راسخاً لضمان اتباع نهج متوائم في معالجة شؤون التجارة والنقل والمرور العابر.

٣- ترتيبات ممرات العبور

٢٧- نوه أن أحد العناصر الأساسية في ترتيبات العبور، ومن بينها إدارة ممراته، والتكاليف المترتبة على التأخر، وعدم الموثوقية في النقل العابر. ووفقاً لدراسة أعدها البنك الدولي، فإن تلك العوامل هي أعلى بثمانية أضعاف من تكاليف جرد بضائع المرور العابر.

٢٨- وعلاوة على ذلك، فإن النتائج التي خلصت إليها دراسة البنك الدولي تبين أن المجالات التي يمكن فيها جني أكبر المكاسب في التقليل من تكاليف العمليات اللوجستية هي زيادة إمكانية التنبؤ بسلاسل الإمداد، والتقليل من الأنشطة الرامية إلى تحقيق ريع اقتصادي، وإصلاح هياكل الأسواق باتخاذ إجراءات من بينها إزالة التكتلات الاحتكارية (الكارتلات) واتحادات أصحاب رؤوس الأموال، وما إلى ذلك.

٢٩- وقد أنجز البنك الدولي مؤخراً دراستين عن تكاليف النقل العابر وأفضل الممارسات في إدارة ممرات النقل العابر. ويجري إعداد دراسات إضافية عن مسائل تعقب البضائع، وإدارة سلاسل الإمداد، والشحن الجوي، وإدارة الحدود، ومسائل أخرى.

٣٠- وفي سياق ترتيبات ممرات النقل العابر، عُرض مثال مجموعة ممر خليج والفييس. وتعمل هذه المجموعة بشكل وثيق مع الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي في توفير بوابة غربية للدخول إلى الإقليم.

٣١- ومجموعة ممر خليج والفييس هي شبكة متعددة البلدان والممرات. واستغرقت عملية تطوير البنى التحتية للممر حوالي ١٠ سنوات، وتحوّل مجال التركيز إلى التيسير. والمجموعة شراكة بين القطاعين العام والخاص، تضم أعضاء من الجمارك والموانئ وقطاع النقل الخاص.

٣٢- وفيما يلي بعض العبر الهامة المستخلصة من مجموعة ممر خليج والفييس:

(أ) المبررات الإنمائية: يجب إدراج الممرات في صلب برامج العمل الوطنية والإقليمية، وإرساؤها على أساس مبررات اقتصادية/تجارية.

(ب) الإطار المؤسسي: يجب وضع إطار مصمّم خصيصاً لهذا الغرض، لتعدّر تطبيق مبدأ "مقاس واحد يناسب الجميع" نظراً لاختلاف الظروف السياسية والاقتصادية. والعوامل التالية جوهرية: إقامة شراكات بين القطاعين العام والخاص، والعضوية الصحيحة، ومتانة الهياكل، وجودة القدرات الإدارية، وكفاية التمويل.

(ج) البرنامج الإنمائي: ينبغي أن يكون البرنامج قائماً على نهج متكامل، وأن يتصدى لمشاكل النقل العابر الأساسية، وأن يشمل ترويج الممر وتسويقه.

٣٣- وعلاوة على ذلك، فقد تبين أن مسائل من قبيل تبادل المعلومات وأفضل الممارسات من خلال منتديات تبادل المعلومات المتعلقة بالممرات، والتصدي السريع لمشاكل التنفيذ، هي مسائل ذات أهمية جوهرية من أجل إنجاح عمليات تطوير الممرات.

٤- الترتيبات الجمركية للممر العابر

٣٤- إن المشاكل التي يواجهها متعهدو النقل العابر فيما يتصل بالنظم الجمركية للممر العابر يمكن شرحها بعبارات أساسية بأنها (أ) شرط استيفاء معيارين وطنيين أو أكثر؛ (ب) شرط تقديم المستندات الوطنية؛ وفي كثير من الأحيان، (ج) شرط تقديم ضمانات وطنية.

٣٥- والنظم الجمركية الدولية للنقل العابر، من قبيل اتفاقية النقل البري الدولي (TIR) تُساعد على اتباع نهج متوائمة ومتكامل في تحديد الشروط الجمركية للنقل العابر في البلدان التي تُطبّق فيها أحكام هذه الاتفاقية، وعددها ٥٥ بلداً. وبإب الانضمام لهذه الاتفاقية مفتوح أمام جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة، علماً بأن أحكام الاتفاقية قائمة على مبادئ نظام فريد للضمان والتوفيق، وعلى الاعتراف المتبادل، ووحدات تحميل وحاويات

معمّدة، ومتعهدين معتمدين. ونتيجة لذلك، فإن عمليات النقل البري الدولي تقتضي من المتعهدين اتباع إجراءات تتسم بالكفاءة، كما تعود على الدول الأعضاء بإيرادات.

٣٦- وعلى الصعيد الوطني، فإن بلدانا كثيرة قد طبقت نظاماً جمركية للنقل العابر توفر سبلاً للتصدي للمخاطر وترتيبات مضمونة لبلد واحد. وفي كثير من البلدان، تُطبّق هذه النظم بدعم من شبكات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات التي تربط فيما بين المكاتب الجمركية، ما يكفل رقابة جمركية متواصلة على عمليات النقل العابر.

٥- ما تقدمه تكنولوجيا المعلومات والاتصالات من حلول في إدارة عمليات النقل العابر

٣٧- إن نظام الخدمات الجماعية لمعالجة المعلومات عن البضائع المشحونة قد استحدثت لتلبية الحاجة إلى إتباع نظم متكاملة لنقل البضائع بين الموانئ والمناطق الداخلية غير الساحلية، ومن بين هذه النظم الرقابة الجمركية على بضائع المرور العابر.

٣٨- والنظم الجماعية لمعالجة المعلومات عن البضائع المشحونة تختلف عن مفهوم الشباك الموحد، حيث إنها قائمة على إتباع نهج منفتح وآني ومتكامل في استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، في حين أن نهج الشباك الموحد يقوم على إتباع نهج مركزي. وعلاوة على ذلك، فإن النهج الجماعي في معالجة معلومات الشحن ينطبق على كامل سلسلة الإمداد.

٣٩- والنظم الجماعية لمعالجة معلومات الشحن تجمع بين النظم التجارية والجمركية، على خلاف نظم الشباك الموحد، وبما كانها أن تتضمن إطار المعايير التي وضعتها منظمة الجمارك العالمية فيما يتصل بأمن سلاسل الإمداد.

٤٠- والهدف من عملية إصلاح النظم الجمركية وتحديثها هو تعزيز إدارات الجمارك والعمل في الوقت ذاته على تبسيط التجارة. والنظام الآلي للبيانات الجمركية (آسيكودا) الذي وضعه الأونكتاد يُساعد في هذه العملية عن طريق استخدام الحاسوب في الإجراءات الجمركية، مع التركيز على مجالات أساسية كجمع البيانات والإحصاءات الضريبية، والإنفاذ والأمن، وتيسير التجارة.

٤١- ويجري تنفيذ النظام الآلي للبيانات الجمركية (آسيكودا) في أكثر من ٨٠ بلداً، وهو يقوم على معايير دولية تحظى بقبول عام.

٤٢- ويتضمن برنامج (آسيكودا) عنصر النقل العابر، الذي بوسعه مساعدة البلدان على إدارة نظمها الوطنية للنقل العابر، فضلاً عن إدارة نظم إقليمية ودولية كنظامي النقل البري الدولي (TIR) والنقل العابر بين الدول بواسطة الطرق البرية (Transit Routier Inter-Etats).

٤٣- وللعناصر الجوهرية لحسن سير نظم النقل العابر إطار قانوني، يُحدد الوظائف والإجراءات، ويكفل الضمانات، ويؤمن البنية التنظيمية، ويوفر الاتصال. فعنصر النقل العابر الذي يتضمنه النظام الآلي للبيانات الجمركية (آسيكودا) يؤمن هذه الأمور كافة.

دال - النتائج المستخلصة والسبيل قُدمًا

٤٤ - لم تُحقق البلدان النامية غير الساحلية سوى قدر محدود من النجاح في جني منافع عمليات العولمة المتصلة بالتجارة. وتداركاً لهذا الوضع، لا بد من تحسين فرص وصول تجار تلك البلدان إلى الأسواق العالمية. ومن وجهة نظر السياسات العامة، فإن مبدأ حرية النقل العابر يوفر هذه الفرص. ويحظى هذا المبدأ بالقبول بوجه عام، إلا أنه يلزم زيادة التركيز على تطبيق المفهوم وتنفيذه، مع مراعاة مصالح المستفيدين من خدمات النقل العابر والمقدمين لها. ففي هذه الحال، أمكن للنقل العابر أن يوفر حالة يستفيد منها الجانبان، البلدان غير الساحلية وبلدان النقل العابر، على السواء.

٤٥ - ومن الشروط الباتة التي أسفر عنها الاجتماع وجوب توسيع نطاق سلاسل الإمداد لتصل إلى المستخدمين والمستهلكين في البلدان النامية غير الساحلية. ومن هذا المنطلق، ينبغي الاضطلاع بمزيد من العمل في سبيل التنسيق بين الوكالات والمستخدمين في القطاع الخاص، وبخاصة عن طريق تحسين الشفافية وإمكانية التنبؤ، وهو أمر يُشترط على المستخدمين القيام به.

٤٦ - وفي العلاقة بين الحلول المتعددة الأطراف والإقليمية والثنائية، ثمة تفاهم واضح على وجوب أن يكون النهج المتعدد الأطراف هو السائد حيثما أمكن، وأن تكون الحلول الإقليمية والثنائية والمحلية قائمة على الإطار المتعدد الأطراف، إن أمكن. غير أن التجربة تُبين أن تكييف النهج المتعدد الأطراف هو أمر مطلوب على الأصعدة الإقليمية والثنائية والمحلية، حيث إنه لا توجد حلول واحدة بعينها مناسبة لجميع الحالات.

٤٧ - وفي هذا السياق، فإن الحلول المتعددة الأطراف التي وضعتها منظمة الجمارك العالمية - مثلاً من خلال اتفاقية النقل البري الدولي (TIR) وقواعد منظمة التجارة العالمية - قد تنص على وصل البلدان النامية غير الساحلية وبلدان النقل العابر النامية بالأسواق العالمية. ومن ثم، فرمما تدعو الضرورة في بعض الحالات إلى القيام مؤقتاً بإتباع نهج "المسار السريع" في تطبيق هذه المبادئ بالأخذ بحلول ثنائية أو محلية ريثما يتم التفاوض على حلول إقليمية.

٤٨ - إن وجود بُنى تحتية مادية للنقل تشمل، من بين أمور أخرى، موانئ ومطارات وموانئ جافة وطرقاً وسككاً حديدية وبنى تحتية للنقل المتعدد الوسائط، وكفاءة استخدام هذه البنى، هما شرطان أساسيان من أجل إيجاد وتطبيق حلول تنسم بالكفاءة لمشاكل النقل العابر. ومن الجوهرى النظر في تحسين الهياكل الأساسية على الأصعدة المحلية والوطنية والإقليمية، بتمويل من القطاعين العام والخاص على السواء. ومن ثم، فإن المؤسسات المالية الدولية مدعوة إلى توفير موارد مالية وافية.

٤٩ - ومطلوب زيادة الاستثمار في البنى التحتية المؤسساتية، على الصعيدين الوطني والإقليمي، في سبيل تحسين النقل العابر. ويشمل ذلك آليات لتيسير الاتصال بين فئات الشركاء الرئيسية الثلاث، وهي: القطاعان الخاص والعام، والبلدان غير الساحلية وبلدان النقل العابر، ومقدمو الخدمات ومستخدموها.

٥٠ - ويلزم تقديم دعم إضافي لعمليات تطوير ممرات النقل العابر، وبخاصة فيما يتعلق بوضع الأطر المفاهيمية والتنفيذ، ومن خلال تبادل أفضل الممارسات. ومن الأهمية ضمان الاستدامة المالية لترتيبات ممرات النقل العابر عن

طريق التأكد من جدوى الخدمات والبيئة على الأجل الطويل، وبخاصة بإدراج هذه الترتيبات في صلب المبادرات والسياسات المتصلة بالتنمية الصناعية.

٥١ - وتعتبر تكنولوجيا المعلومات والاتصالات أهم مرافق الدعم من أجل ضمان استدامة حلول مشاكل النقل العابر. ومن هذا المنطلق، فمن الحيوي ضمان إمكانية التشغيل المتبادل بين نظم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات لمختلف المستخدمين والبلدان. ويمكن ضمان ذلك من خلال جملة أمور، من بينها الأخذ بنظم جماعية تربط بين جميع الأطراف في سلسلة الإمداد. وعليه، فلا ينبغي فقط زيادة إدماج النظم الجمركية للنقل العابر باستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، بل ينبغي إخضاعها أيضاً للمزيد من الإصلاحات في السياسة العامة، تعزيزاً لمعالجة مشاكل النقل العابر.

ثانياً - المسائل التنظيمية

ألف - عقد اجتماع الخبراء

٥٢ - قام الدكتور سوباتشاي بانيتشباكدي، الأمين العام للأونكتاد، بافتتاح اجتماع الخبراء في قصر الأمم بجنيف بتاريخ ٢٧ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٧.

باء - انتخاب أعضاء المكتب

(البند ١ من جدول الأعمال)

٥٣ - انتخب اجتماع الخبراء، في جلسته الافتتاحية، الأشخاص التالية أسماؤهم أعضاء في مكتبه:

الرئيس: السيد ريغوبرتو غاوتو فيلمان (باراغواي)

نائب الرئيس - المقرر: السيد إدوارد بيزومورامبي (رواندا)

جيم - إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل

(البند ٢ من جدول الأعمال)

٥٤ - أقر الاجتماع، في الجلسة ذاتها، جدول الأعمال المؤقت الذي عُمم في الوثيقة TD/B/COM.3/EM.30/1. فكان جدول أعمال الاجتماع على النحو التالي:

١ - انتخاب أعضاء المكتب

٢ - إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل

٣- التعاون الإقليمي في مجال النقل العابر: حلول للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية

٤- اعتماد تقرير الاجتماع

دال - الوثائق

٥٥- عرضت على اجتماع الخبراء، لأغراض نظره في البند الموضوعي من جدول الأعمال، مذكرة أعدتها أمانة الأونكتاد بعنوان "التعاون الإقليمي في مجال النقل العابر: حلول للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية" (TD/B/COM.3/EM.30/2).

هاء - اعتماد تقرير الاجتماع

(البند ٤ من جدول الأعمال)

٥٦- كلف اجتماع الخبراء، في جلسته الختامية، المقرر بإعداد التقرير النهائي للاجتماع تحت إشراف الرئيس.

المرفق

الحضور^(١)

١ - حضر الاجتماع خبراء من الدول التالية الأعضاء في الأونكتاد:

الاتحاد الروسي	شيلي
أذربيجان	الصين
أفغانستان	العراق
ألبانيا	غانا
أندورا	غينيا
أنغولا	فييت نام
أوكرانيا	الكاميرون
إيران (جمهورية - الإسلامية)	كمبوديا
إيطاليا	كوبا
باراغواي	كوت ديفوار
باكستان	كينيا
بنن	لبنان
بور كينا فاسو	ليتوانيا
بوليفيا	مالي
بيلاروس	مدغشقر
تايلند	المكسيك
توغو	المملكة العربية السعودية
الجمهورية الدومينيكية	ناميبيا
رواندا	نيبال
زامبيا	نيجيريا
زمبابوي	الهند
سري لانكا	هندوراس
السنغال	

(١) للاطلاع على قائمة المشاركين، انظر الوثيقة TD/B/COM.3/EM.30/INF.1.

- ٢- وكانت المنظمتان الحكوميتان الدوليتان التاليتان ممثلتين في الاجتماع:
الاتحاد الأفريقي
السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي
- ٣- وكانت وكالة الأمم المتحدة التالية ممثلة في الاجتماع:
اللجنة الاقتصادية لأفريقيا
- ٤- وكانت الوكالات المتخصصة التالية والمنظمات المتصلة بها ممثلة في الاجتماع:
منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية
البنك الدولي
منظمة التجارة العالمية
- ٥- وحضر الاجتماع أعضاء أفرقة المناقشة التالية أسماؤهم:
السيدة برندا هورن، مجلس الشاحنين بجنوب أفريقيا، نلسرويت، جنوب أفريقيا
السيد فانتونغ لويكولنانتا، سفارة تايلند الملكية (الشؤون الجمركية)، بروكسل، بلجيكا
السيد بيتر كراوش، الاتحاد الدولي للنقل على الطرق، جنيف، سويسرا
السيد جيلبرت مايي، السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي، لوساكا، زامبيا
السيدة إيڤا مولنار، مديرة شعبة النقل، لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، جنيف، سويسرا
السيد غراهام سميث، أخصائي اقتصادي في مجال النقل، البنك الدولي، واشنطن، الولايات المتحدة
السيد فرانك غشوندر، مدير تنفيذي لشؤون تنمية الأعمال التجارية، مجموعة ممر خليج والڤيس،
وندهوك، ناميبيا
السيد قسطنطين غلوخكيي، لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، جنيف، سويسرا
السيد محمد جواد أترتشيان، مدير عام، وزارة النقل، طهران، جمهورية إيران الإسلامية
السيدة مارليا مارتينيس ريفس، خبيرة استشارية في شؤون تيسير التجارة، باريس، فرنسا