

Distr.: General
19 February 2010
Arabic
Original: English

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية

لجنة التجارة والتنمية

الدورة الثانية

جنيف، ٣-٧ أيار/مايو ٢٠١٠

البند ٦ من جدول الأعمال المؤقت

تشجيع وتعزيز التآزر بين أركان عمل الأونكتاد الثلاثة

تقرير مرحلي بشأن تنفيذ أحكام اتفاق أكرام المتعلقة بتيسير النقل والتجارة

مذكرة من أمانة الأونكتاد

موجز

يتضمن التقرير وصفاً موجزاً للأنشطة التي نُفذت وللنواتج المقابلة لها التي أنتجها فرع لوجستيات التجارة التابع لشعبة التكنولوجيا واللوغستيات في الأونكتاد بشأن المسائل ذات الصلة بتيسير النقل والتجارة في إطار تنفيذ الفقرات ذات الصلة من اتفاق أكرام. ويسلط التقرير الضوء بشكل خاص على العمل المنجز في مجال البحث والتحليل وبناء توافق الآراء وأنشطة التعاون التقني في الفترة الممتدة بين دورتي لجنة التجارة والتنمية الأولى والثانية.

مقدمة

١- في مجال تيسير النقل والتجارة، يعكس العمل الذي اضطلع به الأونكتاد منذ الدورة الأولى للجنة التجارة والتنمية الولاية المتعلقة بتيسير النقل والتجارة كما ينص عليها اتفاق أكرا. وتعكس الأنشطة المعروضة أدناه، والتي تُرد حسب ترتيب فقرات اتفاق أكرا، العمل الذي يقوم به فرع لوجستيات التجارة التابع لشعبة التكنولوجيا واللوجستيات في الأونكتاد.

أولاً - فقرات اتفاق أكرا المتعلقة بالمساعدة التقنية ذات الصلة بتيسير النقل والتجارة

٢- تنص الفقرة ١٠٧ من اتفاق أكرا على أنه: "ينبغي أن يقدم الأونكتاد المساعدة التقنية إلى البلدان النامية غير الساحلية وبلدان العبور النامية لمعاونتها في ضمان توفر بنية تحتية وخدمات ملائمة وكفؤة، وترتيبات فعالة للنقل العابر، من أجل دعم التجارة".

٣- وتنص الفقرة ١٦٦ من اتفاق أكرا على أنه: "ينبغي أن يواصل الأونكتاد تقديم المساعدة في بناء القدرات والمساعدة التقنية إلى واضعي السياسات وغيرهم من أصحاب المصلحة في البلدان النامية بشأن قضايا مثل تخفيض تكاليف النقل وتحسين ترابط النقل وقدرته التنافسية، ووضع وتنفيذ أطر مؤسسية وقانونية ملائمة، واستنباط وتنفيذ إجراءات وطنية ودولية لتعزيز النقل وتيسير التجارة، بما في ذلك في ممرات العبور. وينبغي أن ينسق هذا العمل مع المنظمات المعنية الأخرى حسب الاقتضاء. وينبغي أن يواصل الأونكتاد مساعدة البلدان النامية في المفاوضات المتعلقة بالنقل وتيسير التجارة، بما في ذلك المفاوضات الجارية في سياق جولة الدوحة، وفي ضمان التنفيذ الفعال للقواعد والمعايير المتفق عليها".

٤- وتنص الفقرة ١٦٧ من اتفاق أكرا على أنه: "ينبغي أن يواصل الأونكتاد تقديم المساعدة إلى البلدان النامية لتصميم وتنفيذ سياسات وإجراءات موجهة إلى تحسين كفاءة المعاملات التجارية وإدارة عمليات النقل. وينبغي أيضاً أن يواصل الأونكتاد التعاون مع الدول الأعضاء في تنفيذ النظام الآلي لتجهيز البيانات الجمركية (Asycuda)".

ثانياً - الأنشطة لصالح البلدان النامية غير الساحلية وبلدان العبور النامية

٥- وفقاً للولاية المحددة في الفقرة ١٠٧ من اتفاق أكرا، واصل الأونكتاد المشاركة بنشاط في تقديم المساعدة التقنية للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان العبور النامية، كما

استمر في تشجيع إجراء معاملات تجارية أكثر كفاءة وتحسين إدارة عمليات النقل من خلال مشاريع وطنية وكذلك عن طريق آليات التعاون الدولي.

٦- وفي عام ٢٠٠٩، بدأ رسمياً المشروع الثاني لتيسير التجارة والنقل الخاص بباكستان، الذي يموله البنك الدولي. وفي أفغانستان، تواصل بنجاح تنفيذ العنصر المتعلق بتيسير التجارة في مشروع تعجيل تحديث الجمارك وتيسير التجارة مع تقديم الدعم إلى إدارة تيسير العبور والتجارة في وزارة التجارة والصناعة. ونظمت منظمة التجارة العالمية حلقة عمل للتقييم الذاتي استغرقت أسبوعاً واحداً وجمعت أصحاب المصلحة من القطاعين العام والخاص بقصد دراسة قدرة أفغانستان الحالية على الامتثال لتدابير تيسير التجارة التي تم التفاوض عليها في منظمة التجارة العالمية.

٧- وفي مجال المرور العابر، ركزت أنشطة المشاريع على توفير الدعم الفني للمفاوضات الثنائية بشأن اتفاق التجارة العابرة بين أفغانستان وباكستان والبروتوكولات الملحقة به. ومن الإنجازات الإضافية للمشروع في عام ٢٠٠٩ تقديم مذكرة بشأن نظام التجارة الخارجية إلى منظمة التجارة العالمية - الأمر الذي يمثل خطوة هامة في اتجاه انضمام أفغانستان إلى منظمة التجارة العالمية؛ والدراسة الاستقصائية الوطنية التي أجرتها الجمعية الوطنية لوكلاء الشحن في أفغانستان.

٨- وعُقد كذلك، في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩، اجتماع خبراء مخصص بشأن موانئ العبور التي تقدم خدماتها إلى البلدان النامية غير الساحلية. وأتاح الاجتماع للخبراء ولمختلف أصحاب المصلحة فرصة لتبادل وجهات النظر حول التحديات التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية والفرص المتاحة لها حالياً عند استخدام مرافق موانئ العبور في البلدان الساحلية المجاورة. وفي سياق انكماش الاقتصاد العالمي، نوقشت الآثار التي يرجح أن تخلفها الأزمة الاقتصادية على الاستثمارات والعمليات في موانئ العبور للتأكد من مدى تأثيرها في البلدان النامية غير الساحلية سلباً أو إيجاباً. وركزت المناقشات والتوصيات على التحديات الرئيسية والممارسات الفضلى بهدف توجيه ما تقوم به أمانة الأونكتاد من عمل تحليلي وما تقدمه من مساعدة تقنية بشأن المسائل التي تعني مصلحة البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر أكثر من غيرها. وناقش الخبراء التطورات الأخيرة في مجال موانئ العبور وكيفية استفادة البلدان غير الساحلية ذات المصلحة منها.

ثالثاً - المساعدة التقنية وأنشطة بناء القدرات

٩- عملاً بالفقرة ١٦٦ من اتفاق أكرا، واصل الأونكتاد أنشطته الداعمة للبلدان النامية خلال المفاوضات الجارية بشأن تيسير التجارة في إطار جدول أعمال الدوحة الإنمائي لمنظمة التجارة العالمية. وقد كان الهدف من المساعدة التي قدمها الأونكتاد تعزيز القدرات المؤسسية

والبشرية في مجال التخطيط لإصلاحات تيسير التجارة وتنفيذها ورصدها. ويمكن القيام بذلك عن طريق (أ) إنشاء أفرقة عمل مشتركة بين الوكالات؛ (ب) تعزيز التعاون الإقليمي؛ (ج) المساعدة في إجراء تقييمات لاحتياجات تيسير التجارة. وفي عام ٢٠٠٩، تكثفت المفاوضات حول المسائل المتصلة بالتنفيذ في خضم التقدم المحرز بشأن مضمون ولغة القواعد القانونية التي قد تُدرج في اتفاق منظمة التجارة العالمية الناشئ بخصوص تيسير التجارة. وتتمحور المناقشة المتعلقة بالتنفيذ حول السعي إلى اتباع نهج جديد في المعاملة الخاصة والتفاضلية يكون مرتبطاً بالمساعدة التقنية وحول دور المنظمات الدولية والمهيات الواضحة للمعايير ومساهمتها في دعم البلدان النامية في عملية التنفيذ.

١٠- وفي عام ٢٠٠٩، شارك الأونكتاد كميّسّر رئيس في الاجتماعات التي عُقدت لتقييم احتياجات تيسير التجارة على المستوى الوطني لعدد من البلدان النامية هي أفغانستان والرأس الأخضر وجزر القمر ونيكاراغوا والسنغال وتوغو. كما قام الأونكتاد ببعثات استشارية ونظّم حلقات عمل وطنية تناولت المفاوضات حول تيسير التجارة في إطار منظمة التجارة العالمية. ومن البلدان المستفيدة من هذه المساعدة الرأس الأخضر وغينيا وإندونيسيا ومنغوليا ونيكاراغوا. وقدّم الأونكتاد كذلك، بالتعاون مع وكالة المعلومات والتعاون في مجال التجارة الدولية، المساعدة التقنية في مجال التفاوض على تيسير التجارة في سياق إقليمي، فساهم في حلقتي عمل إقليميتين بشأن مفاوضات تيسير التجارة في إطار منظمة التجارة العالمية - كانت إحداها لفائدة أقل البلدان نمواً في آسيا (كمبوديا) والأخرى لفائدة أقل البلدان نمواً في أفريقيا (في زامبيا).

١١- وفي عام ٢٠٠٩، واصل الأونكتاد تعزيز تعاونه مع عدد من المنظمات الإقليمية، كمنظمة دول شرق البحر الكاريبي والاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا. وقام الأونكتاد أيضاً برعاية مشاركة مندوبي الدول الأعضاء في منظمة دول شرق الكاريبي وموظفي أمانة هذه المنظمة بانتظام في اجتماعات فريق منظمة التجارة العالمية التفاوضي المعني بتيسير التجارة، وبتوفير دعم مالي وفني معاً لأفرقة عمل وطنية وإقليمية معنية بتيسير التجارة. وأسهم الأونكتاد كذلك في حلقة عمل إقليمية للاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا في كوت ديفوار تناولت مفاوضات تيسير التجارة واحتمال إنشاء مرفق نافذة وحيدة إقليمي. وقام الأونكتاد أيضاً بتنظيم ثلاثة اجتماعات لتبادل الأفكار كي تناقش فيها الوفود التي لها مقار في جنيف أحكام المعاملة الخاصة والتفاضلية والمسائل المتعلقة بتنفيذ القواعد، وكلاهما أمران في غاية الأهمية بالنسبة للبلدان النامية. وكجزء من سلسلة المذكرات التقنية للأونكتاد على تيسير التجارة، أنتج الأونكتاد مذكرة تقنية بشأن أفرقة العمل المشتركة بين الوكالات المعنية بتيسير التجارة. وتلخص هذه المذكرة الفنية خبرة الأونكتاد الطويلة في بدء الجهود التعاونية ودعمها في مجال تيسير التجارة. وقُدّمت المذكرة بوصفها وثيقة عمل إلى فريق منظمة التجارة العالمية التفاوضي المعني بتيسير التجارة. كما قام الأونكتاد واللجنة الاقتصادية

لأوروبا التابعة للأمم المتحدة باستحداث وصيانة مستودع للتجارب القطرية في المتدييات واللجان التعاونية المعنية بتيسير التجارة.

١٢- ووفقاً للولاية المنصوص عليها في الفقرتين ١٠٧ و١٦٦ من اتفاق أكر، واصل الأونكتاد أيضاً القيام بأنشطة بناء القدرات وتقديم الخدمات الاستشارية بشأن مجموعة متنوعة من المسائل. ففي عام ٢٠٠٩، قُدمت مشورة خطية وردود بشأن طائفة واسعة من المسائل القانونية شملت (أ) اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بمدونة قواعد السلوك لاتحادات النقل البحري لعام ١٩٧٤؛ (ب) مصادر هامة لقانون التأمين البحري ولعقود النقل المتعدد الوسائط؛ (ج) جوانب من بنود تأمين البضائع النموذجية التي وضعها الأونكتاد؛ (د) نظام استغلال الموارد المعدنية بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢؛ (هـ) حالة التصديق على الاتفاقيات الدولية التي اعتمدت تحت رعاية الأونكتاد. وبالإضافة إلى ذلك، تم الرد بشكل مخصّص على طلبات مختلفة للحصول على معلومات وبيانات وتوضيحات.

١٣- وكجزء من العمل المضطلع به في عام ٢٠٠٩ في مجال بناء القدرات، كان لأمانة الأونكتاد دور في (أ) إلقاء محاضرات حول تيسير النقل والتجارة في الجامعة البحرية العالمية في مالو، السويد؛ (ب) عقد حلقة عمل حول الموانئ الجافة في جامعة بوليتكنيك في هونغ كونغ، الصين؛ (ج) عقد حلقة عمل لمنظمة الأمن والتعاون في أوروبا عن النهج المتكامل لأمن سلسلة الإمداد الدولية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط في مالطة؛ (د) عقد المؤتمر السنوي للرابطة الدولية للاقتصاديين البحريين في جامعة "دل باسيفيكو" في بيرو؛ (هـ) عقد اللجنة المعنية بالتنمية البحرية في ترينيداد وتوباغو. وقُدمت عروض بشأن جوانب رئيسية في اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام) في المؤتمر الدولي بشأن "النقل المتعدد الوسائط للبضائع الخطرة" الذي عُقد في سانت بطرسبرغ، الاتحاد الروسي، وأثناء انعقاد الجمعية العامة للرابطة الدولية للخبراء في تسوية العواريات، التي عُقدت في مراكش، المغرب. ونُفذت برامج تدريب في كل من كولومبيا ومصر وسويسرا واندونيسيا، وذلك في إطار برنامج المعهد الحاسوبي والدورة الدراسية المنصوص عليها في الفقرة ١٦٦. وساهم فرع لوجستيات التجارة بدوره في تنفيذ برنامج التدريب في مجال الموانئ في كل من ماليزيا وملديف وموريشيوس وجمهورية تروانيا المتحدة. وتم أيضاً التعاون مع الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن (فياتا) في تنفيذ برنامج لتدريب المدربين في الجمهورية العربية السورية.

١٤- وتواصل تنفيذ برنامج أسيكودا خلال عام ٢٠٠٩ وفقاً للولاية المحددة في الفقرة ١٦٧ من اتفاق أكر التي تطلب إلى أمانة الأونكتاد "أن يواصل الأونكتاد التعاون مع الدول الأعضاء في تنفيذ النظام الآلي لتجهيز البيانات الجمركية (Asycuda)"^(١).

(١) يقدّم موقع أسيكودا على الإنترنت (www.asycuda.org) لحة شاملة عن النظام ويعرض، في جملة أمور أخرى، وظيفته ومشاريعه القطرية.

١٥- ولا يزال برنامج أسيكودا أكبر برنامج للأونكتاد في مجال التعاون التقني. ففي عام ٢٠٠٩، بدأ تشغيل أكثر من ٦١ مشروعاً من مشاريع أسيكودا للمساعدة التقنية، ومنها ١١ مشروعاً إقليمياً/أقاليمياً. وفي إطار مشروع إقليمي يجري تنفيذه بالتعاون مع أمانة السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي (الكوميسا)، زاد عدد المواقع التشغيلية التي تستخدم نظام أسيكودا⁺⁺ لتشمل جزر القمر وجمهورية الكونغو الديمقراطية وإريتريا وسيشيل وسوازيلاند. وتواصلت في أفغانستان وبوتسوانا والكاميرون والكونغو وغينيا وملابوي ونيجيريا أنشطة تنفيذ نظام أسيكودا⁺⁺ أو الانتقال إلى استخدامه. وبدأت في غينيا بيساو وغينيا الاستوائية وسيراليون مشاريع جديدة لتنفيذ نظام أسيكودا⁺⁺.

١٦- وواصل مشروع المساعدة التقنية الذي يموله الاتحاد الأوروبي (أ) دعم الأنشطة مع أمانة الجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا؛ (ب) تحسين نُظُم الجمارك الوطنية الحالية؛ (ج) إقامة وتنفيذ نظام إقليمي للمرور العابر بالارتكاز على نظام أسيكودا العالمي. وهذا المشروع، الذي يتضمن مجموعة كبيرة من الأنشطة (كالتدريب والتوثيق والدعم الإقليمي وغير ذلك) سيركز، في جزئه المخصص للعبور، على ممرين (دوالا - بانغي ودوالا - نجامينا) في مرحلة أولى، ثم سيتسع ليشمل جميع بلدان المنطقة السبعة في مرحلة ثانية.

١٧- وفي عام ٢٠٠٩، أصبح ممكناً استخدام أحدث إصدار لبرنامج أسيكودا عبر الإنترنت في كل من ألبانيا وكوت ديفوار وجورجيا وهاييتي والأردن (لإدارة الوطنية للجمارك ولسلطة منطقة العقبة الاقتصادية الحرة) ولبنان ومولدوفا والسلطة الفلسطينية والجمهورية العربية السورية، وهو يغطي عملية التخليص الجمركي بكاملها. وفي عام ٢٠٠٩، بدأ العمل بنظام أسيكودا العالمي في كمبوديا وبدأت أنشطة التنفيذ أو استمرت في كل من جبل طارق، وجمهورية إيران الإسلامية، وليبيريا، والجمهورية العربية الليبية، وملديف، وسان تومي وبرينسيبي، وسري لانكا، وتونس، وجمهورية فنزويلا البوليفارية، وزمبابوي.

١٨- وفي عام ٢٠٠٩، واصل الفريق المركزي الخاص ببرنامج أسيكودا تقديم المساعدة والدعم التقنيين (لصيانة النظام عن طريق شبكة الإنترنت والبريد والهاتف وغير ذلك من وسائل الاتصال) وفي الميدان (لتطبيق الإصدارات الجديدة أو التكييف مع أجهزة أو برامج حاسوب جديدة أو تحسين وظائف البرنامج أو غير ذلك). ونُظمت في البلدان الشريكة نحو ٢٤٠ بعثة اضطلع بها موظفون أو خبراء استشاريون (لم يؤخذ التدريب في الحسبان هنا). وبروح من التعاون بين بلدان الجنوب، نفذ أكثر من ٦٠ في المائة من هذه البعثات خبراء أتوا من بلدان تستخدم نظام أسيكودا.

١٩- وفيما يتعلق بنقل الدراية الفنية وبناء القدرات، عُقدت ٧٤ دورة تدريبية على نظام أسيكودا في عام ٢٠٠٩ على المستويين الوطني والإقليمي في جميع أنحاء العالم، تناولت مسائل الجمارك وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات. وتطوّرت الدورات المخصصة للمسائل الوظيفية، بصورة رئيسية، إلى الانتقائية وإدارة المخاطر والتقييم الجمركي وتنفيذ العبور، بينما

ركّزت الدورات المخصّصة لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات على هيكل وإدارة قواعد البيانات، وتبادل المعلومات والاتصالات السلكية واللاسلكية، وتكنولوجيا الإنترنت، وعلى صيانة نظام أسيكودا وتطويره.

٢٠- وتواصلت أنشطة البحث والتطوير في عام ٢٠٠٩ بهدف توسيع نطاق وظائف نظام أسيكودا ليشمل مفهوم نظام النافذة الوحيدة في التجارة الدولية. وسيتيح هذا النظام ربط وكالات حكومية أخرى بالنظام الجمركي من أجل تبادل البيانات والوثائق إلكترونياً، والتمهيد لتنفيذ نظامي الجمارك الإلكترونية والحكومة الإلكترونية، وهيئة بيئة خالية من الورق للوسط التجاري. وفي هذا السياق، تم التوقيع على مشروع مع وزارة الزراعة في هولندا من أجل إدماج نظام التصدير "كلاينت" الذي تستخدمه في نظام أسيكودا والبدء في استخدام نظام تصدير مختلط "كلاينت/أسيكودا" لحوسبة عمليات التصدير، بما في ذلك إصدار شهادات مراقبة الصادرات. ومن المقرر أن تبدأ أنشطة المشروع في كانون الثاني/يناير ٢٠١٠.

٢١- وتم التوصل مؤخراً أيضاً إلى اتفاقات للتعاون الوثيق مع المديرية العامة للضرائب والاتحاد الجمركي التابعين للمفوضية الأوروبية ومع الأمانة العامة للمنظمة العالمية للجمارك في مجال البحث والتطوير ومسائل التنفيذ التي تتعلق بالمصالح المحددة لكل الأطراف. وتخطط إدارة السياسة الجمركية لدى المديرية المذكورة لوضع نظام إعلان ذاتي لشهادات المنشأ بلا ورق، يستطيع الشركاء التجاريون للاتحاد الأوروبي التفاعل معه وتشغيله من خلال منصة إلكترونية واحدة فقط. ويمكن التفكير في جعل نظام أسيكودا يُدمج شكل وهيكل عناصر البيانات ذات الصلة على النحو الذي طوّرتّه وحدّته الوحدات المختصة في إدارة السياسة الجمركية لدى المديرية العامة للضرائب والاتحاد الجمركي التابعين للمفوضية الأوروبية. وفيما يتعلق بالمصلحة المحددة لأمانة المنظمة العالمية للجمارك، سيساهم التعاون الوثيق مع برنامج أسيكودا في تنفيذ الإصدار ٣,٠ من نموذج بيانات المنظمة العالمية للجمارك الذي يجري حالياً وضع اللمسات الأخيرة عليه.

٢٢- ويمكن تقييم تأثير مشاريع أسيكودا من خلال معالم مختلفة مؤسسية وأخرى متعلقة بتيسير التجارة، تشمل ارتفاع الإيرادات، وزيادة تيسير التجارة، وتقصير آجال التخليص الجمركي، وإتاحة بيانات إحصائية تجارية موثوقة في الوقت المناسب. ويؤدي الإنفاذ المتناسك للتشريعات الجمركية والتشريعات المتصلة بها على الصعيد الوطني وحساب الرسوم والضرائب آلياً إلى زيادة إيرادات ميزانية الدولة، في حين تساعد الإحصاءات التجارية والمالية الموثوقة والمتاحة في الوقت المناسب الحكومات على تخطيط سياستها الاقتصادية. ومن المرجح أن يكون لأحدث إصدار لنظام أسيكودا أثر كبير في الأعمال التجارية الإلكترونية وفي المعاملات الحكومية الإلكترونية، فيبسّط التجارة الدولية ويخفض كلفتها، مسهلاً في الوقت

نفسه على شركات البلدان النامية ولوج الأسواق الدولية. ومن العوامل المهمة في نجاح هذه المشاريع الرغبة في التغيير والتزام الحكومة ودعمها الكامل.

رابعاً - البحوث والتحليلات بشأن تيسير النقل والتجارة

٢٣- تنص الفقرة ١٦٤ من اتفاق أكرا على أنه: "في مجال تيسير التجارة وخدمات النقل وما يتصل بذلك من خدمات تهم البلدان النامية، ينبغي للأونكتاد أن يواصل تحليل القضايا التي تؤثر على التجارة والنقل في البلدان النامية وعلى أمن سلسلة الإمداد الدولية. كما ينبغي أيضاً أن ينشر التحليلات والمعلومات ذات الصلة، وأن يشجع على تبادل الخبرات".

٢٤- وتنص الفقرة ١٦٥ من اتفاق أكرا على أنه: "ينبغي أن يجري الأونكتاد بحثاً لوضع توصيات سياساتية تمكن البلدان النامية من تخفيض تكاليف النقل وتحسين كفاءة النقل وترابطه وينبغي أن تولي البحوث اهتماماً خاصاً لاحتياجات أضعف الاقتصادات، وبخاصة لإنشاء وتنفيذ شبكات عبور مترابطة تستفيد منها البلدان النامية غير الساحلية وبلدان العبور النامية، على أن يؤخذ في الاعتبار إعلان ألماني الوزاري وبرنامج عمل ألماني. وينبغي أيضاً توجيه الاهتمام إلى تعزيز النقل المتعدد الوسائط".

٢٥- وتنص الفقرة ١٦٨ من اتفاق أكرا على أنه: "ينبغي للأونكتاد مساعدة البلدان النامية، من خلال ما يضطلع به من أعمال بحث وتحليل للسياسات، على الأخذ بخيارات سياساتية مستنيرة لمواجهة التحديات البيئية المتعلقة باستراتيجيات النقل، والمساعدة على تحديد ما يرتبط بها من احتياجات في مجال بناء القدرات وما يلزم من استجابات تنظيمية".

٢٦- ووفقاً لولاية الأونكتاد (المنصوص عليها في الفقرات ١٦٤ و ١٦٥ و ١٦٨ من اتفاق أكرا)، واصل الأونكتاد بحوثه وتحليلاته في مجال تيسير النقل والتجارة واضعاً في اعتباره المصالح الخاصة للبلدان النامية. وفي عام ٢٠٠٩، نُشرت نتائج عمل الأونكتاد على نطاق واسع من خلال المنشورات المتكررة *كاستعراض النقل البحري السنوي ونشرة النقل الإبحارية الفصلية*. وتناول *استعراض النقل البحري لعام ٢٠٠٩* طائفة واسعة من القضايا التي تؤثر في النقل والتجارة في جميع البلدان، وخاصة البلدان في المناطق النامية. ومن المسائل التي تناولها الاستعراض: (أ) التطورات التي حصلت في التجارة البحرية الدولية والأسطول العالمي؛ (ب) الموانئ وحركة البضائع؛ (ج) التطورات التنظيمية والقانونية في مجال النقل والتجارة. وبالنسبة لعام ٢٠٠٩، اهتم *استعراض النقل البحري* على الخصوص بالتطورات التي طرأت على قطاعي التجارة والنقل البحري في أفريقيا. وبالإضافة إلى ذلك، قُدّمت مساهمة هامة بشأن مسائل النقل في تقرير الأونكتاد لعام ٢٠٠٩ عن التنمية الاقتصادية في أفريقيا.

٢٧- وكجزء من تغطية *استعراض النقل البحري* للتطورات الهامة في مجال قانون النقل، قُدّم استعراض عام ٢٠٠٩ لمحة تحليلية موجزة عن السمات الرئيسية لاتفاقية جديدة للأمم

المتحدة في مجال نقل البضائع. ففي كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٨، اعتمدت الجمعية العامة اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، بعد سنوات من العمل التحضيري تحت رعاية لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال). وكما هو معروف، شاركت أمانة الأونكتاد بنشاط، منذ عام ٢٠٠٢، في الاجتماعات التي يعقدها الفريق العامل ذو الصلة التابع للأونسيترال وقدمت تعليقات موضوعية تحليلية لكي ينظر فيها الفريق العامل في جميع مراحل عملية الصياغة. ويمكن الاطلاع في موقع الأونكتاد على الإنترنت^(٢) على الوثائق ذات الصلة التي تسلط الضوء على الشواغل المحتملة، خاصة من منظور البلدان النامية. وتضع الاتفاقية الجديدة، التي ستُعرف باسم "قواعد روتردام"، إطاراً للمسؤولية الإلزامية في مجال النقل الدولي للبضائع بجرأ وفي مجال النقل الدولي المتعدد الوسائط الذي يشتمل على النقل بجرأ. كما تتناول الاتفاقية عدداً من المسائل التي لا تخضع حالياً لقانون دولي موحد. ونظراً بالخصوص إلى التعقيد الذي يتصف به الصك القانوني الجديد وإلى ضرورة تقييم واضعي السياسات لمزايا التصديق عليه، فإن تحليل أحكام الاتفاقية الجديدة أمر مهم وهو من الأولويات الدائمة لدى قسم السياسة والتشريع في فرع لوجستيات التجارة.

٢٨- وفي عام ٢٠٠٩، تضمنت نشرة النقل الإخبارية الفصلية مواد موضوعية تتناول مسائل مختلفة تؤثر في النقل والتجارة. ومن تلك المسائل، على سبيل المثال، (أ) آليات وطنية لتنسيق تيسير التجارة؛ (ب) ربط خطوط النقل البحري، مع التركيز بشكل خاص على أفريقيا وأمريكا الجنوبية؛ (ج) الموانئ الجافة؛ (د) الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع. بمقتضى دفا تر النقل الدولي البري (اتفاقية النقل البري الدولي)؛ (هـ) النقل البحري ومشكلة تغير المناخ؛ (و) الصلات بين الأزمة الاقتصادية العالمية والنقل البحري؛ (ز) تحديثات نظام أسيكودا؛ (ح) شراكة التيسير العالمية للنقل والتجارة؛ (ط) فرقة عمل سانت لوسيا الوطنية لتيسير التجارة؛ (ي) التقييم الذاتي لتيسير التجارة في أفغانستان بالتعاون مع منظمة التجارة العالمية؛ (ك) الشراكات بين القطاعين العام والخاص من أجل إنشاء الهياكل الأساسية لتيسير التجارة والنقل؛ (ل) موانئ النقل العابر التي تخدم البلدان النامية غير الساحلية؛ (م) دورة دراسية لتدريب المدربين ينظمها الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن؛ (ن) تصميم وتنفيذ تيسير التجارة في منطقة آسيا والمحيط الهادئ؛ (س) الاجتماع الثالث لوزراء التجارة في البلدان النامية غير الساحلية؛ (ع) تحديث برنامج الأونكتاد للتدريب في مجال الموانئ.

٢٩- وقد نُشرت كذلك نتائج بحوث وتحليلات الأونكتاد في شكل منشورات ودراسات وتقارير غير متكررة. ففي عام ٢٠٠٩، أنجز الأونكتاد دراسة تجريبية للتحقيق في تأثير ارتفاع أسعار النفط على تكاليف النقل البحري (UNCTAD/DTL/TLB/2009/2). واستخدمت

(٢) www.unctad.org/ttl/legal

الدراسة تحليلاً انحدارياً لتقدير درجة حساسية أسعار الشحن البحري للتغيرات التي تطرأ على أسعار النفط، مع التركيز بصفة خاصة على تجارة الحاويات. كما تم توسيع نطاق التحليل ليشمل تجارتي البضائع الجافة (مثل ركاز الحديد) والسوائب السائلة (النفط). ووجد أن أسعار النفط تؤثر في أسعار الشحن البحري. وفيما يخص تجارة الحاويات، تدل النتائج على وجود فجوة هيكلية في البيانات حيث تصبح أسعار شحن الحاويات أكثر حساسية لارتفاع أسعار النفط عندما تتجاوز هذه الأخيرة عتبة معينة. وهو أمر ستكون له بعض التداعيات على النقل البحري والتجارة إذا استأنفت أسعار النفط الارتفاع الذي سُجل في عامي ٢٠٠٧ و ٢٠٠٨ وبلغت مستويات عالية ومستمرة (وربما لم يسبق لها مثيل) نتيجة لاشتداد عوائق الإمداد المتوقع على مدى العقود المقبلة. وتشكل نتائج الدراسة إسهاماً في المؤلفات الموجودة المعنية بتحسين فهم أسعار النفط بوصفها عاملاً محدداً لتكلفة النقل البحري وفهم آثارها الأوسع نطاقاً في النقل والتجارة.

٣٠- وواصل الأونكتاد كذلك بحوثه المتعلقة بالنفوذ إلى الأسواق العالمية عن طريق زيادة تحليل مؤشر الأونكتاد لربط خطوط النقل البحري. ويقوم المؤشر المذكور، الذي طُبّق لأول مرة في عام ٢٠٠٤، على خمسة عناصر هي: (أ) عدد السفن؛ (ب) طاقة حمل هذه السفن للحاويات؛ (ج) عدد الشركات؛ (د) عدد الخدمات؛ (هـ) الحد الأقصى لحجم السفن التي تستخدم في توفير الخدمات لبلد معين. وفي عام ٢٠٠٩، ظلت الصين البلد الذي يسجل أعلى مؤشر لربط خطوط النقل البحري، تليها هونغ كونغ (الصين)، وسنغافورة، وهولندا، وجمهورية كوريا. وكان عكاس لأثر الأزمة الاقتصادية العالمية، انخفض كل من عدد السفن ومجموع قدرتها الاستيعابية بالوحدات من فئة ٢٠ قدماً وعدد الخدمات وعدد الشركات لكل بلد في الفترة ما بين تموز/يوليه ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩. ولم تستمر الزيادة إلا في الحد الأقصى لحجم السفن. وعلى الرغم من الأزمة الاقتصادية، تسلّم أحواض بناء السفن في العالم سفناً جديدة وأكبر حجماً.

٣١- وتنفيذاً للولاية المنصوص عليها في الفقرة ١٦٨ من اتفاق أكراسي تهدف إلى التصدي للتحديات البيئية ذات الصلة فيما يتعلق باستراتيجيات النقل، وعقب الدورة الأولى لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن تيسير النقل والتجارة التي عُقدت في شباط/فبراير ٢٠٠٩، والتي ركزت على "النقل البحري والتحدي الذي يطرحه تغير المناخ"، أعدت أمانة الأونكتاد موجزاً لوقائع اجتماع الخبراء لعرض المسائل الرئيسية التي ناقشها الخبراء ولتمكين جمهور أوسع من الاطلاع عليها (UNCTAD/DTL/2009/1) كما أُتيحت الوثيقة لمؤتمر اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في كوبنهاغن، كجزء من مساهمة الأونكتاد في المناقشة الهامة التي تناولت الإجراءات المناسبة لمواجهة التحدي المتمثل في تغير المناخ. وكما هو معلوم، فإن اجتماع الخبراء، الذي ضم نحو ١٨٠ مندوباً من ٦٠ بلداً و ٢٠ منظمة (وكالات الأمم المتحدة ومنظمات حكومية دولية ومنظمات غير حكومية) وممثلين عن قطاعي النقل البحري الدولي والموانئ، كان الاجتماع الأول من نوعه الذي تناول التحديات

المتعددة التي يطرحها تغير المناخ على القطاع البحري تناوياً متكاملًا، مع التركيز على كل من التخفيف والتكيف، فضلاً عن التركيز على مسائل ذات صلة كالطاقة والتكنولوجيا والتمويل.

٣٢- وواصلت أمانة الأونكتاد أيضاً، في استعراض النقل البحري لعام ٢٠٠٩، رصد التطورات الأخرى المتصلة بالبيئة والمؤثرة في النقل والتجارة، وتقديم تقارير بشأنها تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية. وعلاوة على ذلك، بدأت الأمانة العمل على دراسة جوانب الإطار التنظيمي الدولي في تناوله للمسؤولية عن التلوث النفطي الناجم عن السفن بغية تحسين فهم هذه المسائل وتوجيه صانعي القرار في البلدان النامية عند وضع السياسات المتعلقة باعتماد الاتفاقيات الدولية ذات الصلة.

خامساً - الأنشطة الحكومية الدولية وأنشطة بناء توافق الآراء

٣٣- في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩، عقدت أمانة الأونكتاد الدورة الثانية لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن تيسير النقل والتجارة، التي ركزت على "الشراكات بين القطاعين العام والخاص من أجل تطوير الهياكل لتيسير التجارة والنقل". وأعدت الأمانة مذكرة معلومات أساسية تستعرض آثار الأزمة الاقتصادية والمالية على خدمات دعم النقل والتجارة وهياكلهما الأساسية، وتسلب الضوء على خطط التعاون من أجل تحسين كفاءة النقل وتيسير التجارة. وتطرقت المذكرة أيضاً إلى الاحتياجات المحددة للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان العبور النامية، والترتيبات التعاونية التي نتجت عن مفاوضات منظمة التجارة العالمية حول تيسير التجارة ودور التكنولوجيا في تطوير وتشغيل قطاع نقل كفاء والهياكل الأساسية والخدمات لتيسير التجارة في البلدان النامية. وناقش الخبراء أثناء الاجتماع دور الأونكتاد في ما يتعلق بتنفيذ برنامج عمل الماتي الذي يتناول الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان العبور النامية، فأشاروا إلى ضرورة الدعوة إلى اتباع نهج ونماذج شراكة محددة بين القطاعين العام والخاص لمعالجة تيسير العبور. كما شجّع الخبراء الأونكتاد على مواصلة دعمه الناجح للبلدان النامية في سياق جولة الدوحة من المفاوضات وجدول أعمالها الإنمائي. وقد أُتيح للجنة كل من مذكرة المعلومات الأساسية (TD/B/C.I/MEM.1/5) وتقرير الاجتماع (TD/B/C.I/MEM.1/6).