



Distr.  
GENERAL

A/39/462  
27 September 1984  
ARABIC  
ORIGINAL: ENGLISH



الأمم المتحدة

الجمعية العامة

الدورة التاسعة والثلاثون  
البند ٨٠ ( ج ) من جدول الاعمال

### التنمية والتعاون الاقتصادي الدولي : التجارة والتنمية

التقدم المحرز في تنفيذ التدابير المحددة التي تتصل بالاحتياجات  
والمشاكل الخاصة التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية

مذكرة من الامين العام

- ١ - دعا مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية في قراره ١٣٧ ( د - ٦ ) المؤرخ فسي ٢ تموز/ يوليه ١٩٨٣ ( ١ ) الامين العام للمؤتمر الى ان يبقي قيد الاستعراض المستمر التقدم المحرز في تنفيذ الاجراءات المحددة التي تتصل بالاحتياجات والمشاكل الخاصة بالبلدان النامية غير الساحلية وان يقدم تقريراً سنوياً الى الجمعية العامة عن طريق مجلس التجارة والتنمية .
- ٢ - وقد قدم التقرير السنوي الاول من هذا النوع ( TD/B/1007 ، و Corr.1 و Corr.2 ) الى مجلس التجارة والتنمية في دورته التاسعة والعشرين ( ١٠ - ٢١ ايلول / سبتمبر ١٩٨٤ ) وهو مرفق الى هذه المذكرة .
- ٣ - وسيقدم عرض العداوات التي جرت حول هذا الموضوع في الدورة التاسعة والعشرين لمجلس التجارة والتنمية الى الجمعية العامة في تقرير للمجلس ( ٢ ) الى الجمعية في دورتها التاسعة والثلاثين .

### الحواشي

- ( ١ ) انظر محاضر اعمال مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية ، الدورة السادسة ، المجلد الاول ، التقرير والمرفقات ( منشورات الامم المتحدة ، رقم المبيع : E.83.II.D/6 ) ، الجزء الاول ، الفرع الف .
- ( ٢ ) انظر الوثائق الرسمية للجمعية العامة ، الدورة التاسعة والثلاثون ، الملحق رقم ١٥ ( A/39/15 ) ، المجلد الثاني .

## المرفق

### التقدم المحرز في تنفيذ التدابير المحددة التي تتصل بالاحتياجات والمشاكل الخاصة بالبلدان النامية فيير الساحلية

تقرير مرحلي من امانة الاونكتاد \*

### المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
٧	٦ - ١	مقدمة .....
٩	٣٤ - ٧	أولا - المعلومات الواردة من البلدان بصفة فردية .....
٩	٩ - ٧	١- استراليا .....
٩	١٢ - ١٠	٢- الدانمرك .....
١٠	١٣	٣- العراق .....
١١	١٤	٤- ايطاليا .....
١١	١٥	٥- ماليزيا .....
١١	١٧ - ١٦	٦- هولندا .....
١٢	١٩ - ١٨	٧- الفلبين .....
١٢	٢٠	٨- سنغافورة .....
١٢	٢١	٩- السويد .....
١٣	٢٢	١٠- سويسرا .....
١٣	٢٣	١١- توفسو .....
١٣	٢٥ - ٢٤	١٢- اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية .....

\* صدر من قبل تحت الرمز TD/B/1007 و Corr.1 و Corr.2 .

المحتويات (تابع)

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
١٥	٢٦	١٣ - الامارات العربية المتحدة .....
		١٤ - المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية .....
١٥	٣٠ - ٢٧	١٥ - الولايات المتحدة الامريكية .....
١٦	٣٤ - ٣١	ثانيا - المعلومات الواردة من المنظمات الدولية .....
١٧	٧٤ - ٣٥	ألف - هيئات الأمم المتحدة وبرامجها .....
١٧	٥٢ - ٣٥	١ - ادارة التعاون التقني لأفراض التنمية
١٧	٣٥	٢ - اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ .....
١٨	٣٨ - ٣٦	٣ - اللجنة الاقتصادية لامريكا اللاتينية
١٩	٣٩	٤ - مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية
١٩	٤٧ - ٤٠	٥ - برنامج الأمم المتحدة الانمائي .....
٢٢	٤٨	٦ - منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية
٢٢	٥١ - ٤٩	٧ - مجلس الأفضية العالمي .....
٢٤	٥٢	باء - وكالات الأمم المتحدة المتخصصة والوكالات ذات الصلة .....
٢٤	٧٤ - ٥٣	١ - منظمة الأمم المتحدة للأفضية والزراعة
٢٤	٥٩ - ٥٣	٢ - منظمة الطيران المدني الدولية .....
٢٥	٦٠	٣ - الصندوق الدولي للتنمية الزراعية .....
٢٦	٦١	٤ - منظمة العمل الدولية .....
٢٦	٦٥ - ٦٢	٥ - المنظمة الدولية للملاحة البحرية .....
٢٧	٦٦	٦ - صندوق النقد الدولي .....
٢٧	٦٧	٧ - الاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية .....
٢٨	٦٨	

المحتويات (تابع)

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
		٨- منظمة الأمم المتحدة للتربية
٢٨	٦٩ - ٧٠	والعلم والثقافة . . . . .
٢٩	٧١	٩- الاتحاد البريدي العالمي . . . . .
٢٩	٧٢ - ٧٤	١٠- البنك الدولي . . . . .
		ثالثا - المعلومات الواردة من المنظمات الحكومية الدولية
٣١	٧٥ - ٨٥	والمنظمات غير الحكومية . . . . .
		١- بلدان افريقيا والبحر الكاريبي والمحيط
٣١	٧٥	الهادئ . . . . .
٣١	٧٦	٢- البنك الافريقي للتنمية . . . . .
٣١	٧٧	٣- الاتحاد الجمركي والاقتصادى لافريقيا . . . . .
٣٢	٧٨	٤- لجنة المجتمعات الاوروبية . . . . .
		٥- المجتمع الاقتصادى لبلدان البحيرات
٣٢	٧٩	الكبرى . . . . .
٣٢	٨٠	٦- أمانة الكمنولث . . . . .
٣٣	٨١	٧- مجلس التعاون الجمركي . . . . .
٣٣	٨٢	٨- الاتحاد الدولي للنقل البحرى . . . . .
		٩- منظمة التعاون والتنمية في الميدان
٣٣	٨٣	الاقتصادى . . . . .
٣٤	٨٤	١٠- منظمة الدول الامريكية . . . . .
٣٤	٨٥	١١- المجتمع الاقتصادى لدول افريقيا الغربية

المحتويات (تابع)

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
		رابعا - الاتفاقات الدولية المتصلة بالتجارة العابرة والنقل العابر للحدود بالبلدان النامية فير الساحلية .....
٣٥	١٤٨ - ٨٦	١ - أهمية الاتفاقيات الدولية للتجارة العابرة والنقل العابر للحدود بالبلدان النامية فير الساحلية .....
٣٥	٨٨ - ٨٦	٢ - اتفاقية بشأن تجارة المرور العابر للبلدان فير الساحلية (١٩٦٥) .....
٣٦	٩٢ - ٨٩	٣ - اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع .....
٣٩	١٠٣ - ٩٣	٤ - اتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الاجراءات الجمركية (اتفاقية كيوتو) .....
٤١	١٢٣ - ١٠٤	٥ - اتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بمقتضى دفاتر النقل الدولي البري (اتفاقية النقل الدولي البري) ..
٤٦	١٣٤ - ١٢٤	٦ - اتفاقية الجمركية للحاويات .....
٤٨	١٤٢ - ١٣٥	٧ - اتفاقية الدولية لتنسيق عمليات رقابة السلع على الحدود .....
٥٠	١٤٨ - ١٤٣	خامسا - الخلاصة .....
٥١	١٥٢ - ١٤٩	

جداول المرفقالجدول

٥٥	١ - السكان ، ونصيب الفرد من الناتج المحلي الاجمالي، ونمو الناتج الحقيقي في البلدان النامية فير الساحلية ، ١٩٧٠ - ١٩٨٢ ..
٥٦	٢ - قطاعات الزراعة والمصنوعات والاستثمار المحلي الاجمالي في البلدان النامية فير الساحلية ، ١٩٧٠ - ١٩٨٢ .....

المحتويات (تابع)

الصفحة

الجدول

٥٧	بيانات أساسية عن قطاع التجارة الخارجية .....	٣ -
	نصيب الفرد من الصادرات حسب المجموعات السلعية (بـدولارات	٤ -
٥٨	الولايات المتحدة) في ١٩٨٠ .....	
	مجموع صافي حصائل احاد البلدان النامية فيرالساحلية من	٥ -
	الموارد الخارجية (صافي نصيب الفرد من المدفوعات بالدولارات	
	بسعر ١٩٨٠) . متوسط الفترة ١٩٧٦ - ١٩٨٠ ، وأعوام	
٥٩	١٩٨٠ ، ١٩٨١ ، ١٩٨٢ .....	
	المساعدة الخارجية للبلدان النامية فيرالساحلية ، ١٩٨٢ ، (صافي	٦ -
٦٠	المدفوعات بملايين الدولارات) .....	
٦١	بيانات جغرافية وديمغرافية مختارة : البلدان النامية فيرالساحلية	٧ -
	جدول إجمالي الأطراف المتعاقدة وبالموقعين على الاتفاقيات	٨ -
	الدولية الوثيقة الصلة بالتجارة والنقل في مجال المرور العابـر	
٦٢	في البلدان النامية فيرالساحلية .....	

## مقدمة

- ١ - لا تزال القيود التي تفرضها المساوئ الجغرافية على التنمية الشاملة للبلدان النامية غير الساحلية على حذتها . ومال في كثير من الحالات تصاعد تكاليف النقل الاضافية المرتبطة ببعدها هذه البلدان وانعزالها عن الاسواق العالمية وعدم وجود منفذ اقليمي الى البحر الى الارتفاع ، لا بسبب تدهور المرافق المادية عبر ممرات العبور وحسب ، وانما ايضا بسبب الانقطاع المتكرر في تدفق حركة المرور العابرة . ونتيجة لذلك ، اضطرت بعض البلدان غير الساحلية الى تحويل شحناتها الى طرق بديلة باهظة التكاليف بما فيها الشحن الجوي .
- ٢ - وقد زاد عبء ارتفاع تكاليف النقل المتزايد من وهن أداء القطاع الخارجي للبلدان النامية غير الساحلية وهو اصلا ضعيف جدا ويعكس بوضوح الضعف الهيكلي الاساسي لاقتصاداتها (١) . وتتعرض تنمية الصادرات لان هذا العبء يضيق نطاق الصادرات المحتملة والاسواق التي يمكن فيها الاتجار بالسلع بشكل مربح وقادر على المنافسة . ان اتساع هذا الاثر يتوقف بالطبع على الظروف الخاصة لكل بلد غير ساحلي على حدة ، وخاصة على هيكل واتجاه تجارته الخارجية . كما ان تكلفة الواردات تتجه الى الارتفاع بسبب ارتفاع تكاليف النقل . ويقوم هذا بالطبع على افتراض ان الطلب على الواردات يظل متجمداً لأن مستوى الانفاق على البضائع الأساسية يظل على الأرجح دون تغيير . غير انه مع انخفاض مستوى تدفقات المعونة وتناقص حصائل التصدير ، لم يعد هناك مفر من اجراء تخفيضات ضخمة في الواردات ، حتى في واردات البضائع الأساسية مما أدى الى اتجاه النمو والتنمية الى الانخفاض .
- ٣ - ان مقارنة الاداء التجاري للبلدان النامية غير الساحلية كمجموعة مع نظيره في البلدان النامية الاخرى يوضح بالفعل ان الاداء في المجموعة الاولى يواصل تخلفه الشديد . فقد بلغت قيمة صادرات البلدان النامية غير الساحلية بالنسبة للفرد في ١٩٨٢ نحو ٦٠ دولارا مقابل ١١٩ دولارا من دولارات الولايات المتحدة لمجموع البلدان النامية . وبلغت قيمة الواردات بالنسبة للفرد في مجموعتي البلدان ٨١ و ١٥١ دولارا من دولارات الولايات المتحدة على التوالي . وهبطت القوة الشرائية لصادرات البلدان النامية غير الساحلية بنحو ٣ في المائة خلال العقد الاخير مقابل زيادة قدرها ٢ في المائة بالنسبة لمجموع البلدان النامية (٢) . ويتضح هذا الاتجاه بصورة اشد حدة عند مقارنة حصائل الصادرات للفرد في البلدان النامية غير الساحلية مع حصائل صادرات البلدان النامية الاخرى على اساس الهيكل السلعي للصادرات . ويتعين على البلدان النامية غير الساحلية كمجموعة بذل جهود هائلة لبلوغ المستوى المتوسط للبلدان النامية الاخرى ، وهو ستة اضعاف في حالة الصناعة ، وستة اضعاف في صادرات الوقود ، ومرة ونصف في الصادرات الغذائية والزراعية (٣) .

٤ - ومع انخفاض حصائل التصدير وزيادة تكلفة الواردات يمكن أيضا افتراض ان البلدان النامية غير الساحلية سوف تكون بشكل عام اكثر تضررا تحت نير تصاعد الضغوط بسبب تدهور شروط التجارة بالنسبة للبلدان النامية ككل . وبالإضافة الى ذلك ، عند ما يتعين على البلدان النامية غير الساحلية ان تدفع نفقات خدمات المرور العابرة بالعملة الاجنبية فان ذلك سوف يؤثر تأثيرا ضارا في ميزان مدفوعاتها . وعلى وجه العموم فانه من الواضح ان البلدان النامية غير الساحلية تواجه تحديا هائلا لن تفلح في التصدي له اذا هي تركت وحدها . فضلا عن ذلك ، فان معظم البلدان النامية غير الساحلية تقع في مناطق نامية . وجيرانها هي في اغلب الاحيان بلدان نامية كثيرا ما تواجه هي نفسها مصاعب ندرة الموارد . ومن هنا ، فان الكثير من بلدان المرور العابرة تعجز عن تقديم مرافق ذات كلفة تتكافأ مع المنفعة بحيث تسهم في تخفيض العبء الاضافي الذي تواجهه البلدان غير الساحلية في تجارتها وتنميتها .

٥ - وقد اولى المجتمع الدولي بعض الاهتمام لمشاكل البلدان النامية غير الساحلية في السنوات الاخيرة لكن التدابير التي اتخذت لم تكن كافية ( ٤ ) . لذلك هناك حاجة ماسة تدعو الى زيادة المساعدة المالية والتقنية لهذه البلدان زيادة كبيرة .

٦ - ويدعو قرار مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية ١٣٧ ( د-٦ ) المؤرخ فسي ٢ تموز/ يوليه ١٩٨٣ ، الامين العام للاونكتاد ان يبقي قيد الاستعراض المستمر التقدم المحرز في تنفيذ الاجراءات المحددة التي تتصل بالاحتياجات والمشاكل الخاصة بالبلدان النامية غير الساحلية ، والواردة في ذلك القرار وكذلك في قرارات المؤتمر ٦٣ ( د-٣ ) ، ٩٨ ( د-٤ ) ، و ١٢٣ ( د-٥ ) ، وان يقدم تقريرا سنويا الى الجمعية العامة عن طريق مجلس التجارة والتنمية . وتبعا لذلك ، وجه الامين العام للاونكتاد الدعوة الى الحكومات والمنظمات الدولية والمنظمات الحكومية الدولية ومنظمات غير حكومية مختارة الى تزويده بالمعلومات التي ترى انها تساعد في اجراء هذا الاستعراض . وأشار الى انه سيكون من المفيد بشكل خاص ان تبين المعلومات المقدمة الاجراءات المتخذة والسياسات المتبعة او المقرر انتهاجها لتنفيذ القرارات المذكورة ، وكذلك الصعوبات والعوائق التي واجهتها في سبيل ذلك . وقد أعدت أمانة الأونكتاد هذا التقرير استنادا الى الردود الواردة والى أعمال الاونكتاد الخاصة التي تتصل بالاحتياجات والمشاكل الخاصة التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية .

## أولا - المعلومات الواردة من البلدان بصفة فردية

### ١ - استراليا

٧ - لا تسهم استراليا بشكل محدد في برامج مساعدة البلدان النامية غير الساحلية غير أن استراليا تساعد هذه البلدان عن طريق برنامجها الثنائي وبفضل المساهمات التي تقدمها الى منظومة الامم المتحدة او الهيئات المتعددة الاطراف الاخرى ( صندوق الامم المتحدة للمشاريع الانتاجية ، ومكتب الامم المتحدة لمنطقة السهل السوداني ) .

٨ - ولاستراليا برامج للمساعدة الثنائية في ١٩٨٣/١٩٨٤ مع عدد من البلدان غير الساحلية يشمل بوتان ، ونيبال ، وبوتسوانا ، واوغندا ، وزمبابوي ، وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية ، وملاوي وزامبيا ، وليسوتو ، وسوازيلند .

٩ - ورغم ان استراليا ذات قدرة محدودة لزيادة مساعدتها للبلدان النامية غير الساحلية ، فان ادراك المشاكل الخاصة لهذه البلدان والاهتمام بها يتمثلان في ارسال شحنات المعونة الغذائية الى بلدان افريقيا غير الساحلية ( قمح وارز بمبلغ ٧٨ مليون دولار استرالي الى اوغندا وزمبابوي وزامبيا في ١٩٨٣/١٩٨٤ ) ، والتعهد الذي قدم الى زمبابوي ، الذي يعد اكبر التزام بمعونة تقدمها استراليا لدعم بلد نام غير ساحلي ( ٢٠ مليون دولار استرالي ، تموز/ يوليه ١٩٨٠ - كانون الاول/ ديسمبر ١٩٨٤ ) . ويبلغ اجمالي المساعدة الانمائية الرسمية التي قدمت للبلدان النامية غير الساحلية في ١٩٨٣/١٩٨٤ نحو ١٧٥ مليون دولار استرالي .

### ٢ - الدانمرك

١٠ - توزع المساعدة الانمائية التي تقدمها الدانمرك كمبدأ رئيسي تبعا لمعايير درجات الفقر . ولا تؤيد الدانمرك تعدد الفئات الخاصة للبلدان النامية التي تتطلب معاملة خاصة وتفضيلية في سياق التعاون الانمائي الدولي . وبالتالي ، فان الدانمرك لم تتخذ في سياسة المساعدة الانمائية التي تتبعها اي تدابير خاصة لصالح البلدان النامية غير الساحلية . غير انه نظرا لادراك معاناة هذه البلدان من مشاكل خاصة ناشئة عن وضعها الجغرافي ، فان الدانمرك ترغب ، ان تنظر ، على اساس كل حالة على حدة ، في اتخاذ اجراءات محددة لمعالجة هذه المشاكل في الاطار العام لسياسة الدانمرك في مجال المساعدة الانمائية .

١١ - وقد تلقت البلدان النامية غير الساحلية خلال فترة الثلاثة اعوام ١٩٨٠-١٩٨٢ نسبة ١٠ في المائة في المتوسط من مدفوعات المساعدة الانمائية الثنائية الدانمركية ، اى ما يقابل ٧١١ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة ، بينما يمثل نصيبها في الارتباطات الثنائية الجديدة ٩ في المائة ، اى ما يقابل ٦٠٥ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة . وقد قدمت المساعدات في شكل مشاريع ثنائية ، مشاريع ثنائية متعددة ( تمويلها الدانمرك ولكن تنفيذها منظمات دولية ) ، ومساعدة مالية مقيمة ، ومساعدة تقنية في شكل خبراء ومنح دراسية .

١٢ - وفيما يتعلق بالموارد المتاحة لتنمية البنية الاساسية للنقل والمواصلات ، قدمت الى لجنة النقل والمواصلات بالجنوب الافريقي ، مساعدة في شكل منحة بلغ اجمالاً قيمتها ٥٤ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة اشتركت في تمويلها البلدان الشمالية ( فنلندا ، والنرويج ، والسويد ، والدانمرك ) . وتغطي المنحة المدة ١٩٨٠ - ١٩٨٥ . ويتم بالاشتراف مع السويد تمويل دراسة مستقلة تهدف الى تحسين استخدام وصيانة تجهيزات السكك الحديدية في البلدان الاعضاء في مؤتمر تنسيق التنمية في الجنوب الافريقي . وتبلغ مساهمة الدانمرك في الدراسة ٦٧ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة . وفي عامي ١٩٨٠ و ١٩٨٣ قدمت لطلاوى قروض انمائية بشروط ميسرة بلغ مجموعها ١٦ مليون دولار امريكي لشراء معدات لميناء جوى ومعدات للاتصالات السلكية واللاسلكية وكوابل هاتفية ومعدات المشتركين . وبالإضافة الى ذلك ، ايدت الدانمرك بوصفها عضوا في الاتحاد الاقتصادي الاوروبي ، تخصيص جزء هام من المساعدة المقررة طبقاً لاتفاقية لومي لمشاريع البنية الاساسية في بلدان افريقيا والبحر الكاريبي والمحيط الهادئ . وقد اتاح قسم كبير من هذه المشاريع فرصاً كبيرة لمشاريع جديدة او تحسين مشاريع قائمة في مجال النقل في البلدان غير الساحلية .

### ٣ - العراق

١٣ - رغم ان العراق اوقف مساعداته الخارجية بسبب الظروف الخاصة التي يجتازها ، فانه مازال يعترف بالاحتياجات التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية . وقد قدم العراق حتى الان ٨٦١ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة من المساعدات لستة بلدان نامية غير ساحلية في افريقيا وبلد واحد في اسيا . وقد تمت نسبة ٧٠ في المائة من هذه المساعدات في ١٩٨٠ / ١٩٨١ .

#### ٤ - إيطاليا

١٤ - تقدم إيطاليا المساعدات لعدة بلدان نامية غير ساحلية سواء على أساس ثنائي أو متعدد الاطراف . وتتلقى تسعة بلدان نامية غير ساحلية ( اوندورا ، بوركينا فاسو\* ، بوليفيا ، جمهورية افريقيا الوسطى ، زامبيا ، زمبابوي ، مالي ، نيبال ، النيجر ) المساعدة من وكالات متعددة الاطراف بدعم من ايطاليا في مجالات مختلفة من بينها الزراعة ، والتنمية الشاملة ، والصناعة ، والطاقة ، والنقل ، والصحة والتدريب . وتتضمن برامج المساعدة الثنائية التي تمويلها ايطاليا ، التي تتفق اولوياتها مع الاولويات المذكورة اعلاه ، المعونات الغذائية الطارئة التي افادت منها بوتسوانا وبوليفيا ورواندا وزامبيا . وقد مت ايطاليا المساعدات ايضا لتشاد في برنامج التعمير الذي تضطلع به

#### ٥ - ماليزيا

١٥ - تقدم ماليزيا مساعدة الى البلدان النامية في اطار البرنامج الماليزي للتعاون التقني . وعني البرنامج ببلدين من البلدان غير الساحلية ، وحصلت مالي على معونة غذائية قيمتها ١٥ مليون وبنغث ماليزي ، بينما حصلت نيبال على مساعدة في مجالات الادارة والتدريب والتخطيط . وساهمت ماليزيا كذلك مؤخرا بمبلغ قدره مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة للصندوق الخاص للمعونة التقنية التابع لمصرف التنمية الاسيوي ، الذي تستفيد منه البلدان غير الساحلية في منطقة اسيا .

#### ٦ - هولندا

١٦ - ترى حكومة هولندا ان اهم الفئات الفرعية في مجموعة البلدان النامية هي اقل البلدان نموا . ومع ذلك ، قد يكون تعريف الفئات الفرعية الاخرى مفيدا ، مثل فئة البلدان غير الساحلية ، اذ يجذب ذلك نظر المجتمع العالمي الى عوائق معينة تعرقل عملية التنمية في حالات محددة . بيد انه في حالة سياسة هولندا الرسمية في مضار التعاون من اجل التنمية ، لا يمكن اتخاذ اي اجراء على اساس مجرد كون البلدان المعنية غير الساحلية ، دون توافرية معايير اخرى ولا يتضمن تخطيط السياسة الانمائية الهولندية تقديم مساهمات مالية الى أنشطة موجهة على وجه التحديد صوب البلدان النامية غير الساحلية كفئة فرعية .

---

\* في آب/ افسطس ١٩٨٤ ، غير الاسم الرسمي لفلوتا العليا التي  
اصبحت تدعى بوركينا فاسو .

١٧ - وبلغ صافي مجموع ما انفقته هولندا في اطار المساعدة الانمائية الرسمية الثنائية لثمانى عشرة من البلدان النامية غير الساحلية عام ١٩٨٢ ما يقرب من ٩٤ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة . وكان الجزء الاعظم من هذا المبلغ في شكل منح ( ٨٤٣ مليون دولار ) ، بينما بلغ عنصر المساعدة التقنية قرابة ٣١ مليون دولار .

#### ٧ - الفلبين

١٨ - كفل المجلس الفلبيني للمساعدة التقنية عدة برامج اشترك فيها ممثلون من بلدان غير ساحلية وبلدان من اقل البلدان نموا . وانشئ مجلس المساعدة التقنية بفضل تعهد الرئيس فرديناند ا . ماركوس في مؤتمر الاونكتاد الرابع الذى انعقد في نيروبي بالمساهمة بمبلغ قدره . . . . ٥٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة لاقل البلدان نموا ( التي تتضمن العديد من البلدان غير الساحلية ) . وقد استفاد عدد من المشتركين من كل من اثيوبيا ، وافندا ، وبنغلاديش ، وبنن ، وبوتان ، وبوتسوانا ، وبوركينا فاسو ، وجمهورية تنزانيا المتحدة ، والسودان ، وكينيا ، وليسوتو ، ومالي ، ونيبال ، ونيجيريا ، من هذه البرامج .

١٩ - وتتضمن الدورات التي سيقدمها مجلس المساعدة التقنية دورات في المجالات التالية : ( ا ) اعداد دراسات المشاريع ؛ ( ب ) الاستشارات الخاصة بالاعمال الصغيرة ؛ ( ج ) اسس الصيرفة الريفية ؛ ( د ) ادارة الطاقة ؛ ( هـ ) الادارة الزراعية . فضلا عن ذلك ، فان الهيئة الوطنية للعلوم والتكنولوجيا في الفلبين على استعداد لان تسهم ببعض من التكنولوجيات التي طورها معهد التنمية تحت رعايته ، والتي قد يتيسر تطبيقها في البلدان النامية وفي اقل البلدان نموا .

#### ٨ - سنغافورة

٢٠ - تقدم سنغافورة مساعدة تقنية الى البلدان النامية في اطار خطة كولومبو ، ونظم منح التدريب التابعة لرابطة ام جنوب شرقي اسيا ، ومن خلال ترتيبات ثنائية تستفيد منها بلدان نامية غير ساحلية .

#### ٩ - السويد

٢١ - لا تصنف السويد البلدان النامية غير الساحلية على انها فئة خاصة . ويقتصر تصنيف السويد للبلدان على اعترافها بالتحديد الدولي لفئة اقل البلدان نموا ، على

أساس معايير التنمية . الا أن حكومة السويد تعترف بأن الوضع الجغرافي الخاص للبلدان النامية غير الساحلية قد يتطلب القيام بأعمال محددة . ويصل ما تقدمه السويد من دعم الى البلدان النامية غير الساحلية من خلال مساهماتها في برنامج الأمم المتحدة الانمائي ، والمؤسسة الانمائية الدولية ، والمصارف الانمائية الاقليمية ، وخلاف ذلك من وكالات متعددة الأطراف ، وكذلك عن طريق منظمات غير حكومية . فضلا عن ذلك ، تتضمن أهم البلدان المستفيدة من المساعدة الانمائية الثنائية السويدية عددا من البلدان غير الساحلية ، هي بوتسوانا ، وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية ، وزامبيا ، وزمبابوي ، وسوازيلند ، وليسوتو .

#### ١٠ - سويسرا

٢٢ - لا تضع سويسرا سياستها الخاصة بالتنمية والتعاون على أساس معايير جغرافية فقط ، ومع ذلك فهي تواصل تقديم مساعدة انمائية لعدة بلدان نامية غير ساحلية وجزرية . وقد ارتفع مستوى مجموع هذه المساعدة الانمائية الرسمية المقدمة الى البلدان غير الساحلية بصورة مطردة ، من ١٠.٢ مليون فرنك سويسري عام ١٩٧٠ الى ٨١.٤ مليون فرنك سويسري عام ١٩٨٢ ، واستفاد ١٧ من البلدان النامية غير الساحلية من المساعدة السويسرية عام ١٩٨٢ . وقد مثلت المساعدة التي قدمت اليها ٢٣ في المائة من مجموع المساعدة الانمائية الرسمية الثنائية و ١٧ في المائة من مجموع المساعدة الانمائية الرسمية .

#### ١١ - توفو

٢٣ - قدمت توفو مساعدة الى بوركينا فاصو في مجال المواصلات اللاسلكية ، وذلك باتاحة الانتفاع معها من بنياتها الاساسية الحديثة للمواصلات اللاسلكية لهذا البلد النامي غير الساحلي . وتقدم حكومة توفو كذلك تسهيلات العوائق والشحن للبلدان غير الساحلية التي تجاورها ، مثل بوركينا فاصو ومالي والنيجر .

#### ١٢ - اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية

٢٤ - توجد علاقات تجارية بين اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية و ١٨ من البلدان النامية غير الساحلية ، وان كانت شريكاتها التقليدية هي افغانستان ، ومنغوليا ، وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية ، ومالي ، وزامبيا ، وبوليفيا ، ونيبال .

وقد توسعت هذه العلاقات التجارية كثيرا في السنوات الاخيرة . ولا تخضع صادرات البلدان النامية غير الساحلية الى الاتحاد السوفياتي لاية رسوم جمركية ، وتتألف اساسا من منتجات زراعية وحيوانية وحراجية ، بالاضافة الى سلع صناعية تنتجها مؤسسات صناعية تم تطويرها بمساعدة من الاتحاد السوفياتي . وتتألف صادرات الاتحاد السوفياتي الى البلدان غير الساحلية اساسا من معدات النقل والمواصلات اللاسلكية والمعدات الصناعية والطاقة والاسمدة .

٢٥ - وفي بداية عام ١٩٨٤ ، حصل ١٤ من البلدان النامية غير الساحلية على مساعدة مالية وتقنية من الاتحاد السوفياتي . ويقوم برنامج المساعدة هذا في عدة حالات على اساس اتفاقيات فيما بين الحكومات للتعاون الاقتصادي والتقني ، كما هو الحال بالنسبة للمساعدة المقدمة الى كل من افغانستان واوكرانيا وبوركينا فاسو وتشاد وجمهورية افريقيا الوسطى وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية ورواندا وزامبيا ومالسي ومنغوليا ونيبال والنيجر . وقدم الاتحاد السوفياتي دعما الى ١٠٩١ مشروعا من اجل البلدان النامية غير الساحلية يجرى تنفيذ ٦٤٥ مشروعا منها في الوقت الحالي . ومن بين امثلة هذه المشاريع محطة توليد كهربائية ومصنع للاسمدة ومنشآت لانتاج الغاز في افغانستان ، ومحطة توليد تعمل بمحركات ديزل ومرافق لامداد المياه في زامبيا ، ومصنع لغزل القطن في اوكرانيا . وتحظى كذلك تنمية البني الأساسية للنقل والمواصلات بدرجة عالية من الاولوية ، وقدم دعم الى عدة مشاريع في هذا القطاع في افغانستان وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية ومنغوليا ونيبال .

### ١٣ - الامارات العربية المتحدة

٢٦ - قدمت الامارات العربية المتحدة مساعدة مالية الى عدة بلدان نامية في سواحلها أثناء الفترة ١٩٧٦ - ١٩٨٢ ، عن طريق صندوق ابطوحي للتنمية الاقتصادية العربية . وبلغ مجموع القروض التي اتاحت لسبعة من البلدان النامية غير الساحلية ما يقرب من ٣١٣ مليون درهم . ويتعلق اثنان من المشاريع الجارية تنفيذها في مالي وأوغندا بتطوير شبكة الطرق . وخصصت القروض التي قدمت الى ليسوتو ورواندا لتحسين البنى الأساسية للطائرات . ومن بين المشاريع الاخرى التي يجري تمويلها مشاريع تصنيعية ( في اوغندا ) ، وزراعية ( في بوروندي ) ، وفي مجال الكهرباء والطاقة ( في مالي والنيجر ) .

### ١٤ - المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية

٢٧ - لا تعتبر الحكومة البريطانية ان البلدان النامية غير الساحلية تشكل فئة خاصة من حيث توزيع المعونة ، وان كانت غالبيتها تستفيد بالفعل من برنامج المملكة المتحدة للمعونة ، لكونها من بين افقر البلدان النامية . وفي عام ١٩٨٢ ، بلغ اجمالي المساعدة الانمائية الرسمية المقدمة الى البلدان النامية غير الساحلية ما يقرب من ٨٧٩ مليون جنيه استرليني .

٢٨ - وتستفيد كذلك اقل البلدان نموا من بين البلدان النامية غير الساحلية من المساعدة التي تقدمها المملكة المتحدة في اطار برنامج العمل الجديد الزاخر لاقل البلدان نموا ، الذي يقضي بتخفيض ١٥ ٪ في العانة من اجمالي الناتج القومي لهذه البلدان ، كما يتضمن توصيات بشأن حصائل الصادرات ، وتثبيت الاسعار ، وخطط معمة للافضليات ، والتنمية الريفية ، والامن الغذائي والطاقة ، وهي مجالات ذات أهمية بالنسبة لاقل البلدان نموا جميعها . فضلا عن ذلك ، وقع الكثير من البلدان غير الساحلية على اتفاقية لومي الثانية بين الاتحاد الاقتصادي الاوروبي وبلدان افريقيا والبحر الكاريبي والمحيط الهادئ . وسوف تساهم المملكة المتحدة ب ١٧٧٦ مليون جنيه ( ٤٨٥ ) مليون جنيه استرليني تقريبا باسعار الصرف الحالية ) من معونة صندوق التنمية الاوروبي - البرنامج الخاص المتاح بموجب الاتفاقية على مدى فترة مدتها خمس سنوات . وتمنح الاتفاقية معاملة خاصة لاقل البلدان نموا والبلدان غير الساحلية والبلدان الجزرية في مجموعة بلدان افريقيا والبحر الكاريبي والمحيط الهادئ .

٢٩ - وكانت المملكة المتحدة ولا تزال نشيطة للغاية في تدعيم البلدان غير الساحلية في افريقيا جنوب الصحراء ، من خلال المشاركة في مشاريع اقليمية مثل " التعاون من أجل

التنمية في افريقيا " و " المؤتمر لتنسيق التنمية في الجنوب الافريقي " . وقد وفرت المملكة المتحدة نحو عشرة ملايين جنيه استرليني لهذا المؤتمر ، لاصلاح سكة ليمبو الحديدية في موزامبيق ، الامر الذي سيسعود بالفائدة على زمبابوى بالاضافة الى موزامبيق . وقد شاركت المملكة المتحدة مؤخرا في مشروع آخر للمؤتمر ، ويخص تنمية ميناء ماپوتو ، وسيعود ذلك بفائدة على كل من موزامبيق وليسوتو وسوازيلند .

٣٠ - وقد اضطلعت المملكة المتحدة بعدد من مشاريع الانشاء أو الاصلاح في قطاع النقل في عدة بلدان غير ساحلية بغية تحسين كل من المواصلات الداخلية والمواصلات مع البلدان المجاورة . وقد تم مساعدة مالية وتقنية مؤخرا لمثل هذه المشاريع في كل من ملاوى ( ٢٣٣ مليون جنيه ) ، وليسوتو ( ٩٢ مليون جنيه ) ، وزمبابوى ( ٨٢ مليون جنيه ) ، ونيبال ( ١٨٣٠ مليون جنيه ) . وساعدت المملكة المتحدة كذلك نيبال وزمبابوى في قطاع المواصلات اللاسلكية ، كما وفرت لعدة بلدان غير ساحلية معدات وسلعا ضرورية لقطاع النقل . فضلا عن ذلك ، لما كان التدريب احد العناصر الهامة في المشاريع التي تنفذ في أي بلد من البلدان النامية ، تنفذ المملكة المتحدة عدة مشاريع للتدريب في بلدان غير ساحلية ، ومن بين أفراسها النهوض بالمهارات في مجال النقل والمواصلات .

### ١٥ - الولايات المتحدة الامريكية

٣١ - تنفذ الولايات المتحدة خطة برامج للمساعدة على المستوى دون الاقليمي في افريقيا ، حيث توجد غالبية البلدان النامية غير الساحلية . والمجالات العامة التي تحظى بأولوية في الحصول على مساعدة هي الزراعة والتنمية الريفية ، وتنمية المسوارد البشرية ، واقامة المؤسسات ، والصحة والسكان . ولم تحصل تنمية البنية الاساسية للنقل على عناية خاصة الا في شبه منطقة الجنوب الافريقي . وقد نال تدعيم استيراد السلع عناية خاصة في زامبيا وزمبابوى كذلك ، حيث كانت ضغوط العملة الاجنبية شديدة بصورة خاصة .

٣٢ - ويغطي برنامج تنمية الساحل ثمانية بلدان ، من بينها اربعة بلدان غير ساحلية وهي بوركينا فاسو وتشاد ومالي والنيجر . وبلغ مجموع قيمة برامج المساعدة الانمائية لهذه البلدان للسنتين الماليتين ١٩٨٣ و ١٩٨٤ ما يقرب من ٧٦ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة . وعلاوة على ذلك ، يقدم دعم الى أنشطة اقليمية في منطقة الساحل تستفيد منها هذه البلدان . وخصص مبلغ ٧٤٥ مليون دولار أمريكي لهذه الأنشطة للسنتين الماليتين ١٩٨٣ و ١٩٨٤ . ويعتزم البرنامج المطلوب لسنة ١٩٨٥ تخصيص ٥٢ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة لانشطة في البلدان الاربعة ، بالاضافة الى ٣١ مليون دولار للأنشطة الاقليمية .

٣٣- ولا يغطي برنامج المساعدة لشرق افريقيا سوى بلدا واحدا غير ساحلي هو  
أوغندا . وخصص ١٦٥ مليون دولار أمريكي للسنتين الماليتين ١٩٨٣ و ١٩٨٤، ويبلغ  
البرنامج المطلوب لسنة ١٩٨٥ عشرة ملايين دولار . ويغطي برنامج المساعدة لافريقيا  
الوسطى بوروندي وجمهورية افريقيا الوسطى ورواندا ، وخصص له ٢١٥ مليون دولار  
للسنتين الماليتين ١٩٨٣ و ١٩٨٤ . ويبلغ البرنامج المطلوب للبلدان الثلاثة لسنة  
١٩٨٥ ، ١١٨ مليون دولار .

٣٤- ويعد برنامج المساعدة في الجنوب الافريقي ، حيث توجد ستة بلدان غير  
ساحلية ، أهم البرامج على المستوى دون الاقليمي . ( والبلدان الستة هي بوتسوانا ،  
وزامبيا ، وزمبابوي ، وسوازيلند ، وليسوتو وملاوي ) . وبلغ مجموع ما خصص لهذه البلدان  
مجتمعة في السنتين الماليتين ١٩٨٣ و ١٩٨٤ ، ٢٠٥٩ مليون دولار . وبالإضافة  
الى ذلك ، يقدم دعم الى أنشطة اقليمية في اطار مؤتمر تنسيق التنمية في الجنوب  
الافريقي . وخصص مبلغ ٣٠٤ مليون دولار لهذا البرنامج الاقليمي لنفس الفترة . ويبلغ  
البرنامج المطلوب لسنة ١٩٨٥ للبلدان الستة ٨٨٢ مليون دولار ، سيضاف اليه ٣٧  
مليون دولار لتغطية الأنشطة الاقليمية . وفي آسيا ، يغطي برنامج الولايات المتحدة  
للمساعدة بلدا واحدا غير ساحلي هو نيبال . وقد خصص له ٢٧٣ مليون دولار  
للسنتين الماليتين ١٩٨٣ و ١٩٨٤ وطلب له ١٥ مليون دولار لسنة ١٩٨٥ .

### ثانيا - المعلومات الواردة من المنظمات الدولية

#### ألف - هيئات الامم المتحدة وبرامجها

##### ١ - ادارة التعاون التقني لأغراض التنمية

٣٥- عملت الادارة على المساعدة في تنمية صناعات بدائل الواردات التي تنتج بضائع  
صغيرة الحجم ومرتفعة القيمة ، واعداد خطط انمائية وطنية وتدريب موظفين وطنيين  
بفضل تنفيذ مشاريع في عدد كبير من البلدان النامية غير الساحلية وتقديم خدمات  
استشارية قصيرة الاجل اليها . وعلى وجه التحديد ، قامت الادارة بتنفيذ مشاريع في  
البلدان غير الساحلية التالية : أفغانستان ، وباراغواي ، وبوتسوانا ، وبوركينا فاسو ،  
وبوليفيا ، وتشاد ، ورواندا ، وزامبيا ، وزمبابوي ، وسوازيلند ، وليسوتو ، ومالي ، وملاوي ،  
والنيجر . ومما يدعو الى الاهتمام الخاص في هذا الصدد العمل الذي تضطلع به  
الادارة في بوليفيا ، حيث طلب الامين العام للامم المتحدة من الادارة ان تقدم أقوى  
دعم ممكن لجهود بوليفيا الرامية الى تحسين حالتها الاقتصادية . كما سعت الادارة ،  
خلال عام ١٩٨٣ ، الى تقديم مساعدة تقنية الى عدد من البلدان غير الساحلية

بلدان المرور العابر المجاورة لها ، من أجل الاضطلاع بدراسات جدوى وتشبيد طرق النقل وتوسيع نطاقها وتطويرها واملاحها وصيانتها . كما ساعدت الادارة في استكشاف امكانيات اقامة طرق نقل بديلة من أجل تنمية التجارة بأنواعها . وأوفدت بالاضافة الى ذلك خلال عام ١٩٨٣ موظفين يعاملون بالمقر في بعثات استشارية الى البلدان النامية غير الساحلية التالية : بوركينا فاسو ، رواندا ، وزامبيا ، وزمبابوي ، والسودان ، وليسوتو ، ومالسي ، وملاوي ، ونيبال ، والنيجر .

## ٢ - اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ

٣٦- تضطلع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ\* بعدد من الأنشطة في ميدان الزراعة لصالح البلدان النامية غير الساحلية في منطقة عطفا . وتشتمل هذه الأنشطة نشر المعلومات عن الأذية والزراعة . كما تم تنظيم عدد من الاجتماعات والحلقات التدريبية من خلال شبكة الخدمات الاستشارية لتسمية الأسمدة والاطام عنها في منطقة آسيا والمحيط الهادئ\* ، ركزت على مواضيع مثل العرض والطلب في مجال الأسمدة على المدى الطويل ، واستيراد الأسمدة الكيميائية وتنظيمه وتسويق الأسمدة ، ومزج الأسمدة . وعلاوة على ذلك ، تدعم اللجنة مشاريع تشترك فيها نيبال وتتصل بالتنمية الريفية ومناجج زراعية - مناخية لتقدير النقص في الأذية . أما فيما يتعلق بالتنمية الصناعية فقد حصلت نيبال على مساعدة للنهوض بمشروع من مشاريع الصناعة الأساسية . ووضعت خطط لتقدير مساعدة مماثلة الى بوتان ثم الى افغانستان في النهاية . كما اشتركت هذه البلدان النامية غير الساحلية الثلاثة في أنشطة نظمتها الشبكة الاقليمية للآليات الزراعية والمركز الاقليمي لنقل التكنولوجيا .

٣٧- وفي مجال التوسع والتعاون في ميدان التجارة الاقليمية ، ينص اتفاق بانكوك على تدابير خاصة لأقل البلدان نموا . وجمهورية لا والديمقراطية الشعبية ، وهي بلد غير ساحلي ومن أقل البلدان نموا أيضا ، هي أحد البلدان الموقعة على الاتفاق المذكور وتتخضع بتخفيضات تعريفية خاصة . وعلاوة على ذلك ، فان المؤتمر الوزاري المعني بالتعاون في ميدان التجارة في آسيا والمحيط الهادئ (نيودلهي آب/أغسطس ١٩٧٨) اتفق على وجوب إيلاء اهتمام خاص للاحتياجات التي تنفرد بها أقل البلدان نموا والبلدان النامية في الساحلية والبلدان النامية الجزرية ، بما في ذلك المساعدة على التقليل من أوجه الاختلال في تجارتها الاقليمية في حال وجودها .

٣٨- وهناك أربعة بلدان نامية غير ساحلية في الاقليم (أفغانستان ، بوتان ، وجمهورية لا والديمقراطية الشعبية ، ونيبال) تلقت مساعدة تقنية في مجالي ترويج التجارة والاعلام التجاري . كما استفادت هذه البلدان ، الى جانب منغوليا ، من المشروع الذي يموله برنامج الأمم المتحدة الانمائي وينفذه الاونكتاد واللجنة المذكورة ، والخاص بتقديم المساعدة الس

أقل البلدان نموا من بين البلدان غير الساحلية ( RAS/81/114 ) ( ٥ ) . ان الهيئة الخاصة المعنية بالبلدان غير الساحلية ، وهي هيئة تابعة للجنة ، تفضلح باستعراض منتظم لهذه المساعدة وللمشاكل الخاصة الناجمة عن المساوي\* الجغرافية التي تعاني منها . وثمة أنشطة أخرى استفادت منها هذه البلدان ، وهي في مجالات المواد الخام والسلع الأساسية ، والنقل ، والمواصلات والسياحة ، والنقل البحري ، والموانئ\* والطرق المائية الداخلية والسكان ، والموارد الطبيعية .

### ٣ - اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية

٣٩- فيما يتعلق بالأنشطة الضطلع بها مؤخرا ، تقدم اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية مساعدة تقنية الى حكومة باراغواي في ميدان الآليات الخاصة بترويج الصادرات ، ولا سيما فيما يتعلق بالتأمين على ائتمانات التصدير .

### ٤ - مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

٤٠- ما فتى\* الأونكتاد يضطلع بدور رائد في توجيه نظر المجتمع الدولي الى المعاصب الفريدة التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية . وأجرى المؤتمر مداوالات طويلة ، في دورته السادسة المعقودة في حزيران/يونيه ١٩٨٣ ، تناولت في جملة ما تناولت ، الاحتياجات والمشاكل التي تنفرد بها هذه البلدان ، وأجرى تقديرا للتقدم المحرز في تنفيذ المجتمع الدولي لاجراءات معددة لصالح هذه البلدان . وتم الاعراب عن قلق بالغ لان ما أنجز حتى الآن في هذا الصدد ليس وافيا .

٤١- ويقدم قرار المؤتمر ١٣٧ ( د - ٦ ) عرضا موجزا للمجالات المحددة التي ينبغي فيها للمجتمع الدولي أن يركز اهتمامه دعما للبلدان النامية غير الساحلية . وفي سبيل توجيه هذه الجهود بقدر أكبر من الفعالية ، وجه المؤتمر الدعوة أيضا الى الأمين العام للأونكتاد لتعيين فريق صغير مخصص من الخبراء\* لدراسة طرق ووسائل تحسين الهياكل الأساسية والخدمات الخاصة بالنقل العابر في البلدان النامية غير الساحلية ، كجزء من اجراءات معددة تتصل بالاحتياجات والمشاكل التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية . واجتمع فريق الخبراء\* في جنيف في الفترة من ٤ الى ٨ حزيران/يونيه ١٩٨٤ ، وسوف يقدم تقريره الى مجلس التجارة والتنمية في دورته التاسعة والعشرين وفقا لطلب المؤتمر ( ٦ ) .

٤٢- كما واصل الاونكتاد أنشطته الخاصة بالمساعدة التقنية بالنيابة عن البلدان النامية غير الساحلية بالدعم المالي من برنامج الأمم المتحدة الانمائي . أما مشروع المساعدة فسي مجال النقل العابر في المنطقة د ون الاقليمية للجنوب الافريقي غير الساحلي ( RAF/77/017 ) ، الذي يشمل بوتسوانا وليسوتو وملاوى وزامبيا وزمبابوي وسوازيلند ويجرى تنفيذه بالاشتراك الكامل مع موزامبيق وجمهورية تنزانيا المتحدة ، فقد دخل مرحلته الثانية في عام ١٩٨٣ وهو حاليا قيد التنفيذ الى حد كبير . ويتم تنسيق أنشطة المشاريع بشكل وثيق مع أنشطة لجنة النقل والمواصلات للجنوب الافريقي وأنشطة أمانة اتفاق التجارة التفضيلية لبلدان شرق أفريقيا وجنوبها . واتفق الاجتماع الأخير لاستعراض المشروع الثلاثي الذي وضعت الحكومات المعنية برنامج الأمم المتحدة الانمائي والاونكتاد في ليلونغوي (ملاوى) في شباط/فبراير ١٩٨٤ ، على الأنشطة المقبلة ، التي تشمل الأعمال المتعلقة بتبسيط وتوحيد الوثائق في الاقليم ، وسوقيات نقل البضائع العابرة ، وانشاء موانئ جافة ، وتحسين خدمات الشحن ، وصياغة البروتوكولات الخاصة باتفاقات المرور العابر ، الاقليمية منها أو الثنائية ، فضلا عن ترتيبات مؤسسية أخرى ذات صلة على الصعيدين الوطني والاقليمي .

٤٣- أما مشروع المساعدة في مجال النقل العابر للمنطقة د ون الاقليمية لشرق ووسط افريقيا غير الساحلي ( RAF/78/015 ) ، الذي يشمل معمرات النقل العابر التي تعنسي بوروندي ورواندا وأوغندا ومنطقة كيفو بشرقي زائير ، فيجى تنفيذه باشتراك كينيا وجمهورية تنزانيا المتحدة . ويتم تنسيق أنشطة المشاريع تنسيقا وثيقا مع الأعمال التي يخطط بها الاتحاد الاقصادى لبلدان البحيرات الكبرى (بوروندي ورواندا وزائير) ومنظمة حوض نهسر كاغيرا (أوغندا ، بوروندي ، وجمهورية تنزانيا المتحدة ورواندا) . وتشمل الأنشطة الراهنة في المشروع تقديم مساعدة الى البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر المجاورة لها في التفاوض بشأن اتفاق للمرور العابر ، وتحسين سوقيات نقل البضائع العابرة ، وانشاء موانئ جافة وغيرها من المرافق الخاصة بالمناطق الداخلية ، من أجل النقل العابر للبضائع وتدريب الموظفين المشتركين في عطيات النقل العابر .

٤٤- وفيما يتصل بمشروع المساعدة في مجال النقل العابر للبلدان النامية غير الساحلية في غرب ووسط افريقيا ( RAF/78/038 ) فإنه يشمل معمرات عبور تعني بوركينافاسو وتشاد ، وجمهورية افريقيا الوسطى ، ومالي ، والنيجر . وبلدان المرور العابر الرئيسية في هذا الاقليم الفرعي هي بنين ، وتوغو ، والجزائر ، وساحل العاج ، والسنگال ، وقانا ، والكامبيرون ، والكونغو ، ونيجيريا . وتشمل أنشطة المشروع الرئيسية المساعدة في انشاء موانئ جافة ، وتشجيع استخدام الحاويات ، والمساعدة في التفاوض بشأن اتفاقات للنقل العابر .

٤٥- وفي آسيا ، أجرت البلدان المعنية ، والاونكتاد ، برنامج الأمم المتحدة الانمائي ، في تشرين الثاني /نوفمبر ١٩٨٣ ، استعراضا للمشروع الخاص بتقديم المساعدة الى أفضل

البلدان نموا من بين البلدان غير الساحلية ( RAS/81/114 ) ، الذي يجري تنفيذه بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادى\* . واقترح نطاق من الأنشطة التي تغطي الفترة ١٩٨٤ - ١٩٨٥ ، وهي تشمل ادارة المستودعات ، والتعبئة ، وتبسيط الوثائق التجارية واجراءات المرور العابر والاجراءات الجمركية وتنسيقها ، والتأمين على البضائع أثناء مرورها العابر ، واستخدام الحاويات والنقل المشترك بين الوسائط ، وتطوير حركة البضائع المنقولة جوا . وتعكف الحكومات المعنية حاليا على مواصلة استعراض هذه المقترحات .

٤٦- ويمثل تيسير التجارة وتيسير الاجراءات جانبا هاما من جوانب مشاكل المرور العابر العامة التي تواجهها البلدان غير الساحلية . فالمرافق والاجراءات والوثائق المعوقة ضارة بوجه خاص لأنها تعوق التدفق السريع والسلس لحركة المرور العابر . ولا يزال برنامج الاونكتاد المعنى بتيسير التجارة يقدم خدمات استشارية في هذا المجال الى البلدان النامية فيمر الساحلية حسب الاقتضا\* . ونظرا لأهمية زيادة المساعدة التقنية بالنسبة الى البلدان النامية غير الساحلية ، فقد رجا المؤتمر ، في الفقرة ٩ من قراره ١٣٧ ( د - ٦ ) ، من الأمين العام للاونكتاد مواصلة العمل في مجال الخدمات الاستشارية التقنية التي يقدمها الاونكتاد تحقيقا للأهداف التالية :

( أ ) القيام ، على أساس مستمر ، باستعراض حالة النقل العابر ، والمرافق والترتيبات في مجالات مختلفة ، بغية تسهيل الاجراءات الحكومية الرامية الى تحسين اجراءات وأنظمة النقل والمرافق الأساسية للمرور العابر والنقل والموانئ ؛

( ب ) توفير الدعم التقني لتحسين القدرة الادارية والتنظيمية على تلبية المتطلبات اللازمة لنظام فعال للمرور العابر ؛

( ج ) تحديد احتياجات وفرض التدريب المطلوبة لتشغيل مرافق المرور العابر بكفاءة ووضع برنامج تدريبي شامل ؛

( د ) مساعدة حكومات البلدان النامية غير الساحلية في تقييم امكانات اعادة تشكيل اقتصاداتها من خلال النهوض بصناعات بدائل الواردات التي تنتج بضائع ذات حجم كبير وقيمة منخفضة وتطوير منتجات مرتفعة القيمة وصغيرة الحجم بقصد التصدير .

٤٧- ولدى اعتماد هذا القرار ، ذكر رئيس المؤتمر أنه أحيط علما بأن المجموعات الاقليمية قد فهمت أن الأمين العام للاونكتاد سيلتصم موارد خارجة عن الميزانية ، بما في ذلك أموال من برنامج الأمم المتحدة الانمائي وتبرعات أخرى ، لكي يتمكن من الامتثال للفقرة ٩ من منطوق مشروع القرار وانه سيرفع تقريرا عما يحرزه من تقدم الى مجلس التجارة والتنمية في دورته

التاسعة والعشرين لاستعراضه \* . وعلا بذلك ، أرسل الأمين العام للأونكتاد مذكرة ، مؤرخة في ١٦ شباط/فبراير ١٩٨٤ ، إلى الدول الأعضاء في الأونكتاد وإلى برنامج الأمم المتحدة الإنمائي يدعوها فيها إلى أن تبين له المبلغ الذي قد تكون مستعدة لتقديمه . وقد وردت حتى الآن ردود من البلدان التالية : الأردن ، وإسبانيا ، وهايتي ، والولايات المتحدة ، والفلبين ، وكولومبيا ، وليبيريا ، والمكسيك ، والنرويج ، والنمسا . وأشارت جميعها إلى أنها ليست في مركز يتيح لها تقديم أية تبرعات لدعم الخدمات الاستشارية المذكورة أعلاه . كما أن برنامج الأمم المتحدة الإنمائي قد أحاط الأمانة علماً بأنه لا يمكنه في هذه المرحلة توفير التمويل اللازم لهذا الغرض .

#### ٥ - برنامج الأمم المتحدة الإنمائي

٤٨- وجه برنامج الأمم المتحدة الإنمائي منذ أمد طويل عناية خاصة إلى البلدان النامية غير الساحلية فنظراً لانتعاش معظم هذه البلدان إلى فئة أشد البلدان فقراً فإنها تستفيد بنصيب كبير نسبياً من أرقام التخطيط الإرشادية ، ونظراً لأنها بلدان غير ساحلية ينطبق عليها معيار آخر يبرر حصولها على نسب أعلى من أرقام التخطيط الإرشادية . فضلاً عن الموارد المتاحة للبلدان النامية غير الساحلية من موارد البرنامج الرئيسي لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي وفي مقدمتها موارد أرقام التخطيط الإرشادية والمواد التي يوفرها في الحالات الملائمة صندوق التدابير الخاصة لأقل البلدان نمواً التي ينتمي إليها ١٥ بلداً من البلدان غير الساحلية ، فإن موارد صندوق الأمم المتحدة الخاص للبلدان النامية غير الساحلية متاحة لهذه المجموعة من البلدان على وجه التحديد بل إنها مقصورة عليها . وقد استفادت من الصندوق حتى الآن ثلاثة عشر بلداً من البلدان النامية غير الساحلية تقبض ثمانية منها في أفريقيا وأربعة في آسيا وواحد في أمريكا اللاتينية . وتركز المشاريع التي تم اعتمادها على تحسين النقل والتجارة بما في ذلك تحسين مرافق المرور العابر . وقد ناشد مدير برنامج الأمم المتحدة الإنمائي في مختلف المناسبات جميع البلدان أن تساهم مساهمة كريمة في الصندوق الذي ما زالت موارد محدودة للغاية .

#### ٦ - منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية

٤٩- تضطلع منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية في العديد من البلدان النامية غير الساحلية بالكثير من المشاريع منها مشاريع جارية أو في انتظار التنفيذ وتتضمن هذه المشاريع

\* أنظر تقرير مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية عن دورته السادسة ، الجزء الثاني (TD/325/Add.1) ، الفقرة ٢٢٠ .

بصفة رئيسية توفير المساعدة التقنية في شكل خدمات استشارية ودراسات جدوى . وفي بعض الحالات القليلة تكون المشاريع في شكل مساهمات مالية متواضعة لانشاء وحدات صناعية صغيرة الحجم . وتستخدم بعض الموارد المتاحة لتلك المشاريع في أقراض التدريب والبنية الأساسية .

٥٠- ومن المنتجات الصناعية التي تحظى باهتمام خاص على الصعيد الوطني ، على أساس فردي في البلدان النامية غير الساحلية ، الأغذية المجهزة ، وزيت الطعام ، ولشب الورق وغيره من المنتجات القائمة على الخشب ، ومنتجات اللدائن ، والأخشاب الدوائية المجهزة والمستحضرات الصيدلانية ، ومواد البناء ، والاسمنت ، والمدابع ، ومبيدات الآفات ، والمنتجات الزجاجية ، والأدوات الزراعية ، والملابس والأسمدة .

٥١- وتدعم اليونيد وعدادا من المشاريع الإقليمية منها مساعدة اللجنة المشتركة بين النيجر ونيجيريا بصفتها الهيئة المعنية بتحديد المشاريع الصناعية التي ينهض بها هذان البلدان . وتقدم اليونيد ومساعدة التي هيئة لبتاكو - فورما ( وهي تضم أجزاء من بوركينافاسو ومالي والنيجر ) لتقوم بإجراء دراسات جدوى من أجل انشاء مجمع لصناعة الحديد ، ومصنع للأسمدة الفوسفاتية ومصنع آخر للاسمنت .

## ٧ - مجلس الألفية العالمي

٥٢ - يسعى مجلس الألفية العالمي من خلال استراتيجية الغذاء الوطنية الى البحث على ايجاد نهج متكامل لمعالجة مشاكل الغذاء الوطني (الانتاج والاستهلاك والأمن الوطني والغذائي بوجه عام) كما يسعى الى تشجيع مختلف بلدان المنطقة الواحدة الى اتخاذ منهج متكامل ، ويسعى للنهوض بالمؤسسات التكميلية على الصعيدين الوطني والأقليمي على وجه عام . وقد اقترح مجلس الغذاء العالمي هذا النهج وأيده فيه عدد كبير من البلدان النامية ، لا سيما الواقعة في افريقيا حيث تقوم بعض البلدان منها بوتسوانا ورواندا وزامبيا والنيجر في الوقت الحالي باعداد استراتيجياتها الوطنية للغذاء بدعم من جهات مانعة مختلفة وثنائية ومتعددة الأطراف .

## ٦\* - وكالات الأمم المتحدة المتخصصة والوكالات ذات الصلة

## ١ - منظمة الأمم المتحدة للألفية والزراعة

٥٣ - يتمتع القطاع الحراجي بأهمية خاصة في تنمية البلدان النامية غير الساحلية حيث يستأثر خشب الوقود والفحم بأكثر من ثلثي مجموع الطاقة الأولية المستهلكة في ١٢ من ال ٢١ بلدا من البلدان النامية غير الساحلية . ويلاحظ أن النقص في خشب الوقود يعاني منه ١٤ بلدا حيث يؤدي استمرار اعتماد الأعداد المتزايدة من السكان على خشب الوقود كمصدر رئيسي أو وحيد للطاقة الى الإفراط في تقطيع هذا المصدر للطاقة . وقد قيمت موارد خشب الوقود على الصعيدين الإقليمي (بلدان الساحل الوسطى) وعلى الصعيد الوطني (بيوركينا فاسو) ، ويجرى تقديم المزيد من المساعدة لبعض البلدان النامية غير الساحلية الأخرى لتنمية مواردها الحراجية .

٥٤ - وفي مجال المصايد السمكية ، بادرت منظمة الأمم المتحدة للألفية والزراعة الى تقديم المساعدة التقنية الى البلدان غير الساحلية ، ولا سيما في مجال تنمية المصايد في المياه الداخلية والمزارع السمكية . وتعاونت المنظمة مع معظم تلك البلدان من خلال عدة وسائل من بينها تقديم الاستشارات التقنية ، وعقد الحلقات الدراسية والدورات التدريبية ، وكذلك تقديم المساعدة التقنية للشروعات الميدانية .

٥٥ - وفي مجال المساعدة في حالات الكوارث الطبيعية ، يقوم مكتب عمليات الاغاثة الخاصة التابع لمنظمة الألفية والزراعة بتلبية طلبات المساعدة العاجلة في قطاعات الزراعة وتربية الطاشية ومصايد الأسماك التي تقدمها البلدان التي أصابتها كوارث غير عادية . وتشمل مساعدة مكتب عمليات الاغاثة الخاصة بعض جوانب اصلاح قطاعات الزراعة وتربية الطاشية والغذاء في المناطق المنكوبة ، والنهوض بمستوى تدابير الاستعداد لمواجهة الكوارث

وتدابير فترة ما بعد وقوع الكارثة . وشملت عمليات الطوارئ للبلدان غير الساحلية - فسي ١٩٨٢ و ١٩٨٣ كلا من أوغندا ، بوتسوانا ، زيمبابوي ، وتشاد ، وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية ، رواندا ، وزامبيا ، وليسوتو ، ومالي ، ونيبال .

٥٦ - وفي مجال الأمن الغذائي ، قام النظام العالمي للاعلام والانذار المبكر عن الأذى والزراعة بمراقبة حالة المحاصيل والانتاج المتوقع ، ومدى توفر الغذاء على الصعيد الوطني . وأدرجت هذه القياسات في التقارير المتعلقة بالمحاصيل الغذائية ونقص الغذاء التي تصدر شهريا ، ويجرى توزيعها على الحكومات والهيئات الدولية العاملة في مجال الاغاثة . فضلا عن ذلك ، فقد تم بموجب مخطط معونة الأمن الغذائي الاضطلاع بعدد من البرامج لمساعدة البلدان على تحقيق المزيد من الاعتماد على النفس في مجالي الأذى والزراعة .

٥٧ - وعقدت منظمة الأذى والزراعة في أيار/مايو ١٩٨٣ حلقة دراسية بعنوان الاستعداد الوطني لمواجهة أزمات الغذاء الحادة والواسعة النطاق في آسيا وبلدان المحيط الهادئ ، وهي الحلقة الدراسية التي اشترك فيها بلدان غير ساحليين هما بوتان ونيبال . وكانست الحلقة تهدف الى اتاحة الفرصة أمام البلدان لاقتسام الخبرات في مجال مواجهة حالات الطوارئ في مجال الغذاء . ومن المقرر عقد حلقتين دراسيتين في ١٩٨٤ و ١٩٨٥ للبلدان الافريقية يشترك فيهما عدد من البلدان غير الساحلية .

٥٨ - وفي اطار جهود منظمة الأذى والزراعة لدعم ترتيبات التعاون الاقليمي ، ساعدت المنظمة الاتحاد الاقتصادي لدول غرب افريقيا ، ومؤتمر تنسيق التنمية في الجنوب الافريقي في تنفيذ البنود ذات الصلة الواردة في خطة عمل لاغوس وساعدت على وجه الخصوص في وضع استراتيجيات زراعية اقليمية تشمل الجوانب المتعلقة بالتسويق والنقل . وتعد المساعدة المقدمة لبلوليفيا في مجالات التسويق ووقاية النبات ، وصحة الحيوان في اطار اتفاق قرطاجنة نموذجا آخر لمساعدات المنظمة .

٥٩ - وتم الاضطلاع بأنشطة تدريبية في عدد من البلدان غير الساحلية شملت جميع قطاعات نشاط المنظمة وعلى وجه الخصوص في القطاعين الحراجي ومسايد الأسماك . كما قامت المنظمة بمساعدة البلدان غير الساحلية على تعزيز وتنفيذ سياساتها السلعية . وكانست الأنشطة الأخرى للمساعدة تهدف الى تنمية الصادرات وخفض الواردات .

## ٢ - منظمة الطيران المدني الدولية

٦٠ - يطبق برنامج المساعدة التقنية التابع لمنظمة الطيران المدني الدولية في العديد من البلدان غير الساحلية . ويتضمن البرنامج توفير خبراء الطيران المدني وتقديم منح للتدريب والدعم في مجال انتاج المعدات . وخلال ١٩٨٤ ، نفذ في اطار هذا البرنامج

١٨ شروطاً شملت ١١ بلداً غير ساحلي . وبلغت الموارد المخصصة لهذه المشاريع ٢٤٤ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة . ومن الجدير بالذكر أيضاً برنامج منظمة الطيران المدني الدولية للدراسات الإقليمية الذي يهدف إلى تطوير النقل الجوي الدولي للركاب والبضائع . وتشمل إحدى الدراسات الجارية المنطقة الأفريقية وتغطي معظم البلدان النامية غير الساحلية . ومن الأنشطة الأخرى التي تستفيد منها تلك البلدان إصدار الكتب التي تتناول مختلف نواحي اقتصادات الطيران وإدارته ، وتنظيم الاجتماعات والحلقات الدراسية حول هذه الموضوعات ، وتوفير الخدمات الاستشارية على نحو منظم بواسطة المكاتب الإقليمية التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولية .

### ٣ - الصندوق الدولي للتنمية الزراعية

٦١ - قدم الصندوق الدولي للتنمية الزراعية خلال السنوات الست المنقضية منذ شروعه في مباشرة عمله ، قروضاً بلغت ٢٤٩٣٣ مليون دولاراً لقامة مشاريع لإنتاج الغذاء ومشاريع للتنمية الريفية في ١٨ من مجموع الـ ٢٠ بلداً من البلدان النامية غير الساحلية الأعضاء فيه . وليس للصندوق في الوقت الحالي مشاريع في أفغانستان أو تشاد . وتهدف جميع المشاريع الـ ٢٧ الجاري تنفيذها في البلدان غير الساحلية والممولة من الصندوق إلى رفع الطاقة الإنتاجية لصغار المزارعين ومساعدتهم على تحقيق المزيد من الاكتفاء الذاتي . وتستخدم موارد الصندوق في حالات قليلة (مثلاً في أوغندا وملاوي) في تمويل المدخلات اللازمة لتطوير إنتاج الغذاء أو زيادته . وفي ١٩٨٣ ، ارتبط الصندوق بـ ٥١٩٩ مليون دولار لمشاريع تقام في جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية ، وزمبابوي ، وسوازيلند ، ومالي ، وملاوي .

### ٤ - منظمة العمل الدولية

٦٢ - بلغ مجموع النفقات التي تكبدتها منظمة العمل الدولية خلال فترة السنتين ١٩٨٢ / ١٩٨٣ للاضطلاع بأنشطة للتعاون التقني في البلدان النامية غير الساحلية الـ ٢١ ، و ٢٢١ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة بدرجة تحت جميع مصادر التمويل . ومن بين البلدان التي سجلت نفقات باهظة في مجموع فترة السنتين ١٩٨٢ / ١٩٨٣ بوركينا فاسو (٢ مليون دولار) ، بوروندي (٣٢٢ مليون دولار) ، وأوغندا (٢٦٦ مليون دولار) ، ونيبال (٢٥٥ مليون دولار) ، وملاوي (٢٥٥ مليون دولار) ، ومالي (٢ مليون دولار) وعدة بلدان أخرى تجاوزت نفقاتها مليون دولار منها بوتسوانا (١٧٢ مليون دولار) ، والنيجر (١١٠ مليون دولار) .

٦٣ - وفي مجال دعم العمالة تقدم المنظمة مساعدتها إلى البرنامج الخاص للأشخاص العالمة في بوركينا فاسو ومالي . وينفذ برنامج مالي بتمويل مشترك من هولندا وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي ، أما برنامج بوركينا فاسو فتنفرد هولندا بتمويله .

٦٤- وفي مجال نقل التكنولوجيا، تضمنت مساعدة منظمة العمل الدولية دعم مشروع اقليمي لانتاج الآلات الزراعية وتكنولوجيا المعدات يتم في بوتسوانا وزامبيا . وتم في إطار هذا المشروع اعداد كتيب عن الزراعة الكثيفة العمالة لتستخدمه المؤسسات الحكومية وأجهزة الارشاد الزراعي والصناعي وزراع المساحات الصغيرة والمشاريع الصناعية الصغيرة وقامت المنظمة أيضا بتعزيز تبادل المعلومات بين هذين البلدين في مجال معدات المصانع وفقا لنموذج التعاون التقني فيما بين البلدان النامية . وقامت منظمة العمل الدولية أيضا بدعم المشاريع الكثيفة العمالة في بوليفيا . فضلا عن ذلك، وأودت بعثة استشارية الى زامبابو لتطوير التكنولوجيا الملائمة في المناطق الريفية . ومن بين البلدان الاخرى التي تلقت مساعدة في هذا المجال منغوليا، وجمهورية لا والديمقراطية الشعبية، وبوليفيا .

٦٥- وفي مجال تنمية الموارد البشرية، اضطلع برنامج الأمم المتحدة الانمائي ومنظمة العمل الدولية بمشروع لاصلاح النقل السريع وتطويره في أوغندا، وبدأ في ١٩٨٠ واستكمل في ١٩٨٣ . ويجرى تنفيذ مشروع مشترك بين برنامج الأمم المتحدة الانمائي ومنظمة العمل الدولية في جمهورية لا والديمقراطية الشعبية لتقديم المساعدة التقنية الى المعهد الوطني لتدريب الفنيين على أعمال البناء . وفي نيبال، يقوم مشروع تدريب العمال الميكانيكيين على استخدام المعدات الثقيلة الذي يشترك في تنفيذه برنامج الأمم المتحدة الانمائي ومنظمة العمل الدولية بمساعدة الحكومة على انشاء جهاز وطني للتدريب في مجال اصلاح وصيانة المعدات الثقيلة لبناء الطرق وينفذ في الوقت الحالي أيضا مشروعان لتنمية الموارد البشرية في باراغواي . وفيما يتعلق بتدريب الموظفين في القطاع الفندق والسياحي، تقدم منظمة العمل الدولية المساعدة الى ملاوي والنيجر .

#### ٥ - المنظمة الدولية للملاحة البحرية

٦٦- شملت مساعدة المنظمة الدولية للملاحة البحرية الى البلدان النامية غير الساحلية مؤخرا منحة دراسية لبوليفيا مدتها سنتان في الجامعة العالمية للملاحة البحرية، كما شملت خدمات استشارية لهوروندي في مجال التشريع البحري ووضع قواعد للملاحة . ولنيبال فسي المسائل المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية، ولنيجر في مجال التشريع البحري .

#### ٦ - صندوق النقد الدولي

٦٧- ان المعايير التي يطبقها الصندوق في تحديد حجم حصة عضوا ليست الحجم الاقتصادي فحسب بل أيضا خصائص مثل انفتاح تجارته، ومتوسط وارداته، وتنوع صادراته ونسبة صادراته الى دخله القومي . وحيث ان البلدان النامية غير الساحلية هي عادة من منتجي الصادرات الأولية، والتي تمثل نصيبا رئيسيا في دخلها وتخضع لتقلبات في الاسعار

والاحجام فان هذه الطريقة في تحديد الحصة تعطيتها عادة حصصا اكبر ما يوحى به حجمها الاقتصادي . أما فيما يتعلق بترتيبات المأازرة والتسهيلات الموسعة فقد استفاد ١٤ بلدا من البلدان النامية غير الساحلية من موارد الصندوق بمقتضى ترتيبات من هذا النوع وذلك بمقدار بلغ ١٥ مليون وحدة من وحدات السحب الخاصة بحلول نهاية عام ١٩٨٣ . وعلاوة على ذلك فان البلدان النامية غير الساحلية ، نظرا لانها منتجة لمواد أولية على وجه الخصوص ، هي أكثر عرضة نسبيا لحالات النقص في الصادرات ، الأمر الذي أتاح لها فرص الوصول الى مرفق التمويل التعويضي . ومنذ عام ١٩٦٣ ، وهو تاريخ انشاء المرفق ، وحتى كانون الأول / ديسمبر ١٩٨٣ ، اضطلع ١٤ من البلدان الاعضاء غير الساحلية بمشتريات فسي اطار هذا المرفق ببلغ مجموعه ٦٢٠ مليون وحدة من وحدات السحب الخاصة . وحتى نهاية عام ١٩٨٣ ، استخدم ايضا ثلاثة من البلدان الاعضاء غير الساحلية مرفق المخزون الاحتياطي ببلغ مجموعه ٤٠ مليون وحدة سحب خاصة . وبالإضافة الى ذلك ، وكثيرا ما كانت البلدان الاعضاء غير الساحلية تستفيد من المساعدة التقنية التي يقدمها الصندوق . وتلقى ١٨ بلدا مساعدة من ادارة الشؤون المالية ، بينما تلقى ١٥ بلدا مساعدة من ادارة شؤون المصارف المركزية وتلقى ١٩ بلدا مساعدة من مكتب الاحصاء .

#### ٧ - الاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية

٦٨ - قدم الاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية مساعدة على الصعيدين الوطني ودون الاقليمي في افريقيا لتسعة من البلدان النامية غير الساحلية (أوغندا ، بوتسوانا ، موروندي ، وتشاد ، وجمهورية افريقيا الوسطي ، ورواندا ، وسوازيلند ، وليسوتو ، وملاوي) . وشملت هذه المساعدة مجالات مختلفة منها التدريب والادارة في مجال المواصلات السلكية واللاسلكية وتطوير الهياكل الاساسية للمواصلات السلكية واللاسلكية وصيانتها . وفي آسيا ، دعم الاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية برامج تدريبية في افغانستان ومنغوليا وكذلك في نيبال حيث لم تقتصر المساعدة على دعم التدريب بل شملت أيضا تقديم المساعدة التقنية في مجال صيانة المواصلات السلكية واللاسلكية وادارتها .

#### ٨ - منظمة الأمم المتحدة للتربية والعلم والثقافة

٦٩ - ساعدت منظمة الأمم المتحدة للتربية والعلم والثقافة البلدان النامية غير الساحلية في عدة مجالات . ففي مجال العلم والتربية ، قدمت مساعدتها الى بوتسوانا ، موروندي ، وباكستان ، وزامبيا ، ومالي ، ونيبال لتطوير المواد التعليمية وتحسين المناهج التربوية بها . كما قدمت الدعم لـ أوغندا ، ومارافواي ، وجمهورية افريقيا الوسطي ، وزمبابوي ، وسوازيلند ، وليسوتو ، ومالسي

من أجل رفع مستوى التعليم الفني والمهني بهما . وقد ساءت الى افغانستان ، ووركينا فاصو  
وجمهورية افريقيا الوسطى ، ورواندا ، ومنغوليا ، ونيبال مساعدة في مجال الثقافة البيئية .

٢٠- وفي مجال العلم والتكنولوجيا ، قدمت اليونيسكو مساعدتها على مستوى دول اقليمي  
بصورة رئيسية الى عدد من البلدان النامية غير الساحلية تضمن على وجه التحديد بوركينا فاصو  
ومالي ، والنيجر في اطار الاتحاد الاقتصادي لغرب افريقيا ، والى جمهورية افريقيا الوسطى  
في اطار الاتحاد الجمركي والاقتصادي لافريقيا الوسطى ، والى بروندي ورواندا في اطار  
الاتحاد الاقتصادي لبلدان منطقة البحيرات الكبرى وفي آسيا ، يقوم المكتب الاقليمي للعلم  
والتكنولوجيا لجنوب ووسط آسيا بمساعدة افغانستان ، وبتان ، ومنغوليا ، ونيبال في تطوير  
التكنولوجيات الوطنية . كما يستفيد العديد من البلدان النامية غير الساحلية من برنامج  
نظم وأجهزة المعلومات التابع لليونسكو .

#### ٩ - الاتحاد البريدي العالمي

٢١- أوصى قرار الاتحاد البريدي العالمي جيم ٣٧ المعتمد في ريو دي جانيرو في  
١٩٧٩ ، بإعطاء أولوية لاحتياجات البلدان المحرومة ، ولا سيما البلدان غير الساحلية وقد  
اضطلع الاتحاد البريدي العالمي بالكثير من المشاريع الاقليمية والاقليمية لصالح البلدان  
المحرومة ، وأفادت منها عدة بلدان غير ساحلية . وقد عنيت هذه المشاريع الى حد كبير  
بالتدريب ورفع مستوى الخدمات البريدية . كما دعم الاتحاد البريدي العالمي مشاريع وطنية  
في عدد من البلدان النامية غير الساحلية وأوفد بانتظام بعثات من الخبراء الى تلك البلدان  
ويشمل برنامج المساعدات لسنة ١٩٨٤ مواصلة تقديم التدريب والخدمات الاستشارية لعدد  
مختار من البلدان النامية غير الساحلية . كما تم اعداد برنامج خاص لصالح البلدان الـ ٣٦  
المدرجة بين أقل البلدان نموا لمساعدتها على تحديث خدماتها البريدية . وسيعرض  
البرنامج على مؤتمر الاتحاد البريدي العالمي المقرر عقده في حزيران / يونيه - تموز / يولييه  
١٩٨٤ لاعتماده . ومن المتوقع أن يعود هذا البرنامج بالفائدة على الكثير من البلدان  
النامية غير الساحلية .

#### ١٠ - البنك الدولي

٢٢- يقوم البنك الدولي باقراض البلدان وفقا للظروف الاقتصادية لكل بلد على نحو ما تراه  
حكومته . ولا تنطوي سياسة الاقراض التي ينتهجها البنك على أي تقسيمات للبلدان على  
أساس اتسامها بخصائص جغرافية مشتركة . ولكن نظرا لأن ٧٥ في المائة من البلدان غير  
الساحلية التي تحصل على قروض من البنك تنتمي الى أقل البلدان نموا ، وتقع ٢٠ في المائة  
منها في جنوب الصحراء في افريقيا ، فان البنك يرتبط بقروض كثيرة للبلدان غير الساحلية

بسبب تركيزه على الاستثمار في أشد البلدان فقرا وقلقه بشأن البلدان الواقعة جنوب الصحراء في أفريقيا . وقد ارتفع مجموع قروض البنك لتلك البلدان من ٤٤٨٩ مليون دولار أمريكي في ١٩٨٠ إلى ٦٦٩٤ مليون دولار في ١٩٨٣ أى بنسبة زيادة بلغت ٤٩ في المائة . وكانت معظم أموال القروض المقدمة خلال السنوات الخمس الأخيرة في شكل ائتمانات مقدمة من المؤسسة الانمائية الدولية .

٧٣ - وفي مجال النقل الذي يحظى بأهمية حيوية بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية أبدى البنك نشاطا كبيرا سوا في مجال انشاء هياكل أساسية جديدة أو دعم الهياكل القائمة فعلا ، فيما يتصل بكل من انشاء المصانع أو البناء المؤسسي . ففي السنة المالية ١٩٨٣ ، مول البنك مشروع الطريق السريع الرابع في النيجر قيمته ٢٣٣٦ مليون دولار ، ومشروعا لربط شبكات الطرق وتحسينها في زيمبابوي قيمته ٢٦٤ مليون دولار ويشمل المشروع وضع استراتيجية منسقة لتطوير النقل ، كما مول البنك في السنة ذاتها مشروعا لاصلاح خدمات البريد والبرق في أوغندا بمبلغ ٢٢ مليون دولار . ومن المتوقع أن يستكمل المشروع بنهاية ١٩٨٧ . وفي السنة المالية ١٩٨٢ ، مول البنك مشروعا لاصلاح الطرق في جمهورية افريقيا الوسطى قيمته ١٨ مليون دولار ، ومشروع الطريق السريع السابع لباراغواي وقيمته ٤٦ مليون دولار ، ومشروعا لانشاء وصيانة طرق سريعة في رواندا قيمته ٢٥٩ مليون دولار ، كما مول مشروعين للاتصالات السلكية واللاسلكية فقدم قرضين ب ١٣٥ مليون دولار و ١٧ مليون دولار لانشاء مرافق للاتصالات الهاتفية والبرق في مالي وبوركينا فاسو بالترتيب .

٧٤ - ويعد قطاع الطاقة في كثير من البلدان النامية غير الساحلية أحد المجالات الأخرى ذات الأهمية الحاسمة التي حظيت بأولوية بين اهتمامات البنك . فقد اشترك البنك مع برنامج الامم المتحدة الانمائي في استكمال وضع تقارير تقييم الطاقة في البلدان غير الساحلية الواقعة في شرقي افريقيا وهي بوروندي ، ورواندا ، وزامبيا ، وزيمبابوي ، وملاوي . ومن المقرر وضع تقرير مماثل لاوغندا . وفي السنة المالية ١٩٨٣ ، قدم البنك قرضا ب ١٠٥ مليون دولار لانشاء محطة للقوى الحرارية في موانغ بزمبابوي . كما يشمل القرض الاضطلاع بالاشغال ذات الصلة لتوليد الطاقة الكهربائية ، ويشجع البنك حاليا اجراء بحوث في مجال الطاقة الشمسية في زيمبابوي ، واستخدام الخث في بوروندي . وفيما يتعلق بغربي افريقيا ، يعمل البنك على التخفيف من حدة أزمة نقص خشب الوقود التي تعاني منها المنطقة وذلك من خلال دعم الجهود الرامية الى المحافظة على الغابات وفسر الاشجار . وفي السنة المالية ١٩٨٣ تدم البنك ترضا لمالي بمبلغ ٢٤ مليون دولار لانشاء محطة لتوليد الطاقة بالكتل الاحيائية . كما يعمل البنك على تشجيع المنظمات الاتليمية مثل هيئة حوض نهر النيجر على اتمام مشاريع في مجال تنمية الطاقة . ويقدم البنك الى مؤتمر تنسيق التنمية في الجنوب الافريقي الذي يضم بين أعضائه ستة من البلدان غير الساحلية دعما في مجالات عدة من بينها الزراعة والنقل والطاقة .

ثالثا - المعلومات الواردة من المنظمات الحكومية  
الدولية والمنظمات غير الحكومية

١ - بلدان افريقيا والبحر الكاريبي  
والمحيط الهادئ

٧٥ - وضعت بلدان افريقيا والبحر الكاريبي والمحيط الهادئ تدابير محددة فيما يتعلق باحتياجات ومشاكل البلدان النامية غير الساحلية . وستتولى تقديمها كجزء من موقف بلدان افريقيا والبحر الكاريبي والمحيط الهادئ أثناء المناقشات الوشيكَة مع الاتحاد الاقتصادي الأوروبي ، وستشكل جزءا لا يتجزأ من الاتفاقية المقبلة بين بلدان افريقيا والبحر الكاريبي والمحيط الهادئ وبين الاتحاد الاقتصادي الأوروبي .

٢ - البنك الافريقي للتنمية

٧٦ - صنف البنك الافريقي للتنمية ٢٩ بلدا عضوا من بلدانه الخمسين الأعضاء بوصفها أقل بلدان المنطقة نموا بحيث تحتاج الى معاملة خاصة ، وعشرة من هذه البلدان غير ساحلية . وقد حصلت هذه المجموعة من أقل البلدان نموا ، حتى شهر كانون الأول / ديسمبر ١٩٨٢ ، على ٨١ في المائة من جميع قروض صندوق التنمية الافريقي ، وهو المصدر الرئيسي للقروض الميسرة لدى البنك الافريقي للتنمية . وزاد اجطالي الاقراض للبلدان النامية غير الساحلية في المنطقة كمجموعة من ٢٠٧٩٠ وحدة حسابية في عام ١٩٨٢ الى ٢٢٤٨٤ وحدة حسابية في عام ١٩٨٣ . ووجه معظم هذه الموارد الى تنمية المرافق العامة والزراعة والنقل .

٣ - الاتحاد الجمركي والاقتصادي لافريقيا

٧٧ - استفادت جمهورية افريقيا الوسطى ، وهي القطر غير الساحلي الوحيد المغروفي الاتحاد ، من طائفة من الأنشطة التي تم الاضطلاع بها في اطار هذا الاتحاد الاقليمي . واشتطت الأنشطة على تحسين سارات طرق العبور لجمهورية افريقيا الوسطى وتوسيع مطار بونفي . ومن المشاريع الأخرى الجارية هناك مشروع تطوير مرافق ميناء دوالا لجمهورية افريقيا الوسطى وتشاد ، واستحداث هياكل أساسية متكاملة للسياحة في منطقة الاتحاد الجمركي والاقتصادي لافريقيا الوسطى ستفيد منها ولا شك جمهورية افريقيا الوسطى .

## ٤ - لجنة المجتمعات الأوروبية

٧٨ - تلقت البلدان النامية فير الساحلية ، الأطراف في اتفاقية لومي مساعدة بلغ مجموعها نحو ١٩١ ٧٦٠ ٦٤٠ وحدة عملات أوروبية في ظل البرنامج الخامس لصندوق التنمية الأوروبية (١٩٨٠ - ١٩٨٣) . ووجهت هذه المساعدة ، في جطة أمور ، الى المشاريع الانتاجية ، والتعاون التقني المرتبط بالمشاريع ، والتدريب ، وتعزيز التجارة ، والتعاون الزراعي والصناعي ، والمعونة الاستثنائية ، ونظام تثبيت حصائل الصادرات . وعلاوة على ذلك ، تنص المادة ١٥٥ من تلك الاتفاقية على وجوب اتخاذ تدابير خاصة للبلدان فير الساحلية في افريقيا والكاريبي والمحيط الهادئ بغية تمكينها من الانتفاع انتفاظ كاملا من الفرص التي توفرها لها الاتفاقية . وبالنسبة للبلدان فير الساحلية فير الأطراف في اتفاقية لومي التزمت المجتمعات الأوروبية بانفاق مبلغ ٤٨ ٥٧٦ مليون وحدة عملات أوروبية خلال الفترة ١٩٧٦ - ١٩٨٤ (٣٠ آذار/ مارس) . وكان هذا الالتزام بالانفاق يختص بتقديس المساعدة التقنية والطبية لهذه البلدان . وفضلا عن ذلك ، تلقت بلدان معينة هي بوليفيا وباراغواي ونيبال وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية معونة طوارئ بلغ مجموعها أكثر من ٧٠٠ ٠٠٠ وحدة عملات أوروبية فير بين ١٩٧٨ و ١٩٨٣ .

## ٥ - المجتمع الاقتصادي لبلدان البحيرات الكبرى

٧٩ - أولى المجتمع الاقتصادي لبلدان البحيرات الكبرى أولوية عالية للمشاكل الناجمة عن كون بلدانه الأعضاء\* (بوروندي ورواندا) وأقاليم (شرق زائير) ، فير ساحلية ، ومن ثم وضع عددا من التوصيات في هذا الصدد . وتشمل هذه التوصيات انشاء الطرق وتحسينها ، وتأسيس لجنة تفاوض لوضع ترتيبات عبور مؤاتية مع كينيا ، وجمهورية تنزانيا المتحدة ، وأوغندا ، والتحصير للمفاوضات مع جمهورية تنزانيا المتحدة بخصوص الترتيب الطويل الأجل بشأن استخدام مرافق الميناء في دار السلام (اتفاق بلباز) ، واعداد دراسات تتعلق بتحسين مرافق العبور على طول الممرات الى الموانئ البحرية ، والهياكل الأساسية للنقل المشترك بين المناطق . وعلاوة على ذلك ، توجه استراتيجية التنمية الصناعية المقترحة من المجتمع الاقتصادي لبلدان البحيرات الكبرى لتأخذ بعين الاعتبار المشاكل الناجمة عن المسائو الجغرافية وعن صفر الأسواق المحلية للبلدان الأعضاء\* سوا\* بسوا\* .

## ٦ - أمانة الكونولت

٨٠ - أولى الكونولت في السنوات الأخيرة اهتماما خاصا للمشاكل التي تواجهها البلدان النامية فير الساحلية في الجنوب الافريقي بهدف توسيع الخيارات أمام تجارة العبور فيها

بوجه خاص ، واعادة تشكيل اقتصاداتها لتحقيق التنمية القائمة على الاعتماد على الذات بوجه عام . ومط يسر الى حد كبير عمل الكومنولث لدعم هذه البلدان سواء على أساس ثنائي أو عن طريق الأمانة والوكالات الأخرى المتعددة الأطراف انشاؤ مؤتمر تنسيق التنمية في الجنوب الافريقي في عام ١٩٨٠ . فضلا عن ذلك ، واصلت أمانة الكومنولث عن طريق صندوق الكومنولث للتعاون التقني تقديم المساعدة لمختلف برامج ومشاريع مؤتمر تنسيق التنمية في الجنوب الافريقي ، بل في ذلك التحضير للاجتماعات الوزارية وحلقات العمل التقنية ، واجراء شتى الدراسات القطاعية وخاصة في ميدان تنسيق السياسات الصناعية . وكانت بلدان الكومنولث فير الساحلية في المنطقة أيضا من بين البلدان المستفيدة الرئيسية من المساعدة التقنية المقدمة من صندوق الكومنولث للتعاون التقني لتنمية المهارات التقنية المحلية ولاسيما في ميادين النقل والمواصلات السلكية واللاسلكية والأشغال العامة والزراعة والطاقة . وفي أوفندا بذل الكومنولث جهودا خاصة لدعم اعادة تنظيم اقتصاد أوفندا بتوفير المساعدة التقنية في شتى الميادين .

#### ٧ - مجلس التعاون الجمركي

٨١ - أنشأ المجلس ، في مجال الشؤون المتعلقة بالجمارك ، عددا من الصكوك الدولية التي ستسهم اذا تم قبولها في حل المشاكل التي تواجه البلدان النامية فير الساحلية . وفي هذا الصدد ، ينبغي الاشارة بصفة خاصة الى الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الاجراءات الجمركية (اتفاقية كيوتو) واتفاقية النقل البحري الدولي . وستكون هذه الصكوك موضع المناقشة في حلقات دراسية وندوات اقليمية وأقليمية ستعقد بالاشتراك مع الأونكتاد .

#### ٨ - الاتحاد الدولي للنقل البحري

٨٢ - اشترك الاتحاد الدولي للنقل البحري في عدة مؤتمرات دولية لمنظومة الأمم المتحدة عالجت قضايا النقل وأسهمت في حل المشاكل المتعلقة بالنقل في جميع البلدان . وخلال المؤتمر العالمي للاتحاد بشأن مشاكل النقل الذي انعقد في البندقية في نيسان/ابريل ١٩٨٤ ، اقترح أن يقدم الاتحاد الدولي للنقل البحري المساعدة في مجال تخطيط النقل الوطني والدولي للمسافرين والبضائع .

#### ٩ - منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي

٨٣ - زادت عموما باطراد المساعدة الانمائية الرسمية من البلدان الأعضاء في لجنمة المساعدة الانمائية أساسا فردي ومن الوكالات المتعددة الأطراف الممولة بصفة رئيسية من

بلدان لجنة المساعدة الاناثية الى البلدان النامية غير الساحلية خلال السبعينات بحيث ارتفعت من اجمالي قدره ٦٠.١٦ مليون دولار في عام ١٩٧٢ الى ٢ ٣٧٧ مليون دولار في عام ١٩٨٠ . وبلغت تدفقات المساعدة الاناثية الرسمية في عام ١٩٨٢ مجموعا قدره ٢ ٢٨٥ مليون دولار وكان أغلبها من مصادر ثنائية (٧) . وكان للتدفقات من خارج المساعدة الاناثية الرسمية ، أى التدفقات غير التساهلية الأخرى من البلدان الأعضاء في المساعدة الاناثية والوكالات المتعددة الأطراف بعض الأهمية بالنسبة لبعض البلدان النامية غير الساحلية مثل باراغواى ، وبوتسوانا ، وبوليفيا ، وزامبيا ، وزمبابوى ، وملاوى ، والنيجر .

#### ١٠ - منظمة الدول الأمريكية

٨٤ - قدمت منظمة الدول الأمريكية المساعدة التقنية الى البلدين غير الساحليين العضوين في تلك المنظمة وهما باراغواى وبوليفيا . وتتعلق البرامج الخاصة بباراغواى أساسا بالتنمية المتكاملة لمنطقة تشاركو في باراغواى ، وتنمية القوى العاملة ، والتعليم ، والعلم والتكنولوجيا ، والتنمية الثقافية ، والتدريب . وفيما يختص ببوليفيا ، تنصب المساعدة بالدرجة الأولى على تنمية منطقة أمازونيا فيها وعلى تعزيز التجارة الدولية والسياحة ، وبناء المؤسسات ، والعلم والتكنولوجيا والتنمية الثقافية ، والتدريب .

#### ١١ - المجتمع الاقصادى لدول افريقيا الغربية

٨٥ - استفادت البلدان غير الساحلية الأعضاء في المجتمع الاقصادى لافريقيا الغربية وهي بوركينا فاسو ومالي والنيجر من عدة مشاريع للنقل تم تنفيذها في اطار هذه المنظمة . وتشمل هذه المشاريع انشاء شركة للنقل البحرى ، ودراسة لتحديد الاحتياجات للمعدات في مراكز الشحن البحرى العابر واعداد اتفاقات النقل العابر للنقل البحرى ، وتبسيط وتنسيق الأنظمة الجمركية ، وتحسين الهياكل الأساسية للنقل البحرى في هذه المنطقة .

رابعا - الاتفاقات الدولية المتصلة بالتجارة العابرة  
والنقل العابري الخاصين بالبلدان النامية  
غير الساحلية

١ - أهمية الاتفاقات الدولية للتجارة العابرة والنقل العابر  
الخاصين بالبلدان النامية غير الساحلية

٨٦- ان لمشكلة النقل العابر عدة أبعاد . فكما ذكر سابقا في الملاحظات الواردة في مقدمة هذا التقرير ، فان بعد وعزلة البلدان النامية غير الساحلية عن الأسواق العالمية ، وافتقارها الى منافذ مطة على البحر ، بالإضافة الى ضعف البنى الأساسية للنقل العابر يؤدي الى اثقال كاهلها بتكاليف نقل عالية . وهذا العبء قيد ثقيل على تنمية التجارة الخارجية لهذه البلدان . الا أنه ينبغي الانتباه الى أن عنصر التكلفة ليس البعد الوحيد لمشكلة النقل . فكون البلدان غير الساحلية عليها أن تمر عبر أراض أجنبية للوصول الى الموانئ البحرية لا ينطوى على آثار اقتصادية فحسب ، بل ينطوى ايضا على آثار قانونية وإدارية وسياسية تتطلب معالجتها مشاركة ثنائية أو/واقليمية ومتعددة الأطراف .

٨٧- وهناك عدة اتفاقيات واتفاقات ، على جميع هذه المستويات ، تتناول مسائل العبور وتوفر اطارا قيما لمعالجة مختلف المسائل المتعلقة بالتجارة العابرة والنقل العابر . أما بالنسبة للاتفاقيات الدولية ، التي هي موضوع هذا الجزء ، فيمكن التسليم بأن بعضها منها يفسر تفسيراً شاملاً جدا بحيث لم تعد الاتفاقيات مناسبة للتطبيق العملي أو أنها غير مصممة لظروف محددة ، ولذلك يجب إعادة صياغتها وتحسينها . الا ان مصدر القلق الأساسي هو أن الموقف العام ازاءها غير مشجع . فكثير من البلدان لم تضم الى هذه الاتفاقيات ، وحتى في الحالات التي حدث فيها الانضمام فان ذلك لم يستتبع دائما أن يكون التطبيق العملي لكافة الاحكام مرضيا تماما . وتحاول المناقشة التالية أن تبرز السمات الرئيسية للاتفاقيات التي لها صلة خاصة بتجارة وترتيبات المرور العابر ووضع التصديق عليها كما تقدم بعض الاقتراحات بشأن الاجراءات المستصوبة . وفي هذا الصدد ، على المرء أن يتذكر أن مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية يدعو في قراره ( ١٣٧ ) ( ٥-٦ ) الدول الأعضاء للتصديق على الاتفاقيات الدولية بشأن تجارة المرور العابر ، وتنفيذ هذه الاحكام ذات الصلة المنصوص عليها في هذه الاتفاقيات .

٨٨- ان استعراض كافة الاتفاقيات التي لها آثار تتصل بمسألة التجارة العابرة والنقل العابر يقع خارج نطاق هذا التقرير ، ولذلك ، ترد اشارة هنا الى بعض منها فقط وذلك لأغراض ايضاحية فاتفاقية حرية التجارة العابرة لعام ( ١٩٢١ ) والمعروفة بصورة عامة

باتفاقية برشلونة - على سبيل المثال ، ذات صلة ، الا ان الحاجة لا تدعو لبحث تفاصيل أحكامها ونواحي قصورها . ويكفي القول بأنها كانت في الواقع اول محاولة تحت رعاية عصبة الامم لوضع اطار عربي من القواعد المتصلة بالتجارة العابرة كما وفرت ايضا خطوطا ارشادية لاتفاقيات لاحقة ، مثل الاتفاقية بشأن التجارة العابرة للحدود غير الساحلية لعام ١٩٦٥ ، التي يتم تناولها أدناه بمزيد من التفصيل . ولا بد علاوة على ذلك من الاشارة الى الاحكام الواردة في المادة الرابعة من اتفاقية الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة (غات) . ومع ان هذه الاتفاقيات لا تتناول البلدان غير الساحلية على وجه التحديد ، الا أنها هامة لتعزيز صادرات هذه البلدان . كما أن اتفاقية أعالي البحار لعام ١٩٥٨ ، تتصل بمشاكل البلدان غير الساحلية من حيث انها تنص على أن للدول الساحلية وغير الساحلية على السواء الحق في حرية الملاحة البحرية وأن لكل دولة سواء أكانت ساحلية أم غير ساحلية ، الحق في تسيير سفن تحت رايتها في أعالي البحار .

## ٢ - اتفاقية بشأن تجارة المرور العابر للبلدان غير الساحلية ( ١٩٦٥ )

### ( أ ) السمات الرئيسية للاتفاقية

٨٩ - عقب مبادرة المؤتمر الوزاري للجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ ، الذي عقد قبل الاونكتاد الأول ، والذي أوصى بأن تخص مسألة حق العبور للبلدان غير الساحلية بنظرة عاجلة ومتعاطفة من قبل الاونكتاد المقبل ، اتخذ المؤتمر قرارا يرجو فيه من الأمين العام للأونكتاد أن يعين لجنة تتولى اعداد مشروع اتفاقية بشأن هذا الموضوع . وقد اعتمدت الاتفاقية فيما بعد من قبل مؤتمر الامم المتحدة للمفوضين بشأن تجارة المرور العابر للبلدان غير الساحلية ، الذي عقد في نيويورك في حزيران / يونيو ١٩٦٥ .

٩٠ - تنص الاتفاقية ، في جملة أمور ، على ما يأتي :

ان تجارة المرور العابر هي مرور البضائع بما في ذلك الطرود غير المصحوبة بمرافق عبر اراضي دولة متعاقدة ( دولة المرور العابر ) بين دولة غير ساحلية والبحر ، عندما يكون العبور جزءا من رحلة كاملة تبدأ أو تنتهي في اراضي تلك الدولة غير الساحلية وتشتمل على نقل بحري ثقيل أو عقب هذا المرور مباشرة ( المادة ١ ) :

بموجب شروط هذه الاتفاقية ، تمنح حرية العبور للتجارة العابرة ،  
ووسائط النقل ويوفر هذا العبور على طرق مستخدمة ومقبولة للعبور بصورة  
متبادلة من جانب الدول المتعاقدة المعنية على أسس غير تمييزية ( المادة ٢ ) ؛  
لا تفرض دولة المرور العابر على التجارة العابرة أية رسوم جمركية  
أو ضرائب باستثناء تلك التي تفرض لتغطية نفقات الاشراف والادارة التي تترتب  
على عطية العبور على أن يتطابق معدل أية رسوم كهذه الى أقصى حد ممكن  
مع النفقات التي جمعت لتغطيتها ( المادة ٣ ) ؛

رهنما بتوفر وسائط النقل ومعدات المناولة المناسبة ، على دول العبور  
أن توفر هذه الوسائط والمعدات لحركة التجارة العابرة دون أى تأخير غير  
ضروري وأن تكون الرسوم المستوفاة عن هذه التسهيلات معقولة من حيث معدلاتها  
وطرق تطبيقها ( المادة ٤ ) ؛

تطبق الدول المتعاقدة تدابير ادارية وجمركية تسمح بنقل حر ومستمر  
وغير معاق للتجارة العابرة ، وتتعهد باستخدام وثائق مبسطة وطرق سريعة  
بالنسبة لاجراءات الجمارك والنقل وغيرها من الاجراءات الادارية المتعلقة  
بالتجارة العابرة ( المادة ٥ ) ؛

ينبغي توفر اتفاق لتسوية شروط خزن البضائع أثناء عبورها ( المادة ٦ ) ؛  
ينبغي تجنب عطيات تأخير أو تقييد التجارة ، الا في حالة " القوة  
القاهرة " ( المادة ٧ ) ؛

يتم ، باتفاق بين دولة العبور والدول غير الساحلية ، توفير منطقة حرة  
أو تسهيلات أخرى في ميناء دولة العبور ( المادة ٨ ) ؛

لا تلزم هذه الاتفاقية أية دولة متعاقدة على تسهيل عبور أشخاص محظور  
عليهم دخول اراضيها ، أو سلع من نوع محظور استيراده ، لأسباب تتعلق بالآداب  
العامة أو الصحة العامة أو الأمن ، أو كاجراء احتياطي من أمراض تصيب  
الحيوانات أو النباتات أو للوقاية من الآفات ، فضلا عن ذلك ، لا شيء في هذه  
الاتفاقية يمنع أية دولة متعاقدة من اتخاذ أى اجراء ضروري لحماية مصالحها  
الأمنية الأساسية ، وفي حالة الطوارئ ، يمكن للدول المتعاقدة المعنية  
أن تحيد عن أحكام الاتفاقية ولكن لأقصر فترة ممكنة ، وعلى أن تراعى مبادئ حرية  
العبور الى أقصى حد ممكن خلال تلك الفترة ( المادتان ١١ و ١٢ ) ؛

بوسع الدولة المتعاقدة أن تستعين بتسهيلات عبور أوسع من تلك المنصوص عليها في الاتفاقية ( المادة ٩ ) ؛

الحقوق والتسهيلات الممنوحة للدول غير الساحلية بموجب هذه الاتفاقية مستثناة من شرط الدولة الأكثر رعاية إذ أن هذه الحقوق وهذه التسهيلات توفّر للبلدان غير الساحلية بسبب وضعها الجغرافي الخاص ( المادة ١٠ ) ؛

تنطبق أحكام هذه الاتفاقية على أساس متبادل فقط ( المادة ١٥ ) ؛

يكون هناك اجراء تحكيم لتسوية تلك المنازعات التي لا تسوى عن طريق المفاوضات أو عن طريق وسيلة سلمية أخرى للتسوية في غضون فترة محددة ( المادة ١٦ ) .

#### (ب) الوضع الراهن للتصديق (٨)

٩١- بدأ نفاذ الاتفاقية في ٩ حزيران/يونيه ١٩٦٢ . وهناك اثنتان وثلاثون دولة متعاقدة أطرافا في الاتفاقية ، بينما وقعت ١٢ دولة على الاتفاقية ولكنها ليست أطرافا متعاقدة بعد . والدول الأطراف المتعاقدة غير الساحلية هي : بوروندي ، تشيكوسلوفاكيا ، جمهورية افريقيا الوسطى ، جمهورية بيلوروسيا الاشتراكية السوفياتية ، جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية ، رواندا ، زامبيا ، سان مارينو ، سوازيلند ، ليسوتو ، مالي ، ملاوي ، منغوليا ، نيبال ، النيجر ، هنغاريا ، أما أفغانستان وأوغندا وباراغواي وبوليفيا وسويسرا ولكسمبرغ فقد وقعت على الاتفاقية فقط ولكنها ليست أطرافا متعاقدة . وهناك حوالي ٢٣ بلدا هاما لعبور البلدان النامية غير الساحلية ، ٣ منها فقط ( اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية وشيلي ونيكاراغوا ) أطراف متعاقدة في الاتفاقية ، و ٢ ( الأرجنتين والبرازيل ) وقعا الاتفاقية ولكنهما لم يصدقا عليها .

#### (ج) الاجراء المرغوب

٩٢- مع ان الاتفاقية تتناول قضايا العبور بصفة عامة ، الا أنها توفر أساسا متينا يجمع كافة السائل ذات الصلة المتعلقة بمشاكل الاتجار والعبور الخاصة بالبلدان النامية غير الساحلية . ومن المهم أن يلاحظ المرء أن الاتفاقية تحدد الشرط الأساسي الواجب توفره لحل مشكلة النقل العابر التي تتصل باتفاق متبادل بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر جاراتها . وهذا نهج استراتيجي ، دعا اليه في الواقع

الاونكتاد نفسه " كنهج تخطيط متكامل " من اجل حل مشاكل النقل العابرة للبلدان النامية غير الساحلية. واسترشادا بهذه الروح وعلى ضوء التعهد بتكثيف التعاون الدولي، فانه يبدو ان الانضمام الى هذا التشريع الدولي الهام او التصديق عليه سيشكل لفتة ايجابية تجاه تعزيز المصالح المتبادلة فيما بين البلدان وسيسهم اسهاما كبيرا في التخفيف من حدة المشاكل التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية.

### ٣ - اتفاقية الامم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع

#### ( أ ) السمات الرئيسية للاتفاقية

٩٣ - ابتدا العمل لوضع قواعد قانونية تحكم النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع منذ بعض الوقت ، لأسباب رئيسية هي : أولا ، الرغبة في تبسيط مستندات النقل لكي يخدم مستند واحد كامل عطية نقل البضائع في الحالات التي تستخدم فيها اكثر من واسطة نقل واحدة ؛ ثانيا ، الرغبة في التأكد ، في حالة هلاك أو تلف أو تأخر البضائع ، من أن بوسع الشاحن أو المرسل اليه أن يطالب شخصا واحدا فقط ، يكون مسؤولا عن عطية النقل بأكملها ، بدلا من مطالبة عدة ناقلين يستخدم كل منهم واسطة نقل واحدة .

٩٤ - وفي ٢١ أيار/مايو ١٩٨٠ ، اعتمد مؤتمر الامم المتحدة للمفاوضين يتوافق الآراء اتفاقية الامم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع (٩) . ووقع وثيقة المؤتمر الختامية مثلها ٧١ دولة وسيصبح الصك الجديد ، الذي فتح للتوقيع في نيويورك من ١ أيلول/سبتمبر ١٩٨٠ الى ٣١ آب/اغسطس ١٩٨١ . وبقي مفتوحا بعد ذلك للانضمام ، ساري المفعول على الصعيد الدولي بعد مضي ١٢ شهرا على تعاقده ٣٠ دولة لتصبح اطرافا فيه ، اما بالتوقيع النهائي واما بالتصديق واما بالانضمام .

٩٥ - وتصف الاتفاقية الجديدة مختلف المصطلحات المستخدمة في النقل الدولي المتعدد الوسائط والاشخاص المشتركين في عمليات النقل المتعدد الوسائط . وتتناول الاتفاقية في جملة أمور :

( أ ) تعريف مستند النقل المتعدد الوسائط ، الذي يجب أن يكون على هيئة قابلة أو غير قابلة للتحويل للغير ؛

( ب ) تحديد مسؤوليات القائم على عطية النقل المتعدد الوسائط ومسؤوليات المرسل ؛

( ج ) وصف اجراءات المطالبة ورفع الدعاوى وتقادم الدعاوى والاجراءات القضائية والتحكيم المتعلقة بالنقل الدولي المتعدد الوسائط ؛

(د) وتبين في مرفقها ، نظام المرور الجمركي المتصل بالنقل الدولي المتعدد الوسائط .

٩٦- ان الاتفاقية مكتملة لعملية وحدنة البضائع ، بمعنى انها تتيح الانتفاع الكامل من هذا الاسلوب عند استخدام النقل المتعدد الوسائط . وعلى النقيض من التطبيق المجزأ المعمول به للأنظمة المختلفة لتحديد المسؤولية وفقا لواسطة النقل المستخدمة ، فان الاتفاقية تقدم نظاما واحدا متفقا عليه " للمسؤولية الشاملة " ، يتحمل بموجبه من يقوم بعملية النقل المتعدد الوسائط مسؤولية البضائع خلال عملية النقل بأكملها من وقت أن يتسلمها الى أن يسلمها بغض النظر عن واسطة النقل المستخدمة .

٩٧- كما تكفل الاتفاقية الجديدة الاتساق بالنسبة لجميع نظم " المسؤولية الشاملة " المعمول بها بموجب العقود التجارية ، وهي نظم مختلفة تطبق عادة في حالات التلف الموضوعي أساس المسؤولية وحدودها وفقا للاتفاقيات الموجودة او القوانين الوطنية الطرزة التي تشمل النقل وحيد الواسطة . وبموجب الاتفاقية الجديدة ، فان الاسس التي تنشأ عنها المسؤولية ستكون موحدة ، مع انه سيستمر تطبيق حدود المسؤولية التي تنص عليها اتفاقيات النقل الوحيد الواسطة او القوانين الوطنية الطرزة بالنسبة لحالات التلف الموضوعي عندما تكون هذه الحدود اعلى من تلك التي حددتها الاتفاقية الجديدة وهي على وجه التحديد ٩٢٠ وحدة حسابية خاصة عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو ٢٧٥ وحدة حسابية خاصة عن كل كيلوغرام .

٩٨- وتعترف الاتفاقية بحق المرسلين في اختيار وسائط نقل دولي مجزأ اذا رغبوا في ذلك كما انها تنطبق بصورة الزامية على النقل الدولي المتعدد الوسائط . وتعترف الاتفاقية ايضا بحق كل دولة في تنظيم ومراقبة عمليات النقل المتعدد الوسائط على الصعيد الوطني . بما في ذلك اجراء مشاورات بين من يقومون بعمليات النقل والشاحنين والسلطات الوطنية ، وخاصة بالنسبة لشروط وظروف الخدمة ، وادخال أنواع جديدة من التكنولوجيا ، وترخيص من يقومون بعمليات النقل .

### (ب) الوضع الراهن للتصدير (١٠)

٩٩- حتى ٣١ آب/اغسطس ١٩٨١ ، وقعت على الاتفاقية ، رهنا بالتصديق عليها ، ستة بلدان هي ( السنغال ، شيلي ، فنزويلا ، المغرب ، المكسيك ، النرويج ) . وفيما بعد ، قام كل من شيلي والمكسيك بالتصديق على الاتفاقية ، كما انضمت اليها سلاوي .

### (ج) الاجراء المرغوب

١٠٠- أحاطت الجمعية العامة علما مع الارتياح في قرارها ٦٠/٣٥ باعتماد مؤتمر الامم المتحدة للاتفاقية ، ودعت كافة البلدان لأن تنظر في ان تصبح أطرافا متعاقدة فيها .

١٠١- كما أن مجلس وزراء منظمة الوحدة الافريقية اتخذ قرارا في دورته السادسة والثلاثين المنعقدة في شباط/فبراير - آذار/مارس ١٩٨١ رجا فيه ، من بين جملة أمور ، من جميع الدول الاعضاء في منظمة الوحدة الافريقية ان توقع الاتفاقية (١) و/أو تصدق عليها .

١٠٢- واعتمد مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية في دورته السادسة ، في عام ١٩٨٣ ، القرار ١٤٤ (د-٦) - أنشطة الاونكتاد في مجال النقل البحري - دعا فيه ، من بين جملة أمور ، الدول الاعضاء في الاونكتاد التي لم تصبح بعد أطرافا في اتفاقية الامم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع وفي اتفاقية الامم المتحدة الدولية لنقل البضائع بحرا لعام ١٩٧٨ ( قواعد هامبورغ ) أن تنظر في التصديق على هاتين الاتفاقيتين أو الانضمام اليهما .

١٠٣- وستقدم أمانة الاونكتاد الارشاد والمساعدة الى حكومات البلدان النامية ، بناء على طلبها في مجال تعزيز الاتفاقية وتطبيقها . وفي ضوء الآثار المفيدة المحتملة لصالح البلدان غير الساحلية من جراء تطبيق الاتفاقية ، ستنظم حلقة دراسية عن النقل المتعدد الوسائط مع التركيز على مزايا الاتفاقية وذلك بغية تعزيز وعي البلدان غير الساحلية في هذه المجالات .

٤- الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الاجراءات الجمركية (اتفاقية كيوتو)

### (أ) الملامح الرئيسية للاتفاقية

١٠٤- مجلس التعاون الجمركي هو منظمة دولية أنشئت في عام ١٩٥٢ اقرارا بالحاجة الى التعاون في الميدان الجمركي ، ولا سيما بغية تبسيط وتنسيق الاجراءات الجمركية التي تمس التجارة الدولية . وكانت اتفاقية التقييم لعام ١٩٥٣ واتفاقية التصنيف لعام ١٩٥٩ اول وأبرز نتائج عمل مجلس التعاون الجمركي . وعلى مدى السنوات العديدة التالية اعتمد مجلس التعاون الجمركي عددا من التوصيات شملت جوانب مختلفة للأساليب الجمركية .

١٠٥- بيد أنه على الرغم من التقدم الهام الذي أحرز في هذا السبيل ، أصبح مجلس التعاون الجمركي مدركا للحاجة الى وجود صك دولي واحد يشمل جميع الاجراءات الجمركية

الهامة بحيث يقدم للبلدان نهجا شاملا لمعلمها في مجال التبسيط والتنسيق . ورشي  
أن أكثر الصكوك ملائمة هو اتفاقية تكون أحكامها مرنة بالقدر الذي يكفي لضمان  
التكيف مع التفسيرات المستمرة في عالم التجارة وتطور الاساليب الجمركية ، فاعتمد  
المجلس هذه الاتفاقية في كيوتو باليابان في شهر ايار/مايو ١٩٧٣ ( ومن هنا جاءت  
التسمية المختصرة " اتفاقية كيوتو " ) .

١٠٦- وجاءت اتفاقية كيوتو في جزأين : الجزء الاول مختصر نسبيا ويضم ١٩ مادة  
أرست الاحكام العامة الضرورية لتنفيذ الاتفاقية ، وتناولت مسائل منها النطاق والهيكل  
والادارة واجراءات الانضمام والتعديل ، والثاني عبارة عن مجموعة من ٣٠ مرفقا يتناول  
كل منها اجراء جمركيا مستقلا .

١٠٧- وتنقسم مجموعة ال ٣٠ مرفقا الى فصول . يضم الفصل الاول المميز بالحرف " ألف "   
أربعة مرفقات . وهذه تتعلق بالاجراءات الجمركية السابقة لتتقدم الاقرار عن البضائع  
( ألف - ١ ) ، والاجراءات الجمركية التي تنطبق على وسائط النقل التجارية ( ألف - ٣ ) ،  
والتخزين المؤقت للبضائع ( ألف - ٢ ) ويتعلق المرفق الف - ٤ بالمخازن اللازمة  
لتشغيل وسائط النقل ومخازن المواد التي يستهلكها الركاب والطاقم على متن السفينة .

١٠٨- ويضم الفصل باء ثلاثة مرفقات تتناول الوظيفة الاساسية للجمارك ، أي التخليص  
على البضائع المستوردة للاستعمال المحلي . ويشمل المرفق باء - ١ شتى جوانب الاجراءات  
المعتادة للتخليص ( مقدم الاقرار والقرار ، وفحص البضائع ، وتقدير ودفع رسوم وضرائب  
الاستيراد ، والافراج عن البضائع ) . وفي حين يتعلق المرفق باء - ٢ بالبضائع المعفاة  
من رسوم وضرائب الاستيراد ، ويوصي بأن تقدم هذه الاعفاءات في عدد من الحالات  
المنصوص عليها في صكوك دولية معينة او التي تشملها التشريعات الوطنية لمختلف البلدان .  
واخيرا ، فان المرفق باء - ٣ يتناول البضائع التي تعاد لبلد التصدير اما لأن اعادة  
التصدير كانت متوقعة في وقت التصدير ، وعلى سبيل المثال في حالة البضائع التي تعرض  
في معارض أو اسواق في الخارج ، أو لأسباب خارجة عن ارادة المصدر .

١٠٩- ويشتمل الفصل جيم على مرفق واحد فقط يتناول التصدير . وهو يوصي بأبسط  
الاجراءات الممكنة وبتحصيل أية رسوم تصدير مستحقة بالأسلوب نفسه المتبع في رسوم  
الاستيراد .

١١٠- ويشتمل الفصل دال على ثلاثة مرفقات تتناول منشأ البضائع . فيضع المرفق الاول  
دال - ١ ، قواعد المنشأ على اساس معيارين ، أي معيار البضائع المنتجة بالكامل في بلد ما  
ومعيار " التحويل الجوهرى " ويمكن التمييز عن المعيار الاخير بطرق شتى ، يوصي المرفق  
من بينها ، بالقاعدة التي تتطلب تغييرا في العنوان الوارد في التمريرة حسب تصنيف

مجلس التعاون الجمركي . ويتناول المرفق دال -٢- الدليل الوثائقي على المنشأ ، موضحا الحالات التي لا يطلب فيها هذا الدليل او التي يكفي فيها مجرد اقرار عن المنشأ . ويضع المرفق الثالث من هذا الفصل اى المرفق دال-٣- ، تدابير المساعدة الادارية المتبادلة لمراقبة الادلة الوثائقية على المنشأ .

١١١- ويتناول الفصل ها١٠ . من جهة ، الاجراءات التي يعلق فيها رفع الرسوم والضرائب مثل المرور الجمركي العابر ( ها١٠ -١ ) والنقل الى واسطة نقل اخرى ( ها١٠ -٢ ) ، ومخازن الجمارك ( ها١٠ -٣ ) ، والدخول المؤقت بشرط اعادة التصدير بالحالة ذاتها ( ها١٠ -٥ ) ويتناول الفصل من ناحية اخرى استيراد وتصدير البضائع بقصد تصنيعها . وهذه المرفقات الاخرية تقدم وصفا لمختلف الاحتمالات : " استرداد الرسوم " ( ها١٠ -٤ ) والدخول المؤقت بفرض التصنيع بالداخل ( ها١٠ -٦ ) ، واستبدال البضائع المعفاة من الرسوم ( ها١٠ -٧ ) والمرفق الاخير بهذا الفصل ، المرفق ها١٠ -٨ الخاص بالتصدير المؤقت لغرض التصنيع بالخارج ، ينظر الى اجراءات التصنيع من زاوية البلد الذي يتلقى بضائع بعد صنعها أو تصنيعها أو اصلاحها بالخارج ، فيمنعها اصفاةات كلية أو جزئية من رسوم وضرائب الاستيراد .

١١٢- ويشتمل الفصل واو على عدد من المرفقات المتعلقة بالاجراءات الجمركية الخاصة، ومنها على سبيل المثال ، المناطق الحرة ( واو-١ ) التي تعرف بأنها أجزاء من الاقليم الوطني لا تخضع فيها اية بضائع واردة لرسوم او ضرائب ، وعلى هذا الاساس فانها لا تخضع للرقابة الجمركية المعتادة . ويصف المرفق واو-٢ اجراءات تصنيع البضائع للاستعمال المحلي ، وهي الاجراءات التي تطبق في بعض البلدان في الحالات التي تستحق البضائع فيها على حالتها الاصلية رسوما وضرائب اعلى من تلك المستحقة بعد عملية التصنيع المزمعة ويتناول المرفق واو-٣ التسهيلات الجمركية التي تطبق على المسافرين الذين قد يكونون اشخاصا ( عادة سائحين ) يدخلون مؤقتا الى اقليم بلدا لا يقيمون فيه بصفة معتادة ، أو اشخاصا عائدين الى موطنهم في البلد الذي يقيمون فيه بصفة معتادة ويتناول المرفق واو-٤ التسهيلات الجمركية فيما يتصل بالحركة البريدية ، في حين يتضمن المرفق واو-٥ قواعد تتعلق بالاجراءات الجمركية الخاصة التي تطبق على شحنات عاجلة ، مع الاشارة بنوع خاص الى ارسال السريع لشحنات الاغاثة لضحايا الكوارث الطبيعية والنوازل المشابهة . ويحدد المرفق واو-٦ وينظم الحالات التي يطلب فيها استرداد الرسوم والضرائب الجمركية على الواردات ، كأن يكون ذلك لخطأ في التقدير أو لأن البضائع ذات قيمة أدنى من المبينة في الاقرار او الخطأ في تصنيف التعريف . ويتضمن المرفق واو-٧ أحكاما تتعلق بنقل البضائع بازاء الساحل .

- ١١٣- ويتضمن الفصل زاي مرفقين ، احدهما يتعلق بالمعلومات التي تقدم للجماهير من قبل سلطات الجمارك ، ويتعلق الاخر بالصلة بين سلطات الجمارك والغير ، وبصفة خاصة الوكلاء الجمركيين .
- ١١٤- أما الفصل حاء ، وهو الفصل الاخير ، فيتضمن أيضا مرفقين ويتناول الطعمون في المسائل الجمركية وكذلك الجرائم الجمركية .
- ١١٥- واتفاقية كيوتو ، بمقتضى المادة (١) ، مفتوحة لانضمام اية دولة ، سواء كانت عضوا في المجلس او لم تكن ، وكذلك للاتحادات الجمركية أو الاقتصادية .
- ١١٦- ويشترط عند الانضمام للاتفاقية ان تقبل الدولة مرفقا واحدا على الاقل . وبناء على ذلك ، يمكن قبول كل من المرفقات المتبقية على حدة . ولأغراض حقوق والتزامات اطراف الاتفاقية . يشكل كل مرفق قبله طرف متعاقد ، جنبا الى جنب مع صلب الاتفاقية صكا قانونيا واحدا . وكون البلدان تستطيع ان تختار مرفقات معينة ، يجعلها قادرة على ان تقصر التزاماتها ، في اى وقت من الاوقات ، على الفروع المحددة في تشريعاتها التي ترغب في تحديثها او تمثيها مع الممارسة الدولية . كما انه يمكن البلدان من توجيه الانتباه الى ان الاجراءات العادية تتمشى اساسا ، بالفعل مع ما يقابلها من مرفقات الاتفاقية .
- ١١٧- ولا تصف اتفاقية كيوتو ، كغيرها من اتفاقيات المجلس ، سوى الحد الأدنى من التسهيلات . وهذا يعني انه ليس من شيء يمنع البلدان من تناول مختلف المسائل التي يتضمنها احد المرفقات بطريقة أكثر حرية . بل على النقيض من ذلك ، تنص المادة ٢ صراحة على انه ليس من حق الاطراف المتعاقدة ان تمنح تسهيلات تزيد عن تلك المنصوص عليها في الاتفاقية فحسب ، بل انها تحض على فعل ذلك بصورة مكثفة بقدر الامكان .
- ١١٨- وتقدم اتفاقية كيوتو عددا من المزايا للاقتصاد ككل ، وكذلك للادارات الجمركية وللمجتمع التجارى ويمثل الأثر لها في تبسيط وتنسيق التشريعات الجمركية . وبالتالي فانها تسهل التجارة ، ان كل بلد يقبل احد المرفقات يتعهد بتضمين المبادئ الواردة به في تشريعاته الجمركية .
- ١١٩- وتغطي مرفقات الاتفاقية ال ٣٠ جميع الاجراءات الجمركية الاساسية الموجودة في البلدان الاعضاء في المجلس . وقد تم من خلال الاتفاقية التوصل الى تدوين الاجراءات والى حد ما القوانين الجمركية ، الأمر الذى يشكل ، جنبا الى جنب مع التحفظات القائمة مصدرا ثميننا للمعلومات المتصلة بالاجراءات الجمركية الحالية التي تستخدمها البلدان الاعضاء في مجلس التعاون الجمركي .

١٢٠- ومن شأن تبسيط وتنسيق الاجراءات الجمركية بالنسبة للاستيراد والتصدير والمرور العابر ان يسهل نقل البضائع والمسافرين بين البلدان ، وبالنظر الى ان الاتفاقية تعتبر دليلا شاملا للاجراءات الجمركية الرئيسية المطبقة حاليا أو الموصى بتطبيقها في جميع انحاء العالم ، فانها تعد مصدر مساعدة قييم للادارات المعنية عند استعراضها أو تحد يثها للتشريعات الجمركية الوطنية .

(ب) الوضع الراهن للتصديق (١٢)

١٢١- بانتهاء شهر آذار/مارس ١٩٨٤ أصبح ٤٣ بلدا ، واتحاد جمركي واحد أطرافا متعاقدة في اتفاقية كيوتو . ومن بين هذه البلدان ثلاثة بلدان نامية غير ساحلية ( بوروندى ورواندا وليسوتو ) وسبعة مجاورة لبلدان نامية ( جنوب افريقيا وساحل العاج والسنغال وغامبيا وكينيا ونيجيريا والهند ) .

(ج) الوضع الراهن للتنفيذ

٢٢- من بين العرفقات الـ ٣٠، ثمة أربعة وعشرون مرفقا دخلت حيز التنفيذ ويتراوح عدد حالات القبول لكل من هذه العرفقات بين ٢ و ٣٣ حالة، بمتوسط ١٣ حالة .

(د) الاجراء المرفوب

٢٣- لبعض مرفقات اتفاقية كيوتو صلة خاصة بحركة المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية . وأهم هذه العرفقات هو المرفق ها<sup>١</sup> - ١ الخاص بالمرور الجمركي العابر والمرفق ها<sup>٢</sup> - ٢ الخاص بتعقيب الشحن ، وان كان المرفق الف - ٢ الخاص بالتخزين المؤقت للمضامع والمرفق الف - ٣ الخاص بالاجراءات المتبعة في وسائل النقل التجارية، والمرفق ها<sup>٣</sup> - ٣ الخاص بالمخازن الجمركية والمرفق واو - ١ الخاص بالمناطق الحرة، والمرفق واو - ٥ الخاص بالشحنات الطارئة ينفي اعتبارها جميعا ضمن العرفقات التي يمكن أن يفيد تنفيذها البلدان النامية غير الساحلية . ويتربط على ذلك أن يصبح من المرفوب فيه جدا ان يتباح لجميع البلدان النامية غير الساحلية - سواء كانت أعضاء في مجلس التعاون الجمركي ام لم تكن - الانضمام الى اتفاقية كيوتو وقبول مرفقات الاتفاقية، وان تشجع البلدان المجاورة لها على ان تفعل الشيء نفسه . وينبغي التماس المساعدة، ان كانت ثمة حاجة اليها، من مجلس التعاون الجمركي ومن البلدان الأطراف بالفعل في معاهدة كيوتو حتى تتم الاستفادة من الخبرات المتجمعة من قبل والمتعلقة بالتغييرات التي تطرأ على القوانين الجمركية وتنفيذها العملي . كذلك تعد المشاركة في الندوات الخاصة التي ينظمها مجلس التعاون الجمركي من أن لاخر بشأن هذا الموضوع أمرا مرفوبا .

٥ - الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للمضامع بمقتضى  
دفاير النقل الدولي البري ( اتفاقية النقل الدولي البري )

(أ) السمات الرئيسية للاتفاقية

٢٤- أعدت اللجنة الاقتصادية لاروپا التابعة للأمم المتحدة، في عام ١٩٤٩، مشروع اتفاقية ترمي الى السماح بتبسيط الاجراءات الجمركية الحدودية للنقل الدولي البري والا سراع بانجازها . وبدأ سريانها باعتبارها اتفاقا اداريا بين عدد محدود من البلدان الأوروبية، وتحولت فيما بعد لتصبح أول اتفاقية للنقل الدولي البري لعام ١٩٥٩ .

٢٥- وبعد بضع سنوات من تجربة تطبيق تلك الاتفاقية قامت اللجنة الاقتصادية لاروپا، بالتعاون الوثيق مع الاتحاد الدولي للنقل البري، وهو المنظمة التي كانت تدير نظام الضمان العالي بمقتضى اتفاقية عام ١٩٥٩، باعداد اتفاقية النقل الدولي البري لعام ١٩٧٥ .

ومن طريق الاتفاقية الجديدة استحدثت قواعد تنمى أكثر مع الوقت الحاضر، وجرى توسيع نظام اتفاقية النقل الدولي البرى - الذى كان في السابق قاصراً تقريباً . على النقل البرى، ليشمل وسائط نقل أخرى (النقل بالجو وبالسكك الحديدية والنقل المتعدد الوسائط) ، بشرط أن يكون جزءاً من الرحلة منقولاً برّاً . وفضلاً عن هذا فقد تم توسيع النطاق الجغرافى بحيث يمكن أن تستفيد من الاتفاقية دول غير اوروبية ايضاً . وطى هذا فان اتفاقية النقل الدولي البرى الحالية لعام ١٩٧٥ هي اتفاقية للأمم المتحدة مودعة لدى الأمين العام لتلك المنظمة .

١٢٦- وباتفاقية النقل الدولي البرى يمكن لسيارة أو حاوية تغطيتها وثيقة جمركية محددة، هي دفتر النقل الدولي البرى، أن تقطع رحلتها من نقطة مغادرتها الى جهة وصولها دون أن تتعرض لأى تفتيش جمركي عند عبورها للحدود المتوسطة .

١٢٧- وتصرف دفاتر النقل الدولي البرى من أمانة الاتحاد الدولي للنقل البرى في جنيف وتوزع على رابطات وطنية تمثل الاتحاد في البلدان التي تكون اطرافاً متعاقدة في الاتفاقية . وللحصول على دفتر النقل الدولي البرى يجب أن يكون حامله تابعاً لرابطة وطنية يكسبون بوسعها تقديم ضمانات فنية واقتصادية وتكون مخولة اصدار هذه الدفاتر . وفضلاً عن ذلك، فلا بد أن تتوفر في السيارات أو الحاويات المستخدمة شروط تقنية وشروط أخرى مهيئة فسي الاتفاقية .

١٢٨- وتكون كل رابطة وطنية في موقف الضامن، بمقتضى اتفاق مع سلطات الجمارك للرسوم والضرائب المستحقة على البضائع المحمولة بمقتضى دفتر النقل الدولي البرى التي تصدرها هي نفسها أو يصدرها أى عضو آخر في سلسلة الرابطات الضامنة الدولية .

١٢٩- وبالمثل، فلا بد أن توقع الرابطة الوطنية الضامنة تعهداً للاتحاد الدولي للنقل البرى ينظم حقوق المعاملة بالمثل والمسؤوليات الضمنية في تسيير نظام النقل الدولي البرى .

١٣٠- ومن الواضح ان مجموعة لأنظمة المرور الجمركي كذلك الواردة في اتفاقية النقل الدولي البرى لا تعدو كونها واحدة من المتطلبات الأساسية للنقل الدولي للبضائع . وهي شرط ضرورى لكنه غير كاف ، ان انه لا بد كذلك من مراعاة اجراءات اخرى على الصعيد الوطني وفي العلاقات الثنائية بين البلدان لضمان الكفاءة للعملية . ومع هذا ، فان تجارب السنوات الأخيرة التي جمعت من البلدان التي انضمت الى الاتفاقية تبين ان نظام النقل الدولي البرى هو في الاغلب المرحلة الاولى نحو المزيد من تنسيق وتيسير النقل الدولى البرى .

١٣١- واخيراً ، فان الاتحاد الدولي للنقل البرى قد قام ، من أجل الضمان الكامل لسداد المبالغ المطلوبة بسبب عدم انتظام عمليات النقل الدولي البرى ، بالتفاوض مع مجموعة من شركات التأمين الدولية بشأن ايجاد سند كفالة .

(ب) الوضع الراهن للتصديق (١٣)

١٣٢- لا يزال هنا ٣٨ طرفا متعاقدا في اتفاقية عام ١٩٥٩، ومن بين هذه الأطراف طرف واحد هو (افغانستان) بلد نام غير ساحلي، واثنان (ايران وتركيا) مجاوران لبلدان مرور عابر. كذلك فان اتفاقية النقل الدولي البري لعام ١٩٧٥ تضم ٣٨ طرفا متعاقدا، بما في ذلك الاتحاد الاقتصادي الاوروبي، ومن بينها تعد افغانستان البلد النامي الوحيد غير الساحلي، وثمة طرف واحد (أوروغواي) هو بلد مجاور لبلد مرور عابر.

(ج) الوضع الراهن للتنفيذ

١٣٣- قامت الأطراف المتعاقدة بتنفيذ اتفاقية النقل الدولي البري بدرجة عالية جدا كما تم نقل قسط كبير من حركة المرور على الطرق في اوروبا جميعها بمقتضى دفاتر النقل الدولي البري منذ السريان الفعلي لاتفاقية عام ١٩٥٩ أما في خارج اوروبا فان الاتفاقية طبقت على حركة المرور العابر وخاصة في تركيا وجمهورية ايران الاسلامية وافغانستان وثمة اتجاه نفسي اوروبا في الوقت الحاضر لتطبيق نظم أبسط للمرور العابر وهو تطور اصبح ممكنا الى حد بعيد نظرا للخبرة المكتسبة من تطبيق نظام النقل الدولي البري.

(د) الاجراء المرغوب:

١٣٤- ثمة خمسة بلدان هي (الأردن والمانيا وجمهورية ايران الاسلامية وتركيا واليابان) أطراف في اتفاقية النقل الدولي البري لعام ١٩٥٩ ولكنها ليست اطرافا بعد في اتفاقية النقل الدولي البري لعام ١٩٧٥. وتقبل تركيا نموذج الدفتر المعتمد بمقتضى اتفاقية عام ١٩٧٥ وسوف تنضم اليها في الوقت المناسب. ومن خلال التوصيات والقرارات التي اعتمدها مجلس التعاون الجمركي واعتمدها اللجنة الاقتصادية لأوروبا، اقترح اتخاذ ترتيبات اقليمية ودون اقليمية لتنفيذ نظام النقل الدولي البري في أنحاء اخرى من العالم. وهذه الترتيبات جاري اتخاذها الآن في شرقي وجنوبي افريقيا وفي امريكا اللاتينية، ومن المرغوب فيه تأمين اتفاق أي نظم "مقتبسة" للمرور العابر اتفاقا كاملا مع اتفاقية النقل الدولي البري وذلك للسماح بنقل الحاويات ووحدات الاحمال الاخرى بمقتضى ترتيب وحيد للمرور العابر بين مختلف أنحاء العالم.

٦- الاتفاقية الجمركية للحاويات(أ) السمات الرئيسية للاتفاقية

١٣٥- أعد مشروع اول اتفاقية جمركية للحاويات، برعاية اللجنة الاقتصادية لأوروبا واعتمد في شهر ايار/مايو ١٩٥٦. وتتضمن الاتفاقية احكاما خاصة بالدخول الملقاة المعنى من

الرسوم والموائد ودون حظر أو قيد على الاستيراد . وقد حدد أحد فصول اتفاقية عام ١٩٥٦ الشروط التقنية التي يجب توفرها في الحاويات حتى يمكن اعتمادها للنقل باختام جمركية . وحددت هذه الشروط بمزيد من التفصيل في مرفق للاتفاقية .

١٣٦- ونظرا للتوسع في استخدام الحاويات، وللتطورات التقنية فقد وجد ان تحديث الاتفاقية أمر مستصوب . فأعد في نطاق اللجنة الاقتصادية لاروبا نص منقح نظريه مؤتمرا الأمم المتحدة والمنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية المعني بالنقل الدولي للحاويات، المعقود في جنيف في عام ١٩٧٢ . ونتيجة لذلك، اعتمدت الاتفاقية الجمركية للحاويات لعام ١٩٧٢ في ٢٢ كانون الأول / ديسمبر ١٩٧٢ .

١٣٧- والغرض من الاتفاقية الجمركية للحاويات لعام ١٩٧٢ هو تطوير وتيسير النقل الدولي بالحوايات . ففي الفصل الاول من الاتفاقية تم تعريف المصطلحين " الدخول المؤقت " و " الحاوية " . ويتلخص تعريف المصطلح الثاني في أنه يمكن وصف الحاوية بأنها أداة من معدات النقل مغلقة كليا أو جزئيا ولها طابع دائم ومخصصة اساسا لتيسير نقل البضائع ، ومصممة للمناولة الفورية وبسهل ملاها وتفريغها ، وحجمها من الداخل متر مكعب أو اكثر .

١٣٨- ويصف الفصل الثاني من الاتفاقية تسهيلات " الدخول المؤقت " ، واجراءات الدخول المؤقت ، وشروط استعمال الحاويات عند منح تسهيلات الدخول المؤقت ونص الفصل الثالث على شروط اعتماد الحاويات المختومة بختم الجمارك ، وتوضح المواصفات التقنية المفصلة في المرفقين الرابع والخامس بالاتفاقية .

١٣٩- ويجوز لجميع الدول الاعضاء في الامم المتحدة أو في أي من وكالاتها المتخصصة، أو في الوكالة الدولية للطاقة الذرية، أو الاطراف في النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، وكذلك لأية دولة أخرى تدعوها لذلك الجمعية العامة للأمم المتحدة ان تصبح اطرافا متعاقدة في الاتفاقية .

#### (ب) الوضع الراهن للتصديق (١٤)

١٤٠- أصبح ثمانية وثلاثون بلدا اطرافا متعاقدة في الاتفاقية الجمركية للحاويات لعام ١٩٥٦ . ومن بين هذه الاطراف طرف واحد فقط (ملاوي) بلد نام غير ساحلي . أما اتفاقية عام ١٩٧٢ ففيها الى الآن ١٧ طرفا متعاقدا ليس من بينها طرف ينتمي الى فئة البلدان النامية غير الساحلية أو جيرانها (أبلغت كوبا عن انضمامها في ٨ حزيران /يونيه ١٩٨٤ وستصبح الطرف المتعاقد الثامن عشر) . وقد وقعت على اتفاقية عام ١٩٧٢ ستة بلدان (بولندا ، تركيا ، جمهورية كوريا ، وفنلندا ، الولايات المتحدة الامريكية ، اليونان) ولكنها لم تصدق عليها بعد .

(ج) الوضع الراهن للتنفيذ

١٤١- وبينما كانت مهمة ادارة اتفاقية عام ١٩٥٦ ملقاة على عاتق اللجنة الاقتصادية لاروپا ، فان هذه المهمة بالنسبة لاتفاقية عام ١٩٧٢ قد عهد بها الى مجلس التعاون الجمركي . واجتمعت لجنة ادارة مرتين ( ١٩٨١ و ١٩٨٤ ) ، وعدلت الاتفاقية ، وخاصة فيما يتعلق بشروطها التقنية . غير انه ، نظرا للعدد المحدود من الاطراف المتعاقدة ، لم يتخذ حتى الآن اجراء يذكر أو ابلاغ عن خبرة في التنفيذ .

(د) الاجراء المرغوب

١٤٢- نظرا لتزايد استخدام الحاويات وغير ذلك من النقل بوحدات الشحن والمزايا الخاصة من وجهة نظر الجمارك وسلطات الرقابة الأخرى على حركة المرور العابر من والى البلدان النامية غير الساحلية ، فان من المرغوب فيه بدرجة عالية أن تنضم هذه البلدان الى الاتفاقية الجمركية للحاويات لعام ١٩٧٢ دون ابطاء .

٧- الاتفاقية الدولية لتنسيق عمليات رقابة السلع على الحدود

(أ) السمات الرئيسية للاتفاقية

١٤٣- في ٢١ تشرين الاول / اكتوبر ١٩٨٢ ، اعتمدت لجنة النقل الداخلي التابعة للجنة الاقتصادية لاروپا الاتفاقية الدولية لتنسيق عمليات رقابة السلع على الحدود . وتهدف الاتفاقية ، التي تتألف من ٢٥ مادة مع مرفقاتها الستة ، الى تيسير الحركة الدولية للسلع عن طريق تخفيض المتطلبات اللازمة لاستكمال الشكليات وكذلك تخفيض عدد عمليات الرقابة ومدتها وذلك ، بوجه خاص ، عن طريق تنسيق اجراءات وطرائق تطبيق الرقابة التي تتخذ على الصعيد الوطني والدولي . وتنطبق الاتفاقية على جميع السلع التي تكون برسوم الاستيراد أو التصدير أو قيد المرور العابر عن طريق حد واحد أو أكثر من الحدود البحرية أو الجوية أو البرية . كما تنطبق على جميع خدمات الرقابة التابعة للأطراف المتعاقدة التي ينبغي أن تقوم بتنسيق تدخل الخدمات الجمركية وخدمات الرقابة الأخرى .

١٤٤- ويحدد متن الاتفاقية هدفها والغرض منها وذلك عن طريق رسم خطوط عامية للتدابير الملائمة التي يمكن ان تزيل العقبات من طريق السلع اثناء اجتيازها الحدود . وتكون الاطراف المتعاقدة ملزمة بتنسيق اجراءات الرقابة والحرص على التعاون الدولي ، ولا سيما التعاون بين البلدان المتجاورة .

١٤٥ — وثمة مادة خاصة تنص على تبسيط معاملات السلع الموجودة قيد المرور العابر للحدود والتسجيل بها ، وخاصة السلع التي تنتقل تحت غطاء "اجراء" من الاجراءات الدولية للمسور العابر الجمركي ، وذلك عن طريق قصر عمليات التفتيش على الحالات التي تقتضيها الظروف أو الاخطار الفعلية . وأن تراعى ، بالإضافة الى ذلك ، الحالة في البلدان غير الساحلية .

١٤٦ — وتضم مرفقات الاتفاقية الستة القواعد المتعلقة بشتى أنواع الرقابة على الحدود . ومن بين ما تشمله عمليات الرقابة الجمركية وعمليات التفتيش الصحية — الطبية والبيطرية والنباتية . كما تراعى مراقبة الامتثال للمقاييس التقنية وضوابط الجودة .

### (ب) وضع الاتفاقية في الوقت الراهن

١٤٧ — فتح باب الاتفاقية للتوقيع في الفترة من ١ نيسان/ابريل ١٩٨٣ الى ٣١ آذار/مارس ١٩٨٤ وقد وقعها ١٣ بلدا حتى الآن كما وقعتها الجماعة الاقتصادية الاوروبية . وودعت هنغاريا بالفعل صك التصديق عليها . وتصبح الاتفاقية نافذة بعد مرور ثلاثة أشهر على موعد قيام خمس دول بايداع صكوك تصديقها أو قبولها أو اقرارها أو الانضمام اليها .

### (ج) الاجراء المرفوب

١٤٨ — ان يقوم فريق الخبراء المعني بالمسائل الجمركية التي تؤثر على النقل ، وهو هيئة فرعية للجنة النقل الداخلي التابعة للجنة الاقتصادية لاروبا ، بمواصلة النظر في اتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذ الاتفاقية . ولما كانت صياغة الاتفاقية تترك فراغا كبيرا كي يملأه تنفيذ احكامها ، فقد يكون من اللازم ان ينظر في وضع صكوك اضافية تعزز تطبيقها الفعلي على الصعيد العملي .

### خامسا — الخلاصة

١٤٩ — تجيء ردود المجتمع الدولي ، فيما يتعلق ببرامج المساعدات التي يقدمها الى البلدان النامية غير الساحلية ، لتقيم الدليل الفعلي على ان قوة الدفع نحو مساعدة هذه البلدان لا تزال مستمرة ، وان جرت على مستوى لا يكفي تماما لسد احتياجاتها المتزايدة . وعلاوة على ذلك فقد كانت الردود تنطوي على تباين ملحوظ مثلما حدث في المناسبات السابقة . وتمثلت الملاحظة الرئيسية ، مرة أخرى ، في ان العديد من المانحين الرئيسيين الذين قدموا المساعدة الى هذه البلدان لا يزالون يفتقرون الى سياسات خاصة في المساعدة الانمائية توضع لصالح هذه البلدان . غير انهم لا يزالون يحترفون على العموم بأن هذه البلدان تواجه فعلا مشاكل خاصة ناجمة عن أوضاعها الجغرافية غير المواتية . والواقع أن

.../...

بعض هؤلاء المانحين قد أشاروا الى رقيتهم في مواصلة الاهتمام على نحو خاص بهذه البلدان وان كانوا لا ينظرون الى البلدان غير الساحلية بوصفها فئة خاصة من البلدان . كما أن توزيع المساعدة من جانب كثير من المانحين الرئيسيين يشير الى وجود ادراك متزايد بأن مشاكل النقل الحادثة في البلدان النامية غير الساحلية لا تزال تعيق الجهود المبذولة لدفع عجلة التنمية في القطاعات الأخرى من الاقتصاد . والمثال البارز على ذلك هو الاهتمام الخاص الذي يوليه المانحون الرئيسيون في الوقت الراهن لتنمية وتحسين الهيكل الأساسي للنقل والمواصلات والخدمات في افريقيا الجنوبية في اطار مؤتمر تنسيق التنمية في الجنوب الافريقي الذي يضم بين أعضائه ستة بلدان غير ساحلية .

١٥٠ - وهذا التأييد المدروس لتطوير قطاع النقل ، ولا سيما في الاطاردون الاقليمي ، يمثل تطورا ايجابيا لأن الترتيبات التعاونية بين البلدان غير الساحلية وبين جاراتها ممن بلدان المرور العابر هي شرط لا بد منه بالنسبة لافريقيا جنوبا أي تقدم له شأنه في حل ترتيبات النقل الخاصة بالمرور العابر . ويشدد تقرير فريق الخبراء المخصص، المنشأ حديثا والذي سبقته الإشارة اليه (١٥) ، في توصياته على الدور الحاسم الذي يمكن أن يلعبه ، وينبغي ان يلعبه ، تدخل المانحين في تعزيز البرامج المشتركة بين البلدان غير الساحلية وجاراتها من بلدان المرور العابر .

١٥١ - ان في توزيع جزء كبير من موارد المساعدة التي يقدمها المانحون للمجالات الرئيسية الأخرى كالزراعة والصناعة والتدريب ما يعطي صورة واضحة عن ان نقاط الضعف في نظام النقل الخاص بالمرور العابر هي جزء لا يتجزأ من مشكلة التنمية الشاملة التي ينبغي ايلاؤها الاهتمام الواجب في اطار مجموعة متكاملة للمساعدة المقدمة الى البلدان النامية غير الساحلية . كما ان تقرير فريق الخبراء بحث أيضا بعض جوانب الاستراتيجية الانمائية لهذه البلدان وقدم توصيات في هذا المجال يمكن ان تكون بمثابة مبادئ توجيهية يستفاد منها في وضع السياسات العامة والخاصة بالمانحين في المستقبل .

١٥٢ - ومن شأن أي تقييم يجري للاتفاقيات الدولية المتصلة بالتجارة والنقل في مجال المرور العابر من جهة وللتقدم المحرز فيما يتصل بتصديق هذه الاتفاقيات أو الانضمام اليها من جهة اخرى ان يبرز ما تنطوي عليه من أهمية خاصة بالنسبة لمسألة المرور العابر لا بل وسيكشف الحجاب في الوقت نفسه عن الموقف غير المنسجم الذي لا يزال يبديه كثير ممن البلدان التي ليست من الأطراف المتعاقدة فيها . ومن الواضح أن هناك حاجة ملحة الى زيادة التأييد السياسي لها . والواقع ان مشاكل التنفيذ هي ما يمكن حله دائما عقب التوقيع والتصديق . وما لم يتم على نطاق واسع عكس اتجاه التحفظات الحالية التي تبديها بلدان كثيرة ، ولا سيما بلدان المرور العابر فسوف تكون الصكوك الدولية القيمة ضئيلة الأهمية في المجال العملي . وسوف يمثل هذا بعدد ذاته نكسة خطيرة يعنى بها التعاون الدولي .

### الحواشي

- (١) انظر المرفق ، الجدولين ١ ، ٢ .
- (٢) انظر المرفق ، الجدول ٣ .
- (٣) انظر المرفق ، الجدول ٤ .
- (٤) للاطلاع على الاجراءات الحديثة التي اتخذها المجتمع الدولي لصالح البلدان النامية غير الساحلية ، انظر تقرير امانة الاونكتاد المعنون " استعراض التقدم المحرز في تنفيذ التدابير المحددة التي تتصل بالاحتياجات والمشاكل الخاصة التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية " ( TD/B/916 و Add.1 و Add.2 والتصويبات ) . انظر أيضا المرفق ، الجدول ٥ والجدول ٦ أدناه .
- (٥) انظر أيضا الفقرة ٥٤ أدناه .
- (٦) انظر TD/B/1002-TD/B/AC.39/3 .
- (٧) للاطلاع على التوزيع الجغرافي لهذه التدفقات ، انظر المرفق ، الجدول ٦ .
- (٨) انظر المرفق ، الجدول ٨ .
- (٩) TD/MT/CONF.17 و Corr.1 ( منشورات الامم المتحدة ، رقم المبيع E.81.II.D.7 ( المجلد الأول ) ) .
- (١٠) انظر المرفق ، الجدول ٨ .
- (١١) وثيقة منظمة الوحدة الافريقية CMT/RPT ( ١١ ) ، ١٩٨١ .
- (١٢) انظر المرفق ، الجدول ٨ .
- (١٣) انظر المرفق ، الجدول ٨ .
- (١٤) انظر المرفق ، الجدول ٨ .
- (١٥) انظر الفقرة ١٤ أعلاه .

جدول المرفق

السكان • ونصيب الفرد من الناتج المحلي الاجمالي • ونمو الناتج الحقيقي في البلدان النامية غير الساحلية • ١٩٧٠ - ١٩٨٢

البلد	السكان (بالملايين) ١٩٨٢	المتوسط السنوي لمعدل نمو السكان (% في العام) ١٩٨٢-١٩٧٠ (١)	نصيب الفرد من الناتج المحلي الاجمالي ١٩٨٢	المتوسط السنوي لمعدلات النمو في مجموع الناتج الحقيقي (%)			المتوسط السنوي لمعدلات النمو في نصيب الفرد من الناتج الحقيقي (%)		
				١٩٧٠-١٩٨٠ (١)	١٩٨١-١٩٨٠	١٩٨٢-١٩٨١	١٩٧٠-١٩٨٠ (١)	١٩٨١-١٩٨٠	١٩٨٢-١٩٨١
افغانستان (ب)	١٦,٧٦	٢,٦	٢٣٢	٢,٨	٢,٢	٠,٩	٠,٢	٠,٤	١,٦
بوتان (ج)	١,٣٥	٢,٢	١٠١ (و)	٠,٠	١٤,٥	٠,٠	٠,٠	١٤,٥	٠,٠
بوليفيا	٥,٨٧	٢,٧	١٠٦٣	٤,٩	١,٦	٩,١	٢,٢	٣,٦	١١,٥
بوتسوانا (د)	٠,٩٦	٣,٥	٨٣٠	٨,٤	١٤,٦	٤,٥	٤,٧	٨,٧	١,٥
بوركينا فاسو	٦,٣٦	١,٥	١٨٥	١,٩	٨,٦	٦,٩	٠,٥	٦,٩	٥,٥
بوروندي	٤,٤٦	٢,٩	٢٤٩	٣,٦	١,٣	٢,٦	١,٦	١,٦	٥,٥
جمهورية افريقيا الوسطى	٢,٤٠	٢,٢	٢٦٩	٢,٦	٢,١	١,٦	٠,١	٤,٣	٣,٩
تشاد	٤,١٤	٢,٥	١٤٨	١,٨	٩,٥	٧,٣	٠,٢	١٠,٩	٩,٢
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	٣,٩٠	٢,٣	١٠٨ (ز)	٠,١	٩,٢	٠,٠	٢,٤	٦,٦	٠,٠
ليسوتو (ح)	١,٤١	٢,٤	٢٤٠	٨,١	٣,٥	٢,٢	٥,٦	١,٥	٠,٣
ملاوي	٦,٢٧	٢,٦	٢١٣	٧,٦	٠,٨	٢,٧	٤,٩	٣,٤	٠,١
مالي	٧,٣٤	٢,٧	١٥٧	٣,٨	١,٨	١,٧	١,٥	٤,٢	٤,٢
منغوليا	١,٧٦	٢,٩	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠
نيجال (هـ)	١٥,٤٣	٢,٧	١٥٣	٢,٧	٥,٦	٣,٨	٠,٥	٢,٧	١,٦
النيجر	٥,٨٤	٢,٨	٣٤٠	٥,٥	١,٦	٠,٥	٢,١	١,٨	٣,٥
باراغواي	٣,٢٥	٢,٩	١٧٩٩	٨,٦	٨,٤	٢,٠	٥,٥	٥,٣	٤,٨
رواندا	٥,٨٩	٣,٨	٢٤٨	٨,٥	٢,٨	١,٢	٢,٠	٠,٨	٢,٤
سوازيلند	٠,٥٩	٢,٧	٧٩٩	٧,١	٦,٥	٢,١	٤,٣	٣,٥	٠,١
اوغندا	١٤,٠٦	٣,٥	٢٣٠ (ح)	١,٧	٤,١	٥,٩	٠,٦	٠,٩	٢,٦
زامبيا	٦,٥٢	٢,٢	٥٧٥	٠,٨	٠,١	٣,٥	٢,٣	١,٦	٠,٣
زيمبابوي	٧,٩١	٢,٤	٨٦٩	٢,٣	١٤,١	٣,٥	١,٦	١٠,٣	٠,٤
البلدان النامية غير الساحلية	١٢٢,١٩	٢,٧	٣٦٢	٣,٣	٤,١	٢,٢	٠,٦	١,٣	٢,٥
البلدان النامية	٢٣٤,٠١٢	٢,٦	٠٠٣ (و)	٥,٨	١,٦	١,٥	٣,١	١,٦	١,٦

المصدر : حسابات أمانة الأونكتاد استنادا الى بيانات من المكتب الاحصائي للأمم المتحدة ، واللجنة الاقتصادية لافريقيا ، والبنك الدولي ، ومصادر دولية ووطنية أخرى .

\* في ٤ آب/أغسطس ١٩٨٤ ، غير الاسم الرسمي لفلوتا العليا التي أصبحت تدعى بوركينا فاسو .

- (١) المتوسط - السنوي لمعدلات النمو استنادا الى الدالة الآتية للاختصاصات .
- (ب) السنة المالية اعتبارا من ٢١ آذار/مارس ، صافي الناتج المادي بالاسعار الدائمة لعام ١٩٧٨ .
- (ج) السنة المالية اعتبارا من ١ نيسان/أبريل .
- (د) السنة المالية اعتبارا من ١ تموز/يوليه .
- (هـ) السنة المالية اعتبارا من ١٦ تموز/يوليه .
- (و) ١٩٨١ .
- (ز) نصيب الفرد من الناتج المحلي الاجمالي (استنادا الى أطلس البنك الدولي) .
- (ح) الناتج المحلي الاجمالي .

الجدول ٢

قطاعات الزراعة والمصنوعات والانتشار المحلي الاجمالي في البلدان النامية غير الساحلية ، ١٩٧٠ - ١٩٨٢

البلد	القوة العاملة في الزراعة % من مجموع	الناتج المحلي الزراعي في النسبة % من مجموع الناتج المحلي الاجمالي	الانتاج الزراعي				الانتشار المحلي الاجمالي في المصنوعات				الانتشار المحلي الاجمالي			
			معدلات النمو الحقيقي (%)				معدلات النمو الحقيقي (%)				معدلات النمو الحقيقي (%)			
			١٩٧٠ (د)	١٩٨٠ (د)	١٩٨١	١٩٨٢	١٩٧٠ (د)	١٩٨٠ (د)	١٩٨١	١٩٨٢	١٩٧٠ (د)	١٩٨٠ (د)	١٩٨١	١٩٨٢
افغانستان	٧٧	٦٢ (أ)	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	
بوتان	٩٣	٥٤ (ب)	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	
بوليفيا	٤٩	١٨	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	
بوركينافاسو	٨٠	٣٥	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	
بوتسوانا	٧٨	١٢	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	
بيرووندي	٨٢	٥٤	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	
جمهورية افريقيا الوسطى	٨٦	٣١	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	
تشاد	٨٢	٤٩	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	٧٣	٦٢	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	
ليسوتو	٨٢	٤١	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	
سلواي	٨٢	٣٤	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	
مالي	٨٦	٤٦	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	
منغوليا	٤٦	٠٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	
نيبال	٩٢	٥٥	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	
النيجر	٨٧	٤٩	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	
باراغواي	٤٨	٤٦	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	
رواندا	٨٩	٤١	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	
سوازيلند	٧٠	٢٨	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	
اوغندا	٨٠	٧٢	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	
زامبيا	٦٥	١٥	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	
زيمبابوي	٥٨	١٤	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	
جميع البلدان النامية غير الساحلية	٧٩	٣٥ (هـ)	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	
جميع البلدان النامية	٥٧	١٧ (ب)	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	٢٠	

المصدر : حسابات امانة الاونكتاد ، استنادا الى بيانات من منظمة الاغذية والزراعة ، والمكتب الاحصائي للأمم المتحدة واللجنة الاقتصادية لافريقيا والبنك الدولي ومصادر دولية ووطنية أخرى .

- ( أ ) كنسبة مئوية من صافي الناتج المادي بالأسعار الدائمة لعام ١٩٧٨ .  
 ( ب ) ١٩٨١ .  
 ( ج ) كنسبة مئوية من الناتج المحلي الاجمالي في ١٩٨١ .  
 ( د ) المتوسط السنوي لمعدلات النمو استنادا الى الدالة الأسية للاتجاهات .  
 ( هـ ) باستثناء منغوليا .  
 ( و ) من مجموع الصناعة .  
 ( ز ) ١٩٨٠ .

الجدول ٣  
بيانات أساسية عن قطاع التجارة الخارجية

جميع البلدان النامية (ج)	جميع البلدان النامية غير الساحلية	
		القيمة الكلية عام ١٩٨٢ (بمليار الدولارات)
٢٢٤٤٤	٧٢٢	صادرات
٢٨٥٧	٩٨	واردات
		قيمة نصيب الفرد عام ١٩٨٢ (بالدولار)
١١٨٨	٥٩٥	صادرات
١٥١٣	٨١٠	واردات
		معدل النمو في الفترة ١٩٧٠-١٩٨٠ (١)
		(المتوسط السنوي %)
٢٠	٢٧-	القوة الشرائية للصادرات
٢٤	٠٨	حجم الواردات
		معدل نمو نصيب الفرد في الفترة ١٩٧٠-١٩٨٠ (١)
		(المتوسط السنوي %)
٠٥-	٥٢-	القوة الشرائية للصادرات
٠١-	١٧-	حجم الواردات
		نسبة مئوية من الناتج المحلي الاجمالي ، ١٩٨٢
(ب) ١٦٩	١٥٦	صادرات
(ب) ٢١٦	٢١٢	واردات

المصدر: النشرة الشهرية للاحصائيات ، التي تصدرها الأمم المتحدة ، ومنظمة الاغذية والزراعة ، والاحصائيات المالية الدولية التي يصدرها صندوق النقد الدولي ، والمصادر الوطنية والتقديرات الأولية للأونكتاد .

- (١) النمو الآسي .  
(ب) نسبة مئوية من الناتج المحلي الاجمالي في ١٩٨١ .  
(ج) باستثناء المصدرين الرئيسيين للبتترول .

الجدول ٤  
نصيب الفرد من الصادرات حسب المجموعات السلعية  
(بدولارات الولايات المتحدة) في ١٩٨٠

المصنوعات	الركاز والفلزات	الوقود	الأغذية والمواد الخام الزراعية	المجموع	
٨٠	٢٨٧	٤٧	٢٦٨	٦٩	البلدان النامية غير الساحلية
٥٠٠	١٤٠	٣٠٩	٤١٦	١٣٩	جميع البلدان النامية (باستثناء البلدان الرئيسية المصدرة للبترول)
١٩١٠	٣٥٠	١١١٠	٤٥٠	٤٠٩	البلدان الاشتراكية في أوروبا الشرقية
١٠٧٠٠	١٦١٠	١١١٠	٢٤٣٠	١٦٠٨	بلدان الاقتصاد السوقي المتقدمة

المصدر: United Nations, Yearbooks of International Statistics, 1981;  
Eurostat, ACP, Yearbook of Foreign Trade Statistics, 1972-1978  
ومصادر دولية ووطنية أخرى، وتقديرات أمانة الأونكتاد.

الجدول ٥

مجموع صافي حصائل احاد البلدان النامية غير الساحلية من الموارد الخارجية  
(صافي نصيب الفرد من المدفوعات بالدولارات بسعر ١٩٨٠)

متوسط الفترة ١٩٧٦-١٩٨٠ ، وأعوام ١٩٨٠ ، ١٩٨١ ، ١٩٨٢

منها : تساهلية				مجموع التدفقات المالية				
			متوسط الفترة ١٩٧٦- ١٩٨٠				متوسط الفترة ١٩٧٦- ١٩٨٠	
١٩٨٢	١٩٨١	١٩٨٠		١٩٨٢	١٩٨١	١٩٨٠		
١٦ر٨	١٦ر٩	٢٠ر٤	١٥ر٠	١٦ر٩	١٦ر٩	٢١ر٠	١٥ر٤	افغانستان
٨ر٤	٧ر٢	٦ر٤	٥ر٥	٨ر٤	٧ر٢	٦ر٤	٥ر٥	بوتان
٢٦ر٩	٣١ر٣	٣١ر٦	٣١ر٠	٢٦ر٢	٤٢ر٤	٢٩ر٣	٥٣ر٧	بوليفيا
١٠٦ر٢	١٠١ر٧	١١٧ر٩	١٢٠ر٦	١٢٣ر١	١١٦ر١	٥٩ر٣	١٠٢ر٢	بوتسوانا
٣٤ر٠	٣٤ر٢	٣٥ر٤	٣٥ر١	٤١ر٠	٣٣ر٩	٣٧ر٩	٣٦ر٥	بوركينافاسو
٢٩ر٥	٢٧ر٥	٣٠ر٤	٢٧ر٧	٣٦ر٤	٣٠ر٨	٣١ر٤	٢٨ر٣	بوروندي
٣٩ر٩	٤٤ر٧	٤٨ر٤	٣٥ر٧	٤٥ر٠	٤٥ر٦	٥٥ر٥	٣٧ر٦	جمهورية افريقيا الوسطى
١٤ر٢	١٣ر٠	٧ر٩	٣٠ر٤	١٣ر٨	١١ر٦	٧ر٦	٣١ر٨	تشاد
٣٦ر٠	٣٤ر٦	٣٢ر٥	٣٤ر٢	٣٦ر٠	٣٤ر٦	٣٢ر٢	٣٤ر٥	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
٦٤ر٢	٧١ر٩	٦٧ر٣	٥٧ر٩	٦٧ر٠	٧٣ر٥	٦٧ر٣	٥٨ر٠	ليسوتو
١٩ر٤	٢٢ر٢	٢٤ر١	٢٥ر٢	٢٠ر٦	٣١ر٠	٣١ر٦	٣٤ر١	ملاوي
٢٨ر٤	٣٣ر٣	٣٨ر٤	٣٤ر٧	٢٩ر٧	٣٣ر٩	٣٨ر٢	٣٥ر٩	مالي
١٣ر٣	١٢ر٠	١١ر٢	٩ر٩	١٣ر٢	١٢ر٠	١١ر١	١٠ر٠	سيال
٤٢ر٦	٣٤ر١	٣٠ر٩	٤١ر٧	٥٠ر١	٦٢ر٧	٤٦ر٣	٥٨ر٣	النيجر
٢٥ر٧	١٦ر٣	٩ر٩	٢٢ر٣	٦٧ر٠	٣٧ر٠	٢٤ر٤	٤١ر١	باراغواي
٢٧ر٧	٢٨ر٧	٢٩ر٩	٣٤ر٤	٢٨ر٢	٢٨ر٧	٣٠ر٠	٣٤ر٣	رواندا
٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	سوازيلند
١٠ر٠	١٠ر٤	٨ر٦	٤ر٣	١٢ر٥	١١ر٧	١٠ر٤	١ر٨	اوغندا
٤٠ر٤	٣٨ر٠	٥٢ر٣	٥٢ر٤	٥١ر٢	٦٧ر٧	٦٠ر٩	٨٣ر٨	زامبيا
٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	٠٠	زيمبابوي
١٣ر٧	١٤ر٩	١٦ر٠	١٧ر٣	٣٥ر٥	٤١ر٢	٣٧ر٢	٤٦ر٧	جمع البلدان النامية

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد المستندة بوجه رئيسي الى بيانات من أمانة منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي.

ملاحظة عامة: يعبر عن التدفقات المالية بالدولارات الشابتة من حيث تأثيرها على الواردات بأسعار عام ١٩٨٠ وذلك باستخدام مؤشر القيمة المقدرة لمصادراتها بوصفه عامل تنحية للتضخم والبلدان التي اتبعت فيها مثل هذا المؤشر هي وحدها التي تظهر في هذا الجدول.

الجدول ٦  
المساعدة الخارجية للبلدان النامية غير الساحلية ، ١٩٨٢  
(صافي المدفوعات بملايين الدولارات)

مجموع المساعدة التساهلية الواردة من جميع المصادر بوصفها نسبة مئوية من السورادات	مساعدة غير تساهلية (أ)	مجموع المساعدة التساهلية			
		منها: منظمة البلدان المصدرة للنفط	لجنة المساعدة الانمائية	جميع المصادر	
٢٥٧	٣٠	٠٤	٩٠	٢٧١٢	افغانستان
٠٠	-	-	١١٣	١١٣	بوتان
٣٠١	٣٦	٥٥	١٤٧٨	١٤٩٣	بوليفيا
١٤٩	١٦١	٨٧	٩٢٩	١٠١٦	بوتسوانا
٥٦١	٤٣٥	١٢٠	٢٠١٠	٢١٣٠	بوركينا فاسو
٦١٠	٣٠٤	٦٠	١٢٠٦	١٣٠٥	بوروندي
٩٧٧	١١٥	١٢	٨٨٧	٨٩٩	جمهورية افريقيا الوسطى
٤٦٢	١٧-	٣٨	٦٠٩	٦٤٧	تشاد
١٣٩٤	٠٢-	٥٥	٣٧٩	١٣٩٤	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
١٨٣	٣٩	٢٩	٨٦٨	٨٩٧	ليسوتو
٣٨٧	٧٠	٠١	١٢١٤	١٢١٥	ملاوي
٦٢٣	٩٢	٣٥٢	١٥٩٣	٢٠٦٩	مالي
٥١٣	١٢-	٥٥	١٩٥٣	٢٠٢٨	نيبال
٥٧٥	٤٤٤	٨٤٨	١٦٧٦	٢٥٤٠	النيجر
١٣٥	١٣٦٧	٦١	٧٩٠	٨٥١	باراغواي
٥٢٧	٣١	١٩	١٤٨٩	١٥٠٨	رواندا
٥٣	٢٠٠	-	٢٨١	٢٨١	سوازيلند
٣٥٣	٣٤٠	٥٧	١٢٧٤	١٣٣٢	أوغندا
٢٩٥	٦٥٢	١٤	٢٣٩٤	٢٤٤٨	زامبيا
١٥١	٢٠٠٩	٥٤٠	١٦١٨	٢١٥٨	زيمبابوي
٦٦	٥٠ ٢٥٢٧	٥ ٢٥٤٦	٢٤ ٠٤٧٩	٣١ ٥٠٧٢	جميع البلدان النامية

المصدر: تقديرات أمانة الأونكتاد المستندة الى بيانات من المكتب الاحصائي للأمم المتحدة ومن أمانة منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي .

(أ) بما في ذلك التدفقات الخاصة من البلدان الأعضاء في لجنة المساعدة الانمائية .

الجدول ٧

بيانات جغرافية وديموغرافية مختارة: البلدان النامية غير الساحلية

البلد	المساحة (بالآلاف الكيلومترات المربعة)	المسافة عن البحر (١) (بالكيلومتر)	السكان				القوة العاملة		
			الكثافة (نسمة / كيلومتر مربع) ١٩٨٢	المجموع (بالمليون) ١٩٨٢	متوسط العمر المتوقع عند الولادة (اعوام) ١٩٨١	وفيات الرضع (في الألف من المواليد أحياء) ١٩٨١	حضري (%) ١٩٧٩-٨١	% في الزراعة ١٩٨٢	% في الصناعة ١٩٨٠
افغانستان	٦٤٧,٥	٢٠٠٠ - ١٠٦٠٠	٢٦	٨,١٦	٣٧	٢٠٤,٨	١٦	٧٧	٨
بوتان	٤٧,٥	٨٠٠	٢٩	١,٤	٤٥	١٤٨,٥	٤	٩٣	٢
بوليفيا	١٠٩٨,٦	٢٥٠ - ٢٧٣٦	٥	٥,٩	٥١	١٢٩,٥	٤٥	٣٣	٢٤
بوتسوانا	٦٠٠,٤	١١٠٠ - ١٤٠٠	٢	١,٥	٥٧	٨١,٦	٢٠	٧٩	٨
بوركينافاسو	٢٧٤,٢	٩٠٠ - ١٢١٠	٢٣	٦,٤	٤٤	٢٠٨,١	١١	٨٠	١٣
بوروندي	٢٧,٨	١٤٥٥ - ١٨٥٠	١٦٠	٤,٥	٤٥	١١٩,٦	٢	٨٢	٥
جمهورية أفريقيا الوسطى	٦٢٣,٥	١٤٠٠ - ١٨١٥	٤	٢,٤	٤٣	١٤٦,٣	٢٩	٨٦	٤
تشاد	١٢٨٤,٥	١٧١٥ - ٢٠١٥	٤	٤,٦	٤٣	١٤٦,٣	١٩	٨٢	٧
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	٢٣٦,٨	٦٧٠	١٦	٣,٩	٤٣	١٢٦,٣	١٤	٧٣	٦
ليسوتو	٣٠,٤	٧٤٠ - ٨٠٠	٤٦	١,٤	٥٢	١١٣,٣	١٢	٨٢	٤
ملاوي	١١٨,٥	٥٦٠ - ٧٠٠	٥٣	٦,٣	٤٤	١٦٩,١	١٠	٨٢	٥
مالي	١٢٤٥,٥	١١٧٠ - ١٢٨٩	٦	٧,٣	٤٥	١٥٤,١	١٩	٨٦	١٢
منغوليا	١٥٦٥,٥	٠٠	١	١,٨	٦٤	٥٣,٥	٥١	٤٦	٢٢
نيبال	١٤٥,٨	٨٩٠	١١٠	١٥,٤	٤٥	١٤٧,٧	٦	٩٢	٢
النيجر	١٢٦٧,٥	١١٠٠ - ٢٦٩٠	٥	٥,٨	٤٥	١٤٣,٤	١٣	٨٧	٣
باراغواي	٤٠٦,٨	١٠٤٣ - ١٩٣٥	٨	٣,٤	٦٥	٤٦,٥	٤٠	٤٨	٢٠
رواندا	٢٦,٣	١٧٥٠	٢١٢	٥,٦	٤٦	١٣٧,٥	٤	٨٩	٢
سوازيلند	١٧,٤	٢٠٠ - ٥٠٠	٣٤	٥,٦	٥٤	١٣٣,٥	١٥	٧١	٩
أوغندا	٢٣٦,٥	١٤٥٠	٦٠	١٤,١	٤٨	٩٥,٨	٩	٨٠	٦
زامبيا	٧٥٢,٦	٢٠٠٠ - ٢٥٧٠	٨	٦,٢	٥١	١٠٤,٥	٤٤	٦٥	١١
زيمبابوي	٣٩٥,٦	٥٩٢ - ٢٠٠٠	١٩	٧,٥	٥٥	٧٤,٥	٢٤	٥٨	١٥
جميع البلدان النامية غير الساحلية	١١٠٣٠,٦	٠٠	١١	١٢٢,١	٤٦	١٣٨,٦	١٧	٧٩	٨
جميع البلدان النامية	٦٧٩٧٧,٢	٠٠	٣٤	٢٣٤٥,٥	٥٤	١٠٤,٦	٣٢	٥٧	١٦

المصدر: تقديرات أمانة الأونكتاد، استنادا إلى بيانات من المكتب الإحصائي للأمم المتحدة، واللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية، ومنظمة الأغذية والزراعة والبنك الدولي.

(١) المسافة من المدن الرئيسية إلى العوانى الأساسية، والإرقام هي عن أقصر الطرق المستخدمة وأطولها.

الجدول ٨

جدول اجمالي بالاطراف المتعاقدة وبالموقعين على الاتفاقيات الدولية الوثيقة الصلة  
بالتجارة والنقل في مجال المرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية

شرح عناوين الامعدة والعلامات الأخرى

• اتفاقية بشأن تجارة المرور العابر في البلدان غير الساحلية	1965
• اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع	MMTC
• الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الاجراءات الجمركية	Kyoto
الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بمقتضى دفاتر النقل الدولي الطرقي	TIR 75 و TIR 59
• الاتفاقية الجمركية للحاويات	Cont 72 و Cont 56
يشير الحرف "L" الى البلدان النامية غير الساحلية ، ويشير الحرف "T" الى بلدان المرور العابر ذات الأهمية بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية	

الأطراف المتعاقدة

<u>Cont 72</u>	<u>Cont 56</u>	<u>TIR 75</u>	<u>TIR 59</u>	<u>Kyoto</u>	<u>MMTC</u>	<u>1965</u>
		+	+			افغانستان L
			+			البانيا
+	+			+		الجزائر
+	+			+	+	استراليا
+	+	+	+	+		النمسا
	+	+	+	+	+	بلجيكا
+	+	+	+	+		بلغاريا
				+	+	بوروندي L
						جمهورية بيلوروسيا الاشتراكية
+					+	السوفياتية
	+			+		الكامبيون
+	+	+	+	+		كندا
					+	جمهورية افريقيا الوسطى L
					+	تشاد L
		+			+	شيلي T
+	+					كوبا

الجدول ٨ (تابع)

الأطراف المتعاقدة (تابع)

<u>Cont 72</u>	<u>Cont 56</u>	<u>TIR 75</u>	<u>TIR 59</u>	<u>Kyoto</u>	<u>MMTC</u>	<u>1965</u>	
		+	+	+			قبرص
+	+	+	+			+	تشيكوسلوفاكيا
	+						كمبوتشيا الديمقراطية
	+	+	+	+		+	الدانمرك
+	+	+	+	+		+	فنلندا
	+	+	+	+			فرنسا
				+			غامبيا
							الجمهورية الديمقراطية
+		+	+				الالمانية
	+	+	+	+			جمهورية المانيا الاتحادية
	+	+	+				اليونان
						+	الكرسي الرسولي
+	+	+	+	+		+	هنغاريا
				+			الهند <sup>T</sup>
			+				ايران <sup>T</sup> (الجمهورية - الاسلامية)
	+	+	+	+			ايرلندا
	+	+	+	+			اسرائيل
	+	+	+	+			ايطاليا
				+			ساحل العاج <sup>T</sup>
	+						جامايكا
	+		+	+			اليابان
			+				الاردن
				+			كينيا <sup>T</sup>
		+	+				الكويت
							جمهورية لاو الديمقراطية
						+	الشعبية <sup>L</sup>
				+		+	ليسوتو <sup>L</sup>
	+	+	+	+			لكسمبرغ
+					+	+	ملاوي <sup>L</sup>
				+			ماليزيا
						+	مالي <sup>L</sup>

الجدول ٨ (تابع)

الأطراف المتعاقدة (تابع)

Cont 72	Cont 56	TIR 75	TIR 59	Kyoto	MMTC	1965	
		+	+				مالطا
	+						موريشيوس
					+		المكسيك
						+	منغوليا <sup>L</sup>
		+	+				المغرب
						+	نيبال <sup>L</sup>
	+	+	+	+		+	هولندا
+				+			نيوزيلندا
						+	النيجر <sup>L</sup>
				+		+	نيجيريا <sup>T</sup>
	+	+	+	+		+	النرويج
				+			باكستان <sup>T</sup>
+	+	+	+	+			بولندا
	+	+	+	+			البرتغال
		+		+			جمهورية كوريا
+	+	+	+				رومانيا
				+		+	رواندا <sup>L</sup>
						+	سان مارينو
				+			السنغال <sup>T</sup>
	+						سيراليون
	+						جزر سليمان
				+			جنوب افريقيا <sup>T</sup>
+	+	+	+	+			اسبانيا
						+	سوازيلندا <sup>L</sup>
	+	+	+	+		+	السويد
+	+	+	+	+			سويسرا
	+						ترينيداد وتوباغو
		+					تونس
			+			+	تركيا <sup>T</sup>
+						+	جمهورية اوكرانيا الاشتراكية
							السوفياتية
	+	+	+	+			المملكة المتحدة لبريطانيا
	+			+			العظمى وايرلندا
	+	+	+	+			الشمالية

الجدول ٨ (تابع)

الأطراف المتعاقدة (تابع)						
Cont 72	Cont 56	TIR 75	TIR 59	Kyoto	MMTC	1965
	+	+	+	+		الولايات المتحدة الأمريكية
						اتحاد الجمهوريات
+		+	+			الاشتراكية السوفياتية <sup>T</sup>
		+				أوروغواي
	+	+	+	+		يوغوسلافيا
				+		زائير
						زامبيا <sup>L</sup>
		+		+		الاتحاد الاقتصادي الأوروبي
١٨	٢٨	٢٨	٢٨	٤٤	٣	٣١
المجموع						
الموقعون على الاتفاقيات						
						افغانستان <sup>L</sup>
						الارجنتين <sup>T</sup>
		+				بلجيكا
						بوليفيا <sup>L</sup>
						البرازيل <sup>T</sup>
						جمهورية بيلوروسيا
						الاشتراكية السوفياتية
	+			+		جمهورية الكاميرون المتحدة
					+	شيلي <sup>T</sup>
	+					تشيكوسلوفاكيا
		+				الدانمرك
+						فنلندا
		+				المانيا (جمهورية الاتحادية)
+						اليونان
	+					هنغاريا
		+				ايرلندا
		+				ايطاليا
		+				لكسمبرغ
	+				+	ملاوي <sup>L</sup>
					+	المكسيك

الجدول ٨ (تابع)

الموقعون على الاتفاقيات (تابع)

<u>Cont 72</u>	<u>Cont 56</u>	<u>TIR 75</u>	<u>TIR 59</u>	<u>Kyoto</u>	<u>MMTC</u>	<u>1965</u>	
		+			+		المغرب
		+					هولندا
							نيوزيلندا
					+		النرويج
						+	باراغواي <sup>L</sup>
+							رييلندا
	+						جمهورية كوريا
					+		السنغال <sup>T</sup>
						+	السودان
						+	سويسرا
+							تركيا
						+	اوغندا <sup>L</sup>
		+					المملكة المتحدة
+							الولايات المتحدة الأمريكية
					+		فنزويلا
		+					الاتحاد الاقتصادي الاوروبي

-----