

الاجتماع التحضيري العالمي لاستعراض منتصف المدة  
لتنفيذ برنامج عمل ألماتي  
جنيف، ٨-٩ تموز/يوليه ٢٠٠٨

فرص تيسير التجارة لصالح البلدان النامية  
غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية

موجز أعده الرئيس

UNCTAD/DTL/TLB/Misc/2008/2

## مقدمة

١- نظّم مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) في جنيف يومي ٨ و٩ تموز/يوليه ٢٠٠٨ "الاجتماع التحضيري العالمي المعني باستعراض منتصف المدة لتنفيذ برنامج عمل ألماتي: فرص تيسير التجارة لصالح البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية". وقد كان الاجتماع بمثابة إسهام من الأونكتاد في استعراض منتصف المدة الرفيع المستوى لبرنامج عمل ألماتي<sup>(١)</sup>. وكان الغرض من الاجتماع هو استعراض التقدم الذي أُحرز في الآونة الأخيرة في تناول المسائل المتصلة بتيسير التجارة لصالح البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، والنظر في الفرص الجديدة المتاحة لفترة السنوات الخمس التالية التي تُشكّل نصف المدة المتبقي لبرنامج عمل ألماتي حتى عام ٢٠١٣.

٢- وسوف يُحال الموجز الذي أعده الرئيس لمداولات الاجتماع، كما يرد في هذه الوثيقة، بوصفه إسهاماً في اجتماع استعراض منتصف المدة الرفيع المستوى الذي سيجري في نيويورك يومي ٢ و٣ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٨.

٣- وقد حضر الاجتماع نحو ٥٠ ممثلاً من البعثات الدبلوماسية في جنيف ومن وزارات التجارة والنقل في العواصم وكذلك من المنظمات الدولية وشركات القطاع الخاص والوكالات الأخرى التي تُعنى بقضايا النقل والتجارة (انظر المرفق).

٤- وصنّفت المناقشات الموضوعية في إطار المواضيع التالية:

(أ) التطورات المُستجدة منذ صدور إعلان ألماتي - الواقع الجديد؛

(ب) المبادرات الناشئة عن برنامج عمل ألماتي - النهج الجديدة؛

(ج) التطورات الجارية - التوقعات الجديدة؛

(د) النظر في فترة السنوات الخمس التالية - الفرص الجديدة.

## أولاً - التطورات المُستجدة منذ صدور إعلان ألماتي - الواقع الجديد

٥- لدى استعراض الخطوات المُتخذة في نصف المدة الأول لبرنامج عمل ألماتي، أحاط الاجتماع علماً بالواقع الذي تواجهه البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. فبالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية، يشمل هذا الواقع، فيما يشمله، قضايا معروفة تماماً مثل المسافة من وإلى الموانئ البحرية، والعقبات التي تُثيرها

---

(١) في عام ٢٠٠٣، اعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة برنامج عمل ألماتي (A/CONF.202/3). وفي عام

٢٠٠٧، قررت الجمعية العامة إجراء استعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألماتي في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٨ (A/RES/61/212).

عمليات العبور عند الحدود، والاعتماد على البنية التحتية لبلدان المرور العابر، وهي جميعها عوامل تُسهم في زيادة تكاليف النقل. وقد أُوضح ذلك بإعطاء مثال يبيّن أن النقل البحري على امتداد مسافة ١٠٠٠ كيلومتر يضيف ما نسبته ٤ في المائة إلى كلفة النقل، في حين أن النقل البري على امتداد مسافة ١٠٠٠ كيلومتر يضيف ما نسبته ٣٠ في المائة إلى كلفة النقل. وتعتبر الدراسات نفسها أن تكلفة النقل الخاصة بالبلدان النامية غير الساحلية تزيد بما نسبته ٥٠ في المائة عن تلك الخاصة بالبلدان التي لها منافذ على الموانئ البحرية، مما يضيف بالمقارنة ما يزيد عن ١٠٠٠٠ كيلومتر إلى المسافة التي تحتاج تجارة البلدان النامية غير الساحلية لقطعها لكي تصل إلى الأسواق الخارجية.

٦- وبالإضافة إلى ما ذكر أعلاه من عوامل مناوئة للبلدان النامية غير الساحلية، هناك عدد من التطورات التي استحدثت مؤخراً والتي تضيف إلى الأوضاع غير المواتية التي تواجهها هذه البلدان، مثل المتطلبات المتصلة بأمن سلسلة الإمداد العالمية، وارتفاع تكاليف الوقود، وتزايد الشواغل المتصلة بالتأثيرات البيئية للنقل البري.

٧- وفيما يتصل بالتهج الجديدة للنقل العابر بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية خلال السنوات الخمس الأولى من برنامج عمل ألماني، جرى عرض بعض التجارب فيما يتصل بنهج "الممر" القائم على تكتلات. وفي هذا السياق، لوحظ أن الهياكل غير الرسمية كثيراً ما تجدد، فيما يبدو، حلولاً عملية وتُدخل تحسينات كبيرة على عمليات النقل العابر دون الحاجة إلى الاعتماد على مفاوضات رسمية. وأشار إلى أنه من الجدير بالملاحظة أيضاً أنه يبدو أن متعهدي النقل من بلدان المرور العابر كثيراً ما يُوجهون ويقودون فعلياً تحسين عمليات ممرات النقل العابر.

٨- وفيما يخص الجوانب الإجرائية للنقل العابر، لوحظ أن هناك عدداً من الاتفاقات والاتفاقيات القائمة التي تديرها الأمم المتحدة<sup>(٢)</sup> لدعم حركة المرور العابر والنقل على المستوى الدولي. وهذه الاتفاقات التي فُتح باب الانضمام إلى معظمها أمام جميع البلدان الأعضاء في الأمم المتحدة قد أسهمت في تبسيط وتوحيد ومواءمة

---

(٢) الاتفاقات والاتفاقيات التي عُرِضت هي: (أ) الاتفاق الأوروبي المتعلق بطرق المرور الدولية الرئيسية؛ (ب) الاتفاق الأوروبي لخطوط السكك الحديدية الدولية الرئيسية؛ (ج) الاتفاق الأوروبي بشأن الخطوط الدولية الهامة للنقل المختلط والمنشآت المتصلة بها؛ (د) الاتفاق الأوروبي بشأن الطرق المائية الداخلية الرئيسية ذات الأهمية الدولية؛ (هـ) الاتفاق الحكومي الدولي المتعلق بشبكة الطرق الرئيسية الآسيوية، ٢٠٠٣؛ (و) الاتفاق الحكومي الدولي المتعلق بشبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا، ٢٠٠٦؛ (ز) الاتفاق المتعلق بالسكك الحديدية الدولية في المشرق العربي، ٢٠٠٣؛ (ح) اتفاق الطرق الدولية، ٢٠٠١؛ (ط) اتفاقية المشرق العربي المتعلقة بالسير على الطرق، ١٩٦٨؛ (ي) اتفاقية لافتات وإشارات الطرق، ١٩٦٨؛ (ك) اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي الطرقي؛ (ل) الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالاستيراد المؤقت للسيارات الخاصة، والاتفاقية الجمركية المتعلقة بالاستيراد المؤقت للمركبات الطرقية العمومية؛ (م) الاتفاقية الجمركية بشأن الحاويات، ١٩٧٢؛ (ن) الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بمقتضى دفاتر النقل الدولي البري (اتفاقية النقل الدولي البري)؛ (س) الاتفاقية الدولية لتنسيق عمليات مراقبة السلع على الحدود، ١٩٨٢. ويمكن الاطلاع على العديد من الاتفاقات على موقع لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا على العنوان الشبكي:

إجراءات النقل العابر بين البلدان التي قَبِلت بالاتفاقات. ويضاف إلى ذلك أن عدداً كبيراً من المعايير والتوصيات الدولية، بما في ذلك التوصيات الصادرة عن مركز الأمم المتحدة لتيسير التجارة والأعمال التجارية الإلكترونية<sup>(٣)</sup>، قد وفّرت أيضاً دعماً لإجراءات التجارة والنقل على الصعيد الدولي. ونوقشت أسباب عدم استفادة البلدان النامية بقدر أكبر من الاتفاقات والاتفاقيات الدولية. ورأى المشاركون أنه من أجل جني فوائد الاتفاقات الدولية، من الضروري الأخذ بنهج إقليمي موحد، وهو نهج غير موجود في كثير من الأحيان. وعلاوة على ذلك، فقد أبدى بعض البلدان رأياً مفاده أنه من الضروري توفير المزيد من التدريب وبناء القدرات بشأن الاتفاقات الدولية بغية تحسين المعرفة بهذه الاتفاقات في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.

٩- ولاحظ الاجتماع أن ثمة تطورات تتصل بالبنية التحتية تجري في عدد من الموانئ على نطاق العالم وهي تتسم بأهمية استراتيجية بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية. ولو حظ، بصفة خاصة، أن متعهدي الموانئ من القطاع الخاص يستثمرون على نحو متزايد في المرافق في موانئ النقل العابر الرئيسية في شتى أنحاء العالم، وبذلك فهم يُسهمون في تحسين الدراية العملية والكفاءة والإدارة وفي زيادة القدرات، وجميعها عوامل يُتوقع أن تعود بالفائدة على كل من بلدان المرور العابر والبلدان النامية غير الساحلية.

١٠- كما تم تسليط الضوء على دور القطاع الخاص في إيجاد حلول جديدة في مجال النقل البري. وقدمت مجموعة SGS عرضاً بشأن حلول النقل العابر على المستويين الوطني والإقليمي، ومنها الحل المسمى i-Transit، وهو حلّ لرصد عمليات النقل العابر نُفِّذ في غانا، وحلّ آخر يسمى TransitNet، وهو حلّ متاح في أوروبا يتصل بالضمانات وبتكنولوجيا المعلومات والاتصالات في مجال الجمارك والنقل العابر<sup>(٤)</sup>.

## ثانياً - المبادرات الناشئة عن برنامج عمل ألماتي - النهج الجديدة

١١- عرض البنك الدولي عدداً من الاستنتاجات التي تستند إلى استعراض عالمي لُنظُم النقل العابر:

(أ) إن ضعف البنية التحتية ليس سوى جزء من مشكلة النقل العابر؛

(ب) تمثل القدرة على التنبؤ في إطار سلسلة النقل العابر عاملاً يتسم بنفس القدر من الأهمية إن لم يكن أكثر أهمية. وينبغي تحسين المستوى الإجمالي لموثوقية سلسلة النقل العابر. وقد أظهرت بحوث البنك الدولي أن كل يوم إضافي من أيام المرور العابر يضيف ما نسبته نحو ١ في المائة إلى قيمة الشحنة؛

(ج) ينبغي إلغاء اللوائح التنظيمية المانعة للمنافسة وإزالة "المصاريف العامة" الزائدة للنقل العابر (الخدمات التي لا لزوم لها وممارسات الفساد). ويفيد البنك الدولي أن "المصاريف العامة" للنقل العابر تضيف إلى تكاليف النقل تكلفة تتراوح نسبتها بين ٣٠ و ١٠٠ في المائة؛

(٣) متاحة على الموقع الشبكي: [http://www.unece.org/cefact/recommendations/rec\\_index.htm](http://www.unece.org/cefact/recommendations/rec_index.htm)

(٤) لا يعني ذكر أسماء الشركات والمنتجات التجارية تبنّيها من قِبَل الأمم المتحدة.

(د) ليس هناك نقص في الاتفاقات المعقودة على المستويات الدولية والإقليمية والثنائية، إلا أن ثمة نقصاً في التنفيذ. ولذلك فقد أوصى البنك الدولي بالتركيز على تنفيذ السمات الرئيسية لنظم المرور العابر التي تعمل بكفاءة مثل نظم التوثيق وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات وتنظيم عمل متعهدي النقل العابر وإدارة المخاطر ومؤشرات الأداء؛

(هـ) ينبغي أن تُركِّز الجهود على ما هو ناجع وما هو غير ناجع في مجال النقل العابر، بما في ذلك اللوائح ذات الواجهة السوقية لتنظيم الخدمات والحوكمة.

١٢- وثمة دراسة محددة للبنك الدولي بشأن النقل العابر في أفريقيا تقدّم المزيد من الأدلة على بعض القضايا الرئيسية المتصلة بالتحديات المطروحة في مجال النقل العابر:

(أ) التأخيرات في سلسلة النقل تلاحظ في الغالب في ميناء الدخول في بلد المرور العابر، كما تلاحظ بدرجة أقل خلال عمليات النقل البري وعبور الحدود والتخليص الجمركي النهائي؛

(ب) يؤدي فرض الحصص وتخصيص الشحنات ونظام الانتظار في طوابير في سوق النقل البري إلى ضعف نوعية الخدمات وتدني الإنتاجية، دون توفير حوافز لتحسين الكفاءة؛

(ج) يتكبّد العديد من الأفراد في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر خسائر كبيرة في حالة تيسير تجارة المرور العابر ومن هؤلاء، على سبيل المثال، الشركات الحمية للنقل بالشاحنات، وغرف التجارة التي تتقاضى رسوماً مقابل مستندات المرور العابر، وأصحاب الشاحنات، ووكلاء التخليص الجمركي، وغيرهم؛

(د) إن تنفيذ عملية تيسير النقل العابر يمثل أساساً عملية تجري على المستوى القطري وليس على المستوى الإقليمي؛

(هـ) يشكّل الاقتصاد السياسي، أي عمل الحكومات، وسلطات الموانئ والسلطات الجمركية، المحرّك الرئيسي لعملية التيسير الأولية، ويتسم توفير الإرادة السياسية في بلدان المرور العابر بأهمية بالغة؛

(و) إن عملية تيسير المرور العابر الناجحة تتطلب إشراك جميع الجهات صاحبة المصلحة (سلطات الممرات، والقطاع الخاص، والقطاع العام).

١٣- وقد جرى التشديد على أن أحد أهم مجالات التقدم الذي أُحرز في الآونة الأخيرة على صعيد تحليل عمليات النقل العابر يتمثل في التركيز على تلك العمليات التي تجري على مستوى وطني ثنائي من منظور إيجاد وحدة سلسلة إمداد وحيدة في إطار نهج مماثل للنهج الذي تعتمده الصناعات التحويلية فيما يتصل بخطوط التجميع وسلاسل الإمداد الخاصة بها. وهذا المنظور، الذي كان الأونكتاد أول من اقترحه في عام ٢٠٠٣، قد أصبح الآن موضع اعتراف متزايد. وهو يسمح بالنظر إلى التفاعل بين مختلف مورّدي الخدمات على امتداد خط إنتاج معيّن لخدمات النقل العابر باعتباره ممراً للعبور أو سلسلة إمداد عالمية، بما في ذلك مراحل النقل عبر الموانئ البحرية ومحطات رحلات النقل البحري.

١٤ - ولدى التخطيط لإجراءات السياسة التعاونية التي ستروَّج في المستقبل في إطار برنامج عمل الماتي، يتعين أن تؤخذ في الاعتبار هذه التطورات العملية الحديثة. ومن التغيرات الأخرى الهامة المحتملة ما يمكن أن ينشأ عن البيئة التنظيمية التي ستظهر على المستويين الإقليمي والمتعدد الأطراف على السواء. وتجري حالياً دراسة نُظُم النقل العابر من أجل تأمين تطورها، إن أمكن، إلى نموذج عالمي مشترك.

### ثالثاً - التطورات الجارية - التوقعات الجديدة

١٥ - تجري حالياً مفاوضات في منظمة التجارة العالمية فيما يتعلق بجوانب تيسير التجارة في الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة (الغات) لعام ١٩٩٤، وبخاصة فيما يتصل بتوضيح وتحسين المواد الخامسة والثامنة والعاشرة من الاتفاق، بغية زيادة التعجيل بحركة البضائع والإفراج عنها وعمليات التخليص الجمركي الخاصة بها، بما في ذلك البضائع أثناء مرورها العابر. ومن مقترحات التوضيح الجاري النظر فيها ما يشمل، ضمن جملة اقتراحات أخرى: (أ) حرية اختيار طريق المرور العابر؛ و(ب) المعاملة المتماثلة للنقل المحلي والنقل العابر؛ و(ج) ينبغي أن تكون الرسوم متصلة على نحو مباشر بحركة المرور العابر، مع توضيح قواعد النشر والشفافية؛ و(د) اعتماد ترتيبات لتجنب التأخيرات التي لا داعي لها؛ و(هـ) تطبيق قواعد فيما يتعلق بسندات وضمانات المرور العابر، وإلغاء تدابير المرور العابر التقييدية. وقد اعتُبر أن المقترحات المتعلقة بالتعجيل بعملية عبور الحدود ستؤدي دائماً إلى تخفيض تكلفة حركة نقل البضائع. إلا أنه لا يزال من السابق لأوانه إلى حد بعيد معرفة ما إذا كانت المقترحات ستُعتمد في نهاية المطاف في إطار اتفاق الغات.

١٦ - وقدم ممثل منغوليا عرضاً عاماً للاستراتيجية الوطنية لمنغوليا في مجال النقل العابر ولسير تنفيذ هذه الاستراتيجية، فضلاً عن برنامج عمل اللجنة المنغولية الوطنية لتيسير التجارة والنقل. وقد مكّنت هذه الاستراتيجية منغوليا من وضع أهداف موضوعية وواضحة في إطار سياستها في مجال النقل العابر، وهي أهداف يجري وضعها موضع التنفيذ العملي بمساعدة من اللجنة الوطنية المنغولية لتيسير التجارة والنقل وبمشاركة الجهات صاحبة المصلحة من القطاعين العام والخاص على السواء.

١٧ - وقد كانت الجهود الرامية إلى تحديث الجمارك وما يتصل بها من إجراءات أخرى لتيسير التجارة محور الإصلاحات الحديثة في جمهورية تترانيا المتحدة. واشتمل ذلك على أتمتة الإجراءات الجمركية بتنفيذ النسخة المطوّرة من النظام الآلي لتجهيز البيانات الجمركية ("نظام آسيكودا++") الذي وضعه الأونكتاد، واستخدام أجهزة المسح بواسطة الأشعة السينية لأغراض إدارة المخاطر. وفيما يتصل بالبنية التحتية، تم رفع مستوى البنية التحتية للموانئ والطرق والسكك الحديدية على مدى السنوات الأخيرة. إلا أن حركة النقل العابر بواسطة ميناء دار السلام قد تقلّصت بنسبة بلغت نحو ٠,٢ في المائة في السنة منذ عام ١٩٩٥ وذلك لأسباب من بينها التنافس بين الموانئ الإقليمية والقيود المواجهة في مجال النقل البري. وقد شكّلت بضائع الترانزيت نسبة تتراوح بين ٢٠ و ٢٥ في المائة من مجموع حركة النقل عبر ميناء دار السلام.

١٨ - كما نوّه الاجتماع بمساهمات كل من جمهورية إيران الإسلامية وناميبيا. فقد شدّدت هذه المساهمات على أهمية التعاون الإقليمي ومنظمات التعاون الإقليمي، مثل منظمة التعاون الاقتصادي، والاحتياجات للاستثمار في البنية

التحتية، وأخيراً الدعم التقني وبناء القدرات لأغراض تطوير النقل العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.

١٩ - ولدى النظر في مسألة النقل العابر، قسّم ممثل اللجنة الاقتصادية الأوروبية المسائل المطروحة إلى فئتين:

(أ) التدفُّق الحر لحركة النقل العابر، وهو ما يتصل باللوائح التنظيمية والشروط المتعلقة بالبضائع والمركبات والبنية التحتية. وهذه المسائل مشمولة، إلى حد كبير، باتفاقيات واتفاقات دولية؛

(ب) حرية المرور العابر، وهذه تتصل بالمسائل المتعلقة بشروط الأعمال التجارية مثل شروط الدخول إلى المهنة والدخول إلى الأسواق، أي حقوق وتراخيص المرور العابر، وهذه تشملها قواعد واتفاقات وطنية وثنائية وإقليمية.

٢٠ - وجرى التشديد على أنه بالنظر إلى العولمة المتزايدة، فقد أخذت القضايا المتعلقة بالنقل والمرور العابر تتطور من نهج وطني أو وحيد الواسطة في اتجاه نهج إقليمي/عالمي متعدد الوسائط لسلسلة الإمداد. وهذا التحول يتطلب إيجاد حلول جديدة سواء بالنسبة لمتعهدي النقل أو للهيئات التنظيمية، كما أنه يدفع الجهود في اتجاه إقامة نظام عالمي للجمارك والمرور العابر بموازاة عدد متزايد من النظم الجمركية ونظم المرور العابر الإقليمية.

٢١ - وبغية تيسير التجارة والنقل وإجراءات المرور العابر، استُحدث مفهوم "الشباك الوحيد" من أجل إيجاد نقطة دخول وطنية وحيدة لأغراض التوصيل الموحد للمعلومات والمستندات من التجار إلى السلطات التنظيمية، مثل السلطات الجمركية وغيرها. ويمكن تحسين النقل العابر بدرجة كبيرة عن طريق تطبيق نهج "الشباك الوحيد". والمقصود بحلول "الشباك الوحيد" هو في النهاية تطبيقها على أساس تقديم البيانات الإلكترونية مرة واحدة. وقد لوحظ أن حل "الشباك الوحيد" هو حل مثالي لأغراض التكامل الإقليمي، حيث يتيح نقطة وحيدة لقيد البيانات، وبالتالي تجنب تكرار تقديم البيانات نفسها في كل مرة عند عبور الحدود. وينطبق هذا النهج أيضاً على عمليات المرور العابر على المستوى الإقليمي. وهناك مبادرات إقليمية تتصل بنهج "الشباك الوحيد" توجد مثلاً في رابطة دول جنوب شرق آسيا وفي الجماعة الأوروبية. ولاحظ الاجتماع أنه يجري، في إطار نظام "آسيكودا" الذي وضعه الأونكتاد، إنشاء مدخل إلكتروني لنهج الشباك الوحيد يتيح الفرصة لربط نظام آسيكودا بغيره من النظم الحكومية والخاصة ومنها، على سبيل المثال، نظم أوساط الموانئ. كما سيكون بمقدور نظام آسيكودا القائم على نهج الشباك الوحيد تيسير استخدام هذا النهج إقليمياً بحيث يربط النظم المستندة وغير المستندة إلى نظام آسيكودا في إطار شبكة إقليمية لتبادل المعلومات.

### رابعاً - النظر إلى السنوات الخمس التالية - الفرص الجديدة

٢٢ - أحاط الاجتماع علماً بعملية منتصف المدة لبرنامج عمل ألماتي<sup>(٥)</sup>. وفي هذا السياق، جرى تنظيم اجتماعات مواضيعية ركزت على البنية التحتية للنقل العابر (واغادوغو، بوركينافاسو) وتيسير التجارة والنقل الدوليين

---

(٥) ترد على الموقع الشبكي <http://www.unohrrls.org/> معلومات عن عملية برنامج عمل ألماتي، وتقارير الاجتماعات التحضيرية، والجدول الزمني لاستعراض منتصف المدة في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٨.

(أولاً، منغوليا). وعلاوة على ذلك، نُظِّمَت اجتماعات إقليمية في منطقة أوروبا - آسيا، وفي المنطقة الأفريقية وفي منطقة أمريكا الجنوبية. كما نُظِّمَ عدد من الاجتماعات التي ركزت على محاور محددة. وأخيراً، يُعد الاجتماع العالمي الحالي بمثابة مساهمة رئيسية في هذه العملية.

٢٣- وسيتولى مكتب الممثل السامي للأمم المتحدة المعني بأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والبلدان الجزرية الصغيرة النامية عملية دمج المساهمات المنبثقة عن مختلف الاجتماعات التحضيرية وذلك في وثيقة ختامية تقدّم للنظر فيها خلال اجتماع استعراض منتصف المدة الذي سيعقد في نيويورك يومي ٢ و ٣ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٨. وستركز الوثيقة الختامية على الجوانب التالية:

- (أ) تقييم عام للحالة في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية؛
- (ب) سياسات النقل العابر الأساسية؛
- (ج) البنية التحتية للنقل العابر وصيانتها؛
- (د) جوانب تيسير التجارة؛
- (هـ) تدابير الدعم الدولي؛
- (و) الإجراءات التي ستُتخذ في المستقبل للتعجيل بتنفيذ برنامج عمل ألماتي.

### خامساً - الطريق إلى الأمام

٢٤- دعا المشاركون المجتمع الدولي إلى توفير الخبرة الفنية ودعم بناء القدرات والموارد المالية لتعزيز التقدم في إيجاد الحلول التعاونية بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في إطار تنفيذ برنامج عمل ألماتي في الفترة ٢٠٠٨-٢٠١٣.

٢٥- وقال المشاركون أيضاً إنه ينبغي لوكالات التنمية الدولية، بالتعاون مع المنظمات الدولية والإقليمية الأخرى ذات الصلة، أن تواصل تنسيق وتكثيف ما تقدمه من مساهمات في هذا الصدد، وأن تُحسِّن على نحو ملموس إطار تيسير النقل العابر في بلدان المرور العابر والبلدان غير الساحلية على السواء.

٢٦- وقد شملت المجالات الملموسة التي حددها المشاركون ما يلي:

- (أ) تعميق الفهم للتكاليف التي تتحملها البلدان لكونها بلداناً غير ساحلية وذلك عن طريق متابعة ونشر نتائج البرامج البحثية بشأن الجوانب الاقتصادية وجوانب الاقتصاد السياسي لممرات النقل العابر، ولا سيما من خلال الدراسات الاستقصائية ودراسات الحالات الفردية؛

(ب) تنفيذ برامج لبناء القدرات تهدف إلى إنشاء آليات تعاونية بشأن ممرات محددة، وتحديد الاختصاصات تبعاً لذلك. ومن شأن هذه الترتيبات أن تساعد في الحوار حول قضايا تيسير التجارة والنقل والمبادرات بين البلدان، وبين الجهات صاحبة المصلحة من القطاعين الخاص والعام؛

(ج) تشجيع تنفيذ مشاريع هادفة ضمن بلدان المرور العابر والبلدان غير الساحلية من أجل العمل، عند الاقتضاء، على تنفيذ إصلاحات أساسية تتصل بعملية التيسير، وبخاصة التيسير في مجال النقل والجمارك؛

(د) مساعدة مجموعات البلدان التي تقع على ممر نقل أو ضمن منطقة فرعية تجارية لمعالجة المسائل المتصلة بنظام النقل، بما في ذلك أدوات تصميم وتنفيذ نظم النقل العابر، بالاستناد إلى أفضل الممارسات الدولية؛

(هـ) وضع نظم لقياس أداء ممرات النقل العابر تكون فعالة من حيث الكلفة ومستدامة وتيسر تقييم الأداء بين ممرات النقل العابر. وينبغي أن يتخذ ذلك شكل مجموعات أدوات ومبادرات لبناء القدرات لمساعدة بلدان المرور العابر والبلدان غير الساحلية على تنفيذها.

٢٧- ويوصى كذلك بأن تقوم الوكالات الدولية - بما فيها الأونكتاد واللجنة الاقتصادية لأوروبا والبنك الدولي - بإنشاء وحفظ مستودع لأفضل الممارسات فيما يتعلق بتيسير النقل العابر وما يتصل به من مجالات السياسة العامة.

### سادساً - المسائل التنظيمية

٢٨- افتتح الاجتماع في قصر الأمم بجنيف في ٨ تموز/يوليه ٢٠٠٨ من قِبَل السيد خليل رحمان، الموظف المسؤول، شعبة التكنولوجيا والدعم اللوجستي، الأونكتاد.

٢٩- وترأس الاجتماع السيد عبد الله سانوكو، المستشار لدى البعثة الدائمة لمالي.

٣٠- وخلال الاجتماع، قدم المشاركون عدداً من العروض. وترد هذه العروض على الموقع الشبكي للأونكتاد على العنوان التالي: <http://r0.unctad.org/ttl/GPM>.

## المرفق

### قائمة البلدان والمنظمات المشاركة

إثيوبيا

إندونيسيا

إيران (جمهورية - الإسلامية)

باراغواي

بوتان

بوتسوانا

بور كينا فاسو

بوروندي

بوليفيا

بيلاروس

تركيا

جمهورية ترازيا المتحدة

الجمهورية العربية السورية

جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية

جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة

زامبيا

زمبابوي

سويسرا

الصين

العراق

قطر

قيرغيزستان

كازاخستان

الكاميرون

ليسوتو

مالي

مدغشقر

المكسيك

المملكة العربية السعودية

منغوليا

ناميبيا

نيبال

الهند

الاتحاد الأفريقي

وكالة المعلومات والتعاون في مجال التجارة الدولية

مجموعة SGS

اللجنة الاقتصادية لأوروبا

مكتب الممثل السامي للأمم المتحدة المعني بأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية

البنك الدولي

-----