

Distr.: General
7 November 2013
Arabic
Original: English

مؤتمر الأمم المتحدة
للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية

لجنة التجارة والتنمية

اجتماع الخبراء المتعدد السنوات المعني بالنقل

واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة

الدورة الأولى

جنيف، ٢٢-٢٤ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٣

تقرير اجتماع الخبراء المتعدد السنوات المعني بالنقل
واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة عن دورته الأولى

المعقودة في قصر الأمم بجنيف، من ٢٢-٢٤ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٣

المحتويات

الصفحة

| | | |
|----|--|----------|
| ٣ | موجز الرئيس | أولاً - |
| ٣ | الجلسة الافتتاحية | ألف - |
| ٤ | عقد من الابتكار لإيجاد حلول في مجال النقل العابر | باء - |
| ٦ | التكنولوجيا في قطاع النقل العابر لتجارة البلدان النامية غير الساحلية | جيم - |
| ٨ | ترتيبات عبور الممرات | دال - |
| ١١ | نظم النقل الفعالة | هاء - |
| ١٣ | سبل المضي قدماً | واو - |
| ١٤ | مناقشة عامة | زاي - |
| ١٦ | اقتراحات بشأن مساهمات الأونكتاد مستقبلاً | حاء - |
| ١٨ | مسائل تنظيمية | ثانياً - |
| ١٨ | انتخاب أعضاء المكتب | ألف - |
| ١٨ | إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل | باء - |
| ١٨ | نتائج الدورة | جيم - |
| ١٨ | اعتماد التقرير | دال - |
| ١٩ | الحضور | المرفق |

أولاً - موجز الرئيس

١- عقد اجتماع الخبراء المتعدد السنوات المعني بالنقل واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة دورته الأولى، التي تناولت موضوع "الابتكار في مجالي النقل واللوجستيات لأغراض استعراض برنامج عمل ألماتي في عام ٢٠١٤"، في الفترة من ٢٢ إلى ٢٤ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٣، عملاً بقرار الدورة الاستثنائية السابعة والعشرين لمجلس التجارة والتنمية وتماشياً مع الاختصاصات المتفق عليها.

٢- وقد أتاح الاجتماع منبراً لمناقشة بعض القضايا المحددة المتعلقة بخدمات النقل التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية التي تسعى إلى إيجاد موطئ قدم في الأسواق العالمية. وكان الخبراء المشاركون ينتمون إلى وزارات التجارة والنقل، والسلطات الجمركية، ومنهم ممثلون عن القطاع الخاص، وأوساط أكاديمية، ومنظمات دولية وإقليمية.

٣- وعُقدت خمس جلسات غير رسمية تناولت المواضيع التالية:

(أ) عقد من الابتكار لإيجاد حلول في مجال النقل العابر؛

(ب) التكنولوجيا في قطاع النقل العابر لتجارة البلدان النامية غير الساحلية؛

(ج) ترتيبات ممرات العبور؛

(د) نظم النقل الفعالة؛

(هـ) سبل المضي قدماً.

ألف - الجلسة الافتتاحية

٤- ذكّرت رئيسة شعبة التكنولوجيا واللوجستيات بأن الأونكتاد ما فتئ يولي، منذ إنشائه، اهتماماً خاصاً للمشاكل التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية. وقد جرى في سياق المفاوضات بشأن تيسير التجارة التي جرت برعاية منظمة التجارة العالمية التأكيد بشدة على دور الأونكتاد في مساعدة هذه البلدان (المرفق دال - المنظمات).

٥- وفي معرض التذكير ببرنامج عمل ألماتي والإشارة إلى العمل الكبير الذي اضطلع به منذ اعتماد هذا البرنامج والإنجازات التي تحققت حتى اليوم، شددت رئيسة شعبة التكنولوجيا واللوجستيات على أن الاندماج الأوثق لهذه البلدان في الشبكات التجارية الدولية يتطلب، على سبيل الأولوية، نظم فعالة في مجال النقل وتيسير التجارة. وعملاً بقرار الجمعية العامة ٦٦/٢١٤ الذي ينص على عقد مؤتمر للاستعراض الشامل لبرنامج عمل ألماتي بعد مرور ١٠ سنوات في عام ٢٠١٤، بدأ شركاء إيمائون شتى في الاتصال بممثلي البلدان النامية غير الساحلية وبلدان العبور بخصوص عملية الاستعراض، وعُقد عدد من الاجتماعات

الاستعراضية الإقليمية. وفي هذا السياق، لاحظت الرئيسة أن الدورة الحالية لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات تمثل واحدة من مساهمات الأونكتاد في عملية الاستعراض العشري.

باء- عقد من الابتكار لإيجاد حلول في مجال النقل العابر

٦- حثت مديرة شعبة النقل التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا البلدان بشدة على التقيّد بالأطر القانونية للأمم المتحدة المتعلقة بالنقل، لا سيما الصكوك الـ ٥٨ التي تتناول مجال النقل البري. ولضمان الحد الأدنى من مستوى الانسجام، ومن ثم فعالية حركات النقل العابرة للحدود، من المهم بالانضمام إلى الاتفاقية الدولية لتنسيق عمليات رقابة السلع على الحدود (١٩٨٢). ليس هناك أية أسباب بعينها تعوق انضمام البلدان النامية إلى هذه الصكوك القانونية. ومن المسائل التي استرعت الاهتمام ضرورة تحديد هدف في مجال النقل المستدام. وفي معرض التذكير بأن المشاكل التي تعاني منها البلدان النامية غير الساحلية في مجال النقل تؤثر على التنمية، ومدركة بأن التنمية ينبغي أن تكون مستدامة، حثت المديرة البلدان، وكذلك الخبراء المشاركين في الاجتماع، على العمل بحيث تتولى السلطات الوطنية والمفاوضون القطريون طرح هذه القضية في المحافل التفاوضية الدولية ذات الصلة مثل دورة كانون الثاني/يناير ٢٠١٤ للفريق العامل المفتوح العضوية التابع للجمعية العامة والمعني بأهداف التنمية المستدامة. وبهذا الخصوص، أعلن أحد الخبراء أن اعتماد هدف جديد من أهداف التنمية المستدامة خاص بمجال النقل ينبغي أن يتناول جميع وسائل النقل، بينما سعى خبير آخر للحصول على توضيح بشأن الطريقة التي تمكن الخبراء المشاركين في الاجتماع من المساعدة في إحراز تقدم في سبيل هذه الغاية.

٧- وتنطوي مسألة تيسير التجارة على جوانب تتعلق بمجال النقل والجمارك معاً. ومما يكتسي نفس القدر من الأهمية إيجاد حد أدنى من الهياكل الأساسية والخدمات، وضمان الترابط الدولي وتحرير العبور، فضلاً عن الأخذ بتكنولوجيا المعلومات والإدارة المبتكرة. ثم إن تعزيز التعاون على المستويات كافة والتحلي بإرادة سياسية قوية أمران أساسيان لتيسير التجارة عبر الحدود. أما عن مستقبل الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بمقتضى دفا تر النقل الدولي البري (اتفاقية النقل الدولي البري، ١٩٧٥)، فإن أوجه الإخفاق قصيرة الأجل التي لوحظت أتاحت مع ذلك فرصة لإحداث تحسينات طويلة الأجل في نظام هذه الاتفاقية. وفي خضم الإعداد لبرنامج عمل ألماني، اقترحت مديرة شعبة النقل في اللجنة الاقتصادية لأوروبا أن يبحث الأونكتاد ومنظمتها إمكانية العمل سوياً لإصدار مطبوعة مشتركة تنصح بالاستعمال على المستوى العالمي للمنهجية الجديدة التي توختها الاتفاقية بخصوص تقييم أداء ممرات العبور ومقارنتها.

٨- وقدم ممثل البعثة الدائمة لباراغواي لدى الأمم المتحدة عرضاً عن خطة النقل الرئيسية وخطة اللوجستيات الوطنية المعتمدين في بلده. فقد كانت الخطة السابقة ترمي إلى إدارة

عملية تطوير الهياكل الأساسية والخدمات في مجال النقل وكذلك اللوجستيات، بينما تسعى الخطة الجديدة إلى تفعيل العمليات وزيادة الفرص للمصدرين. والهدف النهائي للخطين هو تقليص تكاليف النقل وتمكين باراغواي من القدرة على المنافسة في الأسواق الدولية. وكلا الخطين تتفاعلان وتتكاملان على مستوى الهياكل الأساسية، وكذلك على مستوى الخدمات واللوجستيات. وباعتماد تخطيط على مدى ٢٠ عاماً، ركزت خطة النقل الرئيسية على تحديد أماكن (الهياكل الأساسية) وطرق (تقديم خدمات) النقل، كما ركزت على هدف قطاع النقل، أي (لوجستيات) الشحن. ويدخل في المشاكل اللوجستية تدفقات الشحن المكثفة، وضرورة تحسين التكامل بين وسائل النقل المتعددة، وتنوع الممرات اللوجستية، فضلاً عن إدماج باراغواي في شبكات البلدان المجاورة. وثمة مسألتان تكتسبان أهمية أيضاً هما تحديث أساليب التخطيط والإدارة ومعالجة بعض الجوانب المؤسسية. وفيما يتعلق بنطاق الخطة، أكد المتحدث أن التعاون وإبرام اتفاقيات مع البلدان المجاورة مسألة أساسية (مثل مناطق التخزين الحرة واتفاقيات النقل النهري مع الأرجنتين وأوروغواي والبرازيل ودولة بوليفيا متعددة القوميات وشيلي). وبالإضافة إلى ذلك، يجري تنفيذ مشاريع بالاشتراك مع القطاع الخاص ترمي إلى توجيه الاستثمارات نحو موانئ في بلدان العبور المجاورة.

٩- وشرح المتحدث الذي يمثل وكالة تيسير النقل العابر في الممر الرئيسي الإطار القانوني والمؤسسي الذي تستند إليه هذه الوكالة. فهذه الوكالة، التي تهدف إلى الترويج لنظم النقل العابر الفعالة وتمكين الأطراف المتعاقدة من القدرة على التنافس على الصعيد العالمي، تتيح آلية تعاونية مبتكرة في مجال النقل العابر. وتقوم الوكالة على تعاون أصحاب المصلحة والحكومات في أوغندا وبوروندي وجمهورية تنزانيا المتحدة وجمهورية الكونغو الديمقراطية ورواندا. وتسعى الوكالة، بقيادة هيئة إدارتها، إلى الاضطلاع بمهمتها بأن تكفل، في جملة أمور أخرى، إمكانية الوصول إلى الممر، وفعالية هياكله الأساسية وخدماته، وأن تكون التكاليف تنافسية، والإجراءات منسقة ومتوائمة، وأن تكون التكاليف ومدة العبور مما يمكن توقعه.

١٠- والإنجازات الرئيسية التي تحققت فيما يتعلق بالممر منذ بداية العمليات في ٢٠١٠ تشمل على سبيل المثال مشاركة القطاع الخاص في هيئة الإدارة، واستحداث لجان استشارية، وتقليص مدة البقاء في الميناء وحواجز الطرقات. وسأل أحد الخبراء عن السبيل للتوفيق بين حرية المرور والاعتبارات الأمنية في المنطقة، لا سيما في سياق التجارة غير المشروعة في المعادن وبعض الأنواع المعرضة للخطر. ورداً على هذا التساؤل، قال المتحدث إن التعاون على المستوى القطري، لا سيما مع الشرطة الوطنية، أمر أساسي، شأنه شأن استخدام الحلول التكنولوجية مثل الأختام الإلكترونية. ورداً على تساؤلات عن تمويل شبكة الطرق ومستوى تعبيد الطرق، قال إنه يوجد آلتان للتمويل هما الشركاء الإنمائيون لجماعة شرق أفريقيا والرسوم على المحروقات. وأضاف أنه من الضرورة توفير موارد إضافية لتعبيد الطرق الثانوية، لكن المحاور والطرق الرئيسية المؤدية إلى الممر في حالة تعبيد جيدة.

١١ - وقدم ممثل وزارة النقل في أذربيجان في عرضه شرحاً مفصلاً لاستراتيجية النقل الوطنية لأذربيجان وأهدافها التي تسعى إلى أن تجعل من هذا البلد مركزاً للنقل الدولي في آسيا الوسطى. ويتمتع الموقع الجغرافي الاستراتيجي لأذربيجان بإمكانية هائلة في مجال النقل العابر ويتيح ظروفًا مواتية لتطوير الخدمات اللوجستية. وتبعاً لذلك، نفذ البلد عدداً من المشاريع الكبرى في مجال النقل أو العبور أو يعكف حالياً على التخطيط لتنفيذ عدد من هذه المشاريع، مثل مشروع السكك الحديدية باكو - تبليسي - كارس وتحديث الهياكل الأساسية للسكك الحديدية في البلد. وأضاف أن ميزة أذربيجان هي انضمامها إلى الصكوك القانونية الدولية ذات الصلة مثل اتفاقية النقل الدولي البري، وتطبيقها مفهوم "النافذة الواحدة"، وتنفيذها التدريجي التوجيهات الأوروبية الرئيسية. ولزيادة الفرص في مجال العبور وتحسين قدرة ممر النقل الدولي شرق غرب على المنافسة، هناك مشروعان عالميان، هما مشروع ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا ومشروع فيكينغ، يجري العمل بهما معاً. وثمة مبادرات أخرى كبناء ميناء بحري دولي جديد ونفق تحت قناة البوسفور. ويجري أيضاً تحديد وبناء شبكة الطرق. على أن "التراعات المتجمدة" تعوق تشغيل بعض خطوط النقل ويمكن أن تقوّض قدرة أذربيجان على تحقيق إمكاناتها الكاملة في مجال النقل العابر.

١٢ - وشدد أحد الخبراء على ضرورة اعتماد تصور إنمائي أوسع لدى النظر في المشاكل التي تعاني منها البلدان النامية غير الساحلية ورأى أن السبيل للمضي قدماً قد يشمل إنشاء فريق تفكير دولي يعنى بمسألة البلدان النامية غير الساحلية ومضاعفة الدعم السياسي على أعلى مستوى.

جيم - التكنولوجيا في قطاع النقل العابر لتجارة البلدان النامية غير الساحلية

١٣ - قدمت الأمانة نظام الأونكتاد الآلي للبيانات الجمركية (ASYCUDA)، الذي وهو نظام متكامل ومتعدد الوظائف للمعاملات يشمل عملية التخليص الجمركي برمتها وجميع أنواع الإجراءات الجمركية. ويمكن ربط النظام الآلي للبيانات الجمركية بأي نظام خارجي لوكالات وطنية أو بلدان مجاورة أو منظمات إقليمية أخرى وإتاحة نافذة واحدة. ويجري تطوير هذا النظام باستمرار - آخر صيغة للنظام يرمز إليها باسم "ASYCUDAWorld". وعلى الصعيد الوطني، يمكن وضع النظام في شكل وحدات تتعلق، مثلاً، بإدارة المخاطر بين وكالات متعددة، والتشغيل البيئي، والنافذة الواحدة، والتتبع؛ ويمكن كذلك تكيفه وفق الاحتياجات المحلية. ويستند تطبيق هذا النظام الآلي على التدريب واستغلال القدرات المحلية والمساعدة الفنية والبرمجية التي يقدمها الأونكتاد. وهذه العوامل ضرورية لضمان استقلالية مستخدمي النظام الآلي للبيانات الجمركية واستقلالية عملياتها عن الدعم الخارجي.

١٤ - وقدم ممثل مركز الامتياز لتحسين سلسلة الإمداد بجامعة ديربي بالملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية عرضاً عن ميزات تكنولوجيا التحديد بترددات الراديو.

فهذا النظام يتيح، كما في نظام شفرات الأعمدة، تحديد وتتبع المواد آلياً باستخدام براغيث آلية تبت ترددات الراديو ملصقة على المواد مثل السلع أو الحاويات وما شابهها في سلسلة النقل واللوجستيات. وقد استخدمت هذه التكنولوجيا في طائفة واسعة من الصناعات. وتكمن الميزات الرئيسية لهذا النظام في تحسين درجة وضوح وإمكانية تتبع الخطوات في سلسلة الإمداد بتقليص العمليات اليدوية والأخطاء إلى أقل ما يمكن، ومن ثم توفير النفقات وتقليل الخسائر. وبإمكان هذه النظم أن تكفل التسجيل الآلي لبيانات كميات كبيرة من السلع في ظرف قصير.

١٥- وقدم خبير من الشركة الحكومية 'مركز النافذة الواحدة للتجارة الخارجية' التابعة لوزارة الاقتصاد في قبرغيزستان عرضاً عن نظام النافذة الواحدة لتيسير التجارة في بلده. ويمكن تعريف النافذة الواحدة على أنها مرفق يتيح للأطراف المشاركة في التجارة والنقل أن تقدم، إما يدوياً أو إلكترونياً، معلومات ووثائق موحدة لدى نقطة إيداع وحيدة لتلبية جميع المتطلبات التجارية، مثل المتطلبات التنظيمية المتصلة بالاستيراد والتصدير والعبور. وقد جرى تنفيذ نظام النافذة الواحدة في هذا البلد تدريجياً منذ عام ٢٠٠٦ بهدف تقليص الوقت والتكلفة المرتبطين أساساً بإجراءات الاستيراد والتصدير، والعمل بنهج موحد ومن ثم الاستغناء عن الإجراءات المتكررة وغير الشفافة. وضرب أمثلة على صعوبات تنفيذ نظام النافذة الواحدة، ومنها مقاومة الوكالات التنظيمية والاضطرابات السياسية في قبرغيزستان وافتقار الوكالات المعنية إلى المهارات اللازمة في مجال تكنولوجيا المعلومات. ويجري التخطيط لإدراج نظام لإدارة النوعية بغية سد هذه الثغرة.

١٦- وقدم ممثل وزارة النقل والهياكل الأساسية في نيكاراغوا عرضاً عن نظام العبور الجمركي الدولي للبضائع، والمعروف بالإسبانية بالرمز TIM. وقد اعتمد ضمن إطار السوق المشتركة لأمريكا الوسطى، التي تضم البلدان التالية: السلفادور وغواتيمالا وكوستاريكا ونيكاراغوا وهندوراس، وبمشاركة بنما أيضاً. وأوجد نظام TIM إجراءات لعمليات العبور الجمركي الدولي براً في المنطقة، بما في ذلك تحديد التزامات الناقلين ومسؤولياتهم، فضلاً عن استخدام تصريح موحد. وتجري عملية تحديث منذ عام ٢٠٠٣ للتأكد من اتباع عملية موحدة لتبادل البيانات الإلكترونية الخاصة بتصريح العبور.

١٧- وفيما يلي المشاكل التي ظهرت لدى تنفيذ نظام TIM:

(أ) الهياكل الأساسية المادية على المعابر الحدودية لم تكن كافية من أجل سلاسة تدفق النقل، بما في ذلك قصور التنسيق بين الوكالات على الحدود؛

(ب) الإجراءات الموازية والمتكررة بين العديد من النظم التنظيمية المختلفة؛

(ج) عدم إدماج جميع ممرات النقل في نظام TIM، مما أسفر عن زيادة في

العمليات؛

- (د) نقص في الشفافية وفي نشر المعلومات المتعلقة باللوائح والإجراءات.
- ١٨- وفيما يتعلق بالهياكل الأساسية للمعايير الحدودية، دعا أحد الخبراء إلى استعمال الممرات الحمراء والخضراء لتسهيل التدفقات.
- ١٩- وفي جلسة الأسئلة والأجوبة التي تلت ذلك، ناقش المشاركون عدد من الجوانب المتعلقة بشتى العروض وقُدِّمت توضيحات بشأنها.
- ٢٠- وقدم ممثل الأونكتاد مزيداً من المعلومات عن وظائف النظام الآلي للبيانات الجمركية، مثل مراقبة حركة البضائع، التقييد المباشر من قبل الوكلاء، والتوقعات الإلكترونية، وإدارة عمليات الشحن، وحساب الرسوم، والتشغيل البيئي مع نظم خارجية. ووفقاً للعديد من الخبراء، فإن الاستفادة من نظام ASYCUDA أمر ممكن بالنسبة للبلدان الأعضاء في الجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا التي تتوخى وضع نظام لتبادل البيانات الجمركية موضع التنفيذ. بمجرد إيجاد النظم الاتصالية اللازمة.
- ٢١- وناقش الاجتماع أيضاً ميزات تكنولوجيا التحديد بترددات الراديو والجوانب الفنية والمالية المتعلقة بتنفيذه في عمليات واسعة النطاق مثل عمليات العبور على الصعيدين الوطني والإقليمي. وتتطلب هذه التكنولوجيا تطوير بنية أساسية لقارئات التحديد بترددات الراديو التي يجري تركيبها في أماكن تجميع البيانات. ويمكن ربط هذا النظام بالنظم العالمية لتحديد المواقع مثلاً بغية زيادة تحسين إمكانيات التتبع وتبادل البيانات.
- ٢٢- وأحاط الاجتماع علماً باقتراح قدمه أحد الخبراء يدعو إلى زيادة التنسيق مع مجموعة العشرين بغية الحصول على دعم أكبر للبلدان النامية غير الساحلية وإنشاء مجموعة أصدقاء تعنى بقضايا البلدان النامية غير الساحلية، بما فيها قضايا النقل واللوجستيات.

دال- ترتيبات عبور الممرات

- ٢٣- قدّم ممثل سلطة تنسيق النقل العابرة للممر الشمالي عرضاً عن الممر الشمالي، وهو ممر متعدد الوسائط يشمل النقل بالبر وبالسكك الحديدية وبالأنابيب وعبر مجاري المياه الداخلية. ويعد هذا الممر أحد أكثر طرق النقل كثافة وأهمية في شرق أفريقيا ووسطها. وتظل التكاليف العالية ومدد التأخر في النقل من بين أكبر التحديات التي تعترض هذه المنطقة لتحقيق النمو التجاري خارجياً وداخلياً. وتعزى نحو ٣٧ في المائة من مجموع التكاليف اللوجستية في بلدان الممر الشمالي غير الساحلية إلى تكاليف النقل بالطرق البرية. وتقدر تكاليف التأخير على الممر الشمالي بـ ٨٠٠ دولار لليوم للشاحنة الواحدة، وهو ما يزيد تكلفة التعامل التجاري في هذه المنطقة. ولمعالجة هذه التحديات، أطلقت سلطة الممر عدة مبادرات:

(أ) إحكام وإتقان عملية النقل على الممر بالاستناد إلى سياسات وأطر قانونية للمواءمة والتبسيط من أجل تسهيل النقل والتجارة وتطوير الفرص لاستثمار القطاع الخاص ومشاركته في الممر؛

(ب) مشروع التوقف في نقطة واحدة على الحدود، وإيجاد مرصد عمليات النقل (نظام قائم على شبكة الإنترنت) لرصد أداء الممر؛

(ج) نظام تبادل الوثائق والبيانات بين سلطات الجمارك، المعروف بالرمز RADDEX؛

(د) النوافذ الإلكترونية الواحدة؛

(هـ) نظم التتبع الإلكتروني للبضائع؛

(و) التحوّل إلى نظام ASYCUDAWorld.

٢٤- وأبرز المتحدث الحاجة إلى الحفاظ على الشراكات في مجال تطوير الهياكل الأساسية المادية وغير المادية، وزيادة تيسير النقل والتجارة، وتشجيع استثمارات القطاع الخاص، وتطوير قاعدة بيانات عن التجارة داخل المنطقة، وبناء القدرات، ودعم رغبة المنظمات الإقليمية في مواءمة سياساتها ونظمها.

٢٥- وقدم شرحاً عن الممر الأوسط المتعدد الوسائط، ونطاقه والتحديات المرتبطة به. ومن التحديات الرئيسية ضعف نظام السكك الحديدية، وضعف الهياكل الأساسية المحيطة بالميناء مما يتسبب في الازدحام في الطرقات المؤدية إلى الميناء، وعدم توحيد هوامش الإعفاء عند الميزان الجسري وضرورة اعتماد نهج متكامل لتحديد القواعد والنظم، فضلاً عن المشاكل المرتبطة بفرط حمولة الشاحنات وتوقيف الشاحنة مرات متعددة على طول الممر.

٢٦- وثمة عدة مبادرات متعلقة بتيسير التجارة يجري تنفيذها على طول الممر الأوسط. وهناك مشروع لبناء القدرات لفائدة سلطات الضبط ووكلاء النقل العابر، يقوم على إدارته الأونكتاد واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأفريقيا، يجري تجريبه في جمهورية تنزانيا المتحدة ورواندا وبوروندي. وينطوي المشروع على تطبيق مجموعة الأدوات، التي وضعها الأونكتاد بالاشتراك مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، لإدارة ترتيبات النقل عبر الحدود والنقل العابر، وهي المجموعة التي تشمل منهجية لتجميع السلع ومنهجية لحساب الوقت والتكلفة والمسافة للمساعدة على تحديد وتقدير الاختناقات التي يتعين معالجتها في عمليات النقل وتعزيز الحلول التعاونية والتدابير التيسيرية.

٢٧- ومن التدابير الأخرى التي يجري تنفيذها حالياً ما يلي:

(أ) إقامة مرصد للنقل على الممر الأوسط لرصد أداء الممر إلكترونياً ليتسنى وضع التقارير ومؤشرات الأداء ذات الصلة عن الممر الأوسط؛

(ب) بناء محطات تفتيش بموقف واحد على طول الممر الأوسط لتقليل الوقت والتكلفة وزيادة السلامة على الطريق؛

(ج) إجراء دراسة عن ظروف السلامة لمركبات شحن البضائع على طول الممر الأوسط بالتعاون مع وكلاء النقل بالطرق البرية والسلطات العمومية؛

(د) إنجاز مشروع النقل المتعدد الوسائط والنقل بالسكك الحديدية في تزانينا لتحقيق قدر أكبر من المتوازن بين النقل براً والنقل بالسكك الحديدية.

٢٨- وفي الخلاصة، شدد المتحدث على أهمية مبادرة الحكومة الترانزية، والمعروفة باسم "تحقيق نتائج كبيرة حالياً"، بتقديم توصيات على جميع مستويات سلسلة الإمداد بالممر الأوسط. وتهدف المبادرة، في جملة ما تهدف إليه، إلى زيادة طاقة ميناء دار السلام إلى ٥ مليون طن بحلول عام ٢٠١٥.

٢٩- وتحدث عدة خبراء عن أهمية اعتماد إطار مؤسسي سليم (سلطة إدارة الممر) واستعمال أدوات الرصد والتقييم (مثل مرصد النقل) لبلورة حلول تساعد على تقليص تكاليف النقل وتأخره وتحسين مصداقية خدمات النقل ولوجستيات العبور. وأبرز أحد الخبراء الحاجة إلى زيادة الصادرات والتشجيع على تدفقات الشحن الأكثر توازناً كوسيلة للحد من تكاليف النقل.

٣٠- وقدم ممثل شركة الملاحة الغينية عرضاً عن مبادرة أطلقتها الحكومة الغينية لزيادة التجارة العابرة بين غينيا ومالي. فميناء كوناكري هو أقرب ميناء لمالي ومع ذلك فإن حصة الشحن السوقية لمالي فيه متدنية للغاية. ويعكف البلد على تحسين هياكله الأساسية (الميناء والطرق) من أجل زيادة حصته السوقية العابرة. وتعمل الحكومة الغينية مع مستثمرين خواص لبناء خط سكة حديدية بين كوناكري ومالي قبل عام ٢٠١٦. وخصصت ١٠٠ هكتار من الأراضي لشركات الشحن لتطوير منطقة العبور لبضائع مالي وميناء جاف في ضواحي كوناكري لتفادي ازدحام الطرق بالشاحنات، لكن يحتاج ذلك إلى مساعدة من منظمة دولية مثل الأونكتاد لإقامة اللوجستيات التنافسية لاستقطاب بضائع مالي العابرة.

٣١- وقدم ممثل عن إدارة الجمارك السنغالية عرضاً عن إنجاز وافتتاح الطريق البري العابر بين دكار (السنغال) ومالي، البلد غير الساحلي. فثمة نحو ٦٠ في المائة تقريباً من تجارة مالي تمر عبر ممر دكار باماكو وهو التعامل المحكوم باتفاقية المرور العابر للبضائع على الطرق البرية بين الدول. وقد بينت الاتفاقية المعايير الفنية والمتطلبات العملية مثل إلغاء الرسوم والضرائب وغيرها من التدابير والمحظورات على طول الطريق البري محل الاتفاقية، والاستناد إلى وثيقة جمركية وحيدة. وقد اعتمدت الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا هذه الاتفاقية في عام ١٩٨٢. وتشغيل هذا الممر ممول من صندوق ضمان وفق القيمة بمول بدوره من اقتطاع ٥,٠ في المائة من تكلفة النقل والتأمينات وكذلك قيمة البضائع المنقولة.

٣٢- ويبن ممثل وزارة التجارة والصناعة التشادي، في عرضه، وضع بلده ضمن الجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا^(١) والجماعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا^(٢). ولكي يكون لتشاد منفذ على البحر، فهي تعبر الكاميرون للوصول إلى ميناء دوالا، على بعد ١٧٠٠ كلم من العاصمة نجامينا. وهذا هو الطريق البري الأقصر والأسرع، والذي يتيح أيضاً إمكانية استخدام النقل المتعدد الوسائط باستعمال السكة الحديدية في الكاميرون (٨٨٤ كلم) ثم النقل بالطريق البري. والبدايل المتاحة هي المرور عبر نيجيريا (١٩٠٠ كلم) إلى ميناء لاغوس أو أبعد من ذلك إلى ميناء كوتونو (بنن) أو ميناء لومي (توغو). يذكر أن نحو ٨٠ في المائة من صادرات تشاد هي من مادة القطن وأن ٨٠ في المائة من جميع الواردات والصادرات تمر عبر الطرق البرية.

٣٣- ويساعد التعاون الإقليمي في حل بعض القضايا بين البلدان في وسط أفريقيا. ففي ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٤، ستصبح حرية تنقل الأشخاص سارية المفعول في جميع بلدان الجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا. وفضلاً عن ذلك، تُبذل جهود على مستوى المنطقة بأكملها لترتيب ألياف ضوئية في تشاد والكاميرون وغينيا الاستوائية، مع توقع توسيعها هذه العملية لتشمل جميع بلدان الجماعة.

٣٤- ومن التطورات التكنولوجية الأخرى استخدام النظام العالمي لتحديد المواقع من قبل شركات النقل لتتبع ومراقبة حركة البضائع، وتشغيل الإجراءات الجمركية آلياً على نطاق واسع، وزيادة الشفافية بشأن تكاليف النقل، وتسجيل المخالفات التي تقع على طول الممرات.

٣٥- وقد تمكنت تشاد بفضل العائدات المتأتية من الضرائب على المحروقات من توظيف استثمارات كبيرة في البنية الأساسية للطرق. ونتيجة لذلك، زاد طول الطرقات المعبّدة من ١٦٠٠ كلم في عام ٢٠٠٦ إلى ٢٢٠٠ كلم في عام ٢٠١٣. وتتوفر تشاد على ٧٠٠٠ كلم من الطرقات في المجموع.

هاء- نظم النقل الفعالة

٣٦- أبرز ممثل عن سلطة الموانئ التايلندية في عرضه التقدم الذي أحرزته موانئ تايلند في سعيها لأن تصبح مركز النقل البحري في آسيا من حيث مستوى امتثال المعايير الدولية. وركز العرض بصورة خاصة على حالة الشحن من جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وإليها مروراً عبر تايلند.

(١) تشاد وجمهورية أفريقيا الوسطى وغابون وغينيا الاستوائية والكاميرون والكونغو، علماً بأن عدد سكانها مجتمعة يبلغ ٤٣ مليون نسمة.

(٢) أنغولا وبوروندي وجمهورية الكونغو الديمقراطية وسان تومي، علماً بأن عدد سكانها مجتمعة يبلغ ١٣٥ مليون.

٣٧- وفي عرض آخر، بين ممثل وزارة التجارة والتمويل في نيبال التدابير الرامية إلى تيسير التجارة وتقليص التكاليف ومدة العبور. ومن هذه التدابير بناء القدرات، وإنشاء هيئة وطنية تعنى بتيسير التجارة، وتوحيد البروتوكولات، وتبسيط الإجراءات.

٣٨- وتناولت المناقشات التي أعقبت العروض مسائل متعلقة بنظام النافذة الواحدة ودور مؤسسات إدارة التأمينات وعمليات العبور على الممرات. وفيما يتعلق بقرار أمانة الجماعة الاقتصادية التابعة لرابطة أمم جنوب شرق آسيا بتحقيق تكامل أسواق رؤوس الأموال في المنطقة بحلول عام ٢٠١٥، فإن مبادرة النافذة الواحدة التي أطلقتها الرابطة تعد محورية لتيسير التجارة.

٣٩- وفي معرض التأمل في التقدم الذي أحرزته بلدان المنطقة في تنفيذ هذه المبادرة، لاحظ المشاركون في الاجتماع أن أثر التأمينات حاسم في سرعة وتكلفة المبادلات التجارية عبر الحدود. فعمليتي تحميل البضائع وتفريغها كثيراً ما تتعطل بسبب المواصفات والشروط التي تنص عليها بوليصات التأمينات. ولما كانت تكاليف هذا التعطيل مرتفعة في الغالب، سعى المشاركون إلى استكشاف حلول أخرى، مثل مواءمة المواصفات، وناقشوا شروط التأمينات. وأعرب بعض المشاركين عن اهتمامهم بالاعتبارات التي يتعين على البلد أن يراعيها لدى اتخاذ القرار بإنشاء أو العدول عن إنشاء مؤسسة لإدارة ممر العبور بين بلد غير ساحلي وبلدان العبور المجاورة.

٤٠- وقدم ممثل وزارة الشؤون الاقتصادية في بوتان وممثل وزارة الاقتصاد في بوروندي، في عرضيهما، مختلف المبادرات المتعلقة بتيسير التجارة التي يجري تطويرها في بلديهما. فعلى سبيل المثال، أجرى كلا البلدين في السنوات الأخيرة إصلاحات كبيرة في مجال التشغيل الآلي للجمارك. وقد سعت بوروندي جاهدة للانتقال من نظام ++ASYCUDA إلى نظام ASYCUDA World. وفي بوتان، ذُكر أن إحراز تقدم في تنفيذ برنامج عمل ألماني يتوقف إلى حد كبير على النوايا الحسنة للمجتمع الدولي وعلى زيادة دعمه المالي والفني للبلدان غير الساحلية وبلدان العبور النامية. ويظل الدعم الذي يقدمه الأونكتاد في هذا السياق من خلال دعائم ولايته الثلاث أساسياً.

٤١- وفي المناقشة التي تلت ذلك، قال بعض الخبراء إنه من المهم معالجة التحديات في مجالي النقل وتيسير التجارة إقليمياً. وركز آخرون على أهمية إيجاد توازن بين الاستثمارات في الأمور المادية (الهياكل الأساسية) والاستثمارات في الأمور غير المادية (بناء القدرات وتكنولوجيا الإعلام والاتصالات) المتصلة بالنقل وتيسير التجارة. وناقش آخرون التحديات التي تواجهها البلدان غير الساحلية، مثل ارتفاع تكاليف الاستيراد والتصدير وعدم مصداقية عمليات النقل وعدم القدرة على التنبؤ بشأنها وعدم انتظامها، فضلاً عن عدم تضامن وتعاون بلدان العبور. وقال أحد المندوبين إن عدم تنوع الصادرات سمة غالبية على معظم البلدان النامية غير الساحلية، مما يعرض مشاركتها في التجارة الدولية للخطر.

٤٢ - وثمة حاجة إلى بناء القدرات والتدريب لجميع أصناف الجهات ذات المصلحة المشاركة في التجارة الدولية. واستشهدت أمانة الأونكتاد بجهودها لمساعدة البلدان النامية غير الساحلية والبلدان النامية لسد تلك الثغرة. وقدمت أمانة الأونكتاد موجزا عن مشروع متعلق بالخطط الوطنية لتنفيذ تدابير تيسير التجارة. وقدم عدة خبراء من أفريقيا مقترحات تتعلق بحالات قطرية يمكن إدراجها في لقاءات مقبلة للأونكتاد، مثل حالة النيجر والممارسات الجيدة التي وضعت ضمن جماعة شرق أفريقيا.

واو - سبل المضي قدماً

٤٣ - وفي العرض الذي قدمته مديرة مكتب ممثل الأمم المتحدة السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، سلطت الضوء على الأهمية التي يوليها الأونكتاد للمسائل المتصلة بالبلدان النامية غير الساحلية. وذكّرت بأساس برنامج عمل ألماتي وهو إقامة شراكات حقيقية على المستويات الوطنية والثنائية والإقليمية ودون الإقليمية والعالمية - بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان العبور والشركاء الإنمائيين لهذه البلدان، وبين القطاعين الخاص والعام - لمساعدة البلدان النامية غير الساحلية على التغلب على التحديات التي تواجهها بسبب عدم تمتعها بتمنح على البحر. وبحسب ما جاء في دراسة حديثة صادرة عن مكتب الممثل السامي، بلغت تجارة البلدان النامية غير الساحلية ٦١ في المائة فقط من حجم تجارة البلدان الساحلية في حين تزيد تكاليفها للنقل بنسبة ٤٥ في المائة عن بلد ساحلي نموذجي، مما يوحي أن تحسين النقل وتيسير التجارة أمران لا يزالان يشكلان حجر الزاوية لتقليص ارتفاع تكاليف هذه البلدان في النقل والتجارة.

٤٤ - وتجري الاستعدادات للمؤتمر الاستعراضي العشري الشامل المقرر عقده في عام ٢٠١٤ على قدم وساق في المسارات الثلاثة الرئيسية وهي: المسار الحكومي الدولي، ومسار وكالات الأمم المتحدة، ومسار القطاع الخاص. ففي المسار الأول، عُقد الاستعراض الإقليمي المشترك بين أوروبا وآسيا في فيننسيان في آذار/مارس ٢٠١٣ والاستعراض الإقليمي لأفريقيا في أديس أبابا في تموز/يوليه ٢٠١٣؛ ومن المتوقع انعقاد الاستعراض الإقليمي لأمريكا اللاتينية يومي ١٨ و١٩ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٣ في أسونسيون. أما على المستوى الوطني، فقد قدمت البلدان النامية غير الساحلية تقارير وطنية جرى الاسترشاد بها مباشرة في التحضيرات الإقليمية والعالمية. وستتّوج المسار الحكومي الدولي بعقد اجتماعين للجنة التحضيرية لصياغة الوثيقة الختامية التي سيبحثها المؤتمر وقرها.

٤٥ - وكانت اللقاءات السابقة للمؤتمر المعقودة في إطار المسار المشترك بين الوكالات سلطت الضوء على التحديات والاحتياجات الإنمائية الرئيسية للبلدان النامية غير الساحلية التي ينبغي إدراجها في برنامج العمل الجديد. واعتُبر أن من الأهمية بمكان تعزيز القدرات الإنتاجية للبلدان النامية غير الساحلية مدعومة من الشركاء الإنمائيين المدعويين إلى تزويدها

بالمساعدة المالية والفنية وبخدمات بناء القدرات. وينبغي أن تسعى البلدان النامية غير الساحلية إلى إحداث تحول في هيكلها الاقتصادية بتعزيز الصناعات التنافسية والهياكل التصديرية التي تنتج منتجات ذات قيمة مضافة أعلى. وشدد عدد من الاجتماعات أيضاً على أهمية صناعة الخدمات ودور القطاع الخاص والأهمية المتزايدة للتعاون الإقليمي والتعاون بين بلدان الجنوب.

٤٦- وإجمالاً، أفادت الاجتماعات التحضيرية للمؤتمر أن وضع جدول أعمال جديد للبلدان النامية غير الساحلية يجب ألا يصمم فقط كمجرد برنامج قطاعي بل ينبغي أن يتناول مسائل التنمية الاجتماعية والاقتصادية، والحد من الفقر والتنمية المستدامة في هذه البلدان مع بقاء البرنامج مركزاً أساساً على قضايا التجارة الدولية والنقل والعبور. ويهدف مسار القطاع الخاص إلى ضمان اشتراك الأطراف الفاعلة في القطاع الخاص مشاركة كاملة في تحديد المقترحات الملموسة والعملية لمعالجة مشاكل وتحديات البلدان النامية غير الساحلية في مجال تيسير التجارة والنقل والاستثمار وتنمية المشاريع.

٤٧- وفيما يتعلق بمفاوضات منظمة التجارة العالمية الجارية بشأن تيسير التجارة، فإن إبرام منظمة التجارة العالمية اتفاق تيسير التجارة في المؤتمر الوزاري التاسع الذي ستعقده المنظمة في بالي باندونيسيا في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٣، أمر في غاية الأهمية لا سيما بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية. وينبغي أن تشارك هذه البلدان بفعالية في المفاوضات وأن تطلب اعتماد نصوص طموحة ذات أحكام ملزمة.

٤٨- وفي معرض التذكير بأن المؤتمر الاستعراضي العشري يعد إنجازاً كبيراً لمنظومة الأمم المتحدة برمتها وللمجتمع الدولي بأسره، دعا المتحدث إلى مواصلة الجميع في المشاركة الفعالة في العملية التحضيرية للمؤتمر.

زاي- مناقشة عامة

٤٩- قال أحد الخبراء إن حصة كبيرة من تجارة جمهورية الكونغو الديمقراطية تمر عبر بلدان مجاورة في شرق أفريقيا. وكثيراً ما يواجه التجار صعوبات في بلدان العبور. وبالرغم من أن هذا البلد لا يعد رسمياً بلداً غير ساحلي، لكن التحديات التي يواجهها بخصوص حصة كبيرة من تجارته هي نفسها التي تواجهها البلدان غير الساحلية. وقال أحد الخبراء، معقّباً، إن برنامج عمل المآتي لا يقتصر على دعم البلدان النامية غير الساحلية بل يسعى إلى التركيز على المسائل ذات الصلة، وهو بذلك ينبغي أن يفيد أيضاً بلدانا ذات مساحات شاسعة من أراضيها غير ساحلية مثل جمهورية الكونغو الديمقراطية. وأشار المتحدث إلى المخاطر التي تنيرها التجارة غير المشروعة وإلى ضرورة ضمان الرقابة الكافية على عمليات الاستيراد والتصدير والعبور.

٥٠- وقال مشارك آخر إنه من الضروري عدم تجاهل الاستثمارات في الهياكل الأساسية اللوجستية. فهذه الاستثمارات مكلفة في الغالب، والأمر يتعلق بمعرفة مدى تناول هذه المسألة

المهمة في المبادرات من قبيل مفاوضات منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة. وردت مديرة مكتب الممثل السامي قائلة إن مفاوضات منظمة التجارة العالمي لم تتناول بالفعل هذه المسألة بصراحة، لكن العديد من المبادرات التي اضطلع بها في إطار برنامج عمل ألماني تطرقت بالتأكيد إلى مسائل متعلقة بالنقل وبالهياكل الأساسية الأخرى.

٥١- وفي رد على استفسار بشأن تقدير منظمة التجارة العالمية للأثر الذي سيحدثه اتفاق تيسير التجارة على التجارة العالمية، قالت أمانة الأونكتاد إن تقديرات مختلف المنظمات، بما فيها الأونكتاد، بينت أن تكاليف الإجراءات للتجارة والنقل الدولي تتراوح بين ٣ و٦ في المائة من قيمة التجارة الدولية، علماً بأن هذه الأرقام أعلى بكثير بالنسبة لبعض البلدان النامية غير الساحلية.

٥٢- وفي معرض الإشارة إلى برنامج عمل ألماني، شدد أحد الخبراء على الحاجة إلى بناء القدرات، لا سيما في سياق القواعد الإقليمية والمتعددة الأطراف ذات الصلة بتيسير التجارة والنقل. فالعديد من الصكوك القائمة لم تنفذها البلدان النامية بصورة واسعة، وذلك راجع إلى حد كبير إلى عدم الفهم والقصور في القدرات.

٥٣- وأعرب المتحدثون عن دعمهم لمشاركة الجماعات الاقتصادية الإقليمية في تطبيق الصكوك الدولية القائمة وأكدوا مجدداً أهمية التصديق على هذه الصكوك وتنفيذها.

٥٤- وفيما يتعلق بمشاركة الجماعات الاقتصادية الإقليمية في تطبيق الصكوك الدولية القائمة، قال عدة مشاركين إن على الإطار الدولي أن يكفل التنسيق الوطني لإجراء إصلاحات على تدابير تيسير التجارة، وكذلك التنسيق الإقليمي فيما بين الجهات ذات المصلحة الحكومة والخاصة. فعلى سبيل المثال، دعت مجالس الشاحنين الأفارقة مبادرات النقل البحري الدولية في أفريقيا. ويمكن أن يضطلع اتحاد مجالس الشاحنين الأفارقة بدور المنظمة الإقليمية الممثلة لمصالح الجهات ذات المصلحة الرئيسية في غرب وشرق أفريقيا. ويمكن أن يدعم المجلس إنشاء مرصد النقل في البلدان الأعضاء في هاتين المنطقتين.

٥٥- وقال خبير يمثل الممر الأوسط في شرق أفريقيا إن على الأونكتاد أن ينظر في نظم النقل الذكية ويرى إن كان بالإمكان تطبيقها على الاتحاد الجمركي والخطط الاقتصادية المتكاملة على طول ممرات النقل. وفي هذا السياق أيضاً، قال خبير آخر إن على الأونكتاد أن يعد دراسة عن أفضل الممارسات فيما يتعلق بالنظم اللوجستية وتنظيم اجتماع عالمي عن تبادل أفضل الممارسات في مجال نظم تكنولوجيا المعلومات في اللوجستيات الدولية وتقديم المساعدة الفنية في مجال إيجاد الأطر القانونية والتنظيمية من أجل خدمات لوجستية فعالة لمساعدة البلدان على وضع أفضل الحلول وتنفيذها. وشدد خبير آخر على أهمية الهياكل الأساسية اللوجستية والمنافذ اللوجستية، مثل الموانئ والمنافذ الموصلة إلى موانئ الجماعات الاقتصادية، فضلاً عن زيادة حصة النظم اللوجستية الإلكترونية على المستويين الوطني والإقليمي والتجارة فيما بين بلدان الجنوب.

٥٦- وقال عدة مشاركين إن على الأونكتاد أن يساعد البلدان النامية غير الساحلية في معالجة مشكلة نقص الموارد المالية لإقامة الهياكل الأساسية للنقل. وشجعوا الأونكتاد على توسيع عمله ليشمل تمويل إقامة الهياكل الأساسية للنقل. وتذكيراً بالاقترح الذي قدمه مدير شعبة النقل في الجماعة الاقتصادية الأوروبية، قال عدة خبراء إنه من الضروري ضمان الاعتراف بمجال النقل هدفاً من أهداف التنمية المستدامة في المستقبل والاستفادة من هذه الفرصة لتلبية احتياجات القطاع المتنامية وسد ثغراته المالية.

٥٧- وشدد أحد المشاركين على الحاجة لتعزيز الأطر المؤسسية والتشجيع على النهج التعاونية على المستويات الوطنية الإقليمية والدولية في تنفيذ الأعمال، بما في ذلك آليات الرصد والتقييم الجديدة، التي يمكن للمنظمات الدولية أن تعمل بشأنها سوية مع المنظمات الإقليمية والدول الأعضاء، والتشجيع على زيادة التمويل في سياق البرنامج الذي سيخلف برنامج عمل ألماني.

٥٨- ومن المهم تحديد آليات تمويل جديدة وإتاحة سبل تمويل جديدة مثل تمويل أنشطة مكافحة تغير المناخ وغيرها من آليات التعويض عن الانبعاثات الكربونية من أجل التشجيع على تطوير سبل تيسير النقل والتجارة. ودعا عدة خبراء الأونكتاد إلى المساعدة في تطوير مثل هذه الآليات والنهوض بالمشاريع التي تلي الشروط للحصول على التمويل. ورأى أحد الخبراء أن الأونكتاد وإن لم يكن وكالة مانحة يمكنه الاضطلاع بدور مهم بترؤس أو تنسيق الاجتماع العالمي بشأن تمويل الهياكل الأساسية لقطاع النقل في إطار التمويل الإنمائي، والذي يجمع بين أصحاب المصلحة في مجال النقل والممولين لمناقشة وتحديد المسائل الرئيسية المتصلة بالاحتياجات إلى التمويل والعراقيل القائمة في قطاع النقل.

٥٩- وفيما يتعلق بالدور الذي يمكن أن تضطلع به الوفود في جنيف في مجال بلورة جدول أعمال إنمائي المقبل للبلدان النامية غير الساحلية، قالت مديرة الممثل السامي ينبغي ألا يكون هذا الجدول في 'برج عاجي' بل ينبغي أن يندرج في سياق جدول الأعمال للمرحلة ما بعد عام ٢٠١٥ وأن يراعي ضرورة تعزيز قطاع النقل باعتباره هدفاً من أهداف التنمية المستدامة. وينبغي أن يكون لإطار الأمم المتحدة المقبل لمساعدة البلدان النامية غير الساحلية أهدافاً ومسؤوليات واضحة لجميع الشركاء والبلدان النامية غير الساحلية وبلدان العبور، وكذلك للمجتمع الدولي. ومن المهم إيجاد السبل والوسائل التي تكفل التنفيذ، بما في ذلك آليات التمويل. وتعد مفاوضات منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة فرصة فريدة من نوعها للبلدان النامية غير الساحلية لزيادة دفع برنامجها في مجال النقل العابر قداماً والمشاركة بمزيد من الفعالية في التجارة الدولية.

حاء- اقتراحات بشأن مساهمات الأونكتاد مستقبلاً

٦٠- لقد اتفق الخبراء بوجه عام على التشديد على الدور الذي ينبغي أن يواصل الأونكتاد في الاضطلاع به في مجالات البحث والتحليل والنشر وإتاحة تبادل التجارب الناجحة،

وكذلك في مجال تقديم المساعدة الفنية حسب الاحتياجات للبلدان التي تطلبها. ويمكن تصنيف الطلبات المتعددة ضمن المجالات التالية، التي ينبغي أن يساعد فيها الأونكتاد البلدان غير الساحلية وبلدان العبور النامية:

(أ) الحلول القائمة على التكنولوجيا والابتكارات المطبقة على نظم النقل العابر. وهي تشمل، فيما تشمل، نظم رصد حركة العبور استناداً إلى تكنولوجيا الاتصالات، وتقديم المعلومات المتعلقة بالعبور مسبقاً، والاتفاقات بشأن مستوى الخدمة بين أصحاب المصلحة في مجال العبور، والترتيبات العامة والخاصة التي توضع وتموّل وتفعّل للهياكل الأساسية والخدمات المتصلة بالعبور؛

(ب) الخطط المتعلقة باللوائح والتنظيم والإدارة التي تتيح تشغيل ممرات العبور تشغيلاً فعالاً باعتبارها أنسب الأطر المؤسسية. وفي هذا السياق، تكتسي برامج بناء القدرات البشرية والمؤسسية أهمية كبيرة في وضع ترتيبات مستدامة في مجال النقل العابر حسب المقاس وحديثة ومبتكرة؛

(ج) مبادرات تكاملية وتعاونية إقليمية لمراجعة وصقل السياسات والاستراتيجيات المتعلقة بالعبور للتأكد من تلبية احتياجات البلدان غير الساحلية وبلدان العبور النامية بأنجع الطرق الممكنة، على النحو الذي توحى به أمثلة الممارسة الفضلى الإقليمية الحالية التي يمكن لجميع الدول أن تسعى إلى الأخذ بها؛

(د) البحوث والمساعدة الفنية لتعزيز آليات التمويل الفعالة، بما في ذلك الشراكات بين القطاع العام والقطاع الخاص، مع مراعاة الاحتياجات المحددة للبلدان النامية غير الساحلية من أجل اجتذاب المؤسسات المالية الدولية والمانحين والقطاع الخاص لتمويل قطاع النقل، لا سيما مشاريع الهياكل الأساسية فيه؛

(هـ) تعزيز القواعد المتعددة الأطراف الكفيلة بتيسير العبور والتجارة الدولية للبلدان النامية غير الساحلية.

٦١- وفيما يتعلق بإدراج هذه الفئات من المسائل في إطار الأمم المتحدة المقبل لمساعدة البلدان غير الساحلية وبلدان العبور النامية، اقترح الاجتماع العمل على سبيل الأولوية للنهوض بنظم مستدامة للنقل العابر تماشياً مع ولاية الدوحة، الفقرة ٥٦ (ح) (TD/L.427/Rev.1).

٦٢- وكان بالإمكان أن يكون مثل هذا الدعم للبلدان النامية غير الساحلية في تحقيق استدامة نظم النقل العابر ميسراً للغاية لو أن الخبراء اتخذوا جميع الإجراءات اللازمة لاستنفار مفاوضاتهم القطريين لضمان اعتبار النقل قطاعاً يستحق عناية خاصة وتمويلاً في حد ذاته وليس فقط كقطاع مساعد للقطاعات الأخرى. وثمة فرصة حاسمة لدعم قطاع النقل في سعيه للحصول على وضع القطاع ذي هدف مستقل من الأهداف الإنمائية سيّتها اجتماع الفريق العامل المفتوح العضوية المعني بالنقل الذي سيعقد في إطار اجتماع الفريق العامل المفتوح العضوية المعني بأهداف التنمية المستدامة المقرر عقده في نيويورك بالولايات المتحدة الأمريكية في كانون الثاني/يناير ٢٠١٤.

ثانياً - مسائل تنظيمية

ألف - انتخاب أعضاء المكتب

٦٣- انتخب اجتماع الخبراء المتعدد السنوات، في جلسته العامة الافتتاحية التالية أسماؤهم أعضاء في المكتب:

الرئيس: السيد أندراي بوبوف (بيلاروس)

نائب الرئيس ومقرر: السيد أرسين ن. أوميشيسان

باء - إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل

٦٤- أقر اجتماع الخبراء المتعدد السنوات، في جلسته العامة الافتتاحية، جدول الأعمال المؤقت للدورة الوارد في الوثيقة TD/B/C.I/MEM.7/1. وبذلك كان جدول الأعمال كما يلي:

- ١- انتخاب أعضاء المكتب؛
- ٢- إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل؛
- ٣- الابتكار في مجالي النقل واللوجستيات لأغراض استعراض برنامج عمل ألماتي في عام ٢٠١٤؛
- ٤- اعتماد تقرير الاجتماع.

جيم - نتائج الدورة

٦٥- اتفق اجتماع الخبراء المتعدد السنوات، في جلسته العامة الختامية المعقودة يوم الخميس ٢٤ تشرين الأول/أكتوبر، على أن يتولى الرئيس تلخيص المناقشات (انظر الفصل الأول).

دال - اعتماد التقرير

٦٦- في الجلسة العامة الختامية أيضاً، أذن اجتماع الخبراء المتعدد السنوات لنائب الرئيس - المقرر بأن يقوم، تحت إشراف الرئيس، بوضع التقرير في صيغته النهائية بعد اختتام الاجتماع.

الحضور^(٣) (٤)

١ - حضر اجتماع الخبراء المتعدد السنوات ممثلو الدول التالية الأعضاء في الأونكتاد:

| | |
|-----------------------------|----------------------------|
| أذربيجان | زمبابوي |
| إسبانيا | سري لانكا |
| أفغانستان | السنغال |
| إكوادور | سيراليون |
| الإمارات العربية المتحدة | شيلي |
| إندونيسيا | العراق |
| أنغولا | غواتيمالا |
| أوزبكستان | فرنسا |
| أوكرانيا | الفلبين |
| باراغواي | قيرغيزستان |
| باكستان | كازاخستان |
| البرازيل | الكاميرون |
| بنن | كوبا |
| بوتان | كوت ديفوار |
| بوركينافاسو | ليبيا |
| بوروندي | مدغشقر |
| بيلاروس | المغرب |
| تايلند | المكسيك |
| تركيا | المملكة العربية السعودية |
| تشاد | نيبال |
| تونس | نيجيريا |
| جمهورية أفريقيا الوسطى | نيكاراغوا |
| جمهورية الكونغو الديمقراطية | هولندا |
| جمهورية مولدوفا | الولايات المتحدة الأمريكية |
| جورجيا | اليمن |

(٣) يبين هذا المرفق الجهات الحاضرة، من دول أعضاء ومراقبين ومنظمات وغيرها من الهيئات، المسجلة في الاجتماع.

(٤) للاطلاع على قائمة المشاركين، انظر الوثيقة TD/B/C.I/MEM.7/INF.1.

- ٢- وكانت المنظمات الحكومية الدولية التالية ممثلةً في الدورة:
الاتحاد الأوروبي
اتحاد مجالس الشاحنين الأفارقة
اللجنة الاقتصادية للمنطقة الأوروبية الآسيوية
- ٣- وكانت أجهزة الأمم المتحدة وهيئاتها وبرامجها التالية ممثلةً في الدورة:
اللجنة الاقتصادية لأفريقيا
الوكالة الدولية للطاقة الذرية
مركز التجارة الدولي
مكتب ممثل الأمم المتحدة السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية
والدول الجزرية الصغيرة النامية
- ٤- وكانت الوكالات المتخصصة التالية والمنظمات ذات الصلة ممثلةً في الدورة:
البنك الدولي
منظمة التجارة العالمية
- ٥- وكانت المنظمات غير الحكومية التالية ممثلةً في الدورة:
الهيئة العامة
جمعية وحدة وثقة المستهلكين الدولية
الرابطة العالمية للمتدربين والزملاء السابقين في الأمم المتحدة