

Distr.: General
1 April 2014
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



اللجنة التحضيرية الحكومية الدولية
لمؤتمر الأمم المتحدة الثاني المعني
بالبلدان النامية غير الساحلية
الدورة الأولى

نيويورك، ١٢-١٣ حزيران/يونيه ٢٠١٤
البند ٣ من جدول الأعمال المؤقت*

الأعمال التحضيرية للمؤتمر: الإحاطات الإعلامية والبيانات

تقرير الاجتماع الاستعراضي التحضيري على الصعيد الإقليمي لأفريقيا

موجز

عُقد الاجتماع الاستعراضي التحضيري على الصعيد الإقليمي لأفريقيا في أديس أبابا، في الفترة من ١٦ إلى ١٨ تموز/يوليه ٢٠١٣، في سياق العملية التحضيرية لمؤتمر الأمم المتحدة الثاني المعني بالبلدان النامية غير الساحلية الذي سيعقد في النمسا في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤ عملاً بقراري الجمعية العامة ٦٦/٢١٤ المؤرخ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١ و ٦٧/٢٢٢ المؤرخ ٢١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٢. ويقدم هذا التقرير عرضاً لوقائع الاجتماع وما أسفر عنه من نتائج. وقدم تقرير الاجتماع الاستعراضي على الصعيد الإقليمي لأفريقيا في الدورة الثالثة لمؤتمر وزراء النقل الأفريقيين الذي عُقد في مالابو، غينيا الاستوائية، في الفترة من ٧ إلى ١١ نيسان/أبريل ٢٠١٤. وقد اعتمد التقرير في ذلك الاجتماع.

* A/CONF.225/PC/1



الرجاء إعادة استعمال الورق

230414 220414 14-28717 (A)



أولا - مقدمة

١ - تعتمد البلدان النامية غير الساحلية، إلى حد كبير، على بلدان المرور العابر في تجارتها عن طريق البحر لعدم امتلاكها منافذ إقليمية مباشرة إلى البحر، وبعدها وعزلتها عن الأسواق الدولية الرئيسية. ويؤدي استخدامها لمعابر حدودية إضافية، والمسافة الطويلة التي تفصلها عن الأسواق الرئيسية، فضلاً عن الإجراءات البطيئة للمرور العابر وعدم كفاية الهياكل الأساسية القائمة، إلى زيادة كبيرة في إجمالي نفقاتها على النقل وتكاليف معاملاتها الأخرى، مما يقوّض قدرتها التنافسية، ويحدّ من نموها الاقتصادي، ويؤثر بالتالي في قدرتها على تعزيز التنمية الاجتماعية والاستدامة البيئية.

٢ - واعتمد المؤتمر الوزاري الدولي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإئتمانية الدولية المعني بالتعاون في مجال النقل العابر، المعقود في ألماتي، كازاخستان، في عام ٢٠٠٣، برنامج عمل ألماتي لتلبية الاحتياجات الإئتمانية الخاصة والتصدي للتحديات التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية في خمسة مجالات ذات أولوية هي: المسائل الأساسية في سياسات المرور العابر؛ وتطوير الهياكل الأساسية وصيانتها؛ والتجارة الدولية وتيسير التجارة؛ وتدبير الدعم الدولي؛ والتنفيذ والاستعراض. وقررت الجمعية العامة، في قرارها ٦٦/٢١٤، عقد مؤتمر عشري شامل لاستعراض تنفيذ برنامج عمل ألماتي في عام ٢٠١٤، على أن تسبقه أعمال تحضيرية على الصعيدين الإقليمي والعالمي وأعمال تحضيرية مواضيعية.

٣ - وفي هذا السياق، اشتركت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا ومكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية في تنظيم الاجتماع الاستعراضي على الصعيد الإقليمي لأفريقيا المتعلق بتنفيذ برنامج عمل ألماتي، المعقود في مركز الأمم المتحدة للمؤتمرات في أديس أبابا في الفترة من ١٦ إلى ١٨ تموز/يوليه ٢٠١٣.

٤ - وتمثّلت أهداف الاجتماع الاستعراضي على الصعيد الإقليمي في ما يلي:
 (أ) استعراض تنفيذ برنامج عمل ألماتي في أفريقيا بهدف تحديد الإنجازات والقيود الرئيسية، فضلاً عن الفرص والتحديات الناشئة؛ (ب) دراسة التنمية الاقتصادية العامة للبلدان غير الساحلية الأفريقية، ولا سيما في مجال التجارة؛ (ج) تقييم التقدم المحرز في إقامة نُظم كفؤة للنقل العابر في القارة؛ (د) وضع تدابير مناسبة على صعيد السياسات العامة وتوصيات عملية المنحى تهدف إلى تثبيت الإنجازات التي تحققت حتى الآن في التغلب على المشاكل الخاصة التي تعترض البلدان النامية غير الساحلية.

ثانياً - المشاركون

٥ - حضر الاجتماع مشاركون من البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر التالية: إثيوبيا، وإريتريا، وأنغولا، وأوغندا، وبنين، وبوركينا فاسو، وبوروندي، وتشاد، وجمهورية أفريقيا الوسطى، وجمهورية تنزانيا المتحدة، وجنوب السودان، وجيبوتي، ورواندا، وزامبيا، وزمبابوي، والسنغال، وسوازيلند، والكاميرون، وكوت ديفوار، وليسوتو، ومالي، وملاوي، وناميبيا، والنيجر، ونيجيريا.

٦ - وكان ممثلاً في الاجتماع كل من مفوضية الاتحاد الأفريقي والجماعات الاقتصادية الإقليمية ومنظمات ممرات النقل ومؤسسات النقل التالية: الجماعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا، والجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي، والهيئة الحكومية الدولية المعنية بالتنمية، والجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا، ومجلس الشاحنين في بوركينا فاسو، ومجلس الشاحنين في نيجيريا، وممر أييدجان - لاغوس، وممر دار السلام، وممر مابوتو، وأمانة ممر صحراء كالاهايري، والممر الرئيسي، واللجنة الدولية لحوض الكونغو - أوبانغي - سانغا، واتحاد رابطات وكلاء الشحن لشرق أفريقيا، واتحاد رابطات النقل البري لشرق وجنوب أفريقيا، ومؤسسة الكاميرون للسلامة على الطرق، والأكاديمية الإقليمية لعلوم وتكنولوجيا البحار (Académie régionale des sciences et techniques de la mer)، ورابطة إدارة المرافئ في شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي.

٧ - وحضر الاجتماع ممثلون عن غرف التجارة من البلدان التالية: إثيوبيا، وأوغندا، وبوركينا فاسو، وتوغو، وزمبابوي، وكينيا. وكان من بين الممثلين عن القطاع الخاص "Tri-African Advisory Services" والمائدة المستديرة الأفريقية للأعمال التجارية و "PAX AFRICA".

٨ - وحضر الاجتماع رئيس مكتب التنسيق العالمي لمجموعة البلدان النامية غير الساحلية وعدد من وكالات ومؤسسات الأمم المتحدة والجهات الشريكة في التنمية وهي: اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، ومنظمة الأغذية والزراعة (الفاو)، ومنظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية (اليونيدو)، ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، ومكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، والاتحاد الدولي للنقل البري.

ثالثاً - سرد الوقائع

الجلسة الافتتاحية

٩ - أدلى ببيانات افتتاحية كل من أنتوني موثاي ماروينغ، مفوض الاتحاد الأفريقي للشؤون الاقتصادية؛ وغيان شاندرأ أشاريا، وكيل الأمين العام للأمم المتحدة والممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية؛ وسالومكساي كوماسيث، الممثل الدائم لجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية لدى الأمم المتحدة ورئيس مجموعة البلدان النامية غير الساحلية؛ وأحمد شيد، وزير الدولة للشؤون المالية والتنمية الاقتصادية في إثيوبيا؛ وكارلوس لوبيز، وكيل الأمين العام للأمم المتحدة والأمين التنفيذي للجنة الاقتصادية لأفريقيا.

١٠ - وأكد السيد ماروينغ من جديد، في بيانه الافتتاحي، التزام مفوضية الاتحاد الأفريقي بالعمل مع الشركاء لدعم تنفيذ برنامج عمل ألماتي نظراً لأنه يوجد في أفريقيا ١٦ بلداً من البلدان النامية غير الساحلية، وهو ما يمثل، في الواقع، معظم البلدان النامية غير الساحلية في العالم. ومما لا شك فيه إن الظروف الجغرافية لتلك البلدان تفرض عليها تحديات بوجه خاص في جهودها الرامية إلى الاندماج ضمن النظام التجاري العالمي. وأشار إلى أن معالجة هذه التحديات ستسهم في تحسين التجارة بين البلدان الأفريقية. وشدد على أهمية التعاون الوثيق بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر. وقال إن التعاون مع الشركاء في التنمية، من خلال مبادرات مثل مبادرة المعونة التجارية، ضروري أيضاً لإدماج البلدان النامية غير الساحلية تماماً في النظام التجاري المتعدد الأطراف. بالإضافة إلى ذلك، أكد مفوض الاتحاد الأفريقي الدور الأساسي للقطاع الخاص في تشجيع التجارة باعتبارها محركاً للنمو. وتحقيقاً لهذه الغاية، رأى أنه ينبغي للحكومات الأفريقية تهيئة البيئة اللازمة لازدهار القطاع الخاص، بما في ذلك من خلال النهج الابتكارية للتنمية كإقامة الشراكات بين القطاعين العام والخاص.

١١ - وقال السيد أشاريا في بيانه إن الاجتماع الاستعراضي على الصعيد الإقليمي سيسهم في الأعمال التحضيرية للمؤتمر العشري العالمي الشامل لاستعراض تنفيذ برنامج عمل ألماتي المقرر عقده في عام ٢٠١٤. وقدم إحاطة إلى المشاركين في الاجتماع بشأن المرحلة التي بلغت الأعمال التحضيرية للمؤتمر. وشدد على أهمية مشاركة القطاع الخاص في العملية التحضيرية بالنظر إلى الدور الفعال الذي يضطلع به في الأنشطة التجارية في البلدان النامية غير الساحلية من خلال التجار وكلاء الشحن ومقدمي خدمات التأمين وشركات النقل، وباعتباره مصدراً من مصادر الاستثمار المباشر المحلي والأجنبي على السواء. وذكر أن لجنة

توجيهية قد أنشئت للإشراف على الأنشطة التي يضطلع بها القطاع الخاص والتي ستتوّج بعقد منتدى معني بالاستثمار في شكل اجتماع رفيع المستوى في المؤتمر في عام ٢٠١٤.

١٢ - وركز السيد أشاريا على العناصر الرئيسية اللازمة للنهوض بخطة التنمية للبلدان النامية غير الساحلية خلال العقد المقبل، بما في ذلك الاستثمار في مجالات النقل، وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، والبنى الأساسية لقطاع الطاقة في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية على حد سواء؛ والاستثمار في البنى الأساسية غير المادية وتيسير التجارة؛ والنظر في الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية في المفاوضات الجارية في منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة؛ وتحسين وصول السلع الزراعية وغير الزراعية إلى الأسواق من منشئها في البلدان النامية غير الساحلية؛ ومواصلة تقديم الدعم التقني للتجديد بانضمام البلدان النامية غير الساحلية إلى منظمة التجارة العالمية. واختتم السيد أشاريا كلامه بالتأكيد أن الأولويات الإنمائية الرئيسية للبلدان النامية غير الساحلية ينبغي أن تُدمج تماما في خطة التنمية لما بعد عام ٢٠١٥ لكفالة تحقيق نتائج إنمائية مجدية.

١٣ - وأكد السيد كوماسيث في بيانه الافتتاحي أن الفريق يتيح منبرا للبلدان النامية غير الساحلية لتنسيق جهودها الإنمائية والاتفاق على مواقف مشتركة بشأن القضايا العالمية، مثل المناقشات الجارية بشأن خطة التنمية لما بعد عام ٢٠١٥. وأبلغ المشاركون عن الدور الفعال الذي يؤديه الفريق في إطار مقرر الجمعية العامة لعقد مؤتمر عالمي في عام ٢٠١٤ لاستعراض التقدم المحرز في تنفيذ برنامج عمل ألماتي بعد عشر سنوات من اعتماده. ووجه الانتباه أيضا إلى اتفاق دولي يتعلق بإنشاء مركز فكري للتعامل مع المسائل المتعلقة بالبلدان النامية غير الساحلية، وشجع البلدان الأفريقية على أن تصبح أطرافا في الاتفاق لكفالة عدد كافٍ من الموقعين عليه بحيث يصبح نافذاً.

١٤ - وأكد السيد شيد في بيانه الافتتاحي أن برنامج عمل ألماتي يتيح فرصة فريدة لحفز التضامن والشراكات على الصعيد الدولي بهدف تيسير المشاركة الفعالة للبلدان النامية غير الساحلية في التجارة الدولية. وركز على التزام حكومة بلده ببرنامج عمل ألماتي، وأشار إلى أن جميع المجالات ذات الأولوية في البرنامج قد أُدرجت في خطط التنمية الثلاث السابقة. وأفاد بأن إثيوبيا قد أحرزت تقدماً مطرداً في عملية تنميتها الاقتصادية والاجتماعية منذ اعتماد برنامج عمل ألماتي. وقد ازداد الناتج المحلي الإجمالي الوطني في المتوسط بنسبة ١١ في المائة خلال السنوات التسع السابقة. وأشار أيضا إلى التحديات التي تم تحديدها خلال تنفيذ برنامج عمل ألماتي، ومن بينها الموارد البشرية والمالية المحدودة، وضعف القدرات التقنية والمؤسسية.

١٥ - وأكد من جديد على أهمية الدعم الدولي المقدم للبلدان النامية غير الساحلية في تنفيذ برنامج عمل ألماتي، بما في ذلك من خلال التعاون فيما بين بلدان الجنوب والتعاون الثلاثي. وقال إن التغلب على التحديات التي تواجه البلدان النامية غير الساحلية يتطلب التعاون والتعاقد على نحو وثيق مع جيرانها من بلدان المرور العابر. وفي الختام، أثنى على منظومة الأمم المتحدة للدور الرئيسي الذي تضطلع به، من خلال مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، في حشد الدعم الدولي والموارد من أجل تنفيذ برنامج عمل ألماتي، وحث الشركاء في التنمية على زيادة حجم مساهماتهم.

١٦ - وقال السيد لوبيز في ملاحظاته الافتتاحية إنه من الملائم أن يُعقد هذا الاجتماع في أديس أبابا، عاصمة إثيوبيا، البلد الآخذ في التحول والذي أثبت أنه من الممكن لبلد من البلدان غير الساحلية التخلص من الفقر. وأكد أن برنامج عمل ألماتي هام بالنسبة للبلدان الأفريقية لأنه يهدف إلى التصدي للتحديات الماثلة في مجالي تيسير التجارة والهيكل الأساسية، التي يُعرف بأنها أكثر حدة في أفريقيا منها في مناطق أخرى من العالم. وذكر أن تحقيق الأهداف المتوخاة من برنامج عمل ألماتي سيعزز التكامل الإقليمي والتصنيع والتحول الاقتصادي بوجه عام في أفريقيا.

١٧ - وأكد ضرورة أن يأخذ الاجتماع في الاعتبار المبادرات القائمة في مجالي تيسير التجارة والنقل في أفريقيا. وحث أعضاء الوفود على أن يضعوا في اعتبارهم التقدم المحرز في مفاوضات منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة، وأكد أن التدخلات التي جرت في سياق برنامج عمل ألماتي يمكن أن تيسر تنفيذ الأحكام المتوخاة لمنظمة التجارة العالمية. وحث الأعضاء أيضاً على النظر في الروابط القائمة بين برنامج عمل ألماتي والمناقشات الجارية بشأن خطة التنمية لما بعد عام ٢٠١٥. وفي الختام، أكد للمشاركين استمرار الدعم الذي تقدمه اللجنة الاقتصادية لأفريقيا في الجهود الرامية إلى معالجة الاحتياجات الخاصة بالبلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر في أفريقيا، وإلى تعزيز قدرتها على المشاركة في التجارة الدولية.

تقرير عن حالة تنفيذ برنامج عمل ألماتي

١٨ - عرض ممثل عن مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية هذا البند، فقدّم المنظورات العالمية للاستعراض العشري الشامل لبرنامج عمل ألماتي. وأشار إلى أن البلدان النامية غير الساحلية لا تزال تواجه مشاكل تشمل عدم كفاية الهياكل الأساسية القائمة للمرور العابر والبعد عن الأسواق الرئيسية؛

ونظم لوجستيات تنقصها الكفاءة؛ وحالات التأخير في المرور العابر نتيجةً لبطء الإجراءات في المعابر الحدودية؛ وعدم تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات على نحو كافٍ ومتطلبات التوثيق المفرطة؛ وكثرة الاعتماد على السلع الأساسية ذات الحجم الكبير والقيمة المنخفضة؛ والقدرات الإنتاجية المحدودة.

١٩ - وقد أجرى مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية دراسة ترمي إلى تقدير التكلفة الإجمالية للتنمية (بما في ذلك البُعدان الاقتصادي والاجتماعي) التي تتكبدها البلدان غير الساحلية من جراء وضعها. وتشير الأدلة المستمدة من واقع التجربة، الواردة في الدراسة، إلى أن كون تلك البلدان بلداناً غير ساحلية يقف عقبة أمام تنميتها، حيث أظهرت نتائج الدراسة أن التجارة في البلدان النامية غير الساحلية لم تبلغ سوى ٦١ في المائة من حجم التجارة في البلدان الساحلية في عام ٢٠١٠، وأن تكاليف النقل في البلدان النامية غير الساحلية تجاوزت بنسبة ٤٥ في المائة التكاليف التي تكبدها اقتصادات البلدان الساحلية في عام ٢٠١٠، وقد زادت أيضاً على مر الوقت. ويظل مستوى التنمية في البلدان النامية غير الساحلية، في المتوسط، أدنى بنسبة ٢٠ في المائة مما سيكون عليه لو أن هذه البلدان لم تكن بلداناً غير ساحلية.

٢٠ - ومنذ اعتماد برنامج عمل ألماتي، حققت البلدان النامية غير الساحلية، باعتبارها مجموعة من البلدان، زيادة في معدلات النمو الاقتصادي، لكنها تسجل انخفاضاً في القيمة المضافة من الصناعة التحويلية وفي الإنتاج الزراعي. وعلى صعيد التنمية الاجتماعية، شهدت البلدان النامية غير الساحلية اتجاهاً إيجابياً في الدليل القياسي للتنمية البشرية منذ عام ٢٠٠٣. وأحرزت تقدماً أيضاً على مسار تحقيق بعض الأهداف الإنمائية للألفية، بما في ذلك صافي القيد في المدارس الابتدائية؛ وحصّة المرأة في البرلمان الوطنية؛ وانخفاض معدل انتشار فيروس نقص المناعة البشرية؛ ومعدل وفيات الأطفال دون سن الخامسة. إلا أنه لا يزال يتعين بذل المزيد من الجهود، ولا سيما فيما يتعلق بالحد من الفقر ونقص التغذية.

٢١ - وفي المجال ذي الأولوية المتمثل في السياسات الأساسية للنقل العابر، زادت البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر من تنسيق سياسات وقوانين النقل والمرور العابر، وعملت على تبسيط الإجراءات الحدودية، ووضع أطر مؤسسية داعمة، وتنفيذ مبادرات لتيسير التجارة، بما في ذلك المراكز الحدودية التي تديرها البلدان بصورة مشتركة، ونظام النقل الدولي بالطرق البرية (Transports Internationaux Routiers)، ونظام التخليص الجمركي ذي النافذة الواحدة، ومخططات التأمين على المركبات لصالح الغير. وتُبادر هذه البلدان بشكل متزايد إلى إبرام الاتفاقات الإقليمية واعتمادها وتنفيذها، بما في ذلك الاتفاق

الحكومي الدولي المتعلق بشبكة الطرق الرئيسية وشبكة السكك الحديدية الآسيويتين؛ وتعكف منطقة أفريقيا أيضا على إعداد اتفاق حكومي دولي لتعزيز الطريق الرئيسي العابر لأفريقيا.

٢٢ - وفي المجال ذي الأولوية المتمثل في تطوير الهياكل الأساسية وصيانتها، طُوِّرت شبكة الطرق الرئيسية الآسيوية وشبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا وجرى تحسينهما، فضلاً عن ممرات النقل العابر في أفريقيا وهياكل النقل الأساسية في أمريكا الجنوبية. بيد أنه لا يزال لدى البلدان النامية غير الساحلية أدنى نسبة من الطرق المعبّدة. وخلال الفترة المشمولة بالاستعراض، سجلت جميع البلدان النامية غير الساحلية زيادة في نسبة الاشتراك في خدمة الهاتف الخليوي وفي عدد مستخدميها لشبكة الإنترنت. ويجري إنشاء الموانئ الجافة في جميع المناطق. أما الاحتياجات التمويلية لتطوير الهياكل الأساسية، فلا تزال مرتفعة.

٢٣ - وفي المجال ذي الأولوية المتمثل في التجارة الدولية وتيسير التجارة، ازدادت صادرات البلدان النامية غير الساحلية من ٤٢ بليون دولار في عام ٢٠٠٣ إلى ٢٢٤ بليون دولار في عام ٢٠١١. إلا أن تلك البلدان لا تزال مهمشة في الأسواق الدولية حيث تظل حصتها من إجمالي التجارة العالمية نحو ١ في المائة، وهي تعتمد اعتماداً كبيراً على تصدير السلع الأولية وتعاني من ضعف قدراتها الإنتاجية.

٢٤ - وقد أحرزت البلدان النامية غير الساحلية تقدماً في تيسير التجارة وفي النقل عبر الحدود. فوفقاً لما ورد في تقرير ممارسة أنشطة الأعمال لعام ٢٠١٣ الصادر عن البنك الدولي، انخفض عدد الأيام اللازمة للبلدان النامية غير الساحلية لإنجاز أنشطة الاستيراد من ٥٧ يوماً في عام ٢٠٠٦ إلى ٤٨ يوماً في عام ٢٠١٣، وانخفض عدد الأيام اللازمة لإنجاز أنشطة التصدير من ٤٨ يوماً إلى ٤٢ يوماً خلال الفترة نفسها. ومع أن ذلك يمثل إنجازاً كبيراً، فإن عدد الأيام اللازمة للبلدان النامية غير الساحلية لإنجاز أنشطة الاستيراد والتصدير لا يزال يمثل حوالي ضعف ما توليه بلدان المرور العابر لهذه الغاية.

٢٥ - ومنذ عام ٢٠٠٣، تمكنت ثلاثة بلدان نامية غير ساحلية من إتمام إجراءات انضمامها إلى منظمة التجارة العالمية. إذ قطعت كازاخستان وأفغانستان وإثيوبيا مراحل متقدمة من عملية الانضمام، فيما بلغت أذربيجان وبوتان وأوزبكستان مراحل مختلفة أقل تقدماً. وتدعو الحاجة إلى تقديم الدعم إلى البلدان المنضمة.

٢٦ - وفي الختام، أشار الممثل عن مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية إلى بعض أولويات البلدان النامية غير الساحلية، بما في ذلك خفض التكاليف المرتفعة للمعاملات التجارية؛ وتعزيز القدرات الإنتاجية والقيمة

المضافة والتنوع، والحد من الاعتماد على السلع الأساسية؛ وتحسين الهياكل الأساسية؛ ودعم التكامل الإقليمي وإدارة الممرات؛ وزيادة الموارد المالية والمساعدة الإنمائية الرسمية والاستثمار المباشر الأجنبي والتحويلات المالية؛ وإدراج التحديات الخاصة بتلك البلدان في خطة التنمية العالمية لما بعد عام ٢٠١٥.

٢٧ - وقدم ممثل عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) عرضاً عن النهوض بالتحوّل الهيكلي في البلدان النامية غير الساحلية في المنطقة الأفريقية. وأكد أن تكاليف المعاملات، ولا سيما تكاليف النقل والتأمين، هي أعلى عموماً في أفريقيا وتشكّل عائقاً أمام التجارة. ففي وسط أفريقيا، على سبيل المثال، تبلغ تكلفة نقل طن واحد من البضائع على امتداد الطريق بين دوالا في الكاميرون وإنجمينا في تشاد ١١,٠ دولار للكيلومتر الواحد، وهو ما يفوق بأكثر من مرتين التكلفة في أوروبا الغربية حيث تبلغ ٥,٠ دولار. وبالنظر إلى رداءة حالة النقل والخدمات الحالية في مجال تيسير التجارة في البلدان النامية غير الساحلية في المنطقة الأفريقية، من المرجح أن يظل التركيز على النقل وتيسير التجارة وإبرام اتفاقات في مجال النقل العابر ضمن أولويات برامج عمل هذه المجموعة من البلدان في المستقبل.

٢٨ - والتحديات التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية تتجاوز الصعوبات المتمثلة في إيصال السلع في مواعيدها وبتكلفة معقولة إلى الأسواق الدولية، وتشمل عدم توافر القدرات الإنتاجية، وانخفاض الإنتاجية الزراعية نتيجة لمستويات الاستثمار المنخفضة، وارتفاع معدلات الفقر، والإفراط في الاعتماد على الصادرات من المنتجات الأولية، والمستويات المنخفضة للمهارات وضعف القاعدة التكنولوجية، وهيمنة الطابع غير النظامي على القطاع الخاص، والتقدم المحدود في التحول الهيكلي.

٢٩ - ومع أن أفريقيا شهدت فترة من النمو الاقتصادي المطرد، فإن ذلك لم يؤدّ إلى إيجاد فرص عمل كافية وإلى تحسين التنمية البشرية، وليس ثمة دلالات تشير إلى حدوث تغيير هيكلي نحو اقتصادات قائمة على الإنتاجية وذات قيمة مضافة عالية نتيجة للاعتماد بقدر كبير على استخراج الموارد الطبيعية وتصديرها. ولا يمكن تحقيق التحول الهيكلي في البلدان النامية غير الساحلية إلا بتحويل الموارد فيما بين القطاعات أو بالتحوّل من إنتاج السلع والخدمات ذات التكنولوجيا البسيطة وذات الإنتاجية المنخفضة إلى السلع ذات التكنولوجيا العالية وذات الإنتاجية المرتفعة، من قبيل سلع البستنة والخدمات الإلكترونية المدرة لقيمة عالية. وشدد ممثل الأونكتاد على أن الصناعة التحويلية والخدمات والزراعة هي قطاعات يمكن أن تعزّز التحول الهيكلي.

٣٠ - وألقى الضوء أيضاً على مجالات محددة في مجال السياسة العامة يمكن أن تعزز التحول الهيكلي، بما في ذلك التكامل الإقليمي. وذكر أن أفريقيا بحاجة إلى توسيع التركيز في خطتها المتعلقة بالتكامل الإقليمي إلى مسائل لا تقتصر على زيادة التجارة بين البلدان الأفريقية، إنما التشديد بقدر أكبر على النمو الاقتصادي ونتائج التنمية بشكل عام. ورأى أنه ينبغي لأفريقيا أن تستحدث سلاسل الأنشطة المضيفة للقيمة على الصعيد الإقليمي باعتبارها منطلقاً لتحقيق اندماج أكبر في سلاسل الأنشطة المضيفة للقيمة على الصعيد العالمي. وسيطلب ذلك زيادة الاستثمار في البنى الأساسية المادية وغير المادية، والتحسين المستمر لأداء الشركات المحلية التي تشارك في سلاسل الأنشطة المضيفة للقيمة، وتقديم الخدمات التي تدعم الأعمال التجارية وتوفير المعلومات المتعلقة بحالة الأسواق، والاستثمار في التعليم والابتكار. وأشار إلى أن السياسات الصناعية الوطنية والإقليمية ستؤدي دوراً حاسماً في كل مجال من تلك المجالات. ورأى أنه ينبغي أيضاً أن تعزز البلدان النامية غير الساحلية تنظيم المشاريع، ولا سيما فيما بين المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، وأن بناء قدرات مؤسسات القطاع الخاص المحلية على الإنتاج والتوريد يكتسي أهمية بالغة.

٣١ - وقدم ممثل اللجنة الاقتصادية لأفريقيا عرضاً عن حالة تنفيذ برنامج عمل ألماني في أفريقيا. وأشار إلى أن البلدان النامية غير الساحلية في المنطقة الأفريقية أحرزت تقدماً جيداً في التنمية الاقتصادية والاجتماعية خلال تنفيذ برنامج العمل. فقد تحسنت مؤشراتها في مجال التنمية البشرية، وضائق الفجوة بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر. وأحرزت البلدان النامية غير الساحلية في المنطقة الأفريقية تقدماً ملحوظاً على مسار تحقيق بعض الأهداف الإنمائية للألفية، وهي التعليم، والمساواة بين الجنسين، ومكافحة فيروس نقص المناعة البشرية/متلازمة نقص المناعة المكتسب (الإيدز). وما زال يتعين تحقيق المزيد من المنجزات، ولا سيما فيما يتعلق بالحد من الفقر ووفيات الأطفال وأوجه عدم المساواة التي تزايدت داخل البلدان النامية غير الساحلية.

٣٢ - وفي المجال ذي الأولوية المتمثل في السياسات الأساسية للنقل العابر، أشار إلى المشاركة الضعيفة للبلدان الأفريقية في الاتفاقيات الدولية ذات الصلة. فمعظم البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر أطراف في اتفاقيات إقليمية ودون إقليمية، وأحياناً في اتفاقيات ثنائية. وأكد أن من الأهمية بمكان أن تصدق البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر المجاورة لها على الصكوك ذات الصلة وأن تنفذها بفعالية، لكي تتمكن البلدان النامية غير الساحلية من تحقيق الفوائد الناشئة عن الاندماج بقدر أكبر في الاقتصاد العالمي. وأشار إلى أن الصكوك القانونية المتعلقة بالنقل العابر على الصعيد دون الإقليمي

قد استُكملت على إثر اعتماد برنامج عمل ألماني بهدف التركيز على تيسير النقل العابر. وذكر أن البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر بصدد تنفيذ عدة سياسات وتدابير في مجال تيسير النقل العابر، بما يشمل المراكز الحدودية التي تديرها البلدان بصورة مشتركة؛ واعتماد نُظم التخليص الجمركي ذات النافذة الواحدة؛ وتنسيق رسوم النقل العابر على الطرق البرية ووثائق الإقرار الجمركي؛ ومخططات التأمين على المركبات لصالح الغير؛ والتقليل من الحواجز على الطُرق؛ وزيادة استخدام النُظم الإلكترونية للتخليص الجمركي. وقد أسهمت تلك المبادرات في تقليص الوقت الذي يستغرقه المرور العابر وتكاليف النقل بدرجة كبيرة.

٣٣ - وفي المجال ذي الأولوية المتمثل في تطوير الهياكل الأساسية وصيانتها، أُحرز تقدم في تطوير الهياكل الأساسية للطرق البرية في ممرات النقل العابر الرئيسية للطريق الرئيسي العابر لأفريقيا. إلا أن هناك ثغرات كبيرة لا تزال قائمة في الهياكل الأساسية وهي تستلزم موارد هامة؛ ومن الضروري أيضا تطوير الهياكل الأساسية الداعمة وصيانتها، بما في ذلك مراكز التوزيع، والموانئ الجافة، والهياكل الحدودية ومناطق الاستراحة المأمونة. ورغم إحراز بعض التقدم في تحسين الهياكل الأساسية لقطاع الطاقة، لا تتوافر لأفريقيا إلا أدنى فرص الحصول على الطاقة في العالم. وفيما يتعلق بتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، سجلت البلدان النامية غير الساحلية في المنطقة الأفريقية زيادة كبيرة في استخدام خدمة الهواتف المحمولة وشبكة الإنترنت، لكنها متأخرة عن ركب غيرها من البلدان النامية في الوصول إلى شبكة الإنترنت باستخدام تقنية النطاق العريض نظرا لعدم توافر إمكانية الوصول مباشرة إلى الكابلات في البحر.

٣٤ - وفي المجال ذي الأولوية المتمثل في التجارة الدولية وتيسير التجارة، أشار إلى أن صادرات بضائع البلدان النامية غير الساحلية في المنطقة الأفريقية سجلت نمواً لا يتجاوز الثلاثة أضعاف. فهذه البلدان تعتمد اعتماداً كبيراً على السلع الأولية التي بلغت نسبة عالية جداً من تركيز الصادرات في عامي ٢٠١٠ و ٢٠١١ (مالي، ٧٩ في المائة من الذهب؛ بوتسوانا، ٧٥,٦ في المائة من الماس؛ ملاوي، ٥٨,٤ في المائة من التبغ، وما إلى ذلك). ويشهد تركيز سوق الصادرات الأفريقي تحوُّلاً من السيطرة التقليدية للاتحاد الأوروبي باتجاه الاقتصادات الناشئة). ورغم التحسُّن القائم في تيسير التجارة، لا تزال تكاليف المعاملات التجارية مرتفعة، بل إنها زادت في البلدان النامية غير الساحلية في المنطقة الأفريقية. وذكر أن هذه البلدان يمكن أن تستفيد من إبرام اتفاق لتيسير التجارة في إطار منظمة التجارة العالمية.

وأشار إلى أن في أفريقيا بلدين من البلدان النامية غير الساحلية لم ينضمّا بعد إلى منظمة التجارة العالمية.

٣٥ - وفي المجال ذي الأولوية المتمثل في تدابير الدعم الدولي، قال إن البلدان النامية غير الساحلية في المنطقة الأفريقية قد شهدت، خلال الفترة المشمولة بالاستعراض، زيادة في المساعدة الإنمائية الرسمية وفي المعونة التجارية؛ واستفادت أيضا من الدعم التقني والمالي المقدم من المؤسسات المالية الدولية والإقليمية ومن صناديق الهياكل الأساسية الأفريقية، وكذلك من التعاون فيما بين بلدان الجنوب. وقدمت الأمم المتحدة وغيرها من المنظمات الدولية مساعدة تقنية وفي مجال بناء القدرات. وفي الختام، ركز ممثل اللجنة الاقتصادية لأفريقيا على بعض التحديات الناشئة، بما في ذلك النزاعات المدنية، والأزمة الاقتصادية والمالية العالمية، وتغيّر المناخ، والتحضّر السريع والهجرة، والحوكمة وإدارة الموارد الطبيعية.

٣٦ - وفي المناقشة التي تلت ذلك، أكد المشاركون ضرورة تحسين هياكل النقل الأساسية، وخصوصا إكمال وصلات النقل الناقصة وتحسين شبكة الطرق البرية. وجرى التشديد على أن الهياكل الأساسية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات وقطاع الطاقة تكتسي أهمية بالغة لتحسين القدرة على الربط الإلكتروني في البلدان النامية غير الساحلية، وأنه ينبغي تمويلها. وأشار المشاركون إلى أن قلة تنوع قاعدة الصادرات وعدم توافر الأنشطة المضيفة للقيمة والقدرات الإنتاجية اللازمة يمثلان تحديا رئيسيا بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية. وأكد المشاركون أهمية أن تصدّق البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر على الاتفاقيات ذات الصلة وأن يتاح الدعم من المجتمع الدولي.

الهياكل الأساسية الإقليمية ودون الإقليمية ومبادرات تيسير التجارة في أفريقيا

٣٧ - قدم ممثلو المؤسسات التالية عروضاً في إطار هذا البند من جدول الأعمال: مفوضية الاتحاد الأفريقي؛ وأمانة ممر صحراء كالاهايري؛ والممر الرئيسي وممر دار السلام؛ واللجنة الدولية لحوض الكونغو - أوبانغي - سانغا؛ وممر أبيدجان - لاغوس؛ وممر مابوتو. وقُدمت عروض أيضا باسم الجماعات الاقتصادية الإقليمية التالية: الجماعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا، والجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي، والجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا، والهيئة الحكومية الدولية المعنية بالتنمية.

٣٨ - وتناولت العروض في معظمها رقعة المناطق الجغرافية المشمولة بخدمات مؤسسات ممرات النقل والدول الأعضاء فيها ونطاق عملها وأهدافها وبرامجها. وقدم ممثلو مؤسسات ممرات النقل لمحة عامة عن المسائل التي تتناولها تلك الهيئات، وهي مسائل تتعلق عموما

بتحسين الهياكل الأساسية المادية، والعبور وتيسير التجارة، وتحقيق النمو في حركة المرور وفي الأعمال التجارية، وتقليل وقت العبور وكلفته. وتشمل الإنجازات التي حققتها هذه الهيئات اعتماد تشريعات مبسطة، ومواءمة الإجراءات الجمركية وإجراءات المرور العابر المشتركة. وقد أنشأ بعض الهيئات أيضا مراصد لجمع المعلومات والبيانات عن حركة الأشخاص والبضائع، وتقييم حالات التأخير في المراكز الحدودية، وإجراء عمليات فحص لحالة الطرق. وبالإضافة إلى ذلك، أُفيد عن اعتماد تحسينات على صعيد إدارة المخاطر والامثال.

٣٩ - وركز ممثلو الجماعات الاقتصادية الإقليمية على بعض البرامج الجارية ذات الصلة بالهياكل الأساسية والنقل في بلدان تلك الجماعات، بما في ذلك برامج تعبيد الطرق في بلدان الجماعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا، حيث يرمي ٥٥ مشروعا من مشاريع الطرق إلى إنشاء نظام نقل متعدد الوسائط لأغراض التكامل الإقليمي؛ والتنفيذ الجاري لمبادرات البرامج التي تلي احتياجات الهياكل الأساسية في بلدان الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي للمواءمة بين التكامل الإقليمي والتكامل التجاري؛ ودراسات الجدوى التي وُضعت بصيغتها النهائية واعتمدت في سبعة مراكز حدودية في الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا؛ والمشاريع ذات الأولوية التي حُددت لتشديد الممرات في بلدان الهيئة الحكومية الدولية المعنية بالتنمية (ممر جيبوتي - إثيوبيا، وممر إثيوبيا - جنوب السودان، وممر إثيوبيا - كينيا، وما إلى ذلك)، من بين مشاريع أخرى.

٤٠ - وقد أحرزت مفوضية الاتحاد الأفريقي تقدما جيدا في تنفيذ مشروع الطريق الرئيسي العابر لأفريقيا رغم التحديات الكثيرة الماثلة. والمفوضية بصدد اتخاذ مبادرات أخرى لتمويل مشاريع إكمال وصلات النقل الناقصة في الهياكل الأساسية التي جرى تحديدها في ممرات النقل الرئيسية، وهي ترى أن النجاح المحقق في تنفيذ مشروع الطريق الرئيسي العابر لأفريقيا وبرنامج تطوير الهياكل الأساسية في أفريقيا إنما يُعدُّ من الإنجازات الهامة على مسار تنفيذ برنامج عمل ألماتي.

٤١ - ويمثل القطاع الخاص القوة الدافعة الرئيسية لبعض الممرات التي غالباً ما ينصب التركيز فيها على لوجستيات النقل، بما يشمل الطرق البرية والسكك الحديدية، ويُذكر من بينها ممر مابوتو مثلاً. وسُلط الضوء أيضا على الاختلالات القائمة في ميزان التبادل التجاري بين البلدان التي تستخدم الممرات نفسها، كما هي الحال على سبيل المثال بين موزامبيق وسوازيلند من جهة، وجنوب أفريقيا من جهة أخرى. وما فتئ ممر صحراء كالاهايري يشكل مصدر اعتزاز، منذ إنشائه، نتيجة لمواءمة الإجراءات الأساسية لعبور الحدود بما يتوافق مع برامج التكامل الإقليمي للجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي، والاتحاد الجمركي للجنوب

الأفريقي، والشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا، ومع أفضل الممارسات الدولية، أي اعتماد تشريعات مبسّطة ومواءمة الإجراءات الجمركية لتسهيل حركة المرور العابر على طول المر؛ واعتماد الوثيقة الإدارية الموحدة (500 SAD) وتنفيذها بنجاح؛ واعتماد إجراءات المرور العابر الموحدة؛ ومواءمة حدود حمولة محور المركبات؛ وتقليص وقت التخليص الجمركي على الحدود (وقت بقاء الشحنة) من أكثر من عدة ساعات إلى أقل من ساعة واحدة مع حد أدنى للتخليص الجمركي قدره ٣٠ دقيقة؛ وزيادة حركة المرور التجاري ومرور الركاب من نسبة تقل عن ٥ في المائة في عام ٢٠٠٠ إلى نحو ٥٠ في المائة حالياً (حركة المرور التجاري) و ٦٠ في المائة (حركة مرور الركاب).

٤٢ - وفي المناقشة التي تلت ذلك، أشار المشاركون إلى أن رغبة الدول الأعضاء في الحفاظ على السيادة الوطنية وكفالتها هي من العوامل التي تؤدي إلى إبطاء عجلة التقدم في إزالة الحواجز التجارية في أفريقيا. وأكدوا أن توصيات هامة ذات صلة بالنقل العابر والتجارة قُدمت في اجتماعات سابقة وأنه ينبغي مراعاتها تفادياً لإهدار الوقت والموارد، وشدّدوا على ضرورة توضيح الأساس القانوني الذي تقوم عليه بعض صكوك تيسير التجارة والنقل، وتوعية أصحاب المصلحة به داخل الجماعات الاقتصادية الإقليمية.

الخبرات القطرية

٤٣ - قدم ممثلو البلدان النامية غير الساحلية التالية عروضاً: إثيوبيا، وأوغندا، وبوركينا فاسو، وبوروندي، وتشاد، وجنوب السودان، ورواندا، وزامبيا، وزمبابوي، وسوازيلند، وليسوتو، ومالي، والنيجر. وقُدمت أيضاً عروض باسم بلدان المرور العابر التالية: بنن، وتوغو، وجمهورية تنزانيا المتحدة، وجيبوتي، والكاميرون، وكوت ديفوار، ونيجيريا.

٤٤ - وركز ممثلو البلدان النامية غير الساحلية على التقدم المحرز في تحسين هياكل النقل الأساسية، بما في ذلك الطرق البرية، والسكك الحديدية، والنقل البحري والجوي؛ والهياكل الأساسية لقطاعي تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والطاقة؛ والموانئ الجافة. وأفادوا بأن معظم البلدان النامية غير الساحلية قد استخدمت الموارد المحلية والمساعدة المالية المقدمة من الشركاء في التنمية من أجل تطوير الهياكل الأساسية؛ إلا أن الاحتياجات المتعلقة بتطوير الهياكل الأساسية لا تزال كبيرة وتتطلب المزيد من المساعدة. وأشار الممثلون أيضاً إلى أن بعض الموانئ البحرية التي تستخدمها بلدانهم مكنظة بشدة، وذكر بعضهم أن بلدانهم تعمل على استحداث طرق بديلة كإجراء احترازي.

٤٥ - وأكد معظم الممثلين أن بلدانهم أطراف في اتفاقات دون إقليمية وإقليمية وثنائية. وأشار البعض إلى أن بلدانهم أطراف في بعض الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، بينما ذكر ممثلون آخرون أن بلدانهم ليست أطرافاً في اتفاقيات دولية لعدم معرفتها أو وعيها بالاتفاقيات وبفوائدها المحتملة. وشددوا على ضرورة تقديم الدعم لبناء القدرات. وأضافوا أن البلدان النامية غير الساحلية أحرزت تقدماً في مواءمة الإجراءات المتصلة بالمرور العابر وبعبور الحدود، وفي وضع سياسات ذات صلة بإدارة مرافق وخدمات النقل داخل الجماعات الاقتصادية الإقليمية. وقد أقام العديد من البلدان النامية غير الساحلية مراكز حدودية تديرها البلدان بصورة مشتركة، مما يقلص إلى حد كبير من أوقات العبور عبر الحدود. واعتمدت هذه البلدان أيضاً نظاماً جمركياً آلياً ونظام التخليص الجمركي ذي النافذة الواحدة، فوضع الكثير منها أطراً مؤسسية لتنسيق التجارة أو لتيسير النقل العابر على الصعيد الوطني.

٤٦ - وعلى الرغم من الإنجازات التي تحققت في مجالات الهياكل الأساسية وتيسير النقل على اختلافها، فإن التحديات لا تزال تعوق حركة الأشخاص والمركبات والبضائع على امتداد الممرات، بما في ذلك، في جملة أمور، استمرار فرض حواجز غير جمركية؛ ورداءة أو عدم كفاية الهياكل الأساسية القائمة في البلدان النامية غير الساحلية، بل حتى في بلدان المرور العابر، مما يعوق حركة مرور البضائع بصورة كفؤة؛ والتكاليف اللوجستية المرتفعة الناجمة عن حالات التأخير على طول حدود معينة؛ وعدم توافر الحاويات الفارغة؛ وعدم كفاية مرافق التخزين؛ وعدم توافر الدعم المالي لبرامج البلدان النامية غير الساحلية.

٤٧ - وجرى التركيز في الرسائل التي تضمنتها العروض المقدمة من بلدان المرور العابر، في المقام الأول، على الجهود التي تبذلها هذه البلدان لتقليص أوقات التخليص الجمركي في الموانئ وعند المعابر الحدودية؛ وتحديث أساليب عمل إدارة الجمارك وتزويدها بالمعدات؛ وتبسيط الإجراءات الجمركية والإدارية؛ وتخفيض رسوم الحراسة؛ ومواصلة التعاون مع البلدان غير الساحلية عن طريق مراقبة الممرات بواسطة مراصد النقل؛ وإنشاء مؤسسات لإدارة الممرات، ولجان معنية بتيسير التجارة والنقل، بما يشمل القطاع الخاص؛ وإجراء رصد عن كثب لعملية التخليص الجمركي للبضائع وتسليمها بهدف الحد من اكتظاظ الموانئ وتكاليف النقل. ووجه ممثلو بلدان المرور العابر الانتباه إلى تكاليف النقل المرتفعة في المنطقة. وأشاروا أيضاً إلى الجهود الجارية بالتعاون مع شركاء آخرين (القطاع الخاص والشركاء الدوليين الآخرون) للحد من تكاليف سلسلة الإمداد التي يتكبدها المصدرون وزيادة القدرة التنافسية الاقتصادية لبلدانهم، على نحو يؤدي إلى إيجاد فرص للعمل، وزيادة الدخل، والحد من الفقر. وفي مجال الهياكل

الأساسية، تُبذل الجهود أيضا، بالإضافة إلى تحسين الطرق، لتوسيع الموانئ وتشبيد موانئ جديدة، وتحديث معدات الموانئ وإنشاء ممرات جديدة للتجارة والنقل.

٤٨ - وفي المناقشة التي تلت ذلك، أشار المشاركون إلى أن الرسوم الجمركية المرتفعة في الموانئ وعلى امتداد الممرات، فضلاً عن تكاليف النقل المرتفعة، تشكل عقبات رئيسية لا بد من تذليلها. وذكروا أن هناك أيضا عدة وصلات نقل ناقصة في الممرات الرئيسية، وأن ثمة حاجة ملحة إلى مضاعفة جهود إصلاح الهياكل الأساسية على امتداد الممرات الرئيسية. وأشار المشاركون كذلك إلى أن برنامج عمل الماتي، إذا ما أُدمج في صميم الاستراتيجيات الإنمائية الوطنية، سيؤثر في تخصيص اعتمادات الميزانية للمجالات ذات الأولوية في البلدان المعنية من باب الحرص على فعالية التنفيذ.

تدابير الدعم الدولي لتنفيذ برنامج عمل الماتي

٤٩ - قدم ممثلو المنظمات الدولية التالية عروضاً في إطار هذا البند من جدول الأعمال: مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، ومنظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية (اليونيدو)، والاتحاد الدولي للنقل البري.

٥٠ - وأشارت الممثلة عن مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، في عرضها، إلى أن المساعدة الإنمائية الرسمية المقدمة إلى البلدان النامية غير الساحلية قد ازدادت إلى أكثر من الضعف بين عامي ٢٠٠٠ و ٢٠١٠، وبلغت ٢٦ بليون دولار في عام ٢٠١١. بيد أن تخصيص تلك المساعدة كان غير متكافئ على الإطلاق بين تلك البلدان، وهناك ستة بلدان نامية غير ساحلية في المنطقة الأفريقية تعتمد على المساعدة الإنمائية الرسمية لتغطية ما لا يقل عن ٢٠ في المائة من نفقات حكوماتها المركزية. وقد زادت تدفقات المعونة التجارية إلى البلدان النامية غير الساحلية منذ عام ٢٠٠٣، وتوجّه تلك المعونة في غالبيتها إلى الهياكل الأساسية الاقتصادية وبناء القدرات الإنتاجية.

٥١ - وأضافت الممثلة عن مكتب الممثل السامي أن الاستثمار المباشر الأجنبي قد ازداد في مجموعة البلدان النامية غير الساحلية؛ غير أن هذا الاستثمار في أفريقيا لم يسجل زيادة بنفس القدر في المناطق الأخرى. وأفادت بأن الاستثمار المباشر الأجنبي يتركز، إلى حد كبير، في بعض البلدان النامية غير الساحلية الغنية بالموارد. وسعياً إلى اجتذاب الاستثمار المباشر الأجنبي، رأت أنه لا بد من تهيئة بيئة مؤاتية في البلدان النامية غير الساحلية، وأنه ينبغي

تشجيع الاستثمار المباشر الأجنبي لدعم التجهيز المحلي للموارد، والأنشطة المضيفة للقيمة، وتطوير الهياكل الأساسية، وتيسير التجارة، ونقل التكنولوجيا. وقالت إن من الهام بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية تحسين فرص وصولها إلى الأسواق، ولذا ينبغي أن ينظر المجتمع الدولي في إنشاء نظام معاملة تفضيلية في الوصول إلى الأسواق لصادرات البلدان النامية غير الساحلية، وذلك للتخفيف من تكاليف المعاملات التجارية المرتفعة التي تتكبدها هذه البلدان المتضررة من جراء موقعها الجغرافي. وقد زاد التعاون فيما بين بلدان الجنوب خلال الفترة قيد الاستعراض، وكان من الهام تعزيزه عن طريق تبادل أفضل الممارسات والخبرات والمعارف وزيادة الاستثمار ونقل التكنولوجيات الملائمة. وقدمت مؤسسات الأمم المتحدة والجماعات الاقتصادية الإقليمية والمؤسسات المتعددة الأطراف، بما في ذلك منظمة التجارة العالمية والبنك الدولي، والجهات المانحة، ومصارف التنمية الإقليمية، وبعض المنظمات دون الإقليمية، الدعم إلى البلدان النامية غير الساحلية عن طريق المساعدة التقنية وبناء القدرات وأنشطة الدعوة وتعبئة الموارد. ورأت الممثلة عن مكتب الممثل السامي أنه يتعين مواصلة ذلك الدعم وزيادته.

٥٢ - وأشار ممثل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، في عرضه، إلى أن برنامج عمل الماتي، عندما صيغ منذ ١٠ سنوات، لم يضع تدابير دعم موجهة على وجه التحديد إلى البلدان النامية غير الساحلية. وذكر أن البلدان النامية غير الساحلية تتلقى المساعدة حالياً بوصفها بلداناً نامية وتستفيد من مختلف مبادرات التعاون الدولي من قبيل المساعدة الإنمائية الرسمية، التي يندرج الكثير منها ضمن اتفاقات التجارة الحرة والتعاون فيما بين بلدان الجنوب. ومع ذلك، فإن هذه التدابير لا تقتصر على البلدان النامية غير الساحلية، وهي ليست ذات صلة بالعائق الجغرافي المتمثل في عدم توافر منفذ مباشر لهذه البلدان إلى البحر. ومن الهام توسيع نطاق تدابير محددة من قبيل المعاملة الخاصة والتفضيلية، والتدابير السارية على أقل البلدان نمواً في إطار منظمة التجارة العالمية، لتشمل البلدان النامية غير الساحلية. ويمكن دعوة الاتحاد الأوروبي للنظر في منح امتيازات الهيئة المصرفية الأوروبية إلى جميع البلدان النامية غير الساحلية في سياق عملية استعراض برنامج عمل الماتي. وسيكون توسيع نطاق الفوائد الناشئة عن امتيازات الهيئة المصرفية الأوروبية لكي تشمل جميع البلدان النامية غير الساحلية إنجازاً تاريخياً للبرنامج الذي سيخلف برنامج عمل الماتي. وفي الختام، ركز ممثل الأونكتاد على بعض أنواع المساعدة التقنية التي يقدمها الأونكتاد إلى البلدان النامية غير الساحلية.

٥٣ - وتناول ممثل الاتحاد الدولي للنقل البري، في عرضه، الدعم الذي تقدمه المؤسسة لأغراض التنمية المستدامة والتيسير. وقال فيما يتعلق بالتيسير إن الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بمقتضى دفاتر النقل الدولي البري (اتفاقية النقل الدولي البري) أدت دوراً رئيسياً في تيسير التجارة والنقل الدوليين بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية في منطقة آسيا الوسطى، ولا سيما على مدى السنوات الـ ١٥ الماضية. ورأى أن ما استخدمته البلدان النامية غير الساحلية في المناطق الأخرى من أجل تطوير وتيسير التجارة والنقل يمكن أن يُستخدم مع تحقيق الآثار الإيجابية نفسها في البلدان النامية غير الساحلية في المنطقة الأفريقية. وأشار إلى أن أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل البري أسهمت أيضاً في زيادة بناء القدرات في البلدان النامية غير الساحلية، عن طريق توفير برامج تدريب إلى متعهدي النقل البري وإلى السائقين من خلال شبكتها المؤلفة من معاهد تدريب وطنية معتمدة، بما يتفق تماماً مع المعايير الدولية، وقد أسهمت بالتالي في تعزيز المهنة وفي زيادة كفاءة وربحية شركات النقل البري، مع المساهمة أيضاً في الجهود الرامية إلى تحقيق التنمية المستدامة، لا سيما من خلال برامج القيادة المراعية للبيئة، وكذلك في تعزيز السلامة على الطرق. وسلط الضوء على التعاون القائم بين الاتحاد الدولي للنقل البري وكل من مفوضية الاتحاد الأفريقي، واللجنة الاقتصادية لأفريقيا، والبنك الدولي، وبرنامج سياسات النقل في بلدان أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، وأكد أن الاتحاد الدولي للنقل البري على استعداد لتقاسم معارفه وخبراته من أجل تيسير الانضمام إلى الاتفاقيات الرئيسية للأمم المتحدة وتنفيذها.

٥٤ - وركز ممثل منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية (اليونيدو)، في عرضه، على المبادرات التي تتخذها المؤسسة في دعم جهود البلدان النامية غير الساحلية لتحسين قدراتها الإنتاجية، ولا سيما في مجالات الطاقة والتصنيع وتنظيم المشاريع. وأكد أنه ينبغي أن تطبّق على البلدان النامية غير الساحلية تدابير دولية خاصة.

٥٥ - وفي المناقشة التي أعقبت ذلك، شدد العديد من المشاركين على أن للبلدان النامية غير الساحلية احتياجات خاصة في مجالات مختلفة، بدءاً من الاستثمار في البنى الأساسية المادية وغير المادية وصيانتها، وصولاً إلى تعزيز التجارة والقدرات الإنتاجية، وأشاروا أيضاً إلى الدور الهام في هذا السياق للتكامل الإقليمي وسلاسل الأنشطة المضيفة للقيمة على الصعيد العالمي. وجرى التشديد على أهمية الاستثمار في الهياكل الأساسية للطرق، وعلى أن تحسين العربات في قطاع السكك الحديدية لا يقل عن ذلك أهمية في البلدان النامية غير الساحلية في المنطقة الأفريقية. وشدد المشاركون أيضاً على ضرورة النظر في إيجاد مصادر ابتكارية للتمويل، مثل الصناديق المعنية بتطوير الهياكل الأساسية للنقل والطاقة. وذكروا أيضاً

أن من الضروري تحسين تدفقات الاستثمار المباشر الأجنبي إلى البلدان النامية غير الساحلية، وأُعرب عن رأي مفاده أنه ينبغي للبلدان أن تقوم بتحسين الممرات الدولية لجذب الاستثمار المباشر الأجنبي بقدر أكبر من الفعالية.

تنفيذ برنامج عمل ألماتي واستعراضه

٥٦ - قدم ممثل عن مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية عرضاً بشأن تنفيذ برنامج عمل ألماتي ورصده واستعراضه. وقدم خريطة طريق للاستعراض العشري الشامل للبرنامج الذي سيعقد في عام ٢٠١٤، مع تسليط الضوء على أنشطة مسارات رئيسية ثلاثة هي الأنشطة الحكومية الدولية، وأنشطة الأمم المتحدة المشتركة بين الوكالات، وأنشطة القطاع الخاص.

٥٧ - وأبلغ الممثل الحاضرين في الاجتماع بأن من الضروري إجراء التنفيذ والرصد والاستعراض على جميع المستويات، بما في ذلك المستوى الوطني، ودون الإقليمي، والإقليمي، والعالمي. ورأى أن البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية يجب أن تخضع للمساءلة المتبادلة عن الإجراءات التي توضع من أجل تحسين عمليات المرور العابر، وأنه ينبغي لحكومات البلدان النامية غير الساحلية أن تدمج، على الصعيد الوطني، برنامج العمل الجديد في استراتيجياتها الإنمائية الوطنية والقطاعية، وأن تقوم بتنفيذ استعراضات منتظمة والإشراف عليها.

٥٨ - وعلى الصعيد دون الإقليمي، رأى أنه ينبغي للمنظمات أن تضع وتنفذ مشاريع ذات أولوية لتطوير الهياكل الأساسية، وأن تدمج تنفيذ برنامج عمل ألماتي في برامج عملها ذات الصلة، وأن تُجري استعراضات. أما على الصعيد الإقليمي، فينبغي أن تُجري الجماعات الاقتصادية الإقليمية المعنية التابعة للأمم المتحدة استعراضات دورية. وينبغي إدماج برنامج عمل ألماتي في عمليات المساعدة الإنمائية والتمويل.

٥٩ - وقال إن تنفيذ برنامج العمل الجديد سيخضع لاستعراض سنوي على الصعيد العالمي تُجره الجمعية العامة، وسيشمل التقارير السنوية للأمين العام، وتقييم المؤشرات التي جرى تحديدها لقياس التقدم المحرز على صعيد الإنجازات، والحوار المواضيعي التفاعلي نصف السنوي الذي تجرّه الجمعية العامة في جلسات عامة. وأضاف أنه ينبغي أن تدمج مجالس إدارة مؤسسات منظومة الأمم المتحدة تنفيذ برنامج عمل ألماتي في برامج عملها، وأن تجري استعراضات قطاعية وموضوعية للبرنامج.

دور القطاع الخاص في تنفيذ برنامج عمل ألماتي

٦٠ - أكد ممثل عن مكتب الممثل السامي مجدداً، في معرض تقديم هذا البند، أهمية مساهمة القطاع الخاص في الجهود الإنمائية التي تبذلها البلدان النامية غير الساحلية وضرورة إشراك القطاع الخاص في العملية التحضيرية للمؤتمر الاستعراضي العشري. وقدم ممثلون عن غرف التجارة وغيرها من مؤسسات القطاع الخاص من إثيوبيا وأوغندا وبوركينا فاسو وتوغو وزمبابوي وكينيا ونيجيريا عروضاً.

٦١ - ولاحظ الممثلون أن غرف التجارة التي تستمد عضويتها من المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، تضطلع بدور رئيسي في تعزيز التجارة والاستثمار، وكذلك في تهيئة الفرص لأسواق التصدير عن طريق المعارض التجارية والشراكات الدولية. وأشاروا إلى أن غرف التجارة تعمل مع الحكومات على وضع السياسات الحكومية وتنفيذها، ولا سيما في مجالي التجارة والاستثمار. وعلى الصعيد العالمي، تؤدي غرفة التجارة الدولية دوراً في تعزيز مشاركة القطاع الخاص في خطة التنمية على الصعيد العالمي. وذكّر أيضاً أن القطاع الخاص لا يملك ما يكفي من الموارد ولا تتوافر له القدرة أحياناً على تقديم مساهمات مجدية. وتم التشديد على أهمية إشراك القطاع الخاص في خطة التنمية الجديدة للبلدان النامية غير الساحلية. وأعرب ممثلو القطاع الخاص أيضاً عن أسفهم إزاء تكاليف النقل المرتفعة التي تتكبدها البلدان النامية غير الساحلية، وأشاروا إلى أن الحكم السيء هو من العوامل الرئيسية التي تتسبب في هذا الوضع. وشددوا على ضرورة تحسين ممارسة الحكم في خطة التنمية الجديدة بهدف الحد من تكلفة ممارسة الأعمال.

٦٢ - وفي المناقشة التي تلت ذلك، أشار المشاركون إلى أن ثمة منظمات أخرى في القطاع الخاص في البلدان النامية غير الساحلية، من قبيل مجالس الشاحنين، تؤدي أيضاً دوراً رئيسياً في التنمية الوطنية وينبغي التشاور معها بوصفها تمثل القطاع الخاص في بلدانها. ولاحظ المشاركون أيضاً أن بإمكان القطاع الخاص، ولا سيما الشراكات التي تنشأ بين القطاعين العام والخاص، الاضطلاع بدور رئيسي في إصلاح الهياكل الأساسية وصيانتها، ولكن لا تزال هناك تحديات يتعين التغلب عليها، بما في ذلك تعزيز الأطر السياسية والقانونية. وذكّر أن إجراء قدر محدود فحسب من الاتصالات الفعالة بين الحكومة والقطاع الخاص يمكن أن يؤدي إلى عدم إدراك القطاع الخاص للكثير من الاتفاقيات والمبادرات المعتمدة في الأصل لكي يستفيد منها هذا القطاع أو لكي ينفذها. وأشار المشاركون في الختام إلى أن من الضروري معالجة مسألة الحكم، ولا سيما الفساد، للحد من تكلفة ممارسة الأعمال في البلدان النامية غير الساحلية.

رابعاً - التوصيات

٦٣ - اعتمد الاجتماع التوصيات التالية:

١ - الاستثمار في مجال تطوير الهياكل الأساسية:

(أ) لا يزال إنشاء منظومة نقل عابر تتسم بالأمان والموثوقية والكفاءة، وهو الهدف الشامل لبرنامج عمل ألماني، أمراً بالغ الأهمية في تمكين البلدان النامية غير الساحلية من الحد من تكاليف النقل وتعزيز قدرتها على المنافسة في الأسواق الإقليمية والعالمية. ولذا من الضروري مواصلة تطوير الهياكل الأساسية الداعمة وصيانتها، بما في ذلك مراكز التوزيع، والنقاط المتعددة الوسائط، والموانئ الجافة، والهياكل الحدودية، والاستراحات المأمونة؛

(ب) ينبغي أن تراعي التطورات في الهياكل الأساسية لقطاع النقل مستقبلاً جانبيين هامين هما: ضرورة إيجاد ممرات بديلة في مجال النقل العابر، وإعادة التوازن إلى مجموعة وسائط النقل القائمة. وثمة حاجة شديدة إلى إنشاء طرق بديلة ونظام نقل متعدد الوسائط؛

(ج) يتعين إجراء المزيد من الاستثمارات في الهياكل الأساسية المادية في كل من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية لإكمال وصلات النقل الناقصة وتحسين هياكل النقل الأساسية، ومواصلة الاستثمار في الهياكل الأساسية لقطاعي الطاقة وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، ولا سيما تقنية النطاق العريض، من أجل تحسين قدرة البلدان النامية غير الساحلية على الربط الإلكتروني، وتعزيز موثوقية شبكات الاتصالات والإمداد بالكهرباء؛

(د) ينبغي أن تعمل الدول الأعضاء والجماعات الاقتصادية الإقليمية على تعبئة الموارد، بدعم من الشركاء في التنمية، لتحسين النقل المائي الداخلي. وتحتاج البلدان النامية غير الساحلية إلى المساعدة المالية والتقنية في هذا الصدد؛

(هـ) ينبغي أن تضع البلدان الأفريقية والجماعات الاقتصادية الإقليمية استراتيجيات واضحة لتنفيذ برامج الهياكل الأساسية للممرات القائمة، ولا سيما البرامج التي من شأنها أن تشجع على التكامل الإقليمي وأن تعزز التجارة بين البلدان الأفريقية؛

(و) ينبغي أن تشرع الجماعات الاقتصادية الإقليمية والبلدان الأفريقية في إقامة نظم إقليمية لإدارة النقل العابر وأن تعمل على تحسينها؛

(ز) ينبغي أن تضاعف مفاوضات الاتحاد الأفريقي والجماعات الاقتصادية الإقليمية والدول الأعضاء من الجهود الجارية لتعبئة الموارد، ولا سيما تعبئة الموارد المحلية؛

(ح) ينبغي السعي إلى إنشاء آليات تمويل ابتكارية للجمع بين مساهمات القطاعين العام والخاص في تمويل تطوير الهياكل الأساسية، بما في ذلك إقامة الشراكات بين القطاعين العام والخاص، وإنشاء الآليات الحفازة، والتطبيقات غير التقليدية للآليات التضامنية.

٢ - تعزيز الانضمام إلى الاتفاقيات ذات الصلة وتنفيذها تنفيذًا فعالاً:

(أ) ينبغي أن تصبح البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر أطرافاً في صكوك الأمم المتحدة الرئيسية القائمة في مجال تيسير التجارة والنقل، وأن تنفذها تنفيذاً فعالاً، ولا سيما النظام الجمركي/الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بمقتضى دفاتر النقل الدولي البري، والاتفاقية الدولية لتنسيق عمليات رقابة السلع على الحدود، والاتفاقية المتعلقة بحركة المرور والسلامة على الطرق، والاتفاقية الجمركية المتعلقة بالاستيراد المؤقت للمركبات الطرقية العمومية، والاتفاقية الجمركية بشأن الحاويات، والاتفاقية المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية، والاتفاق المتعلق بالنقل الدولي للمواد الغذائية القابلة للتلف وبالمعدات الخاصة لهذا النقل، والاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية، وكذلك الاتفاقات الإقليمية ودون الإقليمية؛

(ب) ينبغي للمؤسسات ذات الصلة في منظومة الأمم المتحدة وغيرها من المنظمات المعنية تكثيف المساعدة المقدمة في مجال بناء القدرات إلى البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر فيما يتعلق بالصك القانوني الدولي، بما في ذلك برامج التدريب الموجهة إلى جميع أصحاب المصلحة، بهدف رفع مستوى الوعي بالعملية وتحسين فهمها، وللتوعية أيضاً بالآثار المترتبة على الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية والاتفاقات الإقليمية ودون الإقليمية المتعلقة بتيسير المرور العابر والنقل وتحسين فهمها؛

(ج) ينبغي إشراك القطاع الخاص في جميع مراحل وضع الصكوك المتعلقة بالتجارة والنقل، بما في ذلك المرحلة المفاهيمية. وسيؤدي ذلك إلى تحسين تولي زمام العملية والاستعداد لدعم تنفيذ هذه الصكوك.

٣ - الاستثمار في التعاون في مجال المرور العابر وتيسير التجارة:

(أ) ينبغي أن تواصل البلدان النامية غير الساحلية وشركاؤها في مجال المرور العابر مواءمة السياسات، وتبسيط القواعد ومتطلبات التوثيق والإجراءات المتعلقة بعبور الحدود والجمارك، وأن تعمل على توحيدها؛

(ب) ينبغي، حسب الاقتضاء، تكرار مبادرات تيسير التجارة التي أثبتت عن نجاعتها، من قبيل المراكز الحدودية التي تديرها البلدان بصورة مشتركة، وتمويلها بالكامل لجعلها ذات كفاءة، بالتشاور الوثيق مع مؤسسات إدارة الممرات؛

(ج) ينبغي إيلاء مزيد من الاهتمام لمعالجة مسألة السلامة على الطرق على طول ممرات النقل العابر، ومسألتي الرعاية الصحية ومحطات وقوف الشاحنات؛

(د) ينبغي أن يضاعف الشركاء في التنمية من دعمهم لتيسير الانضمام إلى اتفاقيات الأمم المتحدة العالمية الرئيسية المتعلقة بتيسير التجارة وتنفيذها، والسعي إلى التنسيق بين الصكوك المتعلقة بالنقل العابر والتجارة في أفريقيا؛

(هـ) ينبغي أن تتولى الجماعات الاقتصادية الإقليمية، بدعم من الشركاء في التنمية، وضع نموذج أولي للإطار القانوني لمراكز الحدود التي تديرها البلدان بصورة مشتركة بالتشاور الوثيق مع مؤسسات إدارة الممرات؛

(و) ينبغي أن تُجري الجماعات الاقتصادية الإقليمية ومؤسسات إدارة الممرات، بدعم من الشركاء في التنمية، استعراضا للإطار القانوني والتشغيلي لمراكز الحدود التي تديرها البلدان بصورة مشتركة؛

(ز) يتعين مساندة الجهود التي تُبذل لتنفيذ مفاهيم مراكز الحدود التي تديرها البلدان بصورة مشتركة في البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر التي تأخرت عن موعدها في التنفيذ، وكذلك تحسين عمليات تشغيل المراكز القائمة؛

(ح) ينبغي أن يجري تعزيز قدرات الجماعات الاقتصادية الإقليمية ومؤسسات إدارة الممرات وتكليفها بالاضطلاع بدور في مجال الدعوة، وبرصد تنفيذ الصكوك والتدابير المتعلقة بتيسير التجارة على الصعيد الوطني؛

(ط) ينبغي إشراك القطاع الخاص في وضع الصكوك المتعلقة بتيسير التجارة حيث إن ذلك سيحفّزه على الاضطلاع بأنشطة الدعوة للإقرار بهذه الصكوك وإعمالها؛

(ي) ينبغي أن تُجري الجماعات الاقتصادية الإقليمية، بدعم من الشركاء في التنمية، دراسات عن تكلفة تيسير التجارة من أجل توضيح الفوائد الناجمة عن تنفيذ الصكوك والتدابير القائمة بالنسبة للدول الأعضاء؛

(ك) ينبغي إزالة الحواجز غير الجمركية على طرق الممرات لأنها تؤدي إلى إطالة وقت المرور العابر وإلى زيادة تكلفة استخدام الطرق؛

(ل) ينبغي أن تنفذ الجماعات الاقتصادية الإقليمية والدول الأعضاء نظامي الإبلاغ عن الحواجز غير الجمركية وإزالتها، من قبيل النظم التي وضعتها الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي، والسوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي، وجماعة شرق أفريقيا.

٤ - المفاوضات التجارية وتعزيز التجارة:

(أ) إقامة نظام تجاري متعدد الأطراف يتسم بالإنصاف والعدل والشفافية ويكون شاملا للجميع ويمكن التنبؤ به لدعم فتح الأسواق بشكل فعال وخلق الفرص للبلدان النامية، ولا سيما البلدان الأكثر ضعفا والأصغر حجما، من قبيل البلدان النامية غير الساحلية. ولا بد من إحراز تقدم أسرع في جولة الدوحة الإنمائية حتى يتسنى للبلدان النامية غير الساحلية جني الفوائد، وبخاصة في المجالات التي تؤثر تأثيرا قويا وإيجابيا في التدفقات التجارية للبلدان النامية غير الساحلية، من قبيل تيسير التجارة، والوصول إلى الأسواق، وإزالة الحواجز غير الجمركية وغيرها من التدابير المشوّهة للتجارة، والمسائل المتعلقة بالتنفيذ؛

(ب) يشكل تيسير التجارة أحد المجالات البالغة الأهمية في المفاوضات الجارية من أجل تقليص تكاليف المعاملات وضمان إمكانية التنبؤ بصادرات البلدان النامية غير الساحلية. وسيساعد تحسين تيسير التجارة تلك البلدان على زيادة كفاءة تدفق سلعها وخدماتها، فضلا عن تحسين قدرتها على المنافسة على الصعيد الدولي. وينبغي أن يتضمن الاتفاق المقبل بشأن تيسير التجارة، في الوثيقة الختامية لجولة الدوحة، تعهدات ملزمة تكفل حرية المرور العابر؛ والتعاون الجمركي؛ والتعجيل بنقل البضائع والإفراج عنها وتخليصها في مجال النقل العابر؛ ومعاملة الدول الأولى

بالرعاية؛ وإيلاء معاملة وطنية وفرض رسوم وأتعاب بما يتناسب مع خدمات النقل العابر؛ واعتماد إجراءات شفافة يمكن التنبؤ بها، وإيلاء معاملة خاصة وتفضيلية للبلدان النامية غير الساحلية مع ما يلزم لها من الدعم المالي والتقني. وثمة حاجة ملحة إلى النظر في الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية في مفاوضات منظمة التجارة العالمية الجارية بشأن تيسير التجارة؛

(ج) ينبغي دعم البلدان النامية غير الساحلية للتفاوض على نحو فعال والضغط من أجل اعتماد اتفاق لتيسير التجارة يمكن أن يراعي مصالح هذه البلدان وشواغلها. وفي الوقت نفسه، ينبغي أن تبذل البلدان النامية غير الساحلية جهوداً بغية تنويع أنشطتها لتشمل سلعاً تجارية أقل اعتماداً على النقل وأقل عرضة أيضاً للحوادث التجارية من قبيل الخدمات؛

(د) يتعين تحسين فرص وصول السلع الزراعية وغير الزراعية الناشئة في البلدان النامية غير الساحلية إلى الأسواق، لكفالة مشاركتها المجدية في النظام التجاري العالمي.

٥ - الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية:

ينبغي تبسيط إجراءات انضمام البلدان النامية غير الساحلية بحيث يراعى مستوى التنمية في كل بلد واحتياجاته الخاصة والمشاكل الناجمة عن موقع هذه البلدان المتضررة جغرافياً لكونها بلداناً غير ساحلية. ويجب أن تسري بشكل فعال جميع الأحكام المتعلقة بالمعاملة الخاصة والتفضيلية الواردة في الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة وكذلك الأحكام الواردة في جميع اتفاقات منظمة التجارة العالمية، على جميع البلدان النامية غير الساحلية المنضمة. وفي هذا الصدد، يُعد تبادل ونشر الخبرات والمبادئ التوجيهية المتعلقة بالانضمام إلى منظمة التجارة العالمية أمراً هاماً لإتاحة المجال للبلدان النامية غير الساحلية للاستفادة من خبرات بعضها البعض. وتدعو الحاجة إلى استمرار تقديم الدعم التقني إلى البلدان النامية غير الساحلية المنضمة إلى منظمة التجارة العالمية من أجل المساعدة على الإسراع في عملية انضمامها.

٦ - التحول الهيكلي والتنويع وتحقيق القيمة المضافة والتصنيع:

(أ) تتوفر لدى البلدان النامية غير الساحلية في المنطقة الأفريقية، التي يعتمد معظمها على التجارة في السلع الأساسية، فرصة حقيقية للاستفادة من ثرواتها

من الموارد ومن ارتفاع أسعار السلع الأساسية في الأسواق الدولية، وكذلك من التغييرات المستحدثة في سبل تنظيم عمليات الإنتاج على الصعيد العالمي. ويمكن أن يوفر التصنيع القائم على السلع الأساسية قوة محرك للنمو في القارة، وأن يؤدي إلى الحد من تهميشها في الاقتصاد العالمي وتعزيز قدرتها على مواجهة الصدمات. ومن بين العناصر الرئيسية لهذا الإطار ضرورة تصميم وتنفيذ خطط إنمائية واستراتيجيات صناعية فعالة لمعالجة القيود القائمة، والاستفادة من الفرص المتاحة للبلدان الأفريقية للمشاركة في تحقيق القيمة المضافة والتصنيع القائم على السلع الأساسية. ومن شأن السياسات الصناعية الناجحة أن تساعد البلدان الأفريقية على تعزيز الحيز السياسي الخاص بها والحفاظ عليه من خلال الارتفاع المطرد لمعدلات النمو والإيرادات الضريبية؛

(ب) ينبغي للبلدان النامية غير الساحلية، بمساعدة من المجتمع الدولي، أن تعتمد سياسات ترمي إلى تحويل اقتصاداتها هيكلياً مع التركيز على البحث والابتكار، والتصنيع وتحقيق القيمة المضافة، وتعزيز القدرات الإنتاجية والتنوع، والحد من الاعتماد على السلع الأساسية، وزيادة نقل التكنولوجيا، وزيادة الإنتاجية الزراعية، وتوسيع نطاق قطاع الخدمات، والانضمام إلى سلاسل الأنشطة المضافة للقيمة على الصعيدين العالمي والإقليمي؛

(ج) توفير أهداف قابلة للقياس وآلية لرصد التقدم المحرز في التحول الهيكلي؛

(د) تناول مسألة قدرة البلدان النامية غير الساحلية على مواجهة الأزمات الاقتصادية والمالية والغذائية، وتغير المناخ والتصحر، وبناء قدرات تلك البلدان على المواجهة.

٧ - التكامل والتعاون الإقليميان:

(أ) تبلغ حصة التجارة بين البلدان الأفريقية نسبة منخفضة جداً بالمقارنة مع المناطق الرئيسية الأخرى، إذ تتراوح بين ١٠ و ١٢ في المائة. وتتميز التجارة بين البلدان الأفريقية بأنها أكثر تنوعاً واعتماداً على السلع المصنعة مقارنةً بتجارة أفريقيا مع الشركاء الخارجيين. ومن شأن زيادة حجم التجارة بين البلدان الأفريقية توفير إمكانات ضخمة لدعم التصنيع والتحول الهيكلي. وينبغي للبلدان الأفريقية أن تعالج القيود المتصلة بالتجارة مثل الحواجز الجمركية وغير الجمركية، ورداءة الهياكل الأساسية، والنقص في استغلال إمكانات سلاسل الإمداد، وقلة القدرات الإنتاجية،

والمسائل المتعلقة بالحكم الرشيد، والاستقرار الاجتماعي والاقتصادي، من أجل تعزيز التجارة بين البلدان الأفريقية؛

(ب) وتتوافر فرص كبيرة لزيادة استغلال إمكانات التكامل الاقتصادي الإقليمي، ولا سيما على صعيد زيادة التجارة فيما بين بلدان المنطقة الواحدة، وتدفعات الاستثمار المباشر الأجنبي داخل المنطقة، وتحسين التواصل عن طريق قطاعي النقل والطاقة وشبكات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات. والبلدان النامية غير الساحلية بحاجة إلى الاستفادة تماما من ترتيبات التجارة التفضيلية على الصعيد الإقليمي لاستغلال أوجه التكامل ليس فقط داخل المنطقة دون الإقليمية، إنما أيضا في جميع المناطق دون الإقليمية ضمن المجالات البالغة الأهمية مثل أمن الطاقة وتيسير التجارة، وذلك تشجيعا لنمط أكثر شمولاً وتوازناً من النمو الاقتصادي والتنمية المستدامة؛

(ج) وينبغي للبلدان النامية غير الساحلية وشركائها في التنمية على الصعيدين الإقليمي والعالمي بذل الجهود من أجل تعميق التكامل الإقليمي، بما في ذلك التعجيل بتنفيذ اتفاقات التجارة الحرة من أجل تحسين القدرة على المنافسة وتحقيق أقصى قدر من الفوائد المتأتية من العولمة.

٨ - حرية تنقل الأشخاص والبضائع:

(أ) ينبغي للجماعات الاقتصادية الإقليمية ومؤسسات إدارة الممرات والدول الأعضاء أن تعزز قدراتها في هذا المجال حتى يتسنى لها تنفيذ ولايتها في مجال الاحتياجات المتعلقة بحرية تنقل الأشخاص والبضائع؛

(ب) من الصعب تتبع التقدم المحرز في تحقيق حرية تنقل الأشخاص والبضائع نظراً لمشاركة عدد من الإدارات الحكومية (النقل والتجارة والهجرة على سبيل المثال) في هذه العملية، ومن ثم، فإن هناك حاجة لتعزيز التنسيق؛

(ج) يختلف مدى التقدم المحرز في تحقيق حرية تنقل الأشخاص والبضائع بين الجماعات الاقتصادية الإقليمية، ويتعين إجراء المزيد من الدراسات من أجل تحسين الفهم الحالي للمسائل ذات الصلة؛

(د) ينبغي أن تقوم الجماعات الاقتصادية الإقليمية والدول الأعضاء بوضع وتنفيذ نُظم تأشيرات مبسطة ومنسقة للسائقين العاملين في مجال النقل الدولي (الشحن والركاب).

٩ - تعزيز دور القطاع الخاص:

- (أ) ينبغي لحكومات البلدان النامية غير الساحلية أن تقوم بتعزيز الأطر السياسية للشراكات بين القطاعين العام والخاص، وأن تضع الصكوك القانونية اللازمة وتُنشئ المؤسسات الكفيلة بتعزيز دور القطاع الخاص؛
- (ب) ينبغي للبلدان النامية غير الساحلية والجهات الشريكة في التنمية أن تعزز قدرة القطاع الخاص، ولا سيما قدرة المؤسسات الصغيرة والمتوسطة على تنظيم المشاريع؛
- (ج) ينبغي لحكومات البلدان النامية غير الساحلية أن تقوم بتحسين التشاور مع القطاع الخاص وإشراكه في عمليات ومبادرات التكامل الإقليمي، ولا سيما التعاون في مجال المرور العابر وإدارة الحدود؛
- (د) ينبغي أيضاً أن تتاح للقطاع الخاص على الصعيد دون الإقليمي والإقليمي والعالمي فرصة المشاركة والإسهام في وضع السياسات الإقليمية والعالمية والصكوك القانونية؛
- (هـ) ينبغي إشراك القطاع الخاص بوصفه أحد أصحاب المصلحة الرئيسيين في برنامج العمل الجديد من أجل البلدان النامية غير الساحلية؛
- (و) ينبغي للبلدان النامية غير الساحلية أن تسعى إلى تهيئة بيئة مستقرة ويمكن التنبؤ بها ومواتية للاستثمار من أجل اجتذاب استثمار مباشر أجنبي أكبر حجماً وأكثر تنوعاً.

١٠ - تدابير الدعم والموارد المالية على الصعيد الدولي:

- (أ) ينبغي للمؤسسات التابعة لمنظومة الأمم المتحدة والمنظمات الدولية والشركاء في التنمية اتخاذ تدابير محددة وموجهة الأهداف لدعم البلدان النامية غير الساحلية من أجل مساعدتها على التخفيف من آثار الثمن البالغ الذي تتكبده لكونها بلداناً غير ساحلية؛
- (ب) ينبغي تعزيز المساعدة الإنمائية الرسمية والمعونة التجارية وأنشطة التعاون فيما بين بلدان الجنوب والاستفادة منها على نحو كامل في التعامل مع الحواجز المادية وغير المادية التي تفصل البلدان النامية غير الساحلية عن الاتجاهات العامة للتجارة العالمية؛

(ج) ينبغي للمجتمع الدولي أن يقوم بدعم وتشجيع تدفقات الاستثمار المباشر الأجنبي إلى البلدان النامية غير الساحلية؛

(د) ينبغي لمؤسسات الأمم المتحدة، ولا سيما مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، واللجنة الاقتصادية لأفريقيا، والمنظمات الدولية والإقليمية ودون الإقليمية، والمؤسسات المالية الدولية والإقليمية وسائر أصحاب المصلحة، مواصلة وزيادة الدعم المقدم لمساعدة البلدان النامية غير الساحلية على تحسين قدراتها في جانب العرض للاستفادة من الفرص التجارية المتوافرة بالفعل، وإتاحة المجال لها لتوسيع نطاق حدودها التجارية الدولية؛

(هـ) يتعين على القطاع الخاص والشراكات القائمة بين القطاعين العام والخاص والمؤسسات المالية والإئتمانية المتعددة الأطراف والإقليمية الاضطلاع بدور حاسم الأهمية في سد الثغرات القائمة في التمويل. وينبغي للبلدان النامية غير الساحلية إنشاء إطار قانوني مناسب لإقامة الشراكات بين القطاعين العام والخاص؛

(و) يتعين استكشاف مصادر ابتكارية للتمويل، بما في ذلك توجيه التحويلات المالية إلى الأنشطة الإنتاجية وسندات تمويل الهياكل الأساسية؛

(ز) ينبغي لمؤسسات منظومة الأمم المتحدة ووكالات التنمية الأخرى أن توفر الأموال والبرامج اللازمة لمبادرات التمويل الابتكاري الرامية إلى تيسير تجدد أسطول النقل الدولي للبضائع والركاب.

١١ - التنفيذ والاستعراض:

(أ) ينبغي أن يكون لبرنامج العمل الجديد الذي يخلف برنامج عمل المائتي أهداف وغايات طموحة على الأمد القصير والمتوسط والبعيد، وأن يكون مصحوباً بألية واضحة للرصد والإبلاغ تكفل إدماج البرنامج في الاستراتيجيات الإئتمانية الوطنية، وفي أطر التنمية والتكامل على الصعيدين دون الإقليمي والإقليمي، وفي برامج عمل الجماعات الاقتصادية الإقليمية؛

(ب) ينبغي أن تكون آلية رصد متابعة التنفيذ عملية مستمرة ومتطورة بشكل متواصل بغية تعزيز الشراكات والمساءلة المتبادلة؛

(ج) ينبغي للجماعات الاقتصادية الإقليمية تعميم مراعاة برنامج العمل الجديد وإجراء استعراضات منتظمة على الصعيد دون الإقليمي، وينبغي للجنة الاقتصادية لأفريقيا، بالتعاون مع مفوضية الاتحاد الأفريقي، أن تضطلع بدور ريادي في تنظيم استعراضات نصف سنوية للبرنامج على الصعيد الإقليمي لتسهم في الاستعراض العالمي السنوي الذي تجريه الجمعية العامة؛

(د) ينبغي إنشاء مركز امتياز أفريقي للبلدان النامية غير الساحلية في أديس أبابا.

١٢ - خطة التنمية لما بعد عام ٢٠١٥:

(أ) دمج الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية في خطة التنمية العالمية لما بعد عام ٢٠١٥ وفي أهداف التنمية المستدامة؛

(ب) يجب أن تتناول الخطة الجديدة لتنمية البلدان النامية غير الساحلية، على وجه التحديد، التحديات التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية بصورة أكثر شمولاً.

١٣ - المتابعة:

(أ) ينبغي تقديم تقرير الاجتماع الاستعراضي على الصعيد الإقليمي لأفريقيا، بما في ذلك التوصيات الصادرة عنه، إلى المؤتمر المقبل لوزراء النقل الأفريقيين وإلى المؤتمر المقبل لوزراء التجارة الأفريقيين؛

(ب) ينبغي أيضاً تقديم هذا التقرير إلى مؤتمر الأمم المتحدة الثاني المعني بالبلدان النامية غير الساحلية ولجنته التحضيرية الحكومية الدولية لتوفير صورة كاملة عن آراء ومصالح البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في المنطقة الأفريقية في الوثيقة الختامية للمؤتمر.

خامسا - خاتمة

٦٤ - وجه ممثل اللجنة الاقتصادية لأفريقيا كلمة شكر إلى المشاركين لمشاركتهم الإيجابية والفعالة التي أتاحت للاجتماع التوصل إلى نتائج مثمرة. ثم أعلن عن اختتام أعمال الاجتماع.