

Distr.: General
2 April 2014
Arabic
Original: English



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 اجتماع الاستعراض الإقليمي التحضيري لأوروبا وآسيا

موجز

عُقد اجتماع الاستعراض الإقليمي التحضيري لأوروبا وآسيا في فينتيان، في الفترة من ٥ إلى ٧ آذار/مارس ٢٠١٣، كجزء من العملية التحضيرية لمؤتمر الأمم المتحدة الثاني المعني بالبلدان النامية غير الساحلية، المقرر انعقاده في فيينا في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤، عملاً بقراري الجمعية العامة ٦٦/٢١٤ و ٦٧/٢٢٢. ويقدم هذا التقرير سرداً تفصيلياً للاجتماع والوثيقة الختامية الصادرة عنه بعنوان "توافق آراء فينتيان". وقد أحاطت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ علماً بتوافق آراء فينتيان في دورتها التاسعة والستين (E/ESCAP 69/1، المرفق).



أولا - مقدمة

١ - تواجه التنمية الاقتصادية في البلدان النامية غير الساحلية عقبات كؤود جراء عدم وجود منافذ برية تربط هذه البلدان بالبحر فضلا عن بُعدها المكاني وعزلتها عن الأسواق العالمية وارتفاع تكاليف النقل التي تتحملها. وتعتمد التجارة الدولية والنقل الدولي لهذه البلدان على النقل البري العابر للحدود، الذي يعيقه عديد من الحواجز المادية وغير المادية. وتجد البلدان النامية غير الساحلية أنها نتيجة لذلك في وضع غير مؤاتٍ من ناحية قدرتها على الانتفاع بالتجارة انتفاعا كاملا في تحقيق ما تصبو إليه من التنمية.

٢ - وقد اعتمد 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 في آب/أغسطس ٢٠٠٣، برنامج عمل ألماتي من أجل تلبية الاحتياجات ومواجهة التحديات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية في سعيها إلى تحقيق أهدافها الإئتمانية، وحدد البرنامج الإجراءات التي يتعين أن تتخذها هذه البلدان وبلدان المرور العابر النامية وشركاء التنمية وصاغها في خمسة مجالات للأولوية هي: المسائل الأساسية المتصلة بسياسات المرور العابر؛ وتطوير الهياكل الأساسية وصيانتها؛ والتجارة الدولية وتيسير التبادل التجاري؛ وتدابير الدعم الدولي؛ ومسائل التنفيذ والاستعراض.

٣ - وبموجب قرار الجمعية العامة ٦٦/٢١٤، قررت الجمعية العامة أن يُعقد في عام ٢٠١٤ مؤتمر استعراضي عشري شامل بشأن تنفيذ برنامج عمل ألماتي. وقررت الجمعية العامة أيضا أن يسبق انعقاد المؤتمر القيام بأعمال تحضيرية إقليمية وعالمية وموضوعية بأكثر الطرق فعالية وأحسنها تنظيما وأوسعها مشاركة. وحددت الجمعية العامة مكتب الممثل السامي المعني بأقل البلدان نموا والبلدان النامية غير الساحلية والبلدان الجزرية الصغيرة النامية بوصفه جهة التنسيق لعملية الاستعراض التحضيرية على نطاق منظومة الأمم المتحدة، ونوّهت إلى ضرورة أن توفر مؤسسات منظومة الأمم المتحدة بما فيها اللجان الإقليمية، كل في نطاق ولايته، الدعم اللازم لعملية الاستعراض التحضيرية وأن تساهم بنشاط فيها وفي المؤتمر نفسه.

٤ - وطلبت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ في قرارها ١/٦٧ إلى الأمين التنفيذي أن يتعاون مع المنظمات ذات الصلة من أجل تقديم المساعدة الضرورية للبلدان النامية غير الساحلية في منطقة اللجنة خلال الاستعراض الإقليمي الختامي لبرنامج عمل ألماتي.

٥ - وفي هذا السياق، قامت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأوروبا بالتعاون مع مكتب الممثل السامي وحكومة جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية بتنظيم اجتماع إقليمي تحضيري لاستعراض برنامج عمل ألماتي، عُقد في فينتيان في

الفترة من ٥ إلى ٧ آذار/مارس ٢٠١٣. وشهد الاجتماع اعتماد توافق آراء فينتيان وطلب إلى حكومة جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، بوصفها الرئيس العالمي لمجموعة البلدان النامية غير الساحلية، إحالته إلى اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ في دورتها التاسعة والستين للموافقة عليه، باعتباره يمثل المساهمة الإقليمية في الاستعراض العالمي.

ثانياً - الحضور

٦ - حضر الاجتماع ١٢٠ مشتركاً، بمن فيهم وزراء ومسؤولون حكوميون كبار وسواهم من أصحاب المصلحة من ٢٦ بلداً هي: الاتحاد الروسي، أذربيجان، أرمينيا، استراليا، أفغانستان، إندونيسيا، بنغلاديش، بوتان، بولندا، تايلند، تركمانستان، جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، جورجيا، صربيا، الصين، طاجيكستان، فرنسا، فييت نام، قيرغيزستان، كازاخستان، كمبوديا، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية، منغوليا، نيبال، الهند، اليابان. كما حضره ممثلون عن منظومة الأمم المتحدة والمنظمات الدولية والإقليمية وشركاء التنمية ومنظمات المجتمع المدني والقطاع الخاص من أوروبا وآسيا. وقد أعرب الاجتماع عن شدة العرفان لحكومة جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية لاستضافتها مؤتمر الاستعراض الإقليمي الختامي، وأعرب عن شكره للجنة الاقتصادية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأوروبا ومكتب الممثل السامي لجهودهم في تنظيم المناسبة.

ثالثاً - استعراض التقدم المحرز والتحديات التي صودفت

٧ - أعرب المشاركون في الاجتماع عن ارتياحهم للتقدم الكبير الذي أحرزته البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في تنفيذ برنامج عمل ألماتي بدعم من اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأوروبا ومكتب الممثل السامي والمنظمات الدولية والإقليمية ذات الصلة والشركاء الإنمائيين الآخرين.

٨ - وأقر المشاركون بما أحرز من تقدم، لكنهم سلموا بارتفاع مستوى الضعف البنيوي للبلدان النامية غير الساحلية في سياق التطورات العالمية الحاصلة مؤخراً. فالنمو الاقتصادي المتواضع الذي حققته هذه البلدان خلال العقد الماضي بات في الآونة الأخيرة عُرضة لمخاطر متزايدة جراء الأزمات العالمية المتتالية في مجالات الغذاء والوقود والتمويل. ونتيجة لذلك يَقصُر معظم البلدان النامية غير الساحلية عن تحقيق الكثير من الأهداف الاجتماعية، بما فيها الأهداف الإنمائية للألفية. ويتضرر عدد كبير منها بشكل خطير بالكوارث الطبيعية وتغيّر المناخ. ولا يزال فوق ذلك يعاني التهميش فيما يتعلق بالنظام التجاري الدولي.

٩ - وقد أقر المشاركون أيضا بالتحديات المستمرة والتحديات البازغة التي تواجه البلدان النامية غير الساحلية من زاوية اندماجها في الاقتصاد العالمي وضرورة التعجيل بعملية تنفيذ برنامج عمل ألماتي وتدعيم هذه العملية. وكرر المشاركون الإعراب عن اتفاقهم مع الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة المعقود في عام ٢٠١٢ المعنونة "العالم الذي نصبو إليه" (قرار الجمعية العامة ٦٦/٢٨٨، المرفق) التي سُلم فيها بالعقبات الخطيرة التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية في مساعيها لتحقيق التنمية المستدامة. وفي هذا السياق أُبرز المشاركون أهمية التعبير عن منظورات البلدان النامية غير الساحلية عند صياغة الأهداف الإنمائية المستدامة.

١٠ - ولاحظ المشاركون أن البلدان النامية غير الساحلية في أوروبا وآسيا شهدت في السنوات الأخيرة تقلبات كبيرة في النمو الاقتصادي والأداء التصديري تعود بالدرجة الأولى إلى الأزمة الاقتصادية العالمية وتباطؤ معدلات النمو في البلدان المتقدمة. ورغم التقدم الملحوظ الذي أحرزته هذه البلدان منذ عام ٢٠٠٣، وإن جاء متسما بالتباين، ظلت مهمشة في التجارة العالمية ولم تتجاوز حصة صادراتها في التجارة العالمية ٠,٨ في المائة تقريبا من التجارة السلعية و ٠,٥ في المائة تقريبا من تجارة الخدمات في عام ٢٠١٢. ولذلك حُرمت هذه البلدان من حصد منافع العولمة واستخدام التجارة كأداة لتحقيق أهدافها الإنمائية.

١١ - واتفق الاجتماع على حاجة البلدان النامية غير الساحلية إلى استغلال إمكانيات التكامل الاقتصادي الإقليمي التي تنشأ عن زيادة التبادل التجاري وزيادة الاستثمار الأجنبي المباشر داخل الإقليم وتحسين الترابط عن طريق شبكات النقل والطاقة وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات. ورئي أنه لا يزال يتعين على هذه البلدان أن تغنم بشكل كامل من الترتيبات التجارية الإقليمية التفضيلية والمتعددة الأطراف من أجل تدعيم أوجه تكاملها، ليس فقط داخل المنطقة دون الإقليمية وإنما أيضا عبر المناطق دون الإقليمية في مجالات حاسمة مثل الطاقة والأمن وتطوير النقل وتيسير التجارة، على نحو يعينها على تعزيز تحقيق النمو وبلوغ التنمية المستدامة الأكثر شمولاً. ورئي أن بعض البلدان النامية غير الساحلية التي تحتاز عملية لاستكمال انضمامها إلى منظمة التجارة العالمية، تحتاج كذلك إلى التعجيل بجهودها في هذا المقام.

١٢ - ولو حظ أنه بالرغم من تنوع الأداء الاجتماعي والاقتصادي في البلدان النامية غير الساحلية الأوروبية والآسيوية، فألما لا تزال موطنا لعدد كبير من المحرومين. وعلى وجه الإجمال، اتسم معدل نمو هذه البلدان بالبطء وهو ما يؤكد حاجتها العاجلة لاعتماد تدابير أكثر فعالية باتباع أسلوب أكثر إدماجا واستدامة. وأبدت ملاحظة مؤداها أن معظم هذه

البلدان غني بموارده الطبيعية والمعدنية والبشرية وأنه يتعين عليه أن يغلتنها على نحو أكثر فعالية إذا ما أراد أن يحقق ما يصبو إليه من أهداف إنمائية.

١٣ - وفي القطاع الخارجي، تبدي البلدان النامية غير الساحلية درجة عالية نسبيا من الانفتاح التجاري، لكن القيمة المطلقة لتجارها منخفضة إذا ما قورنت بإمكانات هذه البلدان، وهو ما يُعزى إلى اتساع نطاق العجز في مرافق الهياكل الأساسية وإلى الحواجز التجارية وعدم كفاية القدرات التكنولوجية. وتتسم صادرات هذه البلدان بارتفاع نسب تركيزها على حفنة من السلع الأساسية عاكسة من ثم قدرات إنتاجية متواضعة.

١٤ - وتدلل المؤشرات المتصلة بالصحة والتعليم والتنمية الاجتماعية على أن معظم هذه البلدان حقق مستويات إنمائية عالية نسبيا بالرغم من استمرار الارتفاع الشديد في العدد المطلق للمحرومين فيها. ولوحظ أن مؤشرات التنمية توحى بوجود مجال هائل لتحسين إدارة الاقتصاد الكلي واتباع سياسات أكثر فطنة من أجل زيادة إدماج التجارة والاستثمار الأجنبي المباشر والاستثمار من أجل تحسين الترابط. ورئي أن ثمة مجالا مهما متاحا للبلدان النامية غير الساحلية يتمثل في الاستثمار في تنمية مهارات قوتها العاملة، لكي تتاح لها فرص أفضل للالتحاق بوظائف ذات أجور مجزية في المنطقة وما وراءها.

١٥ - ولوحظ أنه منذ اعتماد برنامج عمل الماتي تمكّنت البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية من تحقيق تقدم ملموس في الهياكل الأساسية للنقل وصيانتها. وجرى تحسين عدة قطاعات من شبكة الطرق الرئيسية الآسيوية في البلدان النامية غير الساحلية وجيرانها من بلدان المرور العابر النامية، والارتقاء بها إلى معايير أعلى، وجرى أيضا تشييد عدة خطوط ناقصة في شبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا.

١٦ - ونفذت البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، أو شرعت في تنفيذ، عدة مبادرات تيسيرية في مجال النقل بما فيها: إنشاء مراكز الحدود ذات المنفذ الواحد، والشبكات الواحد للتخليص الجمركي، والمواءمة بين رسوم المرور العابر على الطرق ووثيقة التصريح الجمركي أثناء المرور العابر، ومخططات التأمين على المركبات لصالح الغير، وتخفيض الحواجز على الطرق، وتطبيق نظام النقل الدولي بالطرق البرية، وزيادة استخدام النظم الإلكترونية للتخليص الجمركي، ويسهّل كل هذا على البلدان النامية غير الساحلية استخدام طرق البلدان المجاورة وموانئها.

١٧ - واتفق المشاركون في الاجتماع على أن مجالات الأولوية المحددة في برنامج عمل الماتي، يمكن أن توفر مرتكزات جيدة تصاغ حولها الأهداف والغايات التي لم تُستوفَ بعد، مع أخذ السياسات والاستراتيجيات الإنمائية الوطنية بعين الاعتبار، فضلا عن إمكانية قيام

البلدان النامية غير الساحلية وشركائها الإنمائيين باتخاذ إجراءات منفردة أو مشتركة في هذا الخصوص. وسلّم أيضا بإمكانية زيادة تعزيز النتائج المتوقعة في كل مجال من مجالات الأولوية عن طريق إقامة شراكات حقيقية بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وشركائها الإنمائيين، على الصّعد الثنائي ودون الإقليمي والإقليمي والعالمي، بما في ذلك إقامة الشراكات بين القطاعين العام والخاص. ورئي كذلك أنه لا بد من إرساء مثل هذه الشراكات على أسس التقاسم العادل للمكاسب التي تتأتى عن اتخاذ إجراءات محددة فيما بين البلدان المعنية وبلدان المرور العابر النامية وشركائها الإنمائيين.

١٨ - ولاحظ المشاركون أن البلدان النامية غير الساحلية الأوروبية والآسيوية تعكس فوارق مهمة فيما بينها فيما يتعلق بمكونات صادراتها ومقصدتها. فبعضها يصدر في الأساس موارد طبيعية وسلع مصنّعة، وبعضها يصدر خدمات، بينما ينصب تركيز بعض ثالث على السلع الأساسية. ولوحظ أن ثمة مجالا مهماً آخر متاحاً أمام البلدان النامية غير الساحلية هو تحرير سبيل وصول قوتها العاملة إلى الأنشطة الإنتاجية في الاقتصادات الأخرى داخل المنطقة وخارجها.

١٩ - ونوّه المشاركون إلى ضرورة توجيه سياسات البلدان النامية غير الساحلية صوب حفز الاستثمار الإنتاجي وبناء القدرات التكنولوجية وتعزيز الروابط داخل القطاعات وفيما بينها، وبين مختلف الشركات. وبغية زيادة القدرات الإنتاجية والدفع قُدماً بسلسلة القيمة، تحتاج البلدان النامية غير الساحلية إلى اتخاذ تدابير من قبيل تعزيز القدرات الوطنية على تحليل الإمكانيات التنافسية على مستوى المنتج ومستوى القطاع الفرعي، وإنشاء الهياكل الأساسية لتقييم النوعية وكفالة التطابق مع المواصفات اللازمة لتحقيق زيادة الصادرات، والعمل في القطاعات الإنتاجية التي تنطوي على احتمالات تصديرية عالية تحسباً لنوعية المنتج ورفعاً لمستوى الإنتاج والامتثال للمقاييس والقواعد بما يعين الشركات على النجاح في عملية التصدير، وإنشاء آليات لحل المشاكل في حالة تعرّض منتجات التصدير لحواجز تقنية.

٢٠ - ولوحظت الصعوبة الشديدة التي تواجه البلدان النامية غير الساحلية فيما يتعلق بعبور الحدود والنقل العابر جراء الضعف الشديد في مرافق الهياكل الأساسية والعقبات المتعددة التي تواجه التنقل وعبور الحدود. ورئي أن مثل هذه الحواجز المادية وغير المادية يتسبب في ارتفاع تكلفة النقل والتأخير المفرط في عمليات النقل. بما في ذلك في أثناء عبور الحدود إضافة إلى عدم التيقن بشأن خدمات السوقيات وإدارة سلسلة الإمداد. وتؤدي هذه التحديات إلى انخفاض كبير في قدرة البلدان النامية غير الساحلية على المنافسة في الأسواق العالمية وتبسيط تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر إليها. وسلّم المشاركون بأن قيام التعاون الوثيق فيما بين

البلدان النامية غير الساحلية وجيرانها من بلدان المرور العابر ضروري لتسهيل تطوير خطوط الهياكل الأساسية للنقل وزيادة ترابطها التشغيلي.

رابعاً - القضايا المستديمة والقضايا الجديدة والناشئة التي تواجه البلدان النامية غير الساحلية

٢١ - لاحظ المشاركون أن البلدان النامية غير الساحلية لم تكف عن التعرض للعديد من التحديات المستديمة والناشئة، الأمر الذي يُبرز أهمية إجراء إصلاحات في السياسات الداخلية وإحداث تغيير في البيئة العالمية بما يفضي إلى تحقيق النمو وبلوغ التنمية على نحو أكثر عدالة وشمولاً واستدامة. وحدد المشاركون التحديات الإنمائية الرئيسية الواردة فيما يلي باعتبار أنهما التحديات التي تصادفها البلدان النامية غير الساحلية وهي تتحرك قُدماً:

- (أ) التصدي لأوجه الهشاشة الداخلية والخارجية؛
- (ب) تهيئة السبل المؤاتية للولوج إلى الأسواق؛
- (ج) تعزيز النمو الكثيف العمل والشامل، وتخفيف حدة الفقر وتقليل التفاوتات الاقتصادية والاجتماعية؛
- (د) بناء القدرات الإنتاجية وتنويع قاعدة التصدير؛
- (هـ) إنشاء شبكات للنقل العابر تتميز بالكفاءة، وخفض تكاليف المعاملات التجارية وتحسين القدرة التنافسية؛
- (و) التصدي لعواقب التغير المناخي.

٢٢ - ولاحظ المشاركون أنه ما لم يجرّ التصدي لهذه التحديات بالشكل الملائم وفي الوقت المناسب، فإن مآلها أن تتسبب في تآكل الكثير من المكاسب الإنمائية التي حققتها هذه البلدان في العقد الماضي. ورئي أنه لكفالة تحقيق التنمية العادلة والشاملة والمستدامة، لا بد من إيلاء الأولوية لبناء القدرة على التحمل لدى البلدان النامية غير الساحلية لكي تتمكن من التصدي بثبات لهذه التحديات المستديمة والتحديات البازغة.

٢٣ - كما لوحظ أن البلدان النامية غير الساحلية الأوروبية والآسيوية غير منيعة أيضاً أمام التحديات الناشئة التي تتصل بالكوارث الطبيعية والأمن الغذائي وأمن الطاقة وإدارة الموارد المائية. وأشار في هذا الصدد إلى أن الكوارث الطبيعية التي تهدد هذه البلدان تشمل، موجات الجفاف والعواصف والفيضانات الناجمة عن ثوران البحيرات الجليدية، وتطرف درجات الحرارة وموجات الحر والبرد، وتحركات الكتل المطيرة والجافة.

٢٤ - ولاحظ المشاركون أن البلدان النامية غير الساحلية داومت على اتخاذ تدابير للتوافق مع عواقب تغير المناخ. وتشمل هذه التدابير الإدارة المتكاملة للموارد المائية وتشييد البنية الأساسية لتخزين المياه السطحية والمياه الجوفية، وتنمية مستجمعات المياه، وتجميع مياه الأمطار وحفظ الموارد المائية وتطبيق المبادرات المجتمعية التي تكفل تكامل إدارة الأراضي بما فيها أراضي المراعي، وإدارة الموارد المائية. وقامت البلدان النامية غير الساحلية بصياغة برامج عمل وطنية لاستخدامها أداة لتحديد احتياجات التكيف في الأجلين المتوسط والطويل، وتنفيذ الاستراتيجيات والبرامج اللازمة لتلبية هذه الاحتياجات. وبالبناء على هذه العملية، يعمل عدة بلدان من أجل إدماج تدابير التكيف إزاء التغير المناخي في الخطط الوطنية. وتقوم هذه البلدان أيضا بتحديد الاستجابات المؤسسية والقانونية وفي مجال الحوكمة التي يلزم إرساؤها لتحقيق هذا التكيف.

٢٥ - وبغية بناء القدرة على التحمل لدى البلدان النامية غير الساحلية فإنها تشدد على خلق الوعي والفهم لسبل مواكبة المخاطر وأوجه الضعف المرتبطة بتغير المناخ. ورئي أنه يتعين على هذه البلدان أن تسعى على الصعيد الإقليمي إلى اتخاذ عدد من التدابير واستخدام أدوات السياسة في مواجهة ما يلي: (أ) سد النقص بين أوجه الكفاءة الاقتصادية وأوجه الكفاءة الإيكولوجية؛ (ب) تخطيط وتصميم هياكل أساسية تتسم بالكفاءة من منظور البيئي؛ (ج) تأمين انتقال التكنولوجيات المناسبة؛ (د) صياغة وتنفيذ استراتيجيات إنمائية منخفضة الكربون. وثمة تدابير أكثر تحديدا في هذا الصدد يتعين على هذه البلدان اتخاذها لتعزيز بناء القدرة في المبادرات المتعددة القطاعات، ومنها برنامج شراكة الجسر الأخضر.

٢٦ - وشدد المشاركون على ضرورة إحداث تغييرات نوعية إضافية في نمط النمو حتى يمكن لمكاسب النمو أن تتخلل جميع قطاعات المجتمع. وفي هذا السياق جرى التركيز على ضرورة تعزيز الصلة بين النمو الاقتصادي وبين تقليل الفقر، وذلك عن طريق خلق أعداد كبيرة من فرص العمل اللائق والمنتج لصالح الفقراء.

٢٧ - واعتبر المشاركون أن النهج المُحزراً إزاء تسهيل عبور الحدود والنقل العابر مُنجح أقل من الأمثل من منظور القضاء على الحواجز غير المادية. ورأوا أنه مع التسليم بحدوث بعض التقدم، فإنه جاء بطيئا بشكل أقل من المتوقع لأن الإقدام على القيام ببعض جهود التسهيل جرى في عزلة نسبية وأسفر عن تجزؤ النتائج. ونتيجة لذلك، بقيت تكاليف المعاملات التجارية مرتفعة وحدت من نجاح البلدان النامية غير الساحلية في تسخير التجارة كأداة لتحقيق التنمية التي تصبو إليها. ولاحظ المشاركون أنه يمكن الاستعانة بالأطر الإقليمية المشتركة واتفاقيات الأمم المتحدة واتفاقاتها القائمة كأدلة إرشادية في كل قضية من القضايا المحددة، على نحو يكفل تلاقي جهود التسهيل التي تبذلها هذه البلدان في المدى الطويل.

خامسا - آفاق المستقبل

وضع سياسات أساسية للنقل العابر

٢٨ - شدد المشاركون على ضرورة وضع سياسات عبور شاملة في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية لكفالة وجود نُظم كفؤة للنقل العابر. ولاحظوا التقدم الكبير الذي أحرزته بعض البلدان في هذا الصدد، لكنهم رأوا أهمية المضي في وضع سياسات أساسية للنقل العابر في البلدان التي لم تفعل ذلك حتى الآن.

٢٩ - واقترح المشاركون أن تقوم البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر باستعراض ما تواجهه من تحديات في مجال النقل العابر، وأن تقوم باقتراح تدابير في مجال السياسات من أجل التصدي لها. ورئي أن مثل هذه التدابير يمكن أن يتضمن، على سبيل المثال، استراتيجيات وبرامج للنقل، ووضع خطط تعين هذه البلدان على أن تحول نفسها من بلدان غير ساحلية إلى بلدان مربوطة بالبر، وبناء ممرات للنقل العابر، وتحسين الهياكل الأساسية الرئيسية للنقل العابر، ووضع الأطر التنظيمية، وإنشاء أنظمة قانونية دولية، وزيادة مشاركة القطاع الخاص، وإجراء إصلاحات لزيادة تجاوب مقدمي خدمات النقل مع احتياجات المستعملين، وتعزيز الشفافية في التنظيمات المتعلقة بالعبور والحدود، وتنسيق الإجراءات الإدارية، وتبسيط الضوابط والإجراءات، وتشجيع الاستعانة بتكنولوجيا المعلومات والاتصالات وتدعيم برامج التدريب في هذا القطاع. وعلاوة على ذلك، رئي أنه لا بد من أن تأخذ هذه السياسات بعين الاعتبار الجوانب البيئية والاجتماعية وتعزيز التنمية المستدامة. ولاحظ المشاركون الأهمية الحاسمة لأن تقوم اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأوروبا ومكتب الممثل السامي بدعم البلدان النامية غير الساحلية من أجل تقاسم سياسات النقل التي ثبتت فعاليتها.

٣٠ - وسلّم المشاركون بأهمية الإطار الاستراتيجي الإقليمي للجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا ومنطقة المحيط الهادئ لتسيير النقل الدولي بالطرق البرية، الذي اعتمده المؤتمر الوزاري للنقل في دورته الثانية المعقودة في آذار/مارس ٢٠١٢، باعتباره معلما يمكن الاسترشاد به في صياغة السياسات الوطنية للنقل العابر. واعتبروا أنه يمكن أن يجري، حسب الاقتضاء، إدماج الأهداف المشتركة الستة والطرائق السبع المشمولة بالإطار في السياسات الوطنية للنقل العابر.

تيسير النقل العابر

تحسين كفاءة النقل

٣١ - لوحظ أن ارتفاع تكاليف النقل يشكل حائلا جسيما أمام التجارة والتعاون الاقتصادي فيما بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر وشركائها الإنمائيين إيلاء اهتمام خاص للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر وشركائها الإنمائيين إيلاء اهتمام خاص للتصدي للحوادث غير المادية التي تسهم في رفع تكلفة النقل (أسعار الشحن)، ومن أمثلة هذه الحوادث غير المادية، المعوقات بوجه عمليات النقل، والتأخير لفترات متجاوزة للحد، وعدم انتظام الجداول الزمنية، وضعف أداء صناعة السوقيات، وتعقد إجراءات مناقلة البضائع، والإفراط في التوثيق وفي الإجراءات المتعلقة بالنقل الدولي، وعلى الخصوص في منطقة الحدود، ومحدودية التنافس وانخفاض إنتاجية صناعة النقل بالشاحنات، والفساد وعدم كفاية الإجراءات الأمنية.

تناغم النظم القانونية

٣٢ - ينص برنامج عمل ألماني على أن تشمل الاتفاقيات الدولية المتصلة بتيسير النقل والعبور، إضافة إلى الاتفاقات الإقليمية والثنائية التي تصدق عليها البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية الآلية الأساسية لتحقيق التناغم في القواعد والوثائق وتبسيطها وتوحيدها. وفي هذا الصدد، لاحظ المشاركون إمكانية قيام الاتفاقات دون الإقليمية بدور مفيد إذا جرت مواءمتها مع الاتفاقيات الدولية. ويمكن أن تُستخدم هذه الاتفاقات أيضا كلبنة أساسية مهمة لتحقيق التناغم الدولي في المعايير والقواعد.

٣٣ - وحث المشاركون البلدان النامية غير الساحلية على الانضمام إلى الاتفاقيات والاتفاقات ذات الصلة للأمم المتحدة وسواها من الاتفاقيات والاتفاقات الدولية والصكوك القانونية الدولية الأخرى المتعلقة بالنقل وتيسير العبور، وتنفيذها بقدر أكبر من الفاعلية، مع إيلاء عناية خاصة للاتفاقية الدولية لتنسيق عمليات رقابة السلع على الحدود لعام ١٩٨٢. وفي هذا الصدد طُلب إلى اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأوروبا توفير الدعم التقني اللازم لذلك. كما طُلب إليهما مضاعفة المساعدة التي يقدمها إلى هذه البلدان في مجال بناء القدرات، بما فيها في مجالات التدريب والتوعية وزيادة تفهم عملية الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية المتصلة بتيسير النقل والعبور، والتبعات المترتبة على ذلك.

٣٤ - وطلب إلى اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ أن تقوم، بالتعاون مع المنظمات دون الإقليمية، بمضاعفة الدعم التقني من أجل تيسير النقل البري الدولي عن طريق توفير المساعدة في التنفيذ الفعال لاتفاقيات التيسير دون الإقليمية فيما بين الدول الأعضاء، والكثير منها بلدان غير ساحلية.

٣٥ - وأقر المشاركون بالدور الذي تقوم به الشبكة الإقليمية للخبراء القانونيين والتقنيين في مجال تيسير النقل، التابعة للجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، واعتبروها منصة يمكن بالاستناد إليها بناء القدرة الوطنية للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر من أجل الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية وتنفيذها، وصياغة اتفاقيات دون إقليمية وثنائية للنقل وتنفيذها.

تحسين الهياكل الأساسية للنقل وسد الفجوات القائمة في هذه الهياكل

٣٦ - لاحظ المشاركون أنه رغم التقدم الكبير المحرز في المنطقة في مجال تطوير الهياكل الأساسية للنقل وصيانتها على مدى الفترة قيد الاستعراض، لا تزال الحاجة قائمة لبذل جهود إضافية ومتضافرة من أجل إزالة العقبات التي تعترض التنمية الاجتماعية والاقتصادية الشاملة في البلدان النامية غير الساحلية الأوروبية والآسيوية، وهي العقبات التي تنشأ في المقام الأول عن افتقارها لمنفذ إلى البحر وبُعدها المكاني وعزلتها عن الأسواق العالمية، إضافة إلى ارتفاع تكلفة النقل التي تتحملها. وعلاوة على ذلك، حددت المرحلة الثانية من مشروع خطوط النقل الأوروبية - الآسيوية التي انتهى العمل عليها في الآونة الأخيرة، ليس فقط المشاريع ذات الأولوية في مجال الهياكل الأساسية، بل أيضا الخطوط الناقصة التي يتعين بناؤها من أجل تحسين الترابط وتعزيز كفاءة خدمات النقل بين أوروبا وآسيا. وفي هذا الصدد، أحاط المشاركون علما بأهمية الإعلان المشترك لتعزيز النقل الأوروبي - الآسيوي بالسكك الحديدية والأنشطة الرامية إلى توحيد قوانين السكك الحديدية، الموقع في جنيف في ٢٦ شباط/فبراير ٢٠١٣.

٣٧ - وأقر الاجتماع ضرورة سد الفجوات القائمة في مجال الهياكل الأساسية من أجل تحسين هذه الهياكل والتوكيد على التطوير والتخطيط المتجانسين للهياكل الأساسية، وذهب إلى أن البلدان النامية غير الساحلية تحتاج إلى الانخراط بشكل نشط في مبادرات التعاون الإقليمي من قبيل برنامج الأمم المتحدة الخاص المعني باقتصادات وسط آسيا، وفي الأطر المؤسسية على شاکلة الاتفاقيين الحكوميين الدوليين القائمين حاليا بشأن الهياكل الأساسية للنقل (أي، شبكة الطرق الرئيسية الآسيوية وشبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا)، فضلا عن دعم اعتماد الاتفاق الحكومي الدولي بشأن الموانئ الجافة. وطلب على وجه التحديد إلى أفغانستان وأرمينيا وأذربيجان وبوتان وكازاخستان وقيرغيزستان وتركمانستان اتخاذ

إجراءات للتصديق على الاتفاق الحكومي الدولي المتعلق بشبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا، أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه، وحثت تركمانستان على فعل الشيء نفسه بالنسبة لشبكة الطرق الرئيسية الآسيوية. وحث المشاركون البلدان النامية غير الساحلية الآسيوية على اتخاذ الإجراءات الضرورية لتوقيع الاتفاق الحكومي الدولي للموانئ الجافة الذي يُتَظَر أن تعتمده اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ في دورتها التاسعة والستين وفتحه للتوقيع في الدورة الثانية لمنتدى وزراء النقل الآسيويين. وتحتاج البلدان النامية غير الساحلية أن تتلقى الدعم الاستراتيجي الوافي من شركائها دون الإقليميين من أجل تطوير هياكلها الأساسية في إطار مثل هذه الشبكات الإقليمية للنقل.

٣٨ - وحث المشاركون في الاجتماع شركاء التنمية على العمل معا من أجل إيجاد نظام دولي متكامل للنقل المتعدد الوسائط والسوقيات في آسيا، مع إيلاء التركيز لتطوير وتحسين شبكة الطرق الرئيسية الآسيوية وشبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا والموانئ الجافة.

٣٩ - وقد صُنِّفَت معظم البلدان النامية غير الساحلية في مرتبة منخفضة في إطار المقارنة الدولية المتعلقة بنوعية الهياكل الأساسية. ولوحظ أن تحسين نوعية الهياكل الأساسية يكتسي أهمية حيوية من أجل توفير النقل الآمن والكفؤ. ولوحظ أيضا أن مستوى الهياكل الأساسية غير متجانس فيما بين البلدان النامية غير الساحلية الأوروبية والآسيوية. وفي حالة الطرق، لوحظ قيام فروق جوهرية من ناحية أحدث التحسينات وعمليات التطوير الجوهرية المدخلة على هذه الطرق. فعلى سبيل المثال، توجد في جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية ومنغوليا وأفغانستان نسبة مئوية منخفضة من الطرق الممهدة (أقل من ٣٠ في المائة) بالمقارنة بدول وسط آسيا (ما يزيد على ٨٠ في المائة). ورئي أن ثمة مجالا حاسما آخر هو ضرورة اغتنام فرص تطوير الهياكل الأساسية على الصعيدين الإقليمي ودون الإقليمي.

٤٠ - ونوّه المشاركون إلى أن جانبا من المكاسب الفورية التي تتأتى من تحسين الهياكل الأساسية هو زيادة التكامل عبر الوطني بين مناطق الحدود، الذي يحدث عادة فيما بين المناطق الأشد نأيا وفقرا في البلدان المعنية. وبغية تحقيق قدر أكبر من المكاسب لا بد من إقران خطوط النقل المادية بين البلدان بتناغم المعايير التي تطبقها، كأظمة تشغيل إشارات السكك الحديدية على سبيل المثال.

٤١ - ومع ذلك، جرى التسليم بأن سد فجوة الهياكل الأساسية في البلدان النامية غير الساحلية مهمة معقدة وصعبة. فهي تحتاج إلى التزام سياسي وإقليمي قوي، وتحتاج أيضا إلى اغتنام جميع فرص تطوير الهياكل الأساسية في هذه البلدان مستقبلا بطريقة شاملة. ويتعين في هذا السياق مواصلة بذل الجهود لبناء القدرات الداخلية على التخطيط والتنفيذ وتشغيل

مشاريع الهياكل الأساسية للنقل على نحو يتسم بالكفاءة. ولا بد أن تدعم البلدان النامية غير الساحلية أيضا المبادرات التجارية التي تشجع على استعمال خدمات النقل الداخلية في التجارة الدولية وخاصة النقل بالسكك الحديدية، كبديل تنافسي للنقل البحري، وأن تدعم الأنشطة التي تشجع على نشوء خدمات سوقيات مدفوعة بالجودة. وفي هذا السياق شدد المشاركون على أهمية تعبئة الموارد المالية لأغراض تطوير الهياكل الأساسية وحثوا المؤسسات المالية الدولية والجهات المانحة ومصادر التمويل المحتملة على مد أيديها من أجل تلبية هذه الاحتياجات.

٤٢ - وقد وقّع أو انضم إلى الاتفاق الحكومي الدولي المتعلق بشبكة الطرق الرئيسية الآسيوية، الذي دخل حيز النفاذ في عام ٢٠٠٥ ويغطي طرقاتها ١٤٣ ٠٠٠ كيلومتر موجودة في ٣٢ بلدا، ما مجموعه ٢٩ بلدا تتضمن ١١ من البلدان النامية غير الساحلية. وفي ظل ما تبديه البلدان المشاركة من التزام قوي، جرى منذ عام ٢٠٠٤ تحسين ما يصل إلى ٣٠ في المائة تقريبا من الطرق المشمولة بشبكة الطرق الرئيسية الآسيوية في هذه البلدان (تعادل أكثر من ١٠ ٠٠٠ كيلومتر). وتناقص الجزء من شبكة الطرق الرئيسية الآسيوية الذي لا يزال يقل عن المعايير الدنيا (الفئة الثالثة) من ٣٢ في المائة إلى ١٨ في المائة. غير أن هناك أطوال من شبكة الطرق الرئيسية تصل إلى ٦ ٧٩٦ كيلومترا تحتاج إلى تأهيلها لتلبية متطلبات المعيار الأدنى. ورغم أنه لا توجد خطوط ناقصة، بمعنى انعدام وجود الطريق، تعمل النوعية الرديئة للطرق كرادع للنقل الدولي بسبب ارتفاع تكلفة تشغيل المركبات. وتحتاج هذه المسألة إلى التصدي لها على وجه السرعة.

٤٣ - وبترك شبكات الطرق جانبا، تقوم خطوط السكك الحديدية الكفؤة بدور محوري في تحسين سبل وصول البلدان النامية غير الساحلية إلى الأسواق العالمية. وبغية تسهيل التخطيط لعمليات التوسع المستقبلي وتحسين شبكة السكك الحديدية في المنطقة وتشغيلها، جرى اعتماد الاتفاق الحكومي الدولي المتعلق بشبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا، الذي يساعد في الربط الإقليمي على نحو كفؤ. غير أن التحدي الرئيسي في هذا الخصوص يتمثل في كثرة الخطوط الناقصة وهو ما يحول دون تشغيل الشبكة كنظام متتابع. وتقدر اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا ومنطقة المحيط الهادئ أن هذه الخطوط تشكل حوالي ١٠ ٥٠٠ كيلومتر من قضبان السكك الحديدية أو ٩ في المائة من مجمل الشبكة، وهي مسألة تحتاج إلى اتخاذ إجراءات عاجلة بشأنها.

٤٤ - وفي عام ٢٠٠٣، دشنت اللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ مشروعا لتشجيع تطوير خطوط النقل الأوروبية الآسيوية كبديل

تنافسي للطرق البحرية للتجارة بين آسيا وأوروبا. وجرى تنفيذ المشروع على مرحلتين. وبلغ العدد الإجمالي للبلدان المشاركة فيه ٢٧ بلداً (تشمل ٩ من البلدان النامية غير الساحلية الآسيوية الاثنا عشر). وكجزء من المشروع جرى إعداد قاعدة بيانات لنظام المعلومات الجغرافية أصبحت متاحة الآن على الإنترنت وباتت تمثل أداة أساسية لتطوير خطوط للنقل تتصف بالكفاءة والسلامة والأمن. ويتعين على اللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ اتخاذ التدابير الضرورية لضمان الاستخدام الأشد كثافة لنواتج المشروع سعياً إلى التخطيط والتطوير المتكاملين لخطوط النقل الداخلي في المنطقة.

٤٥ - وبوسع البلدان النامية غير الساحلية أن تحقق استفادة أكبر من شبكة الطرق الرئيسية الآسيوية وشبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا إذا حسّنت التدابير المتعلقة بتيسير النقل، والاستثمار في المرافق المتعددة الوسائط مثل الموانئ الجافة. ويمكن أن يؤدي وجود الموانئ الجافة إلى تحقيق التآزر عن طريق ربط وسائل النقل المختلفة؛ ويمكن أن يشجع أيضاً على التطوير المكاني المتوازن باعتبار أنه يسهّل عملية التصنيع في الظهير الأرضي. وتتسم الموانئ الجافة بأهمية خاصة للبلدان النامية غير الساحلية لأنها تقوم بدور مهم مماثل للدور الذي تقوم به الموانئ البحرية، من حيث تيسير توافر النقل المتعدد الوسائط والخدمات السوقية على نحو يتسم بالكفاءة. ولا بد أن يحظى تطوير المرافق متعددة الوسائط والموانئ الجافة بالالتزام رفيع المستوى سواء من جانب المنظمات الإقليمية أو من جانب البلدان.

٤٦ - وتتبع اللجنة الاقتصادية لأوروبا نهج الشبكة في تعاملها مع مسألة تطوير الهياكل الأساسية للنقل الدولي، وتتوسل في ذلك تطوير اتفاقاتها المتعلقة بالهياكل الأساسية للنقل وتحديثها وتعزيزها. والهدف من اتباع هذا النهج، ومن مبادرة مماثلة تتبعها اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، هو التأكد من عدم ترك أي بلد في أوروبا أو آسيا غير مربوط بالخطوط الدولية المهمة للطرق والسكك الحديدية. لكن البلدان النامية غير الساحلية في اللجنة الاقتصادية لأوروبا ليست كلها أطرافاً متعاقدة في جميع الاتفاقات المتعلقة بالهياكل الأساسية، وهي مسألة تحتاج إلى أن يجري التصدي لها من قِبَل المنظمات ذات الصلة من أجل مواصلة إدماج شبكات النقل الوطنية في الشبكات الأوسع للجنة الاقتصادية لأوروبا، ويؤدي ذلك بدوره إلى تعزيز مستوى التوافق التشغيلي التقني والعملية.

٤٧ - وحسبما جرى التسليم به في برنامج عمل ألماني، يمكن لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات أن تقوم بدور حاسم في التعجيل بالتنمية. ورغم التقدم المحرز في الآونة الأخيرة بالنسبة لتحليل تكنولوجيا المعلومات والاتصالات للمنطقة، لا تزال البلدان النامية غير الساحلية الآسيوية متخلفة عن عموم المنطقة من ناحية الاتصال بالإنترنت عبر النطاق

العريض، مع أن هذه التكنولوجيا يمكن أن تقوم بدور حاسم في تدعيم قدرة الشركات على التنافس وتيسير التجارة الدولية. وبسبب التطورات بالغة السرعة في قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات باتت البلدان النامية غير الساحلية تواجه تحديات خطيرة في ملاحقة متطلبات النشر الضروري للهياكل الأساسية وكفالة التطور الملازم لذلك في أطر السياسات. وإضافة إلى ذلك تقدّر تكلفة النطاق العريض في البلدان النامية غير الساحلية الآسيوية، كحصة من الدخل القومي الإجمالي، بما يزيد على ١٠ أضعافها بالمقارنة بباقي بلدان منطقة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ. ونتيجة لذلك، تبقى المنافع الإنمائية الاقتصادية والاجتماعية التي تتأتى عن الوصول إلى الإنترنت عبر النطاق العريض تخايل غالبية هذه البلدان. وتزداد هذه الحالة تفاقماً بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية بسبب الاعتماد الكثيف في الهياكل الأساسية للإرسال عبر النطاق العريض الثابت في المنطقة على كابلات الألياف البصرية المغمورة تحت سطح الماء.

٤٨ - ودعا المشاركون إلى اتخاذ مزيد من الإجراءات لنشر طرق أرضية فائقة السرعة للمعلومات تدعم الوصول إلى خدمات الإنترنت عبر النطاق العريض الثابت وتيسر سبل الحصول عليها. ولاحظوا باهتمام أن المبادرات الإقليمية المتعددة في هذا الخصوص يمكن أن تسهم بشكل مؤكد في تحسين الموصولية بالنسبة لعدد من البلدان النامية غير الساحلية في المنطقة، وعلى الأخص، طريق المعلومات الفائقة السرعة العابر لبلدان أوراسيا، الواصل بين آسيا الوسطى وأوروبا، وشبكة طريق المعلومات الفائقة السرعة لمنطقة الميكونغ الكبرى دون الإقليمية، ومبادرة طريق المعلومات السريع في إطار التعاون الاقتصادي لمنطقة جنوب آسيا دون الإقليمية. وأعربوا أيضاً عن تأييدهم للجهود التي تبذلها أمانة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ والاتحاد الدولي للاتصالات للقيام شراكةً بإعداد وصف بياني لشبكات الإرسال الحالية من أجل تحديد الاختناقات والخطوط الناقصة في الهياكل الأساسية للربط الإلكتروني.

٤٩ - ولوحظ أن ما بين ٧٠ و ٩٠ في المائة من تكاليف إنشاء شبكة أرضية للألياف البصرية يتصل بحفر وتركيب أنابيب وممرات تحت الأرض لشد الكابلات من خلالها، ولاحظ المشاركون الإمكانيات الكبيرة التي يمكن أن يأتي بها تلاقي تطوير الهياكل الأساسية للربط بتكنولوجيا المعلومات والاتصالات مع تطوير شبكات الهياكل الأساسية للنقل والطاقة. ويمثل أحد البدائل التي جرى تحديدها في القيام بتركيب الكابلات الأرضية في وقت متزامن مع تطوير وصيانة شبكة الطرق الرئيسية الآسيوية وشبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا.

٥٠ - وأحاط المشاركون علماً بالتوصيات المقدمة في المناسبة الجانبية التي تولى تنظيمها الاتحاد الدولي للنقل على الطرق.

تيسير عملية عبور الحدود

٥١ - لوحظ أن حالات التأخير الأشد سوءاً التي تحدث في أثناء العبور تقتصر بالنقاط البيئية أو نقاط مناقلة البضائع الرئيسية، وخاصة النقاط التي تقع بين النقل البحري والنقل البري الداخلي، وبين الشبكات الواصلة لخطوط السكك الحديدية وعلى جانبي الحدود الوطنية. ورئي أن انخفاض قدرة السكك الحديدية و/أو الطرق على السحب من النقاط الرئيسية لمناقلة البضائع تسبب في حدوث تأخيرات كبيرة. كما أن التبدل البطيء للقاطرات بين شبكات السكك الحديدية لا يتسبب فحسب في احتجاز البضائع العابرة بل يؤدي أيضاً إلى ضعف استخدام أصول السكك الحديدية ويؤدي بالتبعية إلى انخفاض إيراداتها.

٥٢ - وتضع إجراءات عبور الحدود عقبات خطيرة بوجه خاص أمام العبور البري. وتعود عمليات التأخير المرتبطة باحتياز الحدود إلى حد كبير إلى عدم كفاية المرافق المادية للهياكل الأساسية وقلة التنسيق فيما بين مختلف المسؤولين العاملين على أحد جانبي الحدود، وبين نظرائهم العاملين عبر الحدود. وعلاوة على ذلك تضع الشكليات والإجراءات المعقدة عقبات رئيسية أمام كفاءة النقل العابر. وينبغي أن تولي البلدان اهتماماً كافياً لهذه المسائل المحددة وأن تتوافر لها سبل الدعم في هذا المجال من الشركاء الإقليميين ودون الإقليميين.

٥٣ - ولاحظ المشاركون أنه جرى وضع عدة صكوك لتيسير العبور والنقل مثل، منهجية اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ لحساب الوقت/التكلفة - المسافة، ونموذج النقل الآمن العابر للحدود، ونموذج كفاءة النقل العابر للحدود، ونموذج الإدارة المتكاملة لعبور الحدود، إضافة إلى الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بمقتضى دفا تر النقل الدولي البري من أجل المساعدة في تحديد الحواجز غير الجمركية التي تعيق عبور الحدود والنقل العابر والتصدي لها. ورئي أن "دليل أفضل الممارسات المتبعة عند المعابر الحدودية: منظور لتيسير التجارة والنقل"، الذي نشرته اللجنة الاقتصادية لأوروبا ومنظمة الأمن والتعاون في أوروبا يتيح فرصة فريدة للبلدان داخل منطقتي اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأوروبا وخارجهما لصياغة سياسات حدودية وجمركية تزيد الأمن وتيسر التجارة الدولية والنقل الدولي بقدر أكبر من الكفاءة. ويمكن للبلدان النامية غير الساحلية وشركائها من بلدان المرور العابر أن تستخدم أدوات التيسير تلك في تعزيز جهودها الرامية إلى زيادة أمن وكفاءة النقل العابر. ورأى المشاركون أن البلدان النامية غير الساحلية وشركائها الإنمائيين يمكن أن يبذلوا جهوداً إضافية من أجل

مواصلة تطبيق أدوات تيسير العبور والنقل. وحثوا اللجنتين على مواصلة تشجيع هذه العمليات كما حثوا المؤسسات على زيادة تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

٥٤ - وبالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية الموجودة في وسط آسيا، يوفر الفريق العامل المشاريعي المعني بالنقل وعبور الحدود التابع لبرنامج الأمم المتحدة الخاص المعني باقتصادات وسط آسيا منذ إنطلاقه في عام ١٩٩٨، دعماً قيماً في تطوير وتيسير الهياكل الأساسية في مجال النقل. ويتعين على اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأوروبا زيادة دعم هذه العملية حتى يصبح الفريق العامل منصة فعالة للتعاون فيما بين البلدان. وتحتاج هذه الآلية التعاونية قدرأ أكبر من المساندة حتى يتسنى إنشاء المنصة المؤسسية اللازمة لتوفير التخطيط المنسق الرشيد في مجال الهياكل الأساسية وتدابير التيسير على الصعيد الإقليمي.

٥٥ - واقترح المشاركون تعزيز الجهود الرامية إلى تحسين الهياكل الأساسية وزيادة التنسيق والتعاون المشترك بين الوكالات في نقاط العبور الحدودية، فضلاً عن تنفيذ الإدارة المتكاملة لعبور الحدود، وإيجاد نقطة التفتيش الواحدة ونافذة التخليص الواحدة وتطبيق تقنيات التفتيش غير الاقتحامي وأساليب إدارة المخاطر.

٥٦ - ولوحظ أن المنطقة وضعت بعض المبادرات في مجال تيسير العبور لاقت نجاحاً في التطبيق ومنها، نقطة التوقف الواحدة على الحدود، والموانئ الجافة واستخدام طيف الأشعة الحرارية دون الحمراء وتطبيقاتها المتصلة بتكنولوجيا المعلومات في عمليات التخليص الجمركي. وأوضح المشاركون أهمية أن تنظر البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر في المنطقة، بدعم من شركائها الإنمائيين في توسيع نطاق هذه المبادرات أو تكرارها. وعلاوة على ذلك طُلب إلى اللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ ومكتب الممثل السامي تقديم الدعم لصياغة آليات فعالة مشتركة بين البلدان تمكّنها من القيام على نطاق واسع بتقاسم أفضل الممارسات المتعلقة بخبراتها في مجال السياسات والاستراتيجيات وسوى ذلك من الموارد المتصلة بتحسين سياسات العبور.

تطوير القدرة الإنتاجية وتنويع قاعدة التصدير

٥٧ - لاحظ المشاركون أن عدداً كبيراً من البلدان النامية غير الساحلية في المنطقة يعتمد على السلع الأساسية، مع اتكال كثيرة منها على المعادن والنفط والمنتجات الزراعية أساساً، التي لا تكون لها عادة قيمة مضافة عالية من منظور التصدير. ويتسبب هذا الوضع في زيادة هشاشة هذه البلدان أمام الصدمات التجارية الخارجية جراء ما يحدث من تقلبات في أسعار السلع الأساسية. ودعا المشاركون إلى اتخاذ تدابير وإجراءات متضافرة لدعم جهود البلدان

النامية غير الساحلية سعياً إلى تقليل اعتمادها على السلع الأساسية، بما في ذلك عن طريق تنويع قاعدة صادراتها، وتدعيم عملية تجهيز السلع الأساسية من أجل زيادة قيمتها المضافة. ودعا المشاركون في الاجتماع شركاء التنمية إلى تعزيز الجهود التي يبذلونها لدعم البلدان النامية غير الساحلية في تنويع صادراتها، وأن يقوموا في ذلك بعدة أمور منها، نقل التكنولوجيات الملائمة بشروط يُتفق عليها بين الطرفين، وتقديم الدعم لتطوير وتعزيز قدراتها الإنتاجية وبناء القدرات في مجال صياغة السياسات ذات الصلة.

٥٨ - وشدد المشاركون على ضرورة التخفيف من الأثر السلبي على التنمية الناجم عن كون هذه البلدان غير ساحلية، وطالبوا بوضع سياسات شاملة ومتناغمة ومنسقة على كل الصُّعد في مجالات الاستثمار والهياكل الأساسية (الإنتاج والنقل وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات والطاقة)، والسوقيات (النقل وتيسير التجارة)، والتكنولوجيا، دعماً لجهود البلدان النامية غير الساحلية في تطوير قدراتها الإنتاجية المحلية وتنويع منتجاتها وأسواقها، وزيادة قدرتها التنافسية وربحيتها، مع القيام في الوقت ذاته بتقليل هشاشتها أمام الصدمات الخارجية. وطالب المشاركون بأن يجري حصول على دعم من المجتمع الدولي في هذا الصدد.

تسخير التحويلات المالية

٥٩ - لوحظ أن التحويلات المالية أصبحت تمثل مورداً متزايد الأهمية لأغراض التنمية بالنسبة لبعض البلدان النامية غير الساحلية. وقد أسهمت هذه الموارد في تقليل الفقر وخلق فرص العمل وتكوين المهارات. وفي حالات كثيرة، قام العاملون المهاجرون العائدون بالاستثمار في شركات جديدة وأسهموا بالتبعية في تطوير القدرة الإنتاجية، بما في ذلك في قطاع الخدمات. وسلّم المشاركون أنه بوسع حكومات البلدان المرسلّة أن تتبع أسلوباً أكثر منهجية لتحسين مهارات العاملين المهاجرين وتقليل تكاليف المعاملات التي يتحملها المهاجرون وتعزيز الصلات مع مجتمعاتهم خارج البلاد سعياً إلى جذب مهاراتهم واستثمارهم إلى الوطن. وقيل أيضاً أن البلدان المستقبلية تستطيع أن تفعل المزيد لتوفير بيئة عمل آمنة للعمال المهاجرين وتيسير إجراء التحويلات المالية بكفاءة.

تشجيع السياحة

٦٠ - لاحظ المشاركون أن السياحة العالمية أصبحت تشكل على نحو متزايد جزءاً مهماً في التجارة العالمية، ودعوا انطلاقاً من ذلك إلى زيادة الاستثمارات في هذا القطاع. ورأوا أنه من الممكن أن تولّد السياحة تدفقات داخلية كبيرة من العملة الأجنبية إلى البلدان النامية غير الساحلية. ورأوا أيضاً أن السياحة يمكن أن تقيم روابط إيجابية مشتركة بين القطاعات

وتؤدي إلى تعزيز النمو في قطاعات الاقتصاد الأخرى مما يوّلّد موجة أقوى من الآثار التبعية الإيجابية المتضاعفة أكثر مما يحدث في أي قطاعات اقتصادية أخرى. ورأوا كذلك أنه من منظور البلدان النامية غير الساحلية قد تكون هناك ضرورة لإجراء تدخلات استراتيجية لتشجع على وجود نواتج أكثر توازنا في مجال السياحة من الناحية الجنسانية وناحية العدالة الاجتماعية، كما يتعين إيلاء قدر أكبر من الاهتمام لضمان الاستدامة البيئية. وجرى التشديد على تشجيع السياحة المستدامة وبالأخص السياحة البيئية وسياحة الجبال من أجل توليد الوظائف والتخفيف من حدة الفقر في البلدان النامية غير الساحلية.

تعزيز القدرة التجارية ودعم تيسير التجارة

٦١ - نوّه المشاركون إلى أن تكلفة التجارة في البلدان النامية غير الساحلية لا تزال تكلف باهظة، وأنها تصل عادة إلى ما بين أربعة إلى سبعة أضعاف تكلفتها في معظم البلدان النامية المتوسطة الدخل الأخرى في آسيا.

٦٢ - وأوصى المشاركون البلدان النامية غير الساحلية باتخاذ التدابير الواردة فيما يلي من أجل زيادة تيسير التجارة:

(أ) باعتبار أن الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية يؤدي على الأرجح إلى سبيل غير تمييزي للولوج إلى الأسواق والاستفادة من المكاسب الأخرى للأطراف المتعددة الأطراف، لا بد أن تتلقى البلدان النامية غير الساحلية الساعية إلى الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية الدعم من شركائها التجاريين، وألا تكون شروط انضمامها مرهقة، وأن تحصل من المجتمع الدولي على المساعدة التقنية والدعم في مجال بناء القدرات فيما تبذله من جهود للانضمام إلى المنظمة وتنفيذ ما يقع على عاتقها من التزامات؛

(ب) يتعين أن تنخرط هذه البلدان بنشاط في تنفيذ القرار ٣/٦٨ للجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ بشأن إتاحة التجارة اللاورقية، إضافة إلى التدابير الأخرى لتيسير التجارة سعياً إلى مواصلة تخفيض تكاليف المعاملات التجارية وزيادة كفاءة سلاسل الإمداد التي يكون منشؤها أو مقصدها البلدان النامية غير الساحلية؛

(ج) يتعين أن تستفيد البلدان النامية غير الساحلية استفادة تامة من أدوات تيسير التجارة التي وضعتها المنظمات الدولية من أجل بناء قدرة أصحاب المصلحة ذوي الصلة؛ وفي هذا الخصوص، تُشجّع هذه البلدان على الاستفادة من التوجيهات التي وضعتها شبكة الأمم المتحدة لخبراء التجارة اللاورقية في آسيا والمحيط الهادئ بخصوص جملة أمور منها،

تحليل عمليات إدارة الأعمال، ومواءمة الوثائق، وتناسق السياسات ونمذجتها وتنفيذ نهج النافذة الواحدة؛

(د) لا بد أن تكفل هذه البلدان تناسق تدابير تيسير التجارة مع الاتفاقات والآليات والالتزامات الدولية والإقليمية القائمة؛ والاستفادة من المعايير والاتفاقيات الدولية الراهنة مثل تلك التي أصدرها مركز الأمم المتحدة لتيسير التجارة والأعمال التجارية الإلكترونية؛ أو التي تحظى بدعم لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي أو منظمة الجمارك العالمية؛

(هـ) ينبغي أن تنشئ البلدان النامية غير الساحلية آليات تمكّنها من رصد التقدم الذي تحرزه في مجال تيسير التجارة على نحو أكثر دقة، والقيام بشكل أشد فعالية بتحديد أولويات التنفيذ بالنسبة لتدابير تيسير التجارة.

التصدي للحواجز غير الجمركية

٦٣ - حث المشاركون البلدان النامية غير الساحلية الأوروبية والآسيوية على العمل معا من أجل إدخال إصلاحات في مجال التجارة تُبنى على تحليل للحواجز غير الجمركية بما فيها الحواجز التجارية والتدابير الأخرى المتصلة بالتجارة. وأعربوا عن قلقهم لما للأنشطة المتخذة على الصعيد العالمي صوب إقامة الحواجز غير الجمركية من تأثير متزايد، مباشر أو غير مباشر، على القدرة التصديرية والتنافسية للبلدان النامية غير الساحلية، وسُبل ولوجها إلى الأسواق ودخولها إلى ساحة التجارة العالمية. وحثوا اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأوروبا، بالتعاون مع مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية والمنظمات الدولية والإقليمية الأخرى ذات الصلة على تزويد هذه البلدان بالمساعدة التقنية والبحثية وأشكال المساعدة الأخرى في عملية انضمامها إلى منظمة التجارة العالمية وتصميم إصلاحات متصلة بالتجارة تستهدف تشجيع عمليات التكامل التجاري والاستثماري من أجل تعزيز التعاون العالمي والإقليمي.

التمويل والشراكة بين القطاعين العام والخاص

٦٤ - لوحظ أن التمويل يشكل صعوبة بادية نظرا إلى ضخامة حجم الموارد اللازمة في البلدان النامية غير الساحلية للتوسع في الهياكل الأساسية للنقل وصيانتها. وبغية مواجهة هذا التحدي شدد المشاركون على ضرورة وضع حلول تمويلية مبتكرة باعتبارها ضرورة لتكميل الاستثمارات العامة في هذا المجال. ورئي أن الحلول المالية المبتكرة قد تتمثل في زيادة الفرص أمام الشراكة بين القطاعين العام والخاص في البلدان النامية غير الساحلية من خلال رفع

درجة جهوزيتهما لمثل هذه الخطط وهيئة بيئة مؤاتية من زاوية صياغة السياسات والإصلاح التنظيمي والترتيبات الإدارية. ويمكن للجهات المانحة والمؤسسات المالية الدولية أن تنظر كذلك في إنشاء آليات مبتكرة للتمويل على الصعيدين الوطني ودون الإقليمي تساعد البلدان النامية غير الساحلية في سد فجوات التمويل في الهياكل الأساسية المادية وغير المادية، واجتذاب قدر أكبر من التمويل للاستثمارات الضرورية، كأن تقوم على سبيل المثال بزيادة تنمية الفرص المتاحة للشراكة بين القطاعين العام والخاص عن طريق استعمال المنح التي تتلقاها من الجهات المانحة في تدعيم القروض المقدمة من مؤسسات التمويل الدولية.

٦٥ - وحث المشاركون البلدان على تبسيط أعمال الآليات المعنية بصيانة المرافق الحالية. ورئي أنه لضمان التمويل الكافي اللازم لصيانة الطرق، يمكن للبلدان إنشاء صناديق مخصصة للطرق تتأني إيراداتها أساساً من مصادر من قبيل فرض رسوم على أصناف استهلاكية كالوقود ورسوم العبور ورسوم إصدار التراخيص السنوية للمركبات والرسوم التكميلية التي تُفرض على المركبات الثقيلة، إضافة إلى فرض الغرامات على الحمولات الزائدة. كما أشير إلى أن عدداً من البلدان النامية غير الساحلية أنشأ صناديق للطرق كوسيلة فعالة لتدبير التمويل اللازم لصيانة الطرق. وجرى تشجيع بلدان أخرى منها جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية ونيبال على أن تحذو حذو البلدان التي أرست أفضل الممارسات في هذا السياق. ورئي، على وجه الإجمال، أن اتباع أفضل الممارسات الإقليمية في مجال تطوير الهياكل الأساسية وصيانتها مسألة حاسمة للمحافظة على قيمة الأصول الحالية وتخفيض احتياجات التمويل في المستقبل. ورئي أيضاً أنه من الضروري أن يزيد التأزر على الصعيد الإقليمي فيما بين البلدان ومؤسسات التمويل الدولية وأصحاب المصلحة الآخرين، بما في ذلك القطاع الخاص من أجل استكشاف فرص التمويل في مشاريع الهياكل الأساسية ذات الأولوية على طول شبكة الطرق الرئيسية الآسيوية وشبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا، وزيادة تنمية الشراكة بين القطاعين العام والخاص في البلدان النامية غير الساحلية. ولوحظ أن هناك حاجة أيضاً لبذل جهود للتعرف على الأولويات والإمكانات الاستثمارية والنهج المختلفة لتمويل المشاريع وتبادل الخبرات في مجال تمويل الطرق الرئيسية وتطويرها وتشغيلها. ولاحظ المشاركون أن التعاون بين بلدان الجنوب يمكن أن يوظف في أغراض تنمية الهياكل الأساسية.

تعميق التعاون والتكامل الإقليميين

٦٦ - شدد المشاركون على ضرورة أن يجري، إضافة إلى الجهود المتعددة الأطراف، اتخاذ إجراءات تستهدف تعميق التعاون والتكامل الإقليميين، بما في ذلك عن طريق اتفاقات التجارة الحرة. ولاحظوا أن أحد العناصر الأساسية للتغلب على التهميش الذي تعانيه البلدان

النامية غير الساحلية الآسيوية يتمثل في زيادة مشاركتها بشكل نشط في الاتفاقات والأطر الإقليمية وحصولها على معاملة خاصة وتفضيلية من أجل تعظيم مكاسبها الإنمائية.

٦٧ - وجرى التشديد على أن تعزيز الروابط بين التجارة والاستثمار يكتسي أهمية حاسمة لتدعيم التعاون والتكامل الإقليميين، وأن مثل هذه الروابط يمكن أن تؤدي كذلك إلى تحسين قدرات العرض لفرادى البلدان في مجال الصادرات، من خلال تأسيس المشاريع المشتركة المولدة للتجارة التي تسهم بدورها في ارتفاع معدل النمو وزيادة معدل خلق الوظائف. ورئي كذلك أنه يمكن لاتفاقات التجارة الحرة أن تحفز التدفقات الاستثمارية للقيام بعمليات لإعادة الهيكلة الإقليمية لأغراض تحقيق الكفاءة. وعلاوة على ذلك، لوحظ أنه إذا جرى التركيز في أولويات السياسة على تطوير شبكات الإنتاج من خلال التكامل الرأسي والتخصص الأفقي، وتدعيم هذا الجهد بتدفقات استثمارية شاملة لعدة أقطار تستهدف تعزيز الروابط بين التجارة والاستثمار، أمكن تحقيق مكاسب كبيرة من ناحية ارتفاع معدل التجارة والتدفقات الاستثمارية داخل المنطقة الإقليمية. وتُوّه إلى الحاجة القائمة لوضع قواعد للمنشأ صديقة للاستثمار ومضاعفة للتجارة عن طريق تشجيع نهج التراكم الإقليمي.

توسيع نطاق المبادرات الإقليمية ودون الإقليمية

٦٨ - وافق المشاركون على ضرورة أن تشرع البلدان النامية غير الساحلية في تطبيق نموذج إنمائي جديد يكون هدفه الاستراتيجي هو أن تتحول إلى بلدان أكثر تكاملاً على الصعيد الإقليمي (بما في ذلك تحقيق الترابط الحضري/الريفي) قادرة على تحقيق النمو السريع الشامل والمستدام. ويحتاج بلوغ هذا الهدف اتخاذ إجراءات متضافرة لصياغة إطار أعم للتكامل الاقتصادي على الصعيد الإقليمي، وكفالة حصول البلدان النامية غير الساحلية على مكاسب اقتصادية واجتماعية متكافئة، وتطوير الشبكات الإقليمية للنقل والطاقة والاتصالات، وتحسين تيسير التجارة والنقل فضلاً عن تعزيز الترابط مع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

٦٩ - وثمة جانبان مهمان مشمولان بالمجالات الخمسة ذات الأولوية لبرنامج عمل ألماتي جرى التشديد عليهما وهما: (أ) الإجراءات التحفيزية التي تسهم في زيادة الاستثمار في المجالات ذات الأولوية، وخاصة المجالات المتصلة بتطوير الهيكل الأساسي اللازم لوجود نظام كفؤ لشبكة النقل العابر وصيانتته في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، وهو نظام تلمس الحاجة إليه للتعجيل بالنمو وتغيير النمط الذي تتبعه هذه البلدان من أجل توفير مزيد من المكاسب للمناطق الفقيرة والمحرومة؛ (ب) زيادة القدرة على الاستفادة من التسهيلات التجارية المتاحة التي تحد منها العقبات المرتبطة بالهياكل الأساسية والعقبات الأخرى المتعلقة بالقدرات.

٧٠ - وأتفق كذلك على أن أطر التعاون الإقليمي القائمة بحاجة إلى توسيع نطاقها وتعزيزها حتى يمكن للبلدان أن تواجه مجتمعة ما يصادفها من تحديات. وفي هذا السياق لاحظ المشاركون أنه من الأمور الحاسمة زيادة التعاون الإنمائي داخل منطقتي اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأوروبا وعبرهما، بهدف تطوير الأسواق الإقليمية وتعزيز القدرات الإنتاجية المحلية. ويمكن أن تشمل المجالات ذات الصلة أولويات منها، تطوير الأسواق الجديدة ونقل التكنولوجيا واجتذاب الاستثمار الأجنبي المباشر وتطوير النقل العابر. وعلى مدى السنوات أتاحت للجنة منصتين مفيدتين أسهمتتا في قيام تعاون وتعاضد أوثق وأكثر فعالية فيما بين البلدان النامية غير الساحلية الأوروبية والآسيوية. ورئي أن الوقت الحاضر وقت ملائم لكي تستخدم هذه البلدان هاتين المنصتين على نحو أكثر فعالية لأغراض تعزيز تكاملها داخل النظام العالمي للإنتاج والنقل والتجارة بهدف التعجيل بعملية التنمية وزيادة الرفاهية وتقليل التعرض للمخاطر وأوجه الضعف.

الدعم الدولي

٧١ - دُعِيَ المجتمع الدولي إلى تسهيل انضمام البلدان النامية غير الساحلية إلى منظمة التجارة العالمية، باعتبار أن أربعة فقط من هذه البلدان استكملت عملية انضمامها للمنظمة منذ اعتماد برنامج عمل الماتي. ودعا المشاركون البلدان التي لم تصبح بعد أعضاء في منظمة التجارة العالمية إلى المشاركة بشكل مكثف مع شركائها التجاريين من أجل استكمال عملية انضمامها، كما حثوا على أن يجري منح جميع منتجات التصدير التي يكون منشؤها البلدان النامية غير الساحلية سبيلا لدخول أسواق البلدان المتقدمة النمو الأعضاء في منظمة التجارة العالمية بدون الخضوع لأي رسوم جمركية أو أي حصص سوقية مفروضة.

٧٢ - ورأى المشاركون أنه في ضوء جسامه الوضع البيئي غير المؤات للبلدان النامية غير الساحلية، يمكن أن تقوم الموارد الخارجية، مثل المساعدة الإنمائية الرسمية بدور مهم في دعم التنمية الاقتصادية والتقدم الاجتماعي لهذه البلدان. وأشاروا إلى أنها تحتاج إلى الموارد الخارجية لبناء هيكلها الاقتصادية والاجتماعية وبخاصة للاستثمار في الخدمات الأساسية كالمياه والمرافق الصحية والطاقة والنقل والمأوى والصحة والتعليم. ولاحظوا أن هذه الموارد يمكن أن تكمل الجهود الوطنية التي تبذلها البلدان النامية غير الساحلية وتستهدف بها توسيع وتنويع طاقتها الإنتاجية وتشجيع الاستثمار الأجنبي المباشر والتجارة والأخذ بالابتكارات التكنولوجية وتعزيز المساواة بين الجنسين وضمان الأمن الغذائي وتخفيض الفقر في الدول.

٧٣ - وأشار في هذا الصدد إلى أن البلدان النامية غير الساحلية تحتاج إلى تحسين المؤسسات وهياكل الحوكمة من أجل زيادة فعالية استخدام الدعم الذي يتوافر لها عن طريق المساعدة

الإثائية الرسمية في مساندة جهودها لتلبية احتياجاتها. وطلب إلى الجهات المانحة زيادة مستوى الموارد المالية والمساعدة التقنية التي تقدمها إلى البلدان النامية غير الساحلية.

٧٤ - وشدد المشاركون على أهمية أن يجري توفير "المعونة لصالح التجارة" للبلدان النامية غير الساحلية لأغراض بناء القدرات في مجال صياغة سياسات التجارة والمشاركة في المفاوضات التجارية وتنفيذ تدابير تيسير التجارة وتطوير الهياكل الأساسية المتصلة بالتجارة وتنويع منتجاتها التصديرية وتعزيز قدراتها الإنتاجية سعياً إلى زيادة القدرة التنافسية لمنتجات هذه البلدان في أسواق التصدير. وفي هذا الصدد، حث المشاركون شركاء التنمية على مواصلة تقديم الدعم لمبادرة "المعونة لصالح التجارة" وزيادة مقدراته مع إيلاء الاعتبار الكافي للاحتياجات والمتطلبات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية.

٧٥ - وأولى المشاركون التركيز للدور المهم الذي تؤديه المساعدة الإثائية الرسمية في تدعيم إمكانات التجارة والنمو الاقتصادي في البلدان النامية غير الساحلية، وأبرزوا الدور الداعم الذي تقوم به المساعدة الإثائية الرسمية في توفير الهياكل الأساسية للنقل والاتصالات والمنافع. وذهب المشاركون إلى ضرورة تشجيع قيام وتعهد بيئة أعمال مفضية إلى جلب المساعدة الإثائية الرسمية وفقاً للتشريعات والاحتياجات الإثائية الوطنية.

٧٦ - وأقر المشاركون بالدور الداعم الذي تقوم به منظومة الأمم المتحدة والمنظمات الإقليمية ودون الإقليمية والدولية الأخرى، في مجال تقديم الدعم التقني والمالي وبناء قدرات البلدان النامية غير الساحلية، بغية زيادة مشاركتها في التجارة العالمية ومساعدتها على تحقيق الأهداف الإثائية المتفق عليها دولياً، بما فيها الأهداف الإثائية للألفية. ودُعيت مؤسسات منظومة الأمم المتحدة بما فيها اللجان الإقليمية والمنظمات الدولية الأخرى ومصارف التنمية الإقليمية إلى أن تقوم، كل في نطاق ولايته، بتعزيز جهود البلدان النامية غير الساحلية في سبيل التغلب على المعوقات الهيكلية والاستفادة من النظام الدولي للتبادل التجاري والاستثمار.

٧٧ - ونوه المشاركون إلى الدور الحاسم الذي يضطلع به مكتب الممثل السامي في زيادة التوعية وحشد التأييد لضرورة وضع شواغل البلدان النامية غير الساحلية في مكانة عالية على جدول أعمال التعاون الإثائي العالمي، وتعبئة الدعم الدولي والموارد الدولية لصالح هذه البلدان من أجل مساعدتها في التغلب على ما يعترضها من الضعف وبناء قدرتها على التحمل ووضع نفسها على جادة التنمية الاقتصادية والاجتماعية والبيئية المطردة والمستدامة. ودعوا مكتب الممثل السامي إلى مواصلة تقديم المساعدة للبلدان النامية غير الساحلية عن طريق زيادة جهود الدعوة وحشد الدعم على الصعيد الدولي وعلى نطاق منظومة الأمم المتحدة.

٧٨ - وحث المشاركون البلدان النامية غير الساحلية الأوروبية والآسيوية على التصديق على اتفاق عام ٢٠١٠ المتعدد الأطراف لإنشاء مَجْمَع فكر دولي للبلدان النامية غير الساحلية، أو الانضمام إليه في أقرب وقت ممكن من أجل إدخال هذا المَجْمَع الذي أنشئ في أولان بتار في عام ٢٠٠٩، حيز التشغيل الكامل. ولاحظت البلدان النامية غير الساحلية بارتياح إنشاء الأمانة المؤقتة لمَجْمَع الفكر واعتبرتها خطوة مهمة نحو تشغيله الكامل. وسلّم المشاركون بالدور الذي يمكن أن يؤديه المَجْمَع فيما يتعلق بتوفير الدعم التقني وفي مجال بناء القدرات للبلدان الأعضاء، واستصوبوا قيام التعاون بينه وبين الشبكات والمبادرات القائمة التابعة للجان الإقليمية.

خطة التنمية لما بعد عام ٢٠١٥

٧٩ - رأى المشاركون أن الأهداف الإنمائية للألفية تتيح أداة قوية لتوحيد الجهود الوطنية والإقليمية والعالمية حول أهداف إنمائية واضحة ودقيقة وقابلة للقياس، لفرادى البلدان وللمجتمع العالمي أيضا. ورأوا أن التقدم الذي أحرزته البلدان النامية غير الساحلية الأوروبية والآسيوية نحو تحقيق هذه الأهداف لم يتسم فقط بتفاوته البين على نطاق الأهداف والمؤشرات المختلفة، وإنما اتسمت توزيعات منجزاته بعدم تساوقها أيضا عبر المناطق والمناطق الفرعية والبلدان والمجموعات السكانية المختلفة داخل البلد. وأعرب المشاركون عن رغبتهم القوية في البناء على هذه الأهداف، مع التركيز الواضح في خطة التنمية لما بعد عام ٢٠١٥ على قضايا عدم التساوي والتفاوت. واتفقوا أيضا على أن ثمة فجوات رئيسية قائمة، بما فيها فجوة السياسة وفجوة الاستراتيجية وفجوة النمو وفجوة الموارد وفجوة التنفيذ تحتاج إلى التعامل معها بشكل واضح في خطة التنمية لما بعد عام ٢٠١٥، إذا ما أريد تحقيق الأهداف المنصوص عليها. ورئي أن البلدان النامية غير الساحلية تحتاج إلى أن تتعامل مع مسألتَي التخفيف من آثار التغيّر المناخي وتقليل الهشاشة البيئية باعتبارهما من التحديات الإنمائية.

٨٠ - وأكد المشاركون على أن العمل ابتغاء تحقيق الرفاهية والسعادة عن طريق النمو الاقتصادي حاسم لبلوغ أي أهداف إنمائية لما بعد عام ٢٠١٥، لكن مثل هذا النمو لا بد أن يكون شاملا ومستداما وأن يتصدى لوجوه عدم المساواة والتفاوت. وسلموا بأن النمو الحاصل في البلدان النامية غير الساحلية الأوروبية والآسيوية اقترن في بعض الأحيان بتدهور بيئي، ورأوا أن هناك من ثم حاجة لتعزيز سياسات الاقتصاد الأخضر. وأشاروا إلى وجود مجالات عديدة أخرى تحتاج إلى التركيز عليها مجددا ومنها، مكافحة الفقر والجوع وتحقيق المساواة الجنسانية وتمكين المرأة وتحقيق النواتج المتصلة بالصحة (بما في ذلك ما يتصل بالأمراض غير المعدية) وتحقيق الأهداف التعليمية مع إيلاء تركيز أكبر على الأبعاد المتعلقة

بالمساواة، والعمل اللائق والمنتج والديناميات الديمغرافية بما فيها الحضرة. ورأوا أن المجالات الأخرى التي تحتاج إلى أن تولى أولوية في الاهتمام تشمل، بناء القدرات الإنتاجية وتوفير الحماية الاجتماعية وإدارة الموارد المائية والأمن الغذائي والتغذوي وأمن الطاقة والنقل المستدام والتأهب للكوارث الطبيعية والتغير المناخي والاستجابة لهما، والسلام والأمن وحقوق الإنسان وبناء القدرات المؤسسية على جميع الصُّعد وكفالة قدر أكبر من تناسق السياسات والتغيير النُظمي ووجود إطار مُساءلة محدد جيدا والحوكمة على كل المستويات بما في ذلك الشراكات الإنمائية الدولية والتعاون الدولي وكفالة التوزيع الأكثر عدلا للمسؤوليات بين الحكومات الوطنية والمجتمع الدولي. وجرى تسليط الضوء أيضا على أهمية التعاون فيما بين بلدان الجنوب والتعاون الثلاثي. وإذ سلّم المشاركون بأن التعاون الإنمائي بات يكتسي سمة متعددة الأبعاد، أكدوا على الدور المتنامي الذي يقوم به مختلف أصحاب المصلحة مثل منظمات المجتمع المدني والقطاع الخاص والمنظمات الخيرية ووسائل الإعلام ومراكز الامتياز، في تحقيق أهداف خطة التنمية لما بعد عام ٢٠١٥.