

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 و ١٣ حزيران/يونيه ٢٠١٤

البند ٣ من جدول الأعمال المؤقت**

الأعمال التحضيرية للمؤتمر: الإحاطات الإعلامية والبيانات

تقرير الاجتماع الاستعراضي التحضيري على الصعيد الإقليمي
لأمريكا اللاتينية

موجز

عُقد الاجتماع الاستعراضي التحضيري على الصعيد الإقليمي لأمريكا اللاتينية في
١٩ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٣ في أسونسيون في إطار العملية التحضيرية لمؤتمر الأمم
المتحدة الثاني المعني بالبلدان النامية غير الساحلية، الذي سيعقد في فيينا في تشرين
الثاني/نوفمبر ٢٠١٤ عملاً بقراري الجمعية العامة ٢٠١/٦٦ و ٢٢٢/٦٧. ويقدم هذا
التقرير عرضاً للاجتماع وما أسفر عنه من نتائج.

* أُعيد إصدارها لأسباب فنية بتاريخ ٢ أيار/مايو ٢٠١٤.

** A/CONF.225/PC/1



الرجاء إعادة استعمال الورق

050514 110414 14-28723 (A)



أولا - الحضور وتنظيم الأعمال

- ١ - في إطار التحضير لمؤتمر عشري شامل لاستعراض تنفيذ برنامج عمل ألماتي، وهو مؤتمر الأمم المتحدة الثاني المعني بالبلدان النامية غير الساحلية، عقد اجتماع إقليمي في أسونسيون في ١٩ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٣ عملاً بقراري الجمعية العامة ٤٢٠١/٦٦ و ٢٢٢/٦٧.
- ٢ - وحضر الاجتماع ممثلو الدول التالية الأعضاء في اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي: الأرجنتين، وباراغواي، والبرازيل، وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)، وبيرو، وشيلي.
- ٣ - وشارك في الاجتماع أيضا ممثلون عن مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية نيابة عن الأمانة العامة للأمم المتحدة، وممثل عن مجموعة البلدان النامية غير الساحلية.
- ٤ - وحضر الاجتماع أيضا ممثلون عن المنظمات التالية التابعة لمنظومة الأمم المتحدة: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، ومنظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة، وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي.
- ٥ - وحضر الاجتماع أيضا ممثلون عن منظمات حكومية دولية ووكالات تعاون دولي.
- ٦ - وانتخب ممثل باراغواي ليرأس الاجتماع.

ثانيا - جدول الأعمال

- ٧ - أقر الاجتماع جدول الأعمال التالي:
 - ١ - انتخاب أعضاء المكتب وإقرار جدول الأعمال.
 - ٢ - استعراض تنفيذ برنامج عمل ألماتي على الصعيد العالمي والإقليمي والوطني.
 - ٣ - التحديات الجديدة والناشئة التي تواجه البلدان النامية غير الساحلية في أمريكا اللاتينية وتدابير الدعم الدولي.

ثالثا - وقائع الاجتماع

الجلسة الافتتاحية

٨ - في الجلسة الافتتاحية، أدلى ببيانات كل من فيدريكو غونزاليس، نائب الوزير للشؤون الاقتصادية والتكامل في وزارة خارجية باراغواي؛ وأنطونيو برادو، نائب الأمين التنفيذي للجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، وغيان شاندرأ أشاريا، الممثل السامي لأقل البلدان نموا والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية.

٩ - ورحب نائب الوزير للشؤون الاقتصادية والتكامل في باراغواي بالمشاركين وقال إن الغرض من الاجتماع هو الإسهام، من منظور أمريكا اللاتينية، في تنقيح برنامج عمل ألماتي، الذي اعتمد في عام ٢٠٠٣. وتقر الوثائق التي يعتزم أن تشكل الأساس للمناقشة بأن تقدما كبيرا قد أحرز في البلدان النامية غير الساحلية، وتسلم في نفس الوقت بأن ثمة تحديات كبيرة تلوح في الأفق. وأضاف قائلاً إن من بين العقبات الرئيسية التي تعترض التنمية في البلدان غير الساحلية محدودية الهياكل الأساسية المادية، والإخفاقات اللوجستية، ووجود نقص في المؤسسات والتشريعات.

١٠ - ووجه نائب الأمين التنفيذي للجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي الشكر إلى حكومة باراغواي على حسن ضيافتها وما تقدمه من دعم في تنظيم الاجتماع وأشار إلى التعاون الوثيق بين اللجنة والحكومات ومكتب الممثل السامي لأقل البلدان نموا والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية منذ اعتماد برنامج عمل ألماتي في عام ٢٠٠٣. وقال إن مركز هذه البلدان بوصفها بلدانا غير ساحلية، بالإضافة إلى بعدها وعزلتها عن الأسواق الدولية الرئيسية، هي أمور تجعلها تعتمد اعتمادا كبيرا على بلدان المرور العابر للتجارة البحرية، وهو ما يؤثر تأثيرا مباشرا في نموها الاقتصادي. فبدون ساحل، فإنها لا تتمكن من المشاركة بصورة كاملة في التجارة الدولية ونقل، بالتالي، مزاياها النسبية إلى درجة الإضرار بقدرتها على تعزيز التنمية الاجتماعية والاستدامة البيئية.

١١ - وقال نائب الأمين التنفيذي للجنة إنه رغم إحراز باراغواي ودولة بوليفيا المتعددة القوميات لتقدم كبير في مختلف مجالات التنمية، لا سيما عن طريق تحسين مستوى ترابطهما وإجراءهما الجمركية، لا تزال هناك تحديات، لا سيما في مجال الهياكل الأساسية. وعدّد شتى الخطوات الاستراتيجية التي يمكن اتخاذها على الصعيدين الوطني والمتعدد الأطراف، من قبيل إنشاء آليات لتحقيق استقرار الاقتصاد الكلي؛ والنهوض بالاستثمار في الهياكل الأساسية؛ والتشجيع على زيادة تنويع الإنتاج؛ وإنتاج المعارف المتعلقة بتكاليف اللوجستيات

وتأثيرها في التنمية؛ ومعالجة نقص الاستثمار في الهياكل الأساسية المادية؛ وتصحيح أوجه القصور التشغيلية في خدمات النقل؛ ومواءمة المعايير الفنية مع المعايير المعتمدة في البلدان المجاورة؛ وتعزيز فرص السياحة؛ والمشاركة الكاملة في مجتمع المعرفة

١٢ - ووجه الممثل السامي الشكر إلى حكومة باراغواي للدعم الذي تقدمه وأبرز الدور الهام الذي تضطلع به منذ الاجتماع التحضيري الإقليمي الأول المعني بالبلدان النامية غير الساحلية، الذي عقد في أسونسيون في عام ٢٠٠٣. وقال أيضا إن باراغواي نسقت أعمال مجموعة البلدان النامية غير الساحلية في نيويورك في عامي ٢٠١٠ و ٢٠١١ وهي حاليا عضو في مكتب المجموعة. وأبرز مساهمة اللجنة في تعزيز تنفيذ برنامج عمل ألماتي في المنطقة. وقال إن الاجتماع الإقليمي يمثل فرصة فريدة للبلدان النامية غير الساحلية لتقييم تنفيذ برنامج عمل ألماتي وتحديد إطار استراتيجي جديد للعقد المقبل.

١٣ - وأقر الممثل السامي بأن البلدان النامية غير الساحلية تعقد آمالا كبيرة على مؤتمر عام ٢٠١٤. فالبلدان النامية تتوقع أن يكون برنامج العمل الجديد متينا وأن يعكس الاحتياجات الخاصة للبلدان غير الساحلية. وأضاف أن الأمين العام للأمم المتحدة واع بهذه الآمال ويتعهد بتقديم دعمه الكامل للمؤتمر.

استعراض تنفيذ برنامج عمل ألماتي على الصعيد العالمي والإقليمي والوطني

١٤ - أدار النقاش في الجلسة العامة الأولى، التي كان موضوعها "استعراض تنفيذ برنامج عمل ألماتي على الصعيد العالمي والإقليمي والوطني"، ممثل عن اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي.

١٥ - وقدمت مديرة مكتب الممثل السامي لمحة عامة عن البلدان النامية غير الساحلية في المناطق الأخرى. وأشارت إلى أربعة مجالات ذات أولوية هي: المسائل الأساسية لسياسات المرور العابر؛ وتطوير الهياكل الأساسية وصيانتها؛ والتجارة الدولية وتيسير التجارة؛ وتدبير الدعم الدولي.

١٦ - ثم قدم رئيس وحدة خدمات الهياكل الأساسية التابعة لشعبة الموارد الطبيعية والهياكل الأساسية باللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي تقييما لتنفيذ برنامج عمل ألماتي على الصعيد الإقليمي.

١٧ - وقدم رئيس خدمات المشغلين في مكتب نائب وزير النقل لدولة بوليفيا المتعددة القوميات استعراضا عاما مستكملا لهذا البلد من حيث النقل والتصدير والاستيراد واللوجستيات. وقال إن دولة بوليفيا المتعددة القوميات، بوصفها دولة عضوا في الأمم

المتحدة، تؤيد الأهداف الواردة في برنامج عمل الماتي، لا سيما ما يتعلق منها بإمكانية الوصول الحر والآمن من البحر وإليه، والسياسات الرامية إلى تحسين الإجراءات الجمركية والتجارة والنقل.

١٨ - وأضاف أن دولة بوليفيا المتعددة القوميات تشاطر البلدان النامية غير الساحلية الأخرى احتياجاتها الخاصة وقال إن هذه الاحتياجات ينبغي أن تلبى بروح من التفاهم والتعاون المتعدد الأطراف. فمن شأن الالتزام الدولي تجاه تلك البلدان أن يعزز تنميتها الاجتماعية الاقتصادية والبشرية، التي تُعرقَل من جراء انعدام إمكانية الوصول إلى البحر والعزلة وارتفاع تكاليف النقل.

١٩ - ووصف الوضع الجغرافي للبلد، بما في ذلك حدودها المتعددة والمديدة والمتنوعة، والعزلة الطبوغرافية التي تعاني منها بسبب عدم موثوقية هياكلها الأساسية وعدم كفايتها^(١)؛ وهذه العوامل نفسها تقيد أيضا بشدة النمو وتنمية القطاعات الإنتاجية في البلد. وينقل معظم منتجات التصدير عبر الطرق، مما يجعل من الطرق الرئيسية الدولية أهم سبل الخروج. وقدم تفاصيل عن طرق النقل المستخدمة للاستيراد والتصدير، وأبرزَ الإنجازات التي حققها البلد في مجال النقل، بما في ذلك المشروع المتعلق بمركز الخدمات الحدودية الثنائي القومية، في ديساغوايرو، بيرو، والخطوات الواسعة التي اتخذت صوب توقيع البروتوكول التكميلي لاتفاقات منظمة العمل الدولية بين بيرو ودولة بوليفيا المتعددة القوميات والمناطق الخاصة للتجارة الحرة الاقتصادية والصناعية.

٢٠ - واسترسل قائلا إن دولة بوليفيا المتعددة القوميات تسعى لإنجاز المرحلة النهائية من قانون جديد للنقل العام. وأشار إلى مشاريع الاستثمار في الهياكل الأساسية للأراضي، التي يركز معظمها على ممرات النقل الرئيسية، وعلى بناء السكك الحديدية بين مونتيرو وبولوبولو، والاستثمار في المطارات في مناطق مختلفة. وتمثل التحديات الأساسية في مجال النقل في البلد فيما يلي: (أ) عدم موثوقية وعدم كفاية هياكلها الأساسية في مجال النقل مقارنة بنظيرتها في البلدان المجاورة وما يقابل ذلك من تأثير في القدرة التنافسية لمنتجاتها

(١) يبلغ طول شبكة السكك الحديدية في دولة بوليفيا المتعددة القوميات ٦٩٧ ٣ كلم، وهي مقسمة إلى القطاعين الغربي والشرقي. ولا توجد أي روابط بين القطاعين، الأمر الذي يجد من استخدام السكك الحديدية كطريقة من طرق النقل. وتنقل منتجات التصدير أساسا باستخدام ممرات تربط بين المحيطين للنقل البري والطرق الرئيسية الدولية. ومن ضمن مطارات البلد التي يبلغ عددها ١٤ مطارا، ثمة ٤ مطارات دولية تقع في مدن لاباز وكوتشامبا وسانتا كروز وتاربخا. وجميعها بإدارة الشركة البوليفية لخدمات المطارات. وثمة ١٤ ٠٠٠ كم من الطرق المائية الصالحة للملاحة في البلد، أهمها الطريق المائي باراغواي - بارانا.

التصديرية؛ (ب) البيروقراطية المفرطة في نقاط العبور الحدودية؛ (ج) وجود نقص في المواءمة مع الإجراءات الجمركية التي تعتمد عليها البلدان المجاورة.

٢١ - ومضى يقول إن الخطط والبرامج والمشاريع في مجال النقل في دولة بوليفيا المتعددة القوميات تشمل تطوير الهياكل الأساسية للمطارات من خلال تحديث وتجهيز جميع محطات المطارات وتدريب جميع الموظفين؛ وبناء شبكة سكك حديدية وطنية بين موتاكيوسيتو وموتون وبويرتو بوش لتصدير المعادن؛ وتحسين وتطوير الهياكل الأساسية للوجستيات النقل؛ وتعبيد جميع شبكات الطرق الرئيسية والثانوية وصيانتها. وأشار أيضا إلى الخطط الرامية إلى تنفيذ نظم الإنذار المبكر وإلى برنامج إدارة المخاطر، ونظم الرصد الجوي التي من شأنها أن توفر مزيدا من الرقابة وقدرًا أكبر من البيانات الإحصائية، ووضع المعايير لتنظيم الإذن بتراخيص ومعايير النقل البري وتجديدها، وإنشاء شبكة وطنية من الطرق والمجاري المائية، وتحسين الطرق المائية وصيانتها، وإنشاء نظم للإشارات المرورية على الطرق المائية وفي الموانئ.

٢٢ - وأخيرا، شدد المتكلم على أن التعاون مع البلدان الأخرى يشكل عنصرا هاما لزيادة المنافسة.

٢٣ - عرض منسق خطة اللوجستيات الوطنية وخطة النقل الرئيسية في باراغواي تجارب بلده، وأشار كذلك إلى البعد الإقليمي، وسياسات التواصل والنقل وتطوير الهياكل الأساسية وصيانتها، والتجارة الدولية وتيسير التجارة. وقدم وصفا موجزا للتحديات الدولية الراهنة، لكنه قال إن التجارة داخل جماعة دول الأنديز والسوق الجنوبية المشتركة محدودة جدا مقارنة بكتل تجارية أخرى. وأضاف قائلا إن هناك إمكانية كبيرة للتوسع فيها، ولكن ذلك سيتطلب تحديث نظم النقل في بلدان المنطقة، ولا سيما في باراغواي ودولة بوليفيا المتعددة القوميات. وأضاف أن جهود التكامل المادي الإقليمية لها أهمية كبيرة، ولا سيما حافظة المشاريع التي تتألف منها مبادرة تكامل الهياكل الأساسية الإقليمية في أمريكا الجنوبية، والتي تعتبر المنتدى التقني لمجلس أمريكا الجنوبية للتخطيط والهياكل الأساسية. ومع ذلك، يلزم تنفيذ مشاريع الحافظة، مما سيتطلب قدرا كبيرا من الاستثمارات في المستقبل.

٢٤ - وقال أحد ممثلي باراغواي إن بلده ودولة بوليفيا المتعددة القوميات في وضع يحسدان عليه بسبب غناهما بالموارد الطبيعية، لكنه أشار إلى أن القطاعات الإنتاجية بحاجة إلى وسائل اتصال أفضل للوصول إلى الموانئ الواقعة على الساحل، ولا سيما على المحيط الأطلسي، وذلك حتى تتوفر لها القدرة على المنافسة. وهناك عدة نقاط اختناقات مرورية في باراغواي، ترجع على سبيل المثال إلى عدم كفاية القدرة الاستيعابية للكباري في نقاط العبور الحدودية،

والافتقار إلى طرق معبدة بين باراغواي. ودولة بوليفيا المتعددة القوميات. وأشار أيضا إلى مسائل تتعلق بالعمق في موانئ المحيط الأطلسي، وسلط الضوء على أهمية تعزيز التكامل بين باراغواي ودولة بوليفيا المتعددة القوميات.

٢٥ - وجرت الإشارة إلى سياسة النقل المرتبطة بنظام تدفق النقل والاتفاقات القائمة مع بلدان المرور العابر بما في ذلك اتفاق النقل البري الدولي؛ إضافة إلى فريق عامل فرعي منبثق عن السوق الجنوبية المشتركة، ومكرس لعمليتي التنظيم والاندماج من أجل تيسير تدفق البضائع. وأردف قائلا إن باراغواي تقوم بجهود تتعلق بعمليات تفتيش المركبات، والمسؤولية المدنية، ونقل البضائع الخطرة، ووزن الشاحنات والانبعاثات.

٢٦ - وفي ما يتعلق بخطة النقل الرئيسية وخطة اللوجستيات الوطنية في باراغواي قال الممثل إنه بالرغم من أن الخطة الرئيسية تولد مصفوفة من الهياكل الأساسية ستؤدي كفاءة عملية الإمداد فيها إلى انخفاض التكاليف، تسعى خطة اللوجستيات الوطنية إلى الذهاب إلى ما هو أبعد من خفض التكاليف واجتذاب قيمة مضافة إلى المناطق النائية من البلد بطريقة سيكون لها أثر إيجابي على التنمية الاقتصادية والنمو.

٢٧ - ووصف أثر الحظر المفروض على نقل الصويا المحورة وراثيا عبر ولاية بارانا في البرازيل على توزيع وسائط النقل الدولي التي تستخدمها باراغواي. وأردف قائلا إن من المهم أيضا تعزيز تطوير شبكة السكك الحديدية. وفي ما يتعلق بخطة النقل الرئيسية، سيجري استثمار مبلغ ٥,٣ بلايين دولار في تطوير الهياكل الأساسية على مدى السنوات العشر التالية، وسيتم جزء كبير منه من القطاع الخاص. وأضاف أن لدى باراغواي قانونا بشأن الشراكات بين القطاعين العام والخاص، وقانونا بشأن الامتيازات وقانونا للمشتريات. وسيطلب الجهاز التنظيمي إصلاحا من أجل تحقيق التنسيق داخل الدولة، وكفالة القيام باستثمارات تتسم بالكفاءة.

٢٨ - وفي معرض إشارته إلى التحديات التي تواجه القدرة التنافسية للمنتجات، الناشئة عن نسبة كثافة الشحن إلى نسبة القيمة، فقد أوصى ببذل المزيد من الجهود من أجل تحليل التكاليف وتجاوز التكاليف للحدود المقررة في السلاسل اللوجستية في البلد. وبالرغم من أن العديد من آليات تيسير الصادرات قد وضعت موضع التنفيذ، من قبيل النوافذ الوحيدة للصادرات والواردات ومعايير تأمين التجارة وبرامج مراقبة الحاويات، ما زالت هنالك حاجة إلى إيلاء الاهتمام لأداء هذه الآليات.

٢٩ - وختم الممثل كلامه قائلا إنه في حين كان الأداء الاقتصادي في الآونة الأخيرة جيدا، فإنه ينبغي أن يقترن بسياسات حكومية فعالة، حيث إن تطوير المؤسسات أو الأسواق دون

تنظيم مناسب يؤدي في كثير من الأحيان إلى حدوث تأخيرات كبيرة. وقد تسبب إنشاء موانئ خاصة في منطقة العاصمة أسونسيون في حدوث مشاكل، وثمة حاجة إلى تنسيق أفضل بين مختلف الجهات الفاعلة في سلاسل اللوجستيات.

٣٠ - واتفق ممثلو بلدان المرور العابر الذين حضروا الاجتماع (الأرجنتين والبرازيل وبيرو وشيلي) على أن التخطيط أداة حيوية طويلة الأجل في مجال السياسة العامة، وأن هناك حاجة إلى وضع سياسات موحدة ومتكاملة في ما يتعلق بالهياكل الأساسية والنقل واللوجستيات وشرحوا تجارب بلدانهم في هذا المجال، بيد أنهم أشاروا إلى ضرورة تكثيف الجهود.

٣١ - وشكر ممثل البرازيل المشاركين في الاجتماع وخص بالشكر ممثلي باراغواي ودولة بوليفيا المتعددة القوميات على بيانتهما. وقال إنه يتعين تكثيف التعاون القائم ووافق على أهمية مبادرة تكامل الهياكل الأساسية الإقليمية في أمريكا الجنوبية، التي أصبحت الآن جزءاً من مجلس أمريكا الجنوبية للهياكل الأساسية والتخطيط. وأضاف أن هناك ٣١ مشروعاً ذات أولوية، تعود ١٣ منها بفائدة مباشرة على باراغواي ودولة بوليفيا المتعددة القوميات. وشدد أيضاً على أهمية الممر المائي بين باراغواي وبارانا والحاجة إلى زيادة إدماج النظام الأساسي للجنة الحكومية الدولية المعنية بالممر المائي.

٣٢ - وأشار بعد ذلك إلى السوق الجنوبية المشتركة، ولا سيما الفريق العامل الفرعي المعني بالنقل، وقال إن دولة بوليفيا المتعددة القوميات بصدد الانضمام إلى الفريق العامل الفرعي. وتحدث عن البعد المالي والجهود الإقليمية المبذولة في إطار التكتل، ولا سيما صندوق السوق الجنوبية المشتركة للتقارب الهيكلي، وخط النقل الذي تم افتتاحه مؤخراً بين إيتايبو وأسونسيون.

٣٣ - وشكرت ممثلة شيلي منظمي الاجتماع وقالت إن للتنسيق والحوار والتعاون مع البلدان غير الساحلية أهمية كبيرة بالنسبة لبلدها - وأشارت إلى الأهمية البالغة لمجلس أمريكا الجنوبية للهياكل الأساسية والتخطيط ومبادرة تكامل الهياكل الأساسية الإقليمية في أمريكا الجنوبية، حيث إنهما وجهتا الانتباه إلى احتياجات الترابط على الصعيد الإقليمي والشائبي والمتعدد الأطراف والعمليات التي سيتعين إدراجها في التفاعل مع عمليات الربط المادي. وقالت إنه ينبغي أن تشمل سياسات المرور العابر الجهات الفاعلة الرئيسية وأشارت إلى أهمية اتفاق النقل البري الدولي؛ شأنه في ذلك شأن النظم المتكاملة للرقابة على الحدود والتعاون الجمركي؛ فهذه النظم ضرورية من أجل أداء متمسم بعدم التمييز والكفاءة الحقة، بحيث لا يكون للسياسات الوطنية الانفرادية أسبقية على الرؤية المشتركة.

٣٤ - وطلبت مضاعفة جهود التعاون بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر التي يجري بذلها من خلال اتفاق النقل البري الدولي، كما طلبت أن تركز هذه الجهود على تحديث بعض جوانب الاتفاق.

٣٥ - وقالت الممثلة إن الوضع الجغرافي يشكل تحديات هائلة أمام تطوير الهياكل الأساسية بوجه عام والهياكل الأساسية الحدودية بوجه خاص (بسبب الارتفاع الكبير عن سطح البحر وضرورة عبور جبال الأنديز)، والتكاليف الباهظة التي ينطوي عليها إيصال الكهرباء والخدمات الأساسية. وكمثال على ذلك، ذكرت اتفاقات مراقبة الحدود الموحدة التي وقعتها شيلي مع الأرجنتين، وبيرو ودولة بوليفيا المتعددة القوميات، والتي تدعو إلى القيام باستثمارات لرفع مستوى الهياكل الأساسية لأغراض التكامل. وأضافت أنه توجد لدى شيلي رغبة قوية في وضع ضوابط موحدة لمراقبة الحدود وتعزيز الجهود المبذولة حالياً مع جيرانها الثلاثة وذكرت على الأخص الاستثمارات المزمعة في شونغارا - تامبو كويمادو على الحدود بين شيلي ودولة بوليفيا المتعددة القوميات.

٣٦ - وأعربت الممثلة عن أسف بلدها لتخلف تطوير الهياكل الأساسية عن النمو في التجارة. وأشارت إلى نظم التخزين الحر الطويل الأجل، التي يمكن تطبيقها على نحو أكثر فعالية بكثير إذا عملت البلدان سوياً على تبني منهجيات أحدث، وأكدت اهتمام شيلي بإحراز تقدم بشأن هذا الموضوع مع البلدان غير الساحلية.

٣٧ - وعلقت على الوثيقة المقدمة من اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، فشددت على الحاجة إلى استكمال وتحديث البيانات وبعض النتائج التي تم التوصل إليها، ولا سيما في ما يتعلق بوضع شبكة خطوط السكك الحديدية في شيلي وضرورة تحديد هيكل التكاليف الذي يعزى في الدراسة إلى أوقات الانتظار عند الحدود وعند نقاط نقل الشحنات. وقالت إن شيلي تعمل مع دولة بوليفيا المتعددة القوميات لاستعادة شبكة السكك الحديدية التي تربط البلدين. وطلبت إجراء تحليلات متعمقة بشأن تجاوزات التكاليف المتعلقة باللوجستيات لتحديد مراحل سلسلة اللوجستيات التي تتجاوز فيها التكاليف الحدود المقررة والجهة المسؤولة عن هذه التجاوزات. وأوضحت أن المعادن تخزن بالمجان على مدى فترات طويلة قبل شحنها من الموانئ الشيلية. وفي الواقع توفر شيلي خدمات تخزين البضائع البوليفية مجاناً في إطار نظام حرية المرور العابر.

٣٨ - وأشاد ممثل وزارة النقل في شيلي بالجهود التي تبذلها اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، وأعرب عن تقديره للتقييمات التي قدمها وفدا دولة بوليفيا المتعددة القوميات وباراغواي لحالة المرور العابر. وأشار إلى أنه جرى الاتفاق على إطار

معياري، في اتفاق النقل البري الدولي، ووقع عليه جميع بلدان المخروط الجنوبي. ويمكن إدخال تغييرات تمثيلاً مع التطورات التكنولوجية، الأمر الذي يتيح القضاء على بعض المشاكل الأكثر بيروقراطية خلال الاجتماع. وفي إطار أي اتفاق مستقبلي بين الأرجنتين وشيلي، ينبغي النص على الاستثمار في تكنولوجيات المعلومات والاتصالات ولا سيما في المناطق النائية، مثل المناطق الجنوبية في هذين البلدين. والهدف من ذلك هو الحد من البيروقراطية وتحميل جهة النقل وحدها المسؤولية عن نقل الوثائق. وقد أدى استخدام النظم الشبكية إلى خفض فترات الانتظار، ومن المهم التعاون على الامتثال لأنظمة الصحة النباتية.

٣٩ - وأوضحت ممثلة شيلي أن الاستثمارات في التكنولوجيا هي الأهم على المدى القصير ويجري تطبيقها على سبيل المثال في إصدار تصاريح النقل الإلكترونية في دوائر النقل المغلقة (أريكا وبونتا أريناس). ويمكن أن يؤدي تصريح إلكتروني ملحق إلى تخفيض وقت التجهيز المعتاد الذي يتراوح بين ٦٠ و ٩٠ يوماً إلى بضعة أيام فحسب.

٤٠ - وردا على أسئلة حول الحلول الممكنة، شددت شيلي على أهمية عدم الإصرار على وجود مسؤول قانوني لمعالجة الامتثال لأنظمة الصحة النباتية والحيوانية في البلدان الأخرى.

٤١ - وأشارت إلى أن شيلي وقعت اتفاقاً مع البرازيل من أجل إدماج قواعد البيانات الجمركية وقواعد بيانات الصحة النباتية لتسهيل عمليات مراقبة النقل والمرور. وأضافت قائلة إن بيرو وشيلي قد نظمتا برنامجاً تدريبياً للموظفين العموميين، شمل ما لا يقل عن ١٠ ضوابط موحدة لتيسير النقل بين البلدين. ومن المهم إدماج تكنولوجيا المعلومات واستخدام وسائط الإعلام الإلكترونية من أجل تيسير الإجراءات، لأن ذلك وسيلة للحد من تكاليف اللوجستيات.

٤٢ - وسلط ممثل لباراغواي الضوء على الحاجة إلى توفير معلومات عن التكاليف اللوجستية وأثرها في التنمية. وبشأن هذه المسألة، طلب الدعم في شكل دورات دراسية أو تدريبية من اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ومكتب الممثل السامي المعني بأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية.

٤٣ - وقال إن ثمة حاجة إلى مزيد من المعلومات بشأن التجارب الناجحة في مجال تبسيط الإجراءات الجمركية، وأشار إلى ضرورة أن تقوم اللجنة الاقتصادية بتجميع تلك التجارب والتوصل إلى طريقة للتشجيع على تنفيذها في البلدان الأخرى. وبالنسبة إلى البرنامج المقبل، هناك بالفعل أساس صلب للعمل على تحقيق المزيد من التدابير المموسة التي يمكن أن تُفيد البلدان غير الساحلية.

٤٤ - وأبرز ممثل باراغواي سياسة المرور العابر. وأوضح أن البلدان غير الساحلية طلبت معاملة تفضيلية من الهيئات المالية عندما يتعلق الأمر بتمويل مشاريع البنية الأساسية والمشاريع الأخرى، وبالتعامل مع منظمة التجارة العالمية وتيسير التجارة، مما ينبغي النظر فيه في خطة العمل. وستكون شبكة الألياف الضوئية مهمة جدا، على النحو الذي ناقشه المجلس المعني بالهياكل الأساسية والتخطيط في أمريكا الجنوبية في عام ٢٠١١، وستعمل على تحسين الاتصالات وانخفاض تكاليفها في أمريكا الجنوبية.

التحديات الجديدة والناشئة التي تواجه البلدان النامية غير الساحلية في أمريكا اللاتينية، وتدابير الدعم الدولي

٤٥ - ترأس الجلسة العامة الثانية ممثل عن اللجنة الاقتصادية.

٤٦ - وفي إطار هذا البند من جدول الأعمال أعلاه، بحث المشاركون التحديات التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية في أمريكا اللاتينية، بما في ذلك الكيفية التي يمكن بها التقليل من ضعفها في مواجهة العوامل الخارجية من قبيل ارتفاع وتقلب أسعار المواد الغذائية والوقود والأزمات المالية والاقتصادية؛ وكيفية التعامل مع الآثار المترتبة على تغير المناخ؛ وكيفية الحد من الفقر وعدم المساواة الاجتماعية والاقتصادية. وقام خبراء إقليميون في البنية التحتية والنقل واللوجستيات وتيسير التجارة بصياغة توصيات لتوجيه البلدان النامية غير الساحلية في أمريكا اللاتينية، ومساعدتها على التصدي لتلك التحديات وتحقيق التنمية المستدامة والشاملة.

٤٧ - وأشار أحد ممثلي اللجنة الوطنية للاتصالات السلكية واللاسلكية في باراغواي إلى دراسة أجرتها اللجنة الاقتصادية في شباط/فبراير ٢٠١٢، خلصت إلى أن تكاليف الربط بشبكة الإنترنت الدولية بالنسبة لبلدان مثل باراغواي ودولة بوليفيا المتعددة القوميات، المتوخاة لنقاط العبور الحدودية، مما يوفر الوصول بسرعة ٢ ميغابايت في الثانية، تمثل حوالي ٤٠ في المائة من مجموع تعريفه الخدمات. وقال إن قرارا قد اعتمد في المؤتمر العالمي المعني بالاتصالات السلكية واللاسلكية الدولية، الذي عقد في دبي في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٢، بشأن التدابير الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، وذلك سعيا إلى زيادة تحسين فرص الوصول إلى شبكة الألياف الضوئية الدولية. وفي تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١١، أنشأ المجلس المعني بالهياكل الأساسية والتخطيط في أمريكا الجنوبية فريقا عاملا معنيا بالاتصالات السلكية واللاسلكية من أجل إنشاء شبكة ألياف ضوئية في أمريكا الجنوبية، وطلب إدراج الموضوع في برنامج العمل.

٤٨ - وكرر ممثل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) التأكيد على أن الدعم متاح من المنظمة للبلدان غير الساحلية، واتفق في الرأي مع ممثل باراغواي على أن من المهم معرفة التكاليف اللوجستية. وإن النقل ينصب أساسا على نقل البضائع، إلا أن سلسلة اللوجستيات تشمل مجموعة كاملة من الخطوات السابقة والوسطى واللاحقة، بحيث تقابل المراحل السابقة للشحن التكاليف اللوجستية بدلا من تكاليف النقل.

٤٩ - وأضاف أن الأونكتاد قدم حلقات عمل، مشغلي النقل واللوجستيات في البلدان إلى توضيح كيفية عملهم من وجهة نظر الأعمال التجارية والإدارة العامة. ويمكن أن يسهم مرصد لوجستيات النقل الإقليمي التابع لمصرف التنمية للبلدان الأمريكية في تدريب المشغلين، وأمكن توليد المعرفة عن طريق إضفاء الطابع المؤسسي على عملية جمع البيانات.

٥٠ - وأشار أيضا إلى مرصد أوروغواي للوجستيات، والجهود التي تبذلها باراغواي على نفس المنوال. ومرصد اللوجستيات هيئة تضيي الطابع المؤسسي على توليد المعرفة بالمعلومات وليس المعلومات نفسها. وأشار الممثل أيضا إلى الجهود المشتركة التي يضطلع بها الأونكتاد والبنك الدولي في أفريقيا، موضحا الخيارات التكنولوجية لتقديم المعلومات مسبقا إلى نقاط العبور الحدودية حتى لا يكون موظفو الجمارك وحدهم من يحصل مسبقا على المعلومات اللازمة عن حركات المركبات وحمولتها، بل أفراد الشرطة أيضا وسلطات الهجرة والوكالات البيئية. وقدم أيضا مفهوم "الممر"، الذي يجري تنفيذه في أفريقيا.

٥١ - وفي التعليقات التي تلت ذلك، ركزت الوفود على الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية.

الجلسة الختامية

٥٢ - أدلى خلال الجلسة الختامية ببيانات كل من نائبة الأمين التنفيذي للجنة الاقتصادية، والممثل السامي المعني بأقل البلدان نموا وللبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، وممثل باراغواي.

٥٣ - ولخص ممثل باراغواي، بصفته رئيسا، المواضيع الرئيسية التي تناولها الاجتماع (انظر المرفق).

تقرير الرئيس

استنادا إلى الوثيقة التي أعدتها اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، والتي كانت أساسا لمناقشاتنا، بالإضافة إلى البيانات التي أدلت بها البلدان والوكالات المشاركة في الحدث، أوجزت ما اعتبره بعض النقاط الرئيسية التي أثّرت خلال الاجتماع:

- اعتمادا على تحليل الحالة في أمريكا الجنوبية، وعلى الدراسات التي اضطلعت بها اللجنة الاقتصادية، والتقرير الذي عرضه الممثل السامي المعني بأقل البلدان نموا والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية على الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها الثامنة والستين، أحرزت البلدان النامية غير الساحلية تقدما منذ اعتماد برنامج عمل ألماتي، على النحو المبين في معظم المؤشرات التي نظر فيها. ومع ذلك، فإن التقدم المحرز غير كاف، ولا تزال البلدان متضررة من المشاكل المرتبطة بمركزها كبلدان غير ساحلية، في حين يتعين تعزيز التعاون مع بلدان المرور العابر.
- اتخذ كل من باراغواي ودولة بوليفيا المتعددة القوميات خطوات واسعة في مختلف مجالات التنمية، ولا سيما في ما يتعلق بالقدرة على الاتصال وبالإجراءات الجمركية، وفي الوقت نفسه تحسنت الأوضاع الاجتماعية بدرجة كبيرة.
- إلا أن من المسلم به أيضا، أن هذه البلدان، وغيرها من البلدان النامية غير الساحلية، معرضة بشدة للخطر لأنها تصدر عددا محدودا من المنتجات ذات القيمة المضافة المنخفضة. وبالتالي هناك حاجة إلى زيادة تنويع الإنتاج، الأمر الذي يجب أن يوفر للبلدان الوصول الفعلي إلى الأسواق.
- لا تزال حرية الحركة عاملا رئيسيا في اللوجستيات وفي الأداء التجاري للبلدان النامية غير الساحلية.
- يصعب على هذه البلدان المشاركة الكاملة في التجارة الدولية بدون ساحل، وبالتالي تتقلص مزاياها النسبية. وهناك بيانات تشير إلى أن التنمية الاقتصادية في البلدان النامية غير الساحلية، في المتوسط، أقل بـ ٢٠ في المائة مما يمكن أن تكون عليه لو كان لها ساحل وبالتالي، هناك حاجة إلى تعزيز المعاملة الخاصة والتفضيلية للبلدان النامية غير الساحلية في مختلف مجالات التفاوض.

- جرى التأكيد مجدداً على أن ممر مركز تلك البلدان، كبلدان غير ساحلية، بالإضافة إلى بعدها وعزلتها عن الأسواق الدولية الرئيسية، يجعلها تعتمد بشدة الاعتماد، في تجارتها البحرية، على بلدان المرور العابر ويؤدي إلى تجاوز التكاليف للحدود المقررة في معاملاتها التجارية. وتبين الإحصاءات المقدمة أن تكاليف النقل في البلدان النامية غير الساحلية تتجاوز بنسبة ٤٥ في المائة التكاليف التي يتكبدها اقتصاد ساحلي تمثيلي.
- هكذا يبرز دور آليات التكامل الإقليمي في مجال تيسير التجارة والتكامل المادي. واقترح المشاركون في الاجتماع تعميق عملية التكامل الإقليمي والعمل من أجل اللوجستيات المشتركة والسياسات المتعلقة بتنقل الموظفين، وتعزيز المنتديات من أجل العمل المشترك للقطاعين العام والخاص إضافة إلى تنسيقها بشكل سليم على الصعيد دون الإقليمي.
- هناك حاجة إلى تحديث الصكوك القانونية النائية والإقليمية، بهدف تحسين أحكامها.
- تشير الدراسات أيضاً إلى أن نسبة كبيرة من تكاليف العمليات التجارية تتعلق بالهياكل الأساسية غير الملموسة: أي الإجراءات والسياسات والتشريعات العابرة للحدود وإجراءات المرور العابر، واللوجستيات والقواعد التنظيمية.
- هناك مشكلة أخرى تؤثر في البلدان غير الساحلية، وهي الضغوط المفروضة على هياكلها الأساسية نتيجة للنقص في الهياكل الأساسية والخدمات.
- أثرت أيضاً إمكانيات استخدام المزايا المحتملة لتمويل القطاعين العام والخاص لمعالجة نقص الاستثمارات في الهياكل الأساسية المادية.
- نوقشت الحاجة إلى التركيز على إدماج نقاط الدخول الرئيسية (المطارات والموانئ، وما إلى ذلك) مع المناطق النائية.
- اقترح المشاركون أيضاً العمل معاً على تحسين الأنظمة التي تحكم حركة المرور العابر إلى البلدان النامية غير الساحلية ومنها، وتحسين الممارسات العملية والبيروقراطية في نقاط العبور الحدودية.
- لا بد من بذل مزيد من الجهود بالتكاليف اللوجستية وأثرها على التنمية.

- يمكن أن يتم تبادل المعلومات بشأن أفضل الممارسات التي تبذلها البلدان في علاقاتها الثنائية التي تؤثر على استيراد السلع وتصديرها ومرورها العابر.
- أظهرت الدراسات أن قطاع الخدمات، ولا سيما السياحة، يلزم تطويره كوسيلة لتنويع الاقتصاد.
- كان الاتصال من بين الجوانب الأخرى المذكورة، وهو يمكن تعزيزه بزيادة فرص الوصول إلى تكنولوجيات المعلومات وشبكات الألياف الضوئية الدولية.
