

Distr.: General
22 July 2014
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



الدورة التاسعة والستون

البند ٢٢ (ب) من جدول الأعمال المؤقت*
متابعة مؤتمر الأمم المتحدة الثاني المعني
بالبلدان النامية غير الساحلية

الاستعراض العشري لتنفيذ برنامج عمل ألماتي: تلبية الاحتياجات الخاصة
للبلدان النامية غير الساحلية في إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل
العابر من أجل البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية

تقرير الأمين العام

موجز

هذا التقرير مقدم عملاً بقرار الجمعية العامة ٦٨/٢٢٥ الذي طلبت فيه الجمعية العامة إلى الأمين العام أن يقدم تقريراً عن الاستعراض العشري لتنفيذ برنامج عمل ألماتي إلى مؤتمر الأمم المتحدة الثاني المعني بالبلدان النامية غير الساحلية، المقرر عقده في الفترة من ٣ إلى ٥ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤ في فيينا. ويستند التقرير إلى التقارير الوطنية والإقليمية المتعلقة بتنفيذ برنامج عمل ألماتي، والتقارير الصادرة عن اجتماعات الاستعراض الإقليمية في أفريقيا وآسيا وأوروبا وأمريكا اللاتينية، والنتائج التي تمخض عنها ١٧ نشاطاً من الأنشطة السابقة للمؤتمر التي نُظِّمَت حتى الوقت الراهن، كما يستند إلى عدد كبير من التقارير الموضوعية التي أعدت قبل انعقاد المؤتمر. ويقدم التقرير تقييماً لحالة تنفيذ برنامج عمل ألماتي، ويقترح توصيات للعمل في المستقبل.

* A/69/150.



الرجاء إعادة استعمال الورق

250914 110914 14-58008X (A)



أولاً - مقدمة

١ - يواجه ٣٢ بلداً من البلدان النامية غير الساحلية، يبلغ مجموع سكانها حوالي ٤٥٠ مليون نسمة، تحديات خاصة ترتبط مباشرة بافتقارها إلى سبل الوصول المباشر براً إلى البحار وبعدها وعزلتها عن الأسواق الدولية. وتعتمد أنشطتها التجارية الدولية للبضائع على المرور العابر عن طريق بلدان أخرى. وهذا الاعتماد على مرافق المرور العابر، مقترناً في كثير من الأحيان بإجراءات مرهقة للمعايير الحدودية وهياكل أساسية غير ملائمة للنقل العابر، يزيد من تكاليف النقل والمعاملات التجارية زيادة كبيرة، ويضعف القدرة التنافسية لتلك البلدان، ويثني المستثمرين عن الاستثمار، ويقلل النمو الاقتصادي، ومن ثم يحد من قدرتها على تعزيز التنمية المستدامة. وبالتالي، فإن الافتقار إلى السواحل سبب رئيسي في ارتفاع معدلات الفقر المدقع والتخلف عن ركب التنمية عموماً في العديد من هذه البلدان.

٢ - وقد اعتمد في آب/أغسطس ٢٠٠٣ في ألماني بكازخستان برنامج عمل ألماني: تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية في إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر من أجل البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، ضمن فعاليات المؤتمر الوزاري الدولي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإئتمانية الدولية المعني بالتعاون في مجال النقل العابر. وتمثل الهدف الرئيسي لبرنامج عمل ألماني في إقامة شراكات للتغلب على المشاكل الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية الناجمة عن افتقارها إلى سبل الوصول براً إلى البحار وبعدها وعزلتها عن الأسواق العالمية، كما حدد إجراءات معينة في خمسة مجالات ذات أولوية، هي المسائل الأساسية المتصلة بسياسات النقل العابر، وتطوير الهياكل الأساسية وصيانتها، والتجارة الدولية وتسهيل التبادل التجاري، وتدابير الدعم الدولية، والتنفيذ والاستعراض.

٣ - وقررت الجمعية العامة في قرارها ٦٨/٢٧٠، أن تعقد مؤتمراً استعراضياً عشرياً شاملاً بشأن تنفيذ برنامج عمل ألماني في الفترة من ٣ إلى ٥ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤ في فيينا. وتمثلت ولاية المؤتمر في ما يلي: (أ) إجراء تقييم شامل لتنفيذ برنامج عمل ألماني؛ (ب) تحديد السياسات الفعالة على الصعد الدولي والإقليمي ودون الإقليمي والوطني المتعلقة بالتجارة الدولية والتعاون في مجال النقل العابر واستعراض الحالة الراهنة لنظم النقل العابر في ضوء التحديات والشراكات والفرص الجديدة والمستجدة والوسائل اللازمة لمواجهة هذه التحديات والاستفادة من الشراكات والفرص؛ (ج) إعادة تأكيد التزام الجميع بتلبية الاحتياجات الإئتمانية الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية والتصدي للتحديات التي تواجهها، وفق ما أعلن عنه في المؤتمرات الرئيسية ومؤتمرات القمة التي تعقدها الأمم المتحدة؛ (د) حشد

الدعم والعمل على الصعيد الدولي لصالح البلدان النامية غير الساحلية ومشاركة تلك البلدان في ذلك العمل، وصياغة واعتماد إطار جديد للشراكة في مجال التنمية للعقد القادم.

٤ - وطلبت الجمعية العامة إلى الأمين العام في قرارها ٢٢٥/٦٨، أن يقدم تقريراً عن الاستعراض العشري لتنفيذ برنامج عمل المائي إلى المؤتمر. وتولت منظمات حكومية دولية ووكالات الأمم المتحدة والقطاع الخاص تنظيم الأعمال التحضيرية اللازمة لمؤتمر الأمم المتحدة الثاني المعني بالبلدان النامية غير الساحلية. وأجرت البلدان النامية غير الساحلية تقييمات ذاتية وأعدت تقارير وطنية بشأن تنفيذ برنامج عمل المائي. وحتى منتصف حزيران/يونيه ٢٠١٤، كانت الأمانة العامة قد تلقت تقارير وطنية مقدمة من ٢٤ بلداً من البلدان النامية غير الساحلية. وفي عام ٢٠١٣، تولى مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، بدعم من اللجان الإقليمية الخاصة بكل مجموعة من تلك البلدان، تنظيم ثلاثة اجتماعات استعراضية إقليمية. وأسفرت هذه الاجتماعات عن اعتماد وثائق ختامية نهائية تهدف إلى تقييم حالة تنفيذ برنامج عمل المائي على الصعيد الإقليمي. وحددت الاجتماعات الاستعراضية الإقليمية أيضاً عدداً من الأولويات، وأوصت بإدراجها في الوثيقة الختامية للمؤتمر المقرر عقده في فيينا. وعُقدت الدورة الأولى للجنة التحضيرية الحكومية الدولية لمؤتمر الأمم المتحدة الثاني المعني بالبلدان النامية غير الساحلية يومي ١٢ و ١٣ حزيران/يونيه ٢٠١٤، وستُعقد الدورة الثانية يومي ٢ و ٣ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٤.

٥ - وفي ما يتعلق بالأعمال التحضيرية للمؤتمر التي تضطلع بها وكالات الأمم المتحدة، قام الفريق الاستشاري المشترك بين الوكالات المعني بأقل البلدان نمواً، الذي يضم كيانات رئيسية من منظومة الأمم المتحدة ومنظمات دولية وإقليمية وغيرها، بعقد سلسلة من الاجتماعات لتنسيق الجهود المتضافرة التي تبذلها منظومة الأمم المتحدة وغيرها من المنظمات الدولية دعماً للعملية التحضيرية، وللتشاور بشأن الأعمال التحضيرية الفنية والتنظيمية للمؤتمر.

٦ - وجرى تنظيم ١٧ نشاطاً من الأنشطة السابقة للمؤتمر بنجاح، مع التركيز على القضايا الإنمائية ذات الأهمية الحاسمة للبلدان النامية غير الساحلية، وتشمل التجارة الدولية، وتيسير التجارة، والمعونة لصالح التجارة، وتمويل مشاريع الطرق والسكك الحديدية، ودور الخدمات، وتطوير النقل، والآثار الناجمة عن تغير المناخ، والتصحر، وتدهور الأراضي والجفاف، وتطوير تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والقدرة على الاتصال، وضعف البلدان النامية غير الساحلية في مواجهة الصدمات الخارجية. وعُقد أيضاً اجتماع لتبادل الأفكار

بشأن الأولويات لأغراض وضع خطة جديدة للتنمية خاصة بالبلدان النامية غير الساحلية، كما أقيمت مناسبة لمناقشة الآثار المترتبة على اتفاق منظمة التجارة العالمية المتعلق بتيسير التجارة على هذه البلدان. وأسفرت تلك الأنشطة السابقة للمؤتمر عن تبلور عدد من المسائل ذات الأولوية فيما يتعلق بالبلدان النامية غير الساحلية.

٧ - وفي ما يتعلق بالأعمال التحضيرية التي قام بها القطاع الخاص، أنشئت لجنة توجيهية عكفت منذ إنشائها على عقد مشاورات منتظمة بهدف موافاة المؤتمر بمدخلات من القطاع الخاص. وشارك القطاع الخاص أيضاً مشاركة فعالة في جميع الأنشطة التحضيرية. وحتى تكفل اللجنة تناول شواغل القطاع الخاص بالكامل، أجرت دراسة استقصائية شملت الأوساط التجارية في البلدان النامية غير الساحلية، بهدف تحديد أولوياتها. وتولى القطاع الخاص أيضاً تنظيم أنشطة جانبية أثناء الدورة الأولى للجنة التحضيرية الحكومية الدولية.

٨ - ويستند هذا التقرير إلى تقارير مرحلية سنوية عن حالة تنفيذ برنامج عمل ألماني، وإلى موجز تجميعي لتقارير الاستعراض الوطنية والإقليمية، ووثائق ختامية مواضيعية منبثقة عن الأنشطة السابقة للمؤتمر، إضافةً إلى تقارير فنية أخرى. ويستند كم كبير من العمل التحليلي الوارد في التقرير إلى بيانات توافرت لدى منظومة الأمم المتحدة والبنك الدولي ومنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي. ويتضمن الفرع الثاني أدناه موجزاً للتقدم العام المحرز في البلدان النامية غير الساحلية في مجال التنمية الاقتصادية والاجتماعية. ويتضمن الفرع الثالث سرداً متعمقاً للتقدم المحرز في تنفيذ الأولويات الرئيسية لبرنامج عمل ألماني. واستناداً إلى هذه التحليلات، يتضمن الفرع الرابع استنتاجات وتوصيات لبرنامج عمل جديد. ويشمل التقرير أيضاً مرفقاً إحصائياً.

ثانياً - استعراض تطورات الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في البلدان النامية غير الساحلية

٩ - ما زال الافتقار إلى السواحل يعرقل مشاركة البلدان النامية غير الساحلية مشاركة كاملة في التجارة الدولية ويقلل من ميزتها النسبية. وتشير تقديرات مكتب الممثل السامي المعني بأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية إلى أن مستوى التنمية في البلدان النامية غير الساحلية يقل بحوالي ٢٠ في المائة عن توقعات تلك البلدان لو لم تفتقر إلى السواحل. وفي عام ٢٠١٢، لم يبلغ حجم التجارة في هذه البلدان سوى ٦١ في المائة من مستواه في البلدان الساحلية. ويقدر البنك الدولي في منشوره المعنون "ممارسة أنشطة الأعمال ٢٠١٣: إجراءات حكومية أكثر ذكاءً لمؤسسات الأعمال الصغيرة والمتوسطة" أن (Doing Business 2013: Smarter Regulations for Small and Medium-Size Enterprises) أن

التكاليف الأساسية لواردات البلدان النامية غير الساحلية وصادراتها تبلغ نحو ضعف تكاليف بلدان المرور العابر للمحيط الهادئ. فقد أنفقت تلك البلدان في المتوسط ٣ ٢٠٤ دولاراً لتصدير حاوية شحن قياسية، بينما أنفقت بلدان المرور العابر ١ ٢٦٨ دولاراً. وعلاوة على ذلك، ففي الوقت الذي تتكلف فيه تلك البلدان ٣ ٨٨٤ دولاراً لاستيراد حاوية بضائع، تتكبد البلدان الساحلية للمحيط الهادئ تكلفة قدرها ١ ٤٣٤ دولاراً لا غير لنفس الغرض.

١٠ - وعلى الرغم من هذه العيوب النسبية، أحرزت البلدان النامية غير الساحلية تقدماً ملموساً في المجالين الاجتماعي والاقتصادي، مما يشمل تحقيق معدل نمو سنوي للناتج المحلي الإجمالي بلغ ٩ في المائة في عامي ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧. وفي أعقاب حدوث الأزمة المالية والاقتصادية العالمية، انكمش معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي السنوي انكماشاً حاداً ليصل إلى حوالي ٤ في المائة عام ٢٠٠٩. ثم انتعش النمو لفترة وجيزة ليبلغ ٧,١ في المائة في عام ٢٠١٠، قبل أن يعاني من الانكماش مرة تلو الأخرى، ليبلغ معدلاً متواضعاً نسبته ٥,٧ في المائة في عام ٢٠١٢. وازداد نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي زيادة مطردة، من ٩٣٩ دولاراً في عام ٢٠٠٣ إلى ١ ٤٣٣ دولاراً في عام ٢٠١٢. وقد ارتفع نصيب الفرد من الدخل في ١٣ بلداً بنسبة تزيد على ٥٠ في المائة. واستطاعت ثلاثة بلدان هي أذربيجان وأرمينيا وتركمانستان أن تضاعف دخلها منذ بداية برنامج عمل ألماني. وبالرغم من هذا التقدم المحرز، فإن قرابة ثلثي البلدان النامية غير الساحلية يقل فيها نصيب الفرد من الدخل عن ١ ٠٠٠ دولار.

١١ - وتصادف تنفيذ برنامج عمل ألماني مع فترات شهد خلالها انخفاض كبير في تقلبات النمو، مما يشير إلى زيادة الاستقرار في نتائج النمو الاقتصادي. فقبل عام ٢٠٠٣، تراوحت تقلبات النمو في البلدان النامية غير الساحلية بين قيم بلغ مداها ٥,٧ نقاط مئوية في المتوسط. ثم تراجع التقلبات إلى ٣,٦ في المائة في الفترة من عام ٢٠٠٧ إلى عام ٢٠٠٩ قبل أن تعاود الارتفاع ببطء إلى ٣,٧ في المائة في الفترة من عام ٢٠١٠ إلى عام ٢٠١٢. ولفوائد انخفاض التقلبات شقان. أولهما أن انخفاض التقلبات يعني تناقص الأحوال غير المؤكدة، مما يجعل البلدان النامية غير الساحلية بالتالي أكثر جذباً للمستثمرين المحليين والأجانب على السواء. ومن هذا المنطلق، يُحتمل أن توجد رابطة موجبة بين قلة التقلبات وإمكانية النمو الاقتصادي في المستقبل. والشق الثاني هو أن الأفراد الواقعيين في الفئات السفلى لتوزيع الدخل هم الأكثر تضرراً عموماً أثناء فترات الركود والأقل استفادة في فترات التوسع الاقتصادي. وبناءً عليه، فإن الحد من التقلبات يساعد على الحد من الفقر المطلق والنسبي على حد سواء.

١٢ - وإضافة إلى تقلبات النمو، استمرت أيضاً معدلات التضخم في البلدان النامية غير الساحلية في الانخفاض خلال الفترة قيد الاستعراض. فمنذ الفترة بين عامي ٢٠٠٠ و ٢٠٠٣، انخفضت معدلات التضخم من متوسط مكون من رقمين قدره ١٣,٥ في المائة إلى نسبة ٧ في المائة في الفترة بين عامي ٢٠١٠ و ٢٠١٢. ويشير هذا التطور إلى تحسّن إدارة السياسات النقدية، والنجاح في تخفيف بعض القيود الهيكلية المتعلقة بجانب العرض التي قد تكون ذات صلة بالعزلة الجغرافية.

١٣ - وتبدي البلدان النامية غير الساحلية نسبة عالية لتركز التجارة لدى مقارنتها بمجموعات أخرى من البلدان. فإن هيكل صادرات البلدان النامية غير الساحلية، استناداً إلى مؤشر التنوع التجاري الخاص بمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، وهو مؤشر يبين مدى اختلاف هيكل صادرات بلد ما عن المتوسط العالمي، يتسم بمستوى عالٍ من التركيز، يبلغ مؤشراً قدره ٠,٧٧ في الفترة ٢٠١٠-٢٠١٢. واتسمت بلدان المرور العابر النامية والبلدان النامية الأخرى بدرجات أقل تركّزاً نسبياً تبلغ ٠,٦٩ و ٠,٧٠، على التوالي. وخلال الفترة نفسها، شهدت اقتصادات متقدمة ذات مستويات أعلى كثيراً للتنوع الصادرات، مؤشراً للتنوع التجاري قدره ٠,٤٧.

١٤ - وتشهد غالبية البلدان النامية غير الساحلية تقلصاً مطرداً في النشاط الصناعي. وإضافة إلى ذلك، فإنها لم تتمكن من تحويل إنتاجها من القطاعات التقليدية والمنخفضة الإنتاجية إلى القطاعات ذات الإنتاجية الأعلى. وبالنسبة للبلدان التي شهدت زيادة في الحصة النسبية لقطاع الصناعة، يمكن عزو قدر كبير من هذه الزيادة إلى التوسع في قطاعي الصناعات الاستخراجية والتعدين الفرعيين، يليهما قطاع التشييد، لا سيما تطوير الهياكل الأساسية. وما زالت الصناعة التحويلية، كحصة نسبية من الناتج المحلي الإجمالي، آخذة في الانخفاض على نحو مطرد من حوالي ١٣ في المائة في عام ٢٠٠٣ إلى ما متوسطه ١٠,٧ في المائة في الفترة بين عامي ٢٠١٠ و ٢٠١٢. ولوحظ اتجاه مشابه في حالة قطاع الزراعة. ويؤكد هذا الاتجاه عجز برنامج عمل ألماني عن حفز النمو في إضافة القيمة وإدامته. وإلى جانب تباطؤ التنوع الاقتصادي، يُضعف تقلص النشاط الصناعي القدرات الإنتاجية للبلدان النامية غير الساحلية ويجعل تحولها الهيكلي يتخذ اتجاهاً معاكساً، مما يزيد من عزلتها. وهو يحول أيضاً دون مشاركتها الفعالة والمجدية في سلاسل القيمة العالمية والتجارة الدولية. ولمواجهة هذا الواقع، يلزم توافر فكر خلاق، مقترناً بسياسات فعالة للتنمية الصناعية. فبالنسبة للعديد من البلدان النامية غير الساحلية، ما زال تعزيز قطاع الخدمات أمراً ذا أولوية حتى يتسنى تحقيق الكفاءة والنمو في المجالات التقليدية، مثل التعليم والرعاية الصحية والأعمال المصرفية والتأمين، إلى جانب البحث والتطوير والدعم المؤسسي والسياحة.

١٥ - ويأخذ تقييم البنك الدولي للسياسات والمؤسسات القطرية في اعتباره مجموعة من العوامل ذات الصلة بالمساواة بين الجنسين في البلدان النامية، من قبيل المساواة في الحماية بموجب القانون، وإمكانية الحصول على خدمات الصحة والتعليم والوصول إلى المؤسسات. ورغم عدم توافر أي قِيم قبل اعتماد برنامج عمل ألماتي، أحرزت البلدان النامية غير الساحلية تقدماً كبيراً منذ عام ٢٠٠٥. ويظهر التحسن في المساواة بين الجنسين في النسبة المتزايدة للنساء العاملات في القطاع غير الزراعي، والتي زادت بما يقرب من ٦ نقاط مئوية منذ أوائل القرن الحادي والعشرين. وفي المتوسط، استمرت المساواة في التعليم في التحسن خلال العقد الماضي. ولوحظت زيادات كبيرة في نسب التحاق الفتيات مقابل الفتيان بالتعليم الابتدائي والثانوي من الفترة ٢٠٠٤-٢٠٠٦ إلى الفترة ٢٠٠٧-٢٠٠٩.

١٦ - وثمة أهمية للتعليم وإلمام الشباب بالقراءة والكتابة في بناء رأس المال البشري مستقبلاً في البلدان النامية. وقد تحسنت معدلات إلمام الشباب بالقراءة والكتابة في البلدان النامية غير الساحلية، معبراً عنها كنسبة مئوية من السكان الذين تتراوح أعمارهم بين ١٥ و ٢٤ سنة، بما متوسطه ٤,٢ نقطة مئوية من نسبة ٨٢,٧ في المائة عام ٢٠٠٠ إلى ٨٦,٩ في المائة عام ٢٠١١. وبالرغم من هذا التقدم، ما زال لدى البلدان النامية غير الساحلية معدل من أدنى معدلات إلمام الشباب بالقراءة والكتابة في جميع الفئات القابلة للمقارنة.

١٧ - ويعترف برنامج عمل ألماتي صراحة بأن برامج إصلاح السياسات العامة الأساسية في مجال المرور العابر ينبغي أن يصاحبها سياسات للحد من الفقر واستراتيجيات لتعزيز الاستدامة. وبصفة أعم، فإن النطاق المنشود للتنمية هو تحسين الظروف المعيشية، ليس على صعيد البعد النقدي فحسب، بل أيضاً من حيث نوعية الحياة والصحة والرفاه البشري. ومن هذا المنطلق، لا بد أن تؤخذ في الاعتبار النسبة المئوية للسكان في البلدان النامية غير الساحلية ممن يعيشون بدخل أقل من ١,٢٥ دولار في اليوم. وفي البلدان القليلة التي تتوافر لديها بيانات في هذا الصدد، انخفض عدد هؤلاء السكان من حوالي ٢٨ في المائة في الفترة بين عامي ٢٠٠٠ و ٢٠٠٥ إلى ٢١ في المائة في الفترة بين عامي ٢٠٠٦ و ٢٠١١. غير أن الفقر المدقع ما زال متفشياً في البلدان النامية غير الساحلية، التي يندرج نصفها أيضاً ضمن فئة أقل البلدان نمواً. وتبين أنماط مماثلة في مؤشرات أخرى للتنمية البشرية، مثل معدل وفيات الرضع، ومعدلات الوفيات النفاسية، وانتشار فيروس نقص المناعة البشرية. وعموماً، وبالرغم مما تحقق من تحسن ملحوظ، ينحوي أداء البلدان النامية غير الساحلية إلى التأخر لدى مقارنتها بمجموعات البلدان الأخرى.

١٨ - وقد كشفت السنوات الأخيرة من برنامج عمل ألماتي عن عدة أوجه للقصور الهيكلي في البلدان النامية غير الساحلية، بما يشمل الضعف الشديد في مواجهة الصدمات

الاجتماعية والاقتصادية. فإن اقتصادات تلك البلدان لم تعان أشد درجات الانكماش في أعقاب الأزمات المالية والاقتصادية العالميتين فحسب، بل شهدت أيضاً نمواً أبطأ كثيراً عن غيرها من البلدان في تدابير الدعم الدولي، بما في ذلك تدفق رأس المال الأجنبي من قبيل المساعدة الإنمائية الرسمية والاستثمار الأجنبي المباشر. فعلى سبيل المثال، انخفضت التجارة في البلدان النامية غير الساحلية كنسبة من الناتج المحلي الإجمالي بمقدار ٧ في المائة، لتصل إلى ٧٨,٣ في المائة في الفترة بين عامي ٢٠٠٨ و ٢٠١٠. وفي الوقت نفسه، شهدت بلدان المرور العابر النامية انكماشاً متواضعاً قدره ١,٢ في المائة، في حين انخفض المتوسط العالمي بنسبة ٥,٥ في المائة لا أكثر. وبلغت التجارة في السلع أعلى مستوياتها في عام ٢٠٠٨ حين بلغت نسبة ٧٢,٨ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي للبلدان النامية غير الساحلية. غير أنهما سرعان ما انخفضت إلى ٥٨,٤ في المائة في عام ٢٠٠٩. ورغم تضرر البلدان النامية غير الساحلية تضرراً أشد من غيرها، شهدت متحصلاتها من صافي المساعدة الإنمائية الرسمية، معبراً عنها كنسبة مئوية من الدخل القومي الإجمالي، انخفاضاً من ٩,٦ في الفترة ٢٠٠٧-٢٠٠٩، إلى ٨,٥ في الفترة ٢٠١٠-٢٠١١، في حين شهدت زيادة طفيفة في بلدان المرور العابر النامية والبلدان النامية الأخرى.

ثالثاً - التقدم المحرز في تنفيذ أولويات برنامج عمل ألماتي

ألف - المسائل الأساسية المتصلة بسياسات المرور العابر

١٩ - منذ اعتماد برنامج عمل ألماتي، أُحرز تقدم ملحوظ في استعراض الأطر التنظيمية المطبقة في مجال النقل العابر والتجارة من أجل القضاء على أوجه القصور والحوادث غير المادية القائمة في سبيل النقل عبر الحدود. فقد شهدت قدر من التحرير وازدادت مشاركة القطاع الخاص في إدارة ممرات النقل العابر وتطوير الهياكل الأساسية؛ وأقيمت ترتيبات دعم مؤسسية أكثر قوة للنقل العابر؛ وبدأ نفاذ اتفاقات حكومية دولية شاملة؛ وارتفعت نسبة الانضمام إلى اتفاقيات النقل العابر المتعددة الأطراف؛ وازداد التعاون بين القطاعين الخاص والعام؛ وجرى توسيع نطاق التعاون على الصعد الثنائية والإقليمية والدولية والاستعانة بتبادل البيانات إلكترونياً. واستعرضت كثرة من البلدان النامية غير الساحلية تشريعها الجمركية أو أصبحت في سبيلها إلى إعادة النظر فيها بغرض ضمان الاتساق مع جيرانها ومع المعايير والإجراءات الدولية الأخرى. وقد حسنت تلك البلدان مستوى المواءمة مع بلدان المرور العابر في سياسات النقل والمرور العابر وقوانينها وإجراءاتها وممارستها. وشهدت زيادة في إبرام اتفاقات تيسير المرور العابر الإقليمية ودون الإقليمية واعتمادها وتنفيذها. وجرى

تبسيط المرافق والإجراءات الحدودية ومواءمتها، مما أسفر عن زيادة الكفاءة والتقليل من التأخير.

٢٠ - واتخذت البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر المجاورة مبادرات لتعزيز وإنشاء آليات مؤسسية لتنسيق العمل بشأن تيسير النقل العابر على الصعيد الوطني. فعلى سبيل المثال، أنشأت عدة بلدان لجاناً وطنية لتيسير النقل والتجارة تشمل كلاً من القطاعين العام والخاص، من قبيل لجنة تيسير النقل في مالي، ولجنة وطنية معنية بتيسير التجارة في بوركينا فاسو وجمهورية أفريقيا الوسطى وبوتسوانا وزامبيا، ولجنة وطنية لتيسير التجارة والنقل في أذربيجان وأرمينيا وتشاد وقيرغيزستان ومنغوليا ونيبال وسوازيلند وطاجيكستان، في حين أنشأت كازاخستان لجنة وطنية معنية بالمرور العابر، وأصبح لدى بوتان أيضاً لجنة وطنية لتيسير التجارة. وقد يسرت هذه اللجان التنسيق الفعال فيما بين الوكالات المعنية المسؤولة عن تيسير التجارة والنقل على الصعيد الدولي. إلا أن التحدي الرئيسي تمثل في مدى فعاليتها وقدراتها التشغيلية المنسقة.

٢١ - وتعكف البلدان النامية غير الساحلية بنشاط على إشراك القطاع الخاص في تيسير التجارة وتطوير سياسات المرور العابر. فعلى سبيل المثال، قام جميع أعضاء الاتحاد الجمركي للجنوب الأفريقي، بما في ذلك بوتسوانا وسوازيلند وليسوتو، وهي بلدان غير ساحلية، بإنشاء منتدى للجمارك والتجارة يضم القطاع الخاص، وذلك لتعزيز العلاقة بين إدارة الجمارك والتجار. وعلى الصعيد الوطني، اهتمت ملاوي ومنغوليا بوضع سياسات للشراكات بين القطاعين العام والخاص لإتاحة مشاركة القطاع الخاص في توفير الهياكل الأساسية والخدمات. وأنشأت سوازيلند عدداً من اللجان الوطنية التي تجتمع بانتظام لتعزيز الحوار بين القطاعين العام والخاص وتوطيد التعاون بخصوص مسائل من قبيل صياغة السياسات والإجراءات الصحيحة للمرور العابر.

٢٢ - وعلى الصعيد الوطني، تعلقت المبادرات المتخذة بتفكيك احتكارات السكك الحديدية في بعض البلدان النامية غير الساحلية وتمكين منافسة الطرق البرية لها. وفي الكثير من البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، تتنافس الشركات الوطنية للسكك الحديدية الآن مع متعهدي النقل البري على قدم المساواة. وتشتترط الحكومات في الوقت الراهن في كثرة من البلدان على قطاع السكك الحديدية أن يحترم المبادئ التجارية. فعلى سبيل المثال، في غرب أفريقيا، تتولى إدارة قطاع خاص منذ عام ٢٠٠٣ تشغيل خط السكة الحديدية الممتد من داكار إلى باماكو. وباشرت جنوب أفريقيا إجراء إصلاحات لضمان زيادة مشاركة القطاع الخاص في تطوير الهياكل الأساسية وصيانتها. وشرعت أيضاً البلدان غير

الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في آسيا في اتخاذ تدابير في مجال السياسات العامة تهدف إلى تحرير خدمات النقل العابر.

٢٣ - وعكف القطاع الخاص أيضاً في البلدان النامية غير الساحلية بشكل متزايد على إنشاء هيئات فنية، من قبيل جمعيات شركات النقل البري وجمعيات وكلاء الشحن، لتوفير منابر للتمثيل لدى الحكومات والحوار معها لتعزيز مصالحهم المشتركة وتحسين الإطار القانوني لعمليات النقل العابر. وترتبط الهيئات الفنية الوطنية بالهيئات الإقليمية ودون الإقليمية التي تمثل مصالح أعضائها وتعززها. وتشجع هذه الإصلاحات على تهيئة بيئة من التعاون والتعاقد الأوثق بين القطاعين العام والخاص.

٢٤ - وتُعتبر الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل والنقل العابر وكذلك الاتفاقيات الإقليمية ودون الإقليمية التي صدقت عليها البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، الأدوات الرئيسية التي يمكن من خلالها تحقيق المواءمة والتبسيط والتوحيد للقواعد والوثائق. ويوجد ما يزيد على ٥٠ اتفاقية من اتفاقيات الأمم المتحدة بشأن تيسير النقل والتجارة الدوليين. وثمة أهمية خاصة لسبع منها لأنها توفر على أقل تقدير الحد الأدنى من التنسيق الدولي لتجارة المرور العابر وعبور الحدود بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية وفق ما حددته اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ في قرارها ١١/٤٨ المتعلق بأشكال النقل بالطرق البرية والسكك الحديدية وتدابير تيسيره. وتوجد اتفاقيات دولية أخرى ذات صلة، مثل الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية، بصيغتها المعدلة (١٩٩٩). ويبيّن الجدول ١ أدناه أن معدل الانضمام إلى هذه الاتفاقيات الأساسية منخفض.

٢٥ - وينبغي دعم البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية حتى تصبح طرفاً في هذه الصكوك القانونية الهامة. وفي هذا الصدد، تستطيع اللجان الاقتصادية الإقليمية والوكالات المتخصصة الأخرى أن تقدم الدعم التقني إلى البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. ويمكن لهذه المنظمات أن تواصل تكثيف المساعدة في مجال بناء القدرات، بما يشمل برامج التدريب لجميع الجهات المعنية، كما يمكنها أن تذكى الوعي والفهم بشأن عملية الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتيسير النقل العابر والآثار المترتبة على هذا الانضمام.

الجدول ١
حالة انضمام البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر إلى اتفاقيات
مختارة من اتفاقيات الأمم المتحدة أو تصديق تلك البلدان عليها حتى ٣٠
حزيران/يونيه ٢٠١٤

عدد البلدان النامية عدد بلدان		الاتفاقية
غير الساحلية	المرور العابر	
١٣	١٢	اتفاقية السير على الطرق (١٩٦٨)
٨	٩	اتفاقية لافتات وإشارات الطرق (١٩٦٨)
١١	٥	الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بمقتضى دفاتر النقل الدولي البري (١٩٧٥)
٦	٣	الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالاستيراد المؤقت للمركبات الطرقية التجارية (١٩٥٦)
٦	٣	الاتفاقية الجمركية بشأن الحاويات (١٩٧٢)
١١	٣	الاتفاقية الدولية لتنسيق عمليات رقابة السلع على الحدود (١٩٨٢)
١٠	٢	الاتفاقية المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية (١٩٥٦)
١٤	١٥	الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية، بصيغتها المعدلة في ١٩٩٩

المصدر: www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/ و www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html و www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html
.instrument-and-tools/conventions/pf_revised_kyoto_conv/instruments.aspx

٢٦ - وعلى الصعيدين الإقليمي ودون الإقليمي، وعلى مر السنين، أبرمت البلدان النامية غير الساحلية وجيرانها من بلدان المرور العابر اتفاقات للنقل العابر وتيسير التجارة في إطار جماعاتها الاقتصادية الإقليمية. وأُتخذت بعض القرارات وأُدخلت تعديلات على الاتفاقات الإقليمية ودون الإقليمية بغرض تعزيز النقل وتيسير المرور العابر والتكامل.

٢٧ - وفي آسيا، أحرز تقدم كبير في وضع وتنفيذ الاتفاق الحكومي الدولي المتعلق بشبكة الطرق الرئيسية الآسيوية، الذي اعتمد عام ٢٠٠٣ ودخل حيز النفاذ عام ٢٠٠٥، وكذلك الاتفاق الحكومي الدولي بشأن شبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا، الذي أنشئ عام ٢٠٠٦ ودخل حيز النفاذ عام ٢٠٠٩. واعتمد الاتفاق الحكومي الدولي بشأن الموانئ الجافة وفتح باب التوقيع عليه في بانكوك في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٣. وحتى ١١ تموز/يوليه ٢٠١٤، وقع الاتفاق ١٥ بلداً وصدّق عليه بلدان (جمهورية كوريا وتايلند). وخلال الفترة المشمولة بالاستعراض، اعتمدت اتفاقات هامة أخرى في آسيا تهدف إلى تحسين النقل العابر

وتيسير التجارة في المنطقة. فعلى سبيل المثال، في عام ٢٠١٢، اختتمت الدول الأعضاء في منظمة شنغهاي للتعاون مفاوضات بشأن مشروع اتفاق متعلق بتيسير النقل البري الدولي ومرفقات ذلك الاتفاق. ومن خلال هذا الاتفاق، سيصبح بالإمكان استخدام مينائين آخرين من الموانئ البحرية في الصين والاتحاد الروسي في حركة المرور العابر من وإلى آسيا الوسطى.

٢٨ - وساعد الاتحاد الجمركي المقام بين كازاخستان وبيلاروس والاتحاد الروسي المنشأ عام ٢٠١٠، على تخفيض الوقت الذي تستغرقه الشاحنات المغادرة من كازاخستان والداخلية إلى الاتحاد الروسي تخفيضاً كبيراً من سبع ساعات إلى ساعتين. وفي ما بين بلدان منطقة ميكونغ دون الإقليمية الكبرى، أبرمت جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وتايلند وفيت نام في عام ٢٠١٢ مذكرة تفاهم معدلة لتمديد طرق الممر الاقتصادي بين الشرق والغرب حتى تبلغ عواصمها. وستؤدي هذه المبادرة إلى توسيع النطاق الجغرافي لخدمات النقل وتتيح قدرًا من المرونة في الطرق لمتعدي النقل.

٢٩ - وفي جنيف في شباط/فبراير ٢٠١٣، قام وزراء النقل وممثلون حكوميون آخرون رفيعو المستوى من المنطقة الأوروبية الآسيوية بتوقيع إعلان مشترك بشأن تعزيز النقل الأوروبي الآسيوي بالسكك الحديدية والأنشطة الرامية إلى توحيد قوانين السكك الحديدية. ويتضمن الإعلان التزام البلدان الواقعة على امتداد خطوط نقل السكك الحديدية الأوروبية - الآسيوية بالعمل سوياً لإرساء شروط قانونية موحدة للسكك الحديدية تعادل الشروط المعمول بها بالفعل في وسائل النقل الأخرى (البرية والجوية والمائية الداخلية والبحرية) لتمكين نقل البضائع والحاويات بالسكك الحديدية عبر البلدان بواسطة عقد نقل واحد وإذن شحن واحد في إطار واحد للمسؤولية القانونية.

٣٠ - وأحرزت المنطقة الأفريقية تقدماً نحو وضع الاتفاق الحكومي الدولي للموامة بين المعايير والقواعد الخاصة بشبكة الطرق التابعة للطريق الرئيسي العابر لأفريقيا. واعتمد الاتفاق في الدورة الثالثة لمؤتمر الاتحاد الأفريقي لوزراء النقل الأفارقة المعقودة في نيسان/أبريل ٢٠١٤. واعتمد المؤتمر نفسه الميثاق الأفريقي في مجال السلامة على الطرق، ورؤية عام ٢٠٤٠ لتطوير السكك الحديدية في أفريقيا. وأصبحت الجماعات الاقتصادية الإقليمية في أفريقيا تتجه بصورة متزايدة نحو توحيد وموامة السياسات والبرامج في ما بينها. فعلى سبيل المثال، في ١٢ حزيران/يونيه ٢٠١١، التقى رؤساء دول وحكومات جماعة شرق أفريقيا، والسوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي (الكوميسا)، والجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي، وقاموا بتوقيع إعلان بدء المفاوضات بشأن إنشاء منطقة ثلاثية للتجارة الحرة من شأنها أن تعزز وتعمق التكامل الاقتصادي، بما يشمل تبسيط وموامة الوثائق والإجراءات

الجمركية؛ ومواءمة تصنيف السلع؛ وتطبيق مبادئ الإدارة المتكاملة للحدود بإنشاء مراكز حدودية جامعة لإنجاز كافة الإجراءات الجمركية.

٣١ - وفي غرب أفريقيا، تتزايد الصلة الوثيقة بين الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا والاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا، مما أدى إلى اعتماد برنامج عمل مشترك بشأن عدد من المسائل من بينها تحرير التجارة والتقريب بين سياسات الاقتصاد الكلي. وفي وسط أفريقيا، تعكف الجماعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا والجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا على العمل بصورة متزايدة للمواءمة بين سياساتهما العامة وبرامجهما. وستساعد تلك الجهود، ولا سيما ما يتعلق منها بالنقل والاتصالات والجمارك، على تيسير المرور العابر والنقل والتجارة في البلدان النامية غير الساحلية.

٣٢ - وفي منطقة أفريقيا، تم التوصل إلى ترتيبات محددة من أجل تحسين الأداء السلس لبعض ممرات النقل العابر. فعلى سبيل المثال، يعد الصك القانوني المتعلق باتفاق النقل العابر والنقل في الممر الشمالي المبرم بين أوغندا وبوروندي وجمهورية الكونغو الديمقراطية ورواندا وكينيا، المعتمد في عام ٢٠٠٧، نسخة مستكملة من اتفاق عام ١٩٨٥، ويشمل ولاية موسعة وأذونات تتيح إجراء تطورات جديدة في المنطقة. واعتمد عام ٢٠٠٦ الاتفاق المبرم بين أوغندا وبوروندي وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجمهورية تنزانيا المتحدة ورواندا لإنشاء وكالة تيسير النقل العابر في الممر الرئيسي، وهو يهدف إلى استخدام الممر كأحد أكثر السبل فعالية للنقل البري للسلع بين الدول الشريكة. ووافقت الدول المتعاقدة على أن تمنح كل منها الأخرى حق المرور العابر عبر أراضيها، وأن توفر جميع التسهيلات الممكنة والأنظمة والإجراءات اللازمة لذلك الغرض، دون أي تمييز.

٣٣ - وفي أمريكا الجنوبية، يتواصل تعميق التكامل الإقليمي من خلال إنشاء اتحاد أمم أمريكا الجنوبية، وهو منظمة حكومية دولية تدمج الاتفاقات الإقليمية معاً، بما يشمل السوق المشتركة لبلدان المخروط الجنوبي وجماعة دول الأنديز. ودخلت المعاهدة التأسيسية لاتحاد أمم أمريكا الجنوبية حيز النفاذ في ١١ آذار/مارس ٢٠١١، وهي تتيح مواءمة السياسات على نطاق أوسع في مجال تطوير الهياكل الأساسية.

٣٤ - وما زالت الاتفاقات الثنائية هي الأداة السائدة لتيسير النقل البري العابر، حتى في المناطق التي يرتفع فيها مستوى التكامل الإقليمي. فثمة حاجة إليها لتنفيذ الأحكام المحلية من قبيل الإجراءات المشتركة وساعات فتح المراكز الحدودية. وتوجد أمثلة عديدة لهذه الاتفاقات الثنائية. فقد جددت الصين ومنغوليا اتفاقهما المتعلق بالنقل الدولي بالطرق البرية والبروتوكول الملحق به في حزيران/يونيه ٢٠١١. وفتح الاتفاق المحدد ٣٦ طريقاً من طرق

النقل البري التي تمر خلال ١٣ معبراً من المعابر الحدودية بين البلدين، وطرح تصاريح طويلة الأجل تتيح الدخول عدة مرات لنقل البضائع، لتكون مكتملة لنظام تصاريح الدخول القصيرة الأجل القائمة التي تتيح الدخول لمرة واحدة. وفي آب/أغسطس ٢٠١٢، شرعت كازاخستان وقيرغيزستان في تبسيط الشكليات والإجراءات في نقاط العبور الحدودية المشتركة بينهما من خلال تنفيذ نقطة تفتيش جامعة للمركبات والبضائع والمسافرين عند المعابر الحدودية. ويأتي ذلك نتيجة الاتفاق المبرم بين حكومة كازاخستان وحكومة قيرغيزستان بشأن المراقبة المشتركة على الحدود الكازاخستانية القيرغيزية، الموقع عام ٢٠٠٦.

٣٥ - وتفاوضت بوتسوانا وناميبيا على اتفاق بشأن إنشاء مركز من المراكز الحدودية الجامعة في مركزي الحدود في مامونو وترانس كالاهايري. ووقعت إثيوبيا معاهدات متعلقة باستخدام الموانئ وخدمات استيراد/تصدير الشحنات والتعاون في مجال النقل البحري مع جيبوتي والسودان واليمن. ولدى ملاوي اتفاقات ثنائية بشأن النقل الجوي والبري والبحري وبالسكك الحديدية مع جمهورية تنزانيا المتحدة وجنوب أفريقيا وموزامبيق وزامبيا وزمبابوي تتعلق بمسائل النقل العابر. ورغم الاستعانة بالاتفاقات الثنائية في كثير من الأحيان، يَبْنَى دراسة أجراها البنك الدولي على ٧٠ اتفاقاً ثنائياً أن بعض المعاهدات الثنائية مغرقة في التفاصيل وقد تكون لها نتائج عكسية لأنها تحد من المرونة في التنفيذ أو تنحرف عن أفضل الممارسات الدولية، أو قد تستخدم مصالح خاصة. وتوصلت دراسة أخرى إلى أن بعض الاتفاقات الثنائية موجودة منذ أمد أبعد من الاتفاقات الإقليمية وتتضمن اتفاقات عفا عليها الزمن بشأن تبادل الشحنات بين البلدان، وهي اتفاقات لا تتسق مع المبادئ العامة للنظم الجمركية للمرور العابر ولا تفضي إلى تحقيق الكفاءة في مجال النقل العابر عموماً. ومن الأهمية بمكان أن يقدّم الدعم إلى البلدان النامية غير الساحلية وجيرانها من بلدان المرور العابر حتى تعتمد نهجاً أشمل في صياغة الاتفاقات الثنائية، استناداً إلى الاتفاقيات وأفضل الممارسات والقواعد والمعايير الدولية.

٣٦ - وخلال الفترة قيد الاستعراض، ما برحت البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر تعكف بصورة متزايدة على تنفيذ تدابير تحد بقدر ملحوظ من تكاليف المعاملات التجارية ومن التأخير عند نقاط العبور الحدودية. وتشمل هذه التدابير استخدام تكنولوجيا المعلومات، مثل النظام الآلي للبيانات الجمركية، والمراكز الحدودية الجامعة، مثل المركز الموجود في تشيرونندو على الحدود بين زامبيا وزمبابوي، الذي اختصر الزمن المستغرق لعبور الحدود من ٩ أيام إلى ٩ ساعات تقريباً. ومن بين التدابير الأخرى برامج التأمين على المركبات لصالح الغير مثل نظام "البطاقات الصفراء" المعمول به في منطقة الكوميسا؛ وتقليل نظام الحواجز في الطُرق؛ والأخذ بنظم التعقب الإلكترونية؛ وتمديد ساعات العمل،

على سبيل المثال، في بروندي وسوازيلند؛ واستخدام وثيقة إدارية واحدة للتخليص الجمركي، على سبيل المثال، في باراغواي وبوركينا فاسو وتشاد وسوازيلند وليسوتو؛ وزيادة استخدام النظم الإلكترونية للتخليص الجمركي.

٣٧ - وشرعت غالبية البلدان النامية غير الساحلية في إدخال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات على الحدود. وتشمل البلدان التي بدأت في استخدام الحواسيب في إدارة حدودها بواسطة نظام آلي للبيانات الجمركية كلاً من إثيوبيا وأفغانستان وأوغندا وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبروندي وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وتشاد وجمهورية أفريقيا الوسطى وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية سابقاً وجمهورية مولدوفا ورواندا وزامبيا وزمبابوي وسوازيلند وليسوتو ومالي وملاوي ونيبال والنيجر. وشرعت باراغواي أيضاً في إدارة نظامها الجمركي بالحواسيب، وإن كانت تستخدم برنامجاً مختلفاً. وقامت كثرة من البلدان النامية غير الساحلية، من بينها أذربيجان وأرمينيا وأوزبكستان وأوغندا وباراغواي وبوركينا فاسو وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وجمهورية مولدوفا ورواندا وزامبيا وطاجيكستان وقيرغيزستان وكازاخستان ومنغوليا ونيبال، باستحداث نظام المراكز الحدودية ذات المنفذ الواحد لإنجاز كافة الإجراءات أو أصبحت تخطط لتطبيقه. وأفادت عدة اقتصادات بأنها حققت نتائج إيجابية من تنفيذ هذا التدبير.

٣٨ - ووفقاً لما جاء في تقارير مختلف الدراسات، انخفض عدد الأيام التي تستغرقها البلدان النامية غير الساحلية في الاستيراد من ٥٧ يوماً في عام ٢٠٠٦ إلى ٤٧ يوماً في عام ٢٠١٤. وعلاوة على ذلك، انخفض عدد الأيام اللازمة للتصدير من ٤٨ إلى ٤٢ يوماً خلال الفترة نفسها. وبالرغم من هذا الإنجاز الكبير، يلزم عمل المزيد في هذا المجال ذي الأولوية حتى يمكن زيادة تخفيض عدد الأيام المستغرقة.

باء - تطوير الهياكل الأساسية وصيانتها

٣٩ - بذلت البلدان النامية غير الساحلية جهوداً كبيرة في تحسين الربط بشبكات النقل مع البلدان المجاورة وتعزيز الربط بشبكات النقل المحلية عن طريق تحسين وتطوير شبكات النقل لديها. وأحرز تقدم في تحسين وتوسيع نظام النقل البري العابر، وهو وسيلة النقل الرئيسية المؤدية إلى أقرب الموانئ البحرية بالنسبة لغالبية البلدان النامية غير الساحلية. فعلى الصعيد الإقليمي، حُدث في آسيا في الفترة بين عامي ٢٠٠٦ و ٢٠١٠ حوالي ٦,٥ في المائة من شبكة الطرق الرئيسية الآسيوية، التي تضم حالياً ما مجموعه حوالي ١٤١ ٠٠٠ كم من الطرق البرية التي تمر عبر ٣٢ دولة من الدول الأعضاء. غير أنه بالرغم من ذلك التقدم المحرز، عجز حوالي ١١ ٩١٥ كم (٨ في المائة من الإجمالي) من الطرق التي تشملها الشبكة عن

الوفاء بأدنى المعايير المنشودة في عام ٢٠١٠. ووفقاً لدراسة أجرتها اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، يقع ما يقرب من ثلثي الطرق المذكورة البالغ طولها ١١ ٩١٥ كم والتي تندرج تحت الفئة الثالثة، في أفغانستان وباكستان وطاجيكستان ومنغوليا وميانمار (انظر E/ESCAP/70/5).

٤٠ - وفي أفريقيا، أُدخلت تحسينات رئيسية على الطريق الرئيسي العابر لأفريقيا ويبلغ إجمالي طوله ١٢٠ ٥٤ كم موزعة على امتداد تسعة ممرات. وأحرز تقدم في تطوير الهياكل الرئيسية للطرق في ممرات النقل الرئيسية. وتولت الجماعات الاقتصادية الإقليمية تحديث الأجزاء التي تقع في المناطق دون الإقليمية التابعة لها، وقامت ببناء عدة وصلات ناقصة. وقد أحرز تقدم في المشروع المتعلق باستكمال الوصلات الناقصة من الطريق الرئيسي العابر للصحراء الذي سيربط بين الجزائر والنيجر. وشملت التطورات أيضاً إصلاح ٢٢٠ كم من طرق تانزانيا السريع في جمهورية تنزانيا المتحدة، وبناء جسر جنوب روكورو في ملاوي، ومشروع الطريق الذي يربط أديس أبابا بنيروبي ومومباسا في كينيا. غير أن التقدم المحرز عموماً كان بطيئاً وما زال الطريق الرئيسي العابر لأفريقيا تنقصه أجزاء ويعاني من سوء الصيانة في أجزاء رئيسية منه. وحتى يتسنى توفير مستوى مجدٍ من الربط البري على نطاق القارة، يلزم إنشاء نحو ١٠٠ ٠٠٠ كيلومتر من الطرق الإقليمية.

٤١ - وفي عام ٢٠١٠، أطلق الاتحاد الأفريقي برنامج تطوير الهياكل الأساسية في أفريقيا بغرض تنسيق الجهود واستخدام الموارد من أجل تطوير الهياكل الأساسية. ويتألف البرنامج من مشاريع الهياكل الأساسية ذات الأولوية في مجالات الطاقة والنقل والمياه العابرة للحدود وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، والتي يجري تنفيذها في إطار خطة عمل الأولويات للفترة الممتدة من عام ٢٠١٢ إلى عام ٢٠٢٠. وتقدر تكلفة المشاريع الجارية في إطار خطة الأولويات بمبلغ ٦٧,٩ بليون دولار، مما يشمل مشاريع الهياكل الأساسية للنقل التي ستكلف نحو ٢٤,٤ بليون دولار.

٤٢ - وفي أمريكا الجنوبية، قامت مبادرة تكامل الهياكل الأساسية الإقليمية في أمريكا الجنوبية بتنسيق تطوير الهياكل الأساسية للنقل والطاقة والاتصالات السلكية واللاسلكية في المنطقة. وفي كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٢، بلغ مجموع عدد مشاريع النقل في حافظة المبادرة ٤٧٤ مشروعاً، شكلت مشاريع الطرق السريعة الحصة الأكبر منها بنسبة ٤٧,٥ في المائة، في حين شكلت مشاريع وسائل النقل المتعددة أقل حصة بنسبة ٣ في المائة.

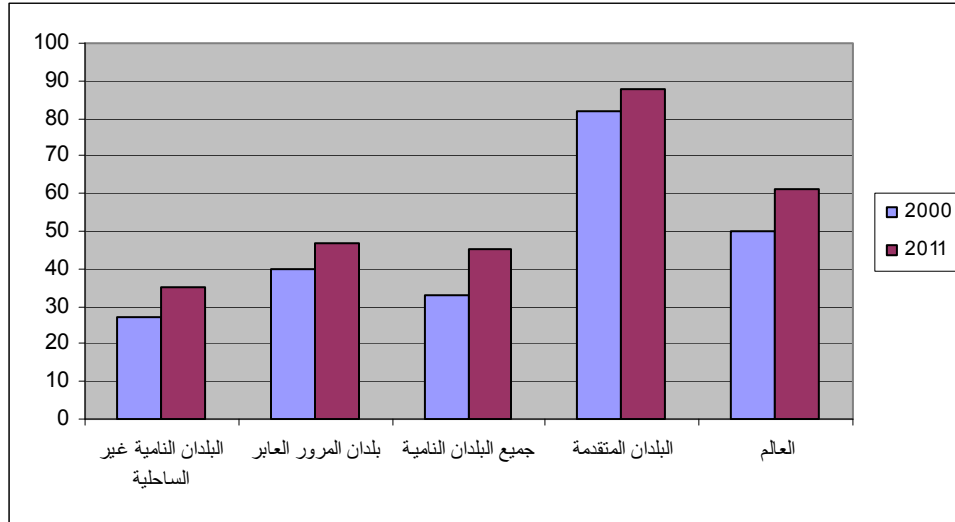
٤٣ - وعلى الصعيد الوطني، ما برحت البلدان النامية غير الساحلية تقوم بمشاريع لبناء الطرق بغرض توسيع وتحديث شبكاتها خلال الفترة المشمولة بالاستعراض. فعلى سبيل

المثال، زاد الطول الإجمالي لنظام الطرق البرية ببوركينا فاسو من ٩ ٥٠٠ كيلومتر في عام ١٩٩٨ إلى ١٥ ٢٧٢ كيلومتراً في عام ٢٠١٠، وارتفع أيضاً إجمالاً طول الطرق المعبدة بأكثر من خمسين في المائة خلال تلك الفترة. وفي تشاد، ازداد حجم الطرق الممهدة من ٥٥٧ كيلومتراً في عام ٢٠٠٢ إلى ١ ٦١٦ كيلومتراً في عام ٢٠١٢. وفي إثيوبيا، زاد طول الطرق البرية على الصعيد الوطني من ٣٧ ٠١٨ كيلومتراً في الفترة ٢٠٠٢-٢٠٠٣ إلى ٥٦ ١٩٠ كيلومتراً في الفترة ٢٠١١-٢٠١٢. وفي جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، جرى إصلاح أو إدخال تحسينات كبيرة على أكثر من ٣ ٠٠٠ كيلومتر من الطرق البرية على مدى العقد الماضي. وفي أذربيجان، جرى تشييد أو إصلاح أكثر من ٧ ٠٠٠ كيلومتر من الطرق خلال الفترة المشمولة بالاستعراض. وفي طاجيكستان، جرى إنشاء أو تحديث ما مجموعه ١ ٦٥٠ كيلومتراً من الطرق السريعة، مما أسفر عن تحسّن النقل بين دوشانبي والنقاط الحدودية مع الصين وقيرغيزستان وأوزبكستان. وتعكف كازاخستان على تنفيذ ٦١ مشروعاً من مشاريع الهياكل الأساسية، بميزانية إجمالية تزيد على ٢٣ بليون دولار، تشمل إعادة بناء وتطوير ما يزيد على ٢٠ ٠٠٠ كيلومتر من الطرق السريعة. وتقوم منغوليا بمشاريع لإنشاء الطرق، أُجِزَ بعض منها بالفعل. ففي عامي ٢٠١٢ و٢٠١٣، على سبيل المثال، أنشئ ما مجموعه ١ ٨٢٠ كيلومتراً من الطرق.

٤٤ - وتمثّل المصدر الرئيسي للأموال اللازمة لتطوير وصيانة الطرق، وفق ما أفادت به البلدان النامية غير الساحلية في تقاريرها الوطنية، في اعتمادات الميزانية الحكومية العادية ومن خلال الشركاء في التنمية وأموال الطرق المتحصلة من رسوم استخدام الطرق أو ضرائب الوقود أو مخصصات الميزانية. فعلى سبيل المثال، أفادت البلدان النامية غير الساحلية التالية في تقاريرها الوطنية أنها تستخدم موارد متأتية من أموال الطرق: إثيوبيا وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي وتشاد وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وجمهورية مولدوفا وزامبيا وزمبابوي وليسوتو وملاوي. وقام بعض البلدان بإنشاء وكالات للطرق مستقلة عن الوزارات الفنية، تتحمل المسؤولية الأولى عن إرساء العقود الخارجية لأنشطة الأشغال العامة.

٤٥ - وبصفة عامة، وبرغم ما شهدته النسبة المتوية للطرق المعبدة في البلدان النامية غير الساحلية من تحسن منذ عام ٢٠٠٣، فإنها ما زالت منخفضة، حيث لا توجد سوى ٩ بلدان تزيد فيها نسبة الطرق المعبدة على ٥٠ في المائة و ٨ بلدان تتراوح فيها نسبة الطرق المعبدة بين ٢٠ و ٤٩ في المائة. وتوجد لدى البلدان النامية غير الساحلية، عند مقارنتها بمجموعات البلدان الأخرى، أدنى نسبة من الطرق المعبدة تليها بلدان المرور العابر النامية على النحو المبين في الشكل الأول.

الشكل الأول
النسبة المئوية للطرق المعبدة



٤٦ - وما زالت السكك الحديدية من وسائل النقل غير المستغلة استغلالاً كاملاً في كثرة من البلدان النامية غير الساحلية، حيث لا يحظى سوى ١٠ من البلدان النامية غير الساحلية بخطوط سكك حديدية لخدمات الشحن طولها ١٠٠٠ كيلومتر أو أكثر. ويوجد حوالي ١٠٥٠٠ كيلومتر من الوصلات الناقصة (٩ في المائة) من الطول الإجمالي لشبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا المؤلفة من ١١٧٥٠٠ كيلومتر من خطوط السكك الحديدية التي تخدم ٢٨ بلداً عضواً. وقد أحرز بعض التقدم في تخطيط وبناء الوصلات الناقصة في أذربيجان وأوزبكستان وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية ومنغوليا. وشهدت توسعات وزيادة في استخدام شبكة السكك الحديدية في أوزبكستان وتركمانستان وكازاخستان ومنغوليا. وفي أفريقيا، تتسم شبكة السكك الحديدية التي يبلغ طولها ٧٤٧٧٥ كيلومتراً بكثافة منخفضة جداً ويقع معظمها في شمال أفريقيا والجنوب الأفريقي. وما زالت شبكة السكك الحديدية الإقليمية تفتقر إلى حوالي ٣٦٢ ٢٦ كيلومتراً من الوصلات الناقصة. ولم يسجل تقدم ذو شأن في ذلك القطاع الفرعي، ولكن جار بذل الجهود لتنشيط بعض مشاريع السكك الحديدية في غرب ووسط وشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي. وأحرز تقدم في ما يتعلق بتكامل السكك الحديدية في أمريكا الجنوبية. ففي باراغواي، يجري حالياً إعادة تصميم النقل بالسكك الحديدية، مع التركيز على إنشاء ممرات متكاملة للشحن، حيث أصبح الطريق القديم مآله الإهمال.

٤٧ - وتشمل التحديات الرئيسية التي تواجه تطوير شبكات السكك الحديدية محدودية الموارد اللازمة للاستثمار في الوصلات الناقصة، ومحدودية القدرات أو المرافق المتاحة للتعامل مع حركة القطارات، وقلّة عربات السكك الحديدية المتوافرة، ولا سيما القطارات على السكك الحديدية، والاختلافات في قياسات المسافة بين القضبان، مما يقتضي تحميل البضائع وتفريغها مرات كثيرة ويسفر عن زيادة حالات التأخير وتكاليف النقل. وقد شهدت شركات السكك الحديدية نمواً بطيئاً أو سلبياً في بعض الأحيان، نتيجة المنافسة المتزايدة مع قطاع الطرق البرية.

٤٨ - وما برحت الطرق المائية الداخلية أو النقل النهري يؤديان دوراً رئيسياً في نقل السلع في باراغواي وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وتشاد وجمهورية أفريقيا الوسطى وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وكازاخستان. ومن بين التحديات الرئيسية التي تواجه ضرورة تحسين صلاحية بعض الأنهار للملاحة، وقلّة استخدام بعض الأنهار أثناء فصل الجفاف نظراً لانخفاض مناسيب المياه.

٤٩ - وينبغي أن يُستكمل تطوير الطرق البرية وشبكات السكك الحديدية والطرق المائية الداخلية بتطوير الهياكل الأساسية الداعمة لها على التوازي. وستكفل الهياكل الأساسية الإضافية ليس سلامة الطرق البرية والسكك الحديدية والطرق المائية الداخلية فحسب، بل ستكفل أيضاً إشراك الأعمال التجارية المحلية في تقديم الخدمات على طول شبكات الطرق السريعة والسكك الحديدية والطرق المائية الداخلية، مما يؤدي إلى إنشاء ممرات إنمائية.

٥٠ - وقد أحرز تقدم في إنشاء موانئ جافة في جميع المناطق خلال الفترة المشمولة بالاستعراض. فقد أنشأت البلدان النامية غير الساحلية التالية أو أصبحت في سبيلها إلى إنشاء موانئ جافة: إثيوبيا وأوزبكستان وأوغندا وباراغواي وبوركينا فاسو وسوازيلند وكازاخستان وليسوتو ومالي ونيبال.

٥١ - وفي ما يتعلق بالنقل الجوي، ازداد معدل الشحن الجوي للبضائع في بعض البلدان النامية غير الساحلية. غير أن الطلب محدود بسبب التكلفة التي تبلغ عادة ما بين ٤ و ٥ أضعاف تكلفة النقل البري، وما بين ١٢ و ١٦ ضعف تكلفة النقل البحري. وثمة أهمية للنقل الجوي في دعم قطاعي الركاب والسياحة في العديد من البلدان النامية غير الساحلية. وارتفع عدد الرحلات الجوية لشركات الطيران المسجّلة المغادرة من البلدان النامية غير الساحلية كمجموعة من حوالي ٢٠٠ ٠٠٠ رحلة في عام ٢٠٠٣ إلى نحو ٣٦٢ ٨٠٠ رحلة في عام ٢٠١٣. وتتمثل التحديات الرئيسية التي تواجه البلدان النامية غير الساحلية في ما يتعلق بصناعة النقل الجوي في ضخامة الموارد اللازمة للاستثمار في الهياكل الأساسية، وصيانة

أساطيل الطائرات المتقدمة وإصلاحها واستبدالها، مقترنة بقلّة العمالة الماهرة والافتقار إلى المطارات المزودة بأحدث الأجهزة. ويحد ذلك من الشحن الجوي للسلع التي تتسم بارتفاع قيمة الوحدة الواحدة منها أو التي يكون عامل الزمن ذا أهمية في شحنها، مثل الوثائق والمستحضرات الصيدلانية وأحدث صيحات الأزياء والإلكترونيات والسلع الاستهلاكية والمنتجات الزراعية ومنتجات الأغذية البحرية القابلة للتلف. وحال أيضاً ارتفاع أسعار الوقود دون زيادة استخدام الشحن الجوي.

٥٢ - وتعدّ خطوط الأنابيب الوسيلة الأكثر فعالية من حيث التكلفة لنقل النفط الخام ومنتجاته النهائية على السواء. وقام كل من أرمينيا وأوزبكستان وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وتركمانستان وتشاد وجمهورية مولدوفا وكازاخستان بتوسيع نطاق خطوط أنابيبها لنقل النفط والغاز خلال الفترة المشمولة بالاستعراض.

٥٣ - وأحرزت البلدان النامية غير الساحلية تقدماً ملحوظاً في تحسين البنى التحتية للاتصالات السلكية واللاسلكية، ولا سيما الاتصال بشبكة الإنترنت والهواتف الخلوية، على النحو المبين في الجدول ٧ من المرفق بهذا التقرير. وقد أمكن إحراز هذا التقدم بفضل تحرير قطاع الاتصالات السلكية واللاسلكية وما نتج عنه من زيادة استثمارات القطاع الخاص. ورغم هذا التقدم في انتشار تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، تتخلف البلدان النامية غير الساحلية عن ركب البلدان النامية الأخرى من حيث إمكانية استخدام الإنترنت الفائق السرعة والسعة، رغم أن هذه التكنولوجيا تستطيع أن تؤدي دوراً حاسماً في زيادة الموصولية وتعزيز تنافسية المؤسسات وتيسير التجارة الدولية. وتشمل أولويات تحسين تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في البلدان النامية غير الساحلية تحسين فرص الاستفادة من شبكات كابلات الألياف الضوئية البحرية الدولية العالية السعة للحصول على خدمات اتصالات الصوت الدولية بسعر منخفض، وتوفير اتصالات الإنترنت بسرعات عالية، وإقامة شبكات أساسية ذات نطاق ترددي عريض لربط البلدات والمدن داخل البلدان، والتشجيع على تطبيق نظام الاشتراك في الهياكل الأساسية بين قطاعات النقل والطاقة وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، بالتعاون مع الجيران من بلدان المرور العابر.

٥٤ - وثمة أهمية حاسمة لتوافر هياكل أساسية حديثة وموثوقة وميسورة للطاقة للحد من التأخير في زمن عبور شحنات البلدان النامية غير الساحلية ولبناء القدرات الإنتاجية. وتبدي اقتصادات البلدان النامية غير الساحلية تبايناً واسعاً من حيث معدلات الكهرباء فيها. وبالرغم مما شُهد من تحسينات ملحوظة في مد شبكات الكهرباء على مدى العقد الماضي، ما زال يتعين قطع شوط طويل صوب الوفاء بالاحتياجات الأساسية المتعلقة بالهياكل الأساسية

للطاقة في غالبية البلدان النامية غير الساحلية. وعلاوة على ذلك، تُبين أحدث البيانات الواردة من منطقة أفريقيا أن البلدان الأفريقية عانت من انقطاع التيار الكهربائي في المتوسط بمعدل ٨,٦ مرات في الشهر في عام ٢٠١٢. ويعزى انقطاع التيار الكهربائي بدرجة كبيرة إلى انعدام الربط الإقليمي بين شبكات الكهرباء وإلى نقص الطاقة في البلدان المتضررة.

٥٥ - ولا يستطيع القطاع العام وحده أن يسد الفجوة القائمة في تمويل الهياكل الأساسية. فهذا يتطلب إقامة تعاون دون إقليمي وإقليمي بشأن مشاريع الهياكل الأساسية وتعزيز الميزانيات الوطنية والمساعدة الإنمائية الدولية، وتعزيز دور القطاع الخاص في تطوير الهياكل الأساسية. وثمة أهمية أيضاً لاستكشاف آليات مبتكرة للتمويل، تشمل الاستعانة بالشراكات بين القطاعين العام والخاص وسندات الهياكل الأساسية وسندات المغتربين. وينبغي أيضاً للبلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية أن تنظر في تنفيذ مبادرات متعددة القطاعات للاشتراك في الهياكل الأساسية، مثلاً، في مجالات الطرق والطاقة والاتصالات، وذلك من أجل تخفيض احتياجات التمويل. ويمكن الاستفادة من أموال الهياكل الأساسية الإقليمية في المستقبل كأداة لتعبئة الموارد اللازمة لتنمية الهياكل الأساسية الإقليمية. فعلى سبيل المثال، في عام ٢٠١٠، أقامت الدول الأعضاء في رابطة أمم جنوب شرق آسيا ومصرف التنمية الآسيوي "صندوق رابطة أمم جنوب شرق آسيا للهياكل الأساسية"، الذي بلغت قاعدته حقوق المساهمين الأولية فيه مقدار ٤٨٥ مليون دولار، قدم أعضاء رابطة أمم جنوب شرق آسيا مبلغ ٣٣٥ مليون دولار منها، في حين قدم مصرف التنمية الآسيوي المبلغ المتبقي وقدره ١٥٠ مليون دولار.

جيم - التجارة الدولية وتيسير التجارة

٥٦ - يعترف برنامج عمل ألماي بالتجارة بوصفها محركاً للنمو عندما يتعلق الأمر بالتنمية الاقتصادية. ففي عام ٢٠٠٣، تجاوزت قيمة الصادرات السلعية من البلدان النامية غير الساحلية مبلغ ٤٤ بليون دولار بقليل، وشكلت نسبة ضئيلة تكاد لا تُذكر قدرها ٠,٥٨ في المائة من الحجم العالمي. وحتى عام ٢٠١٣، زادت حصة الصادرات السلعية العالمية من هذه البلدان بأكثر من الضعف لتبلغ ١,٢ في المائة. وبالأسعار الحالية، زادت الإيرادات من صادرات السلع أكثر من خمسة أضعاف، لتبلغ ٢٢٧,٨ بليون دولار. ومقارنة بمجموعات البلدان الأخرى، شهدت البلدان النامية غير الساحلية أسرع معدل للنمو في صادرات السلع فعلى سبيل المثال، في الوقت الذي زادت فيه إيرادات تلك البلدان المتأتية من صادرات السلع بنسبة ٤١٥ في المائة على مدى السنوات العشر، حققت أقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية نمواً نسبته ٣٦٦ في المائة و ١٤٨ في المائة، على التوالي. وتُبين البيانات

المصنفة للسلع قدرًا كبيراً من التفاوت: فقد ذهب ما يزيد على ٦٥ في المائة من إيرادات صادرات السلع في الفترة بين عامي ٢٠١٠ و ٢٠١٢، إلى أربعة بلدان فقط.

٥٧ - وبالتالي، توجد بعض الأدلة على أن برنامج عمل ألماتي حقق نجاحاً نسبياً في تعزيز مشاركة البلدان النامية غير الساحلية في التجارة الدولية. وباستثناء جمهورية أفريقيا الوسطى وسوازيلند وطاجيكستان وليسوتو ونيبال، بلغت إيرادات صادرات السلع أكثر من الضعف في جميع البلدان خلال عقد برنامج عمل ألماتي. وتحققت إيرادات قوية بصفة خاصة في أذربيجان وبوركينا فاسو وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية ورواندا وزامبيا وكازاخستان ومنغوليا. وثمة ملاحظة هامة أخرى هي أن كلاً من البلدان النامية غير الساحلية الغنية بالموارد وتلك التي تفتقر إلى الموارد، شهد نمواً قوياً. وثمة أهمية أيضاً، مرة أخرى، للتأكيد على مدى عدم التوازن داخل المجموعة الواحدة: ففي عام ٢٠١٢، نشأ أكثر من نصف صادرات المجموعة من السلع من بلدين فقط.

٥٨ - والاعتماد على السلع الأساسية في حفز النمو الاقتصادي، رغم أهميته، له عيوبه. فعلى سبيل المثال، تبدي الأسعار النسبية للسلع الأساسية الأولية عموماً اتجاهًا سلبيًا، مما يتسبب بالتالي في تدهور معدلات التبادل التجاري للاقتصادات المعتمدة على السلع الأساسية. وبعبارة أخرى، فإن أسعار الواردات لتلك البلدان ترتفع بمعدل أسرع من أسعار الصادرات، مع بقاء الأشياء الأخرى على حالها. وعلى مر الزمن، يلزم توفير كميات متزايدة من المنتجات الزراعية أو المعدنية (الصادرات) لشراء السلع المصنعة (الواردات). وبالفعل، فمنذ عام ٢٠٠٠، شهدت معدلات التبادل التجاري في البلدان النامية غير الساحلية انخفاضاً بنسبة ٨٤ في المائة. وخلال الفترة نفسها، تدهورت معدلات التبادل التجاري بنسبة ٥٣ في المائة و ٤٨ في المائة لأقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية، على التوالي.

٥٩ - وأحد الآثار المباشرة لتدهور معدلات التبادل التجاري هو الزيادة في العجز التجاري للبلدان التي تعتمد إلى حد كبير على إيرادات النقد الأجنبي المتأتية من السلع الأساسية لدفع تكاليف السلع المصنعة والسلع الإنتاجية المستوردة. وبالتالي، توجد أسباب وجيهة تدعو البلدان النامية غير الساحلية إلى اتباع سياسات واستراتيجيات من شأنها أن تحقق التحول الاقتصادي المؤثر لتنشيط التصنيع والخدمات. وينبغي لها أيضاً أن تنفذ تدابير محددة الأهداف لتحسين معدلات التبادل التجاري لديها، لأن ذلك سيؤدي إلى ارتفاع الدخل الحقيقي وإلى تحقيق وفورات وفائض في ميزان المدفوعات. وإضافة إلى ذلك، توجد أدلة عملية تشير إلى أن أي تغييرات تطرأ على معدلات التبادل التجاري، يمكن أن تكون مسؤولة بنسبة ٥٠ في المائة عما يُشاهد من تقلبات في معدل نمو الإنتاج فيما بين البلدان النامية.

٦٠ - وفي سياق التجارة الدولية، يعتبر وجود قطاع للخدمات يتسم بالدينامية والقدرة على المنافسة وسيلةً للتغلب على مشكلة الافتقار إلى السواحل. فالخدمات لا تتأثر بالمرور العابر إلى حد كبير وتكاليف معاملاتها أقل نسبياً، مما يتيح للبلدان النامية غير الساحلية إمكانية استكشاف الفرص التي تتمتع فيها بميزة نسبية واضحة والتي ترتفع فيها احتمالات قدرتها على المنافسة فعلاً. ولهذا السبب تُشجّع البلدان النامية غير الساحلية على تحويل اقتصاداتها بعيداً عن القطاعات ذات الإنتاجية المنخفضة، مثل السلع الأساسية الكبيرة الحجم المنخفضة القيمة، وتوجيهها إلى عمليات إضافة القيمة والسلع المصنعة والسياحة. وقد يوفر قطاع الخدمات مشاريع جاهزة على التسليم للعديد من البلدان النامية غير الساحلية، تنطوي على إمكانية توفير فرص عمل بأحور جيدة وتحفيز التنوع الاقتصادي وتوزيع الصادرات وتعزيز الحفاظ على البيئة.

٦١ - وتكشف بيانات مصنفة من قطاع الخدمات عما يُبدّل من جهود جديرة بالثناء على الصعيد القطري. فمنذ عام ٢٠٠٠، شهدت اقتصادات ١٦ بلداً من البلدان النامية غير الساحلية زيادة مطردة في العنصر النسبي للخدمات في اقتصاداتها. وبالنسبة لـ ١٢ بلداً من هذه البلدان التي ترتفع صادراتها من المعادن والمواد الهيدروكربونية، انخفضت الحصة النسبية للخدمات، مما يشير إلى وجود "الداء الهولندي". أما السياحة، التي تنطوي على طاقات هائلة بوصفها محركاً للنمو، فما زال يتعين استكشافها كما ينبغي في عدد من البلدان النامية غير الساحلية.

٦٢ - ويساعد استعراض الوقت المستغرق والتكاليف المتكبدة والوثائق المطلوبة للتجارة عبر الحدود في البلدان النامية غير الساحلية على فهم التقدم المحرز في مجال تيسير التجارة في إطار برنامج عمل ألماتي. وتبين البيانات المتعلقة بتكاليف عبور الحدود، الواردة في الجدول ٢، أن كلاً من تكاليف التصدير والاستيراد ما زالت أعلى بصورة هامشية للبلدان النامية غير الساحلية عما هي لبلدان المرور العابر النامية وللمتوسطات العالمية. ومنذ عام ٢٠٠٥، ازدادت تكلفة استيراد أي حاوية قياسية إلى بلد تقليدي من البلدان النامية غير الساحلية بمعدل سنوي ٥,٦ في المائة تقريباً، في حين ارتفعت التكلفة العالمية بنسبة ٢,٨ في المائة، وبنسبة ٢,٧ في المائة لبلدان المرور العابر النامية. وما زالت تكاليف التصدير التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية أيضاً أعلى بدرجة كبيرة، وتواصل الاتجاه إلى أعلى. وزادت التكلفة التي تتكبدها البلدان النامية غير الساحلية لتصدير حاوية قياسية بنسبة ٤٤,٩ في المائة في الفترة من عام ٢٠٠٥ إلى عام ٢٠١٣. ولم يزد المتوسط العالمي إلا بنسبة ٢٣,٤ في المائة، في حين ارتفعت التكاليف المماثلة بنسبة ٢٤,٩ في المائة لبلدان المرور العابر النامية خلال الفترة نفسها.

الجدول ٢

التكاليف والوقت المستغرق والوثائق المتصلة بالتجارة الدولية

٢٠١٣	٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥	
تكلفة التصدير (بدولارات الولايات المتحدة لكل حاوية)									
٣٢٠٤	٣٠٣٤	٢٧٣٦	٢٦٨٩	٢٦٢٩	٢٥٥٤	٢٢٤٢	٢٢١٢	٢٢١٢	البلدان النامية غير الساحلية
١٢٦٨	١٢٥٧	١٢٣٩	١٢١٠	١١٨٣	١١٥٥	١٠٢٠	١٠٣٠	١٠١٥	بلدان المرور العابر النامية
١٦٢٧	١٥٧٨	١٤٩٤	١٤٦٤	١٤٤٠	١٤١٠	١٢٦٥	١٢٩٧	١٣٠٨	البلدان النامية
١٥١٥	١٤٧٤	١٤٠١	١٣٧٩	١٣٦٠	١٣٣٣	١١٩٦	١٢٢١	١٢٢٨	العالم
تكلفة الاستيراد (بدولارات الولايات المتحدة لكل حاوية)									
٣٨٨٤	٣٦٢٦	٣٣٠٠	٣٢٥٧	٣١٤٣	٣٠٥٦	٢٧١٥	٢٦٩٠	٢٦٩٠	البلدان النامية غير الساحلية
١٤٣٤	١٤٢٨	١٣٧٨	١٢٩٥	١٢٦٠	١٢٥٩	١١٤٣	١١٥٨	١٨٣	بلدان المرور العابر النامية
١٧٧٩	١٧٤٠	١٦٦٥	١٦٣٥	١٥٨١	١٥٥١	١٤٠٥	١٤٣٠	١٤٥٠	البلدان النامية
١٥٤٠	١٥٢١	١٤٣٧	١٤٠١	١٣٥٤	١٣٣٤	١٢٠٥	١٢٥٥	١٢٦١	العالم
الوقت المستغرق في التصدير (بالأيام)									
٤١,٥٣	٤٢,١٣	٤٢,٣٧	٤٢,٩٣	٤٤,٨٧	٤٧,١٣	٤٧,٦٣	٤٨,٨٣	٤٨,٨٣	البلدان النامية غير الساحلية
٢٢,٢٧	٢٢,٧٩	٢٣,١٣	٢٣,٥٦	٢٤,٢٥	٢٥,٠٩	٢٦,٦٣	٢٧,٦٣	٣٠,٤٤	بلدان المرور العابر النامية
٢٤,٦٣	٢٤,٨٤	٢٤,٩٣	٢٥,٤٩	٢٦,٤١	٢٧,٤٤	٢٨,٣٦	٢٩,٧٤	٣١,٣٢	البلدان النامية
٢١,٨٦	٢٢,٠٧	٢٢,١٧	٢٢,٦٩	٢٣,٤٩	٢٤,٢٩	٢٥,١٧	٢٦,٢٣	٢٧,٦٦	العالم
الوثائق اللازمة للتصدير									
٨,٣٣	٨,٣٣	٨,٤٠	٨,٤٠	٨,٥٧	٨,٧٧	٨,٨٠	٩,٢٠	٩,٢٠	البلدان النامية غير الساحلية
٧,١٥	٧,١٥	٧,١٦	٧,١٦	٧,١٦	٧,١٦	٧,٤٧	٧,٧٨	٧,٨١	بلدان المرور العابر النامية
٦,٧٨	٦,٧٧	٦,٧٦	٦,٧٨	٦,٨٢	٦,٨٨	٦,٩٨	٧,١٧	٧,٢٠	البلدان النامية
٦,٢٢	٦,٢١	٦,٢١	٦,٢٢	٦,٢٦	٦,٣١	٦,٤١	٦,٥٦	٦,٦١	العالم

المصدر: البنك الدولي، تقرير ممارسة أنشطة الأعمال ٢٠١٣: إجراءات حكومية أكثر ذكاءً للمؤسسات الأعمال الصغيرة والمتوسطة (واشنطن العاصمة، ٢٠١٣).

٦٣ - وتشمل الآثار المترتبة على تكاليف التصدير والاستيراد المرتفعة نسبياً التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية تآكل قدرتها التنافسية وربحيتها وجاذبيتها للمستثمرين الأجانب. وفي عام ٢٠١٣، أنفقت بلدان المرور العابر النامية أقل من ٤٠ في المائة مما تكبدته البلدان النامية غير الساحلية لتصدير حاويات مشابهة. وفي المقابل، كان ذلك أقل بمقدار ٦ نقاط مئوية مما أنفقته في عام ٢٠٠٥.

٦٤ - وتُظهر بيانات البنك الدولي أيضاً أن متوسط عدد الوثائق المطلوبة للصادرات في البلدان النامية غير الساحلية انخفض، خلال الفترة المشمولة بالتقرير، بنسبة ٩,٥ في المائة، انخفاضاً من ٩,٢ في عام ٢٠٠٥ إلى ٨,٣ في عام ٢٠١٣، مقارنة بمتوسط معدلات الانخفاض البالغة حوالي ٨,٥ في المائة و٥,٩ في المائة لبلدان المرور العابر النامية وعلى الصعيد العالمي، على التوالي. ومما يؤسف له أن هذا التقدم يقل بكثير عما هو مطلوب حتى تصبح صادرات البلدان النامية غير الساحلية قادرة على المنافسة في السوق العالمية. وما زالت كثرة من البلدان النامية غير الساحلية تعاني من ارتفاع تكاليف الشحن البحري نسبياً ومن التأخير والتعقيدات البيروقراطية المفرطة. ففي عام ٢٠٠٥، استغرقت صادرات السلع من هذه البلدان وقتاً أطول بنسبة ٦٠ في المائة مما استغرقت صادرات بلدان المرور العابر النامية لبلوغ مقاصدها. وفي عام ٢٠١٣، أنفقت البلدان النامية غير الساحلية ٨٧ في المائة وقتاً أطول للتصدير مقارنة بجيرانها من بلدان المرور العابر. وفي الواقع، كان الوقت الذي تستغرقه البلدان النامية غير الساحلية في الشحن أطول من المتوسط العالمي بنسبة ٧٧ في المائة في عام ٢٠٠٥، ثم ارتفع منذ ذلك الحين ليبلغ ٨٩ في المائة في عام ٢٠١٣.

٦٥ - ويشكل التأخير الطويل في الصادرات ومتطلبات الوثائق المرهقة عاملين يقللان كذلك من القدرة التنافسية التجارية. ولا بد أن تتبّع البلدان النامية غير الساحلية التقدم المحرز في تيسير التجارة عن طريق قياس إنجازاتها مقابل منافسيها الرئيسيين، وهم بلدان المرور العابر النامية. وبعبارة أخرى، يستلزم أي سوق عالمي تنافسي ليس أن تنخفض بالضرورة القيم المطلقة لتكاليف الاستيراد والتصدير والوقت المستغرق في الشحن والإجراءات البيروقراطية، مقيسة بعدد الوثائق، وإنما أن تنخفض مقارنة بالمنافسين المحتملين.

٦٦ - وقد وافق المؤتمر الوزاري التاسع لمنظمة التجارة العالمية المعقود في بالي بإندونيسيا في الفترة من ٣ إلى ٧ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٣، على "مجموعة تدابير بالي" التي وصفها البعض بأنها أول اتفاق رئيسي بين أعضاء منظمة التجارة العالمية منذ إنشائها في عام ١٩٩٥. ويشمل الاتفاق المتعلق بتيسير التجارة الذي تُوصّل إليه في بالي الأهداف الخمسة التالية: تعجيل

الإجراءات الجمركية؛ وجعل التجارة أسهل وأسرع وأقل تكلفة؛ وتوفير الوضوح والكفاءة والشفافية؛ والحد من البيروقراطية والفساد؛ والاستفادة من التقدم التكنولوجي. ويشمل الاتفاق أحكاماً متعلقة بالسلع العابرة، وهي أحكام تمم جميع البلدان النامية غير الساحلية بصفة خاصة. ويشمل جزء من الاتفاق أن تُقدّم المساعدة إلى البلدان النامية والبلدان النامية غير الساحلية لتحديث هيكلها الأساسية وتدريب موظفي الجمارك، أو المساعدة في ما يتعلق بأي تكاليف أخرى تتصل بتنفيذ الاتفاق.

٦٧ - وتشمل المادة ١١ من الاتفاق، المتعلقة بحرية المرور العابر، الأحكام التالية: لا يجوز التمسك بأي لوائح تنظيمية أو إجراءات رسمية متى انتفت الظروف أو الأغراض التي تستدعي تطبيقها؛ ولا يجوز رهن حركة المرور العابر بتحصيل الرسوم، باستثناء النفقات المحتسبة بناءً على التكلفة ونفقات النقل والمصروفات الإدارية؛ ويُحظر فرض أي قيود طوعية على المرور العابر؛ ويُحث على إنشاء هياكل أساسية منفصلة لأغراض حركة المرور العابر؛ ولا يجوز تعقيد الإجراءات الرسمية والوثائق أكثر من اللازم؛ ولا يجوز فرض أي رسوم أو تأخير أو قيود. بمجرد السماح للسلع بالمرور العابر؛ ولا يجوز تطبيق أي حواجز تقنية على تدابير التجارة المتعلقة بالسلع العابرة؛ ويجوز تقديم وثائق المرور العابر وتجهيزها مقدماً؛ وتُمنح الضمانات دون تأخير بشرط كفالة استيفائها للاشتراطات.

٦٨ - وأشارت بعض التقديرات إلى أن هذا الاتفاق سيعزز التجارة العالمية بما يتراوح بين ٤٠٠ بليون دولار وتريليون دولار. وإضافة إلى ذلك، من المتوقع أن يؤدي تنفيذ الاتفاق إلى تخفيض تكاليف التجارة بنسبة ١٠ إلى ١٥ في المائة. وقد شكل إبرام اتفاق منظمة التجارة العالمية المتعلق بتيسير التجارة إنجازاً كبيراً وهو يمثل فرصة هامة للبلدان النامية غير الساحلية. وبالتالي، فمن الأهمية بمكان أن تشرع هذه البلدان الأعضاء بالفعل في منظمة التجارة العالمية في عملية التصديق على المعاهدات الداخلية بأسرع ما يمكن وأن تبلغ منظمة التجارة العالمية بقبولها البروتوكول. وينبغي أن تستفيد البلدان النامية غير الساحلية من الأحكام المتعلقة بالمساعدة التقنية وبناء القدرات لتنفيذ الاتفاق. وحتى يتسنى تمكين البلدان النامية غير الساحلية من تحقيق الفوائد كاملة، من الأهمية البالغة بمكان بالنسبة لبلدان المرور العابر النامية أن تصدق على المعاهدة هي الأخرى.

٦٩ - ولن يُشترط تنفيذ الاتفاق المتعلق بتيسير التجارة إلا حين تتوافر للبلدان القدرة اللازمة لذلك. وبعبارة أخرى، يسمح الاتفاق للبلدان النامية غير الساحلية أن تتعهد بالتزامات بالقدر الذي يتسق مع احتياجاتها الإنمائية والمالية والتجارية الفردية.

وإضافة إلى ذلك، ستعقد لجنة معنية بتيسير التجارة ما لا يقل عن دورة واحدة مخصصة سنوياً لمناقشة المشاكل المتصلة بالتنفيذ، واستعراض التقدم المحرز في تقديم المساعدة التقنية والدعم في مجال بناء القدرات، وتبادل الخبرات والمعلومات، واستعراض إشعارات الجهات المانحة.

٧٠ - وقد أجرى ١٢ بلداً من البلدان النامية غير الساحلية تقييمات للاحتياجات في مجال تيسير التجارة في عام ٢٠١٣. وفي مطلع سنة ٢٠١٤، كانت إثيوبيا وملاوي بانتظار دورهما لإجراء التقييم، في حين تقدمت كل من جمهورية مولدوفا والنيجر ونيبال وبوركينا فاسو بطلب رسمي للحصول على دعم منظمة التجارة العالمية لإجراء التقييم. وإضافة إلى ذلك الدعم، تستطيع البلدان أيضاً أن تجري تقييماً ذاتياً لتحديد احتياجاتها وأولوياتها من الدعم في مجالي المساعدة التقنية وبناء القدرات لأغراض تنفيذ الاتفاق المتعلق بتيسير التجارة، وذلك بالاستعانة بالمبادئ التوجيهية المتصلة بالموضوع التي تتولى منظمة التجارة العالمية نشرها وتحديثها.

٧١ - ومع تزايد الترابط في التجارة العالمية، أصبح الاستثمار والإنتاج وسلاسل القيمة العالمية كلها تشكل حصة متزايدة من التجارة الدولية. ومن شأن ربط هذه السلاسل أن ييسر زيادة اندماج البلدان النامية غير الساحلية في الأسواق العالمية، ويتيح لها أن تصبح روابط هامة في سلسلة الإنتاج والتوزيع العالمية. وتشير الأدلة المتاحة إلى أن زيادة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية ترتبط بمعدلات أسرع للنمو، وإنتاجية أعلى، وفرص أكثر للعمل، ويمكن أن تكون وسيلة هامة لبناء القدرة الإنتاجية من خلال نقل التكنولوجيا والمهارات.

دال - تدابير الدعم الدولي

٧٢ - على الرغم من أن برنامج عمل ألماتي اعترف بأن المسؤولية الأولى عن تنفيذ البرنامج تقع على عاتق البلدان النامية غير الساحلية وجيرانها من بلدان المرور العابر، فقد اعترف أيضاً بأن الآثار المالية المترتبة على إنشاء نظام للنقل العابر يتسم بالكفاءة تتجاوز قدرة تلك البلدان بدرجة كبيرة. وتذكر الأولوية ٤ من البرنامج مشاركة المجتمع الدولي في مساعدة البلدان النامية غير الساحلية في التغلب على تحدياتها الإنمائية. ولذلك، فإن موارد التمويل الخارجي تكمل الجهود الوطنية التي تبذلها هذه البلدان وتؤدي دوراً رئيسياً في دعم تقدمها الاقتصادي والاجتماعي. والموارد اللازمة للاستثمار في غالبية البلدان النامية غير الساحلية أكثرها موارد أجنبية، ولا سيما المساعدة الإنمائية الرسمية والاستثمار الأجنبي المباشر والتحويلات المالية.

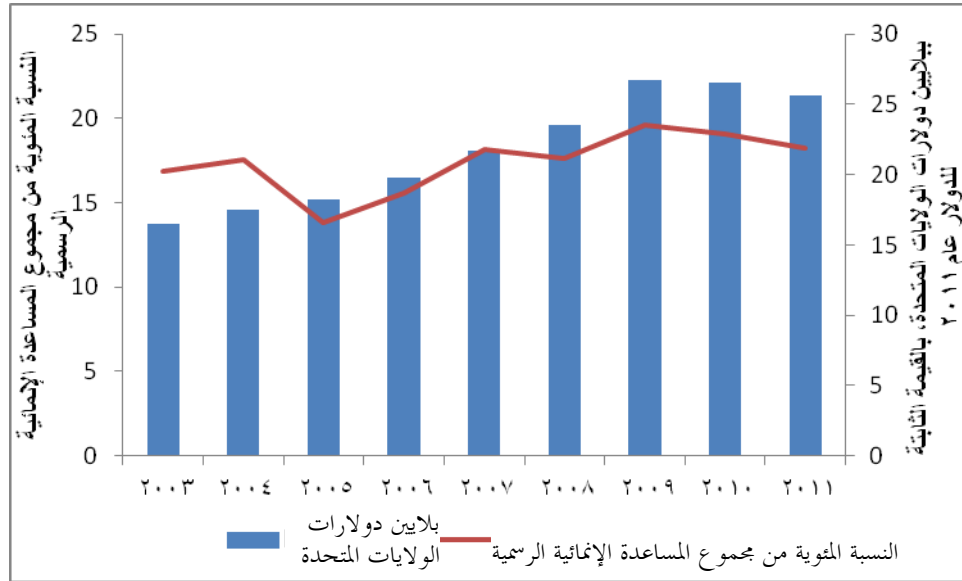
٧٣ - ومنذ اعتماد برنامج عمل الماتي، استمرت التدفقات المالية الإنمائية إلى البلدان النامية غير الساحلية في الارتفاع على مر السنين. فقد ارتفعت المساعدة الإنمائية الرسمية من مبلغ ١٦,٥ بليون دولار إلى ٢٢,٦ بليون دولار في الفترة من عام ٢٠٠٣ إلى عام ٢٠١٢، في حين زاد الاستثمار الأجنبي المباشر من ٨,٩ بلايين دولار إلى حوالي ٣٥ بليون دولار خلال الفترة نفسها.

٧٤ - وفي الوقت الذي أصبح فيه مشهد تمويل التنمية الدولية آخذ في التغير، ما زالت تدفقات المساعدة الإنمائية الرسمية تشكل المصدر الرئيسي للتمويل الخارجي بالنسبة للعديد من البلدان النامية غير الساحلية، التي تعتمد كثيراً منها اعتماداً كبيراً على الموارد الميسرة. وتؤدي المساعدة الإنمائية الرسمية دوراً بالغ الأهمية في التصدي للتحديات الإنمائية التي تواجهها غالبية البلدان النامية غير الساحلية. فهي تشكل مصدراً هاماً للتمويل الخارجي والعملات الأجنبية في كثير من تلك البلدان التي تعجز عن الحصول على الموارد المالية في أسواق رأس المال الدولية.

٧٥ - ونتيجة للآثار المستمرة للأزمة الاقتصادية العالمية، أدت تدابير التقشف المالي التي اتخذتها الجهات المانحة الرئيسية إلى حدوث انخفاض في تدفقات المساعدة الإنمائية الرسمية في عامي ٢٠١١ و٢٠١٢، رغم أن المساعدة الإنمائية الرسمية زادت في عام ٢٠١٣. ونتيجة للانخفاض الأولي، تراجعت تدفقات المساعدة الإنمائية الرسمية إلى البلدان النامية غير الساحلية بنسبة ١٥ في المائة، من ٢٦,٥ بليون دولار في عام ٢٠١٠ (بالقيمة الثابتة لدولارات الولايات المتحدة لعام ٢٠١١) إلى مبلغ ٢٢,٦ بليون دولار في عام ٢٠١٢. وتشمل هذه الأرقام المساعدة الإنمائية الرسمية الواردة من جهات مانحة تقليدية، وجهات مانحة متعددة الأطراف، وجهات مانحة من خارج لجنة المساعدة الإنمائية التابعة لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي. ولم يشكل المانحون من خارج لجنة المساعدة الإنمائية سوى ٢,٥ في المائة من مجموع المبالغ التي تلقتها البلدان النامية غير الساحلية في عام ٢٠١١. وعلاوة على ذلك، شهدت قرابة ثلثي البلدان النامية غير الساحلية (٢٠) انخفاضاً فعلياً في متحصلاتها من المساعدة الإنمائية الرسمية في عام ٢٠١١. وهذا الانخفاض في المعونة يمكن أن يهدد النفقات الإنمائية في البلدان النامية غير الساحلية التي تعتمد على المعونة.

الشكل الثاني

المساعدة الإنمائية الرسمية المقدمة إلى البلدان النامية غير الساحلية



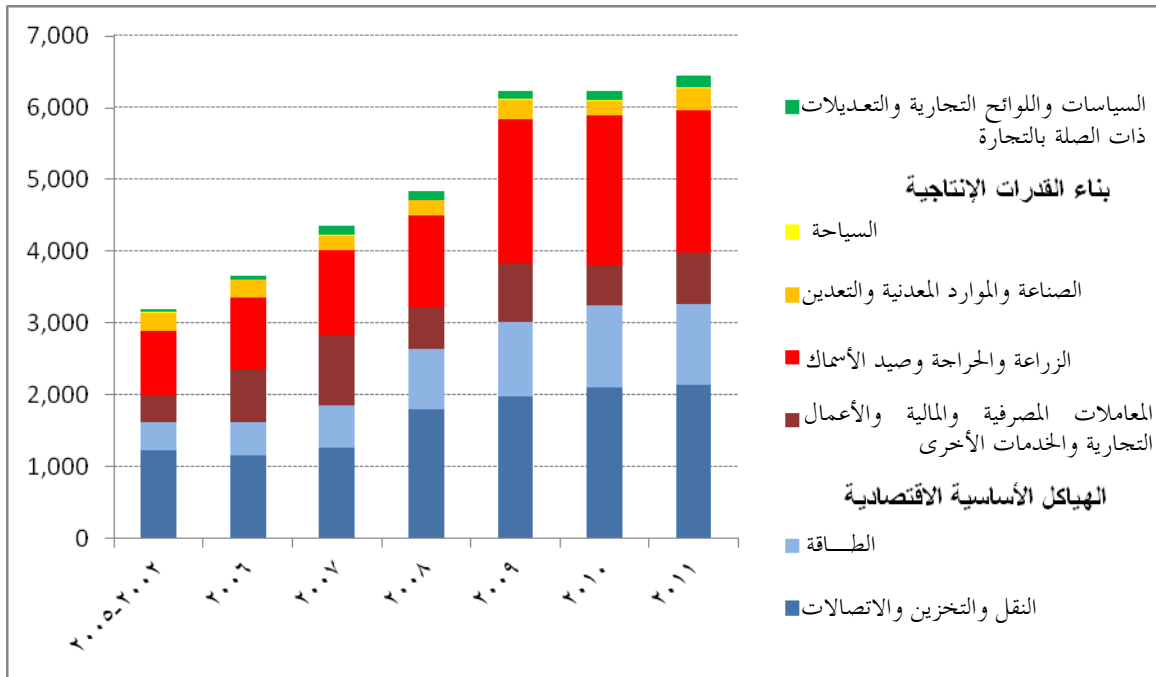
المصدر: إحصاءات لجنة المساعدة الإنمائية التابعة لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي.

٧٦ - وتؤدي مبادرة المعونة من أجل التجارة التي أطلقتها منظمة التجارة العالمية دوراً رئيسياً في مساعدة البلدان النامية غير الساحلية على بناء القدرات في مجال صياغة السياسات التجارية؛ والمشاركة في المفاوضات التجارية وتنفيذ تدابير تيسير التجارة؛ وتطوير الهياكل الأساسية ذات الصلة بالتجارة؛ وتنويع منتجات التصدير وتعزيز القدرات الإنتاجية بهدف زيادة القدرة التنافسية لمنتجاتها في أسواق التصدير. وقد أسهمت مبادرة المعونة من أجل التجارة، بالاقتران مع السياسات التكميلية، في خفض تكاليف التجارة، في صورة هياكل أساسية إضافية ومؤسسات حدودية وإجراءات تنظيمية محسنة، وقدرات معززة. وهي تنطوي أيضاً على إمكانية تخفيف القيود الملزمة التي تحول دون ارتباط البلدان النامية غير الساحلية بسلاسل القيمة أو تبوأ مكانة أرفع فيها. وفي نهاية المطاف، تعد مبادرة المعونة من أجل التجارة ضرورية حتى تستفيد البلدان استفادة فعلية من النظام التجاري المتعدد الأطراف.

٧٧ - وبلغت مدفوعات مبادرة المعونة من أجل التجارة المقدمة إلى البلدان النامية غير الساحلية مقدار ٦,٤ بلايين دولار في عام ٢٠١١، مما يمثل نسبة زيادة حقيقية قدرها ٧٠ في المائة منذ عام ٢٠٠٥. ولكن بالرغم من أن المتحصلات التي تلقاها هذه البلدان تضاعفت تقريباً بالقيمة الحقيقية من الخط المرجعي المقيس للفترة ٢٠٠٢-٢٠٠٥ وحتى عام ٢٠٠٩، فقد انحسرت هذه المتحصلات بقدر كبير في عام ٢٠١٠، ولم تزد إلا زيادة هامشية في عام ٢٠١١. وشهد ١٣ بلداً من البلدان النامية غير الساحلية انخفاضاً في المتحصلات التي تلقاها عام ٢٠١١.

الشكل الثالث

مدفوعات مبادرة المعونة من أجل التجارة للبلدان النامية غير الساحلية بحسب الفئة



المصدر: إحصاءات لجنة المساعدة الإنمائية التابعة لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي.

٧٨ - وإضافة إلى الاحتياجات الواضحة للبلدان النامية غير الساحلية من الهياكل الأساسية ذات الصلة بالتجارة، فإنها ستجني مكاسب كبيرة في إطار الأولويات الأخرى بمبادرة المعونة من أجل التجارة، من قبيل بناء القدرات الإنتاجية وتنمية التجارة. فبالنظر إلى اعتماد تلك البلدان على ممرات النقل العابرة لعدة أقطار، من المتوقع أيضاً أن تستفيد من دعوة فرقة العمل المعنية بالمعونة من أجل التجارة التابعة لمنظمة التجارة العالمية إلى إيلاء المزيد من الاهتمام إلى القضايا الإقليمية ودون الإقليمية والعابرة للحدود.

٧٩ - ويمثل الاستثمار الأجنبي المباشر نسبة رئيسية من تدفقات رأس المال الخاص ويعتبر أكثر أشكال رأس المال الأجنبي استقراراً. فالاستثمار الأجنبي المباشر ينطوي على إمكانيات هائلة لحفز النمو الاقتصادي والتنمية في البلدان النامية غير الساحلية، من خلال إيجاد فرص العمل وتحسين أساليب الإدارة، ونقل التكنولوجيا والمعارف وأساليب العمل والآثار الإيجابية المترتبة على ذلك، ونقل رؤوس الأموال التي لا تترتب عليها ديون. ويمكن أيضاً أن يؤدي الاستثمار الأجنبي المباشر دوراً رئيسياً في توفير الهياكل الأساسية وبناء القدرات الإنتاجية المحلية. ففي البلدان النامية غير الساحلية، يمثل الاستثمار الأجنبي المباشر مصدراً رئيسياً

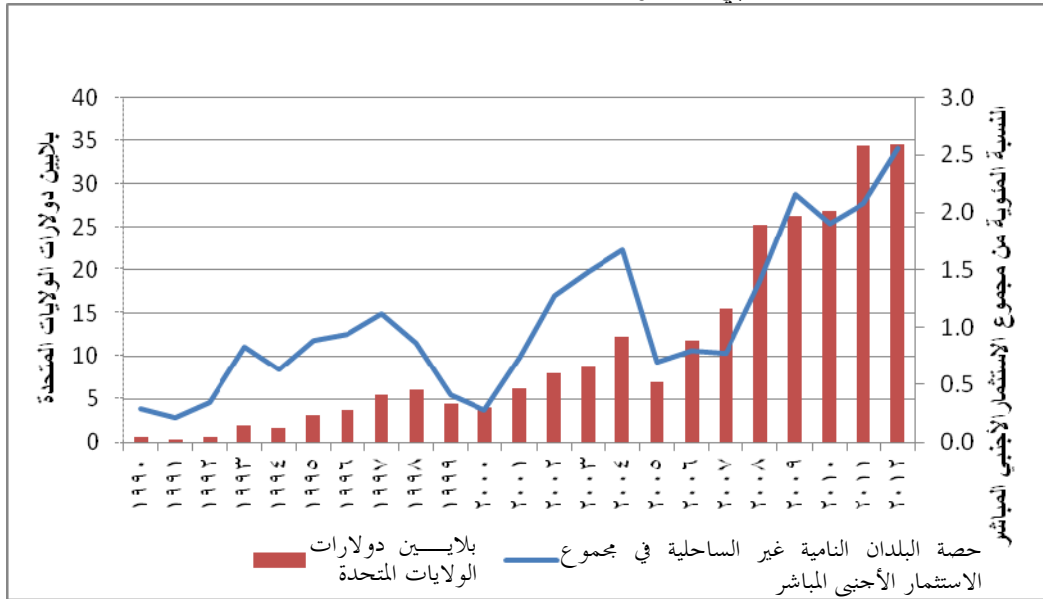
لتمويل التنمية، ومنذ عام ٢٠٠٨، تجاوزت تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر السنوية مستوى المساعدة الإنمائية الرسمية.

٨٠ - وبلغت تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إلى البلدان النامية غير الساحلية ٣٤,٦ بليون دولار في عام ٢٠١٢، ارتفاعاً من ٨,٩ بلايين دولار لا غير في عام ٢٠٠٣. ولم تزد التدفقات إلا زيادة هامشية في عام ٢٠١٢، غير أنها ارتفعت بنحو ٣٠ في المائة منذ عام ٢٠١٠. وفي المقابل، انخفضت تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر العالمية بنسبة ١٨ في المائة في الفترة بين عامي ٢٠١١ و٢٠١٢، وشُهد أكبر انخفاض في التدفقات إلى البلدان المتقدمة النمو (أكثر من ٣٠ في المائة). وعموماً، استطاعت البلدان النامية غير الساحلية أن تتجنب حدوث انخفاض في تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر لديها في أعقاب الأزمة العالمية مباشرة، إلا أن تدفقاتها شهدت ركوداً إلى حد كبير خلال الفترة ٢٠٠٨-٢٠١٠.

٨١ - وقياساً على أساس نصيب الفرد، بلغ الاستثمار الأجنبي المباشر إلى البلدان النامية غير الساحلية ما يقرب من ٨١ دولاراً في عام ٢٠١٢، أي أكثر من ثلاثة أضعاف القيمة التي كان عليها في عام ٢٠٠٣، وأكثر من ضعفين ونصف القيمة المسجلة في أقل البلدان نمواً. غير أن البلدان النامية غير الساحلية ما زالت تتلقى مستويات منخفضة من الاستثمار الأجنبي المباشر من حيث الأرقام المطلقة. فهي لم تشكل إلا نسبة ٤,٤ في المائة من مجموع التدفقات إلى البلدان النامية وتلك التي تمر اقتصاداتها بمرحلة انتقالية في عام ٢٠١٢، ونسبة ٢,٦ في المائة لا غير من تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر على الصعيد العالمي.

الشكل الرابع

تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إلى البلدان النامية غير الساحلية



المصدر: قاعدة بيانات إحصاءات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية.

٨٢ - غير أن غالبية البلدان النامية غير الساحلية لا تجتذب ما يكفي من الاستثمار الأجنبي المباشر اللازم للتعجيل بتنميتها الاقتصادية. فمن أكثر من ٣٠ بليون دولار من تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر الموجهة إلى البلدان النامية غير الساحلية، لم يذهب سوى ٦,٣ بليون دولار إلى البلدان النامية غير الساحلية التي تندرج في فئة أقل البلدان نمواً. وتستحوذ أربعة بلدان نامية غير ساحلية فقط على أكثر من ٦٨ في المائة من الاستثمار الأجنبي المباشر. وعلاوة على ذلك، شكلت التدفقات إلى ١٥ بلداً من البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية نسبة ١٩ في المائة لا غير من المجموع في عام ٢٠١٢، مقارنة بنسبة ٢٥ في المائة في عام ٢٠١٠. وتشهد هذه البلدان أيضاً بصفة عامة أدنى مستويات الاستثمار الأجنبي المباشر من حيث نصيب الفرد وكنسبة مئوية من الناتج المحلي الإجمالي، ولا سيما بروندي وبوركينا فاسو وبوتان وأفغانستان ونيبال.

٨٣ - وانخفاض عبء الديون على البلدان النامية غير الساحلية انخفاضاً كبيراً في العقد الماضي، ويرجع ذلك أساساً إلى مبادرة البلدان الفقيرة المثقلة بالديون والمبادرة المتعددة الأطراف لتخفيف عبء الديون. وفي الفترة بين عامي ٢٠٠٣ و ٢٠١١، انخفضت الديون الخارجية للبلدان النامية غير الساحلية، كنسبة مئوية من دخلها القومي الإجمالي، من ٧٣ إلى

٤٥ في المائة. وخلال الفترة نفسها، ارتفع عبء الديون في ثلاثة من البلدان النامية غير الساحلية. وانخفضت أيضاً نسب خدمة الديون في غالبية البلدان النامية غير الساحلية. واستفاد ١٢ بلداً من البلدان النامية غير الساحلية من تخفيف عبء الديون في إطار المبادرتين. وفي المجموع، وحتى نهاية عام ٢٠١٢، تلقت هذه البلدان النامية غير الساحلية المؤهلة مبلغ ٢٠ بليون دولار للتخفيف من عبء الديون في إطار مبادرة البلدان الفقيرة المثقلة بالديون، ومبلغاً إضافياً قدره ١٩ بليون دولار في إطار المبادرة المتعددة الأطراف لتخفيف عبء الديون. وقد أفضى تخفيف عبء الديون في إطار هاتين المبادرتين إلى تخفيف أعباء الديون بدرجة كبيرة عن البلدان النامية غير الساحلية. إلا أنه مع اقتراب مبادرة البلدان الفقيرة المثقلة بالديون من نهايتها، من الأهمية بمكان أن يُقدّم شكل ما من أشكال المساعدة في تخفيف عبء الديون إلى البلدان النامية غير الساحلية التي تعاني من ارتفاع عبء الديون، وذلك للحيلولة دون دخولها في وضع يتعذر عليها فيه أن تتحمل هذه الديون.

٨٤ - وتعد إمكانية الوصول إلى الأسواق على أساس المعاملة التفضيلية وسيلة هامة لتيسير نمو الصادرات. وعلى الرغم من أن الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية لم تعالج صراحة في مفاوضات جولة الدوحة التجارية التي أجرتها منظمة التجارة العالمية، قدمت بلدان متقدمة وبعض البلدان النامية معاملة تفضيلية في ما يتعلق بتعريفه السوق لصادرات تلك البلدان، في إطار نظام الأفضليات المعمم. واستفادت البلدان النامية غير الساحلية الأفريقية الأقل نمواً من برامج خاصة أخرى، من بينها مبادرة الاتحاد الأوروبي "كل شيء ما عدا الأسلحة" لفائدة أقل البلدان نمواً، و "قانون النمو والفرص في أفريقيا" في الولايات المتحدة الأمريكية لفائدة الصادرات الأفريقية.

٨٥ - وينبغي أن تؤخذ في الاعتبار مسألتان رئيسيتان عند تقييم فعالية المعاملة التفضيلية في الوصول إلى الأسواق هما: الحجم الفعلي للمعاملة التفضيلية الممنوحة والقيود القائمة في سبيل الاستفادة الكاملة منها. ويتوقف حجم المعاملة التفضيلية لمجموعة ما من البلدان ليس على المستوى المطلق للأفضليات الممنوحة للمجموعة فحسب، بل أيضاً على مستوى الأفضليات الممنوحة للمجموعات الأخرى من البلدان من خلال برامج المعاملة التفضيلية غير التبادلية، من قبيل نظام الأفضليات المعمم أو اتفاقات التجارة الحرة أو غيرها من الترتيبات المماثلة. وإضافة إلى ذلك، فإن المعاملة التفضيلية تتناقص مع تزايد تحرير التجارة في سوق الاستيراد. وبالمثل، تصبح نسبة الاستفادة من المعاملة التفضيلية في الوصول إلى الأسواق محدودة بسبب المشاكل في القدرة الإنتاجية والحواجز غير الجمركية وعدم القدرة على المنافسة.

٨٦ - ووفقاً لبيانات البنك الدولي، شهدت تدفقات التحويلات المالية إلى البلدان النامية غير الساحلية نمواً سريعاً من مجرد ٢,٣ بليون دولار في عام ٢٠٠١ إلى ٢٢,٣ بليون دولار في عام ٢٠١٢، ومن المقدر أن تستمر في الزيادة لتبلغ ٢٥,٥ بليون دولار في عام ٢٠١٣. وفي عام ٢٠١٢، شكلت التحويلات المالية إلى البلدان النامية غير الساحلية نسبة ٥ في المائة من مجموع تدفقات التحويلات المالية إلى البلدان النامية. وما برحت هذه الحصة تتزايد تدريجياً مع تنامي تدفقات التحويلات المالية إلى هذه البلدان بوتيرة أسرع من التحويلات المالية الإجمالية. وبلغ متوسط معدل النمو السنوي لتدفقات التحويلات المالية إلى البلدان النامية غير الساحلية في الفترة بين عامي ٢٠٠١ و ٢٠١٢ نسبة ٢٣ في المائة.

٨٧ - وما برح الدعم المقدم من التعاون فيما بين بلدان الجنوب والتعاون الثلاثي يتزايد خلال الفترة المشمولة بالاستعراض. فعلى سبيل المثال، شكلت الشركات من بلدان الجنوب، ولا سيما من الصين والهند، نسبة ٤١ في المائة من الاستثمار الأجنبي المباشر في البلدان النامية غير الساحلية في عام ٢٠١١. وشكلت البلدان النامية نسبة ٤٧ في المائة من التمويل الرسمي للهياكل الأساسية في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى في الفترة بين عامي ٢٠٠١ و ٢٠٠٨. وأصبحت أيضاً التجارة بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان الجنوب أكثر عمقاً. ولئن كانت تلك البلدان تتاجر معظم الأحيان مع البلدان المتقدمة النمو، فقد تحول هذا الاتجاه تدريجياً منذ أن بدأت تنظر إلى البلدان النامية الأخرى كشركاء تجاريين رئيسيين. وارتفع حجم التجارة فيما بين بلدان الجنوب كنسبة من تجارة السلع العالمية من ١٣ في المائة في عام ٢٠٠١ إلى ٢٦,٧ في المائة في عام ٢٠١١، في حين انخفضت التجارة فيما بين بلدان الشمال من نسبة حوالي ٤٦ في المائة إلى أقل من ٣٠ في المائة خلال الفترة نفسها.

٨٨ - وما برحت منظومة الأمم المتحدة والمنظمات الدولية المعنية الأخرى تقدم دعماً مستمراً للبلدان النامية غير الساحلية، عن طريق جملة أمور منها برامج بناء القدرات، والخدمات الاستشارية، وتقديم الدعم من أجل تطوير الهياكل الأساسية للنقل، وتعزيز الصكوك القانونية المتعلقة بتيسير التجارة والنقل. وقام مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية بتنسيق عدد من الأنشطة في منظومة الأمم المتحدة لضمان تنفيذ برنامج عمل ألماتي تنفيذاً فعالاً. واضطلع المكتب بأنشطة للدعوة ولإذكاء الوعي على الصعيد الدولي بشأن الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية في مختلف المحافل، وبشأن تعزيز مستوى تدابير الدعم الدولي اللازمة للبلدان النامية غير الساحلية. وتولى المكتب بنجاح إعداد تقارير عن تنفيذ البرنامج وهو يقود حالياً الأعمال التحضيرية للاستعراض العشري للبرنامج.

٨٩ - وقد ساعدت لجان الأمم المتحدة الإقليمية والمنظمات دون الإقليمية الدول الأعضاء في تنفيذ برنامج عمل ألماني. وقدمت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا الدعم إلى الجماعات الاقتصادية الإقليمية الأفريقية من أجل تنفيذ البرنامج في أفريقيا. فقد قدمت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا المساعدة التقنية في مجال تيسير التجارة إلى البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر. وقدم كل من اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، ومفوضية الاتحاد الأفريقي، ومصرف التنمية الأفريقي، والبنك الدولي، ومكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، الدعم إلى البلدان الأفريقية في إعداد اتفاق حكومي دولي لدعم شبكة الطرق الرئيسية العابرة لأفريقيا.

٩٠ - وتولت اللجنة الاقتصادية لأوروبا تعزيز النقل وتيسير التجارة على الصعيد الدولي وتنفيذ الصكوك والقواعد والمعايير القانونية ذات الصلة الخاصة باللجنة الاقتصادية لأوروبا، وذلك بإطلاق مبادرات محددة في إطار برنامج عمل ألماني، وعن طريق تقديم المساعدة التقنية لأغراض الإصلاح الجمركي، والنظم الجمركية للمرور العابر، والتجارة الإلكترونية. أما أدوات التجارة التي أنشأتها اللجنة الاقتصادية لأوروبا وهيئاتها، من قبيل مركز الأمم المتحدة لتيسير التجارة والأعمال التجارية الإلكترونية، فهي تتيح إمكانيات كبيرة لتحسين كفاءة التجارة، مثل دليل الأمم المتحدة لترتيب الوثائق التجارية، وأدلة القواعد والبيانات، وقواعد الأمم المتحدة لتبادل البيانات الإلكترونية المتعلقة بالإدارة والتجارة والنقل، والتوصيات والمعايير المتعلقة بالمراكز الحدودية الجامعة ومواءمة البيانات، بهدف تحسين المعلومات التجارية وضوابط الوثائق والمساعدة في التعامل مع الإجراءات التجارية عديمة الكفاءة وغيرها من العوامل التي تعوق التجارة. ومن بين الأدوات الأخرى دليل أفضل الممارسات في المعابر الحدودية: منظور لتيسير التجارة والنقل (Handbook of Best Practices at Border Crossings: A Trade and Transport Facilitation Perspective)، الذي أعد بالتعاون مع منظمة الأمن والتعاون في أوروبا.

٩١ - وقامت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، بالتعاون مع المنظمات دون الإقليمية، بتكثيف الدعم التقني اللازم لتيسير النقل البري الدولي عن طريق توفير المساعدة على تنفيذ اتفاقات التيسير دون الإقليمية فيما بين الدول الأعضاء تنفيذاً فعالاً. وقدمت اللجنة الدعم في مجال بناء القدرات للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر للانضمام إلى الاتفاقيات الدولية وتنفيذها، ولصياغة وتنفيذ الاتفاقات دون الإقليمية والثنائية في مجال النقل. وتولت اللجنة دعم وتنسيق الترابط الإقليمي من خلال وضع الاتفاق الحكومي الدولي المتعلق بشبكة الطرق الرئيسية الآسيوية، والاتفاق الحكومي الدولي المتعلق بشبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا، والاتفاق الحكومي الدولي المتعلق بالموانئ الجافة.

٩٢ - وقدمت اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي الدعم التقني في وضع سياسات مستدامة للنقل واللوجستيات للبلدان في أمريكا اللاتينية.

٩٣ - وقدم مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) الدعم إلى البلدان النامية غير الساحلية عن طريق زيادة الوعي بالتحديات الخاصة التي تواجهها هذه البلدان وتقديم المساعدة التقنية. ومنذ عام ٢٠١٠، خصص الأونكتاد دورة منفصلة للبلدان النامية غير الساحلية في "تقرير الاستثمار العالمي" (World Investment Report) السنوي الذي يصدره، مما يشمل تحليلاً للاتجاهات الأخيرة في الاستثمار الأجنبي المباشر في البلدان النامية غير الساحلية. وعلاوة على ذلك، يسر الأونكتاد إدراج شواغل البلدان النامية غير الساحلية في الوثائق الختامية الصادرة عن دورته الثالثة عشرة، كما نظم دورة خاصة عن البلدان النامية غير الساحلية في إطار منتدى الخدمات العالمي، الذي عقد في بيجين في أيار/مايو ٢٠١٣. وقدم الأونكتاد الدعم في مجالي المشورة وبناء القدرات للمفاوضين التجاريين وواضعي السياسات التجارية من البلدان النامية غير الساحلية؛ والمساعدة التقنية إلى البلدان النامية غير الساحلية المنضمة إلى منظمة التجارة العالمية؛ والمساعدة بحسب الطلب في ما يتعلق بعمليات استعراض سياسات الخدمات الوطنية بغرض مساعدة البلدان النامية غير الساحلية على تحقيق أقصى استفادة من قطاع الخدمات.

٩٤ - وتقدم منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية (اليونيدو) المساعدة التقنية إلى البلدان النامية غير الساحلية مع التركيز على تحسين الهياكل الأساسية والقدرات الصناعية وخفض تكاليف التجارة بغرض زيادة القدرة التنافسية لهذه البلدان في الأسواق العالمية. ووضعت اليونيدو، بالتعاون مع بعض منظمات الأمم المتحدة ومنظمات دولية أخرى، مبادرة لتنمية الزراعة والأعمال التجارية الزراعية والصناعات الزراعية، تركز على تنمية الهياكل الأساسية الريفية، والتكنولوجيا وإدارة الأراضي ونظم تكنولوجيا المياه في الريف، وتشدد على أهمية زيادة استثمارات القطاعين العام والخاص والشراكات بين المزارعين والأعمال التجارية الزراعية في نهج يعتمد سلسلة الأنشطة المضيفة للقيمة.

٩٥ - ويؤدي برنامج الأمم المتحدة الإنمائي دوراً فعالاً في توفير الدعم الدولي إلى البلدان النامية غير الساحلية. فقد دأب البرنامج، بوصفه أحد الشركاء الأساسيين الستة في الإطار المتكامل المعزز لتقديم المساعدة التقنية المتصلة بالتجارة إلى أقل البلدان نمواً، بجانب صندوق النقد الدولي والبنك الدولي ومركز التجارة الدولية ومنظمة التجارة العالمية والأونكتاد، على تقديم المساعدة في مجال تنمية القدرات التجارية الرامية إلى التعجيل بإدماج أولويات برنامج عمل ألماتي في مجالات العمل ذات الصلة في البلدان النامية غير الساحلية الأقل نمواً وعددها

١٤ بلداً. وما برح البرنامج الإنمائي أيضاً يقدم الدعم والمشورة الاستراتيجيين من أجل تنفيذ خرائط الطريق الخاصة بمبادرة المعونة من أجل التجارة في البلدان النامية غير الساحلية في أوروبا وآسيا. وأجريت عدة أنشطة للمتابعة على الصعيد الوطني، من بينها اتخاذ تدابير ترمي إلى تعزيز قدرة سلطات الإدارة العامة، وإنشاء خدمات لتشجيع الصادرات موجهة إلى المزارعين، وزيادة فرص الحصول على التمويل الميسور لفائدة المشاريع الصغيرة والمتوسطة الحجم.

٩٦ - وما برح مركز التجارة الدولية يدعم بناء القدرات في البلدان النامية غير الساحلية في مجال تيسير التجارة، ولا سيما فيما يتعلق بتبسيط الإجراءات والعمليات عبر الحدود. وقد نفذ المركز مشاريع من قبيل بناء القدرات الوطنية في تنفيذ الإطار المتكامل في تشاد، أو برنامج سلسلة الإمدادات واللوجستيات التابع للجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي في ملاوي. وإضافة إلى ذلك، يعكف المركز على بناء القدرات في ما يتعلق بتحسين خدمات المعلومات التجارية وبحوث السوق وتحليلاته، فضلاً عن تعزيز مؤسسات دعم التجارة والقدرة الإنتاجية والتصديرية للمنشآت. ويقدم المركز أيضاً المساعدة إلى البلدان النامية غير الساحلية في ما يتعلق بالانضمام إلى منظمة التجارة العالمية، وبوضع استراتيجيات التصدير وتنفيذها. ويتعاون المركز مع وكالات أخرى في تجميع اللوائح الرسمية ويتبادل البيانات المتعلقة بأداة خريطة الوصول إلى الأسواق التابعة للمركز المحدثة مؤخراً، والتي تتضمن معلومات عن التدابير الجمركية وغير الجمركية.

٩٧ - وما برح الاتحاد الدولي للاتصالات يذكي الوعي بسوء حالة الاتصالات السلكية واللاسلكية، ويشجع البلدان النامية غير الساحلية على توجيه الموارد إلى قطاع الاتصالات لديها بهدف ضمان سهولة الدخول على الإنترنت وسد الفجوة الرقمية وتسخير قوة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والاتصالات الفائقة السرعة والسعة كمحرك لتحقيق الأهداف الإنمائية للألفية. وقد عمم الاتحاد الدولي للاتصالات برنامج عمل ألماتي في قراراته بأن اعتمد في عام ٢٠١٢ قراراً بشأن التدابير الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية للوصول إلى شبكات الألياف البصرية الدولية. وأنشأ الاتحاد عدة برامج وأدوات لتبادل البيانات والتحليلات والمعلومات بشأن القضايا التنظيمية الرئيسية، إضافة إلى أفضل الممارسات في ما يتعلق بالأعمال التجارية الإلكترونية، والحوكمة الإلكترونية، والمعاملات المصرفية الإلكترونية، والتجارة الإلكترونية، وتداول الأوراق المالية إلكترونياً، بغرض تمكين البلدان النامية غير الساحلية من استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات كعامل حفاز في التجارة.

٩٨ - وما برح البنك الدولي يقدم التمويل للمشاريع في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر في مجالات من بينها الإصلاح الجمركي وتطوير الهياكل الأساسية، وهي المجالات التي تعالج عراقيل القدرات المعينة ذات الصلة بالبلدان النامية غير الساحلية. ففي الفترة من عام ٢٠٠٣ إلى عام ٢٠١٣، مَوَّلَ البنك الدولي ما لا يقل عن ١٠ مشاريع سنوياً في مجالات تطوير الهياكل الأساسية وتيسير التجارة وخدماتها اللوجستية. وخلال الأزميتين المالية والاقتصادية، بلغت القروض المقدمة إلى البلدان النامية غير الساحلية ذروتها عند حوالي ٣ بلايين دولار في عام ٢٠٠٩، وإن انخفض هذا المستوى من الإقراض في الآونة الأخيرة، ليصل إلى حوالي ٢ بليون دولار في عام ٢٠١٢. ويرمي مرفق تيسير التجارة، وهو صندوق استثماري متعدد المانحين برصيد قدره ٤٠ مليون دولار أنشئ في عام ٢٠٠٩، إلى بناء القدرات من أجل تسريع تنفيذ مشاريع تيسير التجارة والنقل والإصلاحات في البلدان ذات الدخل المنخفض، وهو يستهدف بوجه خاص تلبية احتياجات البلدان النامية غير الساحلية. وتشمل المشاريع الجارية دعم بلدان الممرات في أفريقيا وآسيا، ودعم حكومة جمهورية مولدوفا في جهودها المبذولة لتحسين الأداء في مجالي النقل واللوجستيات والمشروع الرامي إلى تيسير النقل والمرور العابر في إطار الجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا بغرض تحسين الهياكل الأساسية للطرق والسكك الحديدية، والاستثمار في تيسير المرور العابر والنقل، وتعزيز المؤسسات وبناء القدرات لفائدة قطاعي الجمارك والنقل.

٩٩ - وسيعود توافق آراء الأعضاء في منظمة التجارة العالمية بشأن الاتفاق المتعلق بتيسير التجارة. منافع محددة على البلدان النامية غير الساحلية عن طريق تخفيف الإجراءات الجمركية والحدودية المرهقة، وخفض تكاليف المرور العابر والمعاملات، وزيادة القدرة على التنبؤ، والتعجيل بحركة السلع والإفراج عنها وتخليصها. وتواصل أمانة منظمة التجارة العالمية، بالتعاون مع منظمات دولية أخرى، تقديم المساعدة التقنية إلى الأعضاء في منظمة التجارة العالمية في مجالات النقل وتيسير التجارة وبناء القدرات. وعلاوة على ذلك، تواصل المنظمة الدعوة إلى تعبئة التمويل لمبادرة المعونة من أجل التجارة، وتسليط الضوء على احتياجات أعضائها ومراقبيها، وتعرض أمثلة للتنفيذ الفعال.

١٠٠ - وتسهم منظمة الجمارك العالمية في تيسير التجارة عن طريق وضع المعايير وإنشاء الأدوات والصكوك وتوفير المساعدة التقنية اللازمة لتنفيذها. وطرحت المنظمة حزمة لتحسين القدرة التنافسية الاقتصادية بغرض دعم الأعضاء في تحسين النمو الاقتصادي والقدرة التنافسية من خلال تسهيل حركة السلع والمركبات والأشخاص عبر الحدود. وواصلت المنظمة أنشطة بناء القدرات في مجال الجمارك، ولا سيما من خلال برنامج كولومبوس التابع لها، الذي أفاد ما يربو على ٢٠ بلداً من البلدان النامية غير الساحلية والمهاجرين إلى التنفيذ

الكامل لإطار معايير تأمين وتيسير التجارة العالمية وغيره من أفضل الممارسات الدولية في مجال إدارة الجمارك. وتنظم المنظمة أيضاً بانتظام حلقات عمل وبعثات في مجال بناء القدرات بغرض تبسيط الإجراءات الجمركية وتيسير التجارة، مما يعود بالنفع على البلدان النامية غير الساحلية في أفريقيا وآسيا وأوروبا.

١٠١ - واستمر الاتحاد الدولي للنقل بالطرق البرية في تيسير تطوير النقل البري الدولي من خلال إبرام صكوك إقليمية متعددة الأطراف في أوروبا وآسيا. ويشجع الاتحاد البلدان على الانضمام إلى نظام النقل الدولي البري، وهو نظام دولي متسق لمراقبة الجمارك يسهل التجارة والنقل وفي الوقت نفسه يحمي إيرادات كل بلد من البلدان التي تُنقل البضاعة خلالها حماية فعالة، وما برح يتعاون في جهود إزالة الألغام الأرضية ومخلفات الحرب من المتفجرات الموجودة على الطرق أو على مقربة منها. وقد دأب على تشجيع تدريب موظفي الجمارك على نظام النقل الدولي البري باللغات المختلفة، بالتعاون مع منظمة الجمارك العالمية. وتواصل الأكاديمية التابعة للاتحاد التركيز على البلدان النامية غير الساحلية، وشرعت بالشراكة مع ستة من شركائها الإقليميين في تنفيذ مشروع يتعلق بوضع برنامج لتدريب السائقين وتنفيذه. وهي تعكف على تعزيز مبادرة الطريق السريع النموذجي، التي تهدف إلى إنشاء جزء من طريق سريع نموذجي يصل طوله إلى ٢٠٠٠ كيلومتر، بالاستعانة بأفضل الممارسات.

١٠٢ - واضطلعت منظمة الأمن والتعاون في أوروبا، بالتعاون مع شركائها، بأنشطة لبناء القدرات شملت التدريب على القضايا التي يتناولها دليل منظمة الأمن والتعاون في أوروبا واللجنة الاقتصادية لأوروبا (انظر الفقرة ٩٠)، والتدريب على تنفيذ برنامج للمؤسسات الاقتصادية المعتمدة واستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وأساليب التفتيش غير التدخلية التي عادت بالنفع على البلدان النامية غير الساحلية في آسيا الوسطى، واجتماع مائدة مستديرة عن دور أفضل الممارسات عند المعابر الحدودية في تنفيذ الاتفاقية الدولية لتنسيق عمليات رقابة السلع على الحدود.

١٠٣ - وقدم مصرف التنمية الآسيوي الدعم الفني إلى البلدان النامية الأعضاء في برنامج التعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى، ولا سيما في مجالي النقل وتيسير التجارة. وقد مول المصرف عدة مشاريع في مجالات النقل وتيسير التجارة والطاقة، في أفغانستان وكازاخستان وقيرغيزستان وطاجيكستان وتركمانستان ومنغوليا. وفي إطار التعاون الإقليمي في جنوب آسيا، يعكف مصرف التنمية الآسيوي على دعم النقل وتيسير التجارة من خلال برنامج التعاون الاقتصادي دون الإقليمي في جنوب آسيا واستراتيجية التعاون الإقليمي في جنوب آسيا للفترة ٢٠١١-٢٠١٥ الخاصة بالبرنامج. ويوفر برنامج التعاون الاقتصادي

دون الإقليمي في جنوب آسيا التابع لمصرف التنمية الآسيوي الدعم في مجال تيسير التجارة بغرض زيادة التبادل التجاري، بما يشمل التجارة داخل منطقة البلدان الأعضاء في برنامج التعاون، وذلك عن طريق تخفيض أو إزالة الحواجز غير التعريفية، وخصوصاً الحواجز المؤسسية والإدارية والتقنية، القائمة في سبيل التجارة في بنغلاديش وبوتان ونيبال. وفي بوتان ونيبال، قدم المصرف الدعم لتمويل الهياكل الأساسية للطرق البرية والسكك الحديدية والجوية. وفي منطقة ميكونغ الكبرى دون الإقليمية، شارك المصرف في عدة مشاريع، ولا سيما في جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، بتنفيذ برنامج عمل شامل متعلق بالنقل وتيسير التجارة، اعتمده البلدان الأعضاء في منطقة ميكونغ الكبرى دون الإقليمية في عام ٢٠١٠. وفي عام ٢٠١١، كان لقطاع النقل النصيب الأكبر في مصرف التنمية الآسيوي، حيث حصل على ٣,٥ بلايين دولار من القروض و٥٥ مليون دولار للمساعدة التقنية، و٣٦٦ مليون دولار في شكل منح.

١٠٤ - وفي أفريقيا، ما زال مصرف التنمية الأفريقي يسهم إسهاماً ذا شأن في نمو الهياكل الأساسية الإقليمية. ومنذ عام ٢٠٠٩، مول المصرف أكثر من ٧٠ من العمليات المتعددة الجنسيات التي تشمل بناء وإصلاح الطرق عبر الحدود، وخطوط النقل عبر الحدود، بقيمة تزيد على ٣,٨ بلايين دولار.

١٠٥ - وفي أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، قدم مصرف التنمية للبلدان الأمريكية مبلغ ٥,٤ بلايين دولار من أجل مشاريع الهياكل الأساسية ومشاريع الموارد الطبيعية على مدى الفترة ٢٠٠٧-٢٠١١.

رابعاً - الاستنتاجات والتوصيات

١٠٦ - يفرض وضع الافتقار إلى السواحل قيلاً كبيراً على النمو الاقتصادي وعلى إمكانية بلوغ الأهداف الإنمائية للألفية. وقد أحرز تقدم ملموس في تنفيذ برنامج عمل ألماني منذ اعتماده، وهو برنامج أسهم في خلق الوعي بشأن التحديات التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية على الصعيد العالمي. وحظيت تلك البلدان بالمزيد من التعريف والاعتراف بما وباحثاها الخاصة على الصعيد الدولي وفي الأمم المتحدة. وازداد الدعم العالمي للبلدان النامية غير الساحلية في مجالي المساعدة المالية والتقنية خلال هذه الفترة.

١٠٧ - وتحققت أيضاً بعض الإنجازات الهامة في تنفيذ المجالات ذات الأولوية في برنامج عمل ألماني. ففي السنوات العشر الماضية، سجلت البلدان النامية غير الساحلية معدلاً أسرع في النمو الاقتصادي وزيادة في التجارة. إلا أن التقدم المحرز كان متفاوتاً وغير موزع

بالتساوي على الجميع. وما زالت اقتصادات البلدان النامية غير الساحلية هشّة بسبب ضعفها أمام الصدمات الخارجية نظراً للتنوع المحدود لصادراتها، وقدراتها الإنتاجية المحدودة، وعدم قدرة صادراتها على المنافسة، وارتفاع تكاليف النقل والعبور. وعلاوة على ذلك، وخلال الفترة قيد الاستعراض، تراجعت جهود تلك البلدان في مجال إضافة القيمة من الصناعات التحويلية والزراعة، وشهدت نسب تركيز صادراتها زيادةً كبيرة.

١٠٨ - وفي ضوء التقدم المحرز والتحديات التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية لم تزل، قد ترغب الدول الأعضاء، في جملة أمور، أن تنظر في التوصيات الواردة أدناه.

١٠٩ - لقد وُضِعَ برنامج عمل ألمّاتي كبرنامج قطاعي، إلى حد كبير، مع التأكيد بقوة على الهياكل الأساسية والنقل العابر. وهو لا يتناول عوامل النمو والعوامل المحدّدة للتجارة الأخرى، من قبيل إضافة القيمة، والتنوع الاقتصادي، والتصنيع، وتوفير فرص العمل، وتدابير بناء القدرة على الصمود للتعامل مع الصدمات الخارجية والتحديات الناجمة عن تغير المناخ. وسيلزم أن يتناول عقد التنمية المقبل الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية على نحو شامل بغرض كفالة قدرتها على تحويل اقتصاداتها من الناحية الهيكلية وعلى تحقيق التنمية المستدامة، والتغلب بالتالي على الآثار السلبية الناجمة عن القيود الجغرافية على سبل عيش السكان.

١١٠ - والبلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية مدعوة إلى التصديق على الاتفاقيات والاتفاقات الدولية والاتفاقات الإقليمية ودون الإقليمية المتعلقة بالنقل وتيسير التجارة وإلى تنفيذها بفعالية. وينبغي أن يقدم المجتمع الدولي الدعم المالي والتقني إلى البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية من أجل تنفيذ الاتفاقيات والاتفاقات الدولية ذات الصلة بتيسير المرور العابر، وتأييد المبادرات التي تعزز التعاون في مجال النقل العابر وتحد من تكاليف النقل العابر وترسّخ ترتيبات لوجستية تنسم بالسلاسة. وينبغي أن تكفل تلك البلدان أداء خدمات النقل العابر بكفاءة وسلاسة، بدون تأخيرات أو تكاليف لا مبرر لها على واردات البلدان النامية غير الساحلية وصادراتها.

١١١ - وينبغي للبلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية أن توطد أواصر التعاون بفعالية عن طريق وضع السياسات ذات الصلة ومواءمتها، وتنفيذها تنفيذاً فعالاً من خلال إقامة آليات أقوى للمتابعة والرصد وإعطاء الأولوية لتخصيص الموارد لتطوير الهياكل الأساسية للنقل العابر وصيانتها وإصلاحها. وينبغي لها أن تشجّع مشاركة القطاع الخاص مشاركة فعالة من أجل تحسين تيسير المرور العابر. وينبغي أن يزيد المجتمع الدولي الدعم المالي للهياكل الأساسية للنقل العابر، والطاقة، والهياكل الأساسية لتكنولوجيا المعلومات

والاتصالات، ومشاريع تيسير التجارة في البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، وذلك لتعزيز الترابط فيما بين بلدان المنطقة، واستكمال الوصلات الناقصة، وضمان تأدية الممرات البحرية الاستراتيجية لوظيفتها بطريقة سليمة.

١١٢ - وينبغي أن يوفر المجتمع الدولي فرصاً أكبر لدخول السلع الناشئة من البلدان النامية غير الساحلية إلى الأسواق، بغية التخفيف من ارتفاع تكاليف المعاملات التجارية الناجمة عن تضررها من موقعها الجغرافي. وينبغي أن يصدق جميع أعضاء منظمة التجارة العالمية على اتفاق المنظمة المتعلق بتيسير التجارة وأن يُدخلوه حيز النفاذ في عام ٢٠١٥ ويلتزموا بتنفيذه وفقاً لأحكامه. وينبغي تقديم المزيد من المساعدة التقنية إلى البلدان النامية غير الساحلية لكفالة تنفيذها للاتفاق تنفيذاً فعالاً، ومساعدتها كذلك في تنفيذ تدابير تيسير التجارة ذات الصلة. أما مبادرات تيسير التجارة التي ثبت نجاحها في العمل، من قبيل المراكز الحدودية الجامعة، والموانئ الجافة، ونظام البطاقات الصفراء، واستخدام تكنولوجيات المعلومات والاتصالات للتخليص الجمركي، واستخدام المراكز الحدودية ذات المنفذ الواحد، فينبغي تكرارها وتمويلها بالكامل في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر. وثمة حاجة أيضاً لوضع آلية للتواصل تهدف إلى تعزيز تبادل الخبرات ونشر المعلومات في ما بين جميع أصحاب المصلحة المعنيين.

١١٣ - وينبغي أن تُدمج البلدان النامية غير الساحلية السياسات التجارية في الاستراتيجيات الإنمائية الوطنية من أجل تحسين الاستفادة من المكاسب الإنمائية المتأتية من التجارة الدولية. وينبغي لها أن تطور قدراتها الإنتاجية، وأن تضيف قيمة إلى صادراتها وتحسن من قدرتها التنافسية. وينبغي أن ينظر شركاء التنمية في توفير مستوى معزز من المساعدة المالية والتقنية الرامية إلى دعم جهود البلدان النامية غير الساحلية المبذولة لتنويع صادراتها، بسبل من بينها تقديم الدعم لتنمية وتعزيز قدراتها الإنتاجية، والاندماج في سلاسل القيمة العالمية والإقليمية، وبناء القدرة في وضع السياسات ذات الصلة. وينبغي أن يزيد المجتمع الدولي دعمه لمبادرة المعونة من أجل التجارة، حيث إنها تقدم دعماً بالغ الأهمية لمساعدة البلدان النامية غير الساحلية في تنفيذ الاتفاقات الدولية، وفي تعزيز قدراتها الإنتاجية بصورة استراتيجية، وفي تطوير هياكلها الأساسية وتعزيز قدرتها التنافسية في الأسواق العالمية.

١١٤ - وينبغي أن تنظر البلدان النامية غير الساحلية في تصميم وتنفيذ سياسات صناعية فعالة لتعزيز التنويع والتحول الهيكلي في اقتصاداتها وصادراتها، وأن تنظر في زيادة الإنتاجية الزراعية وتحسين قطاع الخدمات، وتعزيز دور القطاع الخاص، وتشجيع العلم والتكنولوجيا والابتكار. وينبغي أن يقدم المجتمع الدولي مستوى معزز من الدعم المالي والتقني إلى البلدان

النامية غير الساحلية بغرض تطوير قدراتها الإنتاجية وبلوغ درجات التصنيع المستدام والشامل للجميع. وينبغي لها أيضاً أن تشجع على تخصيص قدر أكبر من مساعدها للقطاعات الإنتاجية وأن تتخذ تدابير ترويجية لتشجيع استثمارات القطاع الخاص في البلدان النامية غير الساحلية، وزيادة الإنتاجية الزراعية، ونقل التكنولوجيا، والمساعدة في توسيع نطاق قطاع الخدمات.

١١٥ - وثمة أهمية للتكامل الإقليمي من أجل زيادة إدماج البلدان النامية غير الساحلية في السوق العالمية. وينبغي أن تعزز البلدان النامية غير الساحلية التكامل الإقليمي عن طريق تعزيز التجارة والنقل والاتصال وشبكات الطاقة على الصعيد الإقليمي. وينبغي لها أيضاً أن تشجع التنسيق بين السياسات الإقليمية بغرض تعزيز التآزر الإقليمي والقدرة على المنافسة وسلاسل القيمة الإقليمية. وينبغي أن تسهم بلدان المرور العابر النامية في تعميق التكامل الإقليمي من خلال جهود متسقة لتطوير الهياكل الأساسية الإقليمية، وتدابير تيسير التجارة، والاتفاقات التجارية الإقليمية، بما في ذلك إنشاء نظم ضمان للحمارك تتسم بالفعالية والكفاءة، من أجل توفير معاملات تفضيلية خاصة للبلدان النامية غير الساحلية للتغلب على قيودها الجغرافية. وينبغي أن يقدم الشركاء في التنمية الدعم المالي والتقني للجهود التي تبذلها البلدان النامية غير الساحلية وشركاؤها من بلدان المرور العابر في تعميق التكامل الإقليمي، من خلال رفع مستوى الدعم المقدم لتنفيذ مشاريع النقل الإقليمية الرئيسية واتفاقات النقل الإقليمية بهدف تسهيل حركة البضائع والركاب عبر الحدود. وينبغي تعزيز الدعم المقدم لعمليات التكامل الإقليمي الجارية في المناطق مع البلدان النامية غير الساحلية. وينبغي أن تنشئ تلك العمليات إطاراً لتبادل أفضل الممارسات من أجل تعزيز التكامل الإقليمي بشكل منتظم.

١١٦ - وما زالت المساعدة الإنمائية الرسمية مصدراً رئيسياً للاستثمار في تطوير الهياكل الأساسية في البلدان النامية غير الساحلية. وتُدعى البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية، ولا سيما البنك الدولي، ومصرف التنمية الآسيوي، ومصرف التنمية الأفريقي، ومصرف التنمية للبلدان الأمريكية، إلى تقديم مزيد من الموارد المالية لمشاريع الهياكل الأساسية المتعلقة بالنقل العابر في البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وينبغي إيلاء اهتمام خاص للبلدان النامية غير الساحلية في سياق مبادرة المعونة من أجل التجارة.

١١٧ - وينبغي تعزيز التعاون بين بلدان الجنوب والتعاون الثلاثي في جهود التعاون في ميدان النقل العابر، وتنمية القدرة الإنتاجية، وتقديم معاملة تفضيلية لمنتجات البلدان النامية غير الساحلية في دخول الأسواق. وينبغي لتلك البلدان أن تهيئ بيئة مواتية لجذب مشاركة الاستثمار الأجنبي المباشر والقطاع الخاص. وتُحث البلدان التي تقوم بالاستثمار الأجنبي

المباشر على تيسير زيادة الاستثمار الأجنبي المباشر في البلدان النامية غير الساحلية في مجالات أولوياتها الوطنية، لا سيما تطوير الهياكل الأساسية للنقل، وتيسير التجارة، ونقل التكنولوجيا، وتنمية القطاع الإنتاجي وتحقيق القيمة المضافة. وهي تُحَثُّ أيضاً على تقديم خدمات التعاون التقني وبناء القدرات للبلدان النامية غير الساحلية لتعزيز مهارات التفاوض اللازمة لجلب الاستثمار المتسم بالمسؤولية والتأثير على الاستثمار. وينبغي أيضاً للبلدان النامية غير الساحلية أن تعزز تعبئة الموارد المحلية لديها عن طريق بناء قاعدتها الاقتصادية، وإصلاح وتعزيز إدارة الضرائب وتعزيز الشفافية والحكم الرشيد والتنمية المؤسسية.

١١٨ - وينبغي أن يقدم المجتمع الدولي الدعم إلى البلدان النامية غير الساحلية لمساعدتها على تعزيز قدراتها للتخفيف من الآثار الناجمة عن تغير المناخ والتكيف معها، وبناء القدرة على الصمود في مواجهة الصدمات الخارجية.

١١٩ - ولئن أُدمج برنامج عمل ألماتي بعض الشيء في استراتيجيات التنمية الوطنية للبلدان النامية غير الساحلية، يلزم إدماج البرنامج الذي يخلفه بقدر أكبر في استراتيجيات التنمية على الصعيد الوطني والإقليمي والعالمي. وينبغي أن تُدرج الآفاق المتوقعة للبلدان النامية غير الساحلية والتحديات التي تواجهها في برامج الشركاء في التنمية، لا سيما في مجالات المعونة والتجارة واستراتيجيات التنمية الخاصة بهم. ومن الأهمية بمكان أن تُجسّد بوضوح مصالح البلدان النامية غير الساحلية في خطة التنمية لما بعد عام ٢٠١٥ حتى يتسنى تنفيذها بنجاح وكفالة اتساقها مع العملية العالمية.

المرفق الجدول الإحصائية

الجدول ١ الناتج المحلي الإجمالي ومعدل النمو

متوسط معدل النمو السنوي (نسبة مئوية)			نصيب الفرد		التقديرات بالأسعار الثابتة لعام ٢٠٠٥ (بملايين دولارات الولايات المتحدة)			البلدان النامية غير الساحلية
٢٠١٢	٢٠٠٧	٢٠٠٣	٢٠١٢	٢٠٠٣	٢٠١٢	٢٠٠٧	٢٠٠٣	
٨,٧	١١,٥	-٢,٢	٢٦٩	١٣٣	٢٤٥٨٣	١٥٠٢٦	٩٥٧٨	إثيوبيا
٢,٢	٢٥,٠	١١,٢	٣١١٥	١١٥٥	٢٨٤٠٥	٢٢٣٤٦	٩٤٧٤	أذربيجان
٧,٢	١٣,٧	١٤,٠	٢٢٣٧	١٢٨٣	٦٦٤٠	٦٣١٠	٣٨٩٦	أرمينيا
١٤,٤	١٣,٧	٨,٤	٤١٧	٢٤٢	١١٩٧٣	٨٣٩٢	٥٨٨٧	أفغانستان
٨,٢	٩,٥	٤,٢	٨٤٦	٤٨٦	٢٥١٤٣	١٦٩١٤	١٢٤٩٢	أوزبكستان
٣,٤	٨,٤	٦,٥	٤٠٥	٢٩٦	١٥٧٠٩	١١٦١٤	٨٦٢٦	أوغندا
-١,٢	٥,٤	٤,٣	١٧١٨	١٤٤٦	١١٤٩٢	٩٦٥١	٨٢١٩	باراغواي
٩,٤	١٧,٩	٧,٧	٢٠٦١	١١٧١	١٤٦٣	١٠٣٢	٧٢٢	بوتان
٤,٢	٨,٧	٤,٦	٦٦٨٤	٥٠٤٦	١٣٣٢٨	١١٦٥٣	٩٢٤٨	بوتسوانا
٩,٥	٣,٦	٧,٨	٤٩٣	٣٨٠	٧٩٦٩	٦٠٤٣	٤٨١٢	بوركينافاسو
٤,٠	٤,٨	-١,٢	١٥٣	١٤٥	٢٠٨٣	١٢٥٣	١٠٨٠	بوروندي
٥,٢	٤,٦	٢,٧	١٢٦٠	٩٧٤	١٣٢٢٣	١٠٤٦٤	٨٧٧٨	بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)
٦,٩	٨,١	-٥,٤	٤٧٢	٣٣٠	١٦٦٨	١٤٥٣	١٢٨٣	جمهورية أفريقيا الوسطى
٨,٢	٧,٦	٦,١	٧٠٧	٤٢٧	٤٦٥٠	٣١٨٣	٢٣٧٨	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
١١,١	١١,١	٣,٣	٣٢٧٠	١٤٦٩	٢٨٤٣٤	١٧٣٦٩	١١٨٨٠	تركمستان
٨,٩	٣,٣	١٤,٧	٧٣٨	٤٥٥	٧٧٣٨	٥٨٩٢	٤٠٧٢	تشاد
-٠,٣	٦,١	٢,٨	٣٤٧٨	٢٦٣٥	٧٣٢٢	٦٦٧٥	٥٤٨٣	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية سابقا
-٠,٨	٣,١	٦,٦	١٠٣٨	٧١٦	٣٧١٠	٣٢٢٥	٢٥٨٩	جمهورية مولدوفا
٥٣,٠	-	-	٩٢٨	-	٥٠٢٣	-	-	جنوب السودان
٨,٠	٧,٦	١,٥	٣٩٠	٢٤٣	٤٤٩١	٣٠٣٥	٢١٩٦	رواندا
٧,٢	٦,٢	٥,١	٧٩٨	٥٩٣	١١٢٣٦	٨٠٩٨	٦٤٦٥	زامبيا
٤,٤	-٣,٧	-١٧,٠	٤٣١	٥١١	٨١٧٩	٥٨٠١	٦٧٣٢	زيمبابوي
-١,٥	٣,٥	٢,٢	٢٣٤١	٢٢٥٣	٢٩١١	٢٧٦٣	٢٤٥١	سوازيلند

نصيب الفرد								البلدان النامية غير الساحلية
متوسط معدل النمو السنوي (نسبة مئوية)			التقديرات بالأسعار الثابتة لعام ٢٠٠٥ (بملايين دولارات) الولايات المتحدة لعام ٢٠٠٥					
٢٠١٢	٢٠٠٧	٢٠٠٣	٢٠١٢	٢٠٠٣	٢٠١٢	٢٠٠٧	٢٠٠٣	
٧,٥	٨,٠	١١,٠	٤٥٩	٣٠١	٣٤٨٦	٢٦٥٦	١٩٦٥	طاجيكستان
-٠,٩	٨,٥	٧,٠	٥٧٢	٤٥٧	٣٢٠٩	٢٧٥٣	٢٣٠٣	قيرغيزستان
٥,٠	٨,٩	٩,٣	٥١٩٣	٣١٨٧	٨٧٤٦٣	٦٩٢٥٦	٤٧٩٣١	كازاخستان
٤,٠	٤,٧	٤,٧	٩٢٩	٦٨٦	١٩٠٥	١٤٩٥	١٣٠٢	ليسوتو
-٠,٤	٤,٣	٧,٤	٤٨٠	٤٣٦	٧٠٩٤	٦٠٢٣	٥٠٥٥	مالي
١,٩	٩,٥	٥,٥	٢٢٠	٢٠٩	٤٦١٨	٣٩٠٨	٢٨٤٨	ملاوي
١٢,٣	١٠,٢	٧,٠	١٦٣٠	٨٦٢	٤٥٥٧	٣٠٢٠	٢١٢٧	منغوليا
٤,٩	٣,٤	٣,٩	٣٩٩	٣٠٦	١١١٦٨	٨٨٥٨	٧٦٥٠	نيبال
١٠,٨	٣,١	٥,٣	٢٩٠	٢٦٦	٤٩١٤	٣٦٧٦	٣١٦٢	النيجر
٥,٧	٩,٥	٥,٢	١٤٣٣	٩٣٩	٣٧٥٧٩٠	٢٧٩٨٣٦	٢٠٢٦٨٦	المتوسط
٥,٤	٩,٩	٦,٩	٢٤٤٢	١٧٩٦	١٠٠٤٣٦٢٠	٧٣٦٢٠٩٠	٥٢٦٩٧٥٢	بلد المرور العابر

المصدر: شعبة الإحصاءات.

الجدول ٢

متحصلات المساعدة الإنمائية الرسمية

مدفوعات مبادرة المعونة من أجل التجارة (بملايين دولارات الولايات المتحدة بالأسعار الثابتة لعام ٢٠١١)		المساعدة الإنمائية الرسمية/الدخل القومي الإجمالي (نسبة مئوية)		صافي متحصلات المساعدة الإنمائية الرسمية (بملايين دولارات الولايات المتحدة بالأسعار الثابتة لعام ٢٠١١)			البلدان النامية غير الساحلية
٢٠١٢	٢٠٠٧	٢٠١٢	٢٠١٢	٢٠١٠	٢٠٠٣		
٥٩٤	٥٢٢	٧,٨	٢٥٠١	٣٧٢٣	٢١٢٠	إثيوبيا	
٢٥٠	٨٨	٠,٦	٣٩٤	١٦٦	٤٠٠	أذربيجان	
١١٢	٩٥	٢,٦	٣٠٣	٣٦٢	٣٣٧	أرمينيا	
١٥٠٤	٩٥٨	٣٢,٨	٦٠٩٤	٦٧٤٣	٢١٦٤	أفغانستان	
٩٩	٢٨	٠,٥	٢٧٣	٢٤٤	٢٤٣	أوزبكستان	
٣٨١	٥٣٩	٨,٥	١٥٣٨	١٨٢٧	١٧٤٣	أوغندا	
٥٧	٢٨	١٣,٥	٥٣٤	١١٠	٦٩	باراغواي	
٨٤	٣٠	٩,٦	١٦٢	١٤١	١١٠	بوتان	
١٥	١٥	٠,٥	٨٦	١٦٣	٣٧	بوتسوانا	
٢٩١	٢٦٤	١٠,٨	١٠٤٠	١١٣٤	٧٦٠	بوركينافاسو	

مدفوعات مبادرة المعونة من أجل التجارة (بملايين دولارات الولايات المتحدة بالأسعار الثابتة لعام ٢٠١١)		المساعدة الإنمائية الرسمية/الدخل القومي الإجمالي (نسبة مئوية)	صافي متحصلات المساعدة الإنمائية الرسمية (بملايين دولارات الولايات المتحدة بالأسعار الثابتة لعام ٢٠١١)			البلدان النامية غير الساحلية
٢٠١٢	٢٠٠٧	٢٠١٢	٢٠١٢	٢٠١٠	٢٠٠٣	
١٦٧	١٠٠	٢١,٢	٤٥٥	٦٧٣	٣١٦	بوروندي
٢١٠	١٤٦	٢,٦	٦١٥	٧١٩	١ ٢٦٣	بوليفيا (دولة - متعددة القوميات)
٥	١	١,٠	٤٠	٤٦	٣٨	تركمانستان
٤٥	٣٥	٣,٩	٢١٤	٥١٤	٣٥٢	تشاد
٥٦	٣٠	١٠,٤	١٥٨	٢٨٠	٧١	جمهورية أفريقيا الوسطى
١٦٢	١٥٠	٤,٦	٤٥١	٤٤٨	٤٢٢	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
٧٤	٤٦	٥,٢	٣٨٧	١٩٨	٣٦٢	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية سابقاً
١٨٦	٤٦	١٠,٢	٦٨٣	٥٠١	١٦٠	جمهورية مولدوفا
١٩٥	٩٩	٠,٤	١٦٢	١ ٠٩٧	٤٥٨	رواندا
١٣٩	١١٨	٤,٩	٩٤١	٩٧٠	١ ٠٥٩	زامبيا
٨٦	٢٠	١٠,٦	٨٠٣	٧٨٢	٢٤٨	زيمبابوي
٢٥	١١	١٢,٥	٨٣٥	٩٧	٥٥	سوازيلند
١٣٢	٥٣	٢,٦	٨٥	٤٦٥	٢٠١	طاجيكستان
١٢٢	٥٦	٧,٨	٥٠٥	٣٩٨	٢٦٨	قيرغيزستان
٣٧	١١١	٠,١	١٦٨	٢٣١	٣٨٥	كازاخستان
١٩	١٩	١٠,٣	٢٩٣	٢٧٠	١٠٦	ليسوتو
٣١٩	٣٢٣	٢٨,٤	١ ٠٢١	١ ١٥٧	٧٧٩	مالي
٧٤	١٢٢	١,٦	١٥٥	١ ٠٩٠	٧٠٣	ملاوي
١٩١	٧٢	٦,١	٤٠٦	٣٢٢	٣٤٤	منغوليا
٢٦٧	١٢٧	٤,٧	٤٧٣	٨٨٠	٦٤٢	نيبال
١٢٤	١٠٣	٤,٠	٨٣٢	٧٩٢	٦٧٠	النيجر
٥ ٩٥١	٤ ٣٥٥	٣,٨	٢٢ ٦٠٩	٢٦ ٥٤٤	١٦ ٤٨٩	البلدان النامية غير الساحلية

المصدر: منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي.

الجدول ٣

الديون الخارجية وخدمة الديون وتخفيف عبء الديون في إطار المبادرة المتعلقة بالبلدان الفقيرة المثقلة بالديون والمبادرة المتعددة الأطراف لتخفيف عبء الديون

تخفيف عبء الديون في إطار المبادرة المتعددة الأطراف لتخفيف عبء الديون (بملايين دولارات الولايات المتحدة)	تخفيف عبء الديون في إطار المبادرة المتعلقة بالبلدان الفقيرة المثقلة بالديون (بملايين دولارات الولايات المتحدة)	مجموع خدمة الدين (النسبة المئوية من صادرات السلع والخدمات والدخل)			مجموع أرصدة الديون الخارجية (النسبة المئوية من الدخل القومي الإجمالي)			البلدان النامية غير الساحلية
		٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٣	٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٣	
٣٣٠٩	٣٢٧٥	٦,١	٣,٩	٧,٣	٢٧,٢	٢٤,٨	٨٦,١	إثيوبيا
		٤,٩	١,٤	٧,١	١٤,٩	١٤,٦	٢٨,٤	أذربيجان
		٢٥,٤	٣٣,٤	١١,٠	٦٨,٣	٦٤,٣	٦٨,٧	أرمينيا
٣٩	١٢٨٠		٠,٢			١٦,٠		أفغانستان
					١٧,٨	١٩,١	٥٣,٠	أوزبكستان
٣٥٢٤	١٩٥٠	١,٧	١,٨	٩,٨	٢٣,٥	١٩,٣	٧٣,٤	أوغندا
		٣,٦	٤,٥	١٢,٣	٢٥,٧	٢٨,٣	٥٨,٦	باراغواي
		١١,١	١٣,٥		٦٥,٠	٦٣,٩	٨٣,٩	بوتان
			١,٤	١,٢	١٣,٨	١٢,٢	٧,١	بوتسوانا
١٢٣٠	٩٣٠		٢,٥	١٢,٠	٢٣,٨	٢٤,٧	٤٠,٩	بوركينافاسو
١٠٨	١٣٦٦	٣,٤	٢,١	٦٤,٢	٢٦,٩	٣١,٦	١٧٣,٥	بوروندي
٢٨٢٩	٢٠٦٠	٤,٩	٩,٦	٢١,٤	٢٧,٦	٣٢,٢	٧٥,٣	بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)
					٢,٠	٢,٩	٣١,٣	تركمانستان
	٢٦٠				٢١,٤	٢٣,١	٦٧,٦	تشاد
٣٠٦	٨٠٤				٢٦,٥	٢٩,٣	٩٦,٠	جمهورية أفريقيا الوسطى
		١١,٥	١٣,٢	٢١,٩	٨٠,٣	٨٤,٢	١٢٢,٤	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
		١٨,٩	١٧,١	١٣,٥	٦٢,٨	٦٦,٤	٤٠,٣	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية سابقاً
		١٢,٨	١٤,٤	١١,٥	٧٢,٠	٧٦,٤	٩٥,٤	جمهورية مولدوفا
٥١٩	١٣١٦	٢,١	٢,٤	١٥,٣	١٧,٥	١٦,٤	٨٥,٧	رواندا
٢٧٧٠	٣٩٠٠	٢,١	١,٩	٤٣,٥	٢٤,٧	٣٠,٨	١٦٢,٥	زامبيا
					٦٤,٨	٨٠,٦	٨١,٢	زيمبابوي

البلدان النامية غير الساحلية	مجموع أرصدة الديون الخارجية (النسبة المئوية من الدخل القومي الإجمالي)			مجموع خدمة الدين (النسبة المئوية من صادرات السلع والخدمات والدخل)			تخفيف عبء الديون في إطار المبادرة المتعلقة بالبلدان الفقيرة المثقلة بالديون (بملايين دولارات الولايات المتحدة)	تخفيف عبء الديون في إطار المبادرة المتعددة الأطراف لتخفيف عبء الديون (بملايين دولارات الولايات المتحدة)
	٢٠٠٣	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠٠٣	٢٠١٠	٢٠١١		
سوازيلند	٢٠,٨	١٩,٩	١٥,٥	١,٣	١,٩			
طاجيكستان	٨٦,٧	٥٥,٣	٥١,٦	٨,٤	٨٥,٠	٤٩,١	١٠٠	
قيرغيزستان	١١٥,٧			٢١,٩	٢٢,٣	١٢,٠		
كازاخستان	٧٩,٩	٩١,٩	٧٧,٩	٣٤,٨	٥٨,٣	٣٤,٦		
ليسوتو	٥٨,٩	٢٨,٧	٢٧,١	٥,٥	٢,١	٢,٠		
مالي	٧٣,٢	٢٧,٤	٢٩,١	٦,٦	٢,٥		٢٠٠٩	
ملاي	١٣٠,٦	٢١,١	٢٢,٣	٦,٧	١,٧	١,٣	١٥٩٦	
منغوليا	٩٧,٥	٤٤,٤	٣٢,٧	٣٤,١	٥,٠	٢,١		
نيبال	٥٠,٢	٢٣,٥	٢٠,٨	١٠,٢	١٠,٥	٩,٥		
النيجر	٧٨,٧	٢٣,٦	٢٣,٧	٨,٧	٢,٠		١٠٧٤	
البلدان النامية غير الساحلية	٦٥,٧	٤٤,٥	٣٩,٩	٢٣,١	٢٧,٥	٢٠,٩	٢٠ ٨٥٤	
	١٩ ٤١٣							

المصدر: البنك الدولي وشعبة الإحصاءات.

الجدول ٤

تجارة البضائع وصادراتها ووارداتها على الصعيد الدولي

تجارة البضائع	حصص التجارة							
	من الناتج المحلي الإجمالي (نسبة مئوية)		مجموع الواردات (بملايين دولارات الولايات المتحدة)			مجموع الصادرات (بملايين دولارات الولايات المتحدة)		
	٢٠١٢	٢٠٠٣	٢٠١٢	٢٠١١	٢٠٠٣	٢٠١٢	٢٠١١	٢٠٠٣
إثيوبيا	٤٦	٤١	٥ ٩٩٤	٥ ٨١٥	١ ٢٥٨	٢ ٨٩١	٢ ٨٧٥	٤٩٦
أذربيجان	٧٩	١٠٨	٣ ٦ ٩١٥	٣ ٧ ٢٢٧	٣ ٠٥٧	٣ ٢ ٦٣٤	٣ ٤ ٤٩٥	٢ ٥٩٢
أرمينيا	٧٤	٨٢	٢ ٤٨٠	٢ ٣٧٧	٩٠٣	١ ٣٨٠	١ ٣٣٤	٦٨٦
أفغانستان	٤٥	١٣٨	٣ ٦٧٦	٣ ٩٠٦	-	٤٢٩	٣٧٦	١٤٤
أوزبكستان	٥٨	٦٨	١٢ ٢٣٨	١٥ ٠٢٧	٣ ٧٢٥	١١ ٢١٠	١٣ ٢٥٤	٣ ١٨٩
أوغندا	٥٨	٣٧	٤ ٧٣٢	٤ ٢٤٠	٨٣٤	٢ ٣٥٧	٢ ١٥٩	٥٣٢
باراغواي	٤٣	٤٤	١٢ ٧٤٣	١٣ ٣٨٦	٢ ٧٤٤	٧ ٢٧٠	٧ ٧٦٣	٢ ٥٨٥
بوتان	٨٧	٧٠	٦٩٧	٧٤٧	١٣٣	٥٥٤	٦٧٥	١٣٣

تجارة البضائع

حصّة التجارة من الناتج المحلي الإجمالي (نسبة مئوية)	مجموع الواردات (بملايين دولارات الولايات المتحدة)			مجموع الصادرات (بملايين دولارات الولايات المتحدة)				
	٢٠١٢	٢٠٠٣	٢٠١٢	٢٠١١	٢٠٠٣	٢٠١٢		٢٠١١
٩٥	٨٦	٦ ٢٨٥	٦ ٩٦٤	٣ ٦٦٨	٥ ٩٧١	٥ ٨٨٢	٢ ٨١٠	بوتسوانا
٥٠	٣١	٢ ٧٤٤	٢ ٦٠١	٣٦٦	٢ ١٨٣	٢ ٣٥٢	٣٢١	بوركينافاسو
٤٦	٢٧	٢٢٨	٢٣٦	٤٥	١٣٤	١٢٣	٣٨	بوروندي
٨٥	٥٢	١٢ ١٩٦	٩ ١٣٣	١ ٩٦٢	١١ ٢٣٣	٨ ٣٥٨	١ ٥٩٧	بوليفيا (دولة - متعددة القوميات)
١١٨	١١٩	-	-	-	١٦ ٥٠٠	١٣ ٠٠٠	٣ ٦٣٢	تركمانستان
٦٩	٨٣	٤ ٧١١	٤ ٨٨٧	٦٦٧	٤ ٦٠٠	٤ ٨٠٠	٦٠١	تشاد
٣٣	٣٦	٢٥٢	٢٦٥	١٥٤	٢٠٠	١٩٠	١٢٨	جمهورية أفريقيا الوسطى
٨٥	٦٧	٢ ٨٤٨	٢ ٤٠٤	٤٦٣	٢ ٢٦٩	٢ ٢١٦	٣٣٥	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
٨٣	١٣٧	٥ ٠٤٢	٥ ٥٧١	١ ٧٣٧	٤ ٠٠٢	٤ ٤٧٨	١ ٣٦٧	جمهورية مقدونيا البوغوسلافية سابقا
٦٨	٤٠	٣ ١٦٤	٣ ١٥٩	١ ٠٥٥	٢ ١٦٢	٢ ٢١٧	٧٩٠	جمهورية مولدوفا
٩٤	٩٤	١ ٠١٦	٩١٣	١٤٠	٥٩١	٤٦٤	٦٣	رواندا
٨٣	٧٠	٩ ٨٨١	٩ ٠٣٥	١ ٢٥٢	٩ ٣٧٢	٩ ٠٠١	٩٨٠	زامبيا
١٢٠	٧٠	-	٣ ٥٥٦	٢ ١٧٢	٣ ٨٨٢	٣ ٥١٢	١ ٦٧٠	زمبابوي
٤٧	٣٢	٢ ١٦٨	٢ ٢٠٥	١ ٨٧٢	١ ٩٣٠	١ ٩١٠	١ ٦٣٨	سوازيلند
١٤١	٢٠٣	١ ٦٤٤	١ ١٥٧	٩٩٥	١ ٣٥٨	١ ٢٥٧	٧٩٧	طاجيكستان
١٤٩	٨٤	٣ ١٥١	٣ ٤١١	٧٤٩	١ ٨٩٤	١ ٩٧٢	٥٨٢	قيرغيزستان
٧٨	٩١	٩٧ ٠٣٠	٩١ ٩٩١	١٤ ٩٤٥	٨٦ ٤٤٩	٨٤ ٣٣٦	١٢ ٩٢٧	كازاخستان
١٥٥	١٩٩	١ ٠٤١	١ ٢٢٦	٥٨٨	٩٧٢	١ ١٧٢	٤٧٦	ليسوتو
٦٩	٦٧	٣ ٠٨٦	٢ ٧٧٠	١ ١٥٢	٢ ٦١٠	٢ ٣٧٤	٩٢٨	مالي
١٢٩	٩٣	١ ٣٩٤	١ ٦٢٩	٦١٩	١ ١٨٤	١ ٤٢٥	٥٢٥	ملاوي
٦٢	٦٤	٥ ٣٤٦	٥ ٤٣٩	٨٣٥	٤ ٣٨٥	٤ ٨١٨	٦١٦	منغوليا
١٢٨	١٤١	١ ٩٢٩	١ ٨٦٢	١ ٠٧٥	٩١١	٩١٩	٦٦٢	نيبال
١٢٨	١٢٠	١ ٦٠٥	١ ٣٩٣	٤١٥	١ ٥٠٠	١ ٢٥٠	٣٥٢	النيجر
٧٨	٨٠	٢٧٠ ١٥٨	٢٦٢ ٤٧٦	٤٩ ٣٦٢	٢٢٥ ٠١٩	٢٢٠ ٩٥٩	٤٤ ١٩٠	البلدان النامية غير الساحلية

المصدر: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية.

ملاحظة: البيانات المتعلقة بجنوب السودان غير متاحة.

الجدول ٥
التجارة عبر الحدود - ٢٠١٣

وقت المرور العابر المستغرق في الاستيراد (بالأيام)		تكلفة استيراد حاوية (بدولارات الولايات المتحدة)		وقت المرور العابر المستغرق في التصدير (بالأيام)		تكلفة تصدير حاوية (بدولارات الولايات المتحدة)		عدد الوثائق المطلوبة للتصدير		
٢٠١٣	٢٠٠٥	٢٠١٣	٢٠٠٥	٢٠١٣	٢٠٠٥	٢٠١٣	٢٠٠٥	٢٠١٣	٢٠٠٥	
٤٤	٤١	٢٧٦٠	٢٧٩٠	٤٧	٤٧	٢١٨٠	٢٠٣٧	٧	٧	إثيوبيا
٢٥	٣٦	٣٥٦٠	٢٩٤٥	٣٤	٣٤	٣٥٤٠	٣١٥٥	٩	٩	أذربيجان
١٨	٣٧	٢١٧٥	١٨٦٠	٣٧	٣٧	١٨٨٥	١٦٧٠	٥	٦	أرمينيا
٨٥	٨٠	٥١٨٠	٢١٠٠	٦٧	٦٧	٤٦٤٥	٢١٨٠	١٠	١٠	أفغانستان
٩٥	١٠٤	٥٢٣٥	٤٠٥٠	٨٦	٨٦	٤٧٨٥	٣٦٨٥	١٢	١٣	أوزبكستان
٣٣	٦٤	٣٣٧٥	٢٩٤٥	٣٨	٣٨	٢٨٠٠	١٠٥٠	٧	١٢	أوغندا
٣٩	٣٥	٢٤٠٠	١٧٢٥	٤٣	٤٣	٢٢٩٥	١٦٠٠	١١	١١	باراغواي
٣٨	٣٨	٢٣٣٠	١٧٨٠	٣٨	٣٨	٢٢٣٠	١١٥٠	٩	٩	بوتان
٣٥	٤٣	٣٦١٠	٢٥٩٥	٣٣	٣٣	٣٠٤٥	٢٠٨٨	٦	٦	بوتسوانا
٤٩	٥٤	٤٤٣٠	٣٧٢٢	٤٥	٤٥	٢٤٥٥	٢٢٢٦	١٠	١١	بوركينافاسو
٤٦	٧١	٤٤٢٠	٤٠٣٥	٤٧	٤٧	٢٩٠٥	٢٢٨٧	٩	٩	بوروندي
										بوليفيا (دولة - متعددة
٢٤	٣٦	١٧٤٥	١٤٥٢	٢٤	٢٤	١٤٤٠	١٤٢٥	٧	٧	القوميات)
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	تركمانيستان
٩٨	١٠٢	٩٠٢٥	٥٧١٥	٧٨	٧٨	٦٦١٥	٤٨٦٧	٨	٧	تشاد
٥٥	٦٦	٥٥٥٥	٤٥٣٤	٥٧	٥٧	٥٤٩٠	٤٥٨١	٩	٨	جمهورية أفريقيا الوسطى
										جمهورية لاو الديمقراطية
٢٦	٦٥	١٩١٠	١٦٩٠	٥٥	٥٥	١٩٥٠	١٤٢٠	١٠	١٢	الشعبية
										جمهورية مقدونيا
٧٢	٦٥	١٠٢٥٠	٤٥٠٠	٧١	٧١	٨٦٥٠	٣٢٠٠	١٢	١٢	اليوغوسلافية سابقاً
٦٢	٦٦	٤٥٠٠	٢٩٤٦	٥٩	٥٩	٤٤٧٥	٢٧٤٣	٨	٨	جمهورية مولدوفا
٣٠	٣٣	٢٢٧٥	١٤٠٠	٣٦	٣٦	١٨٥٠	١٢٢٠	٧	٧	رواندا
٤٩	٥٩	٣٥٦٠	٢٨٤٠	٥٣	٥٣	٢٧٦٥	٢٠٩٨	٧	٧	زامبيا
٧١	٦٧	٥٦٦٠	٢٤٢٠	٥٢	٥٢	٣٧٦٥	١٨٧٩	٧	٧	زمبابوي
٣٠	٩٥	٤٩٩٠	٤٠٠٠	٦٠	٦٠	٣٢٤٥	٣٨٤٠	٧	١٣	سوازيلند

وقت المرور العابر المستغرق في الاستيراد (بالأيام)		تكلفة استيراد حاوية (بدولارات الولايات المتحدة)		وقت المرور العابر المستغرق في التصدير (بالأيام)		تكلفة تصدير حاوية (بدولارات الولايات المتحدة)		عدد الوثائق المطلوبة للتصدير		
٢٠١٣	٢٠٠٥	٢٠١٣	٢٠٠٥	٢٠١٣	٢٠٠٥	٢٠١٣	٢٠٠٥	٢٠١٣	٢٠٠٥	
٢٣	٣٠	٢١٤٥	١٨٢٠	٢١	٢١	١٨٨٠	١٧٩٨	٧	٨	طاجيكستان
٧٥	٧٥	٥١٥٠	٢٤٥٠	٦٤	٦٤	٤٣٦٠	٢٥٠٠	٩	١٥	قيرغيزستان
٦٩	٧٦	٤٨٦٥	٢٧٨٠	٨٩	٨٩	٤٨٨٥	٢٧٣٠	١٠	١١	كازاخستان
٣٣	٤٩	١٩٤٥	١٢١٠	٤٤	٤٤	١٦٩٥	١١٨٨	٧	٨	ليسوتو
٤٣	٥٤	٢٨٧٠	٢٥٠٠	٤٥	٤٥	٢١٧٥	١٦٢٣	١٠	١١	مالي
١١	١٥	١٣٨٠	١١٣٠	١٧	١٧	١٣٧٦	١١٣٠	٦	٧	ملاوي
٣٢	٦٦	٤٤٠٥	٢٧٤٠	٤٤	٤٤	٢٤٤٠	١٧٥٢	٦	٧	منغوليا
٣٥	٣٥	١٨٧٠	١٧٤٠	٣٢	٣٢	١٥٤٥	١٤١٥	٧	٧	نيبال
٥٠	٤٩	٢٩٥٠	٢٢٧٤	٤٩	٤٩	٢٧٤٥	١٨٠٧	١١	١١	النيجر
متوسط البلدان النامية										
٤٧	٥٧	٣٨٨٤	٢٦٩٠	٤٢	٤٩	٣٢٠٤	٢٢١١	٨,٣	٩,٢	غير الساحلية
متوسط بلدان المرور										
٢٧	٢٩	١٤٣٤	١٣٨١	٢٢	٣٠	١٢٦٨	١٠١٥	٧,٦	٨,٢	العابر

المصدر: البنك الدولي.

ملاحظة: البيانات المتعلقة بجنوب السودان غير متاحة.

الجدول ٦

مؤشرات مختارة في مجال النقل

نقل جوي، شحن بضائع (أ) (مليون طن- كم)		حلات نقل جوي (بالآلاف)		خطوط أنابيب (كم)		طرق مائية (كم)		طرق برية		إثيوبيا
								النسبة المئوية المعبدة	كيلومترات	
٢٠١٣	٢٠٠٣	٢٠١٣	٢٠٠٥	٢٠١٣	٢٠٠٦	٢٠١١	٢٠١٣	٢٠٠٩	٢٠١١	٢٠٠٨/٢٠٠٥
٧٩١,٣١	٩٣,٤٧	٦٥,٩	٢٦,٦	-	-	-	-	-	١٤	٤٢ ٤٢٩
١٧,٩٢	٦٧,١١	١٥,٨	٤,٤	٦٤٢٥	٤٧٨٥	-	٢٠٦٨	٢٠٩٩	٥٦	٥٩ ١٤١
٠,٤٧	٥,٠٣	٦,٠	٤	٢٢٣٣	٢٢٣٣	-	٨٢٦	٨٤٥	٩٠	٧٥١٥

نقل جوي، شحن بضائع (أ) (مليون طن- كم)	حلات نقل جوي (بالآلاف)		خطوط أنابيب (كم)		طرق مائية (كم)		سكك حديدية (كم)		طرق برية		النسبة المئوية المعدة كيلومترات	
									النسبة			
	٢٠١٣	٢٠٠٣	٢٠١٣	٢٠٠٠	٢٠١٣	٢٠٠٦	٢٠١١	٢٠١٣	٢٠٠٩	٢٠١١		
٨٤,٦٢	-	١١,٨	٣,٤	٤٦٦	٤٦٦	١٢٠٠	-	-	٣٦	٤٢١٥٠	أفغانستان	
١٠٧,٢٥	٧٠,٩٨	٢٣,٧	٣٠,١	١١٣٤٥	١٠٥٧٤	١١٠٠	٤٢٨٠	٤٢٣٠	٨٧	٨١٦٠٠	أوزبكستان	
٠,٨٦	٢٣,٤١	٨,١	٠,٣	-	-	بجيرات	٢٢٤٤	٢٦١	٢٣	٧٠٧٤٦	أوغندا	
١,٠٨	-	٦,٤	٧,٦	-	-	٣١٠٠	٣٦	١٣٦	١٦	٢٩٥٠٠	باراغواي	
٠,٦٤	٠,٢١	٤,٠	١,١	-	-	-	-	-	٣٤	٨٠٥٠	بوتان	
٠,١٤	٠,٢٨	٩,٢	٦,٧	-	-	-	٨٨٨	٨٨٨	٣٣	٢٥٧٩٨	بوتسوانا	
٠,٠٦	٠,٠٠	٣,٢	٣,٤	-	-	-	٦٢٢	٦٢٢	٢٠	٩٢٤٩٥	بوركينافاسو	
-	-	-	-	-	-	بحيرة تنجانيقا	-	-	١٠	١٢٣٢٢	بوروندي	
٨,٠٢	٢٤,٥٢	٣٨,٣	٢١,٦	٩٦٤٦	٨٩٩٤	١٠٠٠٠	٣٦٥٢	٢٨٦٦	١٢	٦٢٤٧٩	بوليفيا (دولة - متعددة القوميات)	
٢,٧٧	١٣,٥٦	١,٤	٢١,٩	٩٠٠١	٧٨٦٤	١٣٠٠	٤٩٨٠	٣١٨١	٨١	٢٤٠٠٠	تركمانيستان	
٠,٤٦	-	٠,١	١,٥	٥٨٢	٢٥٠	موسمية	-	-	١	٤٠٠٠٠	تشاد	
-	-	-	١,٥	-	-	٢٨٠٠	-	-	٦,٨	٢٤٣٠٧	جمهورية أفريقيا الوسطى	
١,٤١	١,٩١	١٩,٦	٦,٤	٥٤٠	٥٤٠	٤٦٠٠	-	-	١٤	٢٩٨١١	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	
-	١٤,٠	-	٠,٨	٣٨٨	٣٨٨	-	٦٩٩	٦٩٩	٥٨	٨٤٠١٣	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية سابقاً	
٠,٠٠	٠,٠٠	٧,٥	٣,٧	١٩٠٦	١٩٠٦	٤٢٤	١١٥٧	١١٥٦	٨٦	١٢٧٥٥	جمهورية مولدوفا	
٢٠,٠٠	٠	١٠,٨	-	-	-	بحيرة كيفو (ضحلة)	-	-	١٩	١٤٠٠٨	رواندا	
٠,٠٠	٠,٠٣	٧,٦	٦,١	٧٧١	٧٧١	٢٢٥٠	٢١٥٧	١٢٧٣	٢٢	٦٦٧٨١	زامبيا	
٣٢,٦٨	١٨,٤٩	١١,٣	١٣,٦	٢٧٠	٢٧٠	بحيرة كاريبيا	٣٤٢٧	٢٥٨٣	١٩	٩٧٢٦٧	زيمبابوي	
-	-	-	٢,٦	-	-	-	٣٠٠	٣٠٠	٣٠	٣٥٩٤	سوازيلند	
١,٨٧	٣,٨٠	٦,٢	٤,٠	٥٨٧	٥٨٧	٢٠٠	٦٢١	٦١٦	-	٢٧٧٦٧	طاجيكستان	
٠,٥٩	٤,٨٥	٧,٧	٦,١	٤٩٦	٢٧٠	٦٠٠	٤١٧	٤١٧	٩١	٣٤٠٠٠	قيرغيزستان	
٦٦,٩٢	٢٠,٨٠	٥٥,٠	٨,٠	٢٦٩٦٣	٢٤٧٤٠	٤٠٠٠	١٤٣١٩	١٤٢٠٥	٩٠	٩٣١٢٣	كازاخستان	

نقل جوي، شحن بضائع (أ) (مليون طن - كم)	حلات نقل جوي (بالآلاف)	خطوط أنابيب (كم)	طرق مائية (كم)	طرق برية		سكك حديدية (كم)	النسبة المئوية المعدة	كيلومترات				
				٢٠١٣	٢٠٠٩							
٢٠١٣	٢٠٠٣	٢٠١٣	٢٠٠٠	٢٠١٣	٢٠٠٦	٢٠١١	/٢٠٠٧	٢٠١٣	٢٠٠٩	٢٠١١	٢٠٠٨/٢٠٠٠	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	١٨	٥٩٤٠	ليسوتو
١,١٩	..	٢,٨	١,٥	-	-	١٨٠٠	٥٩٣	٧٣٤	٢٥	١٨٧٠٩		مالي
٠,٠١	١,١٨	١,٦	٤,٨	-	-	٧٠٠	٧٩٧	٧٩٧	٤٥	١٥٤٥١		ملاوي
٠,٨٣	٠,٥٤	٨,٩	٦,٢	-	-	٥٨٠٠ (موسمية)	١٨١٨	١٨١٠	٤	٤٩٢٥٠		منغوليا
١٠,٢١	٧,٥٨	٢٨,٩	١٢,١	-	-	-	٥٩	٥٩	٥٤	١٧٢٨٠		نيبال
٥,٧٦	٥,٧٥	١,٠	١,٥	-	-	٣٠٠٠ (موسمية)	-	-	٢١	١٨٩٥١		النيجر
١١٥٧,٠٨	٣٦٣,٦٣	٣٦٢,٨	٢٢١,٦	٧٣٦٣٢	٦٣٠٠٢		٤٥٩٦٠	٣٤١٩٢	٣٧	١١٤١٠٥٩		البلدان النامية غير الساحلية

المصدر: البنك الدولي، مؤشرات التنمية في العالم لعام ٢٠١٤ (واشنطن العاصمة، ٢٠١٤) ووكالة المخابرات المركزية الأمريكية.

ملاحظة: البيانات المتعلقة بجنوب السودان غير متاحة.

(أ) الشحن الجوي هو حجم الشحنات المنقولة على متن كل رحلة من الرحلات الجوية مقيساً بالطن مضروباً في عدد الكيلومترات المقطوعة.

الجدول ٧

مؤشرات مختارة في مجال الاتصالات السلكية واللاسلكية

البلدان النامية غير الساحلية	خطوط الهاتف ومشاركات الهاتف الخليوي لكل ١٠٠ نسمة								
	مستخدمو الإنترنت لكل ١٠٠ نسمة			الهاتف الخليوي			الخطوط الرئيسية		
	٢٠١٢	٢٠٠٧	٢٠٠٣	٢٠١٢	٢٠٠٧	٢٠٠٣	٢٠١٢	٢٠٠٧	٢٠٠٣
إثيوبيا	١,٥	٠,٤	٠,١	٢٢,٤	١,٥	٠,١	٠,٩	١,١	٠,٦
أذربيجان	٥٤,٢	١٤,٥	-	١٠٨,٨	٥١,٥	١٢,٦	١٨,٥	١٤,٣	١١,٢
أرمينيا	٣٩,٢	٦,٠	٤,٦	١١١,٩	٦٢,٨	٣,٨	١٩,٧	٢٠,٩	١٨,٦
أفغانستان	٥,٥	١,٩	٠,١	٦٠,٤	١٧,٧	٠,٩	٠,٠	-	٠,٢
أوزبكستان	٣٦,٥	٧,٥	١,٩	٧١,٠	٢١,٣	١,٣	٦,٩	٦,٨	٦,٧
أوغندا	١٤,٧	٣,٧	٠,٥	٤٥,٠	١٣,٧	٢,٩	٠,٩	٠,٥	٠,٢
باراغواي	٢٧,١	١١,٢	٢,١	١٠١,٦	٧٦,٦	٣١,٢	٦,١	٦,٤	٤,٩

خطوط الهاتف ومشاركو الهاتف الخليوي لكل ١٠٠ نسمة									البلدان النامية غير الساحلية
مستخدمو الإنترنت لكل ١٠٠ نسمة			الهاتف الخليوي			الخطوط الرئيسية			
٢٠١٢	٢٠٠٧	٢٠٠٣	٢٠١٢	٢٠٠٧	٢٠٠٣	٢٠١٢	٢٠٠٧	٢٠٠٣	
٢٥,٤	٥,٩	٢,٤	٧٥,٦	٢٢,٠	٠,٤	٣,٦	٤,٤	٣,٨	بوتان
١١,٥	٥,٣	٣,٣	١٥٣,٨	٦٠,١	٢٤,٣	٨,٠	٧,٢	٧,٢	بوتسوانا
٣,٧	٠,٨	٠,٤	٦٠,٦	١٣,١	١,٩	٠,٩	٠,٨	٠,٥	بور كينا فاسو
١,٢	٠,٧	٠,٢	٢٢,٨	٣,٢	٠,٩	٠,٢	٠,٣	٠,٣	بوروندي
٣٤,٢	١٠,٥	٣,٥	٩٠,٤	٣٣,٦	١٤,٢	٨,٤	٧,٠	٦,٨	بوليفيا (دولة - متعددة القوميات)
٧,٢	١,٤	٠,٤	٧٦,٤	٧,٩	٠,٢	١١,١	٩,٤	٨,١	تركمانستان
٢,١	٠,٨	٠,٣	٣٥,٤	٨,٦	٠,٧	٠,٢	٠,٣	٠,١	تشاد
٣,٠	٠,٤	٠,٢	٢٥,٣	٨,٣	١,٠	٠,٠	-	٠,٢	جمهورية أفريقيا الوسطى
١٠,٧	١,٦	٠,٣	٦٤,٧	٢٤,٦	٢,٠	١,٨	١,٦	١,٢	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
٦٣,١	٣٦,٣	١٩,١	١٠٦,٢	٨٥,٦	٣٧,٣	١٩,٤	٢٢,١	٢٥,٢	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية سابقاً
٤٣,٤	٢٠,٥	٧,٤	١٠٢,٠	٥١,٣	١٢,٢	٣٤,٣	٢٩,٤	٢٠,٣	جمهورية مولدوفا
٨,٠	٢,١	٠,٤	٤٩,٧	٦,٤	١,٤	٠,٤	٠,٢	٠,٣	رواندا
١٣,٥	٤,٩	١,٠	٧٤,٨	٢١,٨	٢,٢	٠,٦	٠,٨	٠,٨	زامبيا
١٧,١	١٠,٩	٦,٤	٩١,٩	٩,٦	٢,٩	٢,٢	٢,٧	٢,٤	زيمبابوي
٢٠,٨	٤,١	٢,٤	٦٥,٤	٣٣,٥	٧,٨	٣,٧	٤,٠	٤,٢	سوازيلند
١٤,٥	٧,٢	٠,١	٨١,٥	٣٠,٠	٠,٧	٤,٩	٤,١	٣,٨	طاجيكستان
٢١,٧	١٤,٠	٣,٩	١٢٤,٢	٤٢,٢	٢,٨	٨,٩	٩,٤	٧,٩	قيرغيزستان
٥٣,٣	٤,٠	٢,٠	١٨٥,٨	٨٠,٠	٩,٠	٢٦,٨	٢١,٠	١٥,١	كازاخستان
٤,٦	٣,٤	١,٥	٧٥,٣	٢٤,٧	٦,٦	٢,٥	٢,٤	١,٨	ليسوتو
٢,٢	٠,٨	٠,٣	٩٨,٤	١٩,٩	٢,٢	٠,٨	٠,٦	٠,٥	مالي
٤,٤	١,٠	٠,٣	٢٩,٢	٧,٧	١,١	١,٤	١,٣	٠,٧	ملاوي
١٦,٤	٩,٠	-	١٢٠,٧	٤٦,٠	١٢,٩	٦,٣	٧,١	٥,٦	منغوليا
١١,١	١,٤	٠,٤	٥٩,٦	١٢,٦	٠,٣	٣,٠	٢,٧	١,٥	نيبال
١,٤	٠,٤	٠,٢	٣١,٤	٦,٣	٠,٧	٠,٦	٠,٣	٠,٢	النيجر
١٣,٤	٣,٧	١,٣	٦٠,٦	١٨,٦	٣,٢	٣,٩	٣,٧	٣,٠	متوسط البلدان النامية غير الساحلية
٢٧,٠	١١,١	٤,٦	٧٩,٤	٣٦,٣	١٢,٢	١٠,٧	١٣,٦	١١,١	متوسط المرور العابر

المصدر: البنك الدولي.

الجدول ٨
صافي تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر
(بملايين دولارات الولايات المتحدة)

٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥	٢٠٠٤	٢٠٠٣	البلدان النامية غير الساحلية
٩٧٠	٦٢٧	٢٨٨	٢٢١	١٠٩	٢٢٢	٥٤٥	٢٦٥	٥٤٥	٤٦٥	إثيوبيا
٢٠٠٥	١٤٦٧	٥٦٣	٤٧٣	١٤	٤٧٤٩-	-٥٨٤	١٦٨٠	٣٥٥٦	٣٢٨٥	أذربيجان
٤٨٩	٥٢٥	٥٧٠	٧٧٨	٩٣٥	٦٩٩	٤٥٣	٢٣٩	٢٤٨	١٢١	أرمينيا
٩٤	٨٣	٢١١	٧٦	٩٤	١٨٩	٢٣٨	٢٧١	١٨٧	٥٨	أفغانستان
١٠٩٤	١٤٦٧	١٦٢٨	٨٤٢	٧١١	٧٠٥	١٧٤	١٩٢	١٧٧	٨٣	أوزبكستان
١٧٢١	٨٩٤	٥٤٤	٨٤٢	٧٢٩	٧٩٢	٦٤٤	٣٨٠	٢٩٥	٢٠٢	أوغندا
٣٢٠	٢١٥	٢٢٨	٩٥	٢٠٩	٢٠٢	٩٥	٣٥	٢٨	٢٥	باراغواي
١٦	١٠	٢٦	١٨	٧	٣	٧٢	٦	٩	٣	بوتان
٢٩٣	٤١٤	-٦	١٢٩	٥٢١	٤٩٥	٤٨٦	٢٧٩	٣٩١	٤١٨	بوتسوانا
٤٠	٤٢	٣٥	١٠١	١٠٦	٣٤٤	٣٤	٣٤	١٤	٢٩	بور كينا فاسو
١	٣	١	٠	٤	١	٠	١	٠	٠	بوروندي
٠٦٠١	٨٥٩	٦٤٣	٤٢٣	٥١٣	٣٦٦	٢٨١	٢٨٨-	٨٥	١٩٧	بوليفيا (دولة - متعددة القوميات)
٣١٥٩	٣٣٩٩	٣٦٣١	٤٥٥٣	١٢٧٧	٨٥٦	٧٣١	٤١٨	٣٥٤	٢٢٦	تركمانستان
٣٢٣	٢٨٢	٣١٣	٣٧٦	٤٦٦	٣٢٢-	٢٧٩-	٩٩-	٤٦٧	٧١٣	تشاد
٧١	٣٧	٦٢	٤٢	١١٧	٥٧	٣٥	١٠	١٥	١١	جمهورية أفريقيا الوسطى
٢٩٤	٣٠١	٢٧٩	١٩٠	٢٢٨	٣٢٤	١٨٧	٢٨	١٧	١٩	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
١٣٥	٤٦٨	٢١٢	٢٠١	٥٨٦	٦٩٣	٤٣٣	٩٦	٣٢٤	١١٣	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية سابقاً
١٥٩	٢٨١	١٩٧	١٤٥	٧١١	٥٤١	٢٥٨	١٩١	٨٣	٧٤	جمهورية مولدوفا
١٦٠	١٠٦	٤٢	١١٩	١٠٣	٨٢	٣١	١٤	١١	٣	رواندا
١٠٦٦	١١٠٨	١٧٢٩	٦٩٥	٩٣٩	١٣٢٤	٦١٦	٣٥٧	٣٦٤	٣٤٧	زامبيا
٤٠٠	٣٨٧	١٦٦	١٠٥	٥٢	٦٩	٤٠	١٠٣	٩	٤	زمبابوي
٩٠	٩٣	١٣٦	٦٦	١٠٦	٣٧	١٢١	٤٦-	٧١	٦١-	سوازيلند

										البلدان النامية غير الساحلية
٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥	٢٠٠٤	٢٠٠٣	
٢٩٠	١١	١٦	١٦	٣٧٦	٣٦٠	٣٣٩	٥٤	٢٧٢	٣٢	طاجيكستان
٣٧٢	٦٩٤	٤٣٨	١٨٩	٣٧٧	٢٠٨	١٨٢	٤٣	١٧٥	٤٦	قيرغيزستان
١٤٠٢٢	١٣٩٠٣	١١٥٥١	١٣٢٤٣	١٤٣٢٢	١١١١٩	٦٢٧٨	١٩٧١	٤١٥٧	٢٠٩٢	كازاخستان
١٧٢	١٣٢	١١٤	١٠٠	١١٢	١٠٦	٦٠	٧٠	٥٦	٤٤	ليسوتو
٣١٠	٥٥٦	٤٠٦	٧٤٨	١٨٠	٧٣	٨٣	٢٢٤	١٠١	١٣٢	مالي
١٢٩	١٢٩	٩٧	٤٩	١٩٥	١٢٤	٣٦	١٤٠	١٠٨	٦٦	ملاوي
٤٤٥٢	٤٧١٥	١٦٩١	٦٢٤	٨٤٥	٣٧٣	٢٤٥	١٨٨	٩٣	١٣٢	منغوليا
٩٢	٩٥	٨٧	٣٩	١	٦	٧-	٢	٠	١٥	نيبال
٧٩٣	١٠٦٦	٩٤٠	٧٩١	٣٤٠	١٢٩	٥١	٣٠	٢٠	١١	النيجر
										مجموع البلدان النامية غير الساحلية
٣٤٥٩٢	٣٤٣٦٩	٢٦٨٣٦	٢٦٢٨٧	٢٥٢٨٤	١٥٤٢٧	١١٨٧٩	٦٨٨٨	١٢٢٣٠	٨٩٠٤	
										مجموع بلدان المرور العابر
٣٣٢٦٢٧	٣٣٨١٧٥	٢٧٠٥٣٤	٢٣٧٢٥٤	٣١١٧٤٧	٢٣٨٨٩٨	١٧٨٢٣٣	١٥١٨٨٩	١٢٠٣٠٦	٩٧٢١٢	

المصدر: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية.

ملاحظة: البيانات المتعلقة بجنوب السودان غير متاحة.

الجدول ٩

مؤشرات مختارة في مجال التنمية الاجتماعية

										تغطية العلاج المضاد للفيروسات العكوسة (النسبة المئوية للحالات المتقدمة من عدوى فيروس نقص المناعة البشرية)
المرأة في	معدل الوفيات دون	العمر المتوقع عند	مؤشر التنمية البشرية	مؤشر التنمية البشرية	مؤشر التنمية البشرية	مؤشر التنمية البشرية	مؤشر التنمية البشرية	مؤشر التنمية البشرية	مؤشر التنمية البشرية	مؤشر التنمية البشرية
البرلمان الوطنية (نسبة مئوية)	الخمسة من الذكور (في الألف)	الولادة، المجموع (بالسنوات)	مؤشر التنمية البشرية	مؤشر التنمية البشرية	مؤشر التنمية البشرية	مؤشر التنمية البشرية	مؤشر التنمية البشرية	مؤشر التنمية البشرية	مؤشر التنمية البشرية	مؤشر التنمية البشرية
٢٠١٢	٢٠٠٣	٢٠١٢	٢٠١٠	٢٠١٢	٢٠٠٣	٢٠١٢	٢٠٠٥	٢٠١٢	٢٠٠٩	
٢٧,٨	٧,٧	٧٤,٢	٨٢,٥	٦٣,٠	٥٤,٦	٥٩,٧	٥٥,٢	٦٠	٣٦	إثيوبيا
١٦,٠	١٠,٥	٣٨,٠	٤١,٥	٧٠,٦	٦٨,٠	٧٠,٩	٦٩,٠	٢٤	٨	أذربيجان
٨,٤	٣,١	١٨,٢	٢٠,٢	٧٤,٤	٧٢,٦	٧٤,٤	٧٣,٢	٣٥	١٧	أرمينيا
٢٧,٧		١٠١,٥	١٠٦,٧	٦٠,٥	٥٦,١	٤٩,١	٤٦,٦	٨	١	أفغانستان
٢٢,٠	٧,٢	٤٥,٠	٤٨,١	٦٨,١	٦٧,٢	٦٨,٦	٦٧,٢	٤٣	١٣	أوزبكستان

تغطية العلاج المضاد للفيروسات العكوسة (النسبة المئوية للحالات المتقدمة من عدوى فيروس نقص المناعة البشرية)		العمر المتوقع عند الولادة، المجموع الخامسة من الذكور (في الألف)		مؤشر التنمية البشرية		حصص المرأة في البرلمانات الوطنية (نسبة مئوية)				
٢٠١٢	٢٠٠٣	٢٠١٢	٢٠١٠	٢٠١٢	٢٠٠٣	٢٠١٢	٢٠٠٥	٢٠١٢	٢٠٠٩	
٣٥,٠	٢٤,٧	٧٥,١	٨٥,١	٥٨,٦	٥٠,٩	٥٤,٥	٥٠,٢	٦٤	٣٧	أوغندا
١٢,٥	٢,٥	١١٧,٠	١٣٠,١	٥٨,٠	٥٢,٨	٧٢,٧	٧١,٢	٤٦	٢٦	باراغواي
٨,٥	٩,٣	٤٨,٦	٥٢,٢	٦٧,٩	٦٢,٦	٦٧,٦	٦٤,٨	١٢	١٣	بوتان
٧,٩	١٧,٠	٥٧,٥	٦٢,٠	٤٧,٠	٤٧,٧	٥٣,٠	٥٠,٦	٩٥	٨٢	بوتسوانا
٣,١٥	٧,١١	٥,١٠٧	٧,١١٩	٩,٥٥	٧,٥١	٩,٥٥	٥,٥٢	٧٠	٤٤	بور كينا فاسو
٣٠,٥	١٨,٤	١١٠,٨	١١٨,٦	٥٣,٦	٤٩,٢	٥٠,٩	٤٧,٨	٥٨	٣٨	بوروندي
٤,٢٥	٥,١٨	٢,٤٥	٩,٤٨	٩,٦٦	٠,٦٤	٩,٦٦	٧,٦٤	٣٥	١٦	بوليفيا (دولة - متعددة القوميات)
١٦,٨	٢٦,٠	٦٠,٣	٦٤,٢	٦٥,٣	٦٤,٢	٦٥,٢	٦٤,٤	-	-	تركمانيستان
١٢,٨	٥,٨	١٥٧,٠	١٦٦,٢	٥٠,٧	٤٧,١	٤٩,٩	٤٨,١	٤٠	٣٦	تشاد
٥,١٢	٣,٧	٩,١٣٤	٣,١٤٤	٥,٤٩	٢,٤٤	١,٤٩	٤,٤٤	-	-	جمهورية أفريقيا الوسطى
٢٥,٠	٢٢,٩	٧٦,٦	٨٣,٥	٦٧,٨	٦٣,٤	٦٧,٨	٦٤,٥	٥١	٤٠	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
٣٠,٩	١٨,٣	٦٤,١	٦٨,٤	٦٧,٣	٦٤,٩	٧٥,٠	٧٣,٨	٢٨	١٣	جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية سابقاً
١٩,٨	١٢,٩	١٣٣,٧	١٤٣,٨	٥٤,٦	٥٠,٥	٦٩,٦	٦٧,٩	٥٢	٤٢	جمهورية مولدوفا
٥٦,٣	٢٥,٧	٢٤,٣	٢٦,٠	٧٢,٢	٧٠,٩	٥٥,٧	٥٢,٣	٧٣	٦٢	رواندا
١١,٥	١٢,٠	٩٤,١	١٠٦,٥	٥٧,٠	٤٤,٥	٤٩,٤	٤٤,٤	٧٩	٥٧	زامبيا
١٥,٠	١٠,٠	٩٦,٠	١٠٣,٧	٥٨,٠	٤٢,٩	٥٢,٧	٤٤,٠	٧٩	٣٧	زيمبابوي
١٣,٦	٣,١	٥٩,٠	٦٨,٠	٦٣,٥	٥١,٩	٤٨,٩	٤٥,٩	٨٧	٦٩	سوازيلند
١٩,٠	١٢,٧	٨٤,٥	٩٦,٩	٤٨,٩	٤٦,٠	٦٧,٨	٦٥,٤	٨٢	٥٦	طاجيكستان
٢٣,٣	١٠,٠	٢٩,٧	٣٤,٠	٧٠,٠	٦٨,٣	٦٨,٠	٦٦,٦	٢٣	١٩	قيرغيزستان
٢٤,٣	١٠,٤	٢١,٥	٢٥,٢	٦٩,٦	٦٥,٩	٦٧,٤	٦٥,٢	-	-	كازاخستان
٢٤,٢	١١,٧	١٠٦,٥	١١٥,٣	٤٨,٨	٤٣,٨	٤٨,٧	٤٤,٣	٥٤	٤٤	ليسوتو
١٠,٢	١٠,٢	٧٥,٦	٨٧,٨	٥٤,٧	٤٧,٣	٥١,٩	٤٩,٠	٦٩	٤٠	مالي
٢٢,٣	٩,٣	٧,٩	١٠,٦	٧٥,٠	٧٣,٨	٥٤,٨	٤٩,٠	-	-	ملاوي
٣,٩	١٠,٥	١٩,٦	٢٠,٩	٦٨,٧	٦٧,٥	٦٨,٨	٦٦,٠	٢٩	١٦	منغوليا
٣٣,٢		٣٢,٦	٣٥,٨	٦٧,٣	٦٤,٤	٦٩,١	٦٥,٦	٥	٥	نيبال
١٣,٣	١,٢	٤٤,١	٤٨,٠	٦٨,٠	٦٣,٧	٥٥,١	٥١,٧	٣٣	١٣	النيجر

تغطية العلاج المضاد للفيروسات العكوسة (النسبة المئوية للحالات المتقدمة من عدوى فيروس نقص المناعة البشرية)		العمر المتوقع عند معدل الوفيات دون حصة المرأة في البرلمانات الوطنية (نسبة مئوية)		مؤشر التنمية البشرية (بالسنوات)		مؤشر التنمية البشرية (في الألف)		معدل التوقع عند الخامسة من الذكور (نسبة مئوية)	
٢٠١٢	٢٠٠٣	٢٠١٢	٢٠١٠	٢٠١٢	٢٠٠٣	٢٠١٢	٢٠٠٥	٢٠١٢	٢٠٠٩
٢٠,٢	١٢,١	٧٥,٥	٨٢,٦	٦٢,٠	٥٦,٥	٦٠,٦	٥٧,٦	٤٨	٢٨

متوسط البلدان النامية غير الساحلية

المصدر: البنك الدولي وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي.

ملاحظة: البيانات المتعلقة بجنوب السودان غير متاحة.

الجدول ١٠

القيمة المضافة من الصناعة التحويلية ومعدل التضخم

البلدان النامية غير الساحلية	القيمة المضافة من الصناعة التحويلية (النسبة المئوية من الناتج المحلي الإجمالي)		معدل التضخم، متوسط الأسعار الاستهلاكية (نسبة التغيير)	
	٢٠٠٣	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢
إثيوبيا	٥,٧	٣,٩	٣,٦	٢٢,٨
أذربيجان	٩,٤	٥,٨		١,١
أرمينيا	١٦,٨	١٠,٧	١٠,٦	٢,٥
أفغانستان	١٧,١	١٢,٩	١٣,١	٤,٤
أوزبكستان	٩,٢	٩,٠	٨,٦	١٢,١
أوغندا	٧,٥	٨,٣	٨,٢	١٤,١
باراغواي	١٥,٠	١٢,٢	١١,٩	٨,٣
بوتان	٧,٤	٩,١	٩,٣	٩,٧
بوتسوانا	٤,١	٤,٠	٤,٢	٧,٥
بور كينا فاسو	١٤,٣	٧,٨	٦,٧	٣,٦
بوروندي	١٤,٥	١٠,٥	١٠,٠	١١,٨
بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)	١٤,٧	١٣,٩	١٣,٣	٤,٥
تركمانستان	١٨,٦			٤,٩
تشاد	٨,٠			٧,٧
جمهورية أفريقيا الوسطى	٧,٣			٥,٢
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	٨,٧	٧,٥	٧,٦	٤,٣
جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية سابقاً	١٧,٥	١٤,٤	١٣,٩	٥,٨
جمهورية مولدوفا	١٨,٣	١٢,٧	١٣,٥	٠,٥

معدل التضخم، متوسط الأسعار الاستهلاكية (نسبة التغيير)		القيمة المضافة من الصناعة التحويلية (النسبة المتوية من الناتج المحلي الإجمالي)			البلدان النامية غير الساحلية
٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٣	
٣,٨	٥,٧	٦,٦	٦,٦	٦,٨	رواندا
٦,٦	٨,٧	٨,٤	٨,٩	١٢,٠	زامبيا
٣,٧	٣,٥	١٧,١	١٧,٩	١٣,٦	زيمبابوي
٦,٣	٦,١	٤٢,٢	٤٢,٦	٣٩,٩	سوازيلند
٨,٩	١٢,٤	٨,٣	٩,٥	٣١,٣	طاجيكستان
٢,٨	١٦,٦	٢٠,٦	١٨,٩	١٤,٦	قيرغيزستان
٥,١	٨,٣	١٣,٥	١٣,١	١٥,٣	كازاخستان
٥,٣	٥,٦	١١,٧	١٢,٨	٢١,٢	ليسوتو
٢١,٣	٣,١			٢,٨	مالي
٣,٣	٧,٦	١١,٩	١٢,٠	١١,٩	ملاوي
٥,٣	٧,٧	٧,١	٧,٣	٧,٥	منغوليا
٤,٧	٩,٦	٦,٤	٦,٥	٨,٤	نيبال
١٥,٠	٢,٩			٦,٣	التيجر
٧,٣	١٠,٠	١١,٥	١١,٥	١٣,١	متوسط البلدان النامية غير الساحلية
٥,٨	٧,٢	١٤,٦	١٤,١	١٤,١	متوسط بلدان المرور العابر النامية

المصدر: البنك الدولي وصندوق النقد الدولي.