



Distr.: Limited
3 November 2014
Arabic
Original: English

مؤتمر الأمم المتحدة الثاني المعني بالبلدان النامية غير الساحلية



فيينا، ٣-٥ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤

مؤتمر الأمم المتحدة الثاني المعني
بالبلدان النامية غير الساحلية
فيينا، ٣-٥ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤
البند ١١ من جدول الأعمال
اعتماد النتائج الختامية للمؤتمر

مشروع قرار مقدم من الرئيس

برنامج عمل العقد ٢٠١٤-٢٠٢٤ لصالح البلدان النامية غير الساحلية

إن مؤتمر الأمم المتحدة الثاني المعني بالبلدان النامية غير الساحلية،

وقد انعقد في فيينا من ٣ إلى ٥ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤،

يعتمد برنامج عمل العقد ٢٠١٤-٢٠٢٤ لصالح البلدان النامية غير الساحلية،

المرفق بهذا القرار، وثيقة ختامية للمؤتمر.

* أعيد إصدار هذه الوثيقة لأسباب فنية في ٥ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤.



الرجاء إعادة استعمال الورق

041114 041114 14-63780 (A)



المرفق

برنامج عمل فيينا لصالح البلدان النامية غير الساحلية للعقد ٢٠١٤-٢٠٢٤

أولا - مقدمة

١ - يواجه اثنان وثلاثون بلدا من البلدان النامية غير الساحلية الواقعة في آسيا وأفريقيا وأمريكا الجنوبية وأوروبا، التي يبلغ عدد سكانها نحو ٤٤٠ مليون نسمة، تحديات خاصة مرتبطة بافتقارها إلى منفذ بري مباشر إلى البحر وموقعها النائي وعزلتها عن الأسواق العالمية. وتعتمد تجارتها الدولية على المرور العابر في بلدان أخرى. كما أن المعابر الحدودية الإضافية وبُعد المسافة عن الأسواق الرئيسية، بالاقتران مع إجراءات المرور العابر المرهقة وقصور البنية التحتية، تضيف زيادة كبيرة إلى إجمالي نفقات النقل وغير ذلك من تكاليف المعاملات، مما يضعف الميزة التنافسية للبلدان النامية غير الساحلية ويقلص من نموها الاقتصادي ومن ثم يؤثر سلبا في قدرتها على تعزيز التنمية الاقتصادية المستدامة والتقدم البشري والاجتماعي والاستدامة البيئية. والموقع الجغرافي غير الساحلي عامل رئيسي في انتشار الفقر المدقع على نطاق واسع نسبيا وفي الصعوبات الهيكلية التي تشهدها البلدان النامية غير الساحلية. وتعد البلدان النامية غير الساحلية، كمجموعة، من أفقر البلدان النامية، وينتمي العديد منها أيضا إلى مجموعة أقل البلدان نموا، فهي محدودة القدرات وتعتمد على عدد محدود جدا من السلع الأساسية في عائداتها من التصدير.

٢ - وفي معظم الحالات، تكون بلدان المرور العابر المجاورة للبلدان النامية غير الساحلية هي ذاتها بلدانا نامية، وكثيرا ما تكون هيكلها الاقتصادية مشابهة بوجه عام لنظيرتها في البلدان النامية غير الساحلية وتعاني مثلها من ندرة الموارد. أما بلدان المرور العابر التي تنتمي إلى مجموعة أقل البلدان نموا فهي في موقف صعب بوجه خاص. وبلدان المرور العابر النامية تتحمل أيضا أعباء إضافية، ناجمة عن النقل العابر وتأثيراته المالية والاجتماعية وفي البنية التحتية. وبلدان المرور العابر النامية تحتاج هي ذاتها إلى تحسين الترتيبات التقنية والإدارية في نظمها في مجالات النقل والجمارك والإدارة، التي من المتوقع أن ترتبط بها البلدان غير الساحلية المجاورة.

٣ - وبين برنامج عمل الماتي: تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية ضمن إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر من أجل البلدان النامية غير الساحلية

وبلدان المرور العابر النامية^(أ)، الذي اعتمد في عام ٢٠٠٣، قوة التزام جميع الجهات المعنية بمعالجة الاحتياجات والتحديات الإنمائية الخاصة التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية، وتعزيز إدماجها التام والأكثر فعالية في الاقتصاد العالمي عن طريق تنفيذ إجراءات محددة في المجالات ذات الأولوية التالية: المسائل الأساسية المتصلة بسياسات المرور العابر، وتطوير البنى التحتية وصيانتها، والتجارة الدولية وتيسير التجارة، وتدبير الدعم الدولي والتنفيذ والاستعراض.

٤ - وقد زاد بروز الوضع الذي تعيشه البلدان النامية غير الساحلية، كما زاد الاعتراف باحتياجاتها الخاصة على الصعيد الدولي وفي الأمم المتحدة. فقد أقر المجتمع الدولي بضرورة التصدي للتحديات الخاصة التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية في نتائج مؤتمر القمة العالمي لعام ٢٠٠٥^(ب)، وغيره من الاجتماعات الرفيعة المستوى بشأن الأهداف الإنمائية للألفية، وكذلك في الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، الذي عقد في ريو دي جانيرو في عام ٢٠١٢، المعنونة "المستقبل الذي نصبو إليه"^(ج). وعلى الرغم من إحراز بعض التقدم في تنفيذ برنامج عمل ألماني خلال الفترة قيد الاستعراض، ثمة حاجة إلى تقديم المزيد من الدعم العالمي للبلدان النامية غير الساحلية، بما في ذلك في مجالي المساعدة المالية والتقنية، نظراً لأنه يتعين عليها أن تقطع شوطاً طويلاً كي تستفيد بشكل كامل من العولمة وتحقق نمواً اقتصادياً مستداماً وشاملاً للجميع، إضافة إلى تحقيق التنمية المستدامة، والقضاء على الفقر، وتوفير فرص العمل، وإنجاز التحول الهيكلي.

٥ - وثمة، بالتالي، حاجة ماسة إلى اعتماد برنامج عشري مبتكر وشامل وموجه نحو تحقيق النتائج ومستند إلى شراكات محددة ومعززة يرافق البلدان النامية غير الساحلية في تسخير الفوائد المكتسبة من التجارة الدولية، وتحويل اقتصاداتها هيكلياً، وتحقيق نمو أكثر شمولاً واستدامة. ومن المسلم به أن للبلدان النامية غير الساحلية تحديات واحتياجات خاصة، ومن الضروري إيلاء الاعتبار المناسب للبلدان النامية غير الساحلية عند صياغة خطة التنمية لما بعد عام ٢٠١٥.

(أ) تقرير المؤتمر الوزاري الدولي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية الدولية المعني بالتعاون في مجال النقل العابر، ألماني، كازاخستان، ٢٨ و ٢٩ آب/أغسطس ٢٠٠٣ (A/CONF.202/3)، المرفق الأول).

(ب) قرار الجمعية العامة ١/٦٠.

(ج) قرار الجمعية العامة ٢٨٨/٦٦، المرفق.

ثانياً - استعراض وتقييم تنفيذ برنامج عمل ألماتي

٦ - تشهد البلدان النامية غير الساحلية نمواً اقتصادياً متسارعاً الوتيرة إلى حد ما، فمنذ اعتماد برنامج عمل ألماتي والبلدان النامية غير الساحلية تحققت نمواً اقتصادياً معتدلاً. ويقدر أن معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي للبلدان النامية غير الساحلية قد ازداد من ٤,٥ في المائة في عام ٢٠٠٣ إلى ٦,٣ في المائة في عام ٢٠١٣^(د). ويبدو أنه ثمة فوارق كبيرة فيما بين البلدان النامية غير الساحلية، حيث يبدو على العديد منها درجة عالية من التأثر بالصدمات الخارجية. ولم تُترجم معدلات النمو الاقتصادي المرتفعة إلى تقليص سريع للفقر المدقع. ولا يزال نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي في ثلثي البلدان النامية غير الساحلية أقل بكثير من ١ ٠٠٠ دولار^(هـ). وعلى الرغم من إحراز بعض التقدم في التنمية الاجتماعية، لا يزال نصف البلدان النامية غير الساحلية يحتل المراتب الدنيا لمؤشر التنمية البشرية مع استمرار انتشار الفقر على نطاق واسع، وارتفاع مستويات انعدام الأمن الغذائي ووفيات الأطفال والأمهات وتردي أوضاع المرافق الصحية في كثير من هذه البلدان.

٧ - وشرعت البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر في إجراء إصلاحات هامة في السياسات من أجل حل المشاكل المادية وغير المادية للنقل العابر. وقد رفعت البلدان النامية غير الساحلية من مستوى مواءمة السياسات والقوانين والإجراءات والممارسات المتعلقة بالنقل والمرور العابر مع بلدان المرور العابر. وجرى أيضاً إبرام عدد من اتفاقات تيسير المرور العابر على الصعيدين الإقليمي ودون الإقليمي واعتمادها تمهيداً لتنفيذها. وتستحدث بعض البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر، من خلال اتفاقات تجارية إقليمية ومناطق للتجارة الحرة واتحادات جمركية، أطراً مؤسسية داعمة، من قبيل هيئات تيسير النقل والتجارة أو لجان التنسيق، وصناديق الطرق. ويجري تبسيط ومواءمة الإجراءات والمرافق الحدودية، مما يرفع الكفاءة ويقلل عدد حالات التأخير. ومع ذلك، هناك حاجة إلى تعميق الإصلاحات وزيادة الكفاءة والفعالية وضمان استدامة الإنجازات التي حققت.

٨ - ولا يزال ارتفاع تكاليف النقل والمعاملات التجارية عائقاً رئيسياً أمام سعي البلدان النامية غير الساحلية إلى الاستفادة من إمكاناتها التجارية. وعلى الرغم من أن الوقت المقدر الذي تستغرقه البلدان النامية غير الساحلية قد انخفض من ٥٧ يوماً في عام ٢٠٠٦ إلى ٤٧ يوماً في عام ٢٠١٤ للاستيراد، ومن ٤٩ يوماً إلى ٤٢ يوماً للتصدير، فهو لا يزال يعادل

(د) تقديرات مكتب الممثل السامي المعني بأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، باستخدام البيانات الصادرة عن الشعبة الإحصائية في الأمم المتحدة.

(هـ) A/69/170.

ما يقارب ضعف الوقت الذي تستغرقه بلدان المرور العابر^(ق). ويقدر متوسط تكلفة تصدير حاوية من البلدان النامية غير الساحلية بمبلغ ٣ ٢٠٤ دولارات، مقارنة بمبلغ ١ ٢٦٨ دولارا لبلدان المرور العابر، ويقدر أيضا متوسط استيراد حاوية إليها بمبلغ ٣ ٨٨٤ دولارا مقارنة بمبلغ ١ ٤٣٤ دولارا لبلدان المرور العابر^(ق). ولا يزال إنشاء نظام مأمون وموثوق وكفؤ للنقل العابر مطلبا بالغ الأهمية بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية كي يتسنى لها تقليل تكاليف النقل وتعزيز القدرة التنافسية لصادراتها إلى الأسواق الإقليمية والعالمية. فمن الواضح إذن أن للموقع الجغرافي غير الساحلي تأثيرا سلبيا ذا بال في تنمية البلدان النامية غير الساحلية بوجه عام. وتشير التقديرات إلى أن مستوى التنمية في البلدان النامية غير الساحلية يقل في المتوسط بنسبة ٢٠ في المائة عما كان سيتحقق لو لم تكن هذه البلدان غير ساحلية^(ح).

٩ - وتُبذل جهود تدريجية من أجل تطوير وتحسين البنى التحتية للطرق والسكك الحديدية وإجراء صيانة للبنى التحتية القائمة على الصعد الوطني ودون الإقليمي والإقليمي. ويجري حاليا إنشاء موانئ جافة ومعابر حدودية متكاملة الخدمات في جميع المناطق. وبالرغم من التقدم المحرز، لا يزال مستوى تطور البنى التحتية المادية غير كاف، مما يشكل عائقا كبيرا أمام تمكن البلدان النامية غير الساحلية من استخدام إمكاناتها التجارية بالكامل. وفيما يتعلق بالنقل الجوي، ازداد شحن البضائع جوا في بعض البلدان النامية غير الساحلية وازداد عدد الرحلات الجوية المسجلة المغادرة لشركات النقل في البلدان النامية غير الساحلية كمجموعة مما يقدر بنحو ٢٠٠ ٠٠٠ رحلة في عام ٢٠٠٣ إلى نحو ٣٦٢ ٨٠٠ رحلة في عام ٢٠١٣^(ط). ومن التحديات الرئيسية التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية في قطاع النقل الجوي الموارد الهائلة اللازمة للاستثمار في البنى التحتية، وصيانة أسطول جوي هرم وإصلاحه واستبداله. ويحد ذلك من شحن السلع ذات القيمة العالية للوحدة منها أو ذات الطبيعة الحساسة من حيث الوقت، مثل الوثائق، والمواد الصيدلانية، وملابس الأزياء السائدة، والسلع الاستهلاكية الإلكترونية، والمنتجات الزراعية ومنتجات الأغذية البحرية القابلة للتلف.

(و) البنك الدولي "Doing Business in 2014".

(ز) استنادا إلى بيانات مستقاة من منشور البنك الدولي "Doing Business in 2014".

(ح) انظر: *The Development Economics of Landlockedness*، مكتب الممثل السامي المعني بأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، ٢٠١٣.

(ط) بيانات البنك الدولي.

١٠ - وعلى الرغم من إحراز بعض التقدم، تتخلف البلدان النامية غير الساحلية عن ركب البلدان النامية الأخرى من حيث البنية التحتية للاتصالات، بما في ذلك إمكانية استخدام الإنترنت العريض النطاق، التي يمكنها أن تؤدي دورا بالغ الأهمية في زيادة الربط الإلكتروني وتعزيز القدرة التنافسية للمؤسسات وتيسير التجارة الدولية.

١١ - وكانت زيادة أسعار السلع الأساسية في العالم السبب الأساسي في نمو مجموع صادرات السلع من البلدان النامية غير الساحلية مما يقدر بمبلغ ٤٤ بليون دولار في عام ٢٠٠٣ إلى ٢٢٨ بليون دولار في عام ٢٠١٣. وازدادت أيضا الواردات إلى حد ما. وعلى الرغم من أن نصيب البلدان النامية غير الساحلية من صادرات السلع على الصعيد العالمي تضاعف في العقد الماضي، لا تزال هذه البلدان تسجل نسبة منخفضة جدا تقدر بنحو ١,٢ في المائة من هذه الصادرات^(٤).

١٢ - وعلاوة على ذلك، يعتمد العديد من البلدان النامية غير الساحلية اعتمادا شديدا على عدد قليل من الموارد المعدنية والمنتجات الزراعية المنخفضة القيمة في صادراتها إلى عدد محدود من الأسواق^(ك)، مما يجعل هذه البلدان شديدة التأثر بتقلب أسعار السلع الأساسية والطلب عليها. ويزيد من حدة هذه المشكلة انخفاض قدراتها الإنتاجية ومواطن الضعف الهيكلية فيها، مما يجد من إضافة قيمة ذات أهمية إلى صادراتها ومن تنويع صادراتها وأسواقها.

١٣ - وازدادت مدفوعات المساعدة الإنمائية الرسمية المقدمة إلى البلدان النامية غير الساحلية بأكثر من الضعف بين عامي ٢٠٠٣ و ٢٠١٢، مما يقدر بنحو ١٢,٢ بليون دولار إلى ٢٥,٩ بليون دولار^(ل). وتشكل المساعدة الإنمائية الرسمية ما يزيد عن ٢٠ في المائة من الإنفاق الحكومي المركزي في ١٦ بلدا من البلدان النامية غير الساحلية^(م). وازدادت مدفوعات المعونة من أجل التجارة المقدمة إلى البلدان النامية غير الساحلية مما يقدر بمبلغ ٣,٥ بلايين دولار في عام ٢٠٠٦ إلى أكثر من ٥,٩ بلايين دولار في عام ٢٠١٢^(ن). وتساعد المعونة من أجل التجارة في تحسين تيسير التجارة وتطوير البنية التحتية المتصلة بالتجارة.

(ي) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، الإحصاءات السنوية المتعلقة بقييم وحصص الصادرات والواردات من السلع، ١٩٤٨-٢٠١٣.

(ك) A/68/157.

(ل) إحصاءات التنمية الدولية الصادرة عن منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي.

(م) البنك الدولي.

(ن) محسوبة من بيانات توقعات البيئة العالمية الصادرة عن برنامج الأمم المتحدة للبيئة.

١٤ - ورغم إحراز قدر من إدماج برنامج عمل المائي في استراتيجيات التنمية الوطنية في البلدان النامية غير الساحلية، ظلت هناك حاجة إلى إدماجه بشكل أفضل في استراتيجيات التنمية على الصعد الوطني والإقليمي والعالمي.

١٥ - وحتى وإن لم يكن تغير المناخ جزءاً من استعراض برنامج عمل المائي، فإن ذلك لا يمنع من أن البلدان النامية غير الساحلية تتأثر أيضاً بتغير المناخ، مما يزيد من حدة التصحر وتدهور الأراضي. ولا تزال البلدان النامية غير الساحلية تتضرر على نحو غير متناسب من جملة أخطار، منها التصحر وتدهور الأراضي والجفاف، حيث يقدر أن ٥٤ في المائة من مساحة أراضيها تصنف بوصفها أراض جافة^(س). وهناك ١٤ بلداً من البلدان النامية غير الساحلية في قائمة البلدان الـ ٢٩ التي يقدر أن ما لا يقل عن ٢٠ في المائة من سكانها يعيشون في أراضٍ متدهورة. ويتضرر بعض البلدان النامية غير الساحلية أيضاً من الفيضانات، بما فيها الفيضانات المتفجرة للبحيرات الجليدية. ولا تزال البلدان النامية غير الساحلية أيضاً تتأثر بشدة بالصدمات الاقتصادية الخارجية والتحديات الأخرى المتعددة التي يواجهها المجتمع الدولي.

ثالثاً - تجديد وتعزيز الشراكات من أجل التنمية

١٦ - يقوم برنامج العمل هذا لصالح البلدان النامية غير الساحلية على أساس تجديد وتعزيز الشراكات بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر وشركائها في التنمية. ومن الضروري أيضاً تعزيز الشراكات في سياق التعاون فيما بين بلدان الجنوب والتعاون الثلاثي، وكذلك تعزيز الشراكات مع المنظمات الدولية والإقليمية ذات الصلة، وبين الجهات الفاعلة في القطاعين العام والخاص.

١٧ - وتحقق الشراكة بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر فوائد متبادلة فيما يتعلق بتحسين ترابط البنى التحتية لهذه البلدان والترتيبات التقنية والإدارية في نظم النقل والجمارك واللوجستيات التي تعتمد عليها، وصيانتها بصورة مستمرة. ومن الأمور البالغة الأهمية أيضاً لتحقيق تحول هيكلي ونمو اقتصادي وتنمية مستدامين، توافر نظم فعالة للنقل العابر، وبذل جهود تعاونية قوية لتطوير البنى التحتية للنقل المتعدد الوسائط والربط بينها، وهيئة بيئة قانونية تمكينية وترتيبات مؤسسية، وتوافر قيادة وطنية قوية معنية بالترتيبات التعاونية بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر. وينبغي أيضاً أن تؤدي الشفافية والإدارة السليمة وكفاءة الترتيبات المؤسسية في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر دوراً

(س) A/67/210.

هاما جدا في تعزيز هذه الشراكة. ويتعين تعزيز التعاون على أساس المصالح المتبادلة لكل من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر.

١٨ - وسيكون تجديد وتعزيز الشراكات مع الشركاء في التنمية أمرا بالغ الأهمية من أجل التنفيذ الكامل والناجح لبرنامج العمل هذا، بالنظر إلى جسامة التحديات التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية. ويُشجّع المجتمع الدولي، بما في ذلك المؤسسات المالية والإئتمانية، والمنظمات والوكالات المتعددة الأطراف والبلدان المانحة، على تقديم الدعم المالي والتقني، حسب الاقتضاء، سعيا إلى تحقيق الأهداف المحددة الواردة في برنامج العمل هذا. وينبغي أيضا أن يظطلع التعاون أو التكامل الإقليمي ودون الإقليمي بدور كبير في التصدي بنجاح للمشاكل المحددة التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية.

١٩ - وينبغي للدعم المقدم من البلدان النامية أن يراعي بشكل كامل طبيعة التعاون فيما بين بلدان الجنوب، وفقا لوثيقة نيروبي الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة الرفيع المستوى للتعاون فيما بين بلدان الجنوب^(ع). وستقدم البلدان النامية، انطلاقا من روح التضامن مع البلدان النامية غير الساحلية وبما يتسق مع قدراتها، الدعم المالي والتقني اللازمين لتنفيذ برنامج العمل على نحو فعال في مجالات التعاون المتفق عليها في إطار التعاون فيما بين بلدان الجنوب، الذي يعد تكملة للتعاون بين بلدان الشمال والجنوب وليس بديلا عنه.

٢٠ - والقطاع الخاص والمجتمع المدني من الجهات المعنية الهامة في هذا الصدد، حيث ستكون مساهمتهما بالغة الأهمية لتنفيذ برنامج العمل، بسبل منها إقامة الشراكات الشفافة والفعالة والخاضعة للمساءلة بين القطاعين العام والخاص.

رابعاً - الأهداف

٢١ - إن الهدف الرئيسي لبرنامج العمل الجديد هو تحقيق المزيد من الاتساق في تلبية الاحتياجات الإئتمانية الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية والتصدي للتحديات التي تواجهها هذه البلدان نتيجة لموقعها النائي وغير الساحلي والمعوقات الجغرافية المرتبطة بذلك، والإسهام بالتالي في تحسين معدل النمو المستدام والشامل الذي يمكن أن يسهم في القضاء على الفقر من خلال التحرك نحو تحقيق الهدف المتمثل في إنهاء الفقر المدقع. ومن ثم يتعين إيلاء اهتمام خاص في الفترة الممتدة إلى عام ٢٠٢٤ لوضع نظم فعالة للمرور العابر وتوسيع نطاقها، فضلا عن تطوير شبكة النقل، وتعزيز القدرة على المنافسة، وتوسيع الروابط التجارية، وإجراء تحولات هيكلية، وإقامة تعاون إقليمي، وتعزيز النمو الاقتصادي الشامل للجميع

(ع) قرار الجمعية العامة ٢٢٢/٦٤، المرفق.

والتنمية المستدامة بغية الحد من الفقر، وبناء القدرة على التكيف، وسد الثغرات الاقتصادية والاجتماعية، ومساعدة تلك البلدان على التحول في نهاية المطاف إلى بلدان مترابطة برا.

٢٢ - والغايات والأهداف المحددة في هذا الصدد هي كالتالي:

(أ) تعزيز الوصول إلى البحر والسفر منه دون عوائق وبكفاءة وفعالية من حيث التكلفة بجميع وسائل النقل، على أساس حرية المرور العابر، والتدابير الأخرى ذات الصلة، وفقا لقواعد القانون الدولي المنطبقة؛

(ب) تخفيض تكاليف المعاملات التجارية وتكاليف النقل، وتحسين الخدمات التجارية الدولية من خلال تبسيط وتوحيد القواعد والأنظمة، بغية زيادة القدرة التنافسية لصادرات البلدان النامية غير الساحلية، وتقليل تكاليف الواردات، مما يسهم في تعزيز التنمية الاقتصادية السريعة والشاملة للجميع؛

(ج) تطوير شبكات البنية التحتية الملائمة في قطاع النقل العابر، واستكمال الوصلات الناقصة التي تربط بين البلدان النامية غير الساحلية؛

(د) التنفيذ الفعال للصكوك القانونية الثنائية والإقليمية والدولية وتعزيز التكامل الإقليمي؛

(هـ) تعزيز النمو وزيادة المشاركة في التجارة العالمية، من خلال إحداث تحول هيكلية في ما يتصل بتعزيز تنمية القدرة الإنتاجية، وإضافة القيمة والتنويع وتقليل الاعتماد على السلع الأساسية؛

(و) تحسين وتعزيز الدعم الدولي المقدم إلى البلدان النامية غير الساحلية لتلبية الاحتياجات والتصدي للتحديات الناشئة عن افتقارها إلى السواحل من أجل القضاء على الفقر وتعزيز التنمية المستدامة.

خامسا - أولويات العمل

الأولوية ١: المسائل الأساسية المتصلة بسياسات المرور العابر

الأولوية ٢: تطوير البنية التحتية وصيانتها

(أ) البنية التحتية للنقل

(ب) البنية التحتية للطاقة وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات

الأولوية ٣: التجارة الدولية وتيسير التجارة

(أ) التجارة الدولية

(ب) تيسير التجارة

الأولوية ٤: التكامل والتعاون على الصعيد الإقليمي

الأولوية ٥: التحول الاقتصادي الهيكلي

الأولوية ٦: وسائل التنفيذ

الأولوية ١: المسائل الأساسية المتصلة بسياسات المرور العابر

٢٣ - تؤدي حرية المرور العابر وتوفير مرافقه دورا رئيسيا في تنمية البلدان النامية غير الساحلية بوجه عام. ومن الأهمية بمكان توفير سبل لوصول تلك البلدان إلى البحر والسفر منه، وفقا للقانون الدولي المنطبق من أجل إدماجها إدماجا كاملا في نظام التبادل التجاري العالمي.

٢٤ - وينبغي تعزيز مواءمة وتبسيط وتوحيد القواعد والوثائق بالتزامن مع التنفيذ الكامل والفعال للاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل والمرور العابر والاتفاقات الثنائية ودون الإقليمية والإقليمية. وينبغي ألا تكون أحكام الاتفاقات الثنائية أقل تفضيلا من المعايير وأفضل الممارسات المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية. وينبغي مواصلة الاستناد إلى اتفاق منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة في توجيه العمل في هذا المجال. ويتسم التعاون بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر المجاورة لها بشأن سياسات وقوانين وأنظمة المرور العابر الأساسية بأهمية قصوى لإيجاد حل فعال ومتكامل لمشاكل التجارة العابرة للحدود والنقل العابر. وينبغي تعزيز هذا التعاون على أساس المصالح المتبادلة للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية على السواء. وتكتسي المشاركة الفعالة من جانب الجهات المعنية الرئيسية من القطاعين العام والخاص أهمية في تحسين عملية تيسير المرور العابر. ومن المهم تعزيز حرية تنقل الأشخاص بين البلدان النامية غير الساحلية وجيرانها من بلدان المرور العابر من خلال وضع وتنفيذ نظم مبسطة ومنسقة لتأشيرات السائقين العاملين في مجال النقل الدولي (البضائع والركاب).

٢٥ - والأهداف المحددة في هذا الصدد هي كالتالي:

(أ) تقليل وقت السفر على طول الممرات لكي يتسنى نقل الشحنات العابرة

بسرعة تتراوح بين ٣٠٠ و ٤٠٠ كيلومتر في كل ٢٤ ساعة؛

(ب) التقليل إلى حد كبير من الوقت الذي يُنق على الحدود البرية؛

(ج) تحسين الربط بين وسائل النقل المختلفة بشكل كبير بهدف ضمان كفاءة عمليات الانتقال من السكك الحديدية إلى الطرق البرية والعكس بالعكس، ومن الموانئ إلى السكك الحديدية و/أو الطرق البرية والعكس بالعكس.

٢٦ - والإجراءات التي ينبغي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر أن تتخذها هي كالتالي:

(أ) السعي إلى الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية والإقليمية ودون الإقليمية وغيرها من الصكوك القانونية ذات الصلة بالنقل العابر وتيسير التجارة والتصديق عليها في الوقت المناسب؛

(ب) كفالة التنفيذ الفعال للاتفاقيات الدولية والإقليمية والاتفاقيات الثنائية المتعلقة بالنقل العابر وتيسير التجارة حسب الاقتضاء، وأيضاً بهدف خفض أسعار النقل والوقت الذي يستغرقه؛

(ج) تعزيز التنسيق والتعاون فيما بين الهيئات الوطنية المسؤولة عن الضوابط الحدودية والجمركية وعن الإجراءات المتعلقة بذلك، ومع الوكالات المعنية في بلدان المرور العابر. وفي هذا الصدد، تشجّع بلدان المرور العابر على تبادل المعلومات مع البلدان النامية غير الساحلية بشأن أي تغيير في الأنظمة والإجراءات التي تحكم سياسات المرور العابر في أقرب وقت ممكن قبل دخولها حيز النفاذ، من أجل تمكين التجار والأطراف المهتمة الأخرى من الاطلاع عليها؛

(د) إنشاء آلية فعالة ثنائية أو إقليمية، حسب الاقتضاء وعند الاقتضاء، للتصدي للتحديات والعقبات التي تعترض سبيل تنفيذ الاتفاقيات الثنائية أو الإقليمية أو المتعددة الأطراف، وتجنب الإبقاء على أي ترتيبات ثنائية أو إقليمية تحدد حصصاً أو تضع قيوداً كمية أخرى على المرور العابر الدولي، أو التماس أو اعتماد ترتيبات من هذا القبيل؛

(هـ) التشجيع على تبسيط اللوائح القانونية والإدارية والشروط ذات الصلة بنظم المرور العابر التي تفرضها جميع وسائط النقل العابر، بما في ذلك المعابر الحدودية والخدمات القنصلية والإجراءات الجمركية وإزالة نقاط التفتيش الداخلية، وتعزيز شفافتها وزيادة الاتساق فيما بينها؛

(و) وضع نظم لوجستية فعالة، عن طريق المواءمة بين حوافز تحقيق الكفاءة في النقل وعمليات المرور العابر، وتعزيز المنافسة، والإنهاء التدريجي للممارسات المانعة للمنافسة مثل التكتلات الاحتكارية ونظم الاصطفاف كلما كان ذلك ممكناً؛

(ز) تعزيز إشراك رابطات أعمال النقل البري والمائي الداخلي والنقل بالسكك الحديدية في مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص، وتبادل المعارف وتنفيذ مبادرات للتعاون في مجال المرور العابر وتطبيق الممارسات التي حققت نتائج طيبة في مختلف مناطق العالم؛

(ح) التعاون في تبادل البيانات المتعلقة بالتجارة والنقل بغية إجراء معاملات عبر الحدود بمزيد من السرعة والكفاءة؛

(ط) ينبغي لجميع البلدان النامية غير الساحلية أن تضع سياسات وطنية للمرور العابر على الصعيد الوطني، وأن تنشئ آليات وطنية مناسبة يشارك فيها أصحاب المصلحة جميعاً.

٢٧ - والإجراءات التي ينبغي للشركاء في التنمية اتخاذها هي كالتالي:

(أ) دعم البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر في تنفيذ الاتفاقيات والاتفاقات الدولية المتعلقة بتيسير المرور العابر والمبادرات التي تعزز التعاون في مجال المرور العابر وتخفيض تكاليف النقل وتضع ترتيبات لوجستية مرنة؛

(ب) مساعدة البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر في وضع نظم مستدامة وفعالة ومتعددة الأطراف للنقل العابر تشمل الجهات صاحبة المصلحة من القطاعين العام والخاص، والتشجيع على تبادل أفضل الممارسات ذات الصلة بالخبرات والسياسات والمبادرات ودعم ذلك؛

(ج) تشجيع المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية على تقديم المساعدة، من خلال الدعم التقني والمالي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر، في تنفيذ المبادرات التي تعزز التعاون في مجال المرور العابر.

الأولوية ٢: تطوير البنية التحتية وصيانتها

٢٨ - يؤدي تطوير البنية التحتية دوراً رئيسياً في الحد من تكاليف التنمية في البلدان النامية غير الساحلية. ويتسم تطوير وصيانة البنية التحتية للنقل العابر، وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات والبنية التحتية للطاقة بأهمية قصوى في البلدان النامية غير الساحلية، حيث

تساعد هذه الأمور في الحد من ارتفاع التكاليف التجارية وتحسين القدرات التنافسية لهذه البلدان وإدماجها بالكامل في السوق العالمية.

(أ) البنية التحتية للنقل

٢٩ - رغم التحسن الذي طرأ على البنية التحتية للنقل في البلدان النامية غير الساحلية، لا تزال رداءة البنية التحتية المادية والثغرات الموجودة فيها تشكل عقبات رئيسية أمام وضع شبكات للنقل العابر تستوفي مقومات البقاء ومضمونة الأداء. ومن هذه الثغرات عدم كفاية البنية التحتية المادية للنقل بالسكك الحديدية، والنقل البري، والموانئ الجافة، والطرق المائية الداخلية، وخطوط الأنابيب، والنقل الجوي في العديد من البلدان النامية غير الساحلية، إلى جانب التنسيق المحدود بين القواعد والإجراءات وقلة الاستثمار عبر الحدود وقلة مشاركة القطاع الخاص. ولا تزال الوصلات المادية التي تربط البلدان النامية غير الساحلية بشبكات البنى التحتية الإقليمية للنقل دون التوقعات بكثير. ويبقى الأداء اللوجستي للبلدان النامية غير الساحلية في ما يتعلق بالبنية التحتية ذات الصلة بالنقل متدنياً بالمقارنة مع مجموعات البلدان الأخرى. وتحتاج الوصلات الناقصة إلى معالجة عاجلة، ومن الضروري الارتقاء بمستوى الطرق البرية والسكك الحديدية والطرق المائية الداخلية على نحو يتسنى معه إقامة شبكات بنية تحتية محكمة وفعالة للنقل داخل البلد وعبر الحدود. فإنه من المهم جدا تحسين وصيانة المرافق القائمة. أما فيما يتعلق بالنقل المتعدد الوسائط، تكتسي السكك الحديدية أهمية بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية التي تتكون صادراتها عادة من سلع أولية كبيرة الحجم. وينبغي الترويج للنقل بالسكك الحديدية حيثما يكون استخدامه قابلاً للاستمرار وحيثما توجد بالفعل شبكات للسكك الحديدية.

٣٠ - وما زال حجم الموارد اللازمة للاستثمار في تطوير البنية التحتية وصيانتها يشكل تحدياً كبيراً. إذ يتطلب إقامة تعاون دولي وإقليمي ودون إقليمي وثنائي بشأن مشاريع البنية التحتية، ورصد مخصصات أكبر في الميزانيات الوطنية، واستخدام المساعدة الإنمائية الدولية والتمويل المتعدد الأطراف استخداماً فعالاً من أجل تطوير البنية التحتية وصيانتها وتعزيز الدور الذي يقوم به القطاع الخاص. وفي الوقت نفسه، فإن هذا الأمر يتطلب أيضاً استثمارات كبيرة في مجال بناء القدرات والإصلاحات القانونية والتنظيمية والسياساتية من أجل تهيئة بيئة تدعم زيادة استثمارات القطاعين العام والخاص في البنية التحتية. ومن المهم مساعدة البلدان النامية غير الساحلية على تنمية قدرتها على تجهيز مشاريع بنية تحتية واسعة النطاق ورائجة، وعلى استكشاف آليات تمويل مبتكرة لتلك المشاريع، بما في ذلك إقامة الشراكات بين القطاعين العام والخاص، حيثما يكون ذلك مناسباً.

٣١ - والأهداف المحددة في هذا الصدد هي كالتالي:

- (أ) تعزيز نوعية الطرق بشكل كبير، بما في ذلك زيادة نسبة الطرق المعبدة، بالمعايير المناسبة على الصعيد الوطني؛
- (ب) توسيع وتحسين البنية التحتية للسكك الحديدية في البلدان النامية غير الساحلية، عند الاقتضاء؛
- (ج) إكمال وصلات الناقصة في شبكات النقل العابر الإقليمية للطرق البرية والسكك الحديدية.

٣٢ - والإجراءات التي ينبغي أن تتخذها البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية هي كالتالي:

- (أ) وضع وتنفيذ سياسات وطنية شاملة لتطوير البنية التحتية وصيانتها تضم جميع وسائل النقل، والتأكد من التنسيق الجيد مع بلدان المرور العابر في مجالات تقاطع البنية التحتية للمرور العابر؛

(ب) التعاون من أجل تعزيز نظم للمرور العابر تتسم بالاستدامة والقدرة على التكيف من خلال جملة أمور منها: التحسين والصيانة المنتظمين، وإنشاء ممرات على طول الطرق الرئيسية للمرور العابر، وإنشاء آليات لعبور الحدود، بما فيها المعابر الحدودية المتكاملة والخدمات، حسب الاقتضاء، وتعزيز وفورات الحجم في نظم النقل من خلال تطوير النقل المتعدد الوسائط، وإنشاء الموانئ الجافة أو مستودعات الحاويات الداخلية، وإنشاء مرافق لنقل البضائع من سفينة إلى أخرى، وما شابه ذلك من المراكز اللوجستية؛

(ج) العمل على مواءمة مقاييس السكك الحديدية لتيسير التواصل الإقليمي، حيثما أمكن، وتطوير قدرات إعادة التحميل، والتوسع في برامج التدريب وبرامج تبادل الموظفين بين شبكات السكة الحديدية؛

(د) تعزيز نظم تراخيص متعددة الأطراف وإقليمية للنقل البري، والسعي من أجل تنفيذ نظام بدون تراخيص للنقل البري على الصعيد الثنائي وعلى صعيد النقل العابر، وتوسيع نظام الحصص المتعددة الأطراف فيما بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر؛

(هـ) السعي إلى تحرير خدمات النقل البري على كل من الصعيد الثنائي ودون الإقليمي والإقليمي بصورة تدريجية، مع مراعاة الظروف الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية؛

(و) التشجيع على تطوير المراكز اللوجستية الدولية؛

(ز) وضع السياسات والأطر التنظيمية اللازمة لتعزيز مشاركة القطاع الخاص في تطوير البنية التحتية وهيئة بيئة مواتية لجذب الاستثمار الأجنبي المباشر؛

(ح) تعزيز الشراكات بين القطاعين العام والخاص من أجل تطوير البنية التحتية للنقل وصيانتها وكفالة استدامتها؛

(ط) إنشاء شبكات للنقل البري الداخلي، بما في ذلك البنى التحتية الفرعية، مثل الطرق الصالحة في جميع الأحوال الجوية، وهياكل دعم السكك الحديدية ووظائف الأنهار التي تضمن سلامة الطرق والسكك الحديدية، وتعمل على إشراك قطاع الأعمال التجارية المحلية في تلك الخدمات على امتداد الطرق الرئيسية وشبكات السكك الحديدية، الأمر الذي يؤدي إلى نشوء ممرات تنمية على طول الطرق الرئيسية وخطوط السكك الحديدية المستخدمة للمرور العابر.

٣٣ - والإجراءات التي ينبغي للشركاء في التنمية اتخاذها هي كالتالي:

(أ) دعم الجهود التي تبذلها البلدان النامية غير الساحلية في مجال تطوير البنية التحتية وصيانتها ودعم البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في تبادل الخبرات بشأن تطوير النقل العابر؛

(ب) تشجيع المصارف الإنمائية المتعددة الأطراف والإقليمية على تقديم المزيد من الدعم إلى البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية من أجل الاستثمار في تطوير قطاع النقل، كل وفقا لولايته؛

(ج) مواصلة تقديم المساعدة إلى البلدان النامية غير الساحلية في استكمال الوصلات الناقصة في خطوط السكك الحديدية وشبكات الطرق، حسب الاقتضاء.

(ب) البنية التحتية للطاقة وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات

٣٤ - إن لتوافر البنية التحتية للطاقة والحصول على الطاقة المتجددة والمضمونة والميسورة التكلفة والتكنولوجيات المتصلة بها، بشروط متفق عليها، أهمية حاسمة في تحديث تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ونظم المرور العابر، والتقليل من حالات التأخير، وتعزيز القدرة

الإنتاجية من أجل تحقيق النمو الاقتصادي المطرد والتنمية المستدامة. ويجدر هنا التأكيد على أهمية مبادرة الطاقة المستدامة للجميع التي أطلقها الأمين العام للأمم المتحدة. وفي هذا السياق فإن الجهود الإقليمية، بما في ذلك الجهود الرامية إلى إنشاء شبكات للمراكز الإقليمية للطاقة المتجددة وتحقيق الكفاءة في استخدام الطاقة، ستكون مهمة وينبغي دعمها.

٣٥ - ويمكن لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات أن تسهم في النمو المستدام والشامل للجميع عن طريق زيادة الإنتاجية في جميع القطاعات، حيث تيسر توسيع الأسواق إلى ما وراء الحدود للاستفادة من وفورات الحجم، وتخفيض التكاليف، وتيسر الحصول على الخدمات، بما في ذلك الوصول إلى البنى التحتية العريضة النطاق والمعلومات عن طريق وسائط الإعلام العالمية مثل شبكة الإنترنت، مما يساهم في زيادة المشاركة في الإدارة والمساءلة والشفافية. بيد أن العديد من البلدان النامية غير الساحلية يواجه تحديات شديدة في مواكبة متطلبات النشر الضروري للبنية التحتية وكفالة التطور الملازم لذلك في أطر السياسات. فتكاليف الاتصالات العريضة النطاق، كحصة من الدخل القومي الإجمالي، هي أعلى بكثير في البلدان النامية غير الساحلية منها في البلدان الساحلية الواقعة بالقرب من كابلات الاتصالات البحرية. وبسبب صغر حجم أسواقها، فإن عدم وجود بيئة تنظيمية منسقة على الصعيد الإقليمي يعد أيضا عائقا كبيرا أمام خفض تكلفة خدمات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وزيادة تغطيتها الجغرافية.

٣٦ - والأهداف المحددة في هذا الصدد هي كالتالي:

- (أ) القيام حسب الاقتضاء بتوسيع وتحسين البنية التحتية للإمداد بخدمات الطاقة الحديثة والمتجددة في المناطق الريفية والحضرية ونقلها وتوزيعها؛
- (ب) ينبغي لجميع البلدان النامية غير الساحلية أن تسعى إلى تعميم سياسة الاتصالات العريضة النطاق؛
- (ج) تشجيع الوصول المفتوح والميسور التكلفة إلى شبكة الإنترنت للجميع؛
- (د) ينبغي للبلدان النامية غير الساحلية أن تعمل بمهمة من أجل سدّ الفجوة الرقمية.

٣٧ - والإجراءات التي ينبغي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية أن تتخذها هي كالتالي:

- (أ) تعزيز تعاونها على تشجيع تجارة الطاقة العابرة للحدود والمرور العابر للطاقة عن طريق مد خطوط نقل الطاقة إلى البلدان الأخرى؛

(ب) ينبغي للبلدان النامية غير الساحلية أن ترسم سياسات وطنية في مجال الطاقة ترمي إلى تشجيع الطاقة الحديثة والمضمونة والمتجددة للارتقاء إلى حد كبير بالقدرات في مجال الإنتاج والتجارة والتوزيع بغية كفالة حصول الجميع على الطاقة، وتحقيق تحولها الاقتصادي؛

(ج) العمل معاً من أجل تحديث مرافق المرور العابر والنقل، والجمارك والمرافق الحدودية الأخرى، بالاستفادة الكاملة من القدرات التي تتيحها تكنولوجيات المعلومات والاتصالات؛

(د) مواصلة تحسين ومواءمة الأطر القانونية والتنظيمية؛

(هـ) ينبغي للبلدان النامية غير الساحلية أن تضع سياسة وطنية متعلقة بالاتصالات العريضة النطاق بهدف تحسين الوصول إلى كابلات الألياف الضوئية الدولية ذات القدرات العالية والشبكات الأساسية ذات النطاق الترددي العريض؛

(و) ينبغي للبلدان النامية غير الساحلية أن تسعى إلى النهوض بقطاع الخدمات عن طريق تطوير البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات وإدماجها في جميع المجالات ذات الصلة من أجل تعزيز القدرة على المنافسة، والابتكار وعدم الإقصاء، وذلك لتقليص وقت العبور وتكاليفه وتحديث مرافق المرور العابر والجمارك الخاصة بها؛

(ز) تعزيز الجسور الرقمية من أجل ربط الدعامات الوطنية كي يتسنى للبلدان البعيدة عن الكابلات البحرية أيضاً الحصول على ترددات عريضة النطاق بأسعار معقولة وكي يصبح في إمكانها توسيع نطاق الاتصالات السلكية واللاسلكية وقطاع الخدمات ذات الصلة من أجل تيسير الحصول على خدمات ميسورة التكلفة وعالية الجودة في مجال الاتصالات السلكية واللاسلكية.

٣٨ - والإجراءات التي ينبغي للشركاء في التنمية اتخاذها هي كالتالي:

(أ) دعم الجهود التي تبذلها البلدان النامية غير الساحلية لتطوير قطاعات الطاقة وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات فيها؛

(ب) تشجيع الاستثمارات الموفرة للطاقة في البلدان النامية غير الساحلية وتيسير التحول الاقتصادي المراعي للبيئة؛

(ج) دعم البلدان النامية غير الساحلية في تعزيز سياساتها الوطنية المتعلقة بالاتصالات العريضة النطاق، ووضع ما يلزم من البنى التحتية العريضة النطاق؛

(د) بناء قدرات البلدان النامية غير الساحلية في مجال استخدام تكنولوجيا الاتصالات الحديثة والميسورة التكلفة؛

(هـ) مواصلة دعم الجهود التي تبذلها البلدان النامية غير الساحلية مع بلدان المرور العابر النامية لتيسير الوصول إلى تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ونقل المهارات والمعارف والتكنولوجيا ذات الصلة، وفقا للشروط المتفق عليها، من أجل تطوير البنية التحتية وصيانتها وتحقيق استدامتها.

الأولوية ٣: التجارة الدولية وتيسير التجارة

التجارة الدولية

٣٩ - إن زيادة إدماج البلدان النامية غير الساحلية في التجارة العالمية وفي سلاسل الأنشطة المضيفة للقيمة على الصعيد العالمي أمر حيوي لزيادة القدرة التنافسية لهذه البلدان وكفالة تنميتها الاقتصادية. ويترتب على تصدير السلع المنتجة في البلدان النامية غير الساحلية تحمّل تكاليف نقل إضافية، الأمر الذي قد يحد من القدرة التنافسية ويقلل عائدات المنتجين في تلك البلدان. ولا يزال هيكل صادرات البلدان النامية غير الساحلية يتسم بالاعتماد على تصدير عدد محدود من المنتجات، ولا سيما المنتجات الزراعية والموارد المعدنية. وينبغي إعطاء الأولوية لسياسات وتدابير يدعمها الشركاء في التنمية وتهدف إلى تنويع هيكل الإنتاج والتصدير في البلدان النامية غير الساحلية وتعزيز قدرتها الإنتاجية والتنافسية من أجل الاستفادة الكاملة من النظام التجاري المتعدد الأطراف.

٤٠ - ومع تزايد الترابط بين التجارة العالمية والاستثمار والإنتاج، أصبحت سلاسل الأنشطة المضيفة للقيمة على الصعيد العالمي تستأثر بحصة متزايدة من التجارة الدولية. ولم تتمكن البلدان النامية غير الساحلية من المشاركة الكاملة في سلاسل الأنشطة المضيفة للقيمة سواء على الصعيد الإقليمي أو العالمي. ويتيح الارتباط بسلاسل الأنشطة المضيفة للقيمة على الصعيد العالمي فرصة للبلدان النامية غير الساحلية لتحقيق المزيد من الاندماج في الأسواق العالمية، وزيادة قدرتها على المنافسة، ويتيح لها أن تغدو حلقات هامة في سلاسل الإنتاج والتوزيع.

٤١ - وللخدمات دور هام في تيسير التجارة في السلع والمشاركة الفعّالة في التجارة الدولية وسلاسل الأنشطة المضيفة للقيمة على الصعيد العالمي. فالخدمات المتسمة بالكفاءة تعزز الإنتاجية وتحد من تكاليف الأعمال التجارية وتشجع على إيجاد فرص العمل. وينبغي دعم

البلدان النامية غير الساحلية من أجل زيادة حصة الخدمات في اقتصاداتها وفي صادراتها،
بوسائل منها انتهاج سياسات تمكينية.

٤٢ - ومن الأسباب الرئيسية لتهميش البلدان النامية غير الساحلية في النظام التجاري
الدولي ارتفاع تكاليف المعاملات التجارية. وقد تم التسليم في توافق آراء مونتييري للمؤتمر
الدولي لتمويل التنمية بأهمية وصول صادرات البلدان النامية، بما في ذلك البلدان النامية غير
الساحلية، إلى جميع الأسواق بشكل معزز ومضمون^(ف). ووفقاً للتعهدات الواردة في الإعلان
الوزاري الصادر عن المؤتمر الوزاري الرابع لمنظمة التجارة العالمية^(ص) وقواعد منظمة التجارة
العالمية، ينبغي إيلاء اهتمام كامل في جولة الدوحة من المفاوضات التجارية المعنية بالتنمية
لاحتياجات ومصالح البلدان النامية، بما في ذلك البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور
العابر. ونظراً لنمو التجارة المتزايد فيما بين بلدان الجنوب، قد تشكل بلدان نامية أخرى
وجهاً تصديرية هامة لمنتجات البلدان النامية غير الساحلية، ومصادر حيوية للاستثمار
الأجنبي المباشر.

٤٣ - وقد وافق وزراء التجارة في المؤتمر الوزاري التاسع لمنظمة التجارة العالمية الذي عقد
في بالي في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٣، بتوافق الآراء، على مجموعة تدابير بالي، بما في ذلك
اتفاق تيسير التجارة الذي يوضح ويحسن المواد الخامسة والثامنة والعاشرة من الاتفاق العام
بشأن التعريفات الجمركية والتجارة لعام ١٩٩٤ بهدف مواصلة التعجيل بنقل السلع
والإفراج عنها وتخليصها، بما في ذلك السلع العابرة. ويعد اتفاق تيسير التجارة وتنفيذه في
الوقت المناسب في سياق مجموعة تدابير بالي مهما من أجل تيسير التجارة للبلدان النامية غير
الساحلية. ويشمل الاتفاق أحكاماً هامة بشأن تقديم المساعدة التقنية وبناء القدرات لمساعدة
البلدان النامية غير الساحلية على تنفيذ الاتفاق تنفيذاً فعالاً.

٤٤ - والأهداف المحددة في هذا الصدد هي كالتالي:

(أ) تحقيق زيادة كبيرة في مشاركة البلدان النامية غير الساحلية في التجارة
العالمية، مع التركيز على زيادة الصادرات بدرجة كبيرة؛

(ف) تقرير المؤتمر الدولي لتمويل التنمية، مونتييري، المكسيك، ١٨-٢٢ آذار/مارس ٢٠٠٢ (منشورات الأمم
المتحدة، رقم المبيع A.02.II.A.7)، الفصل الأول، القرار ١، المرفق.

(ص) انظر A/C.2/56/7، المرفق.

(ب) تحقيق زيادة كبيرة في القيمة المضافة والمكونات المصنعة، حسب الاقتضاء، في صادرات البلدان النامية غير الساحلية من أجل تنويع أسواق صادراتها ومنتجاتها بشكل كبير؛

(ج) مواصلة تعزيز الروابط الاقتصادية والمالية بين البلدان النامية غير الساحلية والبلدان الأخرى في المنطقة نفسها من أجل تحقيق زيادة تدريجية ومستمرة في حصة البلدان النامية غير الساحلية في التجارة داخل هذه المنطقة؛

(د) دعوة الدول الأعضاء إلى النظر في الاحتياجات المحددة والتحديات التي تواجه البلدان النامية غير الساحلية في جميع المفاوضات التجارية الدولية.

٤٥ - ومن الإجراءات التي ينبغي للبلدان النامية غير الساحلية اتخاذها ما يلي:

(أ) وضع استراتيجية تجارية وطنية على أساس الميزة النسبية والفرص المتاحة على الصعيدين الإقليمي والعالمي؛

(ب) إدماج السياسات التجارية في الاستراتيجيات الإنمائية الوطنية؛

(ج) تهيئة بيئة أفضل للأعمال التجارية بغية مساعدة الشركات المحلية على الاندماج في سلاسل الأنشطة المضيفة للقيمة على الصعيدين الإقليمي والعالمي؛

(د) التشجيع على وضع سياسات تساعد الشركات المحلية، وبخاصة المؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحجم، على تحسين مشاركتها في التجارة الدولية؛

(هـ) الاستفادة التامة من الترتيبات التجارية التفضيلية الثنائية والإقليمية بهدف توسيع نطاق التكامل الإقليمي والاندماج العالمي؛

(و) تنفيذ سياسات وتدابير من شأنها تحقيق زيادة كبيرة في التنويع الاقتصادي وتنويع الصادرات وتحقيق القيمة المضافة.

٤٦ - ومن الإجراءات التي ينبغي لبلدان المرور العابر النامية أن تتخذها ما يلي:

(أ) تعزيز الاستثمار في البلدان النامية غير الساحلية من أجل تعزيز قدراتها الإنتاجية والتجارية، وتقديم الدعم لها للمشاركة في الاتفاقات التجارية الإقليمية؛

(ب) تحسين إمكانيات وصول المنتجات الواردة من البلدان النامية غير الساحلية إلى الأسواق، بدون فرض حواجز جمركية تعسفية أو غير مبررة لا تتفق مع قواعد منظمة التجارة العالمية؛

(ج) ينبغي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر أن تجري دراسات بشأن اللوجستيات التنافسية والتكاليف اللوجستية بالاستناد إلى المنهجيات المعترف بها دولياً.

٤٧ - ومن الإجراءات التي ينبغي للشركاء في التنمية اتخاذها ما يلي:

(أ) دعم الجهود التي تبذلها البلدان النامية غير الساحلية لتنويع الصادرات، والاندماج في سلاسل الأنشطة المضيفة للقيمة على الصعيدين الإقليمي والعالمي والمشاركة بفعالية في المفاوضات التجارية المتعددة الأطراف؛

(ب) معالجة الحواجز غير الجمركية، وتقليص الحواجز غير الجمركية التعسفية أو غير المبررة، أي التي لا تتفق مع قواعد منظمة التجارة العالمية، أو إزالة هذه الحواجز؛

(ج) ينبغي للبلدان النامية غير الساحلية والشركاء في التنمية أن تشجع على تحسين إدماج المؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحجم في التجارة الدولية عن طريق القيام، عند الاقتضاء، بتقوية مؤسسات دعم التجارة، وتعزيز القدرة التنافسية التجارية؛ وإقامة حيز للحوار بين القطاعين العام والخاص، وتعزيز التثقيف والتدريب وبناء القدرات على الصعيدين التقني والمهني، وإنشاء روابط بين الأسواق عن طريق منابر التواصل بين المؤسسات؛

(د) تعزيز نشر التكنولوجيات المناسبة السليمة بيئياً واستيعابها بناء على أحكام وشروط يتفق عليها، بوسائل منها الاستثمارات أو المشاريع التعاونية الرامية إلى تعزيز التنويع الاقتصادي والتنمية المستدامة، حسب الاقتضاء؛

(هـ) تقديم المساعدة التقنية وبناء القدرات على النحو المناسب للبلدان النامية غير الساحلية لكي تستكمل عملية انضمامها إلى منظمة التجارة العالمية، وتفي بالتزاماتها وتندمج في النظام التجاري المتعدد الأطراف؛

(و) مواصلة تقديم المعونة التجارية للبلدان النامية غير الساحلية، تمشياً مع المبادئ التوجيهية لمنظمة التجارة العالمية.

تيسير التجارة

٤٨ - لا تزال الحواجز غير المادية وحالات التأخير وأوجه القصور المرتبطة بالمعابر الحدودية والموانئ، بما في ذلك الإجراءات الجمركية والمتطلبات المتعلقة بالوثائق وقصور الخدمات اللوجستية وضعف المؤسسات والافتقار على نطاق واسع إلى القدرات البشرية والإنتاجية، أموراً تجعل تكاليف النقل مرتفعة. وهي في صميم استمرار تهميش البلدان النامية غير

الساحلية. وينبغي أن يكون لمواصلة تبسيط ومواءمة الإجراءات الجمركية وإجراءات النقل العابر وشكلياتها والشفافية والفعالية في إدارة الحدود وتنسيق عمل الوكالات المعنية بالتخليص الجمركي على الحدود أثر ملموس مباشر على تخفيض تكلفة ممارسة البلدان النامية غير الساحلية للتجارة وعلى تخفيف قيامها بذلك على نحو أسرع وأكثر تنافسية. ومن شأن تحسين تيسير التجارة أن يساعد البلدان النامية غير الساحلية في سعيها إلى تعزيز القدرة التنافسية لصادراتها من المنتجات والخدمات.

٤٩ - وفي العديد من البلدان النامية غير الساحلية، يعد بناء القدرات البشرية والمؤسسية غير كاف في العديد من المجالات، بما في ذلك الكيانات الجمركية والحدودية ووكالات النقل العابر، وعملية التفاوض التجاري وتنفيذ اتفاقات تيسير المرور العابر والتجارة، بما في ذلك اتفاق منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة، مما يؤدي إلى عدم فعالية التنفيذ. ويكتسي تقديم المساعدة التقنية وتحسين الخدمات اللوجستية ذات الصلة بالتجارة والمرور العابر أهمية بالغة من حيث تمكين البلدان النامية غير الساحلية من المشاركة الكاملة في المفاوضات التجارية المتعددة الأطراف والاستفادة منها، وكفالة فعالية تنفيذ السياسات والأنظمة الرامية إلى تيسير النقل والتجارة وتنويع قاعدة صادراتها.

٥٠ - والأهداف المحددة في هذا الصدد هي كالاتي:

- (أ) تبسيط وترشيد إجراءات ٤ ور الحدود إلى حد كبير بهدف تقليص مدة التأخير في الموانئ وفي الحدود؛
- (ب) تحسين مرافق المرور العابر وزيادة كفاءتها بهدف تخفيض تكاليف المعاملات؛
- (ج) كفالة نشر وتحديث جميع الأنظمة والشكليات والإجراءات المتعلقة بالمرور العابر وفقا لما ينص عليه اتفاق منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة.

٥١ - من الإجراءات التي ينبغي للبلدان النامية غير الساحلية أن تتخذها ما يلي:

- (أ) إنشاء اللجان الوطنية المعنية بتيسير التجارة، أو تعزيزها، حسب الاقتضاء، بمشاركة جميع الجهات المعنية، بما في ذلك القطاع الخاص؛
- (ب) تعزيز وتنفيذ مبادرات لتيسير التجارة من قبيل إجراء عمليات التفتيش في مركز واحد، وفحص الوثائق في شبّك واحد، والدفع بالوسائل الإلكترونية، وتحقيق الشفافية، وتحديث المراكز الحدودية والخدمات الجمركية، في جملة أمور؛

(ج) تطبيق نظم متكاملة لإدارة الحدود بفعالية، والسعي إلى إنشاء مراكز حدودية متكاملة الخدمات، عند الاقتضاء، مع البلدان النامية غير الساحلية المجاورة أو بلدان المرور العابر النامية التي تسمح بالمعالجة المشتركة للمتطلبات القانونية والتنظيمية بهدف تقليص الوقت اللازم للتخليص الجمركي على الحدود، مع الاستفادة بشكل تام من أدوات تيسير التجارة التي تضعها المنظمات الدولية من أجل بناء القدرات الوطنية؛

(د) ضمان التمثيل الكامل والشامل للقطاع الخاص، بما في ذلك الشراكات بين القطاعين العام والخاص ورابطات شركات النقل، في المبادرات والسياسات المتعلقة بتيسير التجارة، ووضع ما يلزم من سياسات وأطر تنظيمية لتعزيز مشاركة القطاع الخاص.

٥٢ - من الإجراءات التي ينبغي لبلدان المرور العابر النامية أن تتخذها ما يلي:

(أ) العمل على وضع وتنفيذ مبادرات لتيسير التجارة، بما في ذلك اتفاق منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة، بالتعاون مع البلدان النامية غير الساحلية في جميع المجالات ذات الصلة بالموضوع؛

(ب) بذل المزيد من الجهود من أجل مواءمة وتبسيط وتوحيد القواعد والوثائق المطلوبة والإجراءات المتصلة بعبور الحدود وبالجمارك؛ وتعزيز التأزر والتعاون عبر الحدود فيما بين مختلف الوكالات الجمركية والوكالات المعنية بعبور الحدود؛ وتعزيز استخدام العمليات الإلكترونية (المعاملات الإلكترونية) والإقرارات الجمركية المقدمة قبل الوصول، ونظم التفتيش لتقييم المخاطر، ونظم المؤسسات الاقتصادية المعتمدة؛ وإضفاء المزيد من الشفافية والاتساق على الأنشطة الجمركية وتحسين القدرة على التنبؤ بمسارها؛ وإنشاء مراكز حدودية متكاملة الخدمات، حسب الاقتضاء، والاشتراك في عمليات المراقبة الجمركية والتفتيش في المواقع الحدودية وغير ذلك من أشكال الإدارة المتكاملة على الحدود مع البلدان النامية غير الساحلية؛

(ج) ينبغي التشجيع على تبادل أفضل الممارسات في إدارة الجمارك والحدود والممرات، وفي تنفيذ سياسات تيسير التجارة، وذلك على الصعيد العالمي والإقليمي ودون الإقليمي وفيما بين بلدان الجنوب، بما في ذلك في أوساط القطاع الخاص؛

(د) الاستفادة الكاملة من أدوات تيسير التجارة التي وضعتها المنظمات الدولية من أجل بناء القدرات الوطنية وضمان النقل الآمن والموثوق عبر الحدود، من خلال القيام بعدد من الأمور منها الأعمال الفعال للمعايير الدولية وأفضل الممارسات القائمة في مجالات المرور عبر الجمارك وسلامة وأمن سلاسل النقل؛

(هـ) ضمان الشفافية في القواعد والأنظمة والرسوم والتكاليف المتصلة بالمعابر الحدودية والجمارك والنقل العابر، وعدم التمييز في المعاملة لكفالة حرية المرور العابر لسلم البلدان النامية غير الساحلية.

٥٣ - من الإجراءات التي ينبغي للشركاء في التنمية اتخاذها ما يلي:

(أ) تقديم المساعدة إلى البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في مجال تيسير التجارة وفقاً لاتفاق منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة الذي اعتمد بتوافق الآراء في بالي، إندونيسيا، وتشجيع المنظمات الدولية على مساعدة البلدان النامية غير الساحلية على تقييم احتياجاتها المتصلة بتنفيذ ذلك الاتفاق، وعلى تنفيذ التدابير ذات الصلة بتيسير التجارة؛

(ب) دعم الأنشطة، بما في ذلك أنشطة تيسير التجارة، الرامية إلى تبسيط وترشيد وتوحيد ومواءمة إجراءات الاستيراد والتصدير والإجراءات الجمركية؛

(ج) التشجيع على تبادل المعلومات بشأن الخبرات وأفضل الممارسات المتعلقة بتيسير التجارة من أجل تهيئة بيئة مواتية لتنفيذ نظم لضمان المرور الجمركي متعددة البلدان، إما بتنفيذ الاتفاقات الدولية في مجال المرور العابر أو بتطبيق اتفاقات وظيفية إقليمية؛

(د) تقديم الدعم اللازم لبناء القدرات، بما في ذلك تنفيذ برامج تدريبية، في مجالات الجمارك والتخليص الجمركي على الحدود والنقل؛

(هـ) تشجيع المعونة التجارية على الصعيد الإقليمي بهدف تعزيز التكامل التجاري فيما بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر.

الأولوية ٤: التكامل والتعاون على الصعيد الإقليمي

٥٤ - إن التعاون الوثيق مع بلدان المرور العابر شرط ضروري لتحسين الربط بشبكات النقل والطاقة وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات. ويترتب على توافر الهياكل الأساسية والسياسات التجارية والتنظيمية إلى جانب الاستقرار السياسي في بلدان الجوار انعكاسات هامة على التجارة الخارجية للبلدان النامية غير الساحلية. والتكلفة التي تكبدها البلدان النامية غير الساحلية للوصول إلى الأسواق لا تتحدد فقط في ضوء الظروف المتمثلة في موقع هذه البلدان الجغرافي وسياساتها وبنيتها التحتية وإجراءاتها الإدارية، بل تتحدد أيضاً في ضوء الظروف نفسها في البلدان المجاورة. ولهذا، يتيح التكامل الإقليمي والسياسات الإقليمية المنسقة والمنسقة فرصة لتحسين الربط بشبكات النقل العابر وكفالة زيادة حجم التجارة

الإقليمية، وصوغ سياسات تنظيمية مشتركة، وتعاون الأجهزة المعنية بالحدود، واتساق الإجراءات الجمركية من أجل توسيع نطاق الأسواق الإقليمية.

٥٥ - ويجب تعزيز التكامل الإقليمي ليشمل التعاون فيما بين البلدان بشأن طائفة أوسع من المجالات بحيث لا تقتصر على التجارة وتيسير التجارة، لتشمل الاستثمار، والبحث والتطوير، والسياسات الرامية إلى تسريع التنمية الصناعية الإقليمية والترابط الإقليمي. ويهدف هذا النهج إلى تعزيز التغيير الهيكلي والنمو الاقتصادي في البلدان النامية غير الساحلية باعتبار ذلك هدفا في حد ذاته، ووسيلة أيضا لربط المناطق بالأسواق العالمية بشكل جماعي. ومن شأن ذلك أن يعزز القدرة التنافسية ويساعد على جني أكبر قدر من الفوائد من العولمة. ومن المهم توثيق أفضل الممارسات وتبادلها وتعميمها لتمكين الشركاء المتعاونين من أن يستفيد بعضهم من خبرات بعض.

٥٦ - ومن الإجراءات التي ينبغي للبلدان النامية غير الساحلية أن تتخذها ما يلي:

(أ) تعزيز التكامل الإقليمي من خلال تعزيز شبكات التجارة والنقل والاتصالات والطاقة على الصعيد الإقليمي؛

(ب) التشجيع على مواءمة السياسات الإقليمية بغرض تعزيز التآزر الإقليمي، والقدرة التنافسية، والسلاسل المضيفة للقيمة على الصعيد الإقليمي؛

(ج) تعزيز مشاركة البلدان النامية غير الساحلية في أطر التكامل الثنائية والإقليمية.

٥٧ - ومن الإجراءات التي ينبغي لبلدان المرور العابر النامية أن تتخذها المساهمة في توطيد التكامل الإقليمي من خلال تنسيق تطوير البنية التحتية الإقليمية، وتدابير تيسير التجارة، والاتفاقات التجارية الإقليمية، بما في ذلك عبر إنشاء نظم ضمانات جمركية تتسم بالفعالية والكفاءة من أجل مساعدة البلدان النامية غير الساحلية على التغلب على العقبات الناجمة عن موقعها الجغرافي غير الساحلي.

٥٨ - ومن الإجراءات التي ينبغي للشركاء في التنمية اتخاذها ما يلي:

(أ) دعم الجهود التي تبذلها البلدان النامية غير الساحلية وشركاؤها من بلدان المرور العابر من أجل ترسيخ التكامل الإقليمي، عبر إطلاق وتنفيذ مشاريع إقليمية كبيرة في مجال النقل وكذلك اتفاقات نقل إقليمية لتيسير حركة البضائع والمسافرين عبر الحدود؛

- (ب) دعم عمليات التكامل الإقليمي الجارية التي تشارك فيها بلدان نامية غير ساحلية؛
- (ج) تبادل أفضل الممارسات في مجال تعزيز التكامل الإقليمي.

الأولوية ٥: التحول الاقتصادي الهيكلي

٥٩ - لا تزال العديد من البلدان النامية غير الساحلية تعتمد على تصدير عدد محدود من السلع الأساسية التي كثيرا ما تكون قيمتها المضافة منخفضة. ولكي تتمكن البلدان النامية غير الساحلية من الاستفادة من إمكاناتها التصديرية والتجارية بشكل تام، من المهم اتخاذ تدابير من شأنها أن تشجع على إحداث تحول اقتصادي هيكلي كفيل بتقليل الأثر السلبي لمساوئ موقعها الجغرافي وللصدمات الخارجية، على نحو يتيح إيجاد فرص عمل، ويؤدي في نهاية المطاف إلى القضاء على الفقر وتحقيق التنمية المستدامة والنمو المطرد الشامل للجميع. فزيادة القيمة المضافة والتنويع الاقتصادي عنصران هامان لتحقيق التحول الاقتصادي الهيكلي. ولا يقل بناء القدرات المؤسسية وتنمية الموارد البشرية أهمية عن هذين العنصرين بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية.

٦٠ - ويمكن لتحسين قدرات البلدان النامية غير الساحلية في مجال الصناعات التحويلية - بما في ذلك الرفع من مستوى إسهامها في سلاسل الأنشطة المضيئة للقيمة على الصعيدين الإقليمي والعالمي - أن يحقق الهدف الثلاثي المتمثل في إنشاء فرص عمل ذات أجور أفضل، وزيادة الإيرادات، والحد من تركيز الجزء الأكبر من صادراتها على المواد الأولية. ويكتسي ارتفاع قيمة الصادرات وزيادة الصادرات من المواد الصغيرة الحجم أهمية بالغة على نحو خاص بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية. وفي هذا السياق، من المهم إيلاء العناية اللازمة لتطوير قطاعات الصناعات التحويلية والزراعة والخدمات، بما في ذلك الخدمات المالية وتكنولوجيات الاتصالات والمعلومات والخدمات السياحية حسب ما يتواءم مع الظروف الوطنية. ويمكن أن تؤدي السياحة دورا هاما في تنمية القطاع الاقتصادي وإيجاد فرص للعمل وتوفير العملة الأجنبية.

٦١ - وللعلم والتكنولوجيا والابتكار دور بالغ الأهمية في تحقيق التحول الاقتصادي الهيكلي، وتنمية القدرات الإنتاجية، وتوليد القيمة المضافة. ومن الضروري اعتماد سياسات وطنية ملائمة والحصول على الدعم الدولي والاستثمارات الأجنبية المباشرة لتيسير الاستفادة من العلم والتكنولوجيا والابتكار، وينبغي للبلدان النامية غير الساحلية أن تشجع الاستثمار في العلم والتكنولوجيا والابتكار لتحقيق التنمية المستدامة.

٦٢ - ويسهم القطاع الخاص في تحقيق النمو الاقتصادي والقضاء على الفقر من خلال بناء القدرات الإنتاجية، وإيجاد فرص العمل اللائق، وتشجيع الابتكار، وتنويع الاقتصاد، وتنمية المنافسة الاقتصادية. وفي البلدان النامية غير الساحلية، يشارك القطاع الخاص بفعالية، بما في ذلك التجار ووكلاء الشحن وشركات التأمين وشركات النقل، في الأنشطة المتعلقة بتيسير المرور العابر وتيسير التجارة، ويمثل هذا القطاع مصدرا للإيرادات الضريبية، والاستثمار المحلي، كما أنه شريك في الاستثمارات الأجنبية المباشرة. ويمكن للشراكات بين القطاعين العام والخاص أن تضطلع بدور هام في تطوير البنى التحتية.

٦٣ - والأهداف المحددة في هذا الصدد هي كالتالي:

- (أ) زيادة القيمة المضافة في قطاعي الصناعات التحويلية والزراعة، بهدف تحقيق النمو الشامل للجميع والتنمية المستدامة؛
- (ب) زيادة التنوع الاقتصادي وتنويع الصادرات؛
- (ج) تعزيز النمو القائم على قطاع الخدمات، بما في ذلك الخدمات السياحية، بهدف زيادة مساهمتها في الاقتصاد الوطني؛
- (د) تشجيع تدفق الاستثمارات الأجنبية المباشرة في القطاعات ذات القيمة المضافة العالية.

٦٤ - وتشمل الإجراءات التي ينبغي للبلدان النامية غير الساحلية أن تتخذها ما يلي:

- (أ) وضع استراتيجية للتحويل الهيكلي ترمي إلى النهوض بالعلم والتكنولوجيا والابتكار، وتنويع الصادرات، وتعزيز القدرة الإنتاجية والكفاءة والقدرة على المنافسة في قطاعات الزراعة والصناعات التحويلية والخدمات، بما في ذلك السياحة؛
- (ب) تشجيع الحلول المبتكرة والمبادرة الاقتصادية الحرة واستخدام التكنولوجيات الحديثة والفعالة من حيث التكلفة والمتكيفة مع الظروف المحلية، مع التركيز على قطاعات مثل الزراعة، والنقل، والمعلومات والاتصالات، والمالية، والطاقة، والصحة، والمياه والصرف الصحي، والتعليم، وإقامة شراكات فعالة بين القطاعين العام والخاص؛
- (ج) تكوين كتلة حرجة من القدرات الإنتاجية المجدية والقدرة التنافسية في قطاعات الصناعات التحويلية والزراعة والخدمات؛

- (د) التشجيع على جذب استثمارات أجنبية مباشرة أكثر تنوعاً من خلال تهيئة بيئة ملائمة بهدف تعزيز القيمة المضافة، والقدرة الإنتاجية، والبنى التحتية للنقل العابر، وإكمال الوصلات الناقصة التي تربط البلدان النامية غير الساحلية بالشبكة الإقليمية؛
- (هـ) اتخاذ تدابير ترمي إلى تحديث قطاع الخدمات من خلال تعزيز الروابط بين وكلاء الوساطة المالية والصناعات الإبداعية والأعمال التجارية والخدمات القانونية والتقنية؛
- (و) إنشاء تجمعات صناعية، من قبيل مناطق تجهيز الصادرات ومراكز الامتياز الإقليمية، بغية تعزيز شبكات المعارف وتوطيد علاقات الترابط بين الشركات؛
- (ز) إعطاء الأولوية لتنمية القطاع الخاص، وخصوصاً للمشاريع الصغيرة والمتوسطة الحجم؛
- (ح) وضع سياسة صناعية تراعي ضرورة تحسين إمكانية الحصول على الموارد المالية، وتنمية القدرات البشرية الملائمة، وتشجيع الاستثمار في البنى التحتية الداعمة للاقتصاد كوسيلة لمواصلة تعزيز القطاع الخاص؛
- (ط) التشجيع على وضع سياسات تنافسية فعالة، حسب الاقتضاء، تدعم النشاط التجاري وتواصل توطيد إطار قانوني وتنظيمي يدعمها، وتهيئة ظروف ونظم متصلة بالاقتصاد الكلي يمكن أن تيسر تنمية القطاع الخاص؛
- (ي) الاستفادة من مركز التفكير الدولي المعني بالبلدان النامية غير الساحلية من أجل تبادل الخبرات والمهارات والبحوث والموارد الأخرى بشأن المسائل المتصلة بالتجارة والمرور العابر والنقل وبناء القدرات فيما بين البلدان النامية غير الساحلية. وينبغي للبلدان النامية غير الساحلية التي لم تصدّق بعد على الاتفاق المتعدد الأطراف لإنشاء مركز التفكير الدولي المعني بالبلدان النامية غير الساحلية أن تصدّق عليه.
- ٦٥ - ومن الإجراءات التي ينبغي للشركاء في التنمية اتخاذها ما يلي:
- (أ) دعم الجهود التي تبذلها البلدان النامية غير الساحلية لتحسين قدراتها الإنتاجية وتحقيق التنويع الاقتصادي؛
- (ب) المساهمة في الجهود التي تبذلها البلدان النامية غير الساحلية لتبادل التكنولوجيات المبتكرة والمعارف العلمية والمهارات التقنية وأفضل الممارسات؛
- (ج) دعم الجهود التي تبذلها البلدان النامية غير الساحلية لزيادة القيمة المضافة لإنتاجها الزراعي والصناعي؛

- (د) مساعدة البلدان النامية غير الساحلية على بناء قدراتها المؤسسية والبشرية بهدف تحسين قدرتها على اجتذاب الاستثمارات الأجنبية المباشرة في القطاعات ذات القيمة المضافة العالية وتعزيز مهاراتها في مجال التفاوض لجلب الاستثمارات المسؤولة؛
- (هـ) تقديم الدعم إلى البلدان النامية غير الساحلية لتمكينها من إقامة الشراكات الفعالة اللازمة لبناء القدرات، وتحقيق الاستدامة وتعزيز الجودة، وكذلك لتنمية مختلف القطاعات، ومن بينها السياحة؛
- (و) تقديم الدعم إلى البلدان النامية غير الساحلية لبناء قدرتها على التكيف من أجل مواجهة الصدمات الخارجية بفعالية وتجاوز العقبات الخاصة بها من جانب العرض.

الأولوية ٦: وسائل التنفيذ

- ٦٦ - تقع المسؤولية الرئيسية عن تحقيق التنمية والتقدم في أي بلد على عاتق البلد نفسه. وقد بذلت البلدان النامية غير الساحلية جهوداً لحشد مواردها المحلية لتطوير البنية التحتية ومرافق النقل العابر ولتحقيق التنمية الاجتماعية والاقتصادية بشكل عام. غير أن عدم كفاية الموارد المالية المتاحة وتدني مستوى القدرات يندرجان ضمن أكبر التحديات التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية في جهودها الرامية إلى تحقيق النمو المطرد والتنمية المستدامة. ولهذا يتعين على البلدان النامية غير الساحلية وجيرانها من بلدان المرور العابر أن تحشد بفعالية موارد كافية من مصادر محلية وخارجية من أجل تنفيذ برنامج العمل الحالي بفعالية.
- ٦٧ - وهناك حاجة لدعم الشركاء في التنمية من أجل استكمال الجهود التي تبذلها البلدان النامية غير الساحلية لإنشاء وتعهد نظم نقل عابر فعالة، ولاندماج في الاقتصاد العالمي، ولإحداث تحول هيكلية في اقتصاداتها، ولتعزيز قدراتها الإنتاجية. ولذلك فإن الشركاء في التنمية مدعوون إلى تقديم دعم تقني ومالي محدد الهدف، حسب الاقتضاء، من أجل تنفيذ الإجراءات المحددة المدرجة في برنامج العمل الحالي. وينبغي أن يشجع الشركاء في التنمية أيضاً استثمارات القطاع الخاص في البلدان النامية غير الساحلية التي تنفذ برنامج العمل هذا.
- ٦٨ - ولا تزال تدفقات المساعدة الإنمائية الرسمية تشكل مصدراً رئيسياً للتمويل الخارجي بالنسبة للعديد من البلدان النامية غير الساحلية. ومن المهم الوفاء على وجه السرعة بالالتزامات القائمة المتعلقة بتقديم المساعدة الإنمائية الرسمية، وينبغي أن تراعي هذه المساعدة المقدمة إلى البلدان النامية غير الساحلية الحالة الخاصة بكل بلد مراعاةً تامة. فإن للشركاء في

التنمية والمنظمات المتعددة الأطراف دورا حاسما في دعم الجهود التي تبذلها البلدان النامية غير الساحلية لتحقيق التنمية المستدامة والقضاء على الفقر.

٦٩ - وتؤدي المعونة التجارية دورا رئيسيا في المساعدة على بناء قدرات البلدان النامية غير الساحلية في مجالات رسم السياسات التجارية وتنفيذ تدابير تيسير التجارة، وتطوير البنية التحتية المتصلة بالتجارة، بهدف زيادة قدرة منتجتها على المنافسة في أسواق التصدير. وقد أسهمت المعونة التجارية، بالاقتران مع السياسات التكميلية، في خفض تكاليف التجارة، لتوافر المزيد من البنى التحتية وتحسُّن قدرات المؤسسات الحدودية والإجراءات التنظيمية وزيادة القدرات. وتكتسي المعونة التجارية، إلى جانب التزام البلدان النامية غير الساحلية بإدخال الإصلاحات الضرورية، أهمية أيضا في ربط البلدان النامية غير الساحلية بسلاسل إضافة القيمة على الصعيدين العالمي والإقليمي أو في مساعدتها على تبوؤ مكانة أرفع فيها.

٧٠ - وليس التعاون فيما بين بلدان الجنوب بديلا للتعاون بين بلدان الشمال وبلدان الجنوب، بل هو بالأحرى مكمل له. ويؤدي التعاون فيما بين بلدان الجنوب والتعاون الثلاثي دورا أيضا في توسيع نطاق النمو والتنمية في البلدان النامية غير الساحلية وكذلك في بلدان المرور العابر النامية، حسب الاقتضاء، وذلك بالمساهمة في تبادل أفضل الممارسات، وبناء القدرات البشرية والإنتاجية، وتوفير المساعدات المالية والتقنية، ونقل التكنولوجيا بشروط متفق عليها وكذلك الابتكارات.

٧١ - وسيطلب تنفيذ برنامج العمل الحالي أيضا بذل جهود فردية ومتضافرة من جانب مؤسسات منظومة الأمم المتحدة وهيئاتها، والمنظمات الدولية ذات الصلة، مثل البنك الدولي، ومصارف التنمية الإقليمية، ومنظمة التجارة العالمية، ومنظمة الجمارك العالمية؛ والصندوق المشترك للسلع الأساسية، ومنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية، والمنظمات الإقليمية ودون الإقليمية المعنية الأخرى. وهذه المنظمات مدعوة إلى إعطاء الأولوية، في إطار ولاية كل منها، إلى الطلبات التي تقدمها البلدان النامية غير الساحلية للحصول على مساعدات تقنية ولتقديم الدعم في مجال بناء قدراتها من أجل تنفيذ برنامج العمل الحالي بطريقة متسقة ومنسقة تنسيقاً جيدا.

٧٢ - ويضطلع القطاع الخاص أيضا، بما في ذلك من خلال الاستثمار الأجنبي المباشر، بدور حاسم في تنفيذ برنامج العمل الحالي، بطرق منها، على سبيل المثال، بناء القدرات الإنتاجية وتعزيزها، وتنمية الصادرات، ونقل التكنولوجيا بشروط متفق عليها، ونشر المعارف الإنتاجية والمهارات الإدارية وتوفير رأس المال، وتكوين الثروة، وفتح أسواق جديدة للمنتجات والخدمات ذات القيمة المضافة المرتفعة، وتوفير فرص العمل. ويمكن أن يؤدي

الاستثمار الأجنبي المباشر دورا رئيسيا أيضا في إقامة البنى التحتية التي تركز عليها الأنشطة الاقتصادية.

سادسا - التنفيذ والمتابعة والاستعراض

٧٣ - ينبغي أن يتم التنفيذ والمتابعة والاستعراض على كل من الصعيد الوطني ودون الإقليمي والإقليمي والعالمي. وينبغي أن تكون عملية المتابعة والاستعراض عملية مستمرة ترمي إلى تعزيز الشراكات والمساءلة المتبادلة على كل المستويات ومن قبل جميع الجهات الفاعلة.

٧٤ - وعلى الصعيد الوطني، ينبغي أن تدمج الحكومات برنامج العمل الحالي في استراتيجياتها الإنمائية الوطنية والقطاعية من أجل تنفيذه بفعالية. أما البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، فهي مدعوة إلى إنشاء آليات تنسيق وطنية، عند الاقتضاء. وينبغي أن تشارك جميع الجهات المعنية في الرصد والاستعراض، حسب الاقتضاء.

٧٥ - وعلى الصعيدين دون الإقليمي والإقليمي، ينبغي إجراء الرصد والاستعراض من خلال العمليات الحكومية الدولية القائمة. وينبغي للمنظمات الإقليمية ودون الإقليمية، بما في ذلك الجماعات الاقتصادية الإقليمية ومصارف التنمية الإقليمية، أن تدرج تنفيذ برنامج العمل الحالي في برامجها ذات الصلة، وذلك بالتنسيق مع مكتب الممثل السامي المعني بأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية ومع اللجان الإقليمية. أما اللجان الإقليمية، فهي مدعوة إلى تقديم تقارير تحليلية عن تنفيذ برنامج العمل الحالي. وينبغي للمنظمات الإقليمية ودون الإقليمية المعنية والقطاع الخاص أن تشارك بحيوية في دورات اللجان الإقليمية التي تُعقد في هذا الصدد.

٧٦ - وعلى الصعيد العالمي، ينبغي أن تواصل الجمعية العامة إجراء عمليات استعراض لحالة تنفيذ برنامج العمل الحالي من خلال تقارير الأمين العام. وينبغي لمجلس إدارة مؤسسات منظومة الأمم المتحدة أن تدرج تنفيذ برنامج العمل هذا في برامج عملها، وينبغي أن تُجري، حسب الاقتضاء، عمليات استعراض قطاعية وموضوعية لبرنامج العمل. وينبغي إشراك القطاع الخاص في عمليات الاستعراض التي تجري على الصعيد العالمي.

٧٧ - ووفقا للولاية التي أسندتها الجمعية العامة إلى مكتب الممثل السامي المعني بأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، ينبغي للمكتب أن يكفل التنسيق في متابعة تنفيذ برنامج العمل ورصده بفعالية، وتقديم تقارير عن تنفيذه، وبذل

جهود في مجال الدعوة على كل من الصعيد الوطني والإقليمي والعالمي. وينبغي أن يعمل المكتب، بالتعاون مع الجهات المعنية الأخرى، في إطار ولايتها القائمة، على وضع مؤشرات في هذا الصدد لقياس التقدم المحرز صوب تنفيذ برنامج العمل الحالي في البلدان النامية غير الساحلية.

٧٨ - والجمعية العامة للأمم المتحدة مدعوةً للنظر في إمكانية إجراء استعراض شامل رفيع المستوى لمنتصف المدة لحالة تنفيذ برنامج العمل الحالي. والجمعية العامة مدعوة أيضاً إلى النظر، في أواخر العقد الحالي، في إمكانية عقد مؤتمر ثالث للأمم المتحدة معني بالبلدان النامية غير الساحلية بهدف إجراء تقييم شامل لتنفيذ برنامج العمل الحالي وللبت في الإجراءات اللاحقة.