



الأمم المتحدة

تقرير المؤتمر الوزاري الدولي للبلدان النامية غير
الساحلية وبلدان المرور العابر النامية
والمؤسسات المالية والإئتمانية الدولية، بشأن
التعاون في مجال النقل العابر

ألماني، كازاخستان، ٢٨ و ٢٩ آب/أغسطس ٢٠٠٣

تقرير المؤتمر الوزاري الدولي للبلدان النامية غير
الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والمؤسسات المالية
والإنمائية الدولية، بشأن التعاون في مجال النقل العابر



الأمم المتحدة • نيويورك، ٢٠٠٣

ملاحظة

تتألف رموز وثائق الأمم المتحدة من حروف وأرقام.

ولا تنطوي التسميات المستخدمة في هذا المنشور والعرض الوارد لمادته على أي رأي كان من جانب الأمانة العامة للأمم المتحدة فيما يتعلق بالمركز القانوني لأي بلد أو إقليم أو مدينة أو منطقة أو لسلطات أي منها، أو فيما يتعلق بتعيين حدودها أو تخومها.

A/CONF.202/13

منشورات الأمم المتحدة

رقم المبيع

المحتويات

الفصل	الصفحة
الأول - الحضور وتنظيم الأعمال	١
ألف - تاريخ المؤتمر ومكان انعقاده	١
باء - الحضور	١
جيم - افتتاح المؤتمر	٤
دال - انتخاب الرئيس والأعضاء الآخرين لمكتب المؤتمر	٤
هاء - اعتماد النظام الداخلي	٥
واو - إقرار جدول الأعمال والمسائل التنظيمية الأخرى	٥
زاي - وثائق تفويض الممثلين لدى المؤتمر	٥
حاء - الوثائق	٦
الثاني - النظر في مشروع برنامج عمل المؤتمر	٧
الثالث - النظر في مشروع إعلان المؤتمر	٨
الرابع - أحداث موازية	٩
الخامس - اعتماد نتائج المؤتمر النهائية	١٠
السادس - اعتماد تقرير المؤتمر	١١

المرفقات

الأول - برنامج عمل ألماني: تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية وإنشاء إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر من أجل البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية	١٢
الثاني - إعلان ألماني	٣٠
الثالث - الإعراب عن الشكر لشعب وحكومة جمهورية كازاخستان	٣٤

الفصل الأول

الحضور وتنظيم الأعمال

ألف - تاريخ المؤتمر ومكان انعقاده

١ - عقد المؤتمر الوزاري الدولي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والمؤسسات المالية والإنمائية الدولية، بشأن التعاون في مجال النقل العابر، في ألماتي، كازاخستان خلال الفترة من ٢٨ إلى ٢٩ آب/أغسطس ٢٠٠٣، وفقا لقراري الجمعية العامة ١٨٠/٥٦ و ٢٤٢/٥٧. وعقد مؤتمر القمة عددا من الجلسات العامة (من الأولى إلى الرابعة).

باء - الحضور

٢ - وكانت الدول ومنظمة التكامل الاقتصادي الإقليمي التالية ممثلة في مؤتمر القمة:

الاتحاد الروسي	إيطاليا
إثيوبيا	باراغواي
أذربيجان	باكستان
أرمينيا	بلجيكا
إريتريا	بلغاريا
إسبانيا	بنغلاديش
إسرائيل	بنن
أفغانستان	بوتان
ألمانيا	بورкина فاسو
إندونيسيا	بورووندي
أنغولا	بولندا
أوزبكستان	بوليفيا
أوغندا	بيرو
أوكرانيا	بيلاروس
إيران (جمهورية - الإسلامية)	تايلند
	تركمانستان

فرنسا	تركيا
فييت نام	توغو
قيرغيزستان	الجزائر
كازاخستان	الجماعة الأوروبية
الكاميرون	الجمهورية العربية الليبية
كندا	جمهورية أفريقيا الوسطى
كينيا	الجمهورية التشيكية
لاتفيا	جمهورية تترانيا المتحدة
ليتوانيا	جمهورية كوريا
ليسوتو	جمهورية الكونغو
مالي	الديمقراطية
ماليزيا	جمهورية لاو الديمقراطية
مصر	الشعبية
ملاوي	جمهورية مولدوفا
المملكة العربية السعودية	جنوب أفريقيا
منغوليا	جورجيا
موزامبيق	جيبوتي
ميانمار	رواندا
ناميبيا	زامبيا
نيبال	زيمبابوي
النيجر	سلوفينيا
الهند	سويسرا
هنغاريا	شيلي
هولندا	الصين
الولايات المتحدة الأمريكية	طاجيكستان
اليابان	غانا
اليونان	غيانا

- ٣ - ومثل الكيان التالي، بعد تلقيه دعوة للمشاركة بصفة مراقب في المؤتمر:
فلسطين
- ٤ - ومثلت أمانات اللجان الإقليمية التالية:
اللجنة الاقتصادية لأوروبا
اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ
اللجنة الاقتصادية لأفريقيا
- ٥ - ومثلت هيئات وبرامج الأمم المتحدة التالية:
برنامج الأمم المتحدة الإنمائي
مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية
- ٦ - ومثلت وكالات الأمم المتحدة المتخصصة والمنظمات ذات الصلة التالية أَسْمَاؤها:
البنك الدولي
صندوق النقد الدولي
- ٧ - ومثلت المنظمات الحكومية الدولية التالية:
مصرف التنمية الآسيوي
السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي
الصندوق المشترك للسلع الأساسية
رابطة الدول المستقلة
صندوق تنمية حوض نهر بلاتا
غرفة التجارة الدولية
المنظمة الدولية للهجرة
الاتحاد الدولي للنقل على الطرق
البنك الإسلامي للتنمية
منظمة الأمن والتعاون في أوروبا

ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا

البنك الدولي

منظمة الجمارك العالمية

جيم - افتتاح المؤتمر

٨ - افتتح المؤتمر في ٢٨ آب/أغسطس، وكيل الأمين العام أنوار الكريم شودري، أمين عام المؤتمر والممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، الذي ألقى كلمة بالنيابة عن الأمين العام.

٩ - وفي جلسته الأولى، التي عقدت في ٢٨ آب/أغسطس، ألقى ببيان نور سلطان نزارباييف، رئيس جمهورية كازاخستان.

١٠ - وفي الجلسة ذاتها، ألقى بيانات كل من زيفرين دياب (برنامج الأمم المتحدة الإنمائي)، وكيم هاك - سو (اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ)، وبريجيتا شوغنروفا (اللجنة الاقتصادية لأوروبا)، وكارلوس فورتين (مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية).

دال - انتخاب الرئيس والأعضاء الآخرين لمكتب المؤتمر

١١ - في جلسته الأولى المعقودة في ٢٨ آب/أغسطس، وبناء على اقتراح أمين عام المؤتمر انتخب أعضاء المكتب التاليين بالتركية:

رئيس المؤتمر

قاسمزومارت ك. توكايف، وزير خارجية كازاخستان

نواب الرئيس

الدول الأفريقية: إثيوبيا، ليسوتو، ناميبيا

دول أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي: باراغواي

دول أوروبا الغربية ودول أخرى: إيطاليا

الدول الآسيوية: جمهورية إيران الإسلامية، نيبال، اليابان

مجموعة دول أوروبا الشرقية: أرمينيا

نواب الرئيس بحكم المنصب

١٢ - وفي الجلسة ذاتها، انتخب أيضا ممثل كازاخستان، بصفته ممثل البلد المضيف، وممثل جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، بصفته رئيس مجموعة البلدان النامية غير الساحلية، كعضوين في مكتب المؤتمر بحكم المنصب.

المقرر

١٣ - وفي الجلسة ذاتها أيضا، انتخب مونيان ماثيبيلي (ليسوتو) بالتركية، مقررا للمؤتمر.

هاء - اعتماد النظام الداخلي

١٤ - في الجلسة الأولى، المعقودة في ٢٨ آب/أغسطس، اعتمد المؤتمر النظام الداخلي الوارد في الوثيقة A/CONF.202/PC/3.

واو - إقرار جدول الأعمال والمسائل التنظيمية الأخرى

١٥ - وفي الجلسة الأولى، المعقودة في ٢٨ آب/أغسطس، اعتمد المؤتمر جدول الأعمال المؤقت بصيغته الواردة في الوثيقة A/CONF.202/1. وكان جدول الأعمال على النحو التالي:

- ١ - افتتاح المؤتمر.
- ٢ - إقرار جدول الأعمال وبرنامج الأعمال.
- ٣ - انتخاب أعضاء المكتب.
- ٤ - النظر في مشروع برنامج عمل المؤتمر.
- ٥ - اعتماد نتائج المؤتمر النهائية.
- ٦ - اعتماد تقرير المؤتمر.
- ٧ - أمور أخرى.

زاي - وثائق تفويض الممثلين لدى المؤتمر

١٦ - في جلسته الأولى المعقودة في ٢٨ آب/أغسطس، وبناء على اقتراح الرئيس، تقرر أن يكون تشكيل أعضاء لجنة وثائق التفويض مستندا إلى تشكيل لجنة وثائق التفويض للدورة السابعة والخمسين للجمعية العامة على النحو التالي: الأرجنتين، الاتحاد الروسي، بابوا غينيا الجديدة، بربادوس، بلجيكا، الصين، مالي، ناميبيا والولايات المتحدة الأمريكية. وفيما يتعلق

بتقرير لجنة وثائق التفويض، كان من المفهوم أنه إذا لم تشارك إحدى تلك الدول في المؤتمر، فستحل محلها دولة أخرى من المجموعة الإقليمية ذاتها.

١٧ - وفي الجلسة ذاتها، رشح ثلاثة أعضاء مناوين في لجنة وثائق التفويض إلى مناصب شاغرة وهي: إندونيسيا، وباراغواي وبيرو.

١٨ - وفي الجلسة الثالثة المعقودة في ٢٩ آب/أغسطس، أقر المؤتمر تقرير لجنة وثائق التفويض (A/CONF.202/2)، التي فحصت أوراق تفويض ممثلي الدول المشاركة في عمل المؤتمر، ووجدتها سليمة.

حاء - الوثائق

١٩ - وكان معروضا على المؤتمر الوثائق التالية:

(أ) مشروع تقرير اللجنة التحضيرية لمؤتمر عن دورتها الثانية (A/CONF.202/PC.2/L.1 و Add.1)؛

(٢) تقرير اللجنة التحضيرية لمؤتمر عن دورتها الثانية (A/CONF.202/PC.2/ 1)؛

(٥) النظام الداخلي المؤقت للمؤتمر (A/CONF.202/PC.2/ 3)؛

(٨) جدول الأعمال المؤقت للمؤتمر (A/CONF.202/ 1)؛

(هـ) تقرير لجنة وثائق التفويض (A/CONF.202/ 2)؛

(٢٧) برنامج العمل المؤقت (A/CONF.202/ CRP.1)؛

(ز) أوراق تفويض الممثلين: مذكرة من أمانة المؤتمر (A/CONF.202/ CRP.2)؛

(٦) قائمة المشاركين في المؤتمر (A/CONF.202/ CRP.3)؛

(ط) مشروع تقرير المؤتمر (A/CONF.202/ L.1)؛

(٢٨) مشروع إعلان المؤتمر (A/CONF.202/ L.2)؛

(ك) مشروع قرار بعنوان "الإعراب عن الشكر لشعب وحكومة جمهورية كازاخستان" (A/CONF.202/ L.3).

الفصل الثاني

النظر في مشروع برنامج عمل المؤتمر

١ - في الجلسة الأولى المعقودة في ٢٨ آب/أغسطس، عرض رئيس الدورة الثانية للجنة التحضيرية للمؤتمر، يوشي يوكي موتونرا (اليابان)، تقرير اللجنة عن دورتها الثانية (A/CONF.202/PC/2/1).

٢ - ونظر المؤتمر في مشروع برنامج عمل المؤتمر، المعنون “برنامج عمل المائي: تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية وإنشاء إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر من أجل البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية” (A/CONF.202/PC.2/1، المرفق الأول)، في جلساته من الأولى إلى الرابعة، المعقودة يومي ٢٨ و ٢٩ آب/أغسطس.

٣ - وأدلى ببيانات ممثلو البلدان التالية: الاتحاد الروسي، أذربيجان، أرمينيا، أفغانستان، إندونيسيا، أوغندا، أوكرانيا، جمهورية إيران الإسلامية (بالنيابة عن بلدان المرور العابر النامية)، إيطاليا (بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي)، وأيضاً الدول المنضمة إليه (بولندا، الجمهورية التشيكية، ليتوانيا، هنغاريا) والدول المنتسبة إليه (بلغاريا، تركيا، رومانيا)، باراغواي، باكستان، بنن، بوتان، بوروندي، بوليفيا، تايلند، تركيا، الجزائر، جمهورية أفريقيا الوسطى، جمهورية ترازيا المتحدة، جمهورية كوريا، جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية (بالنيابة عن البلدان النامية غير الساحلية)، جمهورية مولدوفا، جنوب أفريقيا، جورجيا، زمبابوي، سويسرا، شيلي، الصين، طاجيكستان، غانا، قيرغيزستان، كازاخستان، ليسوتو، ماليزيا، ملاوي، منغوليا، ناميبيا، الهند، الولايات المتحدة الأمريكية، اليابان.

٤ - وأدلى ببيانات أيضاً ممثلو المنظمات التالية: مصرف التنمية الآسيوي، الصندوق المشترك للسلع الأساسية، منظمة التعاون الاقتصادي، صندوق النقد الدولي، المنظمة الدولية للهجرة، الاتحاد الدولي للنقل على الطرق، برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا، البنك الدولي، منظمة الجمارك العالمية، منظمة التعاون بين شبكات السكك الحديدية.

الفصل الثالث

النظر في مشروع إعلان المؤتمر

- ١ - في الجلسة الأولى المعقودة في ٢٨ آب/أغسطس، عرض ممثل كازاخستان مشروع معنون "إعلان ألماتي" (A/CONF.202/L.2).
- ٢ - ونظر المؤتمر في مشروع الإعلان في جلستيه الثانية والثالثة المعقودتين يومي ٢٨ و ٢٩ آب/أغسطس.

الفصل الرابع

أحداث موازية

١ - جرى تنظيم ثلاثة أحداث موازية على هامش المؤتمر، أحدها نظمه مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) عن تدابير تيسير التبادل التجاري (ورأسه ماتياس ماير، وزير الدولة للشؤون الاقتصادية في سويسرا)، والآخر نظمه البنك الدولي عن منتدى رفيع المستوى للاستثمارات (تولت إدارته ماريا قطاوي، الأمين العام للغرفة التجارية الدولية)، والثالث نظّمته اللجنة الاقتصادية لأوروبا عن المبادرات الإقليمية المعنية بتيسير التبادل التجاري والنقل (وكان المتحدثان الرئيسيان فيه الأمين التنفيذي للجنة الاقتصادية لأوروبا والأمين التنفيذي للجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا ومنطقة المحيط الهادئ).

٢ - وتناول المشاركون والمتكلمون المشاكل الخاصة التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية، التي تسعى إلى الاندماج في الاقتصاد العالمي من خلال إنشاء نظم ذات كفاءة للمرور العابر في كل من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وضمت هذه المناسبات خبراء من القطاعين العام والخاص، فضلاً عن شركاء من البلدان النامية؛ ونقلوا ما انتهوا إليه من نتائج وتوصيات إلى المؤتمر في جلسته الرابعة المعقودة في ٢٩ آب/أغسطس.

الفصل الخامس

اعتماد نتائج المؤتمر النهائية

في جلسته الرابعة المعقودة في ٢٩ آب/أغسطس ٢٠٠٣، اعتمد المؤتمر مشروع برنامج عمل ألماني: تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية وإنشاء إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر من أجل البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية (انظر المرفق الأول)، ومشروع إعلان ألماني (انظر المرفق الثاني).

الفصل السادس

اعتماد تقرير المؤتمر

- ١ - في الجلسة الرابعة المعقودة في ٢٩ آب/أغسطس، عرض المقرر مشروع تقرير المؤتمر (A/CONF.202/L.1)، الذي اعتمده المؤتمر بتوافق الآراء.
- ٢ - وفي نفس الجلسة، اعتمد المؤتمر بتوافق الآراء مشروع قرار يعرب عن امتنانه للبلد المضيف (انظر المرفق الثالث).

المرفق الأول

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

المحتويات

الصفحة	الفقرات	
١٣	٣-١	أولا - مقدمة
١٤	٩-٤	ثانيا - الشراكات
١٥	١٠	ثالثا - الأهداف
١٥	٥٢-١١	رابعا - الأولويات
١٥	١٤-١١	الأولوية ١ - المسائل الأساسية المتصلة بسياسات المرور العابر
١٧	٣١-١٥	الأولوية ٢ - تطوير الهياكل الأساسية وصيانتها
١٨	١٩-١٨	ألف - النقل بالسكة الحديد
١٩	٢١-٢٠	باء - النقل البري
٢٠	٢٣-٢٢	جيم - الموانئ
٢٠	٢٥-٢٤	دال - الطرق المائية الداخلية
٢١	٢٧-٢٦	هاء - شبكات الأنابيب
٢١	٢٩-٢٨	واو - النقل الجوي
		
٢٢	٣١-٣٠	
٢٢	٣٧-٣٢	الأولوية ٣ - التجارة الدولية وتيسير التبادل التجاري
٢٤	٤١-٣٨	الأولوية ٤ - تدابير الدعم الدولي
٢٧	٥١-٤٢	الأولوية ٥ - التنفيذ والاستعراض

أولا - مقدمة

١ - وضع إعلان الأمم المتحدة بشأن الألفية، الذي اعتمدته رؤساء الدول والحكومات في ٨ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٠، مجموعة من الأهداف الإنمائية التي تدعو إلى إنشاء بيئة على الصعيدين الوطني والدولي مناسبة للتنمية، في جملة أمور. وقد اعترف الإعلان بالاحتياجات والمشاكل الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية التي تناولتها أيضا مؤتمرات الأمم المتحدة الرئيسية الأخيرة مثل المؤتمر الثالث المعني بأقل البلدان نموا (بروكسل، ٢٠٠١)، والمؤتمر الدولي لتمويل التنمية (مونتيري، ٢٠٠٢)، ومؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة (جوهانسبرغ، ٢٠٠٢). وكانت الجمعية العامة قد دعت في قرارها ١٨٠/٥٦ إلى عقد المؤتمر الوزاري الدولي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية الدولية المعنية بالتعاون في مجال المرور العابر المتعلق باتخاذ "إجراءات محددة تتصل بالاحتياجات والمشاكل التي تنفرد بها البلدان النامية غير الساحلية" لاستعراض الحالة الراهنة لنظم النقل العابر. بما في ذلك تنفيذ الإطار العالمي للتعاون في مجال النقل العابر لعام ١٩٩٥، ووضع تدابير لسياسات مناسبة، وبرامج ذات وجهة عملية لتطوير نظم فعالة للنقل العابر، في جملة أمور.

٢ - والبلدان النامية غير الساحلية، كمجموعة، هي من أفقر البلدان النامية، بقدرات محدودة واعتماد على عدد محدود جدا من السلع في إيراداتها من الصادرات. وبالإضافة إلى هذا، كان معدل نمو البلدان النامية غير الساحلية طوال عقد التسعينات سلبيا بوجه عام أو منخفضا جدا. فانعدام المنفذ البري إلى البحر، والبعد والعزلة عن الأسواق العالمية هو مما ساهم في فقرها نسبيا، ومما أدى إلى تضخم تكاليف النقل بشكل ملموس، وخفض اشتراكها الفعال في التجارة الدولية. وهذا الأثر الخافض للتجارة هو أشد ما يكون بالنسبة للأنشطة الكثيفة النقل. ومعظم البلدان النامية غير الساحلية، إن لم تكن كلها، هي مصدرة للسلع. بيد أن تكاليف النقل المرتفعة جدا، التي يتوجب عليها تحملها، هي مما يحد من تنمية الصادرات بالنظر إلى أن هذا العبء يحد من نطاق الصادرات المحتملة والأسواق التي يمكن المتاجرة فيها بالسلع بشكل تنافسي مُربح. فأسعار الواردات تجنح إلى الارتفاع بسبب ارتفاع تكاليف النقل العابر.

٣ - وفي معظم الحالات، تكون بلدان المرور العابر المجاورة للبلدان النامية غير الساحلية هي ذاتها بلدان نامية، وغالبا ما يكون هيكلها الاقتصادي مماثلا إلى حد كبير وتعاني بدرجات مماثلة من قلة الموارد. أما أقل بلدان المرور العابر نموا فهي في موقف صعب بوجه خاص. كما أن بلدان المرور العابر النامية تتحمل أعباء إضافية، ناجمة عن النقل العابر

وما يترتب عليه من آثار مالية واجتماعية وهيكلية أساسية. وتعد بلدان المرور العابر النامية ذاتها في حاجة إلى تحسين الترتيبات التقنية والإدارية في نُظُم نقلها التي يتوقع من البلدان المجاورة لها غير الساحلية الارتباط بها.

ثانياً - الشراكات

٤ - يمكن إقامة نظم فعالة للنقل العابر من خلال شراكات حقيقية بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية على الصعد الوطنية والثنائية ودون الإقليمية والإقليمية والعالمية ومن خلال شراكات بين القطاعين العام والخاص. وينبغي أن تقوم الشراكات على أساس منافع متبادلة متأتية من إجراءات محددة اتفق أصحاب المصلحة الرئيسيون على الاضطلاع بها في برنامج العمل هذا بغية إقامة نظم فعالة للنقل العابر. ويتعين على المجتمع الدولي، بما في ذلك المؤسسات المالية والإنمائية والبلدان المانحة، أن تقدم الدعم المالي والتقني لمساعدة هذه البلدان على معالجة مشاكلها واحتياجاتها المتعلقة بالنقل العابر معالجة فعالة.

٥ - ستتوقف إقامة نظم فعالة للنقل العابر على تعزيز بيئة إدارية وقانونية وأوضاع اقتصاد كلي سواء في البلدان النامية غير الساحلية أو بلدان المرور العابر النامية من أجل اعتماد السياسات الفعالة وتعبئة الموارد ووضع ترتيبات تعاونية بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر المجاورة. وتتطلب الاستراتيجية الفعالة لتحسين نظم النقل العابر اتخاذ إجراء على الصعيد الإقليمي ودون الإقليمي لحل مشاكل النقل بطريقة فعالة وهو ما من شأنه أن يحقق وفورات الحجم ولا سيما في البلدان النامية غير الساحلية ذات الصلة. ويجب تعزيز هذا التعاون على أساس المصلحة المتبادلة للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية على السواء.

٦ - ويجب أن يراعى الدور الذي يضطلع به القطاع الخاص لأنه، وبصفته المقدم للخدمة والمستخدم لخدمات النقل العابر، يلعب دوراً مهماً في المجتمع ويعتبر شريكاً رئيسياً في تنمية الهياكل الأساسية والقدرة الإنتاجية في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان النقل العابر النامية على السواء.

٧ - غالباً ما تشكل تكاليف إنشاء وصيانة نظام فعال للنقل العابر تحدياً كبيراً للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان النقل العابر النامية. وبوسع شركائها الإنمائيين بل ومن واجبهم أن يقوموا بدور مهم من أجل دعمها ومساعدتها في جهودها الرامية لإنشاء نظم فعالة للنقل العابر.

- ٨ - ينبغي مراعاة الكاملة لمصالح واهتمامات البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية خلال إقامة نظم للنقل العابر. وفي هذا الصدد، ينبغي اعتبار مصالح واهتمامات البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية متكاملة ويعزز بعضها بعضا.
- ٩ - يمكن للتكامل الإقليمي ودون الإقليمي أن يلعب دورا مهما في المعالجة الناجحة للمشاكل المحددة التي يواجهها النقل العابر من البلدان النامية وفي داخلها وعبرها. كما يمكن لمبادرات التعاون أو التكامل الإقليمية أن تيسر اشتراك البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر في الاقتصاد العالمي وتقاسم الفوائد العائدة منه بشكل أفضل والتحكم في آثارها السلبية. وفي هذا الصدد يتسم بالأهمية الدعم المقدم لآليات الحوار الإقليمي ودون الإقليمي بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر.

ثالثا - الأهداف

- ١٠ - يتمثل هدف برنامج العمل هذا في دراسة الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية، وإنشاء إطار العمل العالمي للتعاون على تطوير كفاءة النقل العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر مع مراعاة مصالح البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. ويهدف برنامج العمل إلى: (أ) تأمين منفذ إلى البحر لجميع وسائل النقل؛ (ب) خفض التكاليف وتحسين الخدمات من أجل زيادة القدرة التنافسية لصادراتها؛ (ج) خفض تكاليف إيصال الواردات؛ (د) معالجة مشاكل التأخيرات والغموض في طرق التجارة؛ (هـ) تطوير شبكات وطنية ملائمة؛ (و) الحد مما يحصل من خسائر وتلفيات وأعطاب أثناء النقل؛ (ز) فتح المجال لتوسيع نطاق الصادرات (ح) تحسين سلامة النقل على الطرق وسلامة السكان على طول الممر.

رابعا - الأولويات

الأولوية ١

المسائل الأساسية المتصلة بسياسات المرور العابر

- ١١ - من المهم أن تقوم البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية باستعراض وتنقيح أطر عملها التنظيمية حسب الاقتضاء لتتيح مشاركة أكبر من جانب القطاع الخاص وإدخال تدابير إصلاحية لجعل مقدمي خدمات النقل أكثر استجابة لاحتياجات المستعمل وزيادة شفافية أنظمة النقل العابر والحدود ووضع إجراءات إدارية من شأنها مزيد من تبسيط إجراءات مراقبة الحدود وتعزيز استخدام تكنولوجيا المعلومات وتعزيز برامج التدريب في

القطاع. ويتطلب ذلك أن تراعي استراتيجيات وبرامج النقل ولا سيما عندما تشمل تنظيم عمليات النقل أو تشييد هياكل أساسية جديدة رئيسية الجوانب البيئية والاحتياجات الإنمائية لكفالة التنمية المستدامة على المستويين المحلي والعالمي. وينبغي أن يشكل ذلك جزءاً لا يتجزأ من برنامج إصلاح السياسات واستراتيجية للحد من الفقر.

١٢ - تعتبر الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل والنقل العابر وكذلك الاتفاقات الإقليمية والثنائية التي صدّقت عليها البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر الأدوات الرئيسية التي يمكن من خلالها تحقيق المواءمة والتبسيط والتوحيد للقواعد والوثائق.

١٣ - وعلى الصعيد الدولي يتعين على الشركاء في التنمية لا سيما وكالات المعونة المتعددة الأطراف منح أولوية قصوى لتمويل مشاريع النقل المستدامة. ومن المهم أيضاً الاستثمار في الهياكل الأساسية الجديدة عن طريق الشراكات بين القطاعين العام والخاص وإشراك المساعدة الإنمائية الرسمية والاستثمار من جانب القطاع الخاص بما في ذلك الاستثمار الأجنبي المباشر مما يُعد بدوره أمراً مهماً للغاية لتنمية نظم النقل العابر.

١٤ - يتعين اتخاذ الإجراءات المحددة التالية:

(أ) ينبغي اتباع نهج متكامل لتنمية قطاع النقل يراعي الجوانب الاجتماعية والاقتصادية إضافة إلى الاعتبارات المالية والسياسية والتنظيمية والإجرائية والمؤسسية؛

(ب) ينبغي أن تولي البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية أولوية قصوى لتنمية وتحديث المرافق القائمة وزيادة التوجه التجاري لمجالي النقل والهياكل الأساسية؛

(ج) ينبغي مواصلة إصلاح قطاع النقل بنشاط وإشراك القطاع الخاص بصورة أكبر؛

(د) تدعو الحاجة إلى تعزيز الحوار والتعاون بين القطاعين العام والخاص بمساعدة شركاء التنمية حسب الملائم؛

(هـ) من شأن إنشاء ممرات نقل إقليمية واعتماد قواعد ومعايير موحدة حسب الاقتضاء أن يكون له دور رئيسي في تيسير النقل العابر. وينبغي في هذا الصدد زيادة تعزيز دور اللجان الإقليمية والمنظمات دون الإقليمية. وتحتاج اللجان الإقليمية والمنظمات دون الإقليمية في أفريقيا إلى المزيد من المساعدة من المجتمع الدولي؛

(و) ينبغي مواصلة تعزيز الآليات المؤسسية القائمة على صعيدي السياسة والتنفيذ لرصد وتعزيز تطبيق الاتفاقات والترتيبات التي تشترك فيها البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية؛

(ز) ينبغي بذل جهود لتعزيز برامج التدريب المتكامل التي تشمل جميع المستويات من أعلى المستويات الإدارية إلى أصغر المشغلين بالقطاعين العام والخاص.

الأولوية ٢

تطوير الهياكل الأساسية وصيانتها

١٥ - يشكل عدم كفاية الهياكل الأساسية عائقا رئيسيا لإقامة نظم فعالة للنقل العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. ويمثل تدهور هياكل النقل الأساسية مشكلة عامة تؤثر في الجميع. وتبرز الحاجة إلى مرافق الاتصالات لتيسير المعرفة المسبقة بتوفر خدمات النقل وضمان النقل العابر بطريقة ميسرة وسريعة. وتشمل تلبية هذه الاحتياجات الاستثمار الكبير وإقامة شراكات بين القطاعين الخاص والعام، وبناء القدرات وتطبيق سياسات جديدة وإجراء إصلاحات مؤسسية، عند الاقتضاء. وتعتبر الحصة المخصصة من الموارد الوطنية والمساعدة الإنمائية الرسمية لتطوير الهياكل الأساسية في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية محدودة للغاية. كما أن التحدي المتمثل في إنشاء مرافق الهياكل الأساسية الملائمة وإصلاح الأضرار في هياكل النقل الأساسية القائمة في البلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية يفوق طاقة القطاع العام. وبصفة خاصة، فإن قيام الجهات المانحة والمؤسسات المالية الدولية ووكالات المساعدة الإنمائية بتوفير الدعم المالي والتقني يظل أمرا بالغ الأهمية. كما يمكن للقطاع الخاص أن يقوم بدور مهم.

١٦ - من الشروط الأساسية للنجاح في جذب القطاع الخاص إلى الاستثمار في مشاريع الهياكل الأساسية وجود إطار تنظيمي ومؤسسي سليم. ومن شأن التعاون والتكامل الاقتصاديين الإقليميين ودون الإقليميين أن يساعد في التغلب على المشاكل المتصلة بحجم السوق في البلدان النامية غير الساحلية وجذب القطاع الخاص للاستثمار في تطوير الهياكل الأساسية. وتشكل الشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا في هذا الصدد مبادرة مهمة نظرا لوجود معظم البلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية في هذه القارة. وقد تعزز إنشاء هياكل أساسية دون إقليمية وإقليمية. ويتعين مراعاة اهتمامات وشواغل البلدان النامية غير الساحلية في تنفيذ مشاريع الطرق الرئيسية العابرة لأفريقيا والطرق الرئيسية الآسيوية ومشاريع خطوط السكك الحديدية الآسيوية وكذلك مبادرة تكامل الهياكل الأساسية الإقليمية في أمريكا الجنوبية وممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا.

١٧ - يتعين اتخاذ الإجراءات المحددة التالية:

(أ) ينبغي أن تخصص البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية حصة أكبر من استثمارها في القطاع العام لتطوير الهياكل الأساسية معززة في ذلك، عند الاقتضاء بالمساعدة المالية والاستثمارات المتأتية من المانحين ومن المؤسسات المالية الدولية ووكالات المساعدة الإنمائية؛

(ب) ينبغي أن تبذل البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية كل جهد ممكن لتوفير بيئة مواتية لاستخدام جميع طرق النقل في خدمات النقل العابر لتشجيع التنافس بين طرق النقل المختلفة ولا سيما النقل البري وعن طريق السكة الحديد. وفي الوقت ذاته ينبغي زيادة تنمية القدرات والنظم القانونية لعمليات النقل المتعدد الوسائط؛

(ج) ينبغي إيلاء اهتمام خاص لبناء "الوصلات المفقودة" في شبكة النقل الإقليمية؛

(د) ينبغي تشجيع مشاركة القطاع الخاص وكذلك مشاركة الشركاء الإنمائيين في تنمية الهياكل الأساسية للنقل العابر عن طريق التمويل المشترك، وأسلوب البناء والتشغيل والنقل (بوت) والاضطلاع بدور حفاز في جلب الاستثمار الأجنبي المباشر وتيسير زيادة الوصول إلى أسواق السندات؛

(هـ) ينبغي تعزيز برامج الشراكة بين القطاعين العام والخاص عبر ممرات التجارة والنقل وذلك باستحداث واستخدام المعلومات المشتركة ونظم الإدارة والرصد القائمة على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

ألف - النقل بالسكة الحديد

١٨ - تضطلع السكك الحديدية بدور هام في نظم ممرات النقل العابر التي تربط بين الموانئ البحرية والبلدان النامية غير الساحلية. وتتمثل الاهتمامات الرئيسية في استمرار مشكلة النقص في المعدات بما فيها القاطرات والعربات وتدني معايير الصيانة. كما أن هناك مشاكل إضافية تتعلق بعقد اتفاقات للربط بين شبكات السكك الحديدية.

١٩ - يتعين اتخاذ الإجراءات المحددة التالية:

(أ) ينبغي دراسة إمكانية إنشاء وصلات جديدة بين شبكات السكك الحديدية؛ ووضع برامج على المستوى الثنائي والإقليمي ودون الإقليمي لإصلاح مرافق السكك الحديدية القائمة تتماشى مع التطورات والابتكارات التكنولوجية الجديدة؛

(ب) يتعين أن تعمل البلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية على وجه الأولوية لتحسين صيانة ما لديها من خطوط وقاطرات وشراء قاطرات جديدة وتوسيع شبكات السكك الحديدية حيث يبرر ذلك حجم النقل؛

(ج) يتعين أن تولي البلدان غير الساحلية النامية وبلدان النقل العابر النامية اهتماما خاصا للفوائد العائدة من مواءمة خطوط السكة الحديد وتوسيع برامج التدريب وبرامج تبادل الموظفين بين شبكات السكة الحديد؛

(د) ينبغي تشجيع الحكومات على النظر في التقيد بالاتفاقيات الدولية ذات الصلة بالنقل بالسكة الحديد والنقل المشترك والتي توفر قواعد مقبولة دوليا لتوفير بيئة فعالة وأمنة لعمليات مشتركة بين البلدان في مجال السكك الحديدية والنقل المشترك.

باء - النقل البري

٢٠ - يعتبر النقل البري وسيلة ذات أهمية متزايدة في نقل الواردات والصادرات في البلدان النامية غير الساحلية. وفي أفريقيا بصفة خاصة يعد النقل البري الوسيلة الرئيسية للنقل. ويحتاج توسيع الهياكل الأساسية للنقل البري العابر إلى تخصيص موارد كبيرة. ومجال الإشكال الرئيسي، ولا سيما ما يتعلق بالنقل البري الدولي، يتمثل في سوء السلامة على الطرق بسبب قصور التوحيد القياسي وغياب الهياكل الاجتماعية على طول ممرات النقل وخاصة تقادم وسائله، وكذلك في ضعف الصيانة التي ترتبط بشكل وثيق بممارسة الإفراط في تحميل المركبات.

٢١ - يتعين اتخاذ الإجراءات المحددة التالية:

(أ) ينبغي أن تمنح الخطط الإقليمية ودون الإقليمية لتطوير الهياكل الأساسية الأولوية القصوى لممرات العبور التي تربط بين البلدان غير الساحلية النامية وشبكات النقل في بلدان العبور النامية وبين الشبكات الإقليمية؛

(ب) يتعين للبلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية أن تنظر في اتخاذ المبادرات اللازمة للانضمام إلى الاتفاقات الدولية ذات الصلة المتعلقة بالنقل البري؛

(ج) وينبغي النظر على الصعيد الثنائي والإقليمي ودون الإقليمي، في اتخاذ تدابير لتحرير تدريجي لخدمات النقل البري مع مراعاة الظروف الخاصة في البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وتيسير تخطيط وإدارة التشغيل البري من خلال توسيع قواعد البيانات عن النقل البري العابر وتنقيح نظام الحصص والتدابير الأخرى مثل حواجز الطرق وقوافل مفتشي الجمارك.

جيم - الموانئ

٢٢ - تتوقف الفعالية في عمليات الموانئ على توفر الهياكل الأساسية الملائمة والإدارة الجيدة. وتمثل الموانئ البحرية عنق الزجاجة في نظام النقل العابر بسبب مجموعة من أوجه النقص والقيود التنفيذية. وتظهر بصفة خاصة المشاكل في نوعية المناولة ومرافق التخزين للسلع العابرة والإجراءات البطيئة في تخليص البضائع والإفراج عنها وفي الاختناقات والنقص في قوة العمل المدربة.

٢٣ - يتعين اتخاذ الإجراءات المحددة التالية:

(أ) يتعين أن تعمل البلدان غير الساحلية النامية وبلدان المرور العابر النامية على وضع ترتيبات للتعاون بغرض تحسين المرافق والخدمات في الموانئ من أجل السلع العابرة. بما في ذلك تحديث المرافق القائمة وإنشاء مرافئ جديدة وتبسيط الإجراءات حسب الاقتضاء؛

(ب) توسيع القدرات لمناولة التجارة العابرة وكذا السماح بالعمليات الطرفية الخاصة لتشجيع التنافس والكفاءة؛

(ج) يتعين تشجيع المزيد من التعاون والتنسيق بين المؤسسات العامة والخاصة المعنية بمسائل المرور العابر في الموانئ (إدارة الجمارك وموظفو الأمن وسلطات الموانئ والمصارف التجارية ووكلاء التخليص والشحن وشركات التأمين)؛

(د) ينبغي تشجيع إنشاء موانئ جافة في البلدان غير الساحلية؛

(هـ) ينبغي توسيع برامج تدريب عمال الموانئ لتمكينهم من التكيف مع التكنولوجيات والإجراءات الجديدة.

دال - الطرق المائية الداخلية

٢٤ - توفر الطرق المائية الداخلية خدمات النقل العابر لبعض البلدان النامية غير الساحلية. وتتطلب فعالية خدمات النقل العابر عبر هذه الطرق المائية الداخلية توافر بنية أساسية أفضل والأطر القانونية الملائمة التي تحكم العمليات في الأنهار/البحيرات وتدابير أكثر فعالية لمنع التلوث وتعزيز السلامة.

٢٥ - ويتعين اتخاذ الإجراءات المحددة التالية :

(أ) ينبغي بذل مزيد من الجهود لإصلاح وتوسيع مرافق البنية الأساسية الخاصة بالبحيرات/الأنهار على طول الممرات التي تربط البلدان النامية غير الساحلية بالموانئ البحرية؛

- (ب) يتعين النظر في اتخاذ ترتيبات قانونية وترتيبات أخرى لإجراءات تعاونية على الصعيد دون الإقليمي وتعزيز الأخذ بنظم أكثر فعالية للنقل العابر في الأنهار/البحيرات؛
- (ج) ينبغي البحث في تطوير طرق مائية جديدة حيثما أمكن ذلك إضافة إلى التشجيع على صيانة وتوسيع الطرق المتاحة حسب الملائم من خلال مساعدة من المؤسسات المالية.

هاء - شبكات الأنابيب

- ٢٦ - توفر الأنابيب وسيلة فعالة من حيث التكلفة لنقل النفط والغاز الطبيعي. ويتطلب التخطيط لتلك الأنابيب ومدّها تعاوناً وثيقاً بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وتتطلب الاستثمارات الضخمة اللازمة لمد الأنابيب استثمارات رأسمالية من القطاع الخاص.
- ٢٧ - ويتعين اتخاذ الإجراء المحدد التالي: يتعين على البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية التعاون والتنسيق لمد الأنابيب على امتداد أكثر الطرق فعالية من حيث التكلفة وأقصرها، مع مراعاة مصالح الطرفين.

واو - النقل الجوي

- ٢٨ - يتيح النقل الجوي للبلدان النامية غير الساحلية وسيلة لتفادي مشاكل العبور المرتبطة بالشحن البري والبحري. غير أن البضائع ذات القيمة العالية جداً والحجم الصغير هي وحدها التي يمكن تحميلها تكاليف رسوم النقل الجوي.
- ٢٩ - ويتعين اتخاذ الإجراءات المحددة التالية:
- (أ) ينبغي توسيع مرافق البنية الأساسية (الطائرات والمطارات ومرافق المناولة والتخزين)؛

- (ب) يجب على الحكومات تحرير سياساتها فيما يتعلق بمنح حقوق الشحن على الرحلات المقررة ورفع أي قيود على استئجار رحلات شحن البضائع؛ فمن شأن مثل هذا الإجراء تيسير استخدام طاقة الشحن الحالية بشكل أكثر فعالية؛

- (ج) ينبغي مواصلة تعزيز ترتيبات النقل الجوي على الصعيد الإقليمي ودون الإقليمي والثنائية بغرض تحقيق وفورات ضخمة؛

- (د) يجب توسيع نطاق برامج التدريب على الصعيدين الوطني ودون الإقليمي.

زاي - الاتصالات

٣٠ - ما زال يُعد البلدان النامية غير الساحلية عن الموانئ البحرية والأسواق العالمية الذي يزيد من حدته النقص الحاصل في وسائل الاتصال بمختلف الموانئ والمراكز التجارية يشكل عائقاً رئيسياً أمام الحركة السريعة للبضائع العابرة. وبإمكان نُظم رصد الشحن توفير معلومات مسبقة وتعقبية عن حركة الشحن في إطار وصلات بينية وعبر وسائل محددة.

٣١ - ويتعين اتخاذ الإجراء المحدد التالي: يجب توسيع مرافق الاتصالات السلكية واللاسلكية وتشجيع مشاركة القطاع الخاص في ذلك الخصوص وتبسيط أسلوب إدارة هذه المرافق.

الأولوية ٣

التجارة الدولية وتيسير التبادل التجاري

٣٢ - تعد التجارة محركاً هاماً للتنمية الاقتصادية. إلا أن مشاركة البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في التجارة الدولية، وهي أمر لا غنى عنه لآفاق تنميتها، ليست مشاركة كبيرة بالحجم المطلوب. كما أن عدداً من البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية ليست عضواً في منظمة التجارة العالمية. وبالتالي فإنها تخسر الفوائد التي تخولها العضوية في منظمة التجارة العالمية وقوانينها. بما فيها الأحكام المتعلقة بالمعاملة الخاصة والتفضيلية.

٣٣ - ومن الأسباب الرئيسية لتهميش البلدان النامية غير الساحلية في نظام التجارة الدولية التكلفة العالية للمعاملات التجارية. فالتجارة والنقل مترابطان لا يمكن الفصل بينهما. والنقل قطاع أساسي للتجارة الدولية والتكامل الإقليمي ولكفالة تنمية وطنية متوازنة. وتكاليف النقل المفرطة تخلق حاجزاً رئيسياً منيعاً يحول دون الوصول إلى الأسواق الأجنبية. وفي هذا السياق، وضع في الاعتبار اللازم طلب البلدان النامية غير الساحلية أن تراعي المفاوضات الجارية بشأن توفير فرص وصول السلع الزراعية وغير الزراعية إلى الأسواق مراعاة خاصة المنتجات ذات الأهمية الخاصة بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية.

٣٤ - ويمكن أن تشمل المصادر المهمة للتكاليف الإضافية والتكاليف التي يمكن تجنبها، والتكاليف الناجمة عن عدم الكفاءة، حالات التعقيد في عبور الحدود وإجراءات الجمارك والمتطلبات من المستندات وقصور الهياكل الأساسية فضلاً عن معاملات مصرفية مكلفة. ومن ثم فإن البلدان النامية غير الساحلية التي تعاني من كثرة المعابر الحدودية وتعتمد على

مرافق النقل العابر يمكن أن تعاني من مشاكل خاصة وفقا لحالتها وللإجراءات الحدودية لدى جيرانها ومستوى التعاون الثنائي وكذا مستوى التعاون والتكامل على الصعيد الإقليمي.

٣٥ - وتُعد الاتفاقيات الدولية والاتفاقات الإقليمية ودون الإقليمية والثنائية السبل الرئيسية التي يمكن أن يتم من خلالها عمليات المواءمة والتبسيط والتوحيد وشفافية القواعد والإجراءات. كما أن التنفيذ الكامل والفعال يتطلب التزاما سياسيا قويا على الصعيد الوطني.

٣٦ - وقد جاء الإعلان الوزاري الصادر عن المؤتمر الوزاري الرابع لمنظمة التجارة العالمية، المعقود في الدوحة في عام ٢٠٠١ ليسلم بأهمية التعجيل بعمليات نقل البضائع والإفراج عنها والتخليص عليها، بما في ذلك بضائع النقل العابر، وبالحاجة إلى تعزيز المساعدة التقنية وبناء القدرات في هذا المجال. كذلك فإن القرار الذي تضمنه الإعلان نفسه بأن برنامج منظمة التجارة العالمية سوف يتصدى للمشاكل المتصلة بالتجارة في الاقتصادات الصغيرة والضعيفة وإدماجها كاملا في النظام التجاري المتعدد الأطراف جاء كخطوة إيجابية بالنسبة لمعظم البلدان الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.

٣٧ - يتعين اتخاذ الإجراءات المحددة التالية:

(أ) ينبغي التعجيل بانضمام البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية إلى منظمة التجارة العالمية. وفي هذا الصدد، فإن عملية الانضمام لتلك البلدان ينبغي أن تأخذ في الاعتبار مستوى التنمية لكل منها بما في ذلك احتياجاتها الخاصة ومشاكلها الناجمة عن سلباتها الجغرافية. وعلى الشركاء الإنمائيين أن يقدموا المساعدة في هذا الصدد؛

(ب) لقد سلم توافق آراء مونتريري بأهمية تعزيز فرص الوصول التي يمكن التنبؤ بها إلى جميع الأسواق لصادرات البلدان النامية بما فيها البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. ووفقا للالتزامات الواردة في إعلان الدوحة الوزاري، ولا سيما الفقرتان ١٣ و ١٦ وقواعد منظمة التجارة العالمية، ينبغي أن تولي المفاوضات الجارية عناية تامة لاحتياجات واهتمامات البلدان النامية، بما فيها البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية؛

(ج) وينبغي تزويد البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية بالمساعدة في مجال تيسير التجارة في ضوء ما تم الاتفاق عليه في إعلان الدوحة الوزاري بأن المفاوضات ستتم بعد الدورة الخامسة للمؤتمر الوزاري على أساس قرار يتم اتخاذه باتفاق صريح بين الآراء في الدورة بشأن أساليب المفاوضات؛

(د) ويقتضي الأمر بذل المزيد من الجهود، في حدود الموارد المالية المتاحة، لتيسير النقل العابر عن طريق مراكز الحدود وتوسيع استخدام تكنولوجيا المعلومات لتنفيذ نظم أكفأ في مراقبة الجمارك مع تبسيط المستندات والإجراءات وتعزيز بناء قدرات الوكالات الحكومية في ميدان التجارة وتيسير التجارة؛

(هـ) وينبغي أن تنظر البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في أن تصبح طرفاً في الاتفاقيات والصكوك الدولية، المنطبقة على مختلف قطاعات النقل، وأن تعمل على فعالية تنفيذها، بما في ذلك الطرق والسكك الحديدية والطرق المائية الداخلية والنقل المتعدد الوسائط؛

(و) وينبغي، في هذا الصدد، أن تنشئ البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية عند الاقتضاء، و/أو تعزز المجالس أو اللجان الوطنية القائمة للتجارة والنقل، وتضم جميع الأطراف الرئيسية صاحبة المصلحة بما في ذلك القطاع الخاص.

الأولوية ٤

تدابير الدعم الدولي

٣٨ - تبلغ تكاليف تلبية متطلبات إنشاء وصيانة نظم فعالة للنقل العابر من الضخامة درجة يتعذر معها على البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وحدها أن تنجز هذه المهمة العسيرة. وكثير من البلدان غير الساحلية النامية هي من أفقر البلدان. وبما أن معظم بلدان المرور العابر هي نفسها بلدان نامية ذات موارد محدودة. وينبغي على الشركاء في التنمية أن يقوموا بدور هام في دعم برامج تطوير النقل العابر. ومثل هذا الدعم ينبغي أن يراعي بصورة كاملة أوجه الضعف والاحتياجات الإنمائية الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية لدى تقديم المساعدة لها.

٣٨ مكرراً - ينبغي أن تقع المسؤولية في المقام الأول عن تنفيذ برنامج العمل الحالي على عاتق البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. ويلزم أن تسعى هذه البلدان إلى خلق الظروف التي يمكن من خلالها توليد الموارد واجتذابها وتعبئتها بصورة فعالة من أجل التصدي للتحديات الإنمائية التي تواجهها بما في ذلك تلك الناجمة عن كونها بلداناً غير ساحلية.

٣٩ - يتعين اتخاذ الإجراءات المحددة التالية:

(أ) أن يقوم المجتمع الدولي، بما في ذلك المؤسسات المالية والإنمائية والبلدان المانحة بدور داعم ومهم لمساعدة تلك البلدان، على أن تتصدى بفعالية لمشاكل واحتياجات النقل العابر فيها بما في ذلك ما يلي:

١٠٠ تسير وجود بيئة خارجية داعمة من أجل التحقيق الكامل لأهداف برنامج العمل الحالي وفي الوقت المناسب؛

٢٠٠ تسير سبل الوصول إلى التكنولوجيات المتعلقة بنظم النقل العابر ونقل تلك التكنولوجيات، بما في ذلك تكنولوجيا المعلومات والاتصال، وتشجيع ذلك؛

٣٠٠ تقديم الدعم التقني من خلال الشراكة؛

٤٠٠ تشجيع المزيد من الاستثمار الأجنبي المباشر للمساهمة في تنمية وترقية الهياكل الأساسية للنقل العابر؛

(ب) تلزم زيادة كبيرة في المساعدة الإنمائية الرسمية والموارد الأخرى في تعبئة المساعدة المالية والتقنية من جميع المصادر والآليات القائمة، بما فيها القطاع الخاص. وينبغي تشجيع البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية المتعددة الأطراف على مواصلة جهودها من أجل ضمان التنفيذ الفعلي للالتزامات التي تم التوصل إليها في توافق آراء مونتيري، ولا سيما، الفقرات ٤١-٤٣، بغرض تزويد البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية بالمساعدات المالية والتقنية الملائمة على شكل منح و/أو قروض بأيسر الشروط الممكنة لتلبية الاحتياجات المبينة في برنامج العمل الحالي؛

(ج) ينبغي للمعايير والإجراءات المستخدمة لتقييم الإمكانية العملية لمشاريع وبرامج الهياكل الأساسية للنقل العابر، فضلا عن اعتماد الأموال اللازمة لها، أن تأخذ في الاعتبار ما تُعانيه البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية من أوجه ضعف اقتصادية ومؤسسية معينة، واحتياجات تلك البلدان وضرورة إيجاد قدرات إضافية فيما يتعلق بإمكانات التنمية لحركة التجارة؛

(د) ينبغي إيلاء اهتمام خاص لتقديم المساعدة المالية والتقنية من أجل بناء قدرات المؤسسات في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية لتعزيز ممارسات صنع القرار الفعالة على الصعيد الحكومي وكذلك الممارسات المتبعة في التصدي لاحتياجات في مجالات النقل والمرور العابر.

(هـ) ينبغي أيضا، بحسب الاقتضاء، دراسة المزيد من الطرائق المراعية لفعالية التكلفة والمتكررة، والموارد، من أجل التمويل، ومن ذلك مثلا التكاليف المحلية وتمويل التكاليف الجارية والمساعدة غير المشروطة، بالإضافة إلى ترتيبات من قبيل الائتمانات الإقليمية وسلطات الاستثمار الإقليمية.

٤٠ - ينبغي اعتبار المجالات التالية في حكم المجالات ذات الأولوية لأغراض المساعدة المالية:

(أ) الاستثمارات الموجهة إلى استكمال "الحلقات الناقصة" في سلسلة النقل العابر بغرض تمديد السكك الحديدية والطرق إلى البلدان النامية غير الساحلية؛

(أ) مكررا صيانة الهياكل الأساسية المادية القائمة للنقل العابر؛

(أ) مكررا ثانيا تشييد وصيانة أنابيب النفط والغاز وإصلاحها؛

(ب) تطوير وصيانة طرق فعالة من حيث التكاليف؛

(ج) تطوير مشاريع الموانئ الجافة في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور

العابر؛

(د) مشاريع لتحسين النقاط الحدودية المتجاورة أو لإنشائها؛

(هـ) مشاريع مشتركة في التجارة والإنتاج للمساعدة على تنشيط التجارة

الإقليمية ودون الإقليمية؛

(و) إصلاح وتعمير بنية النقل الأساسية وخاصة في البلدان أو المناطق الخارجة

من الحروب والصراعات والكوارث الطبيعية.

٤١ - وينبغي اعتبار المجالات التالية ذات أولوية فيما يتعلق بالمساعدة التقنية:

(أ) تعزيز تنفيذ الاتفاقات الثنائية ودون الإقليمية والإقليمية والدولية المتعلقة

بالنقل العابر؛

(ب) تعزيز سياسات النقل العابر الاجتماعية والسوقية؛

(ج) تشجيع تبادل الخبرات المتصلة بتطوير وإدارة نظم النقل العابر في مناطق

مختلفة؛

(د) تشجيع وتنفيذ برامج الخصخصة في قطاع النقل العابر حيثما يكون ذلك

ملائما؛

(هـ) إنشاء برامج تدريبية في مجالات شتى من بينها مجال الجمارك بما في ذلك الوثائق وإجراءات النقل العابر وتعهّدات الشحن والتخليص لبضائع النقل العابر وصيانة الهياكل الأساسية والمعدات وسلامة الطرق والحماية البيئية في قطاع النقل العابر والتأمين على النقل العابر وتطوير الموانئ الجافة وإدارتها وتوسيع قواعد البيانات الإقليمية بشأن النقل البري.

(و) إقامة مشاريع تيسير التجارة الرامية إلى تبسيط وتخفيف إجراءات الاستيراد والتصدير والجمارك ووضع المعايير لتنظيمها وما يتعلق بذلك من بناء القدرات من الموارد البشرية على وجه الخصوص؛

(ز) مساعدة الحكومات على توضيح الآثار المترتبة على الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية ذات الصلة.

(ح) تسهيل إمكانيات الوصول بشكل متزايد إلى أسواق السندات، وتعزيز الاشتراك في المخاطرة بين منظمات التمويل التابعة للقطاعين العام والخاص.

الأولوية ٥

التنفيذ والاستعراض

٤٢ - يتطلب تنفيذ برنامج العمل هذا جهوداً فردية ومتضافرة تبذلها البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية؛ وشركاؤها في التنمية؛ ومؤسسات وهيئات منظومة الأمم المتحدة؛ والمنظمات الدولية ذات الصلة، كالبانك الدولي والمصارف الإنمائية الإقليمية ومنظمة التجارة العالمية ومنظمة الجمارك العالمية؛ والصندوق المشترك للسلع الأساسية ومنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي، وغيرها من المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية ذات الصلة.

٤٣ - ويُعدّ التعاون الإقليمي ودون الإقليمي أهم عنصر لإقامة نُظم فعالة للنقل العابر. ويجب تعزيز هذا التعاون على أساس المصلحة المتبادلة للبلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر على حد سواء. ويجب إقامة ترتيبات، عند الاقتضاء، للاستعراض والرصد المنتظمين لعملية تنفيذ الاتفاقات المتعلقة بالنقل العابر والحوار والمشاورات بين القطاعين الخاص والعام ومواصلة تعزيز تلك الترتيبات. وينبغي أن يشارك القطاع الخاص بشكل نشط في تنفيذ برنامج العمل هذا.

٤٤ - ويُطلب من المنظمات ذات الصلة بما في ذلك البنك الدولي ومنظمة الجمارك العالمية والمنظمات الدولية والإقليمية الأخرى ذات الصلة أن تمنح الأولوية لطلبات المساعدة التقنية

من أجل تدعيم الجهود الوطنية والإقليمية لتعزيز الاستخدام الفعال لمرافق النقل العابر المتوافرة، بما في ذلك تطبيق تكنولوجيات المعلومات وتبسيط ومواءمة الإجراءات والوثائق.

٤٥ - ويتعين على مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) أن يواصل النظر في برامج تتعلق بالتجارة الإلكترونية وتيسير التبادل التجاري ومسائل التجارة في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. ويجب أن يواصل برنامج الخصاص المتعلق بأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والبلدان الجزرية النامية إجراء التحليلات وتقديم المساعدة التقنية المتصلة بمشاكل النقل العابر التي تعاني منها البلدان النامية غير الساحلية والتي تقع في إطار ولايته.

٤٦ - ويجب مواصلة تعزيز التعاون فيما بين بلدان الجنوب والتعاون الثلاثي بمشاركة المانحين، بالإضافة إلى التعاون في ما بين المنظمات دون الإقليمية والإقليمية.

٤٧ - ويُطلب من اللجان الإقليمية أن تنظر، حسب الاقتضاء، في مواصلة توسيع نطاق برامجها لدعم البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في ما تبذله من جهود لتحسين نظم النقل العابر لديها. وينبغي للشركاء في التنمية أن ينظروا في تقديم الدعم المالي الملائم في ذلك الخصوص. وقد أخذ جيداً في الاعتبار أيضاً النتائج التي توصلت إليها الاجتماعات الإقليمية التحضيرية: برنامج العمل لأفريقيا، وبرنامج العمل لآسيا، وبرنامج عمل أسونسيون.

٤٨ - وينبغي تنظيم اجتماعات دون إقليمية حسب الملائم للنظر في كيفية التنفيذ الفعال لبرنامج العمل هذا طبقاً للولاية التي حددتها الجمعية العامة في قرارها ٢٢٧/٥٦. ويُطلب من مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية والبنك الدولي ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية واللجان الإقليمية ومنظمات دولية وإقليمية/دون إقليمية أخرى ذات صلة، حسب الاقتضاء، أن تقدم المساعدة إلى البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في تنظيم تلك الاجتماعات دون الإقليمية.

٤٩ - ويُطلب إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة أن تنظر في إجراء استعراض شامل لبرنامج العمل هذا في موعد يتم تحديده وفقاً لقرار الجمعية العامة ٢٧٠/٥٧ بآ. وينبغي لمكتب الممثل السامي أن يقوم بتنسيق عملية التحضير للاستعراض. ويُطلب من مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية والبنك الدولي واللجان الإقليمية تقديم المساعدة الفنية والتقنية لتلك العملية.

٥٠ - ويتعين على الأمين العام للأمم المتحدة أن يقدم تقريراً على أساس المعلومات المقدمة من الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والإقليمية ودون الإقليمية ذات الصلة عن تنفيذ

برنامج العمل هذا إلى الجمعية العامة، التي يُرجى منها أن تبت في الفترات الدورية لتقديم هذا التقرير.

٥١ - ويُطلب من مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، وفقاً للولاية التي منحتها له الجمعية العامة للأمم المتحدة في قرارها ٢٢٧/٥٦، القيام في جملة أمور بتعزيز التعاون والتنسيق مع المنظمات التابعة لمنظومة الأمم المتحدة، ولا سيما المنظمات التي تقوم بأنشطة تنفيذية ميدانية في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، من أجل كفالة التنفيذ الفعال لبرنامج العمل. وسيواصل مكتب الممثل السامي القيام بأنشطة الدعوة من أجل تعزيز الوعي الدولي لبرنامج العمل هذا وتركيز الانتباه على تنفيذه.

المرفق الثاني

إعلان ألماتي

نحن الحكومات المشاركة في المؤتمر الوزاري الدولي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإغاثية الدولية المعني بالتعاون في مجال النقل العابر، المعقود في ألماتي في آب/أغسطس ٢٠٠٣،

وقد اجتمعنا للتصدي للاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية، ولإنشاء إطار جديد للنقل العابر في البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، مع مراعاة مصالح كل من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية،

وإذ نشير إلى إعلان الألفية الصادر عن الأمم المتحدة^(١) الذي سلّم فيه رؤساء الدول والحكومات بالاحتياجات والمشاكل الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية، وحثوا المانحين، سواء على المستوى الثنائي أو المتعدد الأطراف، على زيادة مساعداتهم المالية والتقنية المقدمة لهذه المجموعة من البلدان بما يلي احتياجاتها الإنمائية الخاصة، ولمساعدتها على تخطي عقبات الجغرافيا بتحسين نظمها في مجال النقل العابر،

وإذ عقدنا العزم على خلق بيئة، سواء على الصعيد الوطني أو العالمي، تفضي إلى التنمية وإلى القضاء على الفقر،

وقد اعتمدنا برنامج عمل ألماتي: التصدي للاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية ضمن إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية،

نُعلن ما يلي:

١ - أننا نعتقد أن زيادة التجارة أمر لا غنى عنه للنمو الاقتصادي والتنمية المستدامة للبلدان النامية. إلا أن مشاركة بلدان المرور العابر النامية غير الساحلية في التجارة الدولية ليست بالحجم الذي يمكن أن تبلغه.

٢ - أننا نسلم بأن من الأسباب الرئيسية لتهميش البلدان النامية غير الساحلية في نظام التجارة العالمي، ارتفاع تكاليف المعاملات التجارية. فالتجارة والنقل أمران لا انفصام

(١) قرار الجمعية العامة ٢/٥٥.

بينهما. ولذلك فإن تكاليف النقل تشكل عنصرا محمدا رئيسيا للقادرة التنافسية في التجارة الدولية.

٣ - **أننا ملتزمون** بالعمل على تقليل التهميش الراهن إلى أقصى حد، وعلى تحقيق الدمج المفيد للبلدان النامية غير الساحلية في الاقتصاد العالمي. وتحقيقا لهذه الغاية، سنسعى إلى إنشاء أنظمة نقل عابر فعالة في كل من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.

٤ - **أننا نعتقد** أن التعاون في مجال النقل العابر يحقق فائدة همة مشتركة للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. ونحن ندرك أن بلدان المرور العابر المعنية هي ذاتها بلدان نامية وكثيرا ما تتصف بمياكل اقتصادية مماثلة إلى حد كبير وتصادفها ندرة في الموارد على غرار البلدان النامية غير الساحلية.

٥ - **أننا نؤكد** من جديد حق الدول غير الساحلية في الوصول إلى البحر ومنه، وحرية النقل العابر خلال إقليم بلدان المرور العابر بجميع وسائل النقل وفقا للقواعد المطبقة في القانون الدولي.

٦ - **كما نؤكد** من جديد أن بلدان المرور العابر، وهي تمارس سيادتها الكاملة على إقليمها، لها الحق في اتخاذ التدابير اللازمة لكفالة ألا يكون من شأن الحقوق والتسهيلات المقدمة إلى البلدان غير الساحلية أن تتعدى بحال من الأحوال على مصالحها المشروعة.

٧ - **أننا نسلم** بأن المسؤولية الأولية عن إنشاء أنظمة نقل فعالة إنما تقع على عاتق البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. ونحثها على تنفيذ التدابير الكفيلة بمواصلة دعم جهودها التعاونية والمشاركة من أجل التصدي لقضايا النقل العابر من خلال تحسين الهياكل الأساسية المادية والجوانب غير المادية من أنظمة المرور العابر ونؤكد في هذا الصدد على دور التعاون بين بلدان الجنوب.

٨ - **أننا نؤكد** على ضرورة الزيادة في المساعدة الإنمائية الرسمية والموارد الأخرى زيادة كبيرة لتعبئة المساعدة المالية والتقنية من جميع المصادر والآليات القائمة، بما فيها القطاع الخاص. ونحث البلدان المانحة والمؤسسات المالية والإنمائية المتعددة الأطراف على أن تواصل بذل جهودها الرامية إلى كفالة التنفيذ الفعال للتعهدات التي جرى التوصل إليها في توافق

آراء مونتيري للمؤتمر الدولي لتمويل التنمية^(٢)، لا سيما الفقرات ٤١ إلى ٤٣ منه، بهدف تقديم المساعدة المالية والتقنية الملائمة إلى البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في شكل منح و/أو قروض بأيسر شروط ممكنة من أجل تلبية الاحتياجات المحددة في برنامج عمل ألماتي.

٩ - **أنا نؤكد أيضا على أن القطاع الخاص، بوصفه مقدما للخدمات ومستفيدا من خدمات نظام النقل، هو جهة معنية هامة في المجتمع وينبغي أن يكون مساهما رئيسيا في تطوير الهياكل الأساسية والقدرة الإنتاجية في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.**

١٠ - **ونلاحظ الدور الهام الذي يتمثل في العمل على تبسيط وتوحيد إجراءات ومستندات النقل، وعلى تطبيق تكنولوجيا المعلومات من أجل تعزيز كفاءة نظم النقل، وناشد الكيانات ذات الصلة التابعة للأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى، بما في ذلك البنك الدولي، واللجان الإقليمية، ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية والمنظمة العالمية للجمارك ومنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي أن تواصل تقديم المساعدة إلى البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، بناء على طلبها، في تلك المجالات طبقا للولاية الموكلة إلى كل منها.**

١١ - **ونشير إلى الإعلان الوزاري الذي أقره المؤتمر الوزاري الرابع لمنظمة التجارة العالمية^(٣) الذي سلم بأهمية المزيد من التعجيل بنقل السلع والإفراج عنها وتخليصها بما في ذلك السلع التي تُنقل بالمرور العابر وبالحاجة إلى تعزيز المساعدة التقنية وبناء القدرات في هذا المجال. ونشير أيضا إلى القرار الوارد في الإعلان نفسه بأن تعالج منظمة التجارة العالمية القضايا المتصلة بالاقتصادات الضعيفة الصغيرة وبإدماجها بالكامل في نظام التجارة المتعدد الأطراف.**

١٢ - **ونعترف بأن تكاليف النقل الباهظة تخلق عائقا رئيسيا أمام الوصول إلى الأسواق الخارجية. ونلاحظ في هذا الصدد طلب البلدان النامية غير الساحلية بأن تنظر المفاوضات الحالية بشأن سبل وصول السلع الزراعية وغير الزراعية إلى الأسواق، في إعطاء اهتمام خاص للمنتجات التي تشكل مصلحة خاصة للبلدان النامية غير الساحلية.**

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

(٣) A/C.2/56/7، المرفق.

١٣ - ونسَلِّم بأهمية الوصول المعزز والقابل للتنبؤ به إلى جميع الأسواق بالنسبة لصادرات البلدان النامية، بما فيها البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. ووفقا للتعهدات الواردة في إعلان الدوحة الوزاري، لا سيما الفقرتان ١٣ و ١٦ منه، وقواعد منظمة التجارة العالمية، ينبغي للمفاوضات الحالية أن تولي انتباها كاملا لاحتياجات ومصالح البلدان النامية، بما فيها البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.

١٤ - كما نؤكد من جديد التزامنا بتيسير مواصلة تنمية البلدان النامية غير الساحلية. وسيتحقق إنشاء أنظمة فعالة في مجال النقل العابر ودمج البلدان النامية غير الساحلية في الاقتصاد العالمي من خلال شراكات حقيقية بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية من جهة وشركائها في مجال التنمية من جهة أخرى على كل من الصعد الوطني والثنائي ودون الإقليمي والإقليمي والعالمي.

١٥ - ونؤكد على الأهمية الفائقة للتنفيذ الفعال والمتابعة المنتظمة لبرنامج عمل ألماتي ونلتزم بتحقيق هذا الهدف. ونطلب إلى الممثل السامي للأمم المتحدة لأقل البلدان نموا وللبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية أن يكفل متابعة المؤتمر على نحو فعال في إطار ولايته الموكلة إليه وفقا لقرارات الجمعية العامة ذات الصلة.

المرفق الثالث

الإعراب عن الشكر لشعب وحكومة جمهورية كازاخستان

إن المؤتمر الوزاري الدولي للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر
النامية والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإئتمانية الدولية المعني بالتعاون في مجال النقل
العابر،

وقد اجتمع في ألماتي، كازاخستان، يومي ٢٨ و ٢٩ آب/أغسطس ٢٠٠٣ بدعوة
من حكومة جمهورية كازاخستان،

١ - يعرب عن عميق امتنانه لمعالي السيد قاسم جومارت توكايف، وزير
خارجية جمهورية كازاخستان، لإسهامه المتميز - كرئيس للمؤتمر الوزاري الدولي للبلدان
النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإئتمانية
الدولية المعني بالتعاون في مجال النقل العابر - في إنجاح أعمال المؤتمر؛

٢ - يعرب عن عميق امتنانه لحكومة جمهورية كازاخستان لتيسيرها عقد المؤتمر
في كازاخستان، ولما وضعته تحت تصرفه من تسهيلات وموظفين وخدمات ممتازة؛

٣ - يطلب إلى حكومة جمهورية كازاخستان أن تنقل إلى مدينة ألماتي وشعب
كازاخستان مشاعر امتنان المؤتمر لما لقيه المشاركون فيه طيلة مقامهم في كازاخستان من
كرم ضيافة وحسن استقبال.

