

Distr.: General
15 August 2007
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



الدورة الثانية والستون

البند ٥٩ (ب) من جدول الأعمال المؤقت*

مجموعة البلدان التي تواجه أوضاعاً خاصة: إجراءات
محددة تتصل بالاحتياجات والمشاكل التي تنفرد بها
البلدان النامية غير الساحلية: نتائج المؤتمر الوزاري
الدولي للبلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر
النامية والبلدان المانحة والمؤسسات المالية والإئتمانية
الدولية المعني بالتعاون في مجال النقل العابر

رسالة مؤرخة ٣٠ تموز/يوليه ٢٠٠٧ موجهة إلى الأمين العام من الممثل الدائم
لمالي لدى الأمم المتحدة

بصفتي رئيس مجموعة البلدان النامية غير الساحلية أتشرف بأن أحيل إليكم تقرير
الاجتماع المواضيعي عن تنمية الهياكل الأساسية للنقل العابر (انظر المرفق الأول). لقد عُقد
الاجتماع في واغادوغو في الفترة من ١٨ إلى ٢٠ حزيران/يونيه ٢٠٠٧ كجزء من العملية
التحضيرية لاستعراض منتصف المدة لتنفيذ برنامج عمل ألما - آتا، وفقاً لقرار الجمعية العامة
٢١٢/٦١.

وقد اشترك في هذا الاجتماع أصحاب المصلحة الرئيسيون وهم البلدان النامية غير
الساحلية وبلدان النقل العابر النامية والبلدان المانحة والمؤسسات الدولية والإقليمية ودون
الإقليمية. وأسفر الاجتماع عن اعتماد موجز أعده الرئيس (انظر المرفق الثاني).

* A/62/150.



وأكون ممتنا لو توزع هذه الرسالة ومرفقها بوصفها وثيقة من وثائق الدورة الثانية والستون للجمعية العامة في إطار البند ٥٩ (ب) من جدول الأعمال المؤقت.

(التوقيع) الشيخ سيدي ديارا
الممثل الدائم

المرفق الأول للرسالة المؤرخة ٣٠ تموز/يوليه ٢٠٠٧ والموجهة إلى الأمين العام من الممثل الدائم لمالي لدى الأمم المتحدة

تقرير الاجتماع المواضيعي بشأن تنمية الهياكل الأساسية للنقل العابر كجزء من العملية التحضيرية لاستعراض منتصف المدة لبرنامج عمل ألما - آتا

واغادوغو، بوركينافاسو، ١٨-٢٠ حزيران/يونيه ٢٠٠٧

أولاً - مقدمة

١ - تواجه البلدان النامية غير الساحلية مشاكل خاصة بسبب عدم انفتاح أراضيها على البحر وبعدها وعزلتها عن أسواق العالم. ولمعالجة هذه المسائل، دعت الجمعية العامة في عام ٢٠٠٣ إلى عقد مؤتمر الأمم المتحدة الذي اعتمد برنامج عمل ألما - آتا: تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية في إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر من أجل البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.

٢ - وقررت الجمعية العامة، في قرارها ٢١٢/٦١، إجراء استعراض منتصف المدة في عام ٢٠٠٨ لتنفيذ برنامج عمل ألما - آتا. وسيسبق استعراض منتصف المدة أعمال تحضيرية إقليمية وموضوعية تتسم بفعالية كبيرة وهيكلية جيدة ومشاركة واسعة. وينبغي أيضاً أن تستعمل بشكل فعال في عملية الاستعراض الآليات الحكومية الدولية على الصعيدين العالمي والإقليمي، بما فيها آليات لجان الأمم المتحدة الإقليمية، فضلاً عن المواد الموضوعية والبيانات الإحصائية ذات الصلة. وقد طلبت الجمعية العامة إلى مكتب الأمم المتحدة للممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية أن ينسق العملية التحضيرية. وطلب أيضاً إلى وكالات منظومة الأمم المتحدة، بما فيها مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي واللجان الإقليمية والمنظمات الدولية والإقليمية ذات الصلة، كل في إطار ولايتها، أن تقدم الدعم اللازم لعملية الاستعراض.

٣ - والاجتماع المواضيعي بشأن تنمية الهياكل الأساسية للنقل العابر هو أول اجتماعين مواضيعيين ينظمان في عام ٢٠٠٧. وسيركز الاجتماع المواضيعي الثاني على التجارة الدولية وتيسير التجارة وسيعقد في أولانباتار يومي، ٣٠ و ٣١ آب/أغسطس ٢٠٠٧. وستكون نتائج هذين الاجتماعين المواضيعيين مدخلات موضوعية لاستعراض منتصف المدة لعام ٢٠٠٨.

٤ - أقر برنامج عمل ألما - آتا بأن الهياكل الأساسية غير الملائمة عائق رئيسي لإنشاء نظم فعالة للنقل العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وحدد برنامج عمل ألما - آتا إجراءات معينة في النقل بالسكك الحديدية والنقل الطرقي والموانئ والطرق المائية الداخلية وخطوط الأنابيب والنقل الجوي والاتصالات. فالهياكل الأساسية والخدمات الفعالة للنقل والاتصالات من الشروط المسبقة الحيوية لتنمية البلدان النامية غير الساحلية وإدماجها الفعال في النظام التجاري الدولي والاقتصاد العالمي. وييسر النقل والاتصالات بين الأقاليم وما وراء البحار توسع التجارة لأن التجارة غير ممكنة ما لم يصل الناس والسلع مادياً إلى منطقة الإنتاج والاستهلاك بكلفة تنافسية. ويعد تدهور الهياكل الأساسية للنقل من المشاكل الرئيسية التي تؤثر في كل من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر غير النامية. وهناك حاجة إلى مرافق الاتصالات لتيسير المعرفة المسبقة لما هو متوافر من خدمات النقل وضمان المرور العابر بشكل سلس وسريع.

٥ - واعتمد الاجتماع المواضيعي موجز الرئيس (انظر المرفق الأول).

٦ - وحضر الجلسة الافتتاحية للاجتماع ألان ب. يودا، وزير الدولة، ووزير الصحة، وممثل رئيس الوزراء، ورئيس حكومة بوركينا فاسو، وجون باتيست كومباوري، وزير الاقتصاد والمالية في بوركينا فاسو، وغيلبرت نويل ويدراوغو، وزير النقل في بوركينا فاسو، وهيوليت لينغاني، وزير الهياكل الأساسية في بوركينا فاسو، ولوران سيدوغو، وزير البيئة في بوركينا فاسو، وشوغيل مايبغا، وزير الصناعة والتجارة في مالي، ورئيس مجموعة البلدان النامية غير الساحلية، ووكيل الأمين العام للأمم المتحدة والممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية بالأمانة العامة للأمم المتحدة، ونائبة الأمين التنفيذي للجنة الاقتصادية لأفريقيا، وألان إدوار تراوري، الأمين العام لوزارة البيئة، ورئيس اللجنة التوجيهية لبوركينا فاسو.

ثانياً - الجلسة الافتتاحية

٧ - أهابت نائبة الأمين التنفيذي للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا، في بيانها، بالمجتمع الدولي والقطاع الخاص أن يساعدوا البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في بناء شبكات النقل العابر وتعزيزها.

٨ - وأشارت نائبة الأمين التنفيذي إلى أن ١٥ من البلدان الأفريقية بلدان غير ساحلية وأن ٩ من البلدان الـ ١٢ الأكثر فقراً في العالم بلدان أفريقية غير ساحلية. لذلك فإن تنمية النقل العابر من الشواغل المهمة في أفريقيا. وأكدت أن البلدان غير الساحلية تنفق وسطياً

١٥ في المائة من حصائل صادراتها في وسائل النقل في الوقت الذي لا تنفق منها البلدان النامية سوى ٧ في المائة والبلدان المتقدمة النمو ٤ في المائة. وتحد هذه التكاليف الإضافية من قدرتها التنافسية ومن مستوى التجارة دون الإقليمية والدولية.

٩ - ولاحظت نائبة الأمين التنفيذي في معرض إشارتها بالجهود التي تبذلها المجموعات الاقتصادية الإقليمية التي وضعت برامج النقل، أن كل البلدان الأفريقية غير الساحلية، فيما عدا بلدان أفريقيا الوسطى، موصولة بميناء من خلال طريق معبدة أو سكة حديدية.

١٠ - وأشارت نائبة الأمين التنفيذي إلى أن الدول الأفريقية اتفقت في القاهرة عام ٢٠٠٦، على أن إحدى الأولويات في الاستراتيجيات الوطنية للحد من الفقر تكمن في توجيه الاستثمارات نحو القطاعات المنتجة بما فيها قطاع النقل، مما سيساهم في تنفيذ برنامج عمل ألما - آتا.

١١ - وأضافت نائبة الأمين التنفيذي أنه إلى جانب القيادة السياسية للاتحاد الأفريقي والجهود المبذولة من مصرف التنمية الأفريقي لتعبئة الموارد، ساهمت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا في التكامل الإقليمي بتعزيز الهياكل الأساسية للنقل وتقديم المساعدة التقنية المباشرة للدول الأعضاء، إما كلاً على حدة أو على أساس إقليمي. وطمأنت الدول الأفريقية بشأن دعم لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا في تنفيذ برنامج عمل ألما - آتا، خاصة من خلال خطة العمل الأفريقية التي اعتمدت في أديس أبابا في أيار/مايو ٢٠٠٣.

١٢ - واحتتمت نائبة الأمين التنفيذي بياها بملاحظة أن تنمية شراكات بين القطاعين العام والخاص ستنشئ مصدراً بديلاً للتمويل من شأنه أن يعوض عن الموارد الميزانية المحدودة في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.

١٣ - وأشاد وزير الصناعة والتجارة في مالي، ورئيس مجموعة البلدان النامية غير الساحلية، في بيانه، بذكرى رئيس المجموعة السابق، شومالي ساياسوني من جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، الذي أدت جهوده، في جملة أمور، إلى إعداد برنامج عمل ألما - آتا لعام ٢٠٠٣ وتنفيذه بنجاح حتى الآن، وإدراج قضايا البلدان النامية غير الساحلية في نتائج المؤتمرات الدولية الكبرى، من قبيل مؤتمر القمة العالمي لعام ٢٠٠٥ المعقود في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٥ ومؤتمر القمة الأول لمجموعة البلدان النامية غير الساحلية المعقود في هافانا في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٦.

١٤ - ولاحظ الوزير أن فرادى الدول تفتقر إلى القدرة على القيام لوحدها بحل المشاكل التي يسببها انعدام الانفتاح على البحر. لذلك، ينبغي أن يكون النهج دون الإقليمي والإقليمي من الحلول المفضلة. وبدا أيضاً على اقتناع بأن هذا النهج ينبغي أن يُستكمل بالتزام

البلدان بالاعتماد على قواها الخاصة. وأعرب عن ارتياحه لما يجري من وضع استراتيجيات دون إقليمية وإقليمية وبدء تنفيذها، وذلك بفضل الدعم المقدم من الشركاء في التنمية. وأضاف أن تنمية الهياكل الأساسية للنقل، وخاصة تنمية الهياكل الأساسية للنقل العابر، من بين أولويات حكومة جمهورية مالي.

١٥ - وأشار وكيل الأمين العام والممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، في بيانه، إلى أن كون البلد غير ساحلي "تحدياً، وليس مصيراً". وأضاف أن هناك حاجة إلى إجراءات محددة للتغلب على هذا التحدي. ولهذا الغرض، نظمت الجمعية العامة مؤتمراً عام ٢٠٠٣ في كازاخستان؛ اعتمد برنامج عمل ألما - آتا لتلبية احتياجات البلدان النامية غير الساحلية؛ ويُعتمد إجراء استعراض منتصف المدة للبرنامج في عام ٢٠٠٨.

١٦ - وأكد وكيل الأمين العام أن النجاح في تنفيذ أولويات برنامج ألما - آتا سيتوقف فعلاً على قوة الشراكة بين أصحاب المصلحة. وأضاف أن من الضروري أن تكون هناك مساعدة مالية معززة وأكثر تركيزاً وطويلة الأجل من الجهات المانحة المتعددة الأطراف والإقليمية والثنائية. وهناك حاجة أيضاً إلى الاستثمارات في إنشاء شراكات بين القطاعين العام والخاص، في بناء القدرات، والإصلاحات القانونية والتنظيمية، والاستعراضات المؤسسية والإدارية، بما فيها التحليل المعمق لتشكيلة التجارة الخارجية لكل بلد غير ساحلي وقيود النقل التي تعاني منها.

١٧ - وكان الهدف الرئيسي من الاجتماع هو استعراض التقدم المحرز على الصعيد الوطني ودون الإقليمي والإقليمي والدولي في تنفيذ الأولوية ٢ لبرنامج عمل ألما - آتا: "تنمية الهياكل الأساسية وصيانتها" ومناقشة الإجراءات المستقبلية اللازمة لزيادة تعزيز الشراكة العالمية من أجل إنشاء نظم فعالة للنقل العابر. وشدد على الأهمية الحاسمة لنتائج الاجتماع التي ستكون من المدخلات الموضوعية لاستعراض منتصف المدة لعام ٢٠٠٨. واختتم بيانه بالتأكيد مجدداً على أن الأمم المتحدة ككل، ومكتبه بوجه خاص، ستواصل دعم الجهود التي تبذلها البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر المجاورة لها من أجل تنفيذ برنامج عمل ألما - آتا بشكل ناجح.

١٨ - وافتتح الاجتماع رسمياً وزير الدولة، ووزير الصحة في بوركينا فاسو، ممثلاً رئيس وزراء بوركينا فاسو. وهنأ رئيس مالي، أمادو توماني توري على انتخابه رئيساً لمجموعة البلدان النامية غير الساحلية.

١٩ - وأكد الوزير أهمية سياسات التكامل، خاصة تلك المتصلة بالاقتصاد، التي ينبغي أن تكون أساساً للتنمية المستدامة في البلدان النامية غير الساحلية. ولاحظ أن برنامج عمل ألما - آتا، أكد أن الهياكل الأساسية الضعيفة تحد من تنافسية المنتجات الصادرة من البلدان النامية غير الساحلية في الأسواق الدولية. وأشار إلى بعض عوامل خارجة إضافية، مثل اعتماد البلدان النامية غير الساحلية على الهياكل الأساسية والسياسات واستقرار بلدان المرور العابر وكذلك إجراءات المرور العابر الإدارية لدى هذه البلدان.

٢٠ - وقال إن أحد الأسباب الرئيسية لتهميش البلدان النامية غير الساحلية هو ارتفاع تكاليف المعاملات. ومن ثم فإن البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية بحاجة إلى المساعدة في عبور الحدود، وتشجيع استعمال المعلوماتية، وإنشاء نظم مراقبة جمركية فعالة بتبسيط الإجراءات الإدارية، وتعزيز قدرة المنظمات التجارية الحكومية. وشدد على أن التعاون الثنائي ودون الإقليمي ينبغي أن يساعد في تنسيق التجارة وتيسيرها.

٢١ - وأعرب الوزير عن إلحاح الحاجة إلى إنشاء شراكات ثنائية ومتعددة الأطراف ووطنية ودولية بين القطاعين العام والخاص.

٢٢ - ولاحظ أن الشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا اشتملت بمبادرات كبرى تسمح للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية باكتساب الهياكل الأساسية دون الإقليمية والإقليمية بشكل تدريجي. وعلاوة على ذلك، فقد تبنت هذه المبادرات المجموعات الاقتصادية الإقليمية، خاصة الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا والجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا. وأضاف أن البلدان الأفريقية غير الساحلية من منطقة الساحل ضعيفة بشكل خاص أمام سوء الهياكل الأساسية للنقل.

٢٣ - وقدم وصفاً للجهود التي تبذلها بوركينا فاسو لبناء الهياكل الأساسية للنقل العابر وصيانتها. وقال إن البرنامج الخماسي لرئيس بوركينا فاسو أخذ ذلك في الاعتبار وخاصة الحاجة إلى تحديث الهياكل الأساسية للاقتصاد والخدمات. غير أنه أشار إلى أن هذه الجهود غير كافية وأن تحدي الهياكل الأساسية يستوجب أكثر مما يمكن للدول نفسها لأن تفعله. ولذلك أهاب بالدول النامية وغيرها من الشركاء في التنمية أن يحترموا التزامهم نحو البلدان النامية غير الساحلية.

ثالثاً - تبادل الآراء بشأن حالة الهياكل الأساسية للنقل العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية

٢٤ - أدلى ببيانات رؤساء وفود الدول الأعضاء في الأمم المتحدة التالية أسماءهم: هيبوليت لينغاني، وزير الهياكل الأساسية، بوركينا فاسو؛ بيلج كانكوريل، سفير، رئيس وفد تركيا؛

بارليباي ساديكوف، نائب الممثل الدائم لكازاخستان لدى الأمم المتحدة، كازاخستان؛
 وحوان يوف، نائب الممثل الدائم لباراغواي لدى الأمم المتحدة؛ وزارة الخارجية، لبوليفيا؛
 غالسان بيخبات، بوزارة الطرق والنقل والسياحة، بمنغوليا؛ ناندر ابراساد أوبادهايا،
 وزارة الصناعة والتجارة والإمدادات، نيبال؛ غيلبيرت نويل ويدراوغو، وزير النقل، لبوركينا
 فاسو؛ تسيلي شاكيلا، وزير الأشغال العامة والنقل، ليسوتو؛ أريغ هوفهانيسيان، مستشار،
 وزارة الخارجية، بأرمينيا؛ علي تراوري، مجلس بوركينا فاسو لشركات الشحن،
 ببوركينا فاسو؛ بانغ شينغيون، البعثة الدائمة لجمهورية الصين الشعبية لدى الأمم المتحدة؛
 أونكار ساروب، الأمين الثاني، المفوضية العليا للهند في أكرا؛ أوين سينغيني، مدير المشاريع
 بالنيابة، وحدة ممرات النقل، وزارة النقل والأشغال العامة والإسكان، بملاوي؛ محمدو ديالو،
 مستشار تقني في وزارة المعدات والنقل، بمالي؛ جون نسينغومفا، هيئة الطرق، بناميبيا؛
 هال ماهامان حيبسو، وزارة النقل والطيران المدني، بالنيجر؛ لوكويا، البعثة الدائمة لأوغندا
 لدى الأمم المتحدة؛ برنار نفونديو، نائب الممثل الدائم، البعثة الدائمة لزامبيا لدى الأمم المتحدة؛
 مورغان دوبي، البعثة الدائمة لزمبابوي لدى الأمم المتحدة.

رابعا - الجهود التي تبذلها المنظمات الدولية والإقليمية لمساعدة البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية في تنمية هياكلها الأساسية للنقل العابر

٢٥ - أعطى الأستاذ جيفري ساكس، مدير معهد الأرض في جامعة كولومبيا، نيويورك،
 ملاحظات رئيسية من خلال التداول بالفيديو.

٢٦ - وقُدِّمت عروض من جانب ممثلي الهيئات الدولية والإقليمية التالية:

مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة
 النامية بالأمانة العامة للأمم المتحدة؛

اللجنة الاقتصادية لأفريقيا؛

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ؛

مصرف التنمية الأفريقي؛

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية؛

البنك الدولي.

خامسا - جلسة خاصة بشأن البعد دون الإقليمي لتنمية الهياكل الأساسية للنقل العابر

٢٧ - قُدمت عروض من جانب ممثلي المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية التالية: السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي؛ الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا؛ المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا؛ السوق المشتركة لبلدان المخروط الجنوبي؛ الجماعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا؛ ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا؛ جماعة شرق أفريقيا؛ سلطة الممر الشمالي لتنسيق النقل العابر؛ الاتحاد الأفريقي.

سادسا - عروض خاصة

٢٨ - قدم ريتشارد نورمانت، المدير التنفيذي للمجلس الوطني للشراكات بين القطاعين العام والخاص للولايات المتحدة عرضا خاصا عن الشراكات بين القطاعين العام والخاص.

٢٩ - وقدم لوران سيدوغو، وزير البيئة في بوركينا فاسو، عرضا خاصا عن استدامة الهياكل الأساسية للنقل العابر وأثرها على البيئة.

سابعا - الجلسة الختامية

٣٠ - اعتمد الاجتماع موجزا للرئيس (انظر المرفق الثاني). قائمة المشتركين واردة في المرفق الثالث.

المرفق الثاني للرسالة المؤرخة ٣٠ تموز/يوليه ٢٠٠٧ الموجهة إلى الأمين العام من الممثل الدائم لمالي لدى الأمم المتحدة
موجز الرئيس الذي اعتمده الاجتماع المواضيعي بشأن تنمية الهياكل الأساسية للنقل العابر للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية

أولا - تقييم الحالة الراهنة

١ - على الرغم من بعض التقدم المحرز في تنفيذ برنامج عمل ألما - آتا: تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية ومعالجة مشاكلها في إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر منذ اعتماده في عام ٢٠٠٣ من جانب الجمعية العامة، لا تزال البلدان النامية غير الساحلية تواجه المشاكل الخاصة المتصلة بعوائقها الجغرافية إلى جانب انعدام الهياكل الأساسية الملائمة للنقل العابر والإجراءات والأنظمة المضنية.

٢ - ورغم أن عوائق البلدان غير الساحلية تتخلل كل جانب من عملية التنمية وتخفيف حدة الفقر، فإن أثرها على تطور التجارة الخارجية شديدة بشكل خاص. فتكاليف النقل العابر الإضافية التي يتعين على البلدان غير الساحلية أن تتحملها تقيد تنمية الصادرات لأن هذا العبء يحد من مدى الصادرات والأسواق المحتملة التي يمكن أن تسوّق فيها السلع بشكل تنافسي ومربح. ويميل سعر الواردات إلى الارتفاع نظرا لارتفاع تكاليف النقل. وتبقى تكاليف النقل المرتفعة العائق الوحيد الأكثر أهمية لوصولها بشكل منصف إلى الأسواق العالمية والتنافس مع البلدان الأخرى والسبب الرئيسي لاستمرار تهميش البلدان النامية غير الساحلية من نظام التجارة الدولية مع الحصص البائسة من سلع السوق.

٣ - والهياكل الأساسية غير الملائمة في النقل بالسكك الحديدية، والنقل الطرقي، والموانئ، والطرق المائية الداخلية، وخطوط الأنابيب، والنقل الجوي، وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وانعدام الوصلات، وقلة القواعد والإجراءات المنسقة، وقلة الاستثمار عبر الحدود ومشاركة القطاع الخاص هي المشاكل الرئيسية التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية. فالهياكل الأساسية والخدمات الفعالة للنقل من الشروط المسبقة الحيوية لتنمية البلدان النامية غير الساحلية وإدماجها الفعال في النظام التجاري الدولي والاقتصاد العالمي. ويعد تدهور الهياكل الأساسية للنقل من المشاكل الرئيسية التي تؤثر في كل من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وسيزيد الاستعمال الواسع لوسائل المعلومات والاتصالات في عمليات النقل العابر كثيرا من فعالية مرافق المرور العابر القائمة.

٤ - وتبين البيانات الأولية التي جمعها مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نموا والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية أن البلدان النامية غير الساحلية لم تعرف

سوى تحسنا ضئيلا في تنمية الهياكل الأساسية للنقل العابر. فارتفع مجموع الشبكات الطرقية للبلدان النامية غير الساحلية ١,٠٤ مليون كيلومتر في عام ٢٠٠٤، بعد أن كان نحو ٩٧٤ ٠٠٠ كيلومترا في عام ٢٠٠٣، وتشكّل الطرق المعبّدة ٤٠ في المائة فقط من مجموع الطرق. ويساوي مجموع شبكة السكك الحديدية لكل البلدان النامية غير الساحلية نحو ٤٠ ٠٠٠ كلم. وليست شبكات السكك الحديدية الأفريقية والآسيوية بعد موصولة فيما بينها. وبلغ مجموع الشحن الجوي للبلدان النامية غير الساحلية ٣,٣ مليون طن بالسنة. وتعد أساطيل فرادى شركات النقل من الطائرات في البلدان غير الساحلية صغيرة؛ وشبكات الخطوط الجوية منتشرة واستعمال الطائرات منخفض؛ والتكاليف مرتفعة. والوصلات بين المناطق دون الإقليمية سيئة بسبب عدم وجود سياسات ملائمة لتنظيم صناعة النقل الجوي.

٥ - وفيما يتعلق بالهياكل الأساسية للاتصالات، كان هناك في عام ٢٠٠٣ ما متوسطه ٥,١ خطوط هاتفية رئيسية لكل ١٠٠ نسمة في البلدان النامية غير الساحلية. وتتأخر هذه البلدان أيضا عن الركب في تطبيق التكنولوجيا المتنقلة، مع ما متوسطه ٦,٨ مشترك متنقل لكل مائة نسمة في عام ٢٠٠٣. وتعد الفجوة الرقمية المتزايدة أيضا أحد الشواغل الرئيسية، فبينما كان يتوافر للبلدان النامية غير الساحلية ١٥,١ حاسوبا شخصا لكل ١٠٠ نسمة في عام ٢٠٠٣، كان المتوسط العالمي هو ١٠٠,٨.

٦ - ومعالجة الحاجة إلى إنشاء هياكل أساسية موثوقة للاتصالات والنقل العابر تتطلب استثمارا كبيرا، وإنشاء شركات بين القطاعين العام والخاص، وبناء القدرات، وإصلاحات قانونية وتنظيمية، واستعراضات مؤسسية وإدارية، بما فيها تحليل معمق لتشكيلة التجارة الخارجية لكل بلد غير ساحلي وقيود النقل التي يعاني منها. ويعد تنسيق الهياكل الأساسية للنقل في بلد واحد مهمة هائلة في حد ذاتها؛ أما تنسيقها عبر الحدود فهو أكثر صعوبة.

ثانيا - تعبئة الموارد المالية لتنمية الهياكل الأساسية للنقل العابر

٧ - بما أن تنمية الهياكل الأساسية للنقل العابر هي الشرط المسبق للنمو على المدى البعيد، فإنه ينبغي أن يكون من أولويات الميزانيات الوطنية تنمية هذه الهياكل الأساسية وتخصيص الإيرادات اللازمة لصيانتها وإعادة تأهيلها.

٨ - وتعد التكاليف التي تنطوي عليها تلبية الاحتياجات اللازمة في إنشاء نظم فعالة للنقل العابر وصيانتها من الضخامة بحيث لا يمكن للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية أن تنجز هذه المهمة الهائلة لوحدها. ومع معدل العائد المنخفض لاستثمار الهياكل

الأساسية، لا تزال المساعدة المالية الدولية تشكل المصدر الرئيسي لتنمية الهياكل الأساسية للبلدان النامية غير الساحلية للخروج من هذا الطريق المسدود. وهناك تطور يستحق الترحيب يتمثل في أن مجموع المساعدة الإنمائية الرسمية التي تلقتها البلدان النامية غير الساحلية من بلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي في عام ٢٠٠٥ ارتفعت إلى ١٤,٧ مليون من دولارات الولايات المتحدة. ولكن حوالي ٣,٧ في المائة فقط من المساعدة الإنمائية الرسمية خصصت لتنمية الهياكل الأساسية للنقل والتخزين والاتصالات، مما يشكل انخفاضاً بالمقارنة مع ٦,٣ في المائة في عام ٢٠٠٣. ويشكل ذلك أحد الشواغل الرئيسية للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.

٩ - وينبغي للبنك الدولي والمصارف الإنمائية الإقليمية وغيرها من المؤسسات المالية والإنمائية المتعددة الأطراف أن تقدم قدراً أكبر من المساعدة المالية لتنمية الهياكل الأساسية للنقل العابر في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية واستكمال الوصلات المفقودة في شبكة النقل دون الإقليمية والإقليمية التي ستصل البلدان النامية غير الساحلية بباقي المنطقة. وينبغي أيضاً للمؤسسات المتعددة والثنائية الأطراف أن تضاعف جهودها لتشجيع استثمار القطاعين العام والخاص في تنمية الهياكل الأساسية للنقل العابر في البلدان النامية غير الساحلية من خلال جملة أمور من بينها خطط لضمان الاستثمارات.

١٠ - وعلى البلدان غير الساحلية أن تبتكر نهجاً لتمويل الهياكل الأساسية وسياسات ملائمة لتشجيع مشاركة القطاع الخاص لإنشاء بيئة مؤاتية لجلب مشاركة القطاع الخاص في مشاريع تنمية الهياكل الأساسية، خاصة من خلال الشراكات بين القطاعين العام والخاص. وقد زادت وتيرة الاستثمار في الهياكل الأساسية في السنوات الأخيرة، خاصة في البلدان التي اتخذت تدابير جريئة لجلب الاستثمار الأجنبي المباشر عن طريق الخصخصة. وهناك إمكانيات كبيرة لإشراك القطاع الخاص في تنمية الهياكل الأساسية في البلدان النامية غير الساحلية. وينبغي أيضاً أن تؤخذ في الاعتبار صناديق المشاريع الإقليمية من أجل مشاريع الهياكل الأساسية.

ثالثاً - التعاون دون الإقليمي والإقليمي من أجل تنمية الهياكل الأساسية للنقل العابر

١١ - يعتبر التعاون عبر الحدود مع بلدان المرور العابر مسألة حيوية لأغراض إقامة أنظمة نقل عابر فعالة. وسيكون النقل العابر أسهل وأقل تكلفة لكل من البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر، إذا نفذ في بيئة متكاملة. ويمكن أن يتحول التعاون والتكامل على الصعيد الإقليمي إلى مكسب من خلال تجميع الموارد المحدودة وتحقيق وفورات الحجم

المطلوبة. وتحتاج نقطتان إلى اهتمام خاص، هما: أولاً، تخفيف إعاقات المرور عبر الحدود من خلال التكامل الإقليمي، بغية تيسير إمكانية الوصول إلى الأسواق في البلدان المجاورة وفيما وراء البحار. ثانياً، ازدياد وتيرة استمرار تنمية الهياكل الأساسية على أساس إقليمي. وتبدو البلدان غير الساحلية النامية، التي تنتمي إلى منظمات تكامل إقليمي مزدهرة، أفضل من غيرها كبلدان مضيضة للاستثمار الأجنبي المباشر وفيما يتعلق بالاندماج في شبكة الهياكل الأساسية الإقليمية للنقل العابر.

١٢ - وقد بذلت منظمات التكامل الإقليمي جهوداً جادة خلال السنوات الماضية بغية توسيع هياكلها الأساسية للنقل والاتصالات وتحسين خدماتها، من أجل كفالة تنميتها المستدامة. وتم، في ذلك الصدد، التوقيع على عدد من الاتفاقات البعيدة الأثر من أجل صياغة وتحديد معيار لتنمية الهياكل الأساسية الإقليمية للنقل، وتحديد الوصلات المفقودة في شبكات النقل الإقليمي. ونفذت إصلاحات سياسات عديدة بغية تبسيط وترشيد الإجراءات واجتذاب القطاع الخاص من أجل تأسيس صناديق للطرق، وما إلى ذلك. غير أن معدلات النمو والكفاءة في القطاع تظل أدنى بكثير عن المستوى المرضي بسبب انعدام أطر السياسات المناسبة فيه ووجود مشاكل متصلة بالهياكل المؤسسية.

١٣ - ويمكن تحسين طرق المرور العابر في البلدان غير الساحلية أيضاً، من خلال برامج لإعداد شبكة نقل متكاملة على الصعيدين دون الإقليمي والإقليمي، من قبيل تنمية الطرق السريعة العابرة للقارة في أفريقيا؛ والطريق الآسيوي السريع والسكك الحديدية الآسيوية، ومبادرة تكامل الهياكل الأساسية الإقليمية في أمريكا الجنوبية. ويتعين تحديد الاحتياجات الاستثمارية للبلدان النامية غير الساحلية، ومنح الأولوية لإكمال الوصلات المفقودة في سياق تلك المبادرات الإقليمية. ويعتبر الممر الإنمائي ومبادرة التطوير المكاني في الجنوب الأفريقي من الأشياء العظيمة الفائدة أيضاً. إذ تطرح مبادرة التطوير المكاني مسألة النقل بشكل عام، والنقل العابر على وجه الخصوص، في سياق اجتماعي - اقتصادي أوسع، تتم رؤية النقل فيه من خلال منظور متكامل. وتقر المبادرة بالاعتماد المتبادل بين قطاعي النقل والقطاعات الأخرى. وتم التأكيد على ضرورة منح الأولوية لتنمية الهياكل الأساسية للنقل العابر وإكمال الوصلات المفقودة في شبكة الهياكل الأساسية الإقليمية.

١٤ - وبالرغم من أن معظم الجماعات الاقتصادية الإقليمية قد وضعت أطراً لسياسات النقل، تظل الاستراتيجيات الواضحة والنقاط المرجعية والأهداف الأطر الزمنية المطلوبة لتنفيذها معدومة. ويتعين وضع مؤشرات لقياس أداء الجماعات الاقتصادية الإقليمية في مجال تكامل النقل، بما في ذلك التكامل المادي وترابط السياسات والمسائل التشغيلية. ويكتسب

الدور الذي يؤديه الاتحاد الأفريقي والشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا أهمية خاصة فيما يتعلق بتنمية الهياكل الأساسية للنقل العابر في القارة الأفريقية.

١٥ - ويحتاج التعاون الإقليمي الفعال من أجل تنمية الهياكل الأساسية للنقل العابر إلى وجود حكم سليم وسلام وأمن معززين، وإلى الامتثال للاتفاقات المبرمة على الصعيدين الإقليمي ودون الإقليمي. وسيحتاج إلى إصلاحات في مجال السياسات، وإلى بناء القدرات المادية والبشرية وتحديث أساليب الإدارة واحتذاب المزيد من مشاركة القطاع الخاص، وتعزيز تدابير لتيسير التجارة، واتخاذ نهج سليمة تجاه الممرات، وتعزيز السلامة والأمن، وإدخال تكنولوجيات جديدة، وكفالة مراعاة تخفيف وطأة الفقر في سياسات تنمية الهياكل الأساسية.

١٦ - وتحتاج مجتمعات مناطق التكامل الإقليمي ولجان إدارة الممرات إلى كل من المساعدة المالية والمساعدة التقنية في جهودها الرامية إلى تأسيس أنظمة نقل عابر تتسم بالكفاءة في مناطقها.

١٧ - ويمثل التعاون في مجال النقل العابر أحد المجالات الهامة للتعاون فيما بين بلدان الجنوب نظرا إلى أن البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر بلدان نامية في ذات الوقت. ويمثل برنامج عمل المآتي إطارا ممتازا للتعاون فيما بين بلدان الجنوب.

رابعا - هئية بيئة موائمة لتنمية الهياكل الأساسية للنقل العابر

١٨ - تعتبر الهياكل الأساسية للنقل العابر أكثر من مجرد عتاد مادي فحسب. وتتعين مواصلة إعداد المزيد من تدابير السياسات بغية رفع كفاءة استخدام مرافق الهياكل الأساسية القائمة للنقل العابر. ولتحقيق ذلك الغرض تتعين مواصلة تبسيط وترشيد متطلبات التوثيق، وتطوير نقاط مراقبة الحدود المتحاذية بصورة موسعة، وإحداث تخفيض كبير في عدد نقاط التفتيش والنقاط الجمركية غير الضرورية، والتقليل بشكل ملموس من اختناقات الإجراءات البيروقراطية والأعمال الكتابية، وإدخال تكنولوجيا الحاسوب الحديثة، وتعزيز تنفيذ الاتفاقات الإقليمية ودون الإقليمية.

١٩ - ويعتبر تأسيس إطار سليم للأعمال التجارية، يشمل الإدارة السليمة من طرف كل من القطاعين العام والخاص، استنادا إلى قواعد وأنظمة تتسم بالشفافية. ويشمل أفضل الممارسات، من المتطلبات الأساسية الحيوية لتنمية الهياكل الأساسية للنقل العابر على نحو يتسم بالكفاءة. ويشمل هذا رأس المال البشري والهياكل الأساسية الاجتماعية. وتعتبر تنمية الموارد البشرية من الأشياء الضرورية لبناء وصيانة الهياكل الأساسية. وتحتاج البلدان غير

الساحلية وبلدان المرور العابر النامية إلى المزيد من المساعدة في هذا المجال. وجرى التأكيد على أهمية اتخاذ كل من البلدان المتلقية من البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والبلدان المانحة، التدابير اللازمة لتعزيز المساءلة بشأن الاستخدام الفعال للأموال المخصصة لتنمية الهياكل الأساسية للنقل العابر.

٢٠ - وتحتاج البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية إلى اعتماد سياسات واستراتيجيات شفافة من أجل تحرير سبل الوصول إلى أسواق الهياكل الأساسية والانتقال إلى توفير خدمات الهياكل الأساسية على أساس تسويقي. ويتعين أن تعزز الإصلاحات مشاركة القطاع الخاص وتؤدي إلى تمكينه من خلال إشراكه في حوار بشأن السياسات وفي الدعوة إلى إدخال تحسينات على فعالية العمليات. ويتعين وضع سياسات لتنظيم التنافس.

٢١ - وينبغي للحكومات إعطاء أولويات متقدمة لقطاع النقل من خلال صياغة وتعزيز سياساتها بصورة تجذب الاستثمارات إلى مجال الهياكل الأساسية والخدمات ذات الصلة. ويمكن لمشاركة القطاع الخاص أن تؤدي دورا هاما في هذا السياق، فيما يتعلق بتحسين الجودة النوعية لخدمات النقل والمرور العابر، بما في ذلك من خلال إطار شراكة بين القطاعين العام والخاص.

٢٢ - وينبغي اتخاذ القرارات المتعلقة بمشاريع تنمية قطاع النقل بالتشاور مع أصحاب المصلحة المعنيين، حسب الاقتضاء. ولكي تكفل السلطات المحلية والوطنية تخصيص الاستثمارات لتنمية الهياكل الأساسية بصورة ملائمة وتتسم بالكفاءة، سيكون من الضروري جدا أن تمارس ملكية حقيقة على تلك البرامج والمشاريع.

خامسا - دور المؤسسات المالية والإغاثية الدولية والمنظمات الدولية

٢٣ - يتعين على البلدان المانحة ومؤسسات منظومة الأمم المتحدة، والمؤسسات المالية والإغاثية المتعددة الأطراف، ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، واللجان الإقليمية، والبنك الدولي، ومصارف التنمية الإقليمية، ومنظمة الجمارك العالمية، ومنظمة التجارة العالمية، توفير مساعدة مالية وتقنية متسقة وأفضل تنسيقا للبلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، في هيئة منح أو قروض ميسرة، من أجل بناء وصيانة وتحسين قطاعات النقل ومرافق التخزين وغيرها من المرافق الأخرى ذات الصلة بالنقل العابر في هذه البلدان. ويتعين أيضا منح الأولوية لاحتياجات الهياكل الأساسية للنقل العابر في البلدان النامية غير الساحلية، في سياق مبادرة "المعونة لصالح التجارة" لمنظمة التجارة العالمية. وتنبغي الإشادة بالجهود التي تبذلها الوحدة الخاصة للتعاون فيما بين بلدان الجنوب التابعة

لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، وأن يطلب إليها مواصلة جهودها من أجل تيسير التعاون بين بلدان الجنوب في مجالات التعاون المتعلق بالنقل العابر بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية. وبالإضافة إلى ذلك، يتعين على المؤسسات المالية والإنمائية الدولية والمنظمات الأخرى ذات الصلة، تقديم المزيد من الدعم والمساعدة في مجال بناء القدرات بغية رفع الكفاءة في استخدام مرافق النقل العابر القائمة. ويتعين أن تراعي إجراءات تقييم المشاريع المشاكل الخاصة بالبلدان النامية غير الساحلية، من أجل تيسير المتطلبات التجارية المتعلقة بالمشاريع.

٢٤ - ويتعين على مكتب ممثل الأمم المتحدة السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية أن يضاعف جهوده لحشد وتنسيق تدابير الدعم التي توفرها مؤسسات منظومة الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى، من أجل التنفيذ الفعال لبرنامج عمل المآتي. وفي القريب العاجل، يتعين منح الأولوية للإعداد الفعال والتنظيم الناجح لاستعراض منتصف المدة لبرنامج العمل.

سادسا - الاستنتاجات

٢٥ - نظرا إلى الموقع الجغرافي للبلدان غير الساحلية، فإن أنظمة النقل العابر والهياكل الأساسية للنقل، تعتبر من القطاعات الأساسية للتنمية ولكي تكتسب منتجتها القدرة التنافسية في مجال التجارة الخارجية. إلا أن الحالة الراهنة للهياكل الأساسية في هذه البلدان تثير الشفقة، وتمثل أحد جوانب إعاقاتها الرئيسية.

٢٦ - وحددت البلدان بشكل واضح خلال الاجتماع، القيود التي تعاني منها بلدانها على المستويات الوطنية ودون الإقليمية والإقليمية. وحددت الوفود، في تصريحاتها وبياناتها، الأولويات التي يتعين تأكيدها، واقترحت إجراءات من أجل المساهمة في المداورات، التي ستعقد أثناء اجتماع متابعة تنفيذ برنامج عمل المآتي، في عام ٢٠٠٨.

٢٧ - وتمثلت القيود الرئيسية التي حُددت، في الآتي:

(أ) الهياكل الأساسية المتردية وغير الكافية.

(ب) التكاليف العالية للنقل بسبب انخفاض مستوى خدمات الهياكل الأساسية والحوجز العديدة غير المتعلقة بالتعريفات؛

(ج) محدودية عدد البضائع التي تصدر إلى الأسواق الدولية؛

(د) الاعتماد الشديد على منتجات التصدير ذات القيمة المضافة المتدنية؛

- (هـ) الممارسات البيروقراطية في نقاط الحدود؛
 (و) انعدام الأمن على الطرق؛
 (ز) وسائل النقل العتيقة والضعيفة القدرة.

٢٨ - وُحِّدَت الأولويات التالية:

- (أ) المحافظة على مرافق النقل العابر القائمة وتعزيز قدراتها من خلال تدابير الصيانة المناسبة؛
 (ب) ربط الطرق السريعة الناشئة التي تربط البلدان النامية غير الساحلية بعضها ببعض من خلال إقامة الوصلات المفقودة؛
 (ج) تحسين الانسياب الحر لحركة المرور؛
 (د) تحقيق استدامة الهياكل الأساسية للنقل.

٢٩ - واستخلصت مقترحات محددة من البيانات والعروض المقدمة خلال الاجتماع، يتعين أخذها في الاعتبار أثناء عملية التحضير لاستعراض منتصف المدة، في عام ٢٠٠٨. وسيساعد هذا في التعجيل بتنفيذ برنامج عمل المآتي. وتشمل المقترحات ما يلي:

- (أ) دعم الجماعات الاقتصادية الإقليمية والمنظمات الأخرى ذات الصلة، كلجان إدارة الممرات، من أجل إعداد برامج لتنمية الهياكل الأساسية للنقل العابر بالاستناد إلى المجتمعات المحلية؛
 (ب) تعزيز قدرات المجموعات الاقتصادية الإقليمية والدول الأعضاء، في مجال البرامج المنسقة لتنمية الهياكل الأساسية وتنفيذ هذه البرامج؛
 (ج) دعم المجموعات الاقتصادية الإقليمية من أجل حشد الموارد بُغية تنفيذ العناصر المختلفة للبرامج (الهياكل الأساسية ومرافق النقل)؛
 (د) تحقيق اتساق رسوم وثائق وإجراءات الطرق؛
 (هـ) تحقيق اتساق تدابير مراقبة حمولة محاور العجلات وأحجام المركبات؛
 (و) إعداد مشاريع خطوط أنابيب، في الممرات ذات الأولوية بشكل رئيسي؛
 (ز) إعداد مشروع اتفاق امتياز موحد لخطوط السكك الحديدية؛
 (ح) إعداد خطة موحدة لخطوط السكك الحديدية؛

- (ط) إعداد اتفاقات بشأن شبكات الطرق المائية الداخلية وحشد الموارد المالية اللازمة لتنفيذها بشكل فعال؛
- (ي) إعداد وتنفيذ خطة تتسق مع إعلان ياموسوكرو؛
- (ك) إعداد شبكات إقليمية للبحث والإنقاذ، مع أخذ الأبعاد التقنية والسياسية في الاعتبار؛
- (ل) استنفاغ الشركاء التقنيين والماليين لدعم البرامج؛
- (م) مواصلة تطوير مراكز محورية دون إقليمية (كالمركز المحوري لبيرو - البرازيل - بوليفيا، والمركز المحوري المركزي للربط بين المحيطات، والمركز المحوري لباراغواي - البرازيل - الأرجنتين - شيلي، والمركز المحوري للطريق المائي باراغواي - بارانا)؛
- (ن) إدماج النهج المتعدد النماذج في تصميم وإقامة وإدارة الهياكل الأساسية والخدمات للنقل العابر؛
- (س) إقامة شراكة بين القطاعين العام والخاص؛
- (ع) التشجيع على إقامة نظام حاسوبي لرصد البضائع في المر؛
- (ف) إقامة وحدة تنسيق مع هيئات الأمم المتحدة، من خلال مكاتب برنامج الأمم المتحدة الإنمائي في كل بلد؛
- (ص) تعميم المنظور البيئي في مشاريع تنمية الهياكل الأساسية للنقل، من خلال التقييمات البيئية المناسبة.
- ٣٠ - يتعين تقديم نتائج الاجتماع إلى استعراض منتصف المدة بوصفها مساهمة موضوعية. ويتعين أيضا إصدار نتائج هذا الاجتماع كوثيقة من وثائق الدورة الثانية والستين للجمعية العامة للأمم المتحدة.

المرفق الثالث للرسالة المؤرخة ٣٠ تموز/يوليه ٢٠٠٧ الموجهة إلى الأمين العام
من الممثل الدائم لمالي لدى الأمم المتحدة

قائمة بأسماء المشاركين في الاجتماع المواضيعي المتعلق بتنمية الهياكل الأساسية
للتنقل العابر في البلدان غير الساحلية وبلدان النقل العابر النامية

الوفود الوطنية

أرمينيا

أوغندا

باراغواي

بلجيكا

بنغلاديش

بوتان

بور كينا فاسو

بوليفيا

تركيا

تشاد

الجزائر

جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية

جنوب أفريقيا

زامبيا

زمبابوي

السنغال

سوازيلند

الصين

غينيا

كازاخستان

الكاميرون

ليسوتو

مالي

ملاوي

منغوليا

موزامبيق

ناميبيا

نيبال

النيجر

الهند

الولايات المتحدة الأمريكية

مؤسسات منظومة الأمم المتحدة

مكتب الممثل السامي المعني بأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية بالأمانة العامة للأمم المتحدة

اللجنة الاقتصادية لأفريقيا

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

برنامج الأمم المتحدة الإنمائي

المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية

الاتحاد الأفريقي

جماعة شرق أفريقيا

الجماعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا

الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا

اللجنة الدائمة المشتركة بين الدول لمكافحة الجفاف في منطقة الساحل

هيئة تنسيق النقل العابر في الممر الشمالي

ممر النقل بين أوروبا - القوقاز - آسيا

المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا

المجلس الوطني للشراكات بين القطاعين العام والخاص

مصارف التنمية الدولية والإقليمية

البنك الدولي

مصر التنمية الأفريقي

المصرف العربي للتنمية الاقتصادية في أفريقيا
