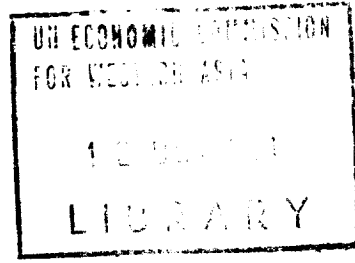


٢٧٥٦



الأمم المتحدة

المجلس الاقتصادي والاجتماعي

التوزيع : عام
E/ECWA/124/Add.3
٣٠ آذار/مارس ١٩٨١
الاصل : بالانكليزية

اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا

الدورة الثامنة
٣ - ٧ ايار/مايو ١٩٨١
صناعات، الجمهورية العربية اليمنية
البند ١٣ من جدول الاعمال المؤقت

التعاون فيما بين البلدان النامية
النقل والاتصالات
فيما بين البلدان النامية*

* تقرير عن حالة النقل والاتصالات فيما بين البلدان النامية، قدّمه مدير برنامج الامم المتحدة الانمائي الى الاجتماع العالي المستوى باستعراض التعاون التقني فيما بين البلدان النامية (جنيف، ٢٦ ايار/مايو - ٢ حزيران/يونيو ١٩٨٠)، ومقدم الى الدورة الثامنة للجنة الاقتصادية لغربي آسيا استنادا الى المقرر رقم ٢/١ الذي اتخذته الاجتماع.



التعاون التقني فيما بين البلدان النامية

Distr.
GENERAL

TCDC/5 (Vol.I)*

13 March 1980

ARABIC

ORIGINAL : ENGLISH

الاجتماع العالمي المستوى المعني باستعراض
التعاون التقني فيما بين البلدان النامية
٢٦ أيار/مايو - ٢ حزيران/يونيه ١٩٨٠، جنيف
البند ٩ (ب) من جدول الأعمال المؤقت

تقرير عن حالة النقل والاتصالات ، فيما بين البلدان النامية

تقرير المدير

موجز

أكدت التوصية ٣٠ في خطة عمل بومبيس آيرس ، التي أقرتها الجمعية العامة بقرارها ١٣٤/٢٣ ، ان تعزيز النقل والاتصالات فيما بين البلدان النامية شرط ضروري اذا أريد للتعاون التقني فيما بين البلدان النامية أن يصبح عنصرا رئيسيا في العمليات الانمائية وطلبت الى جميع حكومات البلدان النامية أن تبذل جهودا خاصة ومستمرة لتعزيز كافة وسائل النقل والاتصالات فيما بين بلدانها وتحسين تلك الوسائل وصيانتها . ونظرا لما للنقل والاتصالات من أهمية رئيسية بادية بوصفها أساس كل تعاون فيما بين البلدان النامية بما في ذلك التعاون الاقتصادي فيما بين البلدان النامية والتعاون التقني فيما بين البلدان النامية ، يقدم المدير الى الاجتماع العالمي المستوى هذا التقرير عن حالة تطور النقل والاتصالات العصريين فيما بين البلدان النامية .

ويستعرض هذا التقرير في ايجاز التطورات التاريخية في النقل والاتصالات : العلاقات فيما بين الجنوب القائمة على الاعتماد على الذات التي سادت في العصور القديمة والوسطى ، وانقسام هذه الصلة في فترة التوسع الأوروبي ، وتبعية بلدان الجنوب للشمال في المرحلة الاستعمارية وما بعدها . ويتناول التقرير بالبحث التفاوتات القائمة بين الشمال والجنوب في مجال النقل والاتصالات ويقدم تقييمات دون قطاعية للحالة القائمة لتطور النقل والاتصالات العصريين فيما بين البلدان النامية ويهدى بعض الملاحظات والتوصيات العامة لتحسين روابط النقل والاتصالات فيما بين البلدان النامية . ويساعد المجلد الثاني ، الذي يضم خرائط ورسوما بيانية وجداول ، على مقارنة كمية الهياكل الأساسية للنقل والاتصالات ونوعيتها وملكتها في الشمال والجنوب .

* يتضمن TCDC/5 (Volume II) خرائط ورسوما بيانية وجداول .

*

86-06195

كلمة شكر

أعد هذا التقرير بالتعاون مع الوكالات المتخصصة واللجان الإقليمية المعنية التابعة للأمم المتحدة . ويمرّب المدير عن تقديره لشعب النقل التابعة للجنة الاقتصادية لأفريقيا ، واللجنة الاقتصادية لغربي آسيا ، واللجنة الاقتصادية لآسيا والمحيط الهادئ ، واللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ، ويمرّب عن تقديره أيضا للاتحاد البريدي العالمي ، والمنظمة الاستثمارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية ، وشعبة النقل البحري التابعة لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) لما قدمته من تقارير ووثائق بشأن النقل والاتصالات . وقد اعتمد التقرير الى حد بعيد على هذه المادة . ويتوجب توجيه شكر خاص الى منظمة الطيران المدني الدولي لتقديرها " دراسة استقصائية لتطور النقل الجوي بين البلدان النامية ١٩٥٤ - ١٩٧٧ " والتي للاتحاد الدولي للمواصلات السلوكية واللاسلكية عن تقريره " الاتحاد الدولي للمواصلات السلوكية واللاسلكية والتعاون التقني فيما بين البلدان النامية " . ولقد أجرت هاتان الوكالتان كلتا الدراستين من أجل هذا التقرير خصيصا وتم استخدامها فيه على نطاق واسع . وتستند النواحي التاريخية للنقل والاتصالات الى دراسة أجرتها الخبيرة الاستشارية السيدة ربحانة أحمد . كذلك استخدم على نطاق واسع تقرير النقل البحري والبري الذي أعده الخبير الاستشاري الدكتور أ . د . كوبر ، استاذ الدراسات البحرية في جامعة ويلز . ويقر المدير مع التقدير الشديد بما أسهما به في هذه الدراسة .

المحتويات

الصفحة

٤	أولا - المنظور التاريخي
٤	ألف - روابط التجارة والنقل في الجنوب في المصور القديمة والوسطى
٥	باء - مرحلة الاستعمار : قطع العلاقات فيما بين الجنوب واقامة روابط بين الشمال - الجنوب - الشمال
٦	ثانيا - التفاوتات في التجارة والنقل والاتصالات بين الشمال والجنوب
٦	ألف - النقل البحري
٧	باء - النقل الجوي
٨	جيم - النقل البري (الطرق الرئيسية والسكك الحديدية)
٨	دال - الاتصالات
٩	هاء - الخدمات البريدية
١٠	ثالثا - مهمة النقل والاتصالات في النظام الاقتصادي الدولي الجديد
	رابعا - التقييم دون القطاعي للحالة الراهنة في مجال النقل والاتصالات بين البلدان النامية
١٢	ألف - النقل البحري
١٦	باء - النقل الجوي
١٨	جيم - النقل البري (الطرق البرية والسكك الحديدية)
٢٣	دال - الطرق المائية الداخلية
٢٤	هاء - النقل المتعدد الوسائط
٢٥	واو - الاتصالات السلكية واللاسلكية
٢٧	زاي - الاتصال
٢٩	حاء - الخدمات البريدية
٣٠	خاسا - استنتاجات وتوصيات
٣٠	ألف - ملاحظات عامة
٣١	باء - المقترحات والتوصيات

أولاً - المنظور التاريخي

ألف - روابط التجارة والنقل في الجنوب في العصور القديمة والوسطى

١ - نشأ السفر والنقل لمسافات طويلة في الجنوب في عصور ما قبل التاريخ وانتشر على نطاق واسع مع نمو الحضارات القديمة في حوض بلاد ما بين النهرين والصين والهند . ويتفق الباحثون على أن شعوب البلدان البحرية المطلة على المحيط الهندي قامت بأولى الرحلات المحيطية من البحر الأحمر إلى بحار الصين ، وأن تجارة ديانامية ازدهرت فيما بينها واستمرت حتى العصور الوسطى : فقد كان للعرب والفرس والهنود والجاويين نشاط بحري . إذ كانت السفن الهندية تبحر مباشرة إلى موانئ شرق أفريقيا بفضل أساليب استخدام الرياح الموسمية في تسيير السفن ، التي كانت الدول البحرية الواقعة على المحيط الهندي تعرفها تماما . وبحلول القرن الثاني عشر كان التجار الصينيون يسافرون حتى شرق أفريقيا ، في سفن نقل بضائع كانت أوسع عدة مرات من سفن القيادة التي كانت تابعة لكولمبس . وقد وصف ماركو بولو هذه السفن الشراعية الصينية بأنها ذات أسطح وعوارض خشبية مزدوجة وبأنها مزودة الجوف لحمايتها من الجنوح ومزودة بحواجز تمنع تسرب المياه إليها . وكانت الطرق البرية ذات أهمية مطالة في مستهل تاريخ آسيا وأفريقيا وأمريكا اللاتينية . بينما كانت منطقة غربي آسيا تخدمها شبكة من الطرق البرية . وكانت طرق البحور التي دارت حولها الأساطير تبدأ من موانئ جنوب شبه الجزيرة العربية ومن مصر (أنظر الشكل ١ من المجلد الثاني) . وبحلول القرن الثالث الميلادي كان هناك ما لا يقل عن أربعة طرق عبر آسيا ، أحدها درب الحرير (سوريا - تركستان - الصين ، الشكل ٢ من المجلد الثاني) . وفي جنوب شرق آسيا ، كانت توجد شبكات متداخلة من منظومات التجارة بين الجزر تصل حتى الصين وشمال أستراليا (أنظر الشكل ٣ من المجلد الثاني) . وفي أفريقيا قبيل الاستعمار كانت توجد ثلاث مجموعات رئيسية من الطرق التي تتجاوز الصحراء الكبرى من سونفاي وإشانتي وكانيم إلى مراكش ومصر وليبيا وأسواق منطقة المغرب . وكانت ستة طرق مختلفة تلتقي في تمبكتو ، التي كانت تضارع الكثير من أسواق الشمال . وعلى الجانب الآخر من القارة ازدهرت الحضارات الكبرى الخاصة بالمدن فسي شرق أفريقيا ، مثل حضارة زمبابوي ، وذلك بفضل موقعها الاستراتيجي الذي يربط بين التجارة البحرية في المحيط الهندي والتجارة في الداخل (أنظر الشكل ٤ من المجلد الثاني) .

٢ - وكانت التجارة مع جهات نائية في آسيا وأفريقيا قبيل الاستعمار تشكل شبكة من التخصصات الدولية والمبادلات النشطة، ليقوم معظمها على البضائع ذات الحجم الكبير . ويمكن ادراك هذا من العدد الهائل من طرق التجارة - بحرية وبرية - ومن عدد البلدان التي تشارك في هذه المبادلات ، وانتظام الرحلات ، وحمولة السفن ، وأحجام القوافل وأنواعها ، وأنواع السلع الرئيسية التي كان يجري تبادلها مثل الأرز والمنسوجات والملح والخيل والأخشاب ، وعدد التجار والطوائف التجارية التي نشأت في مراكز تجارية متناثرة على نطاق واسع وعديدة .

٣ - ولا تتوفر الا معلومات أقل تفصيلا فيما يتعلق بامريكا الجنوبية . بيد ان الوثائق التاريخية الاسبانية تتحدث عن ارتياد الهنود للبحر . وقد انتشرت الاتصالات الاقليمية فيما بين شعوب امريكا الوسطى قبيل الاستعمار . وأقامت قبائل الانكا شبكة طرق رئيسية جيدة وكذلك شبكة لنقل الرسائل (انظر الشكل ٥) . وأقامت قبائل الآرتك شبكة من الطرق تجتاز الهضبتين الكبيرتين . وقد وطدت التجارة المنقولة عبر مسافات طويلة واصر الروابط بين قبائل الآرتك في المكسيك والمايسا في يوكاتان . وقد قوض الاستعمار اساس هذا الاقتصاد باعادة تنديمه لخدمة السوق المتروبولية . ورغم ما لحق بهذه الشبكة وسجلاتها من تدمير هائل فانه يوجد ما يكفي من الأدلة لاثبات انه كان لدى امريكا الوسطى ، شأنها في ذلك شأن بلدان آسيا وافريقيا ، نظام معقد وغني للمبادلات الاقليمية ، وهياكل اساسية شديدة التطور لتيسير هذه المبادلات ومجموعة مستفيضة من المصارف التقنية المتطورة تشمل الزراعة والهندسة المعمارية وعلم المعادن والصناعة والصيدلة .

٤ - وقد اشتمل تنوع هذه المبادلات ونطاقها ، فيما اصبح الآن العالم النامي ، على عمليات نقل للتكنولوجيا مثل التقنيات الملاحية ، وسبك المدافع وصناعة البارود ، والورق والطباعة ، والأصباغ والسيائك . ومن الواضح ان طرق التجارة في عهد ما قبل الاستعمار كانت الشرايين الرئيسية التي تنتقل عبرها المعرفة من بلد الى آخر ولم يكن في الوسخ الزعم في الشمال حتى في القرن السابع عشر بالتفوق التقني على الجنوب في مجال النقل .

ب* - مرحلة الاستعمار : قطع العلاقات فيما بين الجنوب واقامة روابط بين الشمال - الجنوب - الشمال

٥ - بدأت الصلات التكنولوجية والتجارية في الجنوب تتفسخ بعد فتح طريق رأس الرجاء الصالح الى الهند في عام ١٤٩٧ . ولم تنهار الصلات فيما بين الجنوب من جرا* نظام الانتاج في الشمال أو مشاريعه التجارية ، وانما من جرا* تفوقه في التقنيات العسكرية . وقد اتخذت عملية انفصام روابط التجارة والنقل القديمة اشكالا شتى في مختلف انحاء العالم . ففي امريكا اللاتينية كان تدمير الهيكل التقليدي تدميرا كاملا . وفي افريقيا الحق تدمير الموانئ الشرقية الخراب بامبراطورية زيمبابوي ؛ وفي الخليج الفارسي كان الاستيلاء على هرمز بمثابة النهاية للتجارة العرب وكذلك لطرق القوافل البرية . وانهار ما كان للعرب من سطوة انهيارا تاما في غضون ١٥ عاما من وصول البرتغاليين الى الاقليم . وكان سقوط ملقا سنة ١٥١١ كارثة لاقتصادى اندونيسيا والفلبين اللتين كانتا ذاتا أهمية لتجارة المرور العابر بين الصين والهند ولتجارة المنطقة في البهارات . وكان لوصول البسواج الأوروبية على امتداد ساحل غرب افريقيا بحثا عن الذهب والعبيد تأثير معاكس على طرق التجارة عبر الصحراء الكبرى وأدى الى تدهور شمال افريقيا سياسيا واقتصاديا . وزج أيضا ببعض المناطق الواقعة جنوب الصحراء الكبرى في تجارة الرقيق وطراً تدهور مناظر في نظم انتاجها . وأدى التكالب على الحصول على مستعمرات في افريقيا في اواخر القرن التاسع عشر الى تدمير البقية الباقية من منظومة الروابط التي تتسم بالاستقلال الذاتي في القارة .

٦ - وبحلول عام ١٧٦٠ ، كان هناك نظام تجارة "استعماري" عالمي معترف به . وحينئذ كان السلع الأساسية تغد الى اوروبا من جميع المناطق الاستوائية في العالم وينتقل السكان من أحد شطري العالم الى الشطر الاخر للعمل في المزارع (الشكل ٦) . وبدأ استغلال الارض بتغيير فسي جهات كثيرة من العالم لتلبية مقتضيات التجارة الاوروبية . واصبحت افريقيا والشطر الأعظم من امريكا الجنوبية وجزء كبير من آسيا امتدادا للدول الكبرى البحرية الصناعية في الشمال ، بوصفها مصادر للمواد الخام والأغذية . وانشئت شبكة النقل الاستعمارية اسما للخدمة المصالح العسكرية والسياسية والاقتصادية الاستعمارية . ويمكن ادراك النواحي المكانية للتراث الاستعماري بمقارنة كثافة الطرق والسكك الحديدية (انظر الشكلين ٧ و ٨ من المجلد الثاني) داخل اوروبا وامريكا الشمالية بقدرة الطرق والسكك الحديدية في القارات النامية . وأصبح النقل البحري التجاري يتركز تركيزا شديدا تحت أعلام دول الشمال ، بل ان شبكات الاتصالات السلكية واللاسلكية التي ظهرت في منتصف القرن التاسع عشر كانت تعمل اساسا في خدمة ادارات المستعمرات .

٧ - وكان الهدف الرئيسي من التركيز على انتاج المنتجات الأولية من جانب الكثير من البلدان النامية ومن الشبكة المعقدة من طرق النقل وقنوات الاتصال والعلاقات التجارية والتدفقات المالية هو ملاءمة احتياجات البلدان الأكثر نموا . وأصبح الكثير من البلدان الأقل نموا منتجي مواد أولية على نطاق واسع وظل العديد منها كذلك .

ثانيا - التفاوتات في التجارة والنقل والاتصالات بين الشمال والجنوب

٨ - كما يبين الشكل ٩ (المجلد الثاني) تتجه النسبة العظمى من الصادرات من المناطق النامية الى البلدان المتقدمة النمو ويتجه القليل منها نسبيا الى بلدان نامية اخرى ، وان كانت في المنطقة نفسها . وهناك نمو في التجارة بين البلدان المتقدمة النمو كما يشاهد من الشكل ١٠ (المجلد الثاني) ، وارتفاع في مستوى الصادرات من البلدان المتقدمة النمو الى البلدان النامية . وعلى العكس من ذلك نجد ان مستوى التجارة بين البلدان النامية منخفض نسبيا وان النمو الشامل كان طفيفا على مر السنين . ويعزى هذا الى قلة الصلات داخل المناطق وفيما بينها وانخفاض مستوى الهياكل الأساسية للنقل والتفاوتات في ملكية النقل والسيطرة عليه في العالم .

ألف - النقل البحري

٩ - تعتمد البلدان النامية اعتمادا شديدا على التجارة الدولية المنقولة بحرا (انظر الجدول ١ من المجلد الثاني) . فهي تولد ، في المتوسط ، حوالي ٤ في المائة من التجارة العالمية المنقولة بحرا ، وتتدفق بصفة أساسية السلع ذات الحجم الكبير ، التي تغلب على التجارة المنقولة بحرا ، نحو البلدان المتقدمة النمو من البلدان النامية . وتتحرك الشحنات الفامة من المصنوعات بين البلدان المتقدمة النمو اساسا ، الا انها تشكل ايضا واردات رئيسية للبلدان النامية ، يتزايد

نقلها في سفن الحاويات . وفي الوقت الراهن ينقل الشطر الاعظم من النفط الخام ، الذي ينشأ
٩٠ في المائة منه في بلدان نامية في سفن البلدان المتقدمة النمو أو في ناقلات هي المالكة المستفيدة
منها ومسجلة تحت أعلام الملاحة . ولا تشترك البلدان النامية الا اشتراكا طفيفا جدا في النقل
البحري بالحاويات وليس لها الا وجود محدود في قطاعي البضائع ذات الحجم الكبير والهيدروكربونات
(انظر الجدول ٣ من المجلد الثاني) . وتنعكس التفاوتات في النقل البحري في ملكية وسائل النقل
البحري . ويبين الشكل ١١ (المجلد الثاني) تقسيمات الاعلام فيما بين البلدان المتقدمة النمو
والبلدان الاشتراكية النامية وبلدان " التسجيل المفتوح " (اعلام الملاحة) . ويمكن ان يلاحظ من
الشكل ١٢ (المجلد الثاني) ان النسبة المثوية للحمولةت تحت أعلام البلدان المتقدمة النمو أخذت
تتخف انخفاضا طفيفا في السنوات الأخيرة ، بينما ازدادت الحمولةت تحت اعلام الملاحة زيادة كبيرة
في الفترة ١٩٦٥ - ١٩٧٧ . ويرجع هذا الانخفاض الجلي في حمولة البلدان المتقدمة النمو الى
عمليات تحويل الكثير من سفنها الى اعلام تسجيل الملاحة (انظر الجدول ٤ من المجلد الثاني للاطلاع
على الملاك المستفيدين من أساطيل التسجيل المفتوح) . وحيث ان البلدان النامية تعتمد على
التجارة ، تلعب اسعار الشحن دورا هاما في تسويق منتجات البلدان النامية . كما ان الفلبسة
للبلدان المتقدمة النمو ذات الاقتصاد السوقي في جميع انواع السفن التي هي تحت الطلب (انظر
الجدول ٥ من المجلد الثاني) .

باء - النقل الجوي

١٠ - رغم ما أحرز من تقدم في الطيران في البلدان النامية منذ الخمسينات ما تزال الخطوط
الجوية والمطارات الخاصة بهذه البلدان صغيرة جدا بالمقارنة بما لدى البلدان المتقدمة النمو .
وتحصل الخطوط الجوية الخاصة بالبلدان المتقدمة النمو على أكثر من اربعة اخماس مجموع ايرادات
الخطوط الجوية العالمية ولديها حوالي اربعة اخماس موجودات الخطوط الجوية العالمية . وارتباط
معلم البلدان النامية جوا بالبلدان المتقدمة النمو افضل من ارتباطها فيما بينها ؛ وفي كثير من
الحالات يكون السفر بين البلدان النامية باتخاذ طريق غير مباشر عبر بلد متقدم النمو أسير من السفر
التيها مباشرة . ويبين الشكل ١٣ (المجلد الثاني) حركة المرور الدولية التي دارت داخل المناطق
وبينها في خدمات جوية مجدولة في عام ١٩٧٧ .

١١ - وحيث ان الخطوط الجوية من البلدان النامية تنحو الى ان تكون اصغر ، تتجه مستويات
تكاليفها الى ان تكون أعلى الى حد كبير بسبب افتقارها الى وفورات الحجم ، وارتفاع تكاليف الوقود
ورسوم استعمال المطارات ، ومعدل طول مراحل الرحلات الجوية ، وأثر الفروق في عامل متوسط
الحمولةت على كل مجموعة من الخطوط وغيرها من العوامل . ولهذه العوامل ، ولا سيما اسعار الوقود
ورسوم الهبوط وما يتصل بها من رسوم المطارات ، تأثير على مستوى اجور النقل الجوي في كل منطقة
وبين المناطق (انظر الجدول ٢ من المجلد الثاني) .

جيم - النقل البري (الطرق الرئيسية والسكك الحديدية)

١٢ - استمرت حتى السبعينات التفاوتات في الهياكل الأساسية للنقل التي رسمت خلال عهد الاستعمار. ورغم ان لدى البلدان النامية اكثر من ٧٠ في المائة من السكان و ٦٤ في المائة من مساحة الارض، لا يوجد لديها الا ٢٣ في المائة من الطرق و ٢٢ في المائة من المركبات الرئيسية و ١٥ في المائة من خطوط الشحن بالسكك الحديدية. ويتبدى من الشكلين ٧ و ٨ تناثر وعدم ترابط شبكات الطرق والسكك الحديدية في الجنوب بالمقارنة بكثافة وترابط الطرق والسكك الحديدية في الشمال. ويورد الجدول ٦ حجم المركبات الآلية المستخدمة في عام ١٩٧٦ في شتى مناطق العالم ويبين الجدول ٧ حركة السكك الحديدية عالميا وحسب المناطق.

دال - الاتصالات

١٣ - ان التفاوتات في الاتصالات تلفت النظر بالقدر نفسه، ففي عام ١٩٥٠ كانت الكثافات الهاتفية لكل مائة من السكان في افريقيا وآسيا وأمريكا الجنوبية ٤، و ٢، و ١ على التوالي، مقابل ٣٣ و ١٧٦ في أوروبا وأمريكا الشمالية. ومنذ ذلك الحين كان النمو بطيئا بالمقارنة بالزيادات السريعة في الكثافات الهاتفية في الشمال (انظر الشكل ١٤). ويفيد التحليل الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية انه يوجد حاليا (١٩٧٩) لدى ١٧ من البلدان الصناعية ذات الدخل العالية كثافة هاتفية تتراوح ما بين ٢٧ و ٧٤ لكل مائة من السكان، في حين يوجد لدى ٣٠ من اقل البلدان نموا ذات الدخل المنخفضة متوسط كثافة هاتفية تبلغ ٣٧. لكل مائة من السكان. وتكاد الاتصالات المباشرة فيما بين الجنوب - بين القارات أو بين المناطق الرئيسية - أن تكون معدومة. وقد تفرقت الحالة تفرقا كبيرا في السبعينات وذلك بفضل تكنولوجيا الاتصالات الجديدة بواسطة التوابح الاصطناعية. والامكان الان الاتصال مباشرة فيما بين الجنوب، ورغم ان ذلك يزيد الاعتماد على تكنولوجيا البلدان المتقدمة النمو.

١٤ - وفي ميدان الاذاعة (اجهزة الارسال والاستقبال الاذاعي). تفيد حولية اليونسكو الاحصائية لعام ١٩٧٧ انه كان لدى أوروبا، بما فيها اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية وأمريكا الشمالية، في عام ١٩٧٦ ثلثا مجموع عدد اجهزة الارسال الاذاعي (انظر الجدول ٨ من المجلد الثاني). وفيما يتعلق بأجهزة الاستقبال الاذاعي كان لدى البلدان المتقدمة النمو ما مجموعه ٧٨٨ مليون جهاز استقبال اذاعي اي بنسبة ٦٩٦ لكل الف من السكان في عام ١٩٧٦. وكان لدى البلدان النامية ١٦٥ مليون جهاز في عام ١٩٧٦ اي بنسبة ٨٣ لكل الف نسمة في عام ١٩٧٦ (انظر الجدول ٩ من المجلد الثاني). وتفيد اليونسكو ان الحالة أسوأ فيما يتعلق بأجهزة الارسال التلفزيوني. ففي عام ١٩٧٦ كان هناك ٩٨٠ ٢٤ جهاز ارسال تلفزيوني في العالم لا يوجد منها سوى ١٤٠ جهازا في البلدان النامية، اي ٤٤ في المائة من المجموع العالمي.

وكان هناك ٣٤١ مليون جهاز استقبال تليفزيوني في البلدان المتقدمة النمو مقابل ٤٣ مليون جهاز (١٢٦ في المائة) في البلدان النامية أي بنسبة ٢٢ جهاز استقبال تليفزيوني لكل ألف من السكان في البلدان النامية ، مقابل ٣٠١ من الاجهزة في البلدان المتقدمة النمو .

١٥ - وينشأ ما يقرب من ٨٠ في المائة من المعلومات ذات الطابع الاخباري المتداولة في العالم عن وكالات الانباء عبر الوطنية الرئيسية (١) . وتعتمد البلدان النامية اعتمادا شديدا على هذه الخدمات الاخبارية التي تقدمها البلدان الصناعية في تلقي واخراج ما تنتجه من انباء . واعتبارا من عام ١٩٧٦ كان ٦٥ في المائة من سكان العالم ، في البلدان النامية ، ينصمون بنسبة ١٧ في المائة فحسب من انتاج العالم من الكتب . واذا عبرنا عن ذلك بعدد عناوين الكتب المنشورة بالنسبة للسكان لكان للبلدان النامية ٤٩ لكل مليون من السكان ، وللبلدان المتقدمة ٤٣٤ لكل مليون . كما يمكن الاستدلال على التفاوت في اعادة توزيع الكتب من ان قوائم عام ١٩٧٦ التي اعدتها اليونيسكو باسماء* المؤلفين الذين تترجم اعمالهم مرارا وتكرارا لا تورد الا اربعة من البلدان النامية ما مجموعه ١١٦ مؤلفا في جميع انحاء العالم (٢) .

هـ - الخدمات البريدية

١٦ - في عهد الاستعمار سيطرت الطرق بين الشمال والجنوب على الملاقات البريدية . وكان يتم نقل البريد بين مستعمرات مختلف البلدان المتروبولية عبر دول متروبولية واستمر هذا حتى بعد بدء استعمال البريد الجوي في الثلاثينات . وبحلول الخمسينات ادت شبكات الخطوط الجوية المحلية الى تحسين الروابط البريدية الاقليمية في الجنوب الا انه لا يزال من المتعذر ارسال بريد من بلد من بلدان الجنوب الى آخر دون توجيهه عن طريق بلد متروبولي سابق في اوروبا . ويصدق هذا بصفة خاصة على افريقيا . ويمكن ادراك هذا من الشكل ١٥ الذي يبين الطرق فيما بين الجنوب وطرق الجنوب - الشمال - الجنوب التي كانت تستخدم في السبعينات لارسال البريد الجوي بين بلدان نامية في ذات المنطقة وفي مناطق متجاورة . ويفرض التأخير الزمني والتكاليف الاضافية التي ينطوي عليها ذلك اعباء اخرى على البلدان النامية .

(١) الوكالات الرئيسية الخمس هي وكالة الانباء الفرنسية ، والاسوشيتد برس ، ورويتر ، ونيوثايتد برس انترناشيونال ، وتاس .

(٢) حولية اليونيسكو الاحصائية ، ١٩٧٦ . وهؤلاء الاربعة هم جبران خليل جبران (الجمهورية العربية السورية) ، وماوتسي تونغ (الصين) ، وبابلو نيرودا (شيلي) ، ورايندرانات طاغور (الهند) .

ثالثا - مهمة النقل والاتصالات في التكامل الاقتصادي الدولي الجديد

١٧ - يجب تقويم التفاوتات المشار إليها في الفصل السابق من أجل تقليل التفاوت الاقتصادي بين الشمال والجنوب . فالاستقلال السياسي لم يجلب معه التحرر الاقتصادي لبلدان الجنوب . ان عطلت الصلات التاريخية والتجارية، تبرزها الهياكل الأساسية للنقل والاتصالات ، على ابقائها مرتبطة . بدول متروبوليتانية سابقة من أجل الوفاء بماجتها من رؤوس الاموال والمهارات والخدمات وغيرها من حاجات دعم التنمية . وكانت ، ولا تزال ، هناك حاجة الى اجراء تسييرات منهجية فسي النظام الاقتصادي النائم لاخراج البلدان النامية من حالة التبعية للبلدان المتقدمة النمو ، وهي تمضية جاءت نتيجة لتفلفها فضلا عن انها تسهم في هذا التخلف . وقد دعت الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها الاستثنائية السادسة عام ١٩٧٤ الى اقامة نظام اقتصادي دولي جديد واكد برنامج العمل المتعلق باقامته ان الاعتماد الجماعي على الذات والتعاون المتعاطف بين البلدان النامية سيزيدان تميز دورها في النظام الاقتصادي الدولي الجديد . وحث على انه يجب بذل كل الجهود لتشجيع على مشاركة البلدان النامية مشاركة متزايدة وعادلة في عولمة الملاحة البحرية المالية ووقف التزايد المستمر في اجور النقل البحري وخفض هذه الاجور بخصيصة تخفيف كلفة واردات البلدان النامية وصادراتها وضمان الاسراع في تطبيق مدونة قواعد السلوك لاتحادات النقل البحري .

١٨ - وتتسم الوسائط الاخرى من وسائل النقل والاتصالات بأهمية مماثلة للتكامل الاقتصادي . فان طرق الرئيسية والسكك الحديدية ضرورية للوصول الى المناطق الداخلية في البلدان النامية وربط البلدان غير الساحلية بالبحر . وهي ستوفر اتصالات تجارية وسياحية وثقافية بديلة اقل تكلفة فيما بين البلدان المتجاورة في قارة واحدة وستسهم في التكامل الاقليمي . وقد اهل النقل النهري الا انه واسطة غير باهظة من وسائل النقل ، تستخدم للبضائع ذات الحجم الكبير ، واستهلاكها من الطاقة منخفض ، ويلزم اياها اولوية عالية من أجل التكامل الاقليمي . وتمثل اقامة شبكة للنقل الجوي تنم بالكفاءة وتكون عطية من الناحية الاقتصادية عنصرا جوهريا في التنمية الاقتصادية . فهي تسهل تصريف الاعمال العامة والخاصة داخليا ودوليا على السواء وتشكل عاملا رئيسيا في تنمية السياحة والتجارة الخارجية في المنتجات والسلع سريعة التلف . وتتسم بأهمية خاصة للبلدان النامية الجزرية وغير الساحلية ، التي يسهل اقتصاداتها الانتشار الى الوصول الى النقل البحري او البحري ، وللمناطق النامية بصفة عامة نظرا لعدم كفاية وسائل النقل السطحي لديها في كثير من الاحوال ويعد ما عن مناطق الاسواق الرئيسية .

١٩ - ان تحسين الاتصالات السلكية واللاسلكية ، والاذاعة ووسائل الاتصال الجماهيري ومرافق البريد في البلدان النامية وفيما بينها امور جوهرية للاهتمام الجماعي على الذات والتكامل الاقتصادي . وتركز في الوقت الحالي اغلبية وسائل الاتصال ، التي لديها اقوى الموارد والتقنيات ، في عدد

محدود من البلدان الصناعية التي بلغت من التقدم شأوا كبيرا ، ويتزايد لدى البلدان النامية الاهتمام بتحرير انفسها من ظروف تاريخية معينة ، لا تزال تتسم بها شبكات الاتصال والمعلومات لديها وبالاقتناع بالاتصالات من اجل القيام بدور انشط بكثير في التنمية الوطنية . وقد أدى هذا الاهتمام الى مبادرة اقامة نظام اعلامي دولي جديد بوصفه تطورا متكاملا ومنطقيا في السعي من اجل اقامة نظام اقتصادي دولي جديد وتسمية سنة ١٩٨٣ سنة عالمية للمواصلات برعاية الاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية ، للتأكيد على الاتصالات بوصفها عنصرا هاما من الهياكل الاساسية لجميع نواحي التنمية .

٢٠ - وللتعاون التقني فيما بين البلدان النامية دور حاسم يقوم به في اصلاح التفاوتات في النقل والاتصالات وفي ارساء اساس النظام الاقتصادي الدولي الجديد . ومن بين اهداف التعاون التقني من اجل التنمية ، أولت خطة عمل بوينس ايرس اهمية كبيرة للنقل والاتصالات . ان من شأن تحسين النقل والاتصالات ان يبرز الدور الذي يقوم به التعاون التقني فيما بين البلدان النامية في عطية التنمية . ويوفر قطاع النقل ايضا مجالا واعدا للتعاون التقني فيما بين البلدان النامية حيث انه يجلب معالجة مشاكل النقل على جميع المستويات ويمكن تبادل الخبرات ذات الصلة في مجالات تتشابه فيها الظروف والمطلبات المادية . فمقتضيات التنمية الناشئة في مجال النقل والاتصالات ، وتعيين الامكانات والحاجات التقنية لدى البلدان النامية وجمع ونشر المعلومات ، وتبادل الخبرة في تكييف وتطبيق التقدم التكنولوجي في المعدات والالات ، والتخطيط والتنفيذ المتكاملين في مجال النقل كلها امور تدعو الى تكثيف التعاون التقني فيما بين البلدان النامية .

رابعا - التقييم دون القطاعي للحالة الراهنة في مجال النقل
والاتصالات بين البلدان النامية

ألف - النقل البحري

٢١ - دعا برنامج عمل الأمم المتحدة المتعلق بإقامة نظام اقتصادى جديد ، على وجه التحديد ، الى تشجيع مشاركة البلدان النامية مشاركة متزايدة وعادلة في حمولة الملاحة البحرية العالمية ، وخفض أجور النقل البحري . وأن القوة الاحتكارية التي تتمتع بها الخطوط الداخلة في اتصالات النقل البحري هي أحد المؤثرات المهيمنة في مجال النقل البحري . وتستهدف مدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية ، التي وضعها الأونكتاد والتي يجرى الآن التصديق عليها ، إزالة هذه القوة الاحتكارية وكشف القطاع عن مستويات أجور النقل البحري التي تضعها اتحادات الخطوط البحرية وعن عمليات اتخاذ القرار فيها . وسيتمكن اعتماد المدونة البلدان النامية من توسيع أساطيل خطوطها البحرية حتى تمتلك القدرة على نقل . ٤ في المائة من بضائعها التجارية العامة .

٢٢ - ومن بين المقترحات الهامة الأخرى المتعلقة بمشاركة البلدان النامية في حمولة الملاحة البحرية العالمية ، القرار (V) TD/RBS/120 المتخذ في الدورة الخامسة للاونكتاد المعقودة بمانيلا ، والمتصل بالمشاركة العادلة للبلدان النامية في نقل البضائع السائبة والانهاء التدريجي لاعلام الملاحة . فنقل البضائع السائبة ، الذي يمثل ٨٠ في المائة من الحمولة العالمية ، مازال بصورة رئيسية في أيدي البلدان متقدمة النمو . ووفقا لما يدعو اليه القرار تعكف أمانة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ، بالتشاور مع الوكالات الأخرى ذات الصلة ، على دراسة آثار الانهاء التدريجي لعمليات التسجيل المفتوح أو اعلام الملاحة . وترد فيما يلي اشارة موجزة لآفاق النقل البحري ومشاكله تحت اسم كل منطقة :

افريقيا

٢٣ - ان هدف البلدان الافريقية ، وفقا لأحكام مدونة قواعد السلوك ، هو الحصول على ٤٠ في المائة من الحمولة التي تنقلها الخطوط البحرية النظامية . وفي الوقت الراهن ، يسيطر عدد قليل فقط من البلدان الافريقية على ١٥ الى ٢٠ في المائة من حركة النقل البحري النظامية . وبنهاية عام ١٩٧٨ ، بلغت الحمولة الساكنة للأساطيل التجارية الوطنية الافريقية المحيطية حوالي ٦ ملايين طن ، تحملها ٢٩٨ وحدة . (كانت الحمولة العالمية ، حتى ١ تموز/يوليه ١٩٧٨ ، ٦٤١ مليون طن) . وحتى بالنسبة لنقل البضائع السائبة ، تحظى شركات النقل البحري الافريقية بوضع غير مؤات . فالأساطيل قديمة عموما ، والسفن صغيرة ولا يملك سوى عدد قليل من البلدان شركات لها أكثر من ٦ سفن . والملاحة الساحلية ليست متطورة كثيرا . ففي عام ١٩٧٨ لم يكن هناك سوى ٦٢ سفينة معترفا بانها تقدم خدمات شحن ساحلية ، تبلغ في مجموعها ٨٦٠٠٠ طن من الحمولة الساكنة .

٢٤ - هناك أكثر من ٨٠ ميناء بحرياً على الساحل الأفريقي ، منها حوالي ٤٩ ميناء دولياً رئيسياً . ولا يدار بطريقة جيدة أو يشغل بطريقة كفؤة إلا عدد قليل من هذه الموانئ ، بينما تعاني معظم الموانئ من أوجه قصور خطيرة في عملها . ويمثل نقص القوى البشرية المدربة ، على جميع المستويات ، عقبة خطيرة أمام تطوير النقل البحري . ويقوم برنامج الأمم المتحدة الإنمائي بدعم مركزين إقليميين للتدريب في أفريقيا (أبيدجان وكران) كما يقوم بدراسة إمكانية معالجة هذه المشكلة على مستوى عالمي . ومن أجل تحسين الحالة الراهنة وتطوير وسائل النقل البحري الأفريقية الملكية ، قدم وزراء النقل الأفارقة ، في أيار/مايو ١٩٧٩ ، توصية بأن يقدم الدعم المالي الدولي لمشروعاً للنقل البحري و ١٠٨ مشاريع للموانئ البحرية ، بتكلفة مقدرة تبلغ ٤٠٠٠٠٠٠ ٣٢٠٠ دولار و ٢٢٤٠٧٦٠٠٠٠٠ دولار على التوالي (٣) .

غربي آسيا

٢٥ - تقوم مؤسسات النقل البحري العالمية بتوفير معظم خدمات النقل البحري في المنطقة ، بما في ذلك أسطول الناقلات ، مما يجعل تجارة المنطقة معتمدة ، إلى حد بالغ ، على المصالح الأجنبية للنقل البحري وخاضعة بصورة غير مباشرة لها . ولا تملك البلدان المصدرة للنفط ، التي تنتج أكثر من نصف الشحنات العالمية من النفط ، إلا حوالي ٣ ملايين من الحمولة الاجمالية المسجلة من مجموع حمولة الناقلات . والشركة العربية للنقل البحري للنفط ، التي تشترك ٩ دول عربية في ملكيتها ، هي أكبر شركة ناقلات محلية .

٢٦ - وتتم تجارة البضائع الجافة في المنطقة بسفن أجنبية مملوكة لشركات كبيرة تابعة لاتحادات النقل البحري أو غير تابعة لها ، أو بسفن تابعة لمشغلين مستقلين . ويمثل انشاء الشركة العربية المتحدة للنقل البحري ، التي هي مؤسسة تابعة لستة من بلدان الخليج ، أحد التطورات الهامة . ولهذا الشركة ٥٨ سفينة تبلغ حمولتها الساكنة الاجمالية أكثر من مليون طن . وهناك حاجة لبيد جهود أكبر من أجل زيادة تنمية الاساطيل التجارية الوطنية/المتعددة البلدان . أما الخدمات الساحلية والرحلات البحرية القصيرة المدى في المنطقة ، التي تقوم بتوفير الجزء الأكبر منها سفن صغيرة تابعة للبلدان ، فهي رديئة وتتسم بالتأخير وتقلب أسعار الشحن . وللشحن الساحلي دور هام في التكامل الاقليمي والوطني ، وهو يحتاج الى دراسة وتقييم .

٢٧ - في الفترة ١٩٧٧/١٩٧٨ ، كان هناك حوالي ٢٢٠ مرسى موانئ البحر الأحمر ، يتم فيها سنوياً نقل حوالي ٤٧ مليون طن . وعندما تكتمل ، في عام ١٩٨٢/١٩٨٣ ، خطط تنمية الموانئ

(٣) E/CN.14/726 . عقد الأمم المتحدة للنقل والمواصلات في أفريقيا ١٩٧٨-١٩٨٨ ، المجلد الأول . الاستراتيجية الشاملة وخطة العمل ، المرحلة الأولى ، ١٩٨٠-١٩٨٣ .

الجاري تنفيذها حالياً ، فسيزداد عدد المراسي في موانئ البحر الأحمر والخليج ليرتفع أكثر من ٤٠٠ مرسى . ومن المتوقع أن تكون هذه القدرة أكثر من كافية لمواجهة الزيادة مستقبلاً في الطلب على نقل البضائع خلال السنوات القليلة القادمة .

٢٨ - هناك نقص شديد في عدد الموظفين المدربين تدريباً جيداً . كما أن هناك حالياً حاجة لتدريب حوالي ٤٠٠٠ مدير للسوانى وعمليات النقل البحري ، وهناك أيضاً ضرورة لبرامج التدريب الشاملة الطويلة الأجل على جميع المستويات . وسوف تساعد الأكاديمية البحرية الجديدة الكائنة بالبصرة في العراق والأكاديمية الأخرى التي يجري انشاؤها بالقرب من جدة بالسلكة العربية السعودية ، بالإضافة إلى الأكاديمية العربية الإقليمية للنقل البحري الكائنة بالاسكندرية ، على رفع مستوى الخبرة البحرية . وتتميز منظمات الشاحنين بالضعف ، ومن المطلوب بذل جهود لتقويتها .

أمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي

٢٩ - إن كل بلدان أمريكا اللاتينية ، باستثناء بلدين ، هي بلدان مطلة على البحر ، كما أن ٩٠ في المائة من تجارة المنطقة تتم عن طريق البحر . ومع ذلك فإن المرافق المينائية للمنطقة ككل ضعيفة . وهناك ١٢ مليون طن من الحمولة المسجلة الإجمالية للشحنات في المنطقة . وتشير اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية إلى أن أساطيل أمريكا اللاتينية كانت تنمو ببطء خلال العقد الانمائي الثاني . وقد كانت أسرع معدلات النمو هي معدلات النمو في كل من البرازيل والارجنتين وكولومبيا واکوادور وبيرو وفنزويلا ، كما أن الاساطيل النامية لكل من البرازيل والارجنتين قد قامت أيضاً بأحداث زيادة ملحوظة في كميات البضائع الوطنية التي تنقلها سفن تحمل علم هذين البلدين . وقد قام هذان البلدان أيضاً بأحداث زيادة ملحوظة في بناء السفن في كل منهما ، كما تم في المنطقة تنظيم مشروعات شحن مشتركة للتجارة مع العالم الخارجي . وقد بذلت بلدان أمريكا اللاتينية جهوداً لتحسين نفسها من الاعتماد على وسائل النقل البحري ذات الاعلام الأجنبية ، كما فتحت أسواقاً جديدة في الجنوب بما في ذلك أسواق غربي آسيا وأفريقيا ، غير أن تجارة أمريكا اللاتينية مازالت تتم بصورة رئيسية مع بلدان الشمال . وفي أمريكا الوسطى يملك الوطنيون عدداً قليلاً جداً من السفن مع أن هناك اعتماداً كبيراً على التجارة مع العالم الخارجي . وقد تم تحسين الموانئ في كل من غواتيمالا وهندوراس وكوستاريكا والسلفادور ونيكاراغوا تحسيناً ملحوظاً خلال السنوات الخمس الماضية ، وذلك بفضل الجهود المشتركة في تنسيق أنشطة الموانئ ، وبفضل أعمال مؤسسة ترانسمار (TRANSMAR) في المشاريع التي يدعمها بصورة مشتركة برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية .

٣٠ - ومن الواضح أنه لاغنى عن وجود خدمات كفاءة للنقل البحري الإقليمي لكي يمكن تحقيق أي تكامل اقتصادي في منطقة الكاريبي . ولقد نمت التجارة داخل المنطقة وتضطلع بها حالياً ثلاثة مرافق مختلفة لنقل البضائع هي : شركة جزر الهند الغربية للنقل البحري التي هي شركة إقليمية الملكية ، وخطوط الشحن المحيطية الأجنبية الملكية ، والسفن الصغيرة الفردية الملكية . ويشمل

انشاء شركة النقل البحري المتعددة الجنسية لمنطقة الكاريبي الكبرى (NANUCAR) في عام ١٩٧٥، عن طريق الجهود التعاونية التي بذلتها كل من جامايكا وترينيداد وتوباغو وبلدان امريكا الوسطى ، خطوة رئيسية نحو توسيع التعاون الاقليمي . وسوف يبدأ برنامج الأمم المتحدة للتجارة والتنمية والمنظمة الاستشارية الدولية الحكومية للشؤون البحرية مشروعا يهدف الى تعزيز تنسيق الأنشطة البحرية الوطنية والاقليمية في المنطقة وترشيدها . وما أن من المتوقع أن ينمو حجم شحنات البضائع العامة داخل المنطقة ، فهناك حاجة لتحسين نظم الموانئ والنقل البحري في منطقة الكاريبي لسد هذه الحاجة الاقليمية ، برغم ان الموانئ الرئيسية في المنطقة - كينغستون (جامايكا) وسانت - اوف - سين (ترينيداد) وبيريدج تاون (بربادوس) - مزودة بما يكفي لمواجهة حركة النقل الحالية . ويوجد في كثير من بلدان أمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي نقص في الموظفين المدربين في مجال ادارة الموانئ وعمليات النقل البحري وفي العمال البحريين .

آسيا والمحيط الهادئ

٣١ - ان هذه المنطقة الكبيرة مازالت مستوردا صافيا كبيرا لخدمات النقل البحري . ويتدون جزء كبير للغاية من خدمات النقل البحري التي تتطلبها التجارة الدولية للمنطقة ، من النقل البحري على الخطوط البحرية ، كما ان المنطقة تعتمد ، الى حد كبير نسبيا ، على خدمات الخطوط البحرية التي تشكل اتحادات احتكارية . وفي الوقت الذي تبلغ فيه حصة بلدان منطقة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ ، وهي منطقة نامية ، حوالي ٧ في المائة من حجم التجارة العالمية (من حيث الوزن) ، فان نصيبها من قيمة الصادرات العالمية لا يتعدى ٥ في المائة ، لأن تكاليف الشحن بالنسبة لوحد الوزن مازالت تمثل جزءا كبيرا نسبيا من قيمة الصادرات تسليم ظهر السفينة (فوب) .

٣٢ - ولقد أعطت المقاومة المتزايدة لارتفاع اسعار الشحن زخما لعملية انشاء هياكل أساسية مؤسسية ، مثل انشاء هيئة للصناعة البحرية (MARINA) في الفلبين ، وتأسيس خطوط اقليمي للنقل البحري لمنطقة جنوب المحيط الهادئ ، وتكوين وحدات لدراسة الشحن في سبعة بلدان ، وقيام أوساط منتجي السلع الأساسية ورابطة أمم جنوب شرقي آسيا وهيئة التعاون الاقليمي من أجل التنمية ، بأعمال تعاونية ، ومشروعات - ٢ للاحصاءات الاقتصادية المتعلقة بالنقل البحري . ولقد حاول الشاحنون في البلدان النامية عن طريق التعاون المشترك وتنظيم مجالس الشاحنين ، أن تكون لهم قوة موازية لمواجهة سياسات روابط المنتجين الاحتكارية (الكارتل) التي تتبعها اتحادات النقل البحري الدولية . وكان ما أصابوه من نجاح في مفاوضاتهم مع اتحادات الخطوط البحرية محدودا ، ماعدا في الحالات التي كانت لديهم فيها بدائل واضحة مثل توفر خدمات الخطوط البحرية غير التابعة لاتحادات النقل البحري ، أو توفر المؤسسات المحلية لتوحيد شحنات السلع الرئيسية مثل المطاط الطبيعي والاشباب وزيت النخيل . وفيما يتعلق بالمواد الخام التقليدية في البلدان النامية فسي منظمة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ ، فان سفن الشحن أو الناقلات اللازمة لنقل البضائع السائبة لا تتوفر بالقدر المطلوب في البلدان النامية . وهناك حاجة لاجراء استكشاف

كامل لمجالات التعاون التقني والعالي بين البلدان النامية بهدف التحرك من حيازة أساطيل معيضية . وبالفعل فقد بدأ الاحساس بأثر التكنولوجيا الحديثة في مجال النقل البحري ، مثل استخدام الحاويات . وهناك احساس مشروع بأن استخدام الحاويات يمكن أن يؤدي إلى الاستغناء عن الأيدي العاملة . ومن الواجبات الرئيسية في هذا الصدد تكيف الموانئ ، والمباني الأساسية للنقل الداخلي ومرافقه ، والممارسات التجارية والاجرائية المرتبطة بالحركة الدولية للبضائع المنقولة ، وفقاً لمتطلبات التقنيات الجديدة . ومع ان تحسيننا ملحوظا يجري في مجال تطوير الموانئ ، فان تنمية الموانئ من الناحية التنظيمية ومن حيث القوى العاملة تعتبر متوافقة عن تنميتها من الناحية المادية .

٣٢ - النقل الجوي

٣٣ - ان المصاعب العامة التي تعترض كثيراً من بلدان الجنوب في مجال النقل الجوي هي نقص رأس المال اللازم للمعدات ، ونقص الموارد المالية اللازمة لصيانة الطرق الريادية ، وندرة الموظفين المهرة ، وارتفاع تكاليف التشغيل ، وتفضيل ركاب البلدان المتقدمة النمو لطائراتهم الوطنية ونقص وفورات الحجم الكبير ، وعدم ملائمة الموانئ الجوية ، والمرور المحدود من الجنوب إلى الجنوب ، والقهود القائمة بين الدول .

افريقيا

٣٤ - في نهاية عام ١٩٧٦ ، كانت البلدان الافريقية تقوم بتشغيل ٣٧٧ طائرة لم يعد الكثير منها يفي باحتياجات المستعملين . وفي عام ١٩٧٨ قررت اللجنة الافريقية للطيران المدني ، التي يقع عليها عبء المسؤولية الأساسية لتعزيز تطوير النقل الجوي في افريقيا على الصعيد الدولي ، أن الاحتياجات الإضافية للفترة ما بين ١٩٧٨ و ١٩٨٢ تبلغ ١٧١ طائرة ، بما فيها ٦٠ من الطائرات الواسعة عابرة المسافات الطويلة من الطائرات المتوسطة الحجم و ٦٨ طائرة متوسطة ومن عابرات المسافات القصيرة . وفي ١٩٧٧ ، قدرت منظمة الطيران المدني الدولي أن أقل من نصف عدد الموانئ الجوية الدولية الافريقية لها مدارج هبوط يبلغ طولها ٢٠٠٠ متر وهو الحد الأدنى ، وان ربع الموانئ الجوية فقط لها مدارج هبوط يتجاوز طولها ٣٠٠٠ متر . وهكذا فمن الواضح ان الهياكل الأساسية للموانئ الجوية غير كافية لمواجهة استقبال الطائرات الحديثة .

٣٥ - وتشدد اللجنة الافريقية للطيران المدني في سياستها الخاصة بالاتفاقات الثنائية للنقل الجوي تشديدا كبيرا على زيادة خطوط الربط الجوية بين الدول الاعضاء فيها . ويقترح اتحاد خطوط الجوية الافريقية ، اعترافا منه بحجوب استناد التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلدان الافريقية على تنمية موازية لخطوط الربط الجوية عبر افريقيا ، خطة لاعادة تشكيل شبكة النقل الجوي . وينبغي استكمال خطوط الربط القارية الرئيسية ولاسيما الواصلة بين الشمال والجنوب ، بإنشاء أو بتعزيز الطرق العرضية المارة عبر افريقيا . ويجب ان يكفل النظام المقترح نقل الركاب والبضائع من

أية نقطة في القارة الأفريقية إلى أية نقطة أخرى من أفريقيا في خلال ٢٤ ساعة . وان أخذ المشروط الأساسية المسبقة لتطبيق هذا النظام هو تخفيف القيود عن حق المرور الجوي بين الدول الأفريقية .

٣٦ - وفي إطار عقد الأمم المتحدة للمنقل والمواصلات في أفريقيا (١٩٧٨ - ١٩٨٨) . يشدد برنامج العمل للمرحلة الأولى التي أقرها وزراء النقل الأفريقيين على ضرورة تحقيق الاستقرار المالي لخطوط الطيران الأفريقية ، وإقامة شبكة داخلية بين البلدان الأفريقية ، وتحديث الأسطودول ، وتحسين الهياكل الأساسية للموانئ الجوية وهيكلها العلوية فضلا عن شبكات الملاحة الجوية ، وذلك بتكلفة قدرها ١٥٠٢ مليون من دولارات الولايات المتحدة (٤) .

أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي

٣٧ - يواجه العديد من الخطوط الجوية في المنطقة بعض مشاكل توفير رأس المال العامـل ، ويحتاج الكثير من الموانئ الجوية إلى توسيع وتنظيم إجراءات التوثيق والتخليص بعض التحسينات . وفي مجال النقل الجوي الاقليمي ، اقترحت دراسة اقليمية أجرتها منظمة الطيران المدني الدولي في أمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي في ١٩٧٨ ، ادخال تغييرات هيكلية لتحقيق ترشيد الطـرق ، والأساطيل ومرافق الصيانة ، وعقد اتفاقات تعاونية بين الناقلين من أجل تخفيض أو تثبيت تكاليف النقل الجوي . وثمة مشكلة أخرى تركز عليها الاهتمام هي ضرورة الاحتفاظ بأجور ومعدلات دولية جذابة للنقل الجوي من أجل المساعدة على التوسع في السياحة والتجارة الخارجية .

٣٨ - ان المشاكل الاقليمية للنقل الجوي في منطقة الكاريبي تماثل مشاكل النقل البحري . فمن أجل الاقتصاد في موارد المنطقة وتحقيق أقصى فائدة ، ينبغي استحداث ثلاثة أو أربعة موانئ جوية لتولي حركة المرور غير الاقليمية . ويوجد ثلاثة ناقلين رئيسيين هم خطوط جامايكا الجوية ، والخطوط الجوية لجزر الهند الغربية البريطانية ، وخطوط النقل الجوي لجزر ليوارد التي قد ترى في النهاية مع خطوط غيانا الجوية ميزة في الانضمام معاً لانشاء خط جوي اقليمي متحد لتوفير خدمات السفر والشحن داخل المنطقة وخارجها .

آسيا ومنطقة المحيط الهادى

٣٩ - هذه المنطقة مزودة جيداً بالخدمات الجوية باستثناء الجزء المحصور بين شرقي آسيا وأفريقيا . وفي جنوبي المحيط الهادى ، قام مكتب جنوبي المحيط الهادى للتعاون الاقتصادي ، بالاشتراك مع منظمة الطيران المدني الدولي ، بدور رئيسي في المساعدة على انشاء اتحاد للخطوط الجوية في جنوبي المحيط الهادى عام ١٩٧٩ . وقد أدى وجود اتحاد خطوط المشرق الجوية ، الذى يسوجد مقره في مانىلا ، إلى قيام التعاون بين الخطوط الجوية الأعضاء . وقد أوصت الدراسة

الاستقصائية للنقل الاقليمي التي أجرتها رابطة أمم جنوب شرقي آسيا والتي تمت في تشرين الأول / أكتوبر (١٩٧١) باستثمار مبلغ ٣٢٨ مليون دولار للنقل الجوي في المنطقة دون الاقليمية .

الدول العربية

٤ - ان انشاء خطوط الربط الجوية بين الدول العربية تأثر باعلان مراكش الذي اجتمعت عليه مجلس الطيران المدني للدول العربية في دورته الثالثة عشرة في كانون الاول / ديسمبر ١٩٧٤ . وقد دعا الاعلان الى تخفيف قيود حق المرور فيما بين الدول العربية وأسهم ذلك في زيادة خطوط الربط فيما بين الدول العربية بوجه عام وفيما بين دول المغرب العربي والدول العربية الأخرى بوجه خاص .

جميع - النقل البري (الطرق البرية والسكك الحديدية)

١ - الطرق العامة

٤١ - ان التشديد على النقل الطرقي البري يظهر بصورة بارزة في خطط الجنوب لتطوير النقل . وهناك أربعة مشاريع لبناء طرق عامة قارية تستهدف الربط بين القارات داخل المناطق وفيما بينها . وهذه المشاريع هي شبكة الطرق العامة العابرة لآسيا ؛ وشبكة الطرق العامة للبلدان الامريكسية ؛ وشبكة الطرق العامة العابرة لافريقيا ؛ وشبكة الطرق العامة لفرسي آسيا . وان الصبدأ الذي يتبعه كل بلد هو رفع مستوى الطرق المختارة الى مستوى متفق عليه دولياً ومد هذه الطرق الى الحدود . وفيما يلي استعراض مختصر للحالة الراهنة .

شبكة الطرق العامة العابرة لآسيا

٤٢ - نتج مشروع الطريق العام الآسيوي عن قرار اتخذته اللجنة الاقتصادية لآسيا والشرق الأقصى عام ١٩٥٩ (التي هي الآن اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ) باستحداث شبكة من الطرق العامة الدولية تصل بين جميع البلدان الواقعة بين فييت نام وايران . وقد استكمل بنسبة ٩٥ في المائة شق الطريق آسيا - ١ (A-1) ذي الأولوية (٩٤٦٧ كيلومتراً) الممتد من ايران الى جمهورية فييت نام الاشتراكية ، وهو يعتبر أهم طرق هذه الشبكة . وهو يبدأ من باذرجان (عند الحدود المشتركة بين ايران وتركيا) وينتهي عند مدينة دو - شي - مينه . وتقع الطرق الواصلة الناقصة في بورما (٤٢٣ كيلومتراً) حيث سيتم فيما بعد بناء ستة جسور رئيسية . ويبدأ الطريق آسيا - ٢ (A-2) ذو الأولوية (استكمل بنسبة ٩٥ في المائة) من غسر - اي - شيريا (عند الحدود المشتركة بين ايران والعراق) ويمر بايران ، وباكستان والهند الى اندونيسيا . وتقع الطرق الواصلة الناقصة في نيبال ، وبورما وعلى مسافة قصيرة داخل الهند (أنظر المجلد الثاني ، الشكل ١٦) .

٤٣ - وتبذل اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ جهوداً لضمان الاستخدام الفعال لشبكة الطرق العامة عن طريق تنسيق وتوحيد اجراءات الحدود ، وتحسين الخدمات والمرافق الحالية على نطاق الشبكة لتنمية السفر والسياحة والعمل على استكمال الطرق الواصلة الناقصة . ويمتد الطريق العام الآسيوي على مسافة ٦٦ .٠٠٠ كيلومتر ويتصل بشبكة الطرق العامة الأوروبية عند الحدود المشتركة بين ايران وتركيا وشبكة الطرق العامة للشرق الأوسط عند الحدود المشتركة بين ايران والعراق .

شبكة الطرق العامة الواصلة بين البلدان الأمريكية

٤٤ - اعتمد المؤتمر الثالث عشر للطرق العامة الواصلة بين البلدان الأمريكية التابع لمنظمة الدول الأمريكية ، في اجتماعه الذي عقد في كراكاس في كانون الاول / ديسمبر ١٩٧٩ ، الخطة النهائية لشبكة الطرق العامة الواصلة بين البلدان الأمريكية والتي تتألف من ثمانية طرق عامة طولية ، وثمانية طرق عامة عابرة للقارات وطريقين دائريين . وستصل الشبكة كلها (أنظر الشكل ١٧) عند اتسامها بين جميع بلدان المنطقة ، وتسهيل الوصول المباشر من سواحل المحيط الهادئ الى سواحل المحيط الاطلسي ، وتسهيل وسائل المواصلات الى المدن الرئيسية في الداخل وتعزيز التنمية المتكاملة للقارة . وقد تأخر الانتهاء من شق الطريق العام الواصل بين البلدان الأمريكية من ألاسكا الى الأرجنتين والذي بدأ العمل فيه عام ١٩٦٩ بسبب " فجوة دارين " التي يبلغ طولها ٤٠٠ كيلومترا وتمتد بين بنما وكولومبيا . وتقوم الحكومات بصورة فردية بوضع الخطط لأجزاء الطرق العامة الأخرى المزمع شقها داخل الحدود الوطنية أو بتحسين هذه الأجزاء أو شقها . ونظرا لأن الحواجز غير التمريرية تمثل عقبة رئيسية في سبيل التجارة والنقل داخل المنطقة ، تعمل اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية على إزالة هذه الحواجز .

شبكة الطرق العامة العابرة لأفريقيا

٤٥ - يجري حاليا في هذه القارة ، بناء على مبادرة من اللجنة الاقتصادية لأفريقيا التابعة للأمم المتحدة ، الاضطلاع بخمسة مشاريع رئيسية لطرق عامة عابرة لأفريقيا ، وهي الطريق الصام الواصل بين مومباسا ولاغوس عبر أفريقيا ؛ والطريق العام الواصل بين داكار وندجامينا عبر منطقتي الساحل ؛ والطريق العام الواصل بين لاغوس ونواكشوط عبر فربي أفريقيا ؛ والطريق العام الواصل بين القاهرة وغابورون عبر شرقي أفريقيا ؛ والطريق العام الواصل بين الجزائر ولاغوس عبر الصحراء الكبرى . ويوجد ، بالاضافة الى ذلك أربعة طرق عامة عابرة لأفريقيا يمتزم شقها وهي الطريق الواصل بين تونس ونواكشوط ؛ والطريق الواصل بين ماسوا وندجامينا ؛ والطريق الواصل بين طرابلس ووند هوبك ؛ والطريق الواصل بين لوسيتو وسيرا . وكما يلاحظ من الشكل ١٨ ، سيهيئ تنفيذ برنامج الطرق العامة هذا الوصول الى أي بلد افريقي بالطرق البرية من أية نقطة في أفريقيا ، وستصبح المنطقة لأول مرة ، نظرا لتخفيف القيود ولاتباع سياسات تسهيلية على الحدود ، متكاملة

تماما . ومن المطلوب ، للطرق العامة الخمسة الاولى الصابرة لافريقيا ، موارد مالية لاجراء دراسات هندسية ووضع تصميمات مفصلة لمسافة ٦٤٧٢ كيلومترا ولشرق مسافة ٦٩٥٠ كيلومترا . ويتضمن برنامج الطرق الذي اعتمده وزراء النقل الافارقة تنفيذ ٢٧ مشروعا ، يتطلب ٧٤ منها اجراء دراسات محددة قبل التنفيذ . وتمثل الطرق العامة الدولية والصابرة لافريقيا ٥٠ في المائة من برنامج الطرق . (للاطلاع على قائمة مفصلة لمشاريع الطرق المقررة في اطار عقد النقل والمواصلات في افريقيا ١٩٧٨ - ١٩٨٨ ، انظر الوثيقة (E/CN.14/726) .

شبكة الطرق العامة في غربي آسيا

٤٦ - أوليت تنمية الطرق العامة الدولية في منطقة اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا على مدى السنوات الست الأخيرة أعلى درجة من الأولوية في الخطط والبرامج الانمائية لجميع البلدان الاعضاء . وقد زاد مجموع طول الطرق المرصوفة البالغ ٣٦٠٠٠ كيلومتر والذي كان يوجد في المنطقة فني ١٩٧٤ الى حوالي ٥١٢٠٠ كيلومتر في ١٩٧٨ . وتستخدم مسافة ١٨٣٣٥ كيلومترا من الطرق الوطنية في المنطقة لحركة المرور الدولي موفرة طرقا عامة طويلة المسافة لحركة المرور داخل المنطقة . وقد حدثت تنمية كبيرة لهذه الطرق العامة الدولية في الماضي القريب . وبالرغم مما أحرز من تقدم كبير في شق الطرق العامة فانه لا يزال من المطلوب القيام بقدر كبير من العمل في مجال اكمال طرق الربط الناقصة وتحسين الاجزاء المنخفضة المستوى . وطرق الربط الرئيسية الناقصة هي (أ) الطريق الواصل بين المكلا وحوف (٥٦٠ كيلومترا) في جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية الذي يجري تصميم جزء منه وشق الجزء الآخر بوصفه طريقا برياً محسناً ، (ب) وفي عمان لا يوجد طريق لربط ريسوت (بالقرب من صلالة) بحدود جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية (١١٠ كيلومترات) . فاذا تم ربط هذه الفجوات سيكون هناك طريق عام دولي يمر حول شبه الجزيرة العربية .

٤٧ - ويجري تحسين أو شق الطرق العامة الدولية الرئيسية التي تربط الشرق الأوسط بأوروبا وآسيا وغيرها من الطرق العامة الاقليمية من جانب البلدان التي تربطها هذه الطرق (المجلد الثاني ، الشكل ١٩) . فمثلا يقوم كل من سوريا ولبنان بتحسين الطريق الساحلي الواصل بين أوروبا والشرق الاوسط (BMT) من كسب على الحدود التركية عبر اللاذقية وطرطوس في سوريا التي الزهراني في لبنان . ويعتزم العراق تحسين الطريق العام المشترك بين القارات والواصل بين الشرق الأوسط وآسيا (MA2) . وعندما ينتهي العمل في هذه الطرق ستكون هناك شبكة كاملة عالية المستوى من الطرق العامة الدولية التي تربط بين بلدان المنطقة نفسها وبين أوروبا وآسيا . وتعمل اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا على التعاون مع اللجنة الاقتصادية لأوروبا لانشاء وصلات طسرق وسكك حديدية تربط المنطقة بأوروبا وكذلك مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ من أجل شق طرق ربط مع آسيا . وتنشأ صعوبة رئيسية في مجال صناعة الشحن البري بسبب اجراءات النقل المعقدة ، ورسوم المرور المتغيرة وقيود التشغيل والفوارق التصريفية .

٤٨ - وقد أعدت اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا دراسة لخطة رئيسية لإنشاء شبكة متكاملة للنقل لغربي آسيا (٥). وقد عقد اجتماع لفريق عامل دولي حكومي في آذار/مارس ١٩٨٠ لاستعراض نتائج الدراسة وإصدار توصيات بشأن برنامج المتابعة .

٢ - السكك الحديدية

٤٩ - كثيرا ما حدد طابع واتجاهات الشبكات الوطنية الموروثة من استخدام القدرة الكاملة للسكك الحديدية فيما يتعلق بحركة المرور الخاصة بالتجارة والركاب داخل المنطقة الواحدة وفيما بين المناطق . وأن للتأورات الجديدة خمسة أهداف رئيسية : (١) إنشاء شبكات داخل المنطقة عن طريق ربط السكك الحديدية الحالية ؛ (٢) مد خطوط جديدة ؛ (٣) تحديث الشبكة وتوحيد لها ؛ (٤) توفير خطوط ربط مشتركة بين المناطق ؛ (٥) تخفيض فترات المرور العابرة وحفظ الطاقة في مجال النقل .

آسيا

٥٠ - أن الهدف الرئيسي هو إقامة خط حديدي أساسي يربط بين سنغافورة (واندونيسيا في مرحلة لاحقة بواسطة معدنية السكك الحديدية) واسطنبول سيوفر خطوط ربط مع أوروبا ، واتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية ، والشرق الاوسط وافريقيا . وتتألف خطوط الربط الناقصة من حوالي ٢٠٠٠ كيلومتر مع الجسور والخطوط الفرعية وخطوط الربط بواسطة معدنية السكك الحديدية . وتتضمن الفجوات مسافة ٤٠٠ كيلومتر محصورة بين بنغلاديش وتايلند ومسافة ٦٠٠ كيلومتر في ايران بين كرمان وزهيدان . ويمتزم القيام بمد هذه الطرق الى داخل نيبال البلد غير الساحلي وشبكات حديدية الى افغانستان بالإضافة الى مخرج بديل للاوس من طريق فييت نام (أنظر المجلد الثاني ، الشكل ٢٠) .

٥١ - ومن المقرر ان تقوم اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ بالدعوة الى مد خطوط الربط الناقصة وتحدد خطوط الربط الحالية . وان الانخفاض في المسافة المترتبة على استخدام السكك الحديدية بالمقارنة بالسفر بحرا هو ١٨٨٥ كيلومترا من بانجوك الى كلكتا ، و٢٢٥٥ كيلومترا من بانجوك الى شيتاغونغ . وقد تولي برنامج الأمم المتحدة الانمائي دعم مشروع الخط الحديدي العابري لآسيا حتى عام ١٩٧٦ . ومنذ ذلك الوقت تقدم اليابان دعما ماليا للدراسات التقنية والتنسيق مشروع الخط الحديدي العابري لآسيا . ومن المحترم إنشاء اتحاد آسيوي للسكك الحديدية ليكون جهازا مؤسسيا لتنمية التعاون الأقليمي في قطاع السكك الحديدية .

غربي آسيا

٥٢ - يمكن أن تقوم السكك الحديدية بدور هام في مجال تجارة منطقة اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا مع أوروبا . وأن السكك الحديدية الأوروبية متصلة فعلا بالسكك الحديدية السورية والعراقية عن طريق شبكة السكك الحديدية التركية (المجلد الثاني ، الشكل ١٩) . وتنتظر الحكومات

المحنية على نحو نشط في بعض المناطق لربط المدينة في المملكة العربية السعودية بعمان ودمشق
باعثة بذلك الحياة من جديد في الخط الحديدى القديم للحجاز ، وتشمل الخطة مد خطوط رباط
بين المدينة والرياض وجدة . وسجود الانتهاج من مد خطوط الربط هذه لتتصيح الأردن والمملكة
العربية السعودية متصلة بأوروبا عن طريق سوريا بواسطة السكك الحديدية وبالشرق الأقصى عن طريق
الشبكة العراقية .

أمريكا اللاتينية (المجلد الثاني ، الشكل ٢١)

٥٣ - ان النقل بالسكك الحديدية ، شأنه شأن النقل الطرقتي ، له أهمية كبيرة بوصفه بديلاً
لنقل البحرى بالنسبة للتجارة فيما بين بلدان أمريكا اللاتينية . ويتم النقل البرى عادة عن طريق
المرات الدولية الخمسة المحددة جيداً وهي سمر المحيط الاطلسي الذي يربط بين الأرجنتين
وأوروغواى وباراغواى والبرازيل . وتتطلب شبكة السكك الحديدية في هذا السمر ، التي تربط شبكة
بالنسبة للتجارة داخل المنطقة ، توحيداً بسبب اختلافات المسافة بين القضيبين عند أماكن عبور
النهر . ولم يتم بعد ربط السكك الحديدية في الأرجنتين وأوروغواى (نفس المسافة بين القضيبين)
ومن المطلوب ، في السمر الجنوبي المابىر للانديز ، توحيد المسافة بين القضيبين بين شيلى
والأرجنتين . وتوجد أيضاً امكانية لمد خط حديدى جنوبي يربط بين زابالا ، والأرجنتين ولونكيما ،
وشيلى (٢٠٠ كيلومتر) . وسيلضى ذلك عملية النقل من سفينة الى أخرى ويجرى النظر في مد
خط الربط هذا . وفي السمر الواصل بين بوينس آيرس وليما والمابىر للقارات ، تبلغ المسافة بين قضيبى
السكة الحديدية ، التي تبدأ من بوينس آيرس ، مقراً ويستمر الخط الحديدى هذا حتى ميناس
انتوقاست وأريكا في شيلى . وشمة طريق آخر يصل الى ميناء ماتاراني يتطلب تقلاً من سفينة السى
أخرى عبر بحيرة تيتيكاكا للربط بخط بيرو الجنوبي عند بونو . وان السمر الواصل بين سان باولو وليما
والمابىر للقارات ، وهو وسيلة النقل الرئيسية من ميناء سانتوس البرازيلى الى سانتا كروز في بوليفيا ،
هو خط حديدى تفصل بين قضيبيه مسافة متر ويتطلب الأمر تهديته . أما السمر الواصل بين المحيط
الهادئ والانديز والذي يربط من بلدان الانديز واكوادور ، وبوليفيا ، وبيرو ، وشيلى ، وفنزويلا ،
وكولومبيا فليس به الا القليل من الهياكل الاساسية للسكك الحديدية . وتركز اللجنة الاقتصادية
لامريكا اللاتينية جهودها على تسهيل التجارة عن طريق ازالة الحواجز غير التصريفية .

افريقيا (المجلد الثاني ، الشكل ٢٢)

٥٤ - ان حالة القضبان والقطارات وادارة جميع السكك الحديدية الافريقية رديئة نسبياً . وهي
تتطلب تدريب موظفي الادارة الوسطى وموظفي الاشراف تدريباً أفضل ، وتجديد القضبان والقطارات ،
والتوحيد ، وتحسين وصول السكك الحديدية الى البحر بالنسبة للبلدان غير الساحلية ، ومد
الشبكات الى نقاط الربط في البلدان المتلاصقة واقامة شبكة من الخطوط الحديدية العابرة لافريقيا .
وفي البرنامج الذى اعتمده وزراء النقل الأفارقة في اطار عقد الأمم المتحدة للنقل والمواصلات

في افريقيا ، شمة تشديد خاص على النقل البري ، بالطرق البرية والسكك الحديدية على السواء ، وهو يمثل ٥٦ في المائة من البرنامج ؛ ويبلغ مجموع تكلفة جميع مشاريع السكك الحديدية في المرحلة الأولى ٣٢٢ بليون من الدولارات (٦) .

دال - الطرق المائية الداخلية

٥٥ - شمة اتجاه الى اجمال شبكات الطرق المائية الداخلية وهذه تفتقر أيضا الى التكامل مع وسائل النقل الأخرى في جميع المناطق النامية تقريبا .

آسيا

٥٦ - لا يزال النقل بالطرق المائية الداخلية لضرخ التجارة الدولية غير مستغل الى حد كبير في المنطقة . ولا يزال الاستغلال المشترك للطرق المائية المشتركة ، من جانب البلدان الشاطئية المتجاورة ، سهمة صعبة رغم اجتذابه للتأييد الموسمي على النطاق المطلوب فسي حالة حوض نهر الميكونغ .

أمريكا اللاتينية

٥٧ - ان القدرة الكاملة للأنهار الكبيرة في أمريكا الجنوبية ليدت مستغلة تماما . وينبغي بسبب ارتفاع تكاليف شق الطرق العامة في هذه المناطق النادر في امكانيات تحسين النقل النهري - مثال ذلك تسخير شبكتي نهر لابلاتا ونهر الأمزون لضرخ النقل واستخدام وسائل النقل الأخرى أيضا من أجل التكامل الاقتصادي .

افريقيا

٥٨ - ان الامكانيات والمزايا التي تقدمها الأنهار والبحيرات الكبيرة في افريقيا لأغراض النقل لم تستغل بعد . وسيولى ، أثناء عقد النقل ، اهتمام خاص للأنهار الدولية الرئيسية التي توفر امكانيات النقل والتي يمكن بوجه خاص أن تخدم المناطق غير الساحلية في القارة وأيضا منطقة الساحل . ويتألف برنامج النقل بالطرق المائية الداخلية في إطار عقد الأمم المتحدة للنقل والمواصلات فسي افريقيا (٧) من ٥٧ مشروعا تبلغ تكلفتها ٨٦٢٢ مليون دولار .

غرب آسيا

٥٩ - ان نهر دجلة هو في الوقت الحاضر الطريق المائي الداخلي الوحيد في المنطقة السدي

(٦) E/CN.24/726 .

(٧) المرجع نفسه .

يقدم بعض الامكانيات للنقل . ويجرى تخطيط الجزء الواقع بين البصرة وبغداد (٨٠٠ كيلومتر)
وتزويده بالمعدات من أجل بلوغ حد أدنى من القدرة يبلغ ٠٠٠٠٠ طن في السنة . ويجرى
تشبيد ثلاثة سدود وما يتصل بها من أنحوسة للكثير من أعراض الري والتحكم في الفيضان والنقل .
وسيفعل ذلك الحد الأدنى من التيار اللازم على مدار السنة لملاحة سفن الأنهار والسراويل
القاطرة . وستكون الفائدة الرئيسية لمرافق النقل بالطرق المائية الداخلية هي سحب كميات كبيرة من
السلع الأساسية الصغيرة الحجم من الطرق البرية والسكك الحديدية في الممر الهام للنقل بين الخليج
ومنطقة بغداد .

١٥ - النقل المتعدد الوسائط

٦٠ - ان " ثورة الحاويات " مع مفهوم التوزيع العالمي الذي يقترن بها ، تمنح أهمية متزايدة
لنقل البضائع العالمي المتعدد الوسائط من نقطة الصنادرة حتى الجهة المقصودة النهائية .
ويتصل النقل المتعدد الوسائط في المادة بمجموعات من الموانئ وبالنقل البحري والبري في التجارة
الدولية . وتنشأ البلدان النامية في فوائد ادخال عمليات النقل المتعددة الوسائط وتوسيعها .
ومن الضروري ، لهذا الغرض ، تنفيذ استثمارات مخططة في جميع وسائط النقل بحيث يتهيأ كل من
هذه الوسائط لاستخدام التكنولوجيا الحديثة . والهدف الأساسي هو توفير الخدمات من الباب الى
الباب على نطاق شبكة بأسرها . ويتطلب ذلك في المادة استخدام حاويات أو وحدات أخرى .
والاستثمار المخطط ضروري أيضا عند بناء الحاويات غير مشحونة في الموانئ ، نظرا لأنه ينبغي أن تكون
شبكة النقل قادرة على مواجهة احتياجات تخليص هذه الشحنات بسرعة .

٦١ - ان النهج اللازم هو أن تقوم البلدان النامية بتقييم ملائمة الشبكات المترابطة على أساس
متعدد الوسائط . وان الأخذ بأسلوب النقل بالحاويات دفعة واحدة قلما ينادى به الآن ولكن
ينادي بدلا من ذلك بالتكيف التدريجي للأخذ به . وهناك شعور صحيح بأن أسلوب النقل بالحاويات
يمكن أن يؤدي الى الاستفناء عن الأيدي العاملة . وان تكييف الموانئ ، والهياكل الأساسية ومرافق
النقل البري والممارسات التجارية والاجرائية المتصلة بحركات الشحن الدولي ، لمتطلبات التقنيات
الجديدة سيكون مهمة رئيسية الى حد بعيد . ولبرنامج العقد الافريقي للنقل تسعة مشاريع متعددة
الوسائط يبلغ مجموع تكلفتها ٤٣١٥ مليون دولار (٨) . وتتضمن هذه المشاريع ، في جملة أمور ،
دراسة عن انشاء معهد اقليمي لوثائق وموت النقل ، ودراسة عن تطوير طريقة النقل بالحاويات
والمساعدة التقنية من أجل اعداد العاملين في مجال النقل المتعدد الوسائط ، الخ .

واو - الاتصالات السلكية واللاسلكية

٦٢ - ان قيام المنظمة الدولية للاتصالات بواسطة التوابح بالاطاق التابع الأرضي المسمى " ندى إيرلي بيرد ساتيليت " في ١٩٦٥ فتح عهدا جديدا في مجال الاتصالات السلكية واللاسلكية . وان مزايا الاتصال عن طريق التوابح الأرضية عديدة . فانه من الأرخص بالنسبة للمسافات التي تزيد عن ٢٠٠٠ كيلومتر أن يكون الارسال عن طريق التوابح الأرضية لا عن طريق الخطوط الهاتفية الأرضية ؛ وللتابع الأرضي سعة كبيرة تصل الى ٢٤٠٠٠ قناة هاتفية و ٢٤ قناة تليفزيونية ملونسة أو ٥٠٠٠ " ميغابيت " من البيانات في الثانية أو مجموعات متنوعة من الأصوات والتليفزيونات والبيانات ، ويتم التقلد على المشاكل الأرضية الطبيعية ؛ ويمكن اقامة الاتصال مع أى جزء من العالم ؛ ويمكن توفير البرامج التعليمية لمناطق شديدة التباعد . وقد بلغ التطور المرحلة التي يمكن فيها اجراء اتصال مباشر من الجنوب الى الجنوب . ويملك ما يزيد على مائة بلد أو اقليم نام تسهيلات للتوابح الأرضية من أجل حركة الاتصالات السلكية واللاسلكية الدولية والمحلية .

٦٣ - ولقد وجه الاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية ، بالتعاون مع برنامج الأمم المتحدة الانمائي ، جانبا كبيرا من جوانب تعاونه الانمائي نحو خلق ترابط بين الشبكات الوطنية وللبلدان النامية ودعمها في نظام عالمي للاتصالات . وقام الاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية بتحمسين مشاريع اقليمية كثيرة للربط بين البلدان النامية ، ويقوم الآن بدعمها .

الشبكة الافريقية للمواصلات السلكية واللاسلكية

٦٤ - ومن خير الأمثلة على ذلك الشبكة الافريقية للمواصلات السلكية واللاسلكية التي يقوم بتنفيذها الاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية بالتعاون مع كافة أعضاء منظمة الوحدة الافريقية ، واللجنة الاقتصادية لافريقيا ، وصندوق التنمية الافريقي ، وبرنامج الأمم المتحدة الانمائي ، بغية انشاء شبكة مواصلات سلكية ولاسلكية لتمكين البلدان الافريقية من الاتصال فيما بينها دون أن يكون ذلك عن طريق أوروبا . ورغم تعقد تصميم وتنفيذ هذه الشبكة الشاسعة ، أتاح التعاون في افريقيا بالفعل انشاء ١٨ سنترالا دوليا للمهااتف الآلي ، وشبكات تلكس دولية في ٣٥ بلدا . وهناك الآن ٤٢ محطة أرضية للتوايح الاصطناعية المخصصة لحركة المرور الدولي يجري اقامتها أو تشغيلها . واتيحت أموال من جهات ثنائية أو متعددة الاطراف لتنفيذ الشبكة الافريقية للمواصلات السلكية واللاسلكية المبينة في الشكل ٢٣ . والهدف من عقد النقل هو استكمال تنفيذ المكونات الأساسية للشبكة . نهانتها المقصد ، ستكون المكالمات ممكنة داخل البلدان الافريقية وفيما بينها باستخدام نظام التشغيل الآلي بين كل مشترك وآخر . ومن بين الاهداف المنشودة خلال العقد الربط بين الشبكة الافريقية للمواصلات السلكية واللاسلكية وبين الشبكة العالمية ، خصوصا مع أوروبا شمالا ومع الشرق الاوسط والشبكة المصرية شرقا .

شبكة البلدان الامريكية للمواصلات السلكية واللاسلكية

٦٥ - قام منذ انشاء لجنة البلدان الامريكية للمواصلات السلكية واللاسلكية تعاون وثيق بينهما وبين الاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية على تطوير المواصلات السلكية واللاسلكية الاقليمية والوطنية . ويقدم المستشارون الاقليميون للاتحاد مساعدة تقنية الى بعض البلدان في امريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي بشأن الخطط التي اقترتها لجنة البلدان الامريكية للمواصلات السلكية واللاسلكية لاستحداث شبكة للمواصلات السلكية واللاسلكية للبلدان الامريكية .

الشبكة الآسيوية للمواصلات السلكية واللاسلكية

٦٦ - مازال الاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية يقوم منذ عام ١٩٦٠ ، بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادى والتعاون الفعال مع ١٤ بلدا في المنطقة بتحسين انشاء الشبكة الآسيوية للمواصلات السلكية واللاسلكية (يبين الشكل ٢٤ نطاق وتمعد الشبكة بما لها من وصلات تمتد من ايران الى اندونيسيا) . ومن السمات البارزة في تنفيذ هذه الشبكة قيام كل بلد في المنطقة بتوفير اختصاصيين لمساعدة بلد آخر . وهناك أيضا تعاون مالي بين هذه البلدان في بعض الخطوط مثل غط الهند - نيبال وخط الهند - سرى لانكا . وستكون الشبكة وسيلة قوية للتكامل الاقليمي . وان خطوط الاتصالات السلكية واللاسلكية الحالية في الدول الجزرية الصغيرة جنوب المحيط الهادى التي تتألف من اتصالات لاسلكية عالية التردد ، لا تقدم خدمة مرضية . ويقوم الاتحاد ، بدعم مالي من برنامج الأمم المتحدة الانمائي وبالتعاون مع مكتب

جنوبي المحيط الهادى* للتعاون الاقتصادى ومع ادارات البلدان المصنعية ، بوضع نظام تشفير للمحطات الارضية يربط بين الجزر .

٦٧ - ومن المتوقع أن يكون للاتحاد الدولى الحكومى للاتصالات السلكية واللاسلكية لآسيا والمحيط الهادى* ، الذى انشىء مؤخرًا بالتعاون مع الاتحاد الدولى للمواصلات السلكية واللاسلكية واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادى* والذى استضافته تايلند ، دور هام فى تناول مشاكل تطوير المواصلات السلكية واللاسلكية فى المنطقة .

شبكة الشرق الاوسط والبحر المتوسط

٦٨ - لم توجد بين البلدان العربية شبكة محلية فعالة للاتصالات السلكية واللاسلكية . وقد تعاون الاتحاد العربى للمواصلات السلكية واللاسلكية ، والمؤسسة العربية للاتصالات الفضائية ، وادارات الاتصالات السلكية واللاسلكية فى ٢٨ بلدًا ، على القيام بدراسة كبيرة للجدوى اضطلع بها الاتحاد الدولى للمواصلات السلكية واللاسلكية فى عام ١٩٧٣ من أجل انشاء شبكة مركبة تفسى بالحاجات الحالية والمقبلة لكافة بلدان المنطقة . وسوف تستخدم الشبكة عند تنفيذها نظم المحسور المتعدد والموجات الدقيقة (الميكرو ويف) ، ونظم الكابلات البحرية ، ونظم التتابع الاصطناعية .

زاي - الاتصال

٦٩ - أدى تزايد المناقشة بشأن هيكل تدفقات الاخبار وملكيتها ، ودور الوكالات عبر الوطنية للانباء البرقية والمصنعية - المصرية ، والاختلالات والتحيز الثقافى فى مضمون التفطية الاخبارية للجنوب فى مواجهة الشمال ، الى اصدار المؤتمر العام لمنظمة اليونسكو للاعلان الخاص بمساهمة وسائط الاتصال الجماهيرى^(٩) ومختلف القرارات المتعلقة بانشاء نظام عالمى جديد للاعلام والاتصال أعدل وانجع* .

تدفق الاخبار الأساسية

٧٠ - كانت هناك ثلاثة أنماط عامة لرد البلدان النامية على اعتماد تدفق الاخبار على وكالات الانباء عبر الوطنية الخمس الكبرى : (١) حدثت فى السنوات العشر الماضية زيادة فى عدد وكالات الانباء الوطنية التى أنشأتها البلدان النامية ، خصوصا لجمع واعادة توزيع الاخبار الوطنية . وهناك

(٩) اعلان الهادى* الاساسية المتعلقة بمساهمة وسائط الاتصال الجماهيرى فى تعزيز السلم والتفاهم الدولى ، ودعم حقوق الانسان والكفاح ضد العنصرية والفصل العنصرى وضد التحريض على الحرب 20C/20/Rev.22 ، تشرين الثانى / نوفمبر ١٩٧٨ .

٣. دولة نامية لاتزال تفتقر الى وكالات وطنية . (٢) هناك الآن دليل على الاهتمام بإنشاء وتعزيز نظم اقليمية للتبادل بين وكالات البلدان النامية . وفي عام ١٩٦٧ ، أصبحت وكالة أنباء منطقتي الكاريبي ، بدعم من برنامج الاسم المتحدة الانعاشي واليونسكو ، وكالة اقليمية مستقلة تربط الآن بين ١٣ بلدا . أما في العالم العربي ، فكان اتحاد وكالات الانباء العربية الذي أجازته جامعة الدول العربية ، يضم ١٨ وكالة عربية في عام ١٩٧٧ ، وعدة وكالات يمتد نطاق نشاطها الى عدة بلدان منها وكالة أنباء الشرق الاوسط . وفي عام ١٩٧٩ ، افتتحت منظمة الوحدة الافريقية رسميا وكالة أنباء البلدان الافريقية ومقرها دكار . وفي نفس العام ، أدت الاجتماعات التي عقدت تحت رعاية اليونسكو في آسيا الى ظهور احتمال قوي لإنشاء نظام اقليمي للتبادل بين وكالات الانباء في آسيا واثيانوسيا التي توجد لديها بالفعل خدمات مثل خدمات الاخبار المتعمقة . وفي امريكا اللاتينية ، استمرت المناقشات للتوصل الى نظم مقارنة للتبادل . (٣) حدثت تطورات على الصعيد الاقليمي أيضا . ففي مؤتمر القمة الخامس لبلدان عدم الانحياز المنعقد في كولومبو عام ١٩٧٦ ، صدرت موافقة رسمية على إنشاء مجمع الوكالات الصحفية لبلدان عدم الانحياز الذي كان يعمل بالفعل بمساعدة من وكالة الانباء اليوغوسلافية تانيوغ . وارتفع الآن عدد وكالات الانباء الاعضاء في المجمع من ٤٥ وكالة في البداية الى ٦٥ وكالة تتبرع كل منها بمقرتين أو ثلاث فقرات اخبارية يوميا لمجموع الحصيلة الاخبارية . وللمجمع ١٤ مركزا اقليميا مقرر كل منها في وكالات الانباء الوطنية . وتتضمن أنشطة ، التي تعاون فيها منظمة اليونسكو ، مساعدة البلدان على اقامة وكالات أنباء وطنية و برامج لتدريب الصحفيين بالتعاون الوثيق مع مؤسسات التدريب الاقليمية ، وبذل جهود منسقة في ميادين مثل رسوم نقل الانباء والتوحيد القياسي للمعدات . وهناك تطور اقليمي آخر هو توسيع وكالة الانباء المشتركة للعالم الثالث التي بدأت أصلا في امريكا اللاتينية وأصبحت الآن ، بالتعاون مع المجمع ومع بعض الوكالات الوطنية ، تخدم نحو ٣٧ بلدا ناميا .

خدمات نقل الاخبار

٧١ - هناك حالات لا حصر لها يؤدي فيها عدم وجود خط مباشر موحد للاتصال السلبي واللاسلكي بين بلدين ناميين الى ضرورة ارسال البنود الاخبارية عن طريق دول الشمال بأسعار عالية نسبيا . وقد قربت التوايح الاصطناعية للاتصالات بين البلدان النامية ، ولكن استخدام خطوط التوايح الاصطناعية يتوقف على تحديد رسم لنقل الاخبار بين دول الجنوب يكون في طاقة الوكالات الاقليمية والاقليمية والوطنية . وتم التوصل حاليا الى صيغة تنص على رسم محدود يغطي تقريبا استخراج خط عن طريق التوايح الاصطناعية ولكن على أساس " اضافة ربح معين الى سعر التكلفة " بحيث ينخفض الى ١٨٠ دولارا شهريا للارسال والاستقبال طوال ٢٤ ساعة يوميا ، بدلا من الكلفة " التقليدية " التي تقارب ٢٠٠٠ دولار شهريا .

٧٢ - ويتوقف القرار الذي يتخذه الرسم الادنى كثيرا والممكن تنفيذها بين بلدان الجنوب التنفيذ (والتي قد تحمل اسم " سعر العالم الثالث لخدمة النشرات الصحفية ") على حكومة كل

بلد نام لديها دخل مع التوايح الاصطناعية . وكانت سرى لانكا وماليزيا أول حكومتين قامتا بتنفيذ هذه الرسوم الخاصة رسميا عام ١٩٧٩ . وهذا الاجراء طفرة كبيرة في توسيع امكانيات تدفق المعلومات فيما بين دول الجنوب . وكان من بين الاستجابات المبكرة من جانب برنامج الأمم المتحدة الانمائي لخطة عمل هونينس ايرس المشروع في أوائل ١٩٧٩ في دراسة استقصائية خاصة للجدوى من خلال وكالة الانباء المشتركة للعالم الثالث من أجل رصد امكانيات استخدام مزيج من وسائل الاتصالات الحالية ، التي تستخدم الموجات الدقيقة الميكرو ويف والخطوط ، عن طريق التوايح الاصطناعية بهذا السبب الجديد ، وذلك بصفة تنظيم خدمة يومية جديدة باسم " خدمة المعلومات الانمائية " ، من شأنها ان تربط بين أكبر عدد ممكن من البلدان النامية ، وبين كل البلدان النامية في نهاية المطاف . وأظهرت الدراسة الاستقصائية ان هذه الخدمة مجدية ، وان باستطاعتها ان تصبح ، بعد سنوات قليلة من التمويل الخاص اللازم ، مكثفة ذاتيا باشتراكات المؤسسات التي تستخدمها .

حـ١ - الخدمات البريدية

٧٣ - ان المشكلة الرئيسية المشتركة بين كافة البلدان النامية تتعلق باعادة تخطيط مسارات البريد والحاجة الى تحسين تبادل البريد . وكان هذا من الميادين التي لها الاولوية في أنشطة التعاون التقني للاتحاد البريدي العالمي في الفترة ١٩٧٤ - ١٩٧٩ . وقام الاتحاد البريدي العالمي بتنفيذ عدة مشاريع اقليمية ووطنية ، يمولها أساسا برنامج الأمم المتحدة الانمائي ، من أجل تحسين تبادل البريد من خلال مستشارين اقليميين ، وتدريب موظفي البريد الوطنيين في معاهد اقليمية ، وتوفير افرقة تنفيذية لحل مشاكل معينة تتعلق بخط سير البريد .

٧٤ - وما يزال هناك الكثير ما ينهضي عمله لتحسين تبادل البريد في البلدان النامية ، ولا سيما في افريقيا (انظر المجلد الثاني ، الشكل ١٥) . ويتضمن برنامج عقد النقل (١٠) من مشروعنا ترمي الى تحسين الاتصال البريدي الافريقي داخليا وخارجيا . وسوف يعقد الاتحاد البريدي العالمي بالتشاور مع اللجنة الاقتصادية لافريقيا عام ١٩٨١ " المؤتمر الاقليمي لخطوط سير البريد " لكافة البلدان الافريقية ، من أجل دراسة المقدمات الرئيسية التي تواجه التعاون البريدي بين البلدان الافريقية . أما في امريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي ، فيقوم مستشارو الاتحاد البريدي العالمي ، بتمويل من برنامج الامم المتحدة الانمائي ، باعداد خطط لتحديد مسارات البريد .

٧٥ - ورأى مؤتمر الاتحاد البريدي العالمي الذي انعقد في ايلول/سبتمبر - تشرين الاول/ اكتوبر ١٩٧٩ في ريو دي جانيرو أن تحسين نقل وتسليم البريد هو أحد الميادين التي لها الأولوية في اهتمام الاتحاد البريدي العالمي في الفترة ١٩٨٠ - ١٩٨٥ .

خامسا - استنتاجات وتوصيات

ألف - ملاحظات عامة

٧٦ - لا تتناول هذه الورقة أشكال التعاون التقني فيما بين البلدان النامية بحد ذاتها ، ولكنها تسلم بأن تحسين مرافق النقل والمواصلات بين البلدان النامية هو أمر ضروري لتعزيز التعاون بين هذه البلدان على نطاق أوسع . وتبين المعلومات الفصلية الموجزة في هذه الورقة أن أوجه الاختلاف في النقل والمواصلات بين الشمال والجنوب ، والفجوات الموجودة بين دول الجنوب ، عظيمة جدا ؛ ورغم الأعمال الكثيرة التي نفذت للتخلص منها ، فإن هناك حاجة إلى استثمارات وبرامج أمتح في مجال التعاون التقني لتلبية الحاجات الانمائية الحالية .

٧٧ - وإن وجود كثير من أنماط النقل والمواصلات التي وضعت لخدمة النظام الاقتصادي القديم الذي يركز على العلاقة بين دول الشمال والجنوب ، ومعناه انه لابد من أحداث بعض التغييرات الجذرية في توجيهه وتشكيله ووظائف كثير من جوانب النقل والمواصلات - والواقع ان النظام الاقتصادي الدولي الجديد يستدعي نظاما جديدا في النقل . ولذلك فإن من بين الاحتياجات الأساسية للمستقبل إيجاد تفهم شامل لدور النقل في النظام الاقتصادي الدولي الجديد . وسوف يستدعي ذلك تحسين المعلومات الاحصائية عما لدى بلدان الجنوب من فوائد أو نواقص في المواد الخام الرئيسية ، والاعذية ، والسلع التحويلية ؛ وتقييمات للتكامل الاقتصادي داخل الاقاليم وفيما بينها ؛ وتطبيق ترتيبات تيسير التجارة .

٧٨ - وهناك مشاكل مشتركة بين كل القطاعات هي نقص رأس المال وندرة المهارات . ومن الواضح انه يمكن صنع الكثير على أساس اقليمي من أجل تغايرها . وعلى وجه الخصوص ، هناك مستلزمات هائلة لتنمية الموارد البشرية في قطاعي النقل والمواصلات على كافة المستويات . ولذلك لابد من التركيز على تدريب مزيد من القائمين على تطوير الدورات الدراسية ، وتطوير المصاهد الاقليمية ، واستخدام مناهج البحث المصرية في التدريب والمعدات المصرية لبلوغ أهداف التدريب ، مثل تلك التي يستخدمها ، في مجال المواصلات السلكية واللاسلكية ، والاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية في مشروع تطوير المناهج الدراسية في ميدان المواصلات السلكية واللاسلكية (CODEVTEL) الذي يموله برنامج الأمم المتحدة الانمائي .

٧٩ - ويمكن لتسهيل ومعايرة الاجراءات في مجال التجارة ان يقللا من التأخيرات والتكاليف وأن يولدا مزيدا من التدفقات في التجارة . وهناك عدة مفاوضات واتفاقيات اقليمية ودولية ، من بينها اتفاقية المنظمة الاستشارية الدولية الحكومية للملاحة البحرية بشأن تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية . كما اتسع دور منظمة الاونكتاد في هذا القطاع الهام من خلال " البرنامج الخاص بتيسير التجارة " (FALPRO) لعام ١٩٧٥ . وبالمثل سمت مجموعة الاتفاق العام بشأن التصريفات الجمركية والتجارة (مجموعة " غات ") الى تحرير التجارة ، ويتعاون الاتحاد البريدي العالمي ومنظمة الطيران المدني الدولي على تسهيل البريد الجوي . وما زال هناك الكثير مما ينبغي عمله على أساس اقليمي اذا أريد عدم اهباط تحسين النقل في مجال التجارة بين الاقاليم بمواقف ميسرة ومؤسسية وتنظيمية تواجه تدفق التجارة فيما بين البلدان النامية .

باء - المقترحات والتوصيات

النقل البحري

٨٠ - ان المقترحات والتوصيات المتعلقة بكل من النقل البحري والبري والواردة في الفقرة التالية هي مقترحات وتوصيات الخبير الاستشاري . وهي تعبر أيضا عن بعض الآراء التي أعربت عنها اللجان الإقليمية : (١) ان تنفيذ مدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية يتيح الفرصة للبلدان النامية لزيادة اشتراكها في النقل البحري القائم حاليا ولاقامة تجارة جديدة على المستوى الأقليمي . والواقع أن فرص التجارة فيما وراء البحار بين المناطق النامية قد تزيد على مثلتها بين أكثر البلدان تجاورا . وهذا يعتبر مجالا للنقل البحري يتطلب استقصاء أدق . (٢) وبسبب ارتفاع تكاليف النقل البحري بالوحدات بصفة خاصة ، والحاجة الى ترشيد الخدمات الإقليمية ، تلزم زيادة خطوط النقل البحري المتعددة الجنسيات ، التي تملكها وتديرها البلدان النامية بشكل منفرد أو مشترك فيمسا بينها . ويمكن أن تكون هذه الخطوط مفيدة بشكل خاص في نطاق منطقة جنوب شرقي آسيا والبحر الكاريبي التي قد يتعين على خطوط النقل البحري المحلي فيها أن تضطلع بدور أكبر كخطوط مواصلات فرعية نتيجة لتركيز التجارة فيما وراء البحار في عدد أقل من العوائق الأساسية . (٣) ان القرار الذي اتخذه الاونكتاد في دورته الخامسة والذي شمل مسألتي اشتراك البلدان النامية في نقل البضائع السائبة والانباء التدريجي لعمليات التسجيل المفتوح بدعم بالفعل القدرة التغاوضيئة للبلدان النامية في مواجهة المؤسسات المتعددة الجنسيات والعندجة رأسيا والتي تشتري المسوار الخام على أساس التسليم على ظهر السفينة وتتولى اتخاذ الترتيبات المتعلقة بالنقل البحري . ويمكن للبلدان النامية أن تتفاوض بشأن الاشتراك في نقل البضائع السائبة بموجب اتفاقات تجارية ثنائية وأن تدخل في مشاريع مشتركة . ويمكنها أيضا أن تقوم بتصدير السلع على أساس أن السعر المحدد يتضمن القيمة ورسم التأمين وتكاليف الشحن ويمكنها أن تعين السفن التي تقوم بالنقل . (٤) وفيما يتعلق باختيار السفن للأساطيل الوطنية ، فإن من الواضح انه ينبغي للبلدان النامية أن تنظر في أثر هذه السفن على قطاع النقل ككل . وفي كثير من الحالات قد يثبت أن شراء ناقلات السواكب وتجميع البضائع يحقق على أساس اقليمي وفرا أكبر ، من النقل بالحاويات بصورة كاملة . (٥) عند اتخاذ قرار باتباع أسلوب الشحن البحري الكبير السمة ذي الاستخدام الكثيف لرأس المال فإن ذلك يقتضي في كثير من الحالات القيام على المستوى الاقليمي بتركيز رؤوس الأموال والتمسكون في مجال تحديد خطوط سير السفن والخدمات البرية والبحرية لتأمين السفن . ولا تزال موانئ أفريقيا وأمريكا اللاتينية في حاجة الى التطوير من هذه الناحية . (٦) وبسبب اتساع مجال الاختيار بين التكنولوجيا المتوفرة وسرعة التغيير فإن من الضروري اجراء تقييم سليم للبدائل وانتهاز الفرص لاستحداث نظم مرنة مختلطة في نهج متعدد الوسائط وتقييم امكانية خلق فرص للعمل قبل استحداث نظم النقل بالحاويات (٧) ان الارتباط الوثيق القائم بين العوائق الإقليمية وارتفاع تكاليف التكنولوجيا الجديدة يجعل من الضروري اعتماد سياسات على مستوى المنطقة بشأن وحدنة العوائق . (٨) من الأمور ذات الأهمية الخاصة زيادة انتشار وحدات دراسة الشحن في الجنوب ، وهي الوحدات التي يمكن أن تقوم بتقييم لوجستيا لاجزاء الإقليمية وتحليل الخدمات وتقييم الطلب على النقل البحري على أساس اقليمي .

وينبغي أن يتسع نطاق عمل هذه الوحدات ليشمل النقل المعتمد الوسائط . (٩) يعتبر استحداث المنظمات الإقليمية لعالمي السفن على نفس الندر من الأهمية بالنسبة لترشيد التجارة وتسهيلات اصلاح السفن ، ووضع سياسات الشحن البحري بالاشتراك مع الادارة . (١٠) ويحتبر تدريس الأفراد القائمين بالادارة عنصرا حيويا . والاحتياجات في هذا المجال واسعة النطاق ومتزايدة ، ويمكن لكثير من البلدان أن تستفيد من التطورات الجديدة المتعلقة بالتدريب التي يقوم الأونكتاد باستطلاعها على أساس اقليمي . (١١) وفي كل حالة ، يتعين بذل الجهود لتحسين وتنميط التدريب البحري وفقا لتفاقية المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية المتعلقة بمستويات التدريب ومنح الشهادات . ونظرا لأن معدات التدريب (مثل أجهزة محاكاة المناورة بالسفن وسفن التدريب) باهظة التكاليف ولأن المدربين نادرون ، يجب تجنب الازدواجية وبذل جهود حقيقية من أجل تحقيق التكامل الاقليمي . (١٢) ان "القطاع غير الرسمي" للنقل ، الذي كثيرا ما يضم في مجال النقل البحري أعدادا كبيرة من السفن الصغيرة التي تشتغل بالتجارة على المستوى الاقليمي ودون الاقليمي ، يقوم بدور هام في اقتصادات كثير من البلدان النامية . ومن الضروري ألا يسمح بتدهور "القطاع غير الرسمي" للنقل النهري والبحري بسبب الأهمال في مواجهة أوجه التقدم الجديدة فسي التكنولوجيا . ولا تزال هناك حاجة في معظم المجالات الى اجراء دراسات بشأن الدور الذي تقوم به هذه السفن ودورها في المستقبل في المحافظة على الموارد والطاقة وبشأن التحسينات التي يمكن تحقيقها . (١٣) وفي عدد من المناطق ، يبدو أن هناك حاجة لتحقيق مزيد من التنسيق بين الأنظمة والقوانين وسياسات النقل البحري والنظم الضريبية على الصعيد الوطني ، حتى يتسنى تطوير الأساطيل الإقليمية وترشيد النظام . (١٤) وفي منطقة البحر الكاريبي ، يبدو أن هناك حاجة الى مزيد من الجهود لترشيد تحسين الموانئ وتطويرها وفقا لمشروع تطوير النقل البحري والموانئ في أمريكا الوسطى ، الذي يحصل على دعم من برنامج الامم المتحدة الانمائي . (١٥) وفي منطقة جنوب غربي المحيط الهادئ من المحتمل أن تحتاج شركة فورم لابن "Fourm Line" الإقليمية الداخلية الى دعم حتى تتمكن من خدمة الجزر الأكثر تضررا من الناحية الجغرافية . (١٦) ويلزم اجراء دراسات على الأصدمة الإقليمية من أجل التنفيذ الرشيد لمبدأ ٤٠ : ٤٠ : ٢٠ من مدونة قواعد السلوك وقرارات الدورة الخامسة للأونكتاد بشأن الاشتراك في نقل البضائع السائبة والانهاء التدريجي لعطيات التسجيل المفتوح .

النقل البري

٨١ - وفي آسيا يعتبر انجاز الشبكة الاسيوية للطرق الرئيسية وشبكة خطوط السكك الحديدية الاسيوية أمرا هاما بالنسبة للعلاقات بين المناطق وداخل المنطقة . ويبدو أن الافتقار الى الأموال هو المشكلة الأساسية التي تحول دون سد الثغرات الموجودة في كلا الشبكتين . وسوف يتطلب تنفيذ الخطة النهائية لشبكة الطرق الرئيسية للبلدان الأمريكية استثمارات ضخمة . وسوف يسودى اكمال مشروع دارين الى توفير صلة برية لا تتخللها ثغرات بين أمريكا الجنوبية وأمريكا الوسطى . ويبدو أن هناك حاجة الى توجيه قدر أكبر من الاهتمام الى تحسين وتطوير خطوط السكك الحديدية بهن

مختلف المناطق في أمريكا الجنوبية . ومع ذلك ، فإن المشكلة الأساسية الآن هي الحاجة الى تيسير التجارة بين عدد من البلدان . وقد قام فريق عامل دولي حكومي باستعراض التوصيات الكثيرة الواردة في " دراسة الخدلة الرئيسية " والمتعلقة بالطرق البرية والسكك الحديدية في قريبي آسيا لمتابعتها باتخاذ تدابير على الصعيد بين الوطني والدولي . وهناك حاجة كبرى الى تيسير اجراءات المرور العابر (الترانزيت) . ويعتبر تنفيذ مشاريع الطرق البرية والسكك الحديدية التي حددتها وزراء النقل الأفرقة للمرحلة الأولى من عقد النقل ذا أهمية كبرى لتحقيق التكامل الاقتصادي والمساوي لهذه القارة .

الطرق المائية الداخلية

٨٢ - مازال النقل المائي الداخلي في عدد كبير من البلدان النامية يعاني من الافتقار النسبي الى الاهتمام الكافي به بسبب القيود المالية والادارية التي تحول دون تنمية هذه الوسيلة الحيوية البديلة للنقل . وتحتاج الخطط التي وضعها وزراء النقل الأفرقة لتنمية الطرق المائية الافريقية الداخلية الى دعم مالي دولي .

خطوط الأنابيب

٨٣ - تتيح تكنولوجيا خطوط الأنابيب مزايا كثيرة للتجارة بين مختلف المناطق وداخل المنطقسة ، ولذا فإن أعمال البلدان النامية النسبي لها يحتاج الى اعادة نظر .

مستخدمو النقل

٨٤ - وهناك حاجة أيضا الى انشاء مجالس لمستخدمي النقل في افريقيا (تدعو اللجنة الاقتصادية لافريقيا الى انشاء هذه المجالس) وفي أمريكا اللاتينية اذ ان مستخدمي النقل ، حتى مع وجود الخطوط الوطنية والاقليمية للشحن البحري قد يجدون أنفسهم في موقف ضعيف في مواجهة مؤسسات الشحن البحري والنقل ، التي تهدف الى الحصول على معدلات جيدة من المائدات .

النقل الجوي

٨٥ - وضعت منظمة الطيران المدني الدولية التوصيات التالية لتوسيع نطاق الروابط الجوية فيما بين بلدان الجنوب : من المهم أن تكون لدى البلدان النامية رغبة قوية في انشاء روابط جوية جديدة وتوسيع نطاق الروابط الموجودة فيما بينها لتيسير حركة الناس والبضائع فيما بينها . وينبغي التسليم بالصعوبات المالية والصعوبات المتعلقة برؤوس الأموال والتي تعوق توسيع نطاق الروابط الجوية فيما بين بلدان الجنوب ، وانتغلب على تلك الصعوبات . ويمكن النظر في امكانية انشاء صندوق انصافي لتقديم اعانات لتمويش الخطوط الرائدة عن جزء من الخسائر التي ستتكبدها خلال مرحلة التنمية . وينبغي أن تقوم الخطوط الجوية للبلدان النامية بوضع خطط ترويجية مشتركة وتحديد أجور تشجيعية

للسفر والشحن . وينبغي اجراء دراسة تفصيلية لتحديد فرص التجارة التي سيجلبها انشاء الروابط الجوية الجديدة . وينبغي النظر في امكانية التخليب على الصيوب الناجمة عن مفر حجم خطوطها الجوية نسبيا عن طريق اتخاذ ترتيبات تمازجية بين الخطوط الجوية وسلطات الطيران المدني فسي البلدان النامية على اساس عالمي أو اقليمي . ويمكن أن يتضمن ذلك ما يلي : (أ) ترتيبات من أجل التعميد التدريجي والقيام بصورة مشتركة ، بشراء وصيانة معدات الطيران وغيرها من المعدات ؛ والتقاسم في استخدام المعدات وقطع الضيار والتسهيلات . (ب) قيام مجموعات من الخطوط الجوية باتخاذ ترتيبات للتقاسم في سعة طاائراتها أو تجميع الخدمات والايارات أو اتباع كلا الأسلوبين . (ج) التخطيط المشترك من أجل ادخال تحسينات على المرافق الأرضية مثل انشاء مرافق للمهبوط الليلي وتحسين مهابط الطائرات وسائر المناطق المخصصة لحركة الطيران من أجل استخدام الطائرات بشكل أفضل وخفض تكاليف الصيانة المتعلقة باستهلاك المعدات نتيجة للاستعمال ؛ وكذلك السعي الى ايجاد حلول مشتركة أخرى لتحسين واستخدام الطائرات ونتاجيتها . (د) تعويد التدريس على نظم الطيران في جميع أنحاء البلدان النامية مع مراعاة توجيهات منظمة الطيران المدني الدولية بشأن هذا الموضوع والاستخدام المشترك للأفراد التقنيين والاداريين المختصين .

٨٦ - وسوف يتعين وضع نظام للأولويات بالنسبة للروابط اللازمة فيما بين بلدان الجنوب ، ينبغي أن يعتبر أساسا لاعداد برنامج منظم ذي مراحل لاستحداث روابط جوية جديدة وتعزيز الروابط الموجودة بين بلدان الجنوب ؛ وينبغي النظر بشكل تفصيلي في امكانية تحقيق ذلك عن طريق زيادة استخدام الموارد الموجودة وترشيدها النظم . ومن الضروري ان تتبع البلدان النامية نهجا جديدا فيما يتعلق بتبادل حقوق الحركة فيما بينها . ويمكن أن يتضمن ذلك حكما يقضي بقيام الخطوط الجوية بتجميع الخدمات وتبادل اكثر تحمرا لحقوق الحركة المعطاة بالحرية الخامسة . وينبغي اتخاذ ترتيبات من أجل تبادل الخبرة والمعلومات التقنية فيما بين الخطوط الجوية وسلطات المطارات وادارات الطيران المدني في البلدان النامية برون البرقية في تنمية التعاون التقني فيما بين البلدان انامية .

المواصلات السلكية واللاسلكية

٨٧ - تقدم الاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية التلميحات التالية ؛ ان عدم كفاية خدمات وتسهيلات المواصلات السلكية واللاسلكية في البلدان النامية ، ولا سيما التليفونات وتسهيلات الاذاعة اللاسلكية ، تحول دون تحقيق الأهداف الانمائية المنشودة في كثير من ميادين النشاط الاقتصادي . وان الجهود التي بذلت حتى الآن لتحسين هذه الحالة لا تتناسب مع الاحتياجات الموجودة ولا تزال تخضع كذلك للقيود المتعددة السائدة في البلدان النامية ، مثل النقص الحسام في رؤوس الأموال ، والافتقار الى العملات الأجنبية ، وعدم وجود أفراد مدربين وتسهيلات تدريبية ، والافتقار الى الخبرة في مجال التخطيط ، والمشاكل الناشئة عن عدم ملائمة المعدات وصيانتها ، والمشاكل المترتبة على انخفاض كثافة السكان بالاضافة الى كون معظم السكان من سكان الريف ، وعدم

ملاءمة التكنولوجيات ، والافتقار إلى التخطيط المنسق بين القطاعات . فير أن الاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية قد وضع أساسا متينا من أجل انماء منسق ومخطط لشبكة عالمية للمواصلات السلكية واللاسلكية ومن أجل التعاون الانمائي . ويتضمن الحصول على نتائج أفضل تعزيز الأساس المذكور أعلاه في اطار استراتيجية انمائية دولية متكاملة . وفي الظروف الراهنة ، يتوقع الاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية أن يتمكن ، بالتعاون الوثيق مع برنامج الامم المتحدة الانمائي ، من أن يثمد إلى البلدان النامية في مجال المواصلات السلكية واللاسلكية مزيدا من الدعم الفعّال الموجه بصفة خاصة نحو تعزيز التكامل الاقتصادي والاجتماعي والسياسي والثقافي على الصعيدين الاقليمي والمتعدد البلدان ؛ وتنمية الموارد البشرية ؛ والتعجيل بتحقيق الاعتماد على الذات ؛ ونقل التكنولوجيا ؛ وتقديم المساعدة إلى المناطق الريفية وأقرب فئات السكان . ويمكن في هذا الاطار توجيه قدر أكبر من الاهتمام إلى البلدان الأقل نموا والتي التعاون التقني فيما بين البلدان النامية .

الخدمات البريدية

٨٨ - بذلت جهود للتخفيف من عبء نقل البريد بطريق غير مباشر فيما بين البلدان النامية فسي افريقيا وتحسين الخدمات بوجه عام في جميع أنحاء الجنوب . وسوف يقوم الاتحاد البريدي العالمي في برنامجه الخاص بالسنوات الخمس القادمة ، بمنح الأولوية لتحسين نقل البريد وتسليمه ، ولا سيما في المناطق الريفية ، وكذلك في مجال الخدمة الدولية .

المواصلات

٨٩ - (أ) يمكن لسدلات الاذاعة أو التلفزيون المشاركة التابعة للبلدان انمائية أن تخصص عدد محدودا من المواضيع المتعلقة بالتنمية والتي هي محل اهتمام مشترك واسع النطاق ، وأن تتعاون في انتاج مواد انمائية يمكن أن تشكل تبادلا حقيقيا للخبرة في تلك المجالات الانمائية المحددة . (ب) حيث أن للاذاعة قدرة لم تستغل بعد استفلا لا كافيها على أن تنقل عن البلدان النامية الأخرى " أخبارا مباشرة " لا يمكن لكثير من الصحف الصادرة في البلدان النامية أن تنشرها في صنعائها لأسباب تتعلق بالحيز المادي ، فانه يمكنها أن تنقل قدرا أكبر بكثير من المسواد المتوفرة المتعلقة ببلدان الجنوب عبر دوائر المواصلات السلكية واللاسلكية . (ج) ولا يزال نشر أي كتاب في بلد من البلدان النامية أقل تكلفة عموما من نشره في بلد صناعي . ومع ذلك ، لم تحسب الكتب بقدر كاف من التوزيع فيما بين بلدان الجنوب بسبب عوامل تتعلق بالمواقف ، مثل الفكرة المتأصلة القائلة بأن الكتب " القيمة " ، ولا سيما في المجالات الأكاديمية والتقنية ، تأتي بصفة رائعة تقريبا من الشمال . ويتطلب التغلب على الحواجز القائمة بسبب المواقف التي تدخل مخطط له . ويمكن لرواد الفكر المعنيتين في البلدان النامية أن يعمطوا ، تحت رعاية المؤسسات الاقليمية المختصة أو مؤسسات أخرى ، على انشاء نظام لمنح الجوائز لمجموعة يعملن عنها من كتب المؤلفين في البلدان النامية ، تكون ذات قيمة لسائر البلدان النامية ، وتتعلق بتخصصات معينة ، على

أن يتضمن هذا النظام أحكاماً تقضي بالترجمة والتوزيع للأدب المكتب المختارة الفائزة بالجوائز فسي جميع البلدان المشتركة . ويمكن للمنظمات الدولية الحكومية أن تساعد في تمويل هذه المشاريع .

(د) وفي إطار احتياجات الاتصال البشري والمعلومات فيما بين البلدان النامية ، هناك حاجة إلى تقديم تشجيع انمائي ايجابي لما تضطلع به الرباطات المهنية والتقنية من أوار قدرت حسب التقدير في خطة عمل بيونس آيرس . ويتعين إيجاد وسائل لبدء تدفق المعلومات فيما بين المهنيين والتقنيين وروابطهم في الجنوب . ويعتبر إجراء توسيع مماثل للروابط الفعالة ولتدفق المعلومات فيما بين الجامعات ومراكز البحث أمراً حيوياً لتحقيق الاتصال الشامل فيما بين بلدان الجنوب .

(هـ) تثبت المواصلات السلكية واللاسلكية أنها من الممكن أن تكون أداة قوية لتدفق المعلومات فيما بين بلدان الجنوب ومنخفضة التكلفة في الوقت نفسه ، وأنه ينبغي استغلالها . ومن التكنولوجيات الأخرى ذات الامكانات المماثلة المواد المطبوعة على بطاقات مجهرية والتي يمكن أن تستخدم من أجل التوزيع المنخفض التكلفة لنسخ متعددة من الدرامات والمواد المرجعية على مراكز محددة للمنتسفين بها في سائر البلدان النامية ، وكذلك شرائط التسجيل الصوتي التي يمكن أن تستخدم من أجل توزيع مجموعة متنوعة من مواد المناقشات التقنية . ويمكن التوسع إلى حد كبير في الانتاج المشترك للبرامج التعليمية التقنية المسجلة على شرائط التسجيل التليفزيوني الرخيصة والسهلة التوزيع ، مثل البرامج التي تشترك في انتاجها الآن محطات التليفزيون العربية والتي من العزم أن تكون جزءاً من برنامج المشروع الأقليمي الجديد للتعاون التقني فيما بين البلدان النامية ، الذي يحصل على دعم من برنامج الأمم المتحدة الانمائي ومنظمة الأمم المتحدة للتربية والعلم والثقافة .



Distr.
GENERAL
TCDC/5 (Vol. II)
14 March 1980
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH

التعاون التقني فيما بين البلدان النامية

الاجتماع العالي المستوى العملي باستعراض
التعاون التقني فيما بين البلدان النامية
جنيف ٤ ٢٦ أيار/مايو - ٢ حزيران/يونيه ١٩٨٠
البند ٩ (ب) من جدول الأعمال المؤقت

تقرير عن حالة النقل والاتصالات فيما بين البلدان النامية

تقرير المدير

المجلد الثاني

المحتويات

<u>الصفحة</u>		<u>الرمز</u>
٤	..... الطرق التجارية القديمة في غربي آسيا	١
٥	..... الطرق التجارية القديمة في آسيا	٢
٦	..... طرق التجارة فيما قبل العهد الاستعماري في جنوب شرقي آسيا	٣
٧	..... طرق التجارة فيما قبل العهد الاستعماري في افريقيا	٤
٨	..... طرق اينكا	٥
٨	..... الاقتعادات الاستعمارية ١٧٦٠ - ١٧٨٠	٦

المحتويات (تابع)

<u>الصفحة</u>		<u>الرسم</u>
٩	..... الطرق الرئيسية العالمية	٧
١٠	..... السكك الحديدية الرئيسية في العالم	٨
١١	..... وجهات صادرات البلدان النامية حسب القيمة	٩
١١	..... التجارة حسب القيمة بين البلدان المتقدمة النمو والبلدان المتقدمة	١٠
١١	..... النمو وبين البلدان النامية والبلدان النامية	١١
١٢	..... توزيع اعلام الاسطول العالمي	١١
١٢	..... اتجاهات نمو الأنصبة المئوية لمجموعات بلدان التسجيل من المحولة	١٢
١٢	..... العالمية بالأطنان للسفن التجارية ١٩٦٥ - ١٩٧٧	١٢
١٣	..... حركة النقل الدولي داخل وبين الأقاليم على الرحلات الجوية المقررة ،	١٣
١٣	..... ١٩٧٧	١٣
١٣	..... التطورات الهاتفية في العالم ١٩٢٢ - ١٩٧٨	١٤
١٤	..... طرق الاتصال بين الجنوب والجنوب ، والجنوب - الشمال - الجنوب ،	١٥
١٤	..... المستخدمة في تبادل البريد الجوي بين بلدان نامية في نفس الاقليم وفي	١٤
١٤	..... أقاليم مجاورة (سنوات السبعينات)	١٤
١٥	..... الطريق الرئيسي الآسيوي - الطرق الدولية ذات الأولوية	١٥
١٦	..... شبكة الطرق الرئيسية لبلدان أمريكا الجنوبية	١٧
١٧	..... الطرق الرئيسية الافريقية	١٨
١٨	..... شبكات النقل في غربي آسيا	١٩
١٩	..... شبكة خطوط السكك الحديدية الآسيوية	٢٠
٢٠	..... خطوط السكك الحديدية الدولية لأمريكا الجنوبية	٢١
٢١	..... خريطة السكك الحديدية (افريقيا)	٢٢
٢٣	..... الشبكة الافريقية للمواصلات السلكية واللاسلكية	٢٣
٢٥	..... الشبكة الآسيوية للمواصلات السلكية واللاسلكية	٢٤
٢٧	..... <u>ملاحظات على الرسوم</u>	٢٧

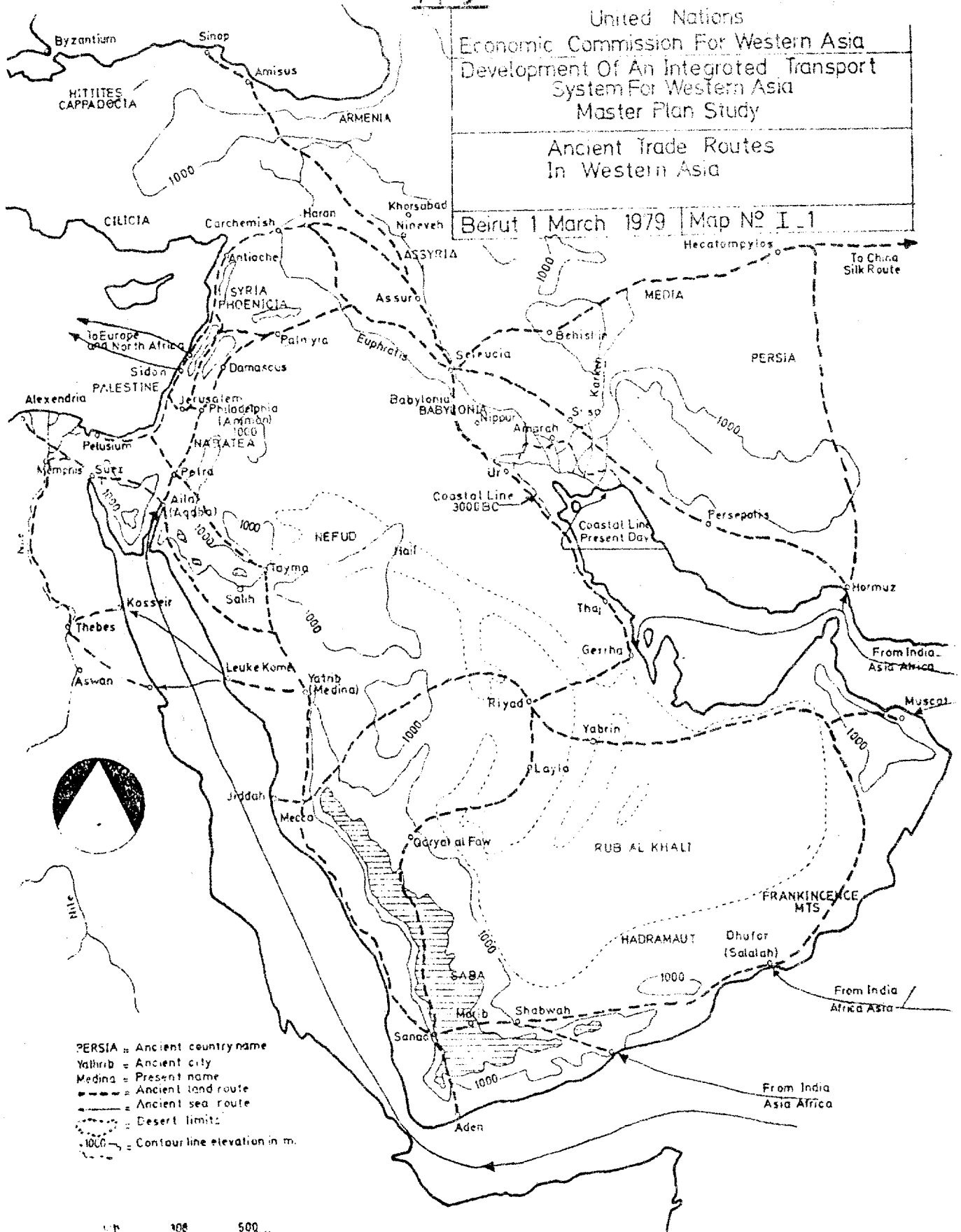
المحتويات (تابع)

الصفحة

الجدول

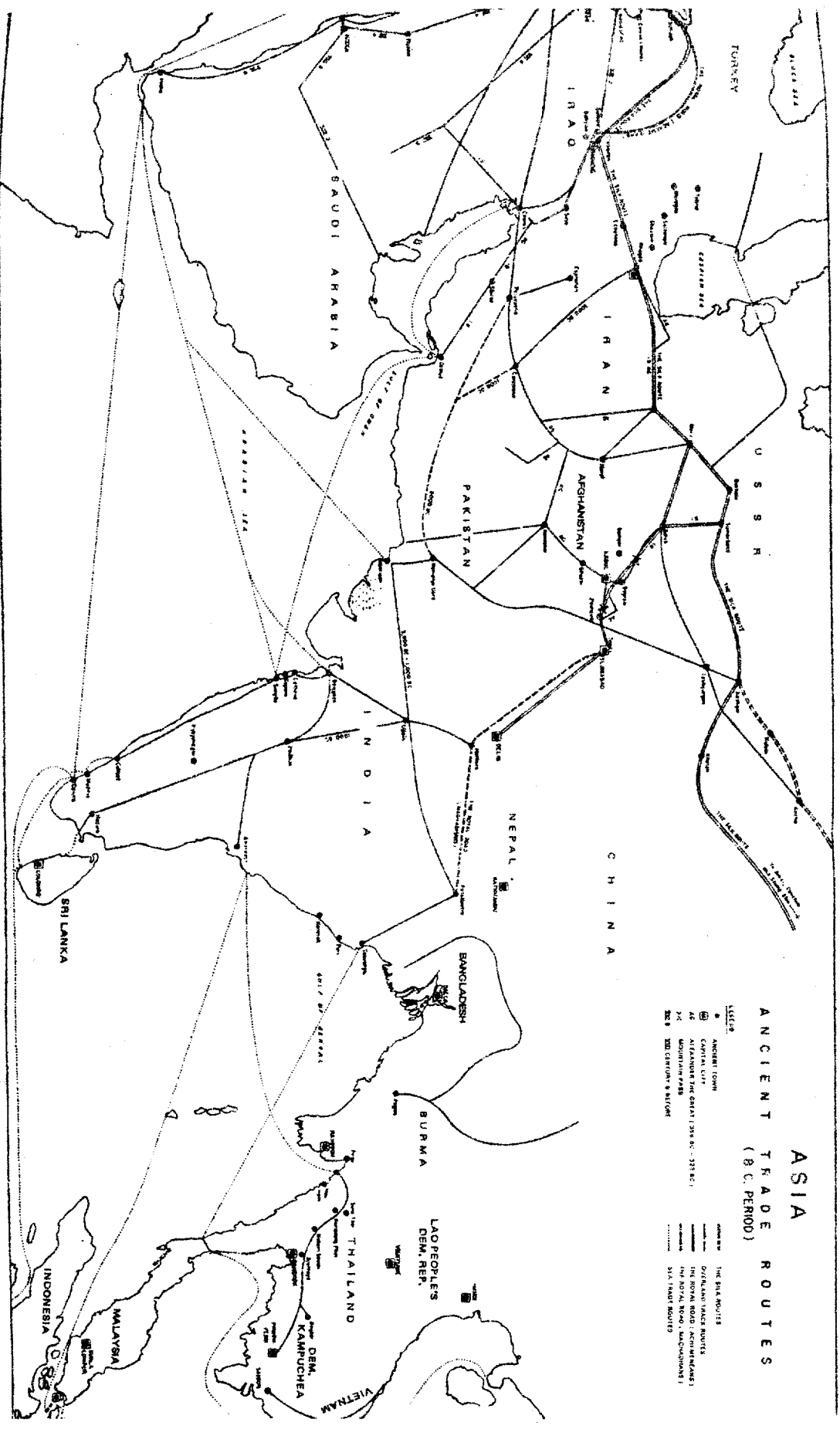
٣٢	١ -	الانصبة المئوية لمجموعات البلدان من التجارة البحرية العالمية (١٩٧٧)
٣٢	٢ -	تقديرات أسعار وحدات الوقود ورسوم المطارات حسب الاقاليم ، ١٩٧٧
٣٣	٣ -	الاساطيل التجارية العالمية موزعة حسب مجموعات البلدان وأنواع السفن
٣٤	٤ -	الجنهات المستفيدة من ملكية الاساطيل المسجلة تسجيلًا مفتوحًا ، ١٩٧٨
٣٥	٥ -	الحمولة الرثنية العالمية التي تحت الطلب في ٣٠ أيلول / سبتمبر ١٩٧٨
٣٦	٦ -	المركبات الميكانيكية المستعملة في عام ١٩٧٦ (بالآلاف الوحدات)
٣٦	٧ -	حركة النقل بالسكك الحديدية : العالم والأقاليم ، الحمولة الصافية بالطن / كيلومتر لعام ١٩٧٦
٣٧	٨ -	التوزيع العالمي لأجهزة الارسال الانواعي اللاسلكي - ١٩٧٧
٣٨	٩ -	التوزيع العالمي لأجهزة الاستقبال اللاسلكي

United Nations
 Economic Commission For Western Asia
 Development Of An Integrated Transport
 System For Western Asia
 Master Plan Study
 Ancient Trade Routes
 In Western Asia
 Beirut 1 March 1979 | Map No I_1



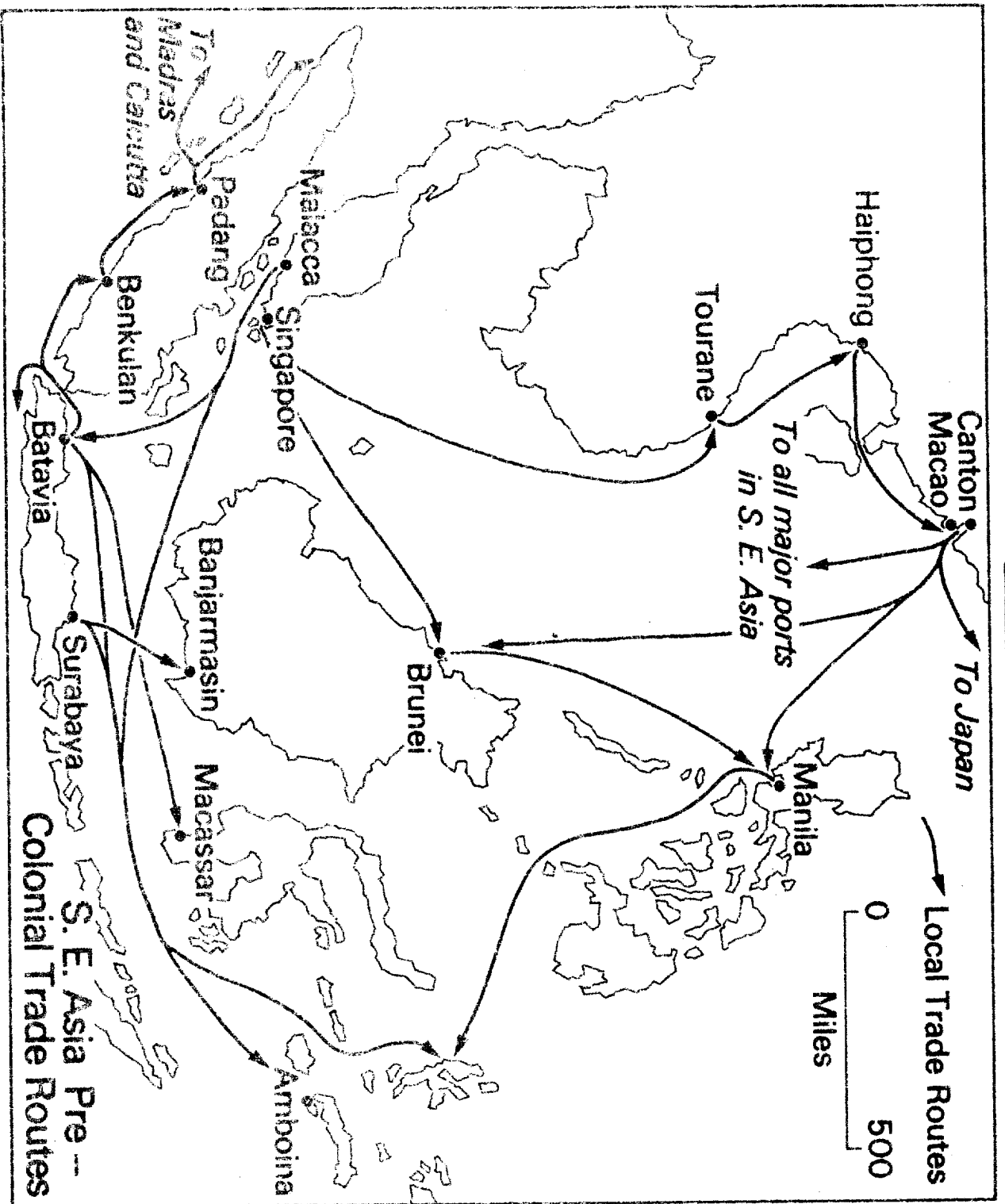
- PERSIA = Ancient country name
- Yathrib = Ancient city
- Medina = Present name
- - - = Ancient land route
- = Ancient sea route
- = Desert limits
- 1000- = Contour line elevation in m.

0 100 500 km

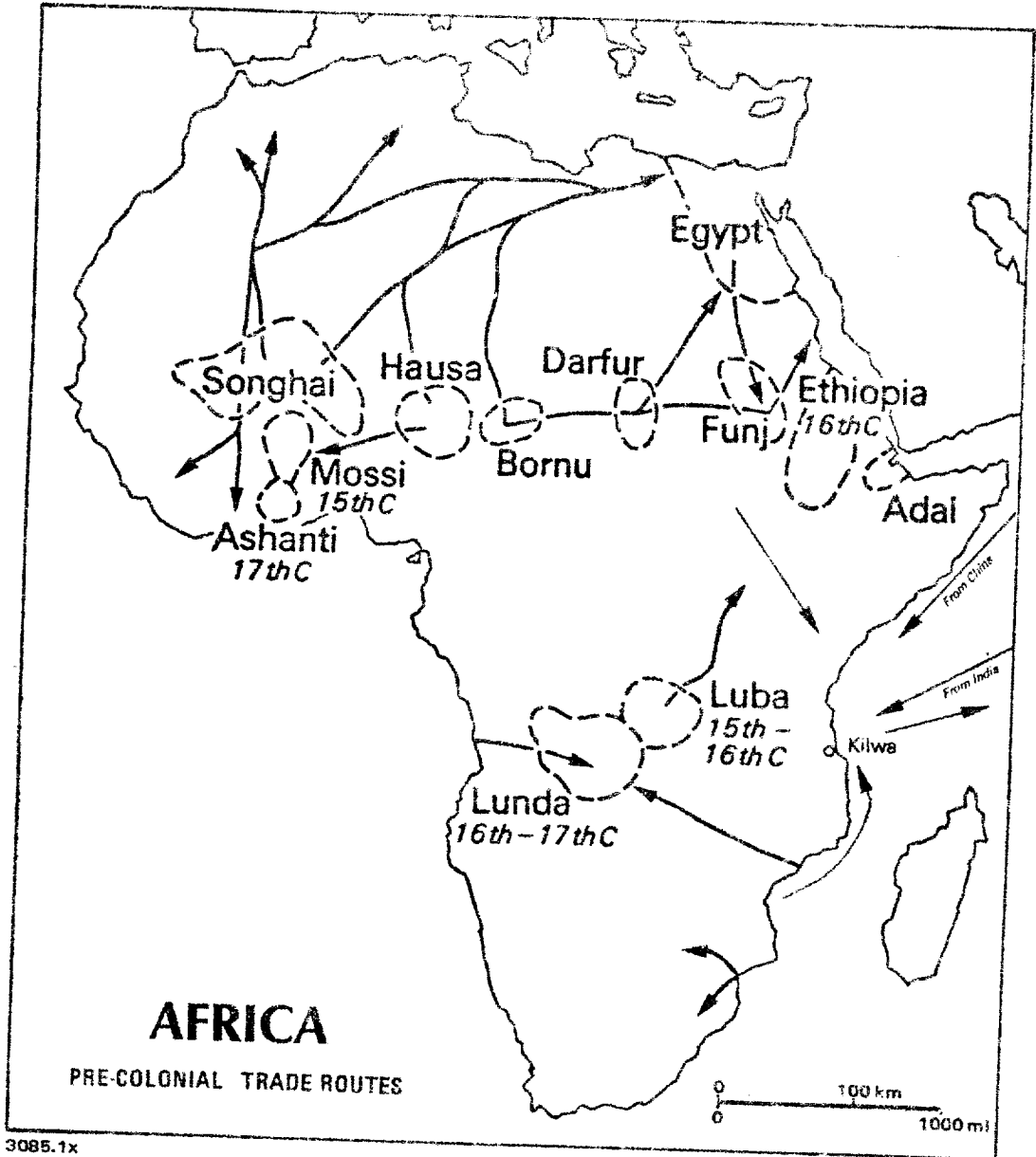


ASIA ANCIENT TRADE ROUTES (8 C. PERIOD)

- LEGEND**
- ANCIENT TOWN
 - CAPITAL CITY
 - ▲ ALEXANDER THE GREAT (336 BC - 323 BC)
 - ✱ MODERN TOWN
 - CANTON & NANTON
- TRADE ROUTES**
- THE Silk ROUTE
 - OCEANIAN TRADE ROUTES
 - THE SOUTHERN ROUTE (FROM INDIA TO SOUTHWEST ASIA)
 - THE SOUTHERN ROUTE (FROM SOUTHWEST ASIA TO INDIA)
 - SIA TRAIL ROUTES

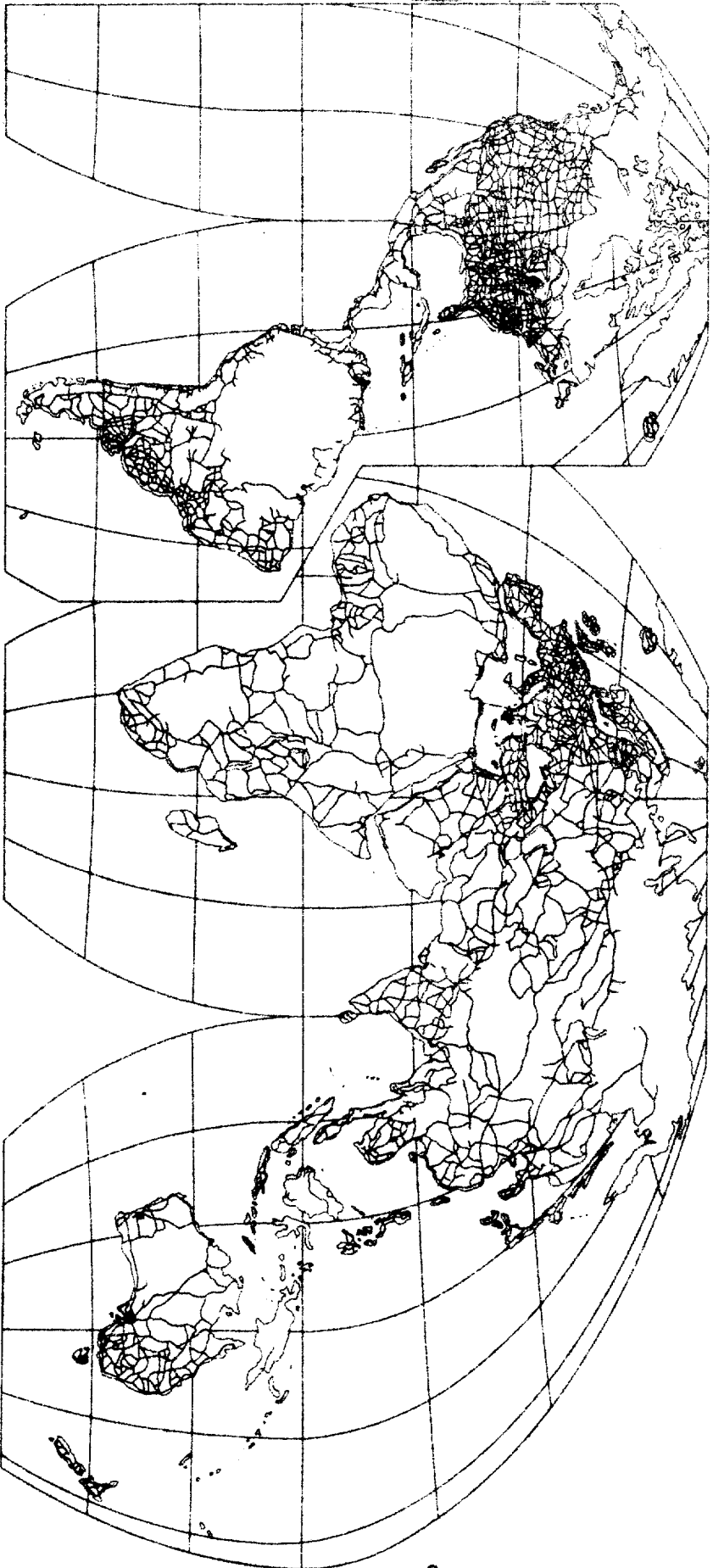


الشرق الأوسط



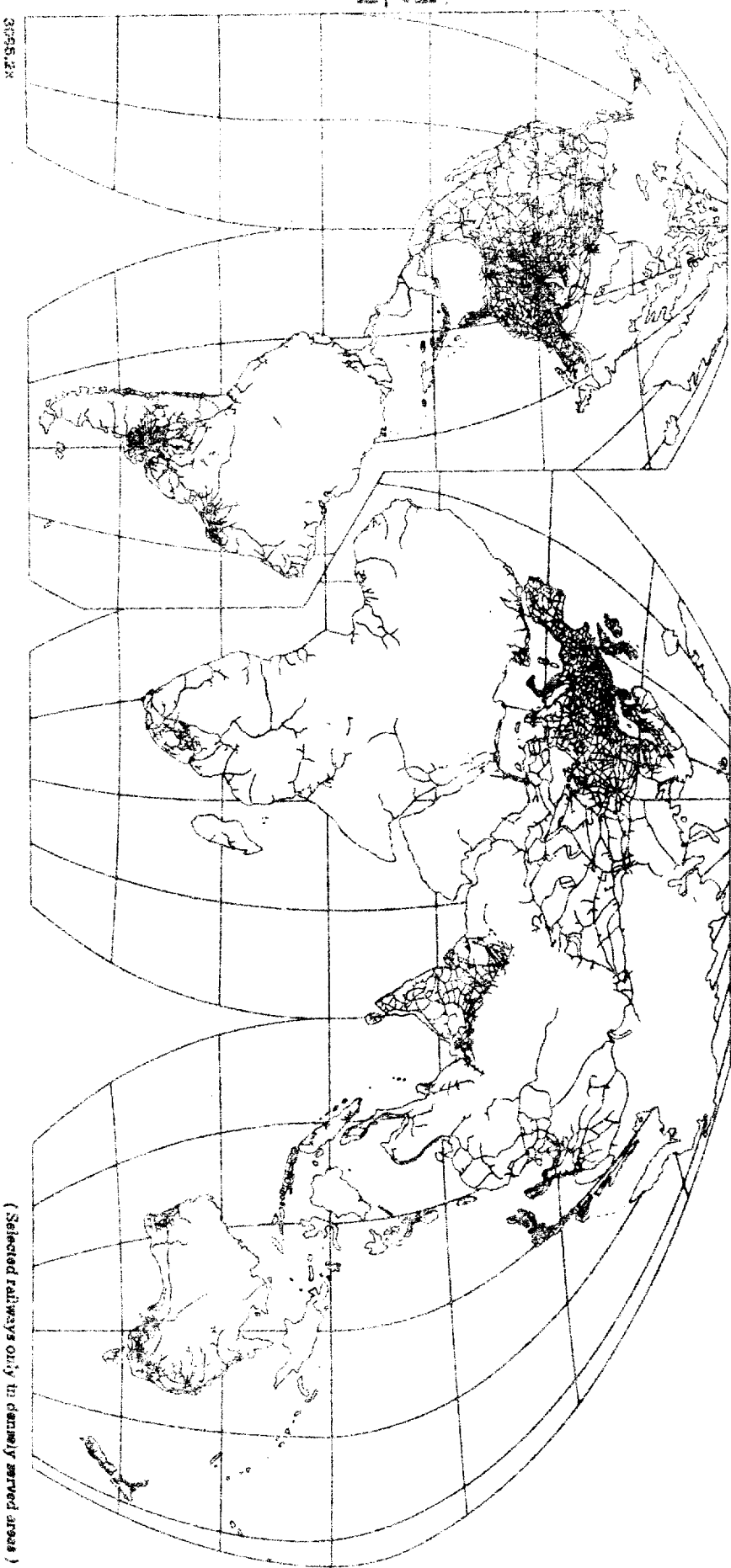
3085.1x

WORLD - Principal roads



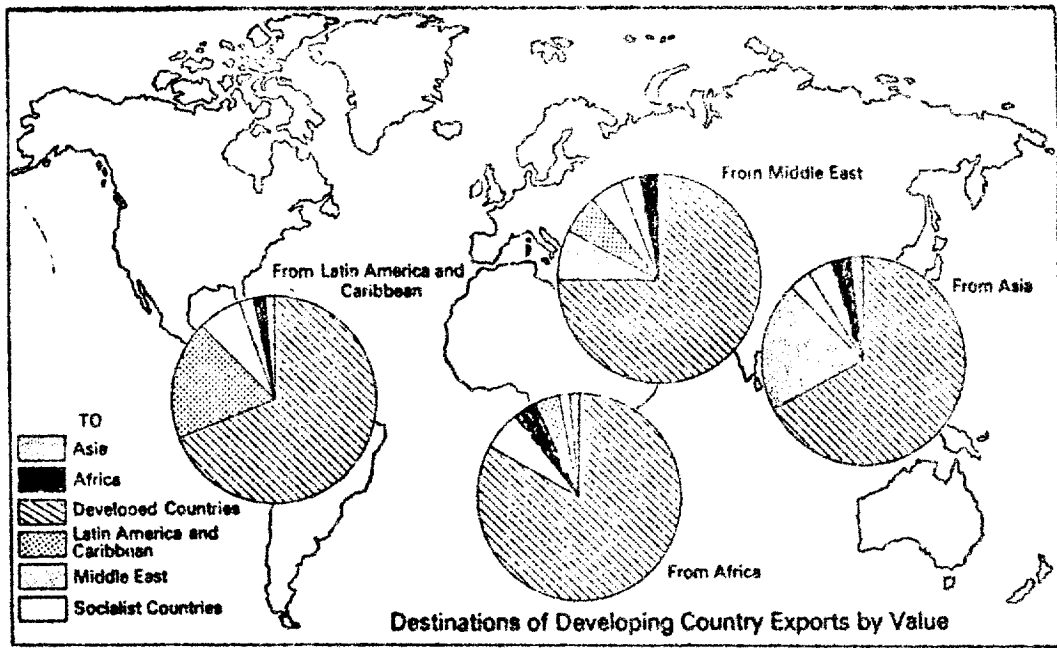
WORLD - Principal railways

Legend



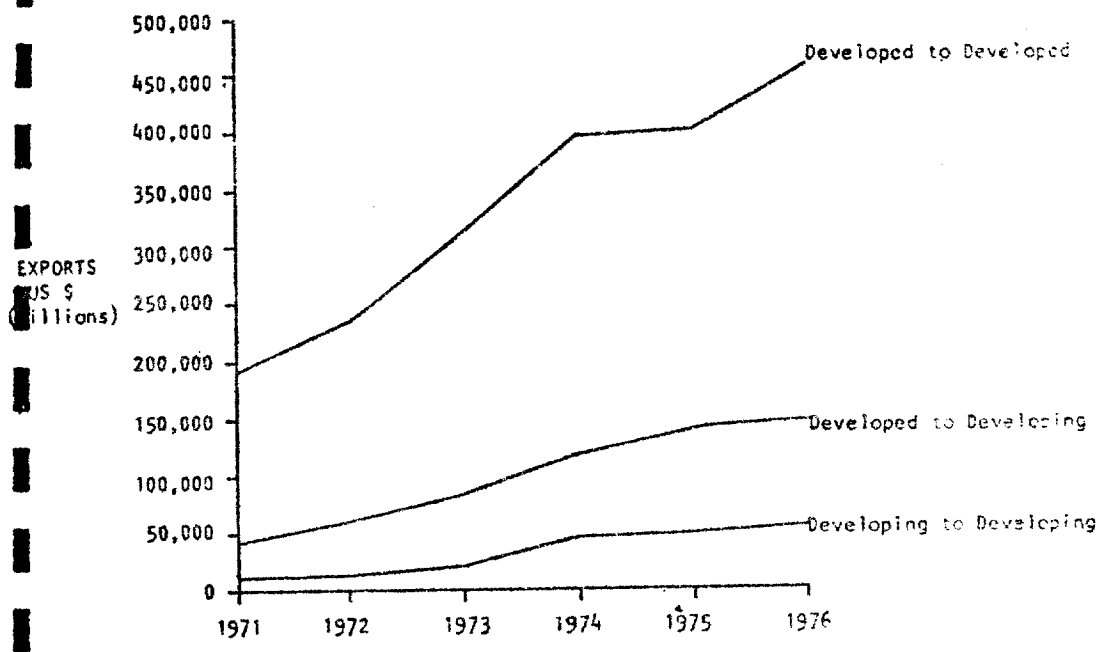
(Selected railways only in densely served areas)

الرسم ٩



الرسم ١٠

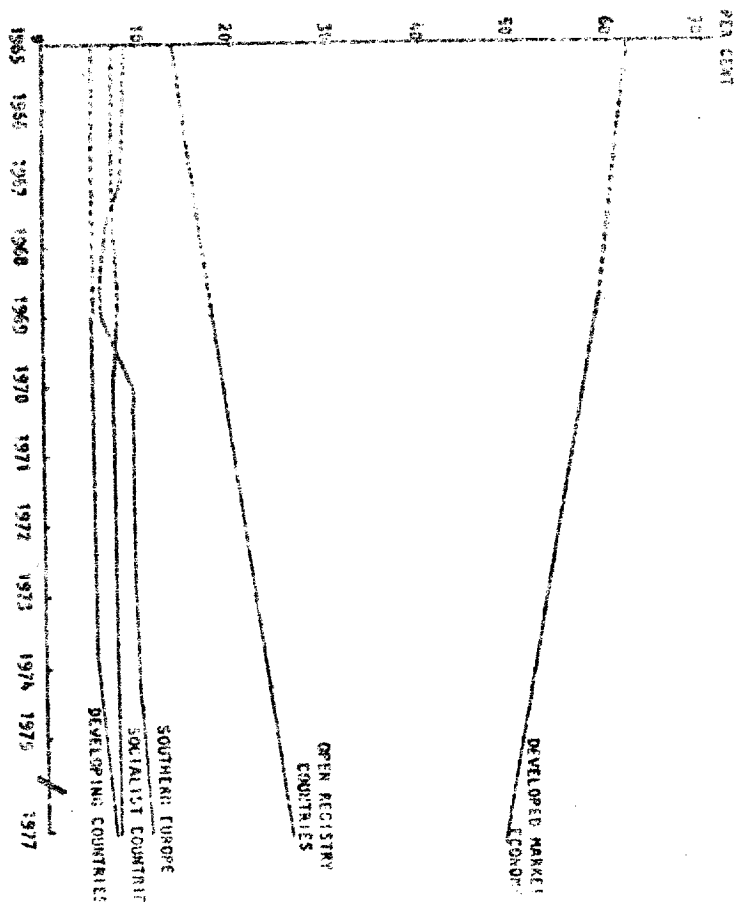
Trade by value between developed and developed countries and developing and developing countries



Source : I.B.R.D.

البحر

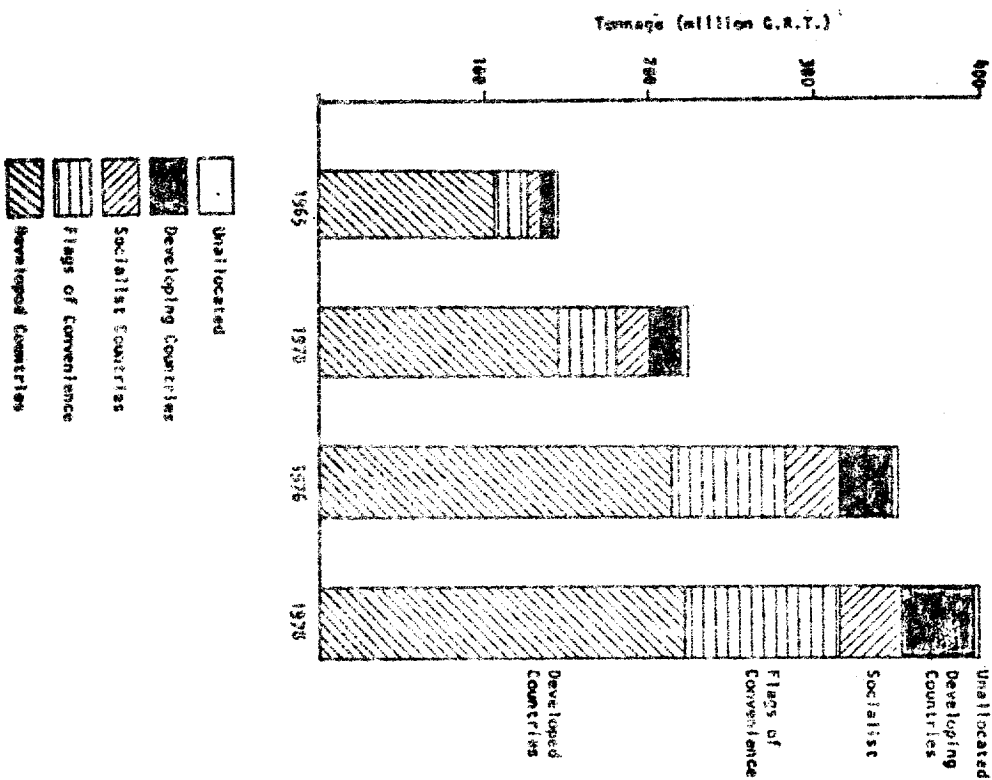
Trends in the growth of the percentage share of the World Tonnage of Merchant Ships by Groups of Countries of Registration. 1965-1977.



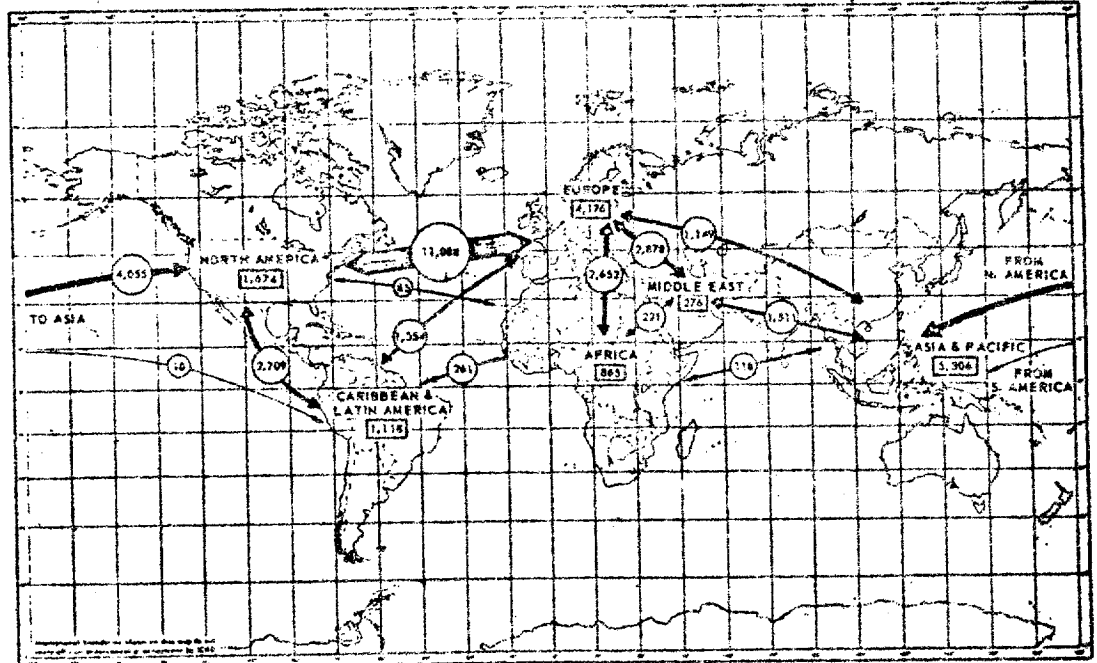
Source: UNCTAD 1978

البحر

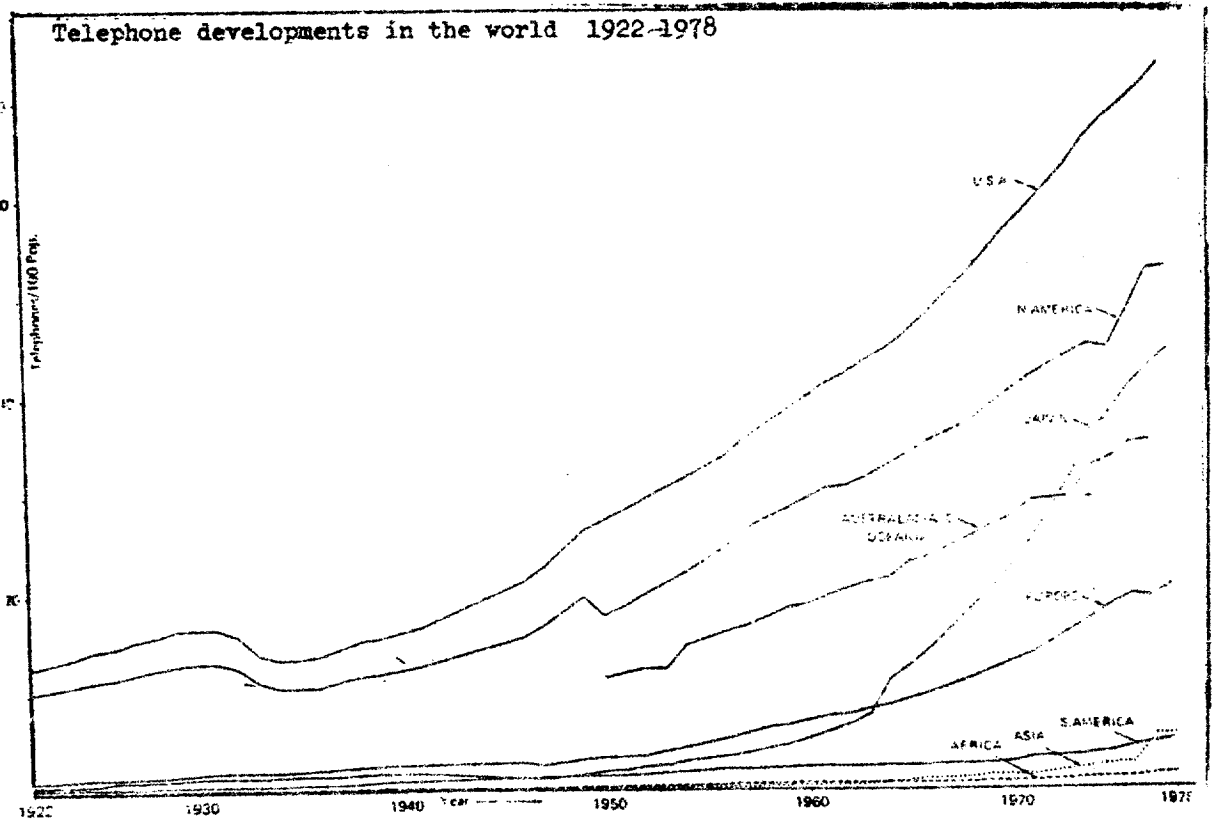
World Fleet Flag Distribution



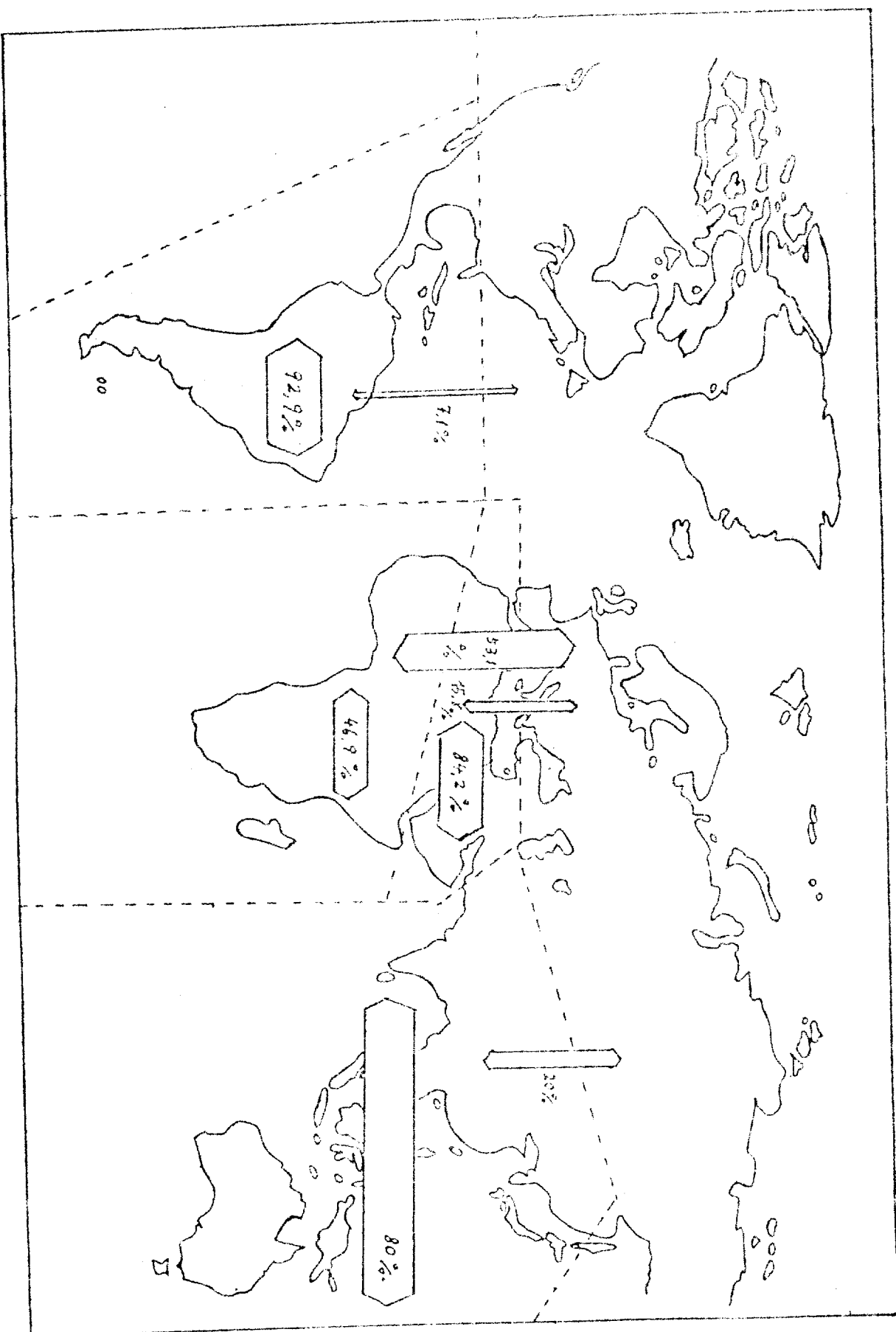
INTERNATIONAL TRAFFIC CARRIED WITHIN AND BETWEEN REGIONS ON SCHEDULED AIR SERVICES IN 1977
(REVENUE TONNE KILOMETRES)

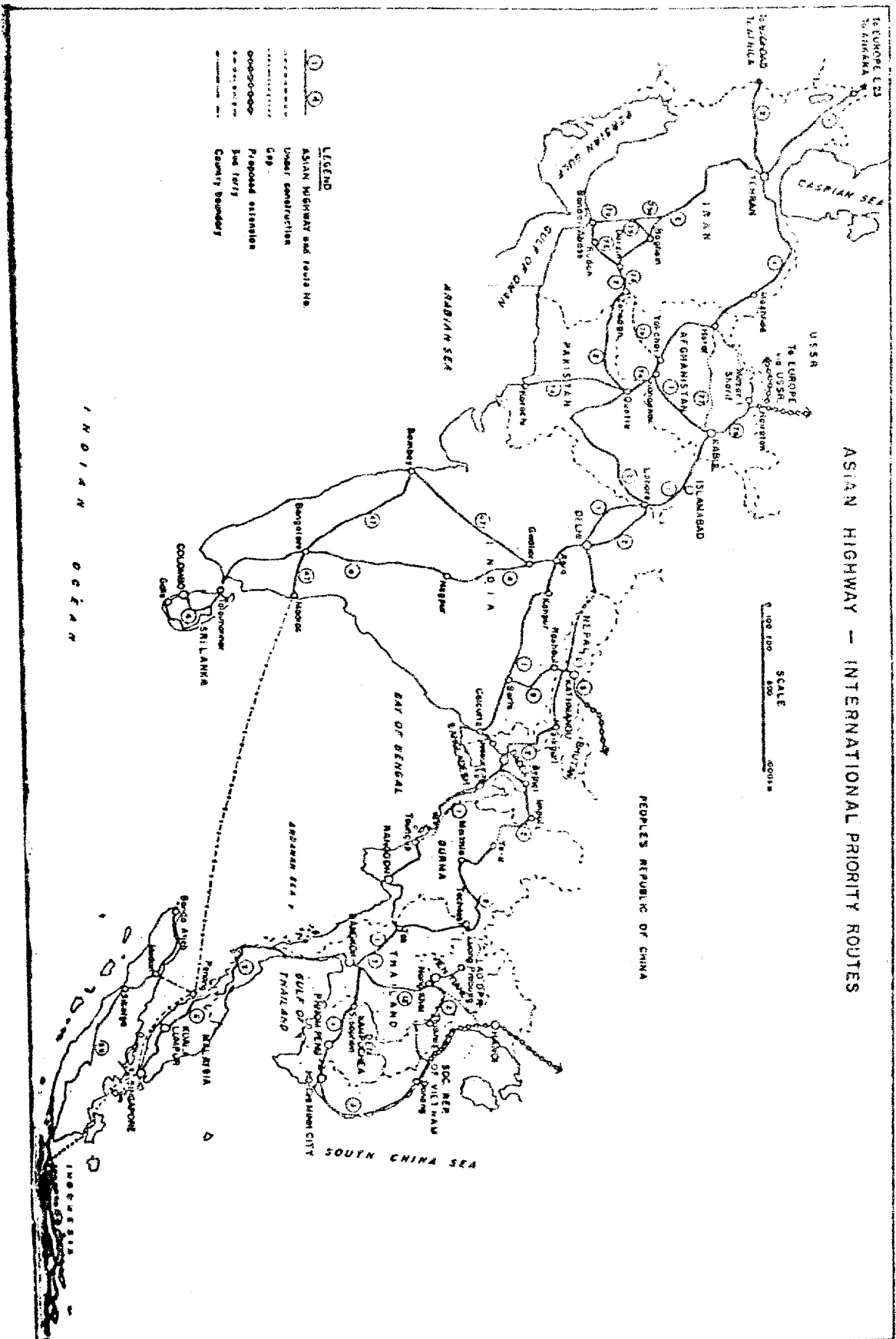


SOURCE: APPENDIX 2.3
 NOTES: INTERNATIONAL TRAFFIC CARRIED WITHIN REGION
 TRAFFIC CARRIED BETWEEN REGIONS



SOUTH-SOUTH AND SOUTH-NORTH-SOUTH ROUTING USED FOR THE EXCHANGE OF AIR MAIL BETWEEN DEVELOPING COUNTRIES OF THE SAME REGION AND NEIGHBOURING REGIONS - PERCENTAGES REPRESENT NUMBER OF COUNTRIES (YEARS 1970s)



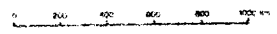


17

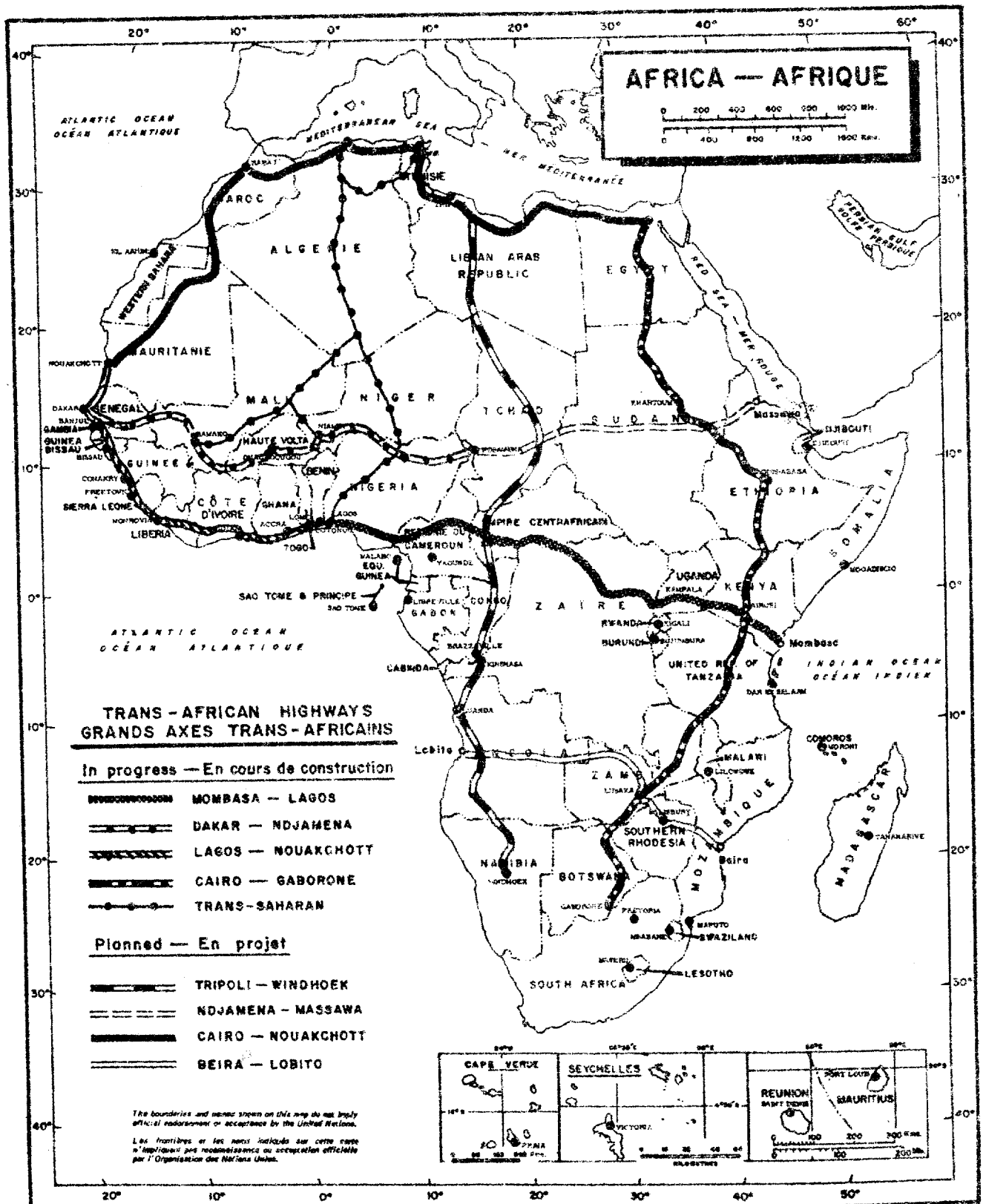


**SOUTH AMERICA
PAN AMERICAN HIGHWAY SYSTEM**

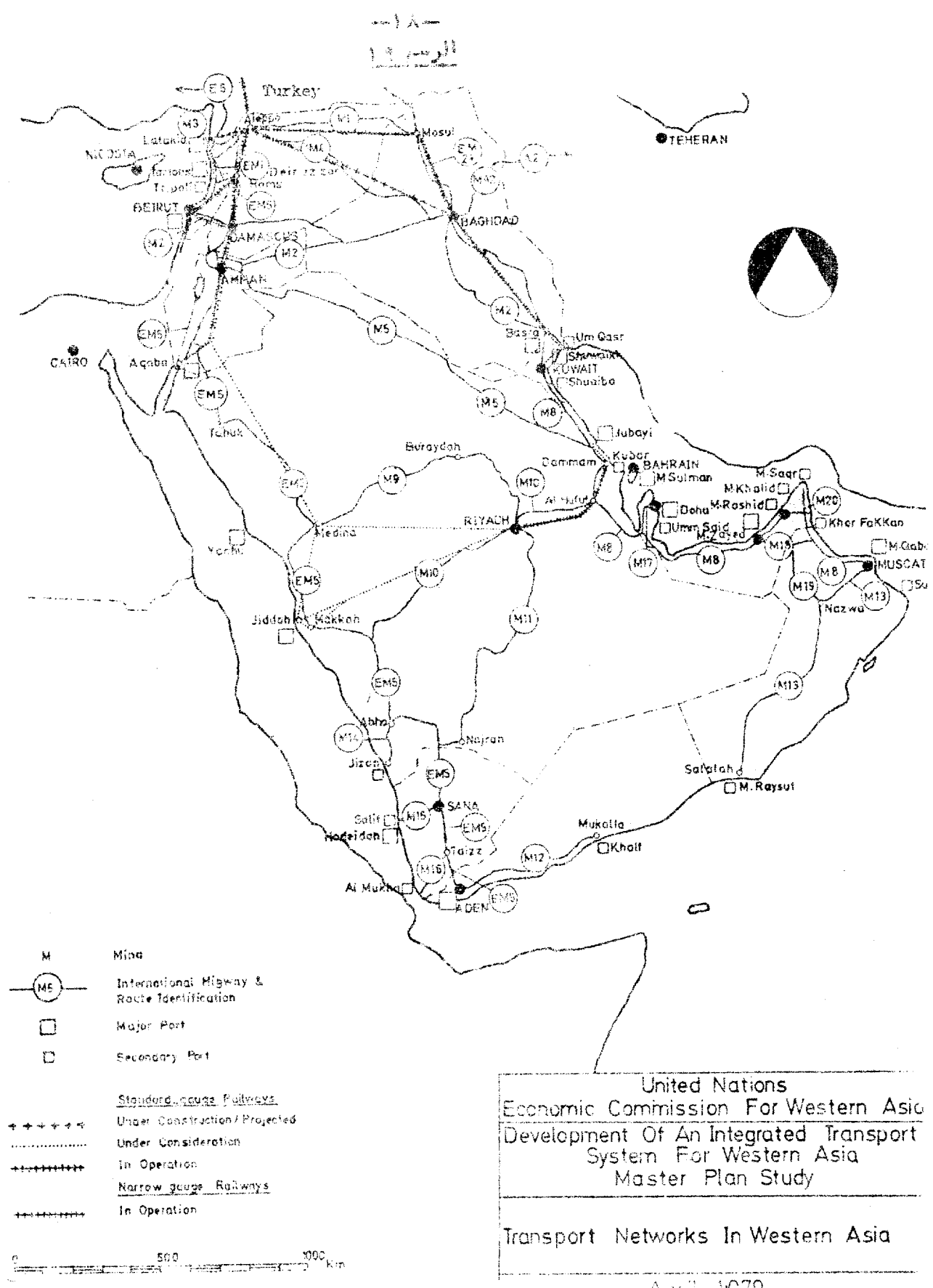
- Paved road
- All-weather road
- Dry-weather road
- Planned road



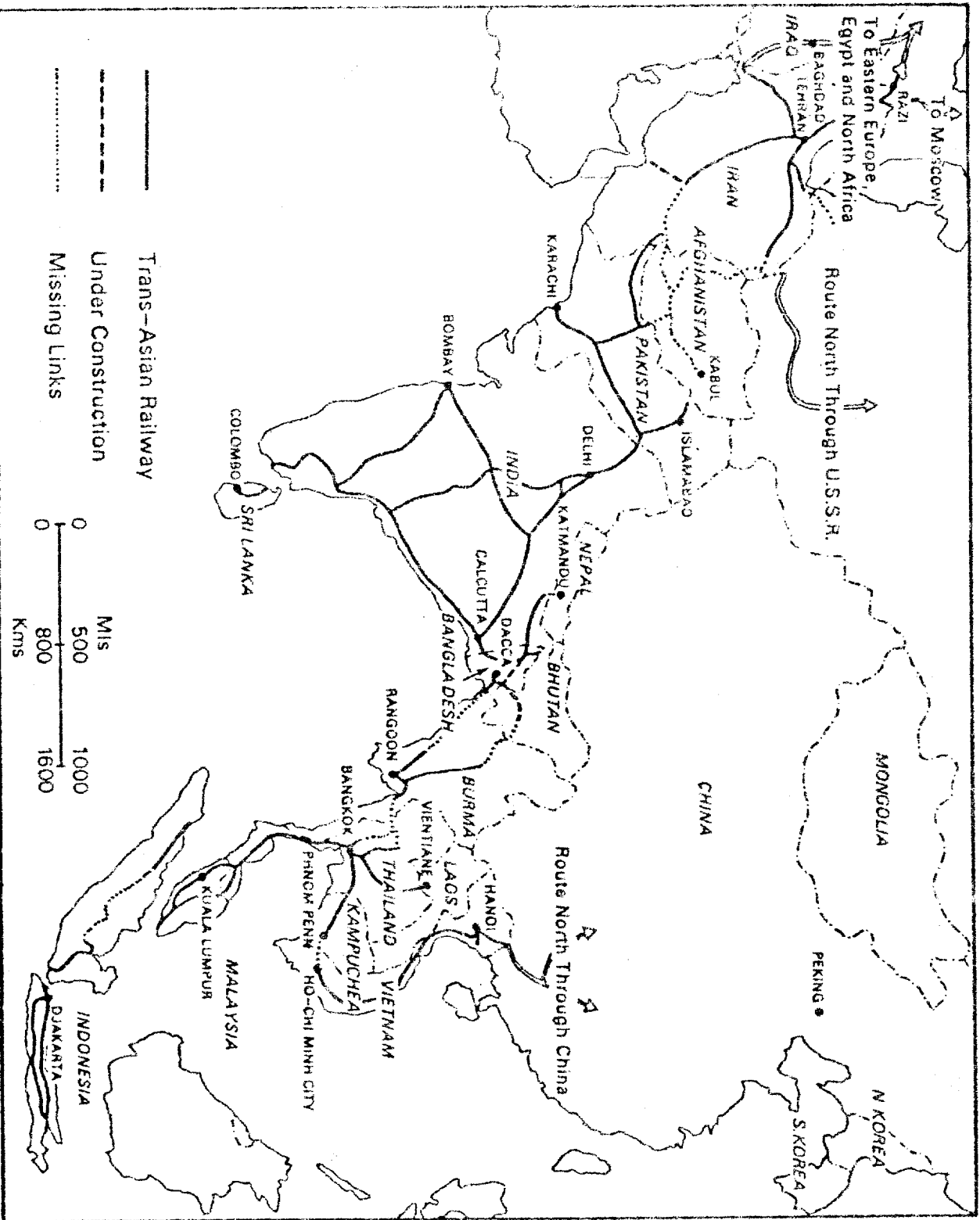
The boundaries and names on this map do not imply official endorsement or acceptance by the United Nations.

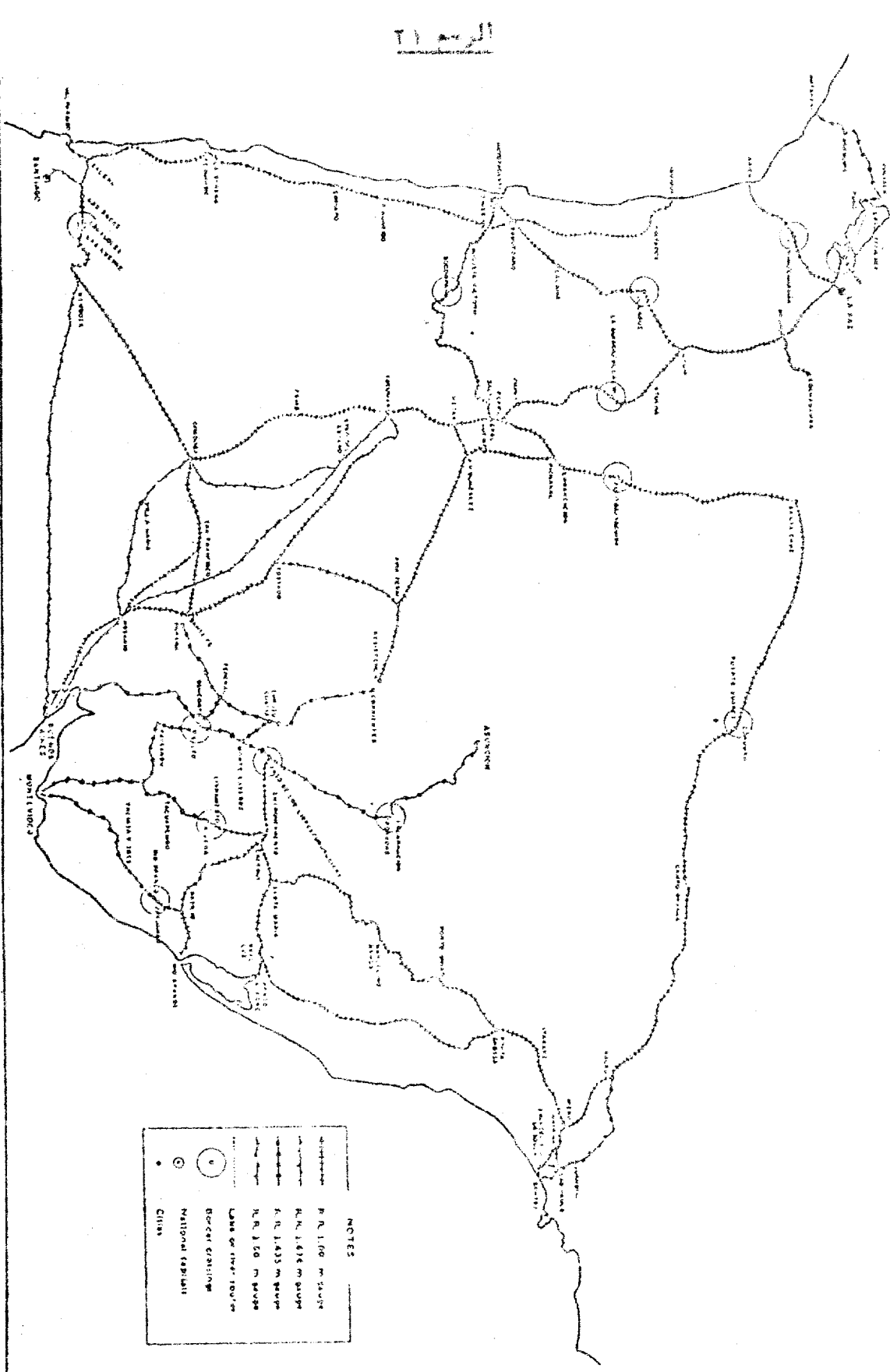


CART - M - 76 - 7



Trans-Asian Railway Network



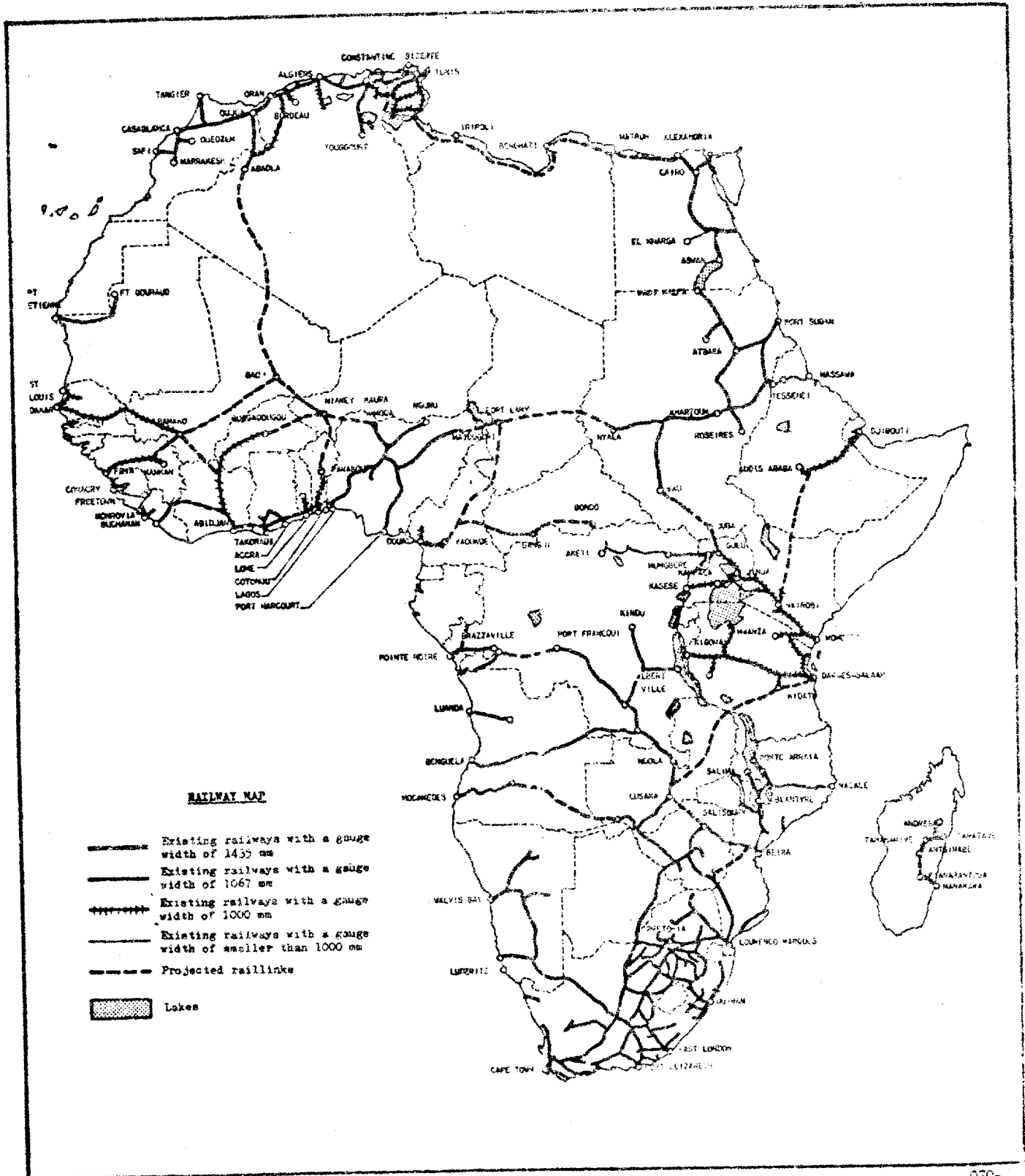


INTERNATIONAL RAILWAYS OF SOUTH AMERICA

BRITAIN

NOTES

- R. R. 1,100 m gauge
- - - R. R. 1,076 m gauge
- R. R. 1,435 m gauge
- R. R. 1,500 m gauge
- R. R. 1,500 m gauge
- DIRECT CONNECTION
- NATIONAL CAPITALS
- Cities



الطرق التجارية القديمة في غربي آسيا : كان اليمن السعيد هو بلاد الصبر ، والمر ، والبخور ، وكان طريق البخور أو التوابل يبدأ من عمان وحضرموت . وكانت قوافل الجمال المحملة بهذه المنتجات المجلوبة تسير بمحاذاة البحر الأحمر إلى مصر والموانئ السورية على البحر الأبيض المتوسط ؛ وكان ثمة طريق آخر يعبر الصحراء إلى جبرها ، الميناء الواقع على الخليج الفارسي ، ومن هناك كان التجار الهنود ، والفرس ، والعميلانيون يأخذون هذه النافس عبر البحر إلى الهند وما وراءها . وكان طريق البخور يتجه أيضا من جبرها برا إلى سلوقيا ويحدها إلى الصين سالكا طريق الحرير .

المصدر : Merchants, Pilgrims and Highwaymen: A History of Roads through the Ages. Hermann Schreiber

خريطة اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا للطرق التجارية القديمة .

الطرق التجارية القديمة في آسيا : كانت طرق الحرير الاسطورية في آسيا ، وهي أطول الطرق في العالم ، تبدأ من بوابة يوس في سور الصين العظيم ، وتعتبر شمال وجنوب حوض نهر ناريم في آسيا الوسطى ، وتلتقي عند قشغر ، وتعتبر فرغانة وسمرقند التي قم في بلاد الفرس وبنفداد ومنها إلى الموانئ السورية ، وكانت قوافل الجمال تنقل المنسوجات الصينية ذات الالوان الزاهية إلى الموانئ السورية وتعود محملة بالذهب ، واللؤلؤ ، واليشب إلى الهلال الامبراطوري في الصين . وقد سلك هذا الطريق العديد من الرحالة ، ومن بينهم ماركو بولو . وكان يسلك الطرق البحرية والبحرية فيما بين البحر الابيض المتوسط وبحر الصين تشكيلة من التجار العرب ، والهنود ، والصينيين ، وتجار جنوب شرقي آسيا .

المصدر : استنادا إلى Times Atlas of World History and Hermann Schreiber و Merchants, Pilgrims and Highwaymen واللجنة الاقتصادية

والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادىء للطرق التجارية القديمة

لحرق التجارة فيما قبل العهد الاستعماري في جنوب شرقي آسيا : كان النقل البحري في جنوب شرقي آسيا يقوم بأشكال متشابهة من التجارة فيما قبل العهد الاستعماري - لا يزال بعضها جاريا إلى يومنا هذا في " القطاع غير الرسمي " من النقل البحري .

المصدر : استنادا إلى Times Atlas of World History

لحرق التجارة فيما قبل العهد الاستعماري في افريقيا : كانت التجارة راسخة على امتداد مسافات طويلة في افريقيا . وكان ثمة ثلاث مجموعات رئيسية من الطرق تعبر الصحراء : لشرق متجهة غربا من أشانتي ، فسونفاي ، إلى المغرب ؛ ولشرق متجهة شرقا تربط

هوسالاند ، وكانم ، وسونغان بليسيا ومصر ؛ ولحق وسيلة تربل الاسواق الكبيرة في
التيجر الأوسر باسواق الغرب . وكانت كيلوا مركزا تجاريا كبيرا على الساحل الشرقي
للضفاف التي تأتي بلريق البحر ولذهب ، والعاج ، والنحاس من الداخل .

المصدر : استنادا الى Times Atlas of World History

٥ لحق اينكا : كانت لرق اينكا مرسومة بصورة منظمة ؛ فقد كان طريقان متوازيان تقريبا
يتجهان من شمال الى جنوب الامبراطورية الهولوية الضيقة ؛ أحدهما بمحاذاة الساحل
من مكان قريب من حدود بيرو واكوادور الى تالكا على مسافة ١٢٠ ميلا الى الجنوب من
سانتياغو ، شيلي . ويبلغ طول زهاء ٢٢٥٠ ميلا . أما الطريق الآخر الذي يبدأ بالقرب
من كويتو في اكوادور فيصير جبال الانديز الى العاصمة كوزكو ، ثم يدور حول بحيرة
تيتيكاكا داخلها فيما هو اليوم بوليفيا قبل أن يقلع سلاسل جبال الأرجنتين الى سنتياغو .
وكان هذا الطريق يبلغ زهاء ١٦٠٠ ميل طولا .

المصدر : Merchants, Pilgrims and Highwaymen: A History of Roads through
the Ages. Hermann Schreiber

٦ الاقتصادات الاستعمارية ١٧٦٠ - ١٧٨٠ : بحلول الفترة ١٧٦٠ - ١٧٨٠ ، كان
اقتصاد استعماري عالمي قد أعاد توجيه لرق التجارة صوب الشمال عندما أصبحت
الامبراطوريات الأوروبية القائمة على البحر هي صاحبة اليد الاولى .

٧ الطرق الرئيسية العالمية : ان تعاد شبكات الطرق في الجنوب بالمقارنة مع كثافة الطرق
في الشمال أمر واضح . وينبغي ألا ينسب عن البال أن كثيرا من الطرق في الجنوب غير
معبدة .

٨ السكك الحديدية الرئيسية في العالم : أنشأت الامبراطوريات الاستعمارية سككا حديدية
ومواني كقنوات ومدخل لتدفق المنتجات الى سفنها . وأصبحت السكك الحديدية في
الواقع مقصورة على المناطق الخلفية المستعمرة ولم ينشأ سوى القليل من الشبكات الاقليمية ،
بالمقارنة مع أوروبا والولايات المتحدة .

٩ وجهات صادرات البلدان النامية حسب القيمة : يبين هذا الشكل بوضوح شديد انخفاض
مستوى التجارة داخل الاقليم الواحد في مناطق البلدان النامية ، وانخفاض مستوى
التجارة الاقليمية بين قارات البلدان النامية ، وهيمنة روابط صادرات البلدان النامية
مع العالم المتقدم النمو . وينبغي ملاحظة الحالة في افريقيا بوجه خاص .

المصدر : استنادا الى احصاءات الأمم المتحدة .

١٠ التجارة حسب القيمة بين البلدان المتقدمة النمو والبلدان المتقدمة النمو وبين البلدان النامية والبلدان النامية : معدل التجارة بين البلدان المتقدمة النمو عالٍ وأخذ فسي الارتفاع ، والتجارة من البلدان المتقدمة النمو إلى البلدان النامية مهمة أيضاً ومعدل لها أخذ في الارتفاع في حين أن معدل التجارة بين البلدان النامية منخفض وظل جاسداً نسبياً منذ عام ١٩٧٤ .

المصدر : البنك الدولي للإنشاء والتصميم

١١ توزيع أعلام الأسطول العالمي : يبين هذا الشكل نمو النقل البحري موزعاً حسب حمولة السفن المصنفة . وتفيد البلدان النامية كذلك من ملكية علم الملاحة .

المصدر : احصاءات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)

١٢ اتجاهات نمو الأنصبة المئوية لمجموعات بلدان التسجيل من الحمولة العالمية بالإنسان للسفن التجارية ١٩٦٥ - ١٩٧٧ : تشير اتجاهات نمو النقل البحري ، مقدراً بالأنصبة المئوية إلى هبوط في أنصبة اقتصادات البلدان المتقدمة النمو ذات الاقتصاد السوقي وزيادة في النسبة المئوية لحصة السفن التي ترفع علم الملاحة . وهذا ناشئ عن انتقال من تسجيل البلدان المتقدمة النمو إلى التسجيل تحت علم الملاحة .

المصدر : الأونكتاد

١٣ حركة النقل الدولي داخل وبين الأقاليم على الرحلات الجوية المقررة ، ١٩٧٧ : ينبغي ملاحظة المستوى المنخفض لحركة النقل الجوي بين الأقاليم النامية بالمقارنة مع حركة النقل بين الشمال والجنوب ، والشمال والشمال .

المصدر : منظمة الطيران المدني الدولية

١٤ التطورات الهاتفية في العالم ١٩٢٢ - ١٩٧٨ : ان التباين بين الشمال والجنوب في ادخال الخدمة الهاتفية أمر يستلقت النظر .

المصدر : الاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية

١٥ طرق الاتصال بين الجنوب والجنوب ، والجنوب - الشمال - الجنوب ، المستخدمة في تبادل البريد الجوي بين بلدان نامية في نفس الاقليم وفي اقاليم مجاورة (سنوات السبعينات) : تبين هذه الخريطة أن أكثر من نصف البريد المتبادل بين البلدان الأفريقية يتجه جنوب - شمال - جنوب .

المصدر : الاتحاد البريدي العالمي

١٦ الطريق الرئيسي الآسيوي - الطرق الدولية ذات الأولوية : يعتبر هذا المشروع من أهم المشاريع في آسيا . فهو يصل بين ١٥ بلداً آسيوياً ويتصل بشبكات الطرق، ففي الشرق الأوسط ، وأوروبا ، وأفريقيا . ويعتبر اغلاق الفجوات المبينة في الخريطة أمراً ضرورياً .

المصدر : اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادى

١٧ شبكة الطرق الرئيسية لبلدان أمريكا الجنوبية : يبين هذا الرسم شبكة الطرق الرئيسية التي تصل بين بلدان أمريكا الجنوبية التي اعتمدها مؤتمر الطرق الرئيسية الثالث عشر التابع لمنظمة الدول الأمريكية في كانون الاول / ديسمبر ١٩٧٩ . وسوف تصل شبكة الطرق الرئيسية هذه عند اكتمالها بين جميع أقاليم أمريكا الجنوبية .

المصدر : منظمة الدول الأمريكية

١٨ الطرق الرئيسية الإفريقية : يعد برنامج بناء الطرق في إفريقيا حيوياً لتحقيق التبادل التجاري وتدفع الأغذية واستخدام الموارد استخداماً رشيداً داخل الاقليم الواحد . وسوف تربط الطرق الجديدة بعضها إلى البعض الآخر لاكمال شبكة الطرق الرئيسية الشريانية في القارة .

المصدر : اللجنة الاقتصادية لإفريقيا

١٩ شبكات النقل في غربي آسيا : ازداد بناء الطرق زيادة سريعة في غربي آسيا بنمو حركة المرور على الطرق المؤدية إلى أوروبا الغربية ومنها ، وبين البلدان المنتجة للنقل . وسوف تربط وصلات السكة الحديدية المعنية داخل الاقليم كلا من الأردن والمملكة العربية السعودية بخطوط السكك الحديدية الأوروبية بواسطة خطوط السكك الحديدية السورية .

المصدر : اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا

٢٠ شبكة خطوط السكك الحديدية الآسيوية : ستؤدي خطوط السكك الحديدية الآسيوية ، عندما يتم اغلاق الفجوات ، إلى التقليل بشدة من الوقت الذي يستغرقه المرور العابر للأحمال الثقيلة في الاقليم ، وكذلك للمسافرين . وارتفاع تكاليف الوقود ، شمة امكانية متزايدة لاستخدام خطوط السكك الحديدية بوصفها بديلاً للنقل البحري . وستوفر هذه الخطوط اتصالات بأوروبا ، والاتحاد السوفياتي ، والشرق الأوسط ، وأفريقيا .

المصدر : اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادى

٢١ خطوط السكك الحديدية الدولية لأمريكا الجنوبية : تتميز هذه الشبكات بتباين عرض خطوط الحديدية ، كما حدث أيضاً شيء من الإهمال فيما يتصل بالاستثمار . وهناك مجال لانشال تحسينات كبيرة على استخدام شبكة السكك الحديدية في أمريكا الجنوبية .

المصدر : اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية

٢٢ خريطة السكك الحديدية (افريقيا) : ان وصلات السكك الحديدية المزمع انشاؤها في افريقيا تتسم بأهمية حيوية . فهي توفر الأساس لشبكة موحدة ومنافذ للبلد ان غـير الساحلية . والهدف الذي يرمي اليه اتحاد السكك الحديدية الافريقية هو ربط الشبكات بعضها ببعض ووصلها بطرق النقل الأخرى التي تربط افريقيا بباقي العالم .

المصدر : اللجنة الاقتصادية لافريقيا

٢٣ الشبكة الافريقية للمواصلات السلكية واللاسلكية : تهدف الشبكة الافريقية للمواصلات السلكية واللاسلكية الى انشاء شبكة مواصلات سلكية ولاسلكية في القارة الافريقية تمكّن البلد ان الافريقية من الاتصال بعضها البعض الآخر مباشرة دون الحاجة الى أن يكون الاتصال بواسطة اوروبا .

المصدر : الاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية

٢٤ الشبكة الآسيوية للمواصلات السلكية واللاسلكية : الغرض من الشبكة الآسيوية للمواصلات السلكية واللاسلكية هو ربط جميع البلد ان بعضها ببعض من ايران في الغرب الى اندونيسيا والفلبين في الشرق .

المصدر : الاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية

الجدول ١

الانصبة المئوية لمجموعات البلدان من التجارة البحرية العالمية (١٩٧٧)

البلدان	سلع محملة			سلع مفرقة			المجموع
	نفط خام	منتجات نفطية جافة	المجموع	نفط خام	منتجات نفطية جافة	المجموع	
المتقدمة	٣١٩	٣١٨	٦٣٧	٨٠٣	٧٨٢	١٥٨٥	٧٨٢
النمو	٣٦	١٢٩	١٦٥	٢٢	٢١	٤٣	٤١
الاشتراكية	٩٢٥	٥٥٣	١٤٧٨	١٦٩	١٩٧	٣٦٦	١٧٧

المصدر: ID/B/C/4/182 ، الاونكتاد ١٩٧٨ .

الجدول ٢

تقديرات أسعار وحدات الوقود ورسوم المطارات حسب الأقاليم ، ١٩٧٧

المادة	العالم	افريقيا	اروپا	الهند	الشرق الاقصى	غرب المحيط الهادئ	الشرق	امريكا الشمالية	امريكا الوسطى	امريكا الجنوبية
وقود وزيت الطائرات (بسننات الولايات المتحدة/لتر)	١١١	١٤٥	١٠٧	١٢٢	١٢٤	٩١	١٣٠	١٣٨	١٣٠	١٣٨
رسوم المناولة وغيرها بدولارات الولايات المتحدة الأمريكية للطن الواحد	٣٨	٤٥	٥٣	٥٣	٢٩	١٤	٢٣	٢٠	٢٣	٢٠

المصدر: South-South Air Links ، منظمة الطيران المدني الدولية ، مونتريال، ١٩٧٩ .

السوق المالية المسماة التي تحت الطلب في ٣٠ أبريل / سبتمبر ١٩٧٨
(بالآلاف الأطنان من الموردة الساكنة)

مستوى أخرى	مستوى التسجيل والتوزيع الداخلي للمساهمين	مبلغ مخصص جزئي للمساهمات	مستوى محصلة للمساهمين	تأجيلات للمساهمين	تأجيلات المساهم والمطلوب والرؤوس المضافة	تأجيلات مبرمجة أطراف مؤجلة المساهمة ١٥٠٠٠٠٠	تأجيلات مبرمجة أطراف مؤجلة المساهمة ١٥٠٠٠٠٠ وأكثر	مجموع المبلغ	معلومات البلد
١١ ٨٩٦	١ ٤١٦	٢٤٣	١ ٨٠٢	١٠ ١١٥	١ ٩٢٠	٥ ١٠٢	٧ ٩٣٦	٤١ ٠٤٠	١ - المجموع المالي
٢ ٢٢٢	٤٤٦	٢٢٧	٧٦٤	٤ ٢٣١	٥٥٦	٣ ١١٢	٥ ٤٤٧	٢٢ ٠٠٢	٢ - البلدان المصدرة السهم
١ ٤٢٥	٧٤	-	٤٢٣	١ ١٩٦	٨٠	١ ٥٦١	١ ٣٠٧	٦ ٠٧٦	٣ - بلدان التسجيل المفضلة
٧ ١٩٦	١ ٠٢٠	٢٢٧	١ ١٩٧	٥ ٨٢٧	٦٣١	٤ ١٧٧	٦ ٨٠٤	٢ ٨٠٧٦	٤ - مجموع ٢ و ٣
٨٧٥	٦١٥	-	٤١	١ ٠١٧	٢٤٨	٣١٢	-	٢ ٧٥٨	٥ - مجموع البلدان الأخرى مستوى ١
٧١٢	٤١٥	-	٤١	١ ٠١٧	٢٤٨	٣١٢	-	٢ ٦٥٠	٦ - أوروبا البريطة في آسيا
١٠٥	-	-	-	-	-	-	-	١٠٨	٧ - مجموع البلدان التابعة (١) مستوى ١
٢ ٤٠٢	٤٣٦	١٦	٢٠٨	٢ ١٩٥	٨٢٠	٥١٥	١ ١٣٢	٩ ٠٧٨	٨ - مجموع البلدان التابعة (٢) مستوى ١
٨٥٦	٧٩	-	-	٥٤	-	١٢	-	١ ٠٠٥	٩ - أوروبا في أمريكا
٨٩٤	٥٥	١٦	٦١	٢ ٦٠٤	٨٢٠	٤٠٢	١ ١٣٢	٥ ٤٨٦	١٠ - أمريكا في آسيا
١ ٢١٦	٢	-	٢٨٧	٩٢٧	-	١٠٠	-	٢ ٥٢٨	١١ - أوروبا في أمريكا
١	-	-	-	-	-	-	-	١	١٢ - أخرى غير مستقلة
٤١٩	٤٥	-	٢٥٦	١٧٦	١٢١	٩٨	-	١ ١٧٥	١٣ - أخرى غير مستقلة

المصدر: Shipping and Trade Register of London Press Limited
المصدر: Register of Shipping and Trade of London Press Limited
(١) - البلدان التابعة في أوروبا - حصة طلبة حصة الطلب

الجدول ٦

المنسوكيات السكانية المستعملة في عام ١٩٧٦ (بالآلاف الوحدات)

<u>سيارات ركوب</u>	<u>مركبات تجارية</u>	
٥ ٢٣٠	٢ ٤٣٠	أفريقيا
١٢٢ ٤٠٠	٢٩ ٩٤٠	أمريكا الشمالية
١٠ ٤٣٠	٣ ٢٧٠	أمريكا الجنوبية
٢٤ ٣٦٠	١٤ ١١٠	آسيا
٩٦ ٩١٠	١٢ ٦٣٠	أوروبا
٦ ٦٧٠	١ ٦٠٠	أوقيانوسيا
٢٧١ ٥٩٠	٦٩ ٢٩٠	العالم

المصدر : حولية الأمم المتحدة الإحصائية ، ١٩٧٨ .

الجدول ٧

حركة النقل بالسيارة الحديديّة : العالم والأقاليم
الحمولة الصافية بالطن / كيلومتر لعام ١٩٧٦
(بالآلاف ملايين الطن / كيلومتر)

<u>١٩٧٦</u>	
٦ ١٠١	العالم
١١٨٦	أفريقيا
١ ٣٨٧	أمريكا الشمالية
٧٩٣	أمريكا الجنوبية
٥٧٩	آسيا
٦٠٨	أوروبا
٣٤٥	أوقيانوسيا
٣ ٢٩٥	الاتحاد السوفياتي

المصدر : حولية الأمم المتحدة الإحصائية ، ١٩٧٨ .

الجدول ٨

التوزيع المالي لأجهزة الإرسال الإذاعي اللاسلكي - ١٩٧٧

مجموع عدد أجهزة الإرسال الإذاعي اللاسلكي	التارات ، والمناطق الرئيسية ومجموعات البلدان
٢٥ ٥١٠	المجموع العالمي
٥ ٩٨٠	أوروبا
٣٣٠	أوقيانوسيا
٣ ٠٣٠	الاتحاد السوفياتي
٥٥٠	أفريقيا (باستثناء الدول العربية)
٨ ٤٧٠	أمريكا الشمالية
٤ ٢٧٠	أمريكا اللاتينية
٢ ٦٣٠	آسيا (باستثناء الدول العربية)
٢٥٠	الدول العربية
١٨ ٨٤٠	البلدان المتقدمة النمو
٦ ٦٧٠	البلدان النامية

المصدر : الاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية والتعاون التقني فيما بين
بلدان التنمية .

الجدول ٩

التوزيع العالمي لأجهزة الاستقبال اللاسلكي

اجهزة الاستقبال اللاسلكي لكل ١٠٠٠ من السكان	مجموع عدد اجهزة الاستقبال اللاسلكي بالملايين		القارات ، والمناطق الرئيسية ومجموعات البلدان
	١٩٦٥	١٩٧٦	
٣٠٥	٢٠٧	٦٥٣	المجموع العالمي
١٤٣	٢٤٩	١٥٧	أوروبا
٦٣٢	١٨٩	٤	أوقيانوسيا
٤٩٢	٣١٩	١٢٧	الاتحاد السوفياتي
٥٧	٢٤	١٨	أفريقيا (باستثناء الدول العربية)
١٧٩٨	١١٧٣	٨٢٨	أمريكا الشمالية
٢٥١	١٣٨	٨٤	أمريكا اللاتينية
٨٠	٣٩	١٠٧	آسيا (باستثناء الدول العربية)
١٢٥	٥٩	١٨	الدول العربية
٦٩٦	٤٤٩	٧٨٨	البلدان المتقدمة النمو
٨٣	٤٢	١٦٥	البلدان النامية

المصدر : الاتحاد الدولي للمواصفات السلكية واللاسلكية والتعاون التقني فيما بين
البلدان النامية .