

A

الأمم المتحدة

Distr.
GENERAL

A/CONF.191/PB/1
6 April 2001

ARABIC
Original: ENGLISH

الجمعية العامة



مؤتمر الأمم المتحدة الثالث المعني بأقل البلدان نموا

بروكسل، بلجيكا

١٤-٢٠ أيار/مايو ٢٠٠١

اجتماع المائدة المستديرة بشأن النقل

النقل والتنمية

مذكرة تتناول قضايا مطروحة

المحتويات

الفقرات

- أولاً- النقل وتنمية أقل البلدان نمواً ١٢-١
- ثانياً- استراتيجيات تحسين كفاءة النقل ٢١-١٣

أولاً- النقل وتنمية أقل البلدان نمواً

لا تنمية بلا نقل

١- النقل شرط أساسي من شروط التنمية. وهو عامل أساسي في التجارة الدولية وفي التكامل الإقليمي وفي ضمان تنمية وطنية متوازنة. ويتيح النقل الوصول المادي إلى الأسواق، ولولاه لما قامت للتجارة قائمة. والواقع أن برامج التنمية الريفية تواجه الفشل إذا تعذر إيصال السلع إلى الأسواق بسبب نقص البنية التحتية للنقل وخدماته. وتوجد علاقة سببية بين توافر خدمات نقل كافية والوصول إليها ونطاق العمليات الإنمائية القائمة على التجارة. فتكاليف النقل المفرطة تنشئ الحاجز الفعلي الرئيسي الذي يحول دون الوصول إلى الأسواق الأجنبية. ويحدد توافر النقل وتكاليفه إلى حد بعيد نجاح أو فشل تجارة أقل البلدان نمواً في السلع المنخفضة القيمة التي لا تتيح مجالاً كبيراً للتمايز ويمكن إبدالها بسهولة. ويمكن اعتماد نصيب تكلفة الشحن في قيمة الواردات مؤشراً إلى مدى تأثير تكلفة النقل في قدرة البلدان على المشاركة الفعالة في التجارة العالمية. وتصل تكاليف النقل في أقل البلدان نمواً غير الساحلية إلى ٤٠ في المائة من قيمة الواردات مقارنة بمتوسط عالمي قدره ٦ في المائة. وفي عام ١٩٩٩، قدر مجموع مدفوعات الشحن فيما يخص واردات أقل البلدان نمواً بـ ٥ بلايين دولار من دولارات الولايات المتحدة بالنسبة إلى حجم واردات "سيف" إجمالي قدره ٢٧,٥ بليون دولار من دولارات الولايات المتحدة.

العولمة

٢- تستوجب العولمة وجود نظام نقل دولي فاعل. وما تعانيه أقل البلدان نمواً من تهميش ليس ناجماً عن ضعف قاعدتها الصناعية فحسب بل هي تواجه مشاكل تزيد من حدة هذا التهميش وترتبط بالحصول على خدمات دولية كافية في مجالي النقل والدعم. وفيما يخص السلع المصنعة، قد تكون موثوقية النقل وسرعته أكثر أهمية من تكلفته. ولذلك، يجب التصدي للمشاكل المتصلة بالحصول على خدمات النقل الدولي وتوفيرها، هذه الخدمات التي تشكل جزءاً لا يتجزأ من تدابير الدعم الدولية التي تمكن القطاعين التجاري والصناعي في أقل البلدان نمواً من المشاركة بمزيد من الفعالية في عمليات العولمة. ولما كان نطاق التعويض عن العوائق المتمثلة في تكاليف النقل الباهظة بمعاملة تعريفية تفضيلية يتآكل تدريجياً، فإن هذه التكاليف الباهظة تؤثر تأثيراً مباشراً وضاراً في المركز التنافسي لأقل البلدان نمواً في الأسواق الأجنبية. ويساهم هذا في تهميش أقل البلدان نمواً المنقطعة عن التيار الرئيسي لتطورات الشحن والنقل.

الاستثمار الأجنبي المباشر

٣- إن وجود شبكة نقل فاعلة ليس شرطا من شروط قيام التجارة فحسب بل هو أيضا شرط لتوجيه الاستثمار الأجنبي المباشر إلى بلد بعينه. ومن بين العوامل الاقتصادية الرئيسية لاختيار بلد مضيف للاستثمار الأجنبي المباشر وجود بنية تحتية عمرانية (موانئ، طرق، اتصالات، كهرباء) وتوافر خدمات نقل واتصال موثوق بها وفعالة. وقد بلغت تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إلى أقل البلدان نموا ٢,٩ بليون دولار من دولارات الولايات المتحدة فقط أو ما يعادل ٠,٣ في المائة من التدفقات العالمية في عام ١٩٩٨. وأخذت حكومات كثيرة تدرك أنها تستطيع تحسين قدرتها التنافسية في السوق العالمية وزيادة جاذبيتها لتلقي الاستثمار الأجنبي المباشر إذا هي تمكنت من زيادة إنتاجية قطاع النقل لديها.

التجارة الإلكترونية

٤- إن لظهور عصر الإنترنت آثارا هامة في مجال النقل أيضا. وتدل التجارة الإلكترونية على التحول إلى سوق عالمية تغير فيها الاتصالات الإلكترونية تقريبا كل وجه من وجوه تنظيم الأعمال التجارية والأسواق. والمقصود بالتجارة الإلكترونية استخدام الوسائل الإلكترونية لتسويق المنتجات والخدمات، ولتقديم الطلبات، وإرسال الفواتير، وحتى التوزيع الإلكتروني. إلا أن نمو التجارة الإلكترونية في أغلب أقل البلدان نموا سيكبحه نقص البنى التحتية في الاتصالات والكهرباء، وعدم وجود حواسيب بأسعار ميسورة، وتدني مستوى التعليم، وارتفاع معدلات الأمية. ويفيد الاتحاد الدولي للاتصالات السلكية واللاسلكية أن الولايات المتحدة توفر ٦٠٠ خط هاتفي لكل ١٠٠٠ شخص، والصين توفر ٧٠ خطا، أما تشاد والصومال وأفغانستان فلا يوجد فيها سوى خط واحد لكل ١٠٠٠ شخص. يضاف إلى ذلك أن الأعمال التجارية لا يمكنها الاستفادة من الأساليب الجديدة لإجراء المعاملات التجارية إن لم توجد في مجال النقل بنية تحتية وخدمات كافية لإيصال السلع إلى الأسواق. وتعاني أقل البلدان نموا صعوبة متزايدة في جني الثمار المحتملة للتجارة الإلكترونية لعدم وجود خدمات نقل كافية وبالتالي تجدد نفسها عاجزة عن ترجمة التقدم في ما يسمى *الاقتصاد الجديد* إلى منافع حقيقية. وفي هذا الصدد، يجب أن يتلقى قطاع النقل بصفته قطاعا أساسيا للتنمية دعما وطنيا ودوليا لضمان استدامة العمليات الإنمائية القائمة على التجارة والتكنولوجيا.

الشراكة بين القطاعين الخاص والعام

٥- تتسم صناعة النقل بسمة هامة أخرى هي تلاقي القطاعين الخاص والعام في مجال النقل. وتوجد أمثلة كثيرة على شراكات بين القطاعين الخاص والعام في إنشاء البنية التحتية للنقل وتشغيلها. وليس من شك في أنه

يمكن إحالة الدروس المستفادة من هذا التلاقي إلى أنشطة اقتصادية أخرى. وعلى هذا النحو، يمكن أن يوفر النقل إرشادات قيمة في تحديد أدوار ووظائف القطاعين العام والخاص في عملية التنمية.

سياسة النقل

٦- من المهم على الصعيد الدولي مواءمة السياسات والأطر التنظيمية ومساعدة الحكومات في وضع التدابير اللازمة في السياسة العامة. وينبغي أن تكفل هذه التدابير إنشاء أو تعزيز قدرات توفير النقل في البلدان النامية وجعل التجار في مركز يستفيدون فيه فعلا من فرص النقل المتاحة في أسواق محررة ومعمولة للنقل عبر المحيطات. وفي وقت يجري فيه وضع أطر عامة على الصعيد العالمي من المهم أيضا أن تبذل الحكومات جهودا موازية لإجراء إصلاحات على صعيدي الأسواق والسياسات في إطار ترتيبات التكامل الإقليمي. ولضمان الوفاء بالأهداف الإنمائية، ينبغي لحكومات أقل البلدان نموا إبقاء مسائل النقل درجة أعلى من الأولوية، ومراجعة الإطار التنظيمي وتنقيحه لأجل زيادة مشاركة القطاع الخاص، واتخاذ تدابير إصلاحية تجعل موفري خدمات النقل أكثر استجابة لطلبات المستخدمين، وتبسيط الإجراءات الإدارية، واعتماد نظام لمؤشرات أداء النقل، والترويج لاستخدام تكنولوجيا المعلومات، وتعزيز البرامج التدريبية في هذا القطاع. وتشكل هذه الأولويات جزءا لا يتجزأ من برنامج لإصلاح السياسات ينطوي على هجر القيود المفروضة على النفاذ إلى الأسواق والأخذ بسياسة إنمائية تقوم على تعزيز القدرات التجارية لموردي الخدمات الوطنية وزيادة القدرة التنافسية في قطاع خدمات النقل.

الإطار القانوني

٧- تتسم العلاقات بين شركات الشحن والنقل بأهمية بالغة لأقل البلدان نموا لأن شركات الشحن لديها تلجأ عادة إلى خدمات أجنبية للنقل الدولي. وكثيرا ما تكون الصفقة التجارية الدولية مؤلفة من مجموعة متداخلة من العقود، يخضع كل منها لطائفة من القواعد والأنظمة الطوعية أو الإلزامية. ويتوقف نجاح التجارة الدولية إلى حد بعيد على استجابة القواعد والأنظمة ذات الصلة استجابة وافية للتحديات التي تثيرها التطورات التكنولوجية والتجارية الراهنة ونجاحها في إشاعة جو من اليقين والقدرة على التنبؤ. ويجب تكييف الأطر القانونية في أقل البلدان نموا مع شروط التجارة الدولية وجعلها متماشية مع الممارسة الدولية.

متطلبات البنية التحتية

٨- كيف سيكون الطلب على البنية التحتية للنقل في المستقبل؟ ينبغي للحكومات أن تولي أولوية عالية لتطوير وتحديث المرافق القائمة وزيادة التوجه التجاري للبنية التحتية للنقل الدولي، ولا سيما الموانئ البحرية التي

تشكل صلة الوصل بين شبكات النقل الدولية والمحلية. وكفاءة الموانئ هي التي ستحدد مشاركة بلد من البلدان أو منطقة من المناطق في التطورات العالمية في مجالي النقل والتجارة أو انقطاعه عنها. وستشكل إنتاجية الموانئ مقياسا للنجاح أو الفشل في هذا المسعى. ولا بد من تقليص مدة عطالة السفن والبضائع في الموانئ. فإذا أمكن تسريع التخليص الجمركي أو تنفيذه في الوجهة النهائية، فإنه يمكن تمرير البضائع بسرعة عبر الميناء بدلا من انتظار الانتهاء من أعمال التحقق. وتستفيد الشركة الشاحنة حينذاك من انخفاض فترات المرور العابر (الترانزيت) وتكاليف النقل. ويعني هذا للشركات الناقلة تحسين الإنتاجية في استخدام معداتها وبالتالي زيادة ربحيتها وقدرتها على خفض التعريفات.

٩- ومن المرجح أن يحدث اندماج لسلسلة التوريد العالمية يفرض تغييرات هيكلية على الصناعة. ومن التغييرات الواضحة أن خدمات النقل ستصبح أكثر تكاملا بحيث يصبح متعهد النقل الجديد متعهدا للنقل المتعدد الوسائط أو طرفا ثالثا في توفير الدعم اللوجستي لأطراف ثالثة محتفظا بسيطرته على كل واسطة من الوسائط والعلاقات الطويلة الأجل مع أصحاب البنى التحتية أو متعهديها. وهذا يعني أن تشغيل خدمات النقل سيكون من مسؤولية المتعهدين الخاصين على أن يبقى تطوير البنية التحتية وصيانتها من مسؤولية الدولة. وسيقوم المتعهدون الخاصون بتجهيز مرافق البنية التحتية وإدارة خدمات النقل على أساس إيجار أو امتياز طويل الأجل من الدولة.

١٠- والبنية التحتية هي عادة حكر على القطاع العام، بسبب ما يرى فيها من أهمية استراتيجية للاقتصاد وبسبب ضخامة تكاليف الاستثمار وطول فترات الإنشاء المرتبطة عادة بهذه المشاريع. وربما كان التمويل الحكومي لا يزال متاحا على نطاق محدود لمشاريع الاستثمار في البنية التحتية المنفذة لتحقيق أهداف منها مثلا تشجيع التنمية الاقتصادية. إلا أن هذا التمويل بات عرضة لضغط متزايد في بلدان مختلفة بسبب ما يقتضيه الاقتصاد الكلي من خفض مجموع الإنفاق الحكومي. ونتيجة لذلك، تبحث البلدان اليوم عن مصادر تمويل غير حكومية لتمويل هذه الاستثمارات.

١١- ومن السبل الشائعة لتطوير النقل في أقل البلدان نموا تمويل الديون ولا سيما من الوكالات الإنمائية المتعددة الأطراف وبضمانة حكومية. وتولي وكالات المساعدة المتعددة الأطراف أولوية عالية لتمويل مشاريع النقل. ويعترف بوجه عام بما للنقل من أهمية بالغة ويتجلى ذلك في تدفقات المساعدة الإنمائية الرسمية من أعضاء لجنة المساعدة الإنمائية إلى أقل البلدان نموا. وخلال السنوات الخمس الماضية كان قطاع "النقل والاتصالات" باستمرار أهم قطاع منفرد تلقى المساعدة الإنمائية الرسمية، مستأثرا بنحو ١٠ في المائة من التزامات هذه المساعدة. وينبغي القيام باستثمارات جديدة في البنية التحتية عن طريق المساعدة الإنمائية الرسمية وما يقوم به القطاع الخاص من استثمار أجنبي مباشر. وفي الوقت نفسه، تراكم جزء كبير من الديون بسبب الاستثمار في قطاع النقل

والاتصالات. ولذلك فإن تحسين شبكات النقل بات أكثر أهمية لأقل البلدان نموا في مساعيها لتحقيق عوائد قصوى من الاستثمار العام ولاجتذاب الاستثمار الأجنبي المباشر الخاص.

١٢ - وفي الفترة الأخيرة، تمكن متعهدون خاصون من تعبئة الأموال اللازمة لتمويل بعض مشاريع البنية التحتية وأبدوا استعدادهم لقبول المخاطر المرتبطة بالمشاريع والبلدان، شريطة أن يفي الإطار المؤسسي للبلد ببعض المعايير الدنيا وأن تكون المشاريع منظمة تنظيمًا مناسبًا. وقد حدث ذلك إما عن طريق مشاريع مشتركة وإما عن طريق الاستثمار الأجنبي المباشر. إلا أنه لا بد من تعبئة المزيد من الأموال على الصعيد الداخلي ولا سيما لإقامة البنية التحتية للمستخدمين العاديين. وتتخذ الحكومات التي تعترف بذلك خطوات لتطوير أسواقها المالية المحلية. وإلى جانب هذا التحول من رؤوس الأموال العامة وتمويل الديون إلى التمويل من رؤوس أموال خاصة سيلزم تطوير استراتيجيات ترمي إلى تخفيض شروط تمويل البنية التحتية إلى أدنى حد (واستخدام البنية التحتية القائمة على خير وجه) والاستعاضة بذلك عن الموارد المالية الدولية بكفاءة تشغيلية قائمة على المعارف العملية.

ثانياً - استراتيجيات تحسين كفاءة النقل

١٣ - لئن كانت التدابير الخاصة بتحسين البنية التحتية للنقل هي تدابير طويلة الأجل بالضرورة، فإنه يمكن توخي عدد من الأنشطة المحددة التي سيكون لها تأثير مباشر في حالة النقل في أقل البلدان نموا وفي كفاءة استخدام البنى التحتية والتجهيزات القائمة. وتتصل هذه التدابير إلى حد بعيد بإدخال تحسينات على عمل المؤسسات، والاتفاقات الإقليمية، والمساعدة الإدارية (خاصة عن طريق الأخذ بتكنولوجيا المعلومات)، ونقل الدراية العملية. ويجب بوجه خاص تناول هذه التدابير في مؤتمر أقل البلدان نموا.

١٤ - ورغم أن الاستثمار في البنية التحتية طويل الأجل بطبيعته فثمة مجال لاتخاذ إجراءات يمكن أن يكون لها تأثير إيجابي في مشاريع البنية التحتية في مرحلة التخطيط أو في مراحل التنفيذ المبكرة. والغرض من هذه المبادرة هو اتباع سبيل أكثر منهجية صوب تحسين البنية التحتية للنقل. وفي هذا السياق، ينبغي لمؤسسات التمويل المتعددة الأطراف وغيرها من الجهات المانحة التقليدية أن تواصل التركيز على تمويل مشاريع البنى التحتية والتجهيزات. وفي وسع الأونكتاد وغيره من المؤسسات تكميل هذه المشاريع بتقديم خبراتها في البناء المؤسسي في مجالات النقل والمرور العابر والدعم اللوجستي وتكنولوجيا المعلومات وتيسير التجارة وتوفير الإطار القانوني اللازم لأجل تحسين كفاءة التجارة والنقل.

تدابير الإصلاح

١٥- تواجه حكومات البلدان النامية تراجعاً في التمويل وزيادة في متطلبات المستخدمين ولذلك فعليها أن تنظر في سبل تحسين فعالية ما هو قائم من البنى التحتية للنقل. ويجب بوجه خاص استخدام المرافق الموجودة استخداماً فعالاً لتسوية تمويل تحسينات جديدة. ولذلك لا بد من الاهتمام بصيانة المرافق واستخدامها استخداماً مكثفاً، وهو أمر يتطلب إدارة حاذقة تتسم بالمسؤولية والسلطة. ويجب أن تتاح للإدارة حرية تعديل مستويات ملاك الموظفين وتحديد التعريفات لأجل توفير خدمات تتمتع بالاكتفاء الذاتي والقدرة التنافسية. وينبغي تغيير القواعد والأنظمة لتوفير هذا الاستقلال. وستتطلب هذه التحسينات الأخذ بتدابير إصلاحية مثل تعزيز الإدارة وإزالة الضوابط والتسويق والخصخصة. وزيادة مشاركة القطاع الخاص، ولا سيما متعهدي النقل الدولي، هي وسيلة للإسهام بالمعارف ورؤوس الأموال في هذا القطاع. فعلى سبيل المثال، أدت مشاركة القطاع الخاص مؤخراً في إدارة محطة طرفية للحاويات في بلد من أقل البلدان نمواً في شرق أفريقيا إلى مضاعفة إنتاجية مناولة البضائع. وتحتاج أقل البلدان نمواً إلى المساعدة في تنقيح إطارها التنظيمي، وفي تنمية مواردها البشرية، وفي تنفيذ عمليات الإصلاح.

الحلول التي توفرها تكنولوجيا المعلومات لتنظيم وإدارة المرور العابر/النقل

١٦- توفر تكنولوجيا المعلومات وسيلة إلى تحسين كفاءة عمليات النقل تحسيناً كبيراً بتكلفة متواضعة نسبياً، شريطة توافر الإرادة السياسية لاعتماد التدابير الإصلاحية ومواجهة المصالح المكتسبة. وقد وضع الأونكتاد حلولاً عملية لمعالجة مسائل الكفاءة، مثل نظام المعلومات المسبقة عن البضائع. فقد صمم هذا النظام لتوفير معلومات إدارية تتيح معالجة مشاكل موارد المرور العابر والنقل المتعدد الوسائط للبضائع. وهو نظام استباقي آني يزود متعهدي النقل ببيانات موثوق بها ومفيدة وفورية عن عمليات النقل ويحدد موقع البضائع وتجهيزات النقل. وتمكن مؤشرات الأداء الناجمة الإدارة من معالجة العيوب التنفيذية وتتيح على الصعيد الوطني ودون الإقليمي توفير بيانات لتخطيط قطاع النقل على مستوى الاقتصاد الكلي. وفي الوقت الحاضر، تستفيد تسعة من أقل البلدان نمواً من نظام المعلومات المسبقة عن البضائع. ويلزم توفير موارد مالية إضافية لتوسيع نطاق النظام إلى بلدان أخرى من أقل البلدان نمواً. ويجب استحداث أدوات إضافية تستخدم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات لأجل تحسين الكفاءة التشغيلية لموانئ أقل البلدان نمواً.

١٧- ويتيح برنامج الأونكتاد للنظام الآلي للبيانات الجمركية (ASYCUDA) تعجيل عملية التخليص الجمركي من خلال الحوسبة وتبسيط الإجراءات على نحو يقلص التكاليف الإدارية إلى أدنى حد. ويشارك في هذا البرنامج واحد وثلاثون بلداً من أقل البلدان نمواً. واستحدثت مؤخراً وحدة جديدة تعرف بالنسخة ++ASYCUDA لإدارة إجراءات العبور الجمركي. وتلزم موارد مالية إضافية لإقامة برنامج ++ASYCUDA في مزيد من أقل

البلدان نموا ومساعدة البلدان التي تستخدم الجيل الأول من برنامج ASYCUDA على التحول إلى النسخة الحديثة ASYCUDA++ (نحو ٢٤ بلدا).

١٨ - ومن الأمثلة الأخرى على استخدام تكنولوجيا المعلومات كأداة لتيسير عمليات النقل وتنفيذ ترتيبات التكامل دون الإقليمي في ميدان النقل نظام معلومات النقل الطرقي الذي وضعتة الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي. وقد أخذت عدة بلدان بهذا النظام المحوسب الذي يتضمن معلومات عن تسجيل المركبات وترخيصها، وتسجيل السائقين العاديين والمحترفين، ومرافق تسجيل المركبات واختبار السائقين، ومخالفات ومحاكمات المرور، وحوادث المرور. ويلزم تقديم المساعدة لإنشاء نظام كهذا لتسجيل المركبات في بلدان أخرى في المنطقة دون الإقليمية.

التكامل الإقليمي

١٩ - إن التغلب على الحواجز غير المادية لتعزيز كفاءة استخدام البنية التحتية العمرانية القائمة للنقل هي هدف رئيسي يجب السعي إلى تحقيقه وخاصة إذا كانت موارد الاستثمار شحيحة. وفي هذا السياق، أدى إنشاء ممرات نقل إقليمية واعتماد قواعد ومعايير مشتركة دورا رئيسيا في تيسير النقل العابر. ويلزم إجراء تغييرات مؤسسية، لا سيما فيما يخص تنفيذ الترتيبات والإجراءات المتعلقة بعمليات المرور العابر إلى أقل البلدان نموا غير الساحلية ومنها. ومن شأن هذه التغييرات المؤسسية وما يصاحبها من ترتيبات تدريبية أن تخفض تكاليف النقل في البلدان غير الساحلية. وقد أحرز الأونكتاد قصب السبق في وضع نظم واتفاقات للمرور العابر وفي توفير حلول تكنولوجية المعلومات لأجل تنفيذ هذه الاتفاقات تنفيذا فعالا. فعلى سبيل المثال، وضع عدد من صكوك التيسير في إطار ترتيب للتكامل الإقليمي (السوق المشتركة لشرق وجنوب أفريقيا)^(١).

إنشاء هيئات ورابطات مهنية وتعزيزها

٢٠ - أدت إزالة الضوابط وتحرير الاقتصاد والخصخصة الجزئية والكاملة إلى زيادة دور القطاع الخاص في توفير النقل وما يتصل به من خدمات. وعمد القطاع الخاص، بغية زيادة تأثيره في السياسات والإجراءات الحكومية، إلى إنشاء هيئات ورابطات مهنية أو تعزيزها (رابطات وكلاء الشحن، رابطات النقل الطرقي) على الصعيدين الوطني والإقليمي. وتستطيع الهيئات والرابطات المهنية، بالإضافة إلى تمثيل مصالح أعضائها، أداء دور لا يستهان به في تنفيذ صكوك النقل الإقليمية مثل خطة تأمين السيارات قبل الغير. ولكن لما كان كثير من الهيئات والرابطات المهنية لا يزال ضعيفا فإنه يلزم توفير الدعم المالي والتقني لتعزيز الرابطات القائمة والمساعدة على إنشاء رابطات جديدة. كما ينبغي تعزيز الحوار والتعاون بين القطاعين العام والخاص وهو ما يتطلب أيضا دعما ماليا وتقنيا.

تنمية الموارد البشرية وتدريبها

٢١- لا بد أيضا من نقل الدراية العملية لضمان توسيع مشاركة القطاع الخاص في عمليات النقل. وعلى الحكومات أن تضع سياسات وتنشئ أنظمة تتيح لمتهدي النقل كافة (جميع الوسائط) التنافس في بيئة تجارية تمكينية. ويجب صياغة تشريعات حديثة وتطبيقها تطبيقا فعالا وموضوعيا. ويجب توسيع نطاق التدريب ليشمل السلطات الحكومية المعنية بتوفير الإطار اللازم لمشاركة القطاع الخاص، ويشمل كذلك المتعهدين حفاظا على قدرتهم التنافسية في السوق الدولية.

الحاشية

(١) تشمل صكوك تيسير النقل العابر للسوق المشتركة لشرق وجنوب أفريقيا الحدود الموحدة للحمل المحوري؛ ولوحات الرخصة والمرور العابر للناقل؛ والشحنات الموحدة للمرور العابر الطرقي؛ والمستند الجمركي للسوق المشتركة لشرق وجنوب أفريقيا والجماعة الاقتصادية للجنوب الأفريقي؛ وسند الضمان الإقليمي الجمركي؛ وخطة تأمين السيارات قبل الغير (البطاقة الصفراء)
