

Distr.
GENERAL

TD/393
6 April 2004

ARABIC
Original: ENGLISH

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



الدورة الحادية عشرة

ساو باولو، ١٣-١٨ حزيران/يونيه ٢٠٠٤

البند ٨(د) من جدول الأعمال المؤقت

تيسير التجارة والنقل:
إيجاد بيئة تجارة آمنة وتتسم بالكفاءة

مذكرة قضايا

خلاصة

يكتسب تيسير التجارة والنقل أهمية متزايدة للبلدان النامية التي هي بحاجة إلى الوصول إلى خدمات نقل تتسم بالسرعة والموثوقية والاستمرارية، لخدمة تجارتها الخارجية وتسعى، في نفس الوقت، إلى الوفاء بمتطلبات أمنية جديدة أكثر صرامة.

وتحلل هذه المذكرة التطورات التي حدثت مؤخراً في مجال التجارة والنقل الدوليين ودورها فيما يتعلق بالعملة وعملية التنمية. وقد تغيرت بيئة التجارة بفعل التهديدات الإرهابية والتدابير الأمنية المترتبة عليها. وتقدم هذه الوثيقة بعض المتطلبات الجديدة التي يجب على وكلاء الشحن وموفري خدمات النقل التقيّد بها.

وتواجه البلدان النامية، لا سيما غير الساحلية وأقل البلدان نمواً، صعوبات قاسية في تأمين التحول إلى بيئة تجارة آمنة وتتسم بالكفاءة. ويحتاج المجتمع الدولي إلى تضافر الجهود لتيسير هذه العملية. وتوفر الشراكة العالمية من أجل تيسير النقل والتجارة إطاراً متعدد الأطراف للمساهمة في إيجاد بيئة أكثر كفاءة من أجل التجارة والنقل العالميين وتحقيقاً لمصالح الحكومات والتجار وموردي خدمات النقل وغيرهم من أصحاب المصلحة في البلدان النامية.

المحتويات

الصفحة

٣	 مقدمة
٣	 التجارة الدولية ونقلها
٣	 التجارة والإنتاج العالميان
٥	 التطورات في مجال النقل
٨	 تيسير التجارة والنقل
٨	 دور تيسير التجارة والنقل
١٠	 التعاون من أجل تيسير التجارة
١١	 البيئة الآمنة للتجارة والنقل
١١	 الحاجة إلى تعزيز الأمن
١١	 المبادرات الأمنية الجديدة
١٣	 الطريق نحو المستقبل

مقدمة

١- لقد شهدت أنماط توفير وإدارة الخدمات اللوجستية للتجارة تطورا جوهريا في التسعينات. وبرز اتجاهان رئيسيان: فمن جهة، أدت التجارة العالمية إلى حفز تطوير نظم نقل عالمية يتولى فيها موردو الخدمات العالمية تشغيل الطرق العالمية؛ ومن جهة أخرى، أدى دمج أنشطة التصنيع والتوزيع وتزايد التجزؤ الجغرافي لعمليات الإنتاج العالمية، إلى تطوير سلاسل توريد تخدم حلول النقل "من الباب إلى الباب". ويمثل هذان الاتجاهان تحديا رئيسيا بالنسبة للعديد من البلدان النامية وهو: ضمان إفادة قدرتها في مجال التوريد التجاري من نظم النقل العالمية المتاحة لمنافسيها. وفي مجال الممارسة الفعلية، يعني ذلك أن على الحكومات اعتماد إصلاحات في السياسات العامة تمكن نظم نقلها الوطنية والإقليمية من الإبقاء على الترابط التشغيلي الذي يتسم بالكفاءة بينها وبين النظم اللوجستية للتجارة العالمية. وفي نفس الوقت، تحتاج الحكومات إلى مراعاة واجب الامتثال لمتطلبات أمنية جديدة وأكثر صرامة، يفرض تنفيذها تحديات خاصة بالنسبة للبلدان النامية.

٢- وتبحث هذه الوثيقة في التطورات التي حدثت مؤخرا في مجال التجارة والنقل الدوليين، وفي المتطلبات الجديدة المتعلقة بالأمن وكفاءة التجارة. وتناقش الطريقة التي يمكن بها لتدابير تيسير التجارة أن تساعد على تحقيق الامتثال للتدابير الأمنية الجديدة وأن تساعد، في نفس الوقت، البلدان النامية ومشاركتها في التجارة العالمية وعمليات الإنتاج. وأخيراً، تقدّم الوثيقة الشراكة من أجل تيسير النقل والتجارة العالميين، كإطار متعدد الأطراف يساهم في إيجاد بيئة أكثر أمناً وكفاءة في مجال التجارة والنقل الدوليين.

٣- ولقد أعدت هذه الوثيقة كمذكرة قضايا لدعم اجتماع المائدة المستديرة للأونكتاد الحادي عشر بشأن "تيسير التجارة والنقل: إيجاد بيئة تجارة آمنة وتتسم بالكفاءة".

التجارة الدولية ونقلها

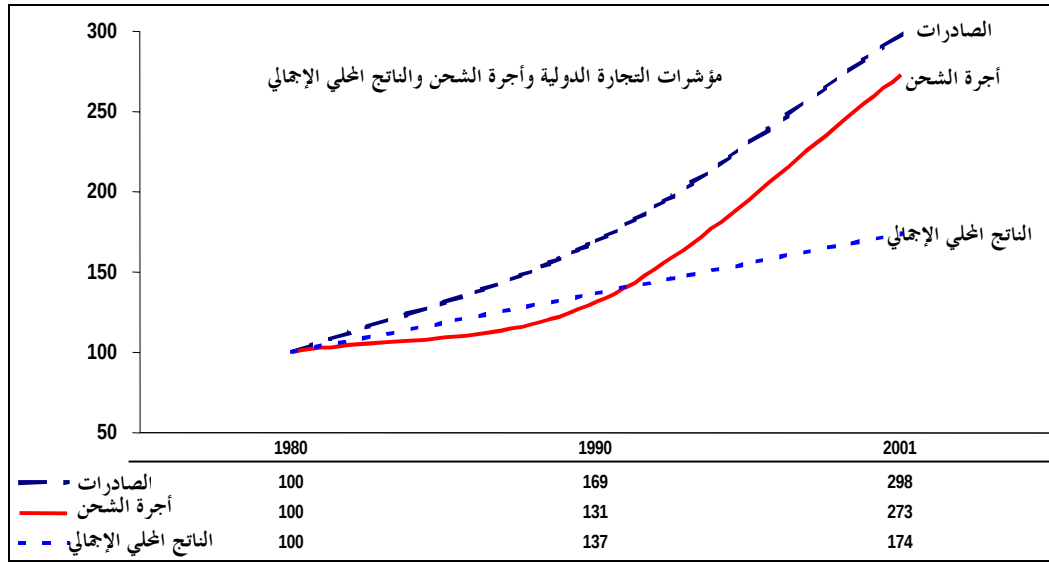
٤- إن قدرة بلد من البلدان على المنافسة بفعالية في مجال التصدير تحددها طاقاته الإنتاجية وقدرته على إيصال السلع إلى الأسواق الأجنبية بأقل تكلفة ممكنة ووفق الشروط التي يتطلبها المستوردون والمستهلكون. وهذه العوامل الأخيرة تمثل العناصر الرئيسية للقدرة على التوريد، ويتحكم فيها إلى حد بعيد مدى توفر ونوعية وتكلفة النقل والخدمات اللوجستية. وتكاليف النقل الدولي لصادرات البلدان النامية هي في المتوسط أعلى بمرة أو مرتين من الرسوم الجمركية للواردات في بلدان المقصد، ويمثل ذلك بالتالي حاجزا رئيسيا فعليا يحول دون النفاذ إلى الأسواق.

التجارة والإنتاج العالميان

٥- يجب النظر إلى نمو النقل والخدمات اللوجستية كجزء من نظام الإنتاج العالمي، نظرا إلى أن التجارة تشمل بصورة متزايدة السلع شبه المصنّعة بدلا من المواد الأولية أو السلع تامة الصنع. ويبلغ حجم التجارة بين الشركات في الوقت الراهن حوالي ثلث التجارة العالمية. وترتبط تجارة السلع غير التامة الصنع ارتباطاً وثيقاً بالاستثمار الأجنبي المباشر، وتعتمد بشكل خاص على الخدمات اللوجستية العالمية التي تتسم بالكفاءة.

٦- وشهدت التجارة العالمية خلال العقدین الماضیین نمواً أسرع بكثير من ضعفی سرعة نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي (انظر الشكل ١). وتزامن هذا النمو التجاري خلال التسعينات مع زيادة الإنفاق على النقل الدولي. وبينما زادت الصادرات بحوالي نسبة ٧٥ في المائة، فإن الإنفاق الفعلي على النقل الدولي قد بلغ أكثر من الضعف. والسبب الرئيسي لذلك هو زيادة الطلب على التسليم "في الوقت المحدد"، مما زاد حصة النقل الجوي، وخدمات النقل "من الباب إلى الباب" باستخدام النقل متعدد الوسائط الأكثر استمرارية وأماناً وموثوقية. وبالإضافة إلى ذلك، ارتفعت النسبة الكلية للنفقات اللوجستية التي صُرفت على النقل خلال السنوات القليلة الماضية، بينما تراجعت نسبة تمويل عمليات التخزين والجرد.

الشكل ١- نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي، والتجارة، والإنفاق على النقل الدولي



المصدر: الرسم البياني جمعه الأونكتاد استناداً إلى بيانات منظمة التجارة العالمية والأونكتاد.
ملاحظة: أجرة الشحن تعني النفقات التي صُرفت على النقل الدولي، بما فيها النقل الجوي والبحري وبالوسائط الأخرى.

٧- وفي نفس الوقت، تغير هيكل التجارة الخارجية للبلدان النامية نتيجة لسياسات التنويع. فهذه البلدان تصدر بصورة متزايدة سلعا مصنعة غير تامة الصنع وسلعا تامة الصنع. وبينما كانت نسبة ٢٢ في المائة فقط من صادرات البلدان النامية المنخفضة الدخل في عام ١٩٨١ هي سلع مصنعة، فإن هذه الحصة قفزت إلى نسبة ٨٠ في المائة في عام ٢٠٠١. وهذه الأنماط التجارية المتغيرة تتطلب أيضاً تغييراً في نوعية وجودة النقل والخدمات اللوجستية والبنية الأساسية، كما تزيد الاعتماد على السياسات الفعالة لتيسير التجارة والنقل.

٨- وبالرغم من الاتجاه الإيجابي السائد بشكل عام ثمة اختلافات رئيسية بين مختلف البلدان والأقاليم النامية. فبينما تحقق بعض اقتصادات جنوب شرقي آسيا والصين فائزاً كبيراً في التجارة البحرية المنقولة بالحاويات، فإن بعض البلدان الأخرى تجد نفسها مستبعدة من العديد من فرص اجتذاب الاستثمار الأجنبي المباشر وإنتاج وتصدير السلع المصنعة. وينطبق هذا الأمر بشكل خاص على العديد من البلدان غير الساحلية وأقل البلدان نمواً، التي تفتقر إلى الظروف المؤاتية لجذب أو توفير النقل والخدمات اللوجستية الضرورية للبيئة التجارية في الوقت الراهن. وسوف يبحث الفرع التالي في هذه الظروف.

التطورات في مجال النقل

النقل باستخدام الحاويات والنقل المتعدد الوسائط

٩- لقد أُدخل النقل باستخدام الحاويات في التجارة العالمية للمرة الأولى خلال الستينيات. وفي العديد من البلدان النامية، لم يُنظر إلى النقل باستخدام الحاويات في بادئ الأمر على أنه يناسب حالتها، ويرجع السبب في ذلك إلى أنه كان يتطلب استثمار رأسمال كبير ويقلل الطلب على اليد العاملة. والمعروف بشكل عام في الوقت الحاضر أن التكنولوجيات المستخدمة في أحد أطراف الشبكة العالمية لا يمكن أن تكون مختلفة عن تلك المستخدمة في طرف آخر. واختيار التكنولوجيات يجب أن يراعي التكلفة الكلية للنظام، ولكي يتمكن المستخدمون ومقدمو الخدمات من الارتباط بشبكة ما لا خيار لهم سوى التكيف مع المعايير والتكنولوجيات السائدة.

١٠- ويبدو جلياً أن النقل باستخدام الحاويات قد برز بوصفه التصور التكنولوجي الذي ينظم نقل تجارة السلع المصنّعة. والنسبة الأكبر - والآخذة في الارتفاع - من التجارة العالمية إنما تنقل باستخدام الحاويات، بصرف النظر عن واسطة النقل المستخدمة. ونتج عن نمو النقل باستخدام الحاويات تغير في أنماط وممارسات النقل، حيث يتزايد نقل السلع "من الباب إلى الباب" باستخدام اثنتين أو أكثر من وسائط النقل. فالنقل المتعدد الوسائط بموجب عقد واحد، وطرف واحد مسؤول عن كامل عملية النقل، من شأنه أن يؤدي إلى تيسير التجارة بقدر كبير وأن يحسّن الوضع بالنسبة للتجار، لا سيما في البلدان النامية غير الساحلية.

١١- ومع ذلك، فإن العديد من البلدان النامية لا تستفيد من المزايا التي يوفرها النقل المتعدد الوسائط. ونظراً لارتفاع مستوى المخاطرة المرتبطة بالجزء البري من عملية النقل، ونظراً لعدم توفر الهياكل القانونية الملائمة فيما يتعلق بمثل عمليات النقل هذه، فإن شركات الشحن الدولية لا تقدم في العديد من الأحوال عقداً واحداً يشمل كامل عملية النقل من المنشأ إلى المقصد، بحيث يتحمل الناقل المسؤولية طوال هذه العملية. والعقبات الرئيسية الأخرى التي تعترض النقل باستخدام الحاويات والنقل المتعدد الوسائط في العديد من البلدان النامية تشمل التفتيش المادي للشحنات من قبل سلطات الجمارك أو السلطات الأخرى، الأمر الذي يتطلب خدمات إضافية لتفريغ وإعادة تعبئة الحاويات في الموانئ أو عند المعابر الحدودية. ومما يضاعف التكاليف والمخاطر المرتبطة بالجزء البري من النقل المتعدد الوسائط عدم التوازن في التجارة المنقولة باستخدام الحاويات، والبنية الأساسية السيئة للطرق، والإجراءات المطولة عند المعابر الحدودية، وسوء تعامل سلطات الجمارك مع الحاويات نفسها، وغياب الأمن عند نقل الحاويات براً.

تكنولوجيا المعلومات والاتصالات

١٢- إن إدخال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات مؤخراً في النقل والخدمات اللوجستية يمكن مقارنته بإدخال النقل باستخدام الحاويات خلال العقود السابقة. فتحويل معلومات التجارة والنقل إلى الرقمية في الدول المتقدمة يبدو أكثر تقدماً منه في البلدان النامية. وتتطلب تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الاستثمار في أجهزة الحاسوب والبرمجيات، فضلاً عن تطوير القدرات. وبالرغم من ارتفاع التكلفة، فإن مثل هذا الاستثمار يعتبر شرطاً مسبقاً لربط موردي النقل والخدمات اللوجستية بالشبكات العالمية، واستمرار قدرتهم التنافسية في بيئة التجارة المعاصرة.

١٣- وأصبح استخدام شبكة الإنترنت مصدر التطورات الجديدة التي تمكن وكلاء الشحن البحري من تخطيط جلّ، إن لم يكن كل، عمليات النقل إلكترونياً. لذا، فإن الوصول إلى شبكة الإنترنت هو المطلب الأساسي لكي يتمكن التجار في البلدان النامية من تحسين وضعهم في الأسواق. ويجري تحقيق ذلك من خلال تحسين تدفق المعلومات وما يترتب عليه من شفافية في الأسواق، ويشمل توفير مواقع على الإنترنت لشراء خدمات النقل. وسوف يحقق مجتمع وكلاء النقل، لا سيما مجتمعات الموانئ، المزيد من فوائد استخدام الإنترنت بإيجاد مواقع على الشبكة تستجيب لاحتياجات الأطراف الفاعلة الرئيسية في مجتمع النقل من المعلومات.

١٤- إن تصميم هذه المواقع على شبكة الإنترنت وربطها بالشبكات العالمية للنقل والمواصلات، يضع البلدان النامية أمام تحديات كبيرة. وهناك ثلاثة شروط أساسية يجب أن تتوفر لنجاح إقامة بوابة معلوماتية لمجتمع النقل. أولاً، ينبغي أن تكون الأنظمة مصممة خصيصاً وتلائم المتطلبات المحلية المحددة. وثانياً، ينبغي لجميع الأطراف الفاعلة ذات الصلة أن تشارك وتعتبر الموقع كأنه خاص بها، ويشمل ذلك وكلاء الشحن وموردي الخدمات والسلطات العامة (بما فيها إدارات الجمارك التي تلعب دوراً حساساً بشكل خاص في إنجاح البوابة). وثالثاً، يتطلب استخدام المعلومات الرقمية في الكثير من الأحيان إدخال تعديلات على الإطار القانوني الوطني.

الإطار القانوني

١٥- إن تأسيس بيئة فاعلة وآمنة من أجل التجارة يتطلب وجود بيئة قانونية ملائمة وداعمة. فالبينة القانونية التي تعكس التطورات التكنولوجية والممارسات التجارية، وتنجح في توفير الطمأنينة والقدرة على التنبؤ، تعتبر عنصراً حيوياً لكفاءة تيسير التجارة والنقل. وعلى العكس من ذلك، فإن وجود إطار قانوني قديم العهد ومعقد ومجزأ، يسبب الغموض ويزيد تكاليف عقد الصفقات، نظراً إلى أنه يقود إلى منازعات قضائية مكلفة وتكاليف تأمين عالية.

١٦- والإطار القانوني الدولي الراهن لا يعكس التطورات التكنولوجية أو الممارسات التجارية المتغيرة. فبالرغم من سرعة نمو النقل باستخدام الحاويات والنقل المتعدد الوسائط، لا يوجد نظام دولي موحد نافذ^(١) ينظم المسؤولية القانونية عن مثل هذا النقل. ويتألف النظام الراهن من تشكيلة معقدة من الاتفاقيات الدولية التي وضعت لتنظيم النقل الأحادي الواسطة (انظر النقل البحري، والنقل البري والنقل بالسكك الحديدية والنقل الجوي)، ومن مجموعة متنوعة وغالباً متعارضة من القوانين واللوائح الإقليمية ودون الإقليمية والوطنية، والعقود الموحدة الشروط^(٢). وعلى ضوء هذه الخلفية، بدأ عدد من المنظمات الدولية السعي لإيجاد حل مقبول. وبدأ فريق عامل تابع للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال) مؤخراً النظر في "مشروع صك بشأن قانون النقل" ينطبق على كل النقل المتعدد الوسائط الذي يشكل النقل بحراً جزءاً منه. وتبدو بجلاء الأهمية القصوى لهذا الموضوع والتي تتطلب اهتمام جميع الكيانات المعنية بتيسير التجارة العالمية، سواء كانت من القطاع العام أو الخاص. ومن الضروري أيضاً مشاركة البلدان النامية في المداولات لضمان أخذ مصالحها بعين الاعتبار.

١٧- وبنفس القدر، يتطلب استخدام وسائط الاتصال الإلكترونية في التجارة والنقل الدوليين وجود بيئة قانونية مؤاتية. فطلب تقديم الوثيقة الأصلية أو التوقيع بخط اليد، بموجب بعض القوانين الوطنية، يمثل عقبة أمام استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في التجارة الدولية. وبينما يوفر قانون الأونسيترال النموذجي للتجارة الإلكترونية (١٩٩٦)، والقانون النموذجي المتعلق بالتوقيعات الإلكترونية (٢٠٠١) المبادئ التوجيهية للحكومات الوطنية بغية إيجاد بيئة قانونية داعمة وآمنة للتجارة الإلكترونية بشكل عام، فإن قطاع النقل ما فتئ يواجه التحدي الرئيسي المتمثل في استبدال شهادة الشحن القابلة للتداول ببديل إلكتروني^(٣).

البلدان النامية كمستخدم ومورد لخدمات النقل

١٨- إن ربط البلدان النامية بالشبكات العالمية للنقل والخدمات اللوجستية هو الشرط المسبق لمشاركتها في التجارة والإنتاج العالميين. وفي ذات الوقت، فإن الحجم المتدني للتجارة سوف يثبط مثل هذا الربط، نظراً إلى أن موردي خدمات النقل لن يجدوا توفير الخدمات الملائمة من حيث الاستمرارية والجودة مغرياً من الناحية التجارية، ولن تتمكن هذه البلدان من تطوير أو تحديث البنية الأساسية الضرورية. وفي الوقت الراهن فإن العديد من أقل البلدان نمواً تجد نفسها في حلقة مفرغة، حيث يؤدي حجم التجارة المتدني إلى عدم كفاية خدمات النقل، والعكس بالعكس. وينطبق ذلك بصفة خاصة على البلدان غير الساحلية. وبنفس القدر، فإن تطوير التجارة بين بلدان الجنوب يعوقه فقدان أو عدم ملائمة نوعية خدمات النقل بين البلدان النامية.

١٩- وقد يصبح تدخل القطاع العام ضرورياً بالنسبة للطرق التجارية التي لا يبرر حجم النقل التجاري المتدني عليها توفير خدمات نقل مستمرة بما يكفي وفعالة من حيث التكلفة، مثلما يتطلب الاستثمار في البنية الأساسية للنقل، في الكثير من الأحيان، التمويل بواسطة القطاع العام. كما أن ربط الأقاليم النائية أو الجزر أو البلدان غير الساحلية بالشبكات العالمية، قد يتطلب استثمار القطاع العام في البنى الأساسية أو تقديم الدعم لموردي خدمات النقل. وقد أثبتت الخبرة أن خدمات النقل التي تجد الدعم في البداية أو يتوفر لها الدعم بطريقة ما، يمكنها إنعاش التجارة وبالتالي زيادة الطلب مستقبلاً على خدمات النقل التي يمكن أن تصبح، نتيجة لذلك، مغرية للقطاع الخاص من الناحية التجارية.

٢٠- ومن المهم بالنسبة للتجار في البلدان النامية الحصول على خدمات نقل دولية ملائمة، بصرف النظر عن جنسية مقدم هذه الخدمة. وفي نفس الوقت، فإن مساهمة البلدان النامية في توريد خدمات النقل الدولي جزء لا يتجزأ من مساعيها لتوسيع قاعدتها الاقتصادية وإيجاد قدرات في مجال النقل أو المحافظة عليها كمطلب أساسي لتطوير روابطها الاقتصادية. ويمكن أن يجد وكيل الشحن أو متعهد النقل الدولي عدة مزايا في التعاون مع مورد خدمات النقل والخدمات اللوجستية المحلي. وتتضمن هذه المزايا فهم الثقافة والبيئة المحليتين بشكل أفضل، وإقامة علاقة مع الهيئات الرسمية ومنظمات التجارة والنقل، وتحقيق قدر أكبر من المرونة والتكيف مع الأوضاع المحلية، وتوافر أسطول نقل قائم، والمهارات اللغوية. وللحفاظ على هذه المزايا المحتملة، ينبغي للحكومات أن تعتمد سياسات للتنظيم والترويج ترمي إلى إنشاء فئة جديدة من موردي الخدمات المحليين ودعم موردي الخدمات الوطنيين القائمين.

٢١- وتوفر شركات النقل والخدمات اللوجستية الدولية خدمات عالمية، وتقني، لذلك الغرض، مكونات مثل السفن والتكنولوجيات والأطقم والحاويات والخبرة الإدارية، على نطاق عالمي. كما أن الأسواق المتنامية في مجال خدمات النقل ومكوناتها قد أتاحت فرصاً للبلدان النامية. وخلال السنوات القليلة الماضية، تمكنت البلدان الآسيوية، على وجه الخصوص، من زيادة حصتها السوقية في العديد من القطاعات، لا سيما في مجال النقل البحري. وقد أنشأ موردو النقل والخدمات اللوجستية الآسيويون بعض المنافذ الأكثر تطوراً على شبكة الإنترنت لتوفير الاتصالات المتعلقة بالنقل. وتطور مشغلو الموانئ من آسيا حتى أصبحوا من الأطراف العالمية الفاعلة ومن موردي الخدمات الأساسيين الذين يحصلون على امتياز تشغيل موانئ الحاويات في جميع أنحاء العالم.

٢٢- ومع ذلك، فإن العديد من البلدان النامية الأخرى، لا سيما في أفريقيا، لا تساهم بقدر ملحوظ في مجال النقل الدولي. ولهذه المساهمة المتدنية أسباب متشعبة وتعلق بمستويات الاستثمار المتدنية، علاوة على تدني مستوى تطور قطاعي التصنيع والخدمات بشكل عام.

٢٣- ولا يعتمد نجاح تطوير خدمات النقل الفعالة على البنية التحتية الأساسية للنقل فحسب، بل يعتمد أيضاً، وذلك هو الأهم، على وضع آليات فعالة تضمن كفاءة استغلال البنية الأساسية المتاحة. وتكمن المشكلة بالنسبة للعديد من البلدان النامية في أن تنظيم وتخطيط وإدارة مختلف عناصر البنية الأساسية الداعمة للتجارة غير متماسكة إلى حد كبير وتفتقر للتنسيق الفعال. إضافة إلى أن القوانين والأنظمة المستخدمة لتنظيم التجارة والنقل وتنظيم الخدمات والبنى الأساسية الداعمة للتجارة غالباً ما تكون غير مواكبة للعصر. لذا، توجد حاجة لتطوير سياسات وترتيبات إدارية جديدة لمعالجة أوجه التباين المؤسسية والتنظيمية.

تيسير التجارة والنقل

٢٤- إن تيسير التجارة يهدف إلى إقامة بيئة لعقد الصفقات التجارية الدولية مقبولة عالمياً وتتسم بالاتساق والشفافية وإمكانية التنبؤ. وهو يمكن المؤسسات المتخلفة تكنولوجياً في البلدان النامية من الارتقاء إلى مستوى الشركاء التجاريين الأكثر تطوراً. وهو لا يفيد تجارة البلد فحسب وإنما يصبح أيضاً عاملاً مهماً في قرارات الاستثمار لدى القطاع الخاص. ويقوم تيسير التجارة على الأعراف والممارسات المقبولة دولياً الناشئة عن تبسيط مختلف الإجراءات، وتوحيد المنشآت والوسائل المادية، وتنسيق القوانين واللوائح التجارية القابلة للتطبيق.

دور تيسير التجارة والنقل

٢٥- المؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحجم في البلدان النامية تتأثر سلباً بالإجراءات التجارية المرهقة بشكل مفرط، والتي تمثل تكاليف ثابتة وينتج عنها انخفاض العائدات ومثبطات الدخول في التجارة العالمية. وقد تستفيد هذه المؤسسات من تحسن بيئة عقد الصفقات التجارية على وجه الخصوص، نظراً إلى أن إدخال تدابير تيسير التجارة يمكن أن يؤدي إلى توسيع فرص التجارة ويساعد على زيادة عدد الشركاء التجاريين المحتملين.

٢٦- ولهذا السبب، فإن البلدان النامية بحاجة إلى إيجاد بيئة محلية مؤاتية لعقد الصفقات التجارية الدولية، تقوم على فعالية إنفاذ الصكوك الدولية، والاعتراف بأفضل الممارسات التجارية والمعايير الموحدة. وتكتسب المعايير الحدودية أهمية حيوية، نظراً إلى أنها المواقع الرئيسية التي تتفاقم عندها أوجه تفاوت البيئة التجارية المحلية بين المشتري والبائع.

٢٧- وعلاوة على ذلك، ينبغي للبلدان النامية تعزيز قدرتها على الترابط مع الأسواق الإقليمية والشبكات الدولية للنقل والخدمات اللوجستية. وتعتمد هذه القدرة على الروابط في مجال النقل وكفاءة وسرعة نقل السلع من مراكز الإنتاج إلى الأسواق النهائية، مع ضمان الجودة العالية للتسليم وموثوقيته. وللموانئ أهمية جوهرية في هذه العملية، لأنها تمثل النقاط المحورية في نظام النقل، وترتبط في الكثير من الأحيان بين نقل دولي يستخدم تكنولوجيا متطورة وخدمات نقل محلية تعتمد على قاعدة تكنولوجية متواضعة.

٢٨- وفي العديد من البلدان النامية يحدث القصور والتأخير في نقاط التبادل (من واسطة نقل إلى أخرى)، عند المعابر الحدودية وعلى طول شبكة النقل الوطنية. وهذا التأخير ناتج عن البنية الأساسية غير الملائمة، وعن معدات مناولة الشحنات وأساطيل النقل غير المناسبة، والإجراءات التجارية المرهقة، والإجراءات الإدارية غير المؤاتية، والافتقار للخبرة العملية. وسوف يؤدي زوال هذه الأسباب إلى تقليل التكاليف وبالتالي تحسين الإمكانات الكامنة لتطوير التجارة لدى البلدان النامية.

٢٩- إن تبسيط الإجراءات والقواعد واللوائح الوطنية باستخدام الصكوك والمعايير والتوصيات الدولية، يمكن أن يؤدي إلى تحسينات في المرافق القائمة دون الحاجة إلى استثمارات ضخمة. وعلى سبيل المثال، فإن السماح للجمارك بتخليص السلع على مدار الساعة يمكن أن يضاعف قدرة أسطول النقل الوطني. ووفقاً لدراسة أجراها البنك الدولي مؤخراً، فإن العوامل التي توفر أكبر قدر من إمكانيات التحسن هي الخدمات اللوجستية في الموانئ، ونوعية وكفاءة البنية الأساسية، وكفاءة سلطات الجمارك، والبيئة التنظيمية. كما أن الإصلاحات المؤسسية الرامية إلى زيادة إشراك القطاع الخاص وقدرته على المنافسة، يُتوقع أن تزيد إنتاجية البنية الأساسية للتجارة. وسوف يؤدي استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات إلى تسريع تبادل المعلومات ويسمح بأن تكون العمليات الجمركية أكثر كفاءة، بما في ذلك أساليب إدارة المخاطر (انظر المربع ١). ويوفر المعلومات للإدارة في وقت مبكر من أجل التخطيط، ويمنح وكلاء الشحن البحري قدراً أكبر من الخيارات الفعالة، ويحسن نوعية الخدمات. وإضافة إلى ذلك، فإن استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات يعتبر ضرورياً لإدخال النقل المتعدد الوسائط وإدارة سلاسل التوريد.

المربع ١ - النظام الآلي للبيانات الجمركية وإدارة المخاطر

لكي تتمكن إدارات الجمارك في جميع أنحاء العالم من حماية المصالح الوطنية، يجب عليها الموازنة بين كفاءة التعامل مع الشحنات والمسافرين وبين تحسين إنفاذ الأنظمة. فالتجارة الحديثة لا تتحمل إعاقة سلسلة التوريد، والإدارات الجمركية تنقصها الموارد للتحقق من كل شحنة بضائع. ومع ازدياد حجم الصفقات في التجارة الدولية، أصبح تفتيش كامل الشحنة بطريقة منهجية ودقيقة جزءاً من تاريخ الجمارك. فظهور نظم تكنولوجيا المعلومات الجمركية أدى إلى إيجاد نظم حاسوبية لإدارة المخاطر، حيث يحدد الحاسوب، وفقاً لمعايير يضعها موظفو جمارك متخصصون في إنفاذ الأنظمة/الاستخبارات الجمركية مسار الصفقات ليتم فحصها من قبل سلطات الجمارك.

ومنذ أحداث ١١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١، اكتسب الأمن أهمية كبيرة، وأصبح الهدف الرئيسي للسلطات الجمركية حالياً، وأكثر من أي وقت مضى، هو الموازنة بين كفاءة المراقبة وسلاسة حركة السلع. وعمليات المراقبة الجمركية ليست مخصصة لحماية الواردات المالية فحسب، بل أيضاً لدعم التجارة الحرة والأمن والمساهمة في الحملة العالمية لمكافحة الإرهاب. وهذا الهدف يمكن أن يتحقق فقط باستخدام أدوات حديثة وفعالة ومحوسبة، تمكن سلطات الجمارك من تسجيل المعلومات واستخدامها لاستهداف البضائع المنطوية على مخاطر كبيرة.

ويستفيد النظام الآلي للبيانات الجمركية وإدارة المخاطر العالمية من خبرته التي امتدت لأكثر من ٢٠ عاماً في حوسبة العمليات الجمركية، والاستخدام لدى أكثر من ٨٥ بلداً. ويغطي هذا النظام كل مسار معالجة الإقرارات الجمركية، بما فيها الشحنات وعمليات النقل العابر. ويستخدم أدوات متطورة تبدأ من الاختيار التقليدي لإجراءات التفتيش وتوجيه البضائع المعلن عنها إلى "قناة" تفتيش مخصصة (خضراء بالنسبة للبضائع التي تمر دون تفتيش، أو صفراء لرصد الوثائق قبل التصريح بمرور البضائع، أو حمراء للتفتيش المادي للبضائع قبل مرورها، أو زرقاء للدلالة على أن البضائع سوف يُسمح بخروجها لكنها سوف تخضع للتدقيق الحسابي من قبل موظفي الجمارك قبل تخليصها)، واستخدام الوسائط المتعددة، والصور المأخوذة بواسطة الماسح الضوئي والأجهزة اللاسلكية، التي توفر لموظفي الجمارك إمكانية فورية للوصول عن بُعد إلى قاعدة بيانات الاستخبارات والرصد. ويمكن في الوقت الراهن القيام بالعمليات الجمركية في أوضاع لم تكن ممكنة من قبل - مثلاً، إيقاف شحنات الترانزيت والتحقق من أن الوثائق الورقية التي قدمت تطابق ما تم إقراره عند نقطة المغادرة، أو تفتيش حاوية في عين المكان لمعرفة محتوياتها وحالة البضائع (المسموح لها بالمرور، والعابرة، وما إلى ذلك).

ويسمح النظام بتقييم إدارة المخاطر دورياً لقياس مردود المعايير الانتقائية وتغيير أو توسيع أو استبعاد نطاق إدارة المخاطر، حسب الاقتضاء.

٣٠- وفي ظل هذه الظروف، لا تحتاج البلدان النامية إلى دعم لتحديد التحسينات المطلوب إدخالها على الجوانب المادية لشبكات النقل الموجودة فحسب، بل أيضاً لاقتراحات بشأن الإجراءات المحددة التي تمكنها من تحقيق الاستفادة القصوى من الموجودات المتوافرة المتصلة بالتجارة والنقل، والتوصل، متى أمكن ذلك، إلى إزالة أية حواجز قد ترفع تكاليف الصفقات التجارية وتسبب تأخيرات يمكن تفاديها. ويشمل ذلك تحسين القدرات التجارية وأداء موردي خدمات النقل الوطنيين والخدمات المساعدة، وتغيير السلوك التجاري للتجار، وملاءمة الإجراءات والوثائق الإدارية والتجارية، واستعراض وتحديث الإطار القانوني، وتشجيع الاستثمار الخارجي ونقل المعرفة، وإدخال علاقات مبتكرة بين المؤسسات العامة وبين موردي النقل ومستخدمي التجارة والنقل الدوليين. وما لم يتم وضع مثل هذه البنية الأساسية للتجارة موضع التنفيذ، فإن تكاليف الصفقات التجارية ستظل باهظة ولن تستفيد هذه البلدان من تحرير النفاذ إلى الأسواق. ولذلك فإن التحدي الخاص المطروح أمام بلد من البلدان هو تطوير أنظمة قانونية وترتيبات تنظيمية تفضي إلى الاستخدام الأمثل لهياكل الشبكات المادية القائمة وتحويل دور الحكومة تدريجياً إلى تعزيز البنية الأساسية والخدمات الداعمة للتجارة بدلاً من إدارتها.

التعاون من أجل تيسير التجارة

٣١- لكي تصبح تدابير تيسير التجارة والنقل فعالة بشكل تام، يجب أن تكون قائمة على أساس معايير مقبولة عالمياً وأن تُطبق بطريقة منسقة إقليمياً. وتمتد السياسات المنسقة لتشمل المبادرات مثل توحيد تصنيف التعريفات الجمركية والوثائق والإجراءات الجمركية والتجارية، وتحسين التعاون عبر الحدود، وتبادل الخبرات بين البلدان المتجاورة وإنفاذ اتفاقات التجارة العابرة. والغرض من مثل هذا التعاون هو تعزيز إنفاذ ممرات التجارة العابرة ووضع إجراءات وعمليات عبور مقبولة بشكل متبادل. كما يشدد على الحاجة إلى تطوير وتعزيز الربط الشبكي فيها بين هياكل الدعم المؤسسي ذات الصلة؛ واعتماد نهج متكامل لصنع سياسات الخدمات ونظم النقل على المستويات الوطنية والإقليمية والمحلية؛ وتعزيز الشراكات من أجل تطوير نظم نقل متعدد الوسائط يتسم بالاستدامة والكفاءة من حيث استخدام الطاقة.

٣٢- إن التحديات التي تم تناولها في الفرع السابق قد تزداد حدة، نظراً إلى أن متطلبات الأمن الجديدة التي تطال عمليات النقل تقود إلى المزيد من عمليات مراقبة وسائل النقل والسلع، كما يحتمل أن تجعل عمليات التجارة أقل كفاءة. ومع ذلك، فإن المعلومات التي يتم الحصول عليها من خلال عمليات المراقبة الأمنية قد توفر الأساس لتطوير إجراءات وممارسات تجارية أكثر فعالية. ويمكن لتيسير التجارة والنقل الاستفادة بكثافة من التكنولوجيات الأحدث، والإجراءات الأسرع والمنسقة بشكل أفضل، والإدارة المعززة للمعلومات، المنبثقة جميعها من التدابير الأمنية التي يجري العمل بها. وفي مثل هذا السيناريو، يمكن في واقع الأمر أن يستفيد "التيسير" من "الأمن"، شريطة أن يحصل جميع الشركاء وأصحاب المصالح في مجال التجارة الدولية على الفرصة والوسائل التي تحسن نوعية تدخلهم في سلسلة التوريد. وسوف يحتاج الشركاء من البلدان النامية إلى الدعم المالي والفني من المجتمع الدولي لكي يستفيدوا من مزايا تطوير النظم بهذا الأسلوب.

البيئة الآمنة للتجارة والنقل^(٤)

الحاجة إلى تعزيز الأمن

٣٣- في أعقاب أحداث ١١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١، أصبحت اعتبارات أمن النقل في طليعة الاهتمامات الدولية. وأقرت جميع الحكومات والشركات الصناعية الحاجة إلى تعزيز الأمن على نطاق عالمي. وحظي توفير الأمن لنظام النقل البحري باهتمام كبير، نظراً إلى أن التجارة العالمية تعتمد عليه اعتماداً كبيراً. وبأدركت حكومة الولايات المتحدة الأمريكية، تجاوباً مع التحليلات الخاصة بها حول مدى تعرّض نظام النقل البحري للخطر، إلى البدء بتطبيق تدابير عديدة من أجل تعزيز أمن حركة النقل البحري، بما فيها الموانئ والسفن وأمن الشحن. كما قام العديد من المنظمات الدولية برد فعل سريع لمواجهة الحاجة إلى تدابير أمنية معززة على الصعيد العالمي، وعملت خلال السنتين الماضيتين على وضع نطاق واسع من التدابير لتعزيز أمن النقل البحري.

٣٤- وفيما يلي نظرة عامة على بعض المبادرات التي يُعتقد أن يكون لها تأثير كبير على البلدان النامية: مبادرة أمن الحاويات؛ الشرط المتعلق بتقديم بيانات الشحنات قبل ٢٤ ساعة من الشحن؛ وشراكة الجمارك وقطاع التجارة ضد الإرهاب؛ والمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية.

المبادرات الأمنية الجديدة

مبادرة أمن الحاويات

٣٥- تقوم مبادرة أمن الحاويات على فرضية أن أمن النظام التجاري يمكن تعزيزه إذا تم استهداف وفحص الشحنات المنطوية على مخاطر كبيرة قبل شحنها. ويشمل هذا البرنامج المكوّن من أربعة أجزاء التعرف على الحاويات المنطوية على مخاطر كبيرة بناء على المعلومات التي يتم الحصول عليها مقدماً قبل وصول الحاويات إلى الموانئ الأمريكية، واستخدام التكنولوجيا في الفحص المسبق السريع لهذه الحاويات، بما في ذلك استخدام أجهزة كشف الإشعاع والأجهزة واسعة النطاق التي تعمل بالأشعة السينية وأشعة غاما.

٣٦- ولإنفاذ مبادرة أمن الحاويات، فإن سلطات الجمارك في الولايات المتحدة الأمريكية بصدد إبرام اتفاقات أو إقامة شراكات ثنائية مع حكومات أجنبية. وتنص هذه الاتفاقات على وضع موظفين أمريكيين في الموانئ الأجنبية ليقوموا باستهداف الحاويات المتجهة إلى الولايات المتحدة وفحصها مسبقاً قبل شحنها. وبينما كان هدف السلطات الأمريكية الأولي هو إنفاذ مبادرة أمن الحاويات في الموانئ التي يأتي منها القدر الأكبر من الحاويات المتجهة إلى الولايات المتحدة، فإن المرحلة الثانية سوف تشمل توسيع هذا البرنامج ليتضمن موانئ إضافية، على أساس الكمية والموقع والشواغل الاستراتيجية. وتقترح السلطات الأمريكية تبادلية هذه الإجراءات مع البلدان المشاركة، التي يمكن أن ترسل موظفي جمارك إلى الموانئ الأمريكية لاستهداف وتفتيش الحاويات المتجهة إلى بلدانهم.

قاعدة ال ٢٤ ساعة

٣٧- قبل ٢ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢، كانت اللوائح الجمركية الأمريكية ذات الصلة تطلب بكل بساطة من ربان السفينة التي تصل إلى الولايات المتحدة أن يكون معه بيان الشحنة على متن السفينة. أما شرط تقديم بيانات الشحنة قبل ٢٤ ساعة من الشحن فيطلب من سفن الحاويات التي يجري تحميلها في موانئ أجنبية بشحنات متجهة إلى الولايات المتحدة إرسال بيانات الشحنة قبل ٢٤ ساعة من الشحن.

٣٨- وهذه المبادرة ذات صلة وثيقة بمبادرة أمن الحاويات، وتركز على الحصول على المعلومات المتصلة بالأمن وتحليلها. وتطالب الأنظمة الجمركية الأمريكية في الوقت الراهن بتوفير معلومات مفصلة عن بيان الشحنة المتجهة إلى الولايات المتحدة الأمريكية قبل ٢٤ ساعة من الشحن في الموانئ الأجنبية. وفي ضوء المعلومات الواردة في بيان الشحنة، ينبغي لموظفي الجمارك الأمريكيين تحديد الحاويات المنطوية على أخطار كبيرة قبل شحنها.

٣٩- وبما أن هذا الشرط يسعى إلى معرفة محتويات كل حاوية معرفة دقيقة، يجب أن تكون أوصاف الشحنة دقيقة بما يكفي لتحديد شكل الشحنة الواردة في بيان الشحن وخصائصها المادية وتغليفها المحتمل، بحيث تتمكن سلطات الجمارك الأمريكية من التعرف على أي شيء شاذ عند تمرير الحاوية من خلال أجهزة التصوير. ولم يعد الوصف العام مقبولا لأنه لا يوفر المعلومات المناسبة فيما يتعلق بالبضائع.

٤٠- ويتضمن القانون التجاري الأمريكي الصادر في عام ٢٠٠٢ أحكاماً تتعلق بالمعلومات الإلكترونية الإلزامية المسبقة بشأن الشحنات، والإجراءات الأخرى لإعداد التقارير الجمركية. كما يوفر القاعدة القانونية لتوسيع شرط تقديم بيان الشحنة قبل ٢٤ ساعة ليشمل النقل الداخلي والخارج. إضافة إلى ذلك، وبينما سمحت قاعدة ال ٢٤ ساعة "الأصلية" بتقديم المعلومات إما على استمارة جمارك ورقية أو عن طريق وسائل إلكترونية محددة، فإن القانون التجاري ينص فقط على تقديمها إلكترونياً.

الشراكة بين الجمارك وقطاع التجارة في مكافحة الإرهاب

٤١- هدف الشراكة بين الجمارك وقطاع التجارة في مكافحة الإرهاب هو بناء علاقات تعاونية بين الحكومات وقطاع الأعمال تعزز سلسلة التوريد وأمن الحدود بشكل عام. وترمي إلى تعزيز الجهود المشتركة بين الكيانين في تطوير بيئة حدودية أكثر أمناً، وذلك من خلال تحسين وتوسيع الممارسات الأمنية القائمة. وتعتبر الشراكة بين الجمارك وقطاع التجارة في مكافحة الإرهاب اتفاقاً طوعياً غير تعاقدي وقابلاً للفسخ في أي وقت من خلال إشعار كتابي يقدمه أي من الطرفين.

٤٢- ولا يتعهد أصحاب طلبات الانضمام إلى هذا الاتفاق بتطبيق ومراعاة قائمة من التوصيات الأمنية والمبادئ التوجيهية المحددة فحسب، بل أيضاً بتبليغها إلى شركائهم التجاريين في سلسلة التوريد، والعمل على تحويل المبادئ التوجيهية إلى علاقات مع هذه الشركات. وتم تصميم التوصيات والمبادئ التوجيهية لمختلف الفئات بحيث تناسب شتى شرائح سلسلة التوريد. وعند الطلب، يجب على أطراف الشراكة توفير الوثائق التي تثبت امتثالهم لكل واحدة من توصيات هذه الشراكة.

٤٣ - وتتعهد سلطات الجمارك الأمريكية من جانبها بشكل أساسي بمساعدة الشركاء في جهودهم الرامية إلى تعزيز الأمن وتسريع التخليص الجمركي للشحنات على الحدود الأمريكية. وعندما تصبح الشركة عضواً في الشراكة بين الجمارك وقطاع التجارة في مكافحة الإرهاب، يتم خفض درجة الخطورة التي تمثلها في نظام الاستهداف الآلي. كما تتعهد سلطات الجمارك الأمريكية بإجراء استقصاءات مبدئية ودورية لتقييم التدابير الأمنية القائمة واقتراح تحسينها.

المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية

٤٤ - اعتمد مؤتمر دبلوماسي عُقد في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢ مدونة المنظمة البحرية الدولية الجديدة لأمن السفن والمرافق المرفئية عن طريق إدخال تعديلات على اتفاقية سلامة الأرواح في البحار لعام ١٩٧٤. وتنطبق المدونة على جميع سفن البضائع التي تبلغ سعتها ٥٠٠ طن فما فوق، وسفن نقل المسافرين، ووحدات الحفر المتنقلة في البحر ومرافق الموانئ التي تخدم تلك السفن المبحرة في رحلات دولية. وسوف تدخل هذه المدونة حيز النفاذ في ١ تموز/يوليه ٢٠٠٤. ويتضمن الجزء "ألف" منها قائمة بالمتطلبات الإلزامية، بينما ترد في الجزء "باء" توصيات تتعلق بكيفية الإيفاء بالمتطلبات الواردة في الجزء "ألف". ويعتبر إنفاذ المدونة إلزامياً بالنسبة لجميع الدول المصادقة على اتفاقية سلامة الأرواح في البحار والتي يبلغ عددها ١٤٧ دولة، دون التمييز بين مستواها من حيث التنمية.

٤٥ - وتهدف المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية إلى تعزيز الأمن على متن السفن في عرض البحر وفي مرافق الربط بين السفن والموانئ، وذلك بتوفير إطار موحد ومتناسك لتقييم المخاطر. ومن بين الأهداف الرئيسية للمدونة "وضع إطار دولي يشمل التعاون بين الحكومات المتعاقدة، والوكالات الحكومية، والإدارات المحلية وصناعات السفن وخدمات الموانئ بغرض كشف المخاطر الأمنية في وقت مبكر واتخاذ التدابير الوقائية ضد الحوادث الأمنية التي تضر بالسفن أو مرافق الموانئ المستخدمة في التجارة الدولية"، و"تحديد أدوار ومسؤوليات الأطراف"^(٥).

٤٦ - إن اتساع نطاق المتطلبات والإطار الزمني الضيق لإنفاذها من قبل الدول الأطراف في اتفاقية سلامة الأرواح في البحار وفي جميع هذه الدول، قد ولد دواعي قلق لدى مجتمع الملاحة والموانئ. فالمتطلبات الأمنية الجديدة تلقي عبئاً ثقيلاً على البلدان النامية تحديداً التي ينقصها في كثير من الأحيان رأس المال والخبرة الضروريان للتنفيذ. وتحتاج البلدان النامية إلى المساعدة الفنية والمادية في بعض الأحيان لتطبيق تدابير أمنية جديدة حتى تضمن التزام موانئها أو الموانئ التي تتاجر عبرها بالمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية.

الطريق نحو المستقبل

٤٧ - كما يبينت هذه الوثيقة، يكتسب النقل وتكتسب الخدمات اللوجستية المزيد من الأهمية الحاسمة للحفاظ على القدرة التنافسية في ميداني التجارة الدولية والإنتاج المعولم. وفي نفس الوقت، تفرض المتطلبات الأمنية الجديدة تحديات إضافية على وكلاء الشحن البحري وموردي خدمات النقل، لا سيما في البلدان النامية. وبالتالي، تم تصميم تيسير النقل والتجارة لضمان قيام بيئة التجارة الآمنة التي تتسم بالكفاءة بدور جوهري بالنسبة للبلدان النامية في مساعيها لتعزيز التجارة الدولية.

الشراكات الدولية

٤٨- يتوفر في الوقت الراهن للبلدان النامية التي ترغب في إيجاد بيئة تجارة آمنة تتسم بالكفاءة طيف واسع من الصكوك والهيكل المؤسسية المتاحة. وينبغي تنسيق الجهود المتعددة الأطراف لمساعدة البلدان النامية على الاستفادة من دور وكفاءة كل واحد من الشركاء كجزء من آلية لبناء المعرفة والعمل الموجه.

٤٩- ويتعين تعزيز التعاون الدولي في ميدان تيسير النقل والتجارة لزيادة كفاءته لدى البلدان المستفيدة، لا سيما أقل البلدان نمواً. وينبغي وضع برامج السياسات العامة بهدف مد البلدان النامية بقدرات مستدامة لتخطيط وإنفاذ مبادرات تيسير التجارة والنقل. ويعتبر إيجاد مناهج محلية لتيسير التجارة والنقل جزءاً من برنامج شامل لبناء مؤسسات تمثل الأساس لتعزيز الشراكات بين مجتمعات التجارة البحرية والداخلية والحدودية. هذه المناهج من شأنها أن تدير أنظمة المعلومات والاتصالات الوطنية لرصد التجارة والنقل، وأن تؤسس شبكات إدارة معرفية لتيسير التجارة والنقل الوطنيين تربط مجتمعي التجارة العام والخاص.

الشراكة العالمية من أجل تيسير التجارة والنقل

٥٠- إن تناول القضايا والمشاكل التي أُشير إليها في هذه الوثيقة بالطريقة الملائمة يتطلب وضع مبادرة عالمية لاستغلال المجموعة المتنوعة من تدابير تيسير التجارة الحالية، التي صممتها ونفذتها مختلف المؤسسات الدولية والحكومية الدولية، والأطراف المعنية بالتجارة والنقل على المستويات المتعددة الأطراف والإقليمية والوطنية والمحلية. وتعتبر الشراكة العالمية من أجل تيسير التجارة والنقل مبادرة من هذا النوع. هذه المبادرة أطلقها البنك الدولي للمرة الأولى في عام ١٩٩٩ بالتعاون مع عدة مؤسسات دولية، بما فيها الأونكتاد. وهدفها هو تعزيز النمو القائم على الصادرات والتخفيف من وطأة الفقر من خلال تشجيع تيسير التجارة والاستفادة من مجهودات كل الأطراف المعنية في القطاعين العام والخاص، والوطنية والدولية، المهتمة بالمساعدة على تحقيق تحسينات كبيرة في مجال تيسير التجارة والنقل في البلدان النامية والبلدان التي تمر بمرحلة انتقالية.

٥١- وفي أواخر عام ٢٠٠١، أقرت اللجنة الرفيعة المستوى المعنية بالبرامج في مجلس الرؤساء التنفيذيين في منظومة الأمم المتحدة أن نشر المعرفة والخبرة هو البعد الأساسي للتعاون الدولي في مجال تيسير التجارة، وأن مسائل تيسير التجارة بحاجة إلى أن يتم تناولها بطريقة منسقة في إطار منظومة الأمم المتحدة. ونتيجة لذلك تم في عام ٢٠٠٢ تأسيس شبكة الأمم المتحدة المعنية بتيسير التجارة كإطار عام لوكالات الأمم المتحدة المشتركة في أنشطة تيسير التجارة. وتعد هذه الشبكة اجتماعات منتظمة بين الوكالات ولديها موقع على شبكة الويب يجمع المعلومات الواردة من الوكالات بشأن نهج كل وكالة فيما يتعلق بتيسير التجارة.

٥٢- وفي عام ٢٠٠٣، أدت المناقشات التي جرت بين البنك الدولي وأعضاء آخرين في شبكة الشراكة إلى إنشاء برنامج شراكة متوحد بين الشراكة العالمية من أجل تيسير التجارة والنقل/ شبكة الأمم المتحدة المعنية بتيسير التجارة، على الويب (الموقعان www.gfptt.org و www.untradefacilitation.net). ويرعى البنك الدولي الموقع المشترك الذي صُمم كمرکز تنسيق للمعلومات التي تستهدف المؤسسات والمهنيين في مجال تيسير التجارة. ويوفر أدوات خاصة من أجل إقامة شراكات بين المؤسسات المهتمة بذلك في القطاعين العام والخاص.

٥٣- واستقطب البرنامج المشترك منذ آذار/مارس ٢٠٠٤ أكثر من ١٥٥ من الشركاء - من منظمات دولية، وهيئات وطنية عامة وخاصة مثل الوزارات وغرف التجارة، والجمعيات المهنية الدولية، والشركات. ومن بين الشركاء حوالي ٤٠ من البلدان النامية والبلدان التي تمر بمرحلة انتقالية. وحدد الشركاء الخمسة الأساسيون (غرفة التجارة الدولية، والبنك الدولي، والمنظمة الجمركية العالمية، واللجنة الاقتصادية لأوروبا، والأونكتاد) تقسيم المواضيع إلى متخصصة وفرعية، للسماح بتغطية مجالات معينة بشكل أولي أو شامل. ويقوم موظفون تابعون للشركاء الأساسيين بضمان نوعية المعلومات والمحافظة على المواضيع وتحميل وتصنيف المحتويات.

٥٤- ولشركاء البرنامج كأفراد أو مؤسسات توقعات متباينة. فوكلاء الشحن والموانئ ومشغلو المخطات الطرفية، على سبيل المثال، يسعون إلى تبسيط عمليات المراقبة الإدارية على الحدود وتحسين الكفاءة التشغيلية. ويعتبر برنامج الشراكة الوسيلة لتيسير إنفاذ التوصيات والمبادئ التوجيهية، وتقديم المشورة من حيث السياسات العامة ونشر المعلومات المتعلقة بمسائل تيسير النقل والتجارة. والشيء الأهم هو أن البرنامج يعتبر "النافذة الوحيدة" للحكومات والتجار وموردي خدمات النقل وغيرهم من أصحاب المصلحة في البلدان النامية، الذين يسعون إلى الحصول على المعلومات بشأن الاتجاهات التي استجدت وأنشطة الشركاء الإنمائيين المحتملين الذين يمكن أن يمدوا يد العون في هذا الميدان.

٥٥- وتشمل الأنشطة الملموسة للشراكة إعداد عمليات لمراجعة تيسير التجارة والنقل، مع خطط العمل المتصلة بها؛ ووضع مؤشرات للأداء؛ وتصميم برمجيات لقياس الوقت اللازم للتخليص الجمركي؛ واستنباط عدد من برامج للتعليم من بُعد؛ ودعم الجهود الرامية إلى نشر المعلومات؛ وإجراء البحوث المتعلقة بتكلفة وأثر تدابير تيسير التجارة والنقل. وسوف يكون نجاح هذه الأنشطة ثمرة المساهمات التي قدمتها كافة القطاعات والبلدان، كما سيستفيد مستخدمو النقل وموردو الخدمات في البلدان النامية والمتقدمة على حد سواء من بيئة التجارة العالمية الآمنة والفعالة.

الحواشي

(١) اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط (١٩٨٠) لم يصادق عليها ما يكفي من البلدان لكي تدخل حيز التنفيذ. وتعتبر قواعد الأونكتاد/غرفة التجارة الدولية بشأن مستندات النقل المتعدد الوسائط (١٩٩٢) ذات طابع تعاقدية، وهي لهذا السبب ليست الوسيلة المناسبة لتحقيق التوحيد على المستوى الدولي.

(٢) للإطلاع على معلومات مفصلة انظر تقرير أمانة الأونكتاد المعنون "Implementation of Multimodal Transport Rules" ("تنفيذ قواعد النقل المتعدد الوسائط") (UNCTAD/SDTE/TLB/2 and Add.1)، المتاح على الشبكة على الموقع التالي: www.unctad.org.

(٣) للإطلاع على المزيد من المعلومات انظر تقرير أمانة الأونكتاد المعنون "The Use of Transport Documents in International Trade" ("استخدام مستندات النقل في التجارة الدولية") (UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3)، المتاح على الشبكة على الموقع التالي: www.unctad.org.

(٤) المعلومات الواردة في هذا الفرع تقوم على تقرير أمانة الأونكتاد الذي نُشر مؤخراً "أمن الحاويات: المبادرات الرئيسية والتطورات الدولية ذات الصلة" (UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1)، وهو متاح على الموقع www.unctad.org.

(٥) للإطلاع على المزيد من المعلومات بشأن مسؤوليات الحكومات المتعاقدة، والشركات المالكة و/أو المشغلة للسفن ومرافق الموانئ، انظر تقرير أمانة الأونكتاد "أمن الحاويات: المبادرات الرئيسية والتطورات الدولية ذات الصلة" (UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1)، الفقرات ٨٠-٨٦. والتقرير متاح على الموقع www.unctad.org.