

Distr.  
LIMITEDTD/B/COM.3/L.19/Add.1  
20 February 2002ARABIC  
Original: ENGLISHمؤتمر الأمم المتحدة  
للتجارة والتنمية

مجلس التجارة والتنمية

لجنة المشاريع وتيسير الأعمال التجارية، والتنمية

جنيف، ١٨-٢١ شباط/فبراير ٢٠٠٢

مشروع تقرير لجنة المشاريع وتيسير الأعمال التجارية، والتنمية  
عن أعمال دورتها السادسة

١٨-٢١ شباط/فبراير ٢٠٠٢

المقرر: السيد بول فريكس (بلجيكا)

المتحدثون:

باراغواي نيابة عن مجموعة أمريكا اللاتينية والكاريبي  
سري لانكا نيابة عن المجموعة الآسيوية والصين  
إسبانيا نيابة عن الاتحاد الأوروبي  
الولايات المتحدة الأمريكية  
بنغلاديشممثل الأمانة  
كندا بوصفها رئيسا لاجتماع الخبراء المعني  
بالتجارة الالكترونية وخدمات النقل  
الدولي: أفضل الممارسات فيما يتعلق بدعم  
القدرة التنافسية للبلدان النامية  
المغرب نيابة عن المجموعة الأفريقية

## ملاحظة للوفود

مشروع التقرير هذا هو نص مؤقت يعمم على الوفود كي تصرح بإصداره.  
يرجى من فرادى الوفود إرسال ما قد تطلب إجراء من تعديلات على ما ألقى من بيانات، في موعد  
أقصاه يوم الأربعاء، ٢٧ شباط/فبراير ٢٠٠٢، إلى العنوان التالي:

.UNCTAD Editorial Section, Room E.8108, fax no. 907 0056, tel. no. 907 5656/1066

## التجارة الإلكترونية وخدمات النقل الدولي: أفضل الممارسات فيما يتعلق بدعم القدرة التنافسية للبلدان النامية

(البند ٣ من جدول الأعمال)

١- كان أمام اللجنة، بصدد نظرها في هذا البند، الوثيقتان التاليتان:

‘تقرير اجتماع الخبراء المعني بالتجارة الإلكترونية وخدمات النقل الدولي: أفضل الممارسات فيما يتعلق  
بدعم القدرة التنافسية للبلدان النامية’ (TD/B/COM.3/38-TD/B/COM.3/EM.12/3)

‘التجارة الإلكترونية وخدمات النقل الدولي: أفضل الممارسات فيما يتعلق بدعم القدرة التنافسية للبلدان  
النامية’ (TD/B/COM.3/42)

٢- عرض البند **مُمثل الأمانة**، فأشار إلى أهمية قطاع النقل في عملية العولمة والتنمية. وقال إن التغييرات التكنولوجية والتنظيمية في ميدان النقل تستند بدرجة كبيرة إلى متطلبات التجارة بين الشرق والغرب، لا إلى متطلباتها بين الشمال والجنوب. وبين أنه يتعين على البلدان النامية أن تتحمل تكاليف نقل أعلى، وأن قطاع النقل نفسه غير قادر على النهوض بدوره كعامل حفاز للتجارة والتنمية في البلدان النامية إلا بدرجة محدودة. وقال إن عمليات تطبيق التجارة الإلكترونية في ميدان النقل لا تعمل فقط على رصد كفاءة قطاع النقل، بل تتيح أيضا لموردي خدمات النقل القائمة على المعرفة في البلدان النامية فرصا لتوسيع نطاق أنشطة النقل التقليدية، كعمليات وكلاء الشحن، بحيث تشمل خدمات النقل والإمداد، وهي خدمات ذات قيمة مضافة. وهناك في الوقت ذاته قيود قانونية تؤثر سلبا في عمليات تطبيق الإنترنت والتجارة الإلكترونية في مجال النقل. وبين أن أوجه القصور هذه تتصل بوجه خاص بعدم وجود إطار تشريعي تمكيني. وما زالت القواعد الحالية ورقية وغير مفضية إلى الاستعاضة عن مستندات النقل التقليدية ببدائل إلكترونية. وكذلك، فإن الممارسات المستندية ما زالت تحبذ استخدام مستندات النقل القابلة للتداول، لا سيما في البلدان النامية، على الرغم من أن مستندات الملكية غير لازمة حقا في المعاملات التجارية، إذ لا يكون ثمة نية في تغيير الملكية أثناء عملية النقل.

٣- ووجه الأنظار إلى ضرورة ألا تعمل الحكومات على توفير الهياكل الأساسية فحسب، بل أيضا على إجراء إصلاحات في سياساتها العامة بهدف زيادة كفاءة قطاع النقل. وأشار في هذا السياق إلى ضرورة اتخاذ التدابير الكفيلة بالوصول إلى الأسواق، وهو موضوع جرى بحثه على الصعيد العالمي في منظمة التجارة العالمية في سياق الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات (غاتس). كما تدعو الضرورة، بالقدر ذاته، إن لم يكن بقدر أكبر، إلى اتخاذ تدابير في مجال السياسات العامة بهدف تحسين القدرات التجارية لدى متعهدي النقل الوطنيين. وسيلزم دعم

هذه السياسات من قبل المجتمع الدولي، بما فيه الأونكتاد، من خلال تدابير تستهدف الاستخدام الأمثل للهيكل الأساسية الحالية. وتشمل هذه التدابير بوجه خاص بناء القدرات المؤسسية وإصلاح اللوائح التنظيمية، فضلا عن التشجيع على استخدام تطبيقات التكنولوجيا المستدامة من خلال نقل الدراية الفنية ومن خلال التدريب. ونوه بأن هذا النهج في زيادة الكفاءة يتجلى أيضا في توصيات فريق الخبراء الموجهة إلى متعهدي النقل والحكومات والمجتمع الدولي، بما فيه الأونكتاد.

٤- وتحديث ممثلة كندا بصفتها رئيسة اجتماع الخبراء المعني بالتجارة الإلكترونية وخدمات النقل الدولي: أفضل الممارسات فيما يتعلق بدعم القدرة التنافسية للبلدان النامية، فأفادت بأن الاجتماع قد درس أثر التجارة الإلكترونية في خدمات النقل الدولي، بما في ذلك الجوانب الاقتصادية والتشغيلية والقانونية. وقالت إن مشاركة ٨٠ خبيرا وافدين من القطاعين العام والخاص في ٥٥ بلدا، ومشاركة ممثلين من منظمات حكومية دولية ووكالات متخصصة ولجان إقليمية ومنظمات غير حكومية، قد أتاحت مجالا لمعالجة الموضوع معالجة شاملة ومتزنة. وظهر مما أدلى به من بيانات وطنية وإقليمية أن ثمة تفاوتات واسعة فيما بين البلدان النامية في مستويات التنمية لديها فيما يتعلق بالتجارة الإلكترونية، نتيجة لعدم كفاية الهياكل الأساسية الخاصة بالنقل والاتصالات والقوانين، ونتيجة لعدم توافر الحواسيب وعدم إمكانية استخدام الإنترنت إلا بدرجات محدودة، ولقلة المعرفة الأساسية.

٥- وذكرت أن متعهدي النقل الرئيسيين من البلدان المتقدمة قد استحدثوا شبكات للمعلومات والاتصالات بواسطة الإنترنت، وهم يستخدمونها بنجاح كجزء لا يتجزأ من أعمالهم التجارية، ويعملون على إقامة شراكات مع عملائهم وعلى وضع اتفاقات لتبسيط إجراءات ترتيب خدمات النقل. وشجعت البلدان النامية على استخدام هذه التكنولوجيا في سبيل تحسين خدمات النقل لديها. وكذلك فإن تطوير نظم أو ساط المرافئ يتيح إمكانية تبادل المعلومات بين الشركاء الرئيسيين داخل الميناء، وهم إدارات الجمارك وغيرها من الإدارات، وشركات النقل عبر المحيطات، ومتعهدو النقل البري، ومشغلو محطات الموانئ، ووكلاء الشحن، وأوساط التجار، كما يتيح إمكانية تحسين كفاءة النقل. وربما تكون هذه النظم ذات اهتمام بالنسبة للبلدان غير الجزرية، فهي تيسر نقل بضائع المرور العابر من الموانئ وتزيد من أمن مستنداتها.

٦- ومن بين التدابير المطلوب اتخاذها في سبيل إزالة أوجه التفاوت ما يلي: الاستثمار في الهياكل الأساسية الخاصة بالنقل والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات على الصعيد الوطني؛ إيجاد بيئة للوائح التنظيمية تحبذ تخفيض رسوم استخدام الاتصالات السلكية واللاسلكية والاتصالات بواسطة الإنترنت؛ سن تشريعات وافية. وذكرت أن ثمة قدرا من التقدم الظاهر فيما يتعلق بالمسائل القانونية: وثمة عدد من الحكومات قد سنت أو هي بصدد سن تشريعات لملاءمة قوانينها مع مقتضيات التجارة الإلكترونية، لا سيما عن طريق معالجة قضايا كضرورة إصدار

مستندات "مكتوبة" و"موقعة" و"أصلية". وبينت أن هذه الشروط القانونية في القوانين الوطنية وفي الاتفاقيات المتعلقة بالنقل تعرقل تنمية التجارة الإلكترونية. وعلاوة على ذلك، يواجه قطاع النقل تحديا خاصا من حيث الاستعاضة عن مستندات النقل القابلة للتداول، كسندات الشحن، ببدائل إلكترونية. وقد تبين أن هذه المستندات القابلة للتداول قد استخدمت في حالات كثيرة دون أن يكون ثمة لزوم لها فعلا. ويتطلب ذلك من الأطراف التجارية إجراء تغيير في موقفها ونهجها فيما يتعلق بممارستها المستندية. ومن الواضح أن استخدام المستندات غير القابلة للتداول سييسر الانتقال إلى التجارة الإلكترونية.

٧- وقالت إن توصيات الاجتماع تؤكد ضرورة الاستثمار في الهياكل الأساسية الخاصة بالنقل والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات، من أجل ترشيد الصكوك القانونية الأساسية وتكييفها، ومن أجل تبسيط اللوائح والممارسات الإدارية، ومن أجل زيادة استخدام تكنولوجيا المعلومات في خدمات النقل، ومن أجل التعليم والتدريب. والمطلوب من الأونكتاد تحديدا استعراض التطورات وتقدير مدى ما يترتب عليها من آثار بالنسبة للبلدان النامية، وإعداد دراسات فيما يتعلق باستخدام مستندات النقل التقليدية، وتقديم الإرشاد بشأن وضع نظم أوساط الموانئ، كما يطلب منه وضع مواد تدريبية. وكررت دعوة الخبراء إلى وضع آلية مناسبة للمتابعة بما يكفل استفادة البلدان النامية من التغيير التكنولوجي الذي يؤثر في النقل، ومنعا لزيادة تهميش هذه البلدان.

٨- وتحدث ممثل المغرب نيابة عن المجموعة الأفريقية، فقال إن تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ما برحت تستخدم بشكل متزايد في جميع خدمات النقل والإمداد، وإنما قد غيرت طريقة عمل جميع المتعهدين والمشغلين. غير أن تطبيق هذه التكنولوجيا على الخدمات المتصلة بالنقل في أفريقيا لم يكن إلا تطبيقا هامشيا، نظرا إلى عوامل متعددة، كعدم كفاية الهياكل الأساسية الخاصة بالنقل والاتصالات والقوانين، ومحدودية إمكانية استخدام شبكة الإنترنت وارتفاع كلفة الوصل بها، وقلة المهارات. وقال إن التجارة الإلكترونية تتيح فرصا هائلة لإشراك البلدان الأفريقية في النظام التجاري الدولي وتخفيض الكلفة المرتفعة للنقل في تجارتها. وأكد في هذا الصدد ما لتوسيع نطاق استخدام تكنولوجيا المعلومات من أهمية في تحسين أداء الهياكل الأساسية القائمة حاليا، كالموانئ. وأعرب عن تأييده لاجتماع الخبراء في التوصية التي أصدرها، ونوه بأهمية أن تنسق الحكومات بين الاستثمارات في الهياكل الأساسية للنقل وفي التكنولوجيا الجديدة، وأن تكيف هياكلها الأساسية مع متطلبات المعاملات التجارية الإلكترونية، وأن تولي اهتماما خاصا لتخفيض كلفة الوصل بشبكة الإنترنت والاتصال بواسطتها. وطلب إلى أمانة الأونكتاد أن تكثف مساعدتها الرامية إلى تعزيز قدرة البلدان الأفريقية على استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في خدمات النقل الدولي والخدمات اللوجستية. ونوه بوجه خاص بما يجري الاضطلاع به من دراسات بشأن وضع البدائل لمستندات النقل التقليدية وبشأن استحداث نظم نموذجية لأوساط الموانئ تساعد البلدان على الاستفادة من التجارة الإلكترونية بدرجة أكبر. واحتتم بيانه معربا عن ارتياحه لإدراج التجارة الإلكترونية في برنامج المساعدة التقنية المقترح الذي يجري النظر فيه عملا بإعلان الدوحة.

٩- وتحدث ممثل باراغواي نيابة عن مجموعة أمريكا اللاتينية والكاريبي، فقال إن استخدام وسائط الاتصال القائمة على التكنولوجيا الرقمية هو حقيقة واقعة في مدن أمريكا اللاتينية، على نحو ما تبينه الزيادة في استخدام البريد الإلكتروني والإنترنت من قبل شريحة كبيرة من الجمهور، وعلى نحو ما يظهر من عدد المواقع التي تشغلها على شبكة الإنترنت الغرف التجارية لمدن كثيرة، وما تتصف به هذه المواقع من سمات تفاعلية ذات اهتمام بالنسبة لأعضاء هذه الغرف. وتمثل بلدان أمريكا اللاتينية حوالي ٤,٥ في المائة من التجارة العالمية، وتفيد اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والكاريبي أن ما يزيد عن ثلاثة أرباع التجارة الدولية لهذه البلدان، مقاسة من حيث القيمة، ينقل بحرا، في حين أن النسبة المئوية لدى بعض البلدان تتجاوز ٩٠ في المائة. ويتراوح نصيب البلدان غير الساحلية بين الربع والنصف، وهو يقل عن ذلك بالنسبة للمكسيك، نظرا لكثافة حركة تجارته البرية مع الولايات المتحدة. وقد تولت بلدان أمريكا اللاتينية زمام المبادرة في استخدام وسائط الاتصال القائمة على التكنولوجيا الرقمية، بما يتفق مع احتياجاتها التجارية ودرجة التنمية فيها. وبين أن ما انتهج عبر العقد الماضي من سياسات أكثر انفتاحا نحو التجارة الدولية كان يرفده الأخذ بتكنولوجيات المعلومات الرقمية الجديدة في القطاعين العام والخاص. وعلى سبيل المثال، فإن أحد برامج الأونكتاد للمساعدة التقنية، هو برنامج النظام الآلي للبيانات الجمركية، الذي يعمل على تحقيق الكفاءة في عمليات التخليص الجمركي للبضائع، يجري تنفيذه في ثمانية من بلدان الإقليم. وتوجد لدى كثير من سلطات الموانئ مواقع على شبكة الإنترنت ترد فيها خدماتها وتعريفاتها واحصاءاتها. وإحدى كبريات شركات النقل البحري في القطاع الخاص تستخدم بوابة على الإنترنت في عملياتها، ويقوم أحد مشغلي محطات نقل الحاويات في بوينس آيرس بتوفير خدمات القيمة المضافة من خلال موقعه على الشبكة. كما أحرز تقدم مؤخرا في بعض البلدان في اعتماد تشريعات تتيح استخدام التوقعات الإلكترونية. غير أنه لم يفلح سوى عدد قليل من سلاسل النقل والإمداد، كالسلسلة المعنية بمركزات الحمضيات، في تحقيق التكامل بين المعلومات التجارية والمعلومات المتعلقة بالنقل. وهذا مجال يمكن أن يستفيد منه التجار الآخرون، ويمكن فيه زيادة قدرة المنتجات على المنافسة في الأسواق العالمية. واختتم الممثل بيانه بالإعراب عن تأييده للأونكتاد على ما يقوم به من عمل بشأن نظم أوساط الموانئ، والتدريب على وضع هذه النظم موضع التنفيذ، ووضع الدراسات عن استخدام مستندات النقل التقليدية وبدائلها الإلكترونية، وإصدار تراخيص نقل على الصعيد الوطني والإقليمي والدولي، مما سيساعد على تنويع استخدام التجارة الإلكترونية.

١٠- وتحدثت ممثلة سري لانكا نيابة عن المجموعة الآسيوية والصين، فشددت على ما لاستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات من أهمية في ضمان كفاءة تشغيل سلاسل النقل وسرعة تبادل المعلومات والمستندات بين المشغلين. وقالت إن بلدان المجموعة الآسيوية هي فعاليات رئيسية في التجارة الدولية، حيث استأثرت بنسبة ٢٢ في المائة من صادرات العالم و١٨,٣ في المائة من وارداته في عام ٢٠٠٠. وعلى وجه الخصوص، فقد أولى عدد من البلدان الآسيوية الأولوية للتجارة الإلكترونية، مما عاد عليها في بالمنفعة الاقتصادية من خلال اندماجها في سلاسل

الإمداد الدولية. وعلاوة على ذلك، فإن توافر خدمات النقل الموثوقة قد شجع على الاستثمار الأجنبي المباشر. غير أن ثمة بلدانا أخرى في الإقليم تفتقر إلى الهياكل الأساسية والمهارات اللازمة، مما حال دون استغلالها للفرص الجديدة التي تتيحها التجارة الإلكترونية. وبينت أن توصيات اجتماع الخبراء قد جاءت في محلها تماما، وتتضمن توجيهات بشأن التدابير المطلوب اتخاذها من أجل بناء القدرات وزيادة القدرة التنافسية للمؤسسات والشركات التجارية العاملة في مجال التجارة والنقل الدوليين. ولذلك فهي تؤيد تماما اجتماع الخبراء فيما قدمه من توصيات. واحتتمت بيانها مبدية استحسانها للجزء دال من مقترح المشروع المعنون 'بناء القدرات والتعاون التقني من أجل البلدان النامية، خاصة أقل البلدان نمواً، والبلدان التي تجتاز اقتصاداتها مرحلة انتقالية دعما لمشاركتها في برنامج عمل الدوحة الصادر عن اجتماع منظمة التجارة العالمية' بوصفه خطوة إلى الأمام في ترويج التجارة الإلكترونية واستخدام تكنولوجيات المعلومات والاتصالات على الصعيد الدولي.

١١ - وتحدث ممثل إسبانيا نيابة عن الاتحاد الأوروبي، فأكد أن استخدام التجارة الإلكترونية في النقل سيسير التجارة الدولية في السلع والخدمات، وسيحسن بالتالي قدرة صادرات البلدان النامية على المنافسة في الأسواق العالمية. وأعرب عن استحسانه لما أولاه إعلان الدوحة من اهتمام بالتجارة الإلكترونية وتيسير التجارة، وأعرب عن اعتقاده الراسخ بأن للأونكتاد دورا هاما يؤديه في مساعدة البلدان النامية في المفاوضات القادمة. وأعرب عن تأييده لاجتماع الخبراء على ما قدمه من توصيات للحكومات والمؤسسات التجارية، وللمجتمع الدولي من أجل تعزيز مساعدته التشريعية والمالية، وللأونكتاد من أجل إجراء دراسات منهجية في ميدان التجارة الإلكترونية، مع عرض مبادرات في هذا الميدان في سبيل تحسين عمليات النقل في أقل البلدان نمواً وتحسين التجارة فيها، ومع إعداد مبادئ توجيهية فيما يتعلق بنظم أوساط الموانئ والخدمات اللوجستية.

١٢ - وتحدث ممثل الولايات المتحدة، فقال إن اجتماعا برعاية وزارة الزراعة بالولايات المتحدة قد عقد في أروشا ببنزانيا في أيلول/سبتمبر ٢٠٠١ في إطار المداخلات الطارئة في شرق أفريقيا، وخلص إلى نتائج تدعم استخدام الحاسوب في تحسين الكفاءة في ميدان النقل، بما يتفق بالتالي مع ما خلص إليه اجتماع الخبراء من نتائج. وبين أن نتائج اجتماع أروشا قد أكدت أنه يمكن تحسين أداء الموانئ عن طريق استخدام مستندات مبسطة وتداولها بواسطة الحاسوب. وبين أن الارتقاء بإجراءات التخليص الجمركي، بتطبيق أساليب تشغيل على مدار الساعة، وإصدار مستندات صالحة لعدة رحلات وتداولها بواسطة الحاسوب، هي أمور تسهم أيضا في زيادة كفاءة النقل. وبين أن الاجتماع خرج بتوصيات أخرى تتعلق بوجود استخدام نظم تعقب البضائع، كنظام المعلومات المسبقة عن البضائع، الذي وضعه الأونكتاد، وجمع البيانات ونشرها من خلال رابطات شركات النقل باستخدام قواعد بيانات حاسوبية.

١٣ - وتحدث ممثل بنغلاديش، فنوه بارتفاع تكاليف النقل في أقل البلدان نمواً، وشدد على أن عدم كفاءة إجراءات التجارة يحد من إمكانات التجارة الإلكترونية. وبين أن المشكلة أكثر تعقيداً مما هو معترف به عادة، وأن عدم تكافؤ فرص الوصول بشبكة الإنترنت والاتصال بواسطتها هو من المشاكل الرئيسية في أقل البلدان نمواً. واختتم بيانه بإلقاء الضوء على المسائل المتصلة بنوعي التجارة الإلكترونية، وهما التجارة الموجهة من الشركات إلى المستهلكين والتجارة فيما بين الشركات.

- - - - -