

Distr.
GENERAL

TD/B/COM.3/3
22 November 1996
ARABIC
Original: ENGLISH

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية

لجنة المشاريع وتيسير الأعمال التجارية والتنمية

جنيف، ٢٠ كانون الثاني/يناير ١٩٩٧

البند ٤ من جدول الأعمال المؤقت

الهيكل الأساسية في مجال الخدمات من أجل التنمية وتقييم الكفاءة في التجارة

تقرير من إعداد أمانة الأونكتاد

المحتويات

الفقرات

١٢-١	.....	مقدمة	-	أولا -
٤-١	.....	الغرض من الاجتماع	- ١	
١٠-٥	.....	السياسة العامة والخلفية التحليلية	- ٢	
١٢-١١	.....	شكل التقرير وأهدافه	- ٣	
٨٧-١٣	.....	الأولويات القطاعية والأولويات المشتركة بين القطاعات	-	ثانيا -
١٨-١٥	.....	الجمارك	- ١	
٢٧-١٩	.....	النقل	- ٢	
٣١-٢٨	.....	الخدمات المصرفية والتأمين	- ٣	

المحتويات (تابع)الفقرات

٣٧-٣٢	..... الممارسات التجارية/تيسير التجارة	٤ -
٤٥-٣٨	..... المعلومات التجارية	٥ -
٥٥-٤٦	..... الاتصالات	٦ -
٨٧-٥٦	..... الأولويات المتعددة القطاعات	٧ -
٩٠-٨٨	..... مقترحات عملية/تقييم الكفاءة التجارية	ثالثا -

الإطارات

الإطار ١:	التعاون في العمل بين المؤسسات: لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا - مركز التجارة الدولية - الأونكتاد
الإطار ٢:	برنامج النقاط التجارية
الإطار ٣:	برنامج النظام الآلي للبيانات الجمركية (ASYCUDA) لإصلاح الجمارك
الإطار ٤:	نظام المعلومات المسبقة عن البضائع
الإطار ٥:	تيسير التجارة عمليا
الإطار ٦:	معياري جديد متوافق مع نظام الأمم المتحدة لتبادل البيانات الإلكتروني لشؤون الإدارة والتجارة والنقل من أجل نشر فرص التجارة الإلكترونية
الإطار ٧:	شبكة النقاط التجارية العالمية
الإطار ٨:	برنامج التدريب البحري (ترينمار)

أولاً - مقدمة

١- الغرض من الاجتماع

١- تقرر في الدورة التاسعة لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية التي عُقدت في ميدراوند، جنوب أفريقيا، من ٢٧ نيسان/أبريل إلى ١١ أيار/مايو ١٩٩٦، القيام بحملة أمور منها إنشاء لجنة معنية بالمشاريع وتيسير الأعمال التجارية والتنمية، وتمثل مهمة اللجنة في معالجة القضايا المحددة في الفقرات ٨٩(ح)-(ي) و٩٤ و١٠٨٧-٣ من الوثيقة المعنونة "شراكة من أجل النمو والتنمية" (TD/377)^(١).

٢- وفي سياق متابعة المؤتمر وافق مجلس التجارة والتنمية، في دورته التنفيذية الثالثة عشرة المعقودة في ٨ تموز/يوليه ١٩٩٦، على مشروع جدول الأعمال المؤقت للدورة الأولى للجنة الذي يتضمن بنداً بعنوان "الهيكل الأساسية في مجال الخدمات من أجل التنمية وتقييم الكفاءة في التجارة".

٣- وقد أعطى الأونكتاد التاسع زخماً جديداً لأعمال الأونكتاد في مجال كفاءة التجارة بتوسيع قاعدتها القطاعية ونطاقها التشغيلي. وانعكس ذلك في قرار الأمين العام للأونكتاد، القاضي بإنشاء شعبة معنية بالهيكل الأساسية للخدمات من أجل التنمية والكفاءة في التجارة التي تشمل الآن، بالإضافة إلى العناصر التي كان يشملها بالفعل البرنامج الخاص للكفاءة في التجارة (الجمارك وتيسير التجارة والكفاءة في التجارة) أجزاءً من الأمانة كانت تعالج قضايا النقل والتمويل والتأمين فضلاً عن قضايا محددة تتصل بأقل البلدان نمواً. وقد ولد هذا الإدماج دينامية جديدة يوجد لها الآن نظير حكومي دولي طبيعي في أعمال لجنة المشاريع وتيسير الأعمال التجارية والتنمية.

٤- وتتاح للوفود في هذه الدورة الأولى للجنة فرصة لوضع مبادئ توجيهية وألويات فيما يخص أعمال الأمانة في مجال الهيكل الأساسية للخدمات والكفاءة في التجارة. ولا يتناول هذا التقرير المبادرات التي يجري الاضطلاع بها في مجال تقديم الخدمات لمؤسسات القطاع غير الرسمي والمؤسسات البالغة الصغر. وسيتم توثيق هذه المبادرات في تقرير منفصل يغطي خطة عمل شاملة موجهة إلى هذه الفئات المستهدفة.

٢- السياسة العامة والخطية التحليلية

٥- ينبغي التصدي للتحدي المتمثل في إدماج البلدان النامية والاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية في الاقتصاد العالمي الناشئ في سياق يتميز حالياً بثلاثة عناصر رئيسية هي:

(أ) اختتام جولة أوروغواي للمفاوضات التجارية المتعددة الأطراف، وإنشاء منظمة التجارة العالمية اللذان تمخضا عن ظهور بيئة جديدة للتجارة والتنمية؛

(ب) تضافر قوى العولمة والتحرير الذي غير جذرياً الطرق التي تتنافس بها الدول والمؤسسات دولياً للوصول إلى الأسواق في الخارج ولجذب المستثمرين الأجانب والشركاء التجاريين؛

(ج) سرعة التغيير التكنولوجي (خاصة في مجال تكنولوجيات المعلومات) التي تتيح فرصاً لم يسبق لها مثيل لتحويل مكاسب الانتاجية القطاعية إلى زيادة كبيرة في الرفاه والعمالة ومستويات المعيشة بالنسبة لقطاعات كبيرة من سكان العالم، ما زالت عرضة لمزيد من التهميش بسبب العملية الموصوفة أعلاه.

٦- وتشكل الكفاءة في التجارة محاولة عملية للتصدي لهذا التحدي وتحقيق نتائج يمكن قياسها فيما يخص النمو والتنمية؛ وهي نابعة من أربعة اعتبارات رئيسية هي: (أ) كون التجارة ما زالت حتى الآن تشكل أقوى وسيلة لتمكين أقل الاقتصادات تقدماً من النمو وتحسين هيكلها الاقتصادية والاجتماعية؛ (ب) سينتج تنافس الدول في مجال التجارة الدولية، في السنوات المقبلة، بصورة متزايدة عن تنافس للمؤسسات العاملة انطلاقاً من بلدانها، أي المؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحجم أساساً بالنسبة للبلدان النامية؛ (ج) إن العقبات الرئيسية التي تعوق المشاركة بصورة أنشط في التجارة العالمية بالنسبة للمؤسسات المتوسطة والصغيرة هي عقبات ذات طابع اقتصادي جزئي وتشمل دائماً الافتقار إلى خدمات محلية كافية لدعم التجارة والتكاليف الباهظة للإجراءات التجارية أو تعقدها.

٧- ولأن الكفاءة في التجارة تساعد صغار الجهات الفاعلة على أن تصبح أكثر قدرة على التنافس في التجارة الدولية فهي تعتبر بالتالي أداة رئيسية لمكافحة الابتعاد من الاقتصاد العالمي والتهميش فيه.

٨- ويستخدم الأونكتاد قوة "مفارقة تكنولوجيا المعلومات" إلى أقصى حد لتحقيق أهدافه في هذا المجال: فعلى النقيض من الثورات التكنولوجية السابقة التي ركزت إلى حد بعيد القوة الاقتصادية والقدرة على التنافس في يد عدد قليل من الاقتصادات الوطنية الغنية برؤوس الأموال والكثيفة الاستخدام للتكنولوجيا، فقد أدت ثورة المعلومات إلى جعل التكنولوجيات والمعلومات الاستراتيجية أيسر منالاً حتى بالنسبة لأصغر المشتركين في التجارة.

٩- ولتخفيض تكاليف المعاملات في التجارة الدولية تلزم دراسة العمليات التجارية بكاملها. فأية صفقة تجارية دولية تعتمد على سلسلة معقدة ومتشابكة من المتعهدين والجهات المشاركة. وتشمل هذه السلسلة المصدرين وإدارات الجمارك ومقدمي المعلومات وناقليها والمصارف وشركات التأمين وشركات النقل وأخيراً المستوردين. وهذه السلسلة، مثل أي سلسلة أخرى، لن تكون أبداً أقوى من أضعف حلقاتها. ويعني ذلك من حيث الكفاءة في التجارة أن الصفقة التجارية الدولية لن تكون أبداً أكثر كفاءة من أقل عناصرها كفاءة. ومن ثم ضرورة اتباع نهج متكامل يجمع بين القطاعات الستة المعنية بندوة الأمم المتحدة الدولية بشأن الكفاءة في التجارة وأعمال الأونكتاد الجارية في هذا المجال أي: الجمارك والممارسات التجارية (تيسير التجارة) والمعلومات التجارية، والخدمات المالية (الخدمات المصرفية والتأمين والاستثمار) والنقل والاتصالات السلكية واللاسلكية.

١٠- إن الطابع المتعدد القطاعات لهذا العمل يجعل منه مرشحاً مثالياً للتعاون بين المؤسسات (انظر الإطار ١). ولا ينبغي أن يتوقع من الأونكتاد أن يتمكن من النهوض بجميع المسؤوليات اللازمة في هذا المجال الواسع. وتحاول هذه الوثيقة بيان نوع المساهمة التي يمكن أن يقدمها الأونكتاد وتحديد الأولويات التي ينبغي للأمانة أن تختارها من ضمن هذه المساهمة كي تزيد إلى أقصى حد نتائج أعمالها على مستوى التجارة والتنمية واضحة في الاعتبار اهتمامها الخاص بتحقيق هذه النتائج في أفقر أجزاء الاقتصاد العالمي وخاصة في أقل البلدان نمواً.

٣- شكل التقرير وأهدافه

١١- يهدف هذا التقرير إلى وضع الأسس المفاهيمية والتوجيهية والعملية الملائمة لأعمال الأونكتاد في مجال الهياكل الأساسية للخدمات من أجل التنمية والكفاءة في التجارة. لهذا يجب قراءته استناداً إلى خلفية الممارسة التي أقرها منذ عام ١٩٩٣ فريق الأونكتاد العامل المخصص للكفاءة في التجارة، أي إتاحة عقد الاجتماعات الحكومية الدولية في بيئة عملية المنحى وسريعة التطور. ولهذا يجب اعتباره الجزء الرئيسي من مجموعة أوسع من المعلومات المتاحة للوفود. وستقدم أجزاء إضافية بثلاث طرق هي:

(أ) إن قطاعات النشاط الرئيسية التي تعالجها اللجنة في إطار بند الهياكل الأساسية للخدمات من أجل التنمية والكفاءة في التجارة وبرامجها ذات الصلة للمساعدة التقنية ستبين بمزيد من التفصيل في وثائق منفصلة مثل الكراسات وصحائف الوقائع؛ وقد ورد في هذه الوثيقة وصف موجز لهذه البرامج في شكل نصوص منفصلة مما يسهم في تيسير قراءتها؛

(ب) سيقدم إلى الوفود، خلال الدورة، كل برنامج للمساعدة التقنية وأهدافها الإنمائية الرئيسية ومنجزاته في شكل عروض متعددة الوسائط تُتيح إجراء مناقشات حيوية بين ممثلي الحكومات والخبراء والمسؤولين عن تصميم وتنفيذ المشاريع ذات الصلة؛

(ج) صدر هذا التقرير في نفس الوقت بصيغة لغة الترميز المترابط للنصوص HTML^(٩)، ويمكن الوصول إليه حالياً على شبكة انترنيت. ويُتيح ذلك للوفود المهتمة بالأمر إمكانية الاطلاع على الوثيقة واستكشاف مجموعات إضافية من المعلومات بواسطة وصلات الترميز المترابط للنصوص التي توصل إلى الوثائق الأخرى والمراجع ومواقع انترنيت ذات الصلة.

الإطار ١: التعاون في العمل بين المؤسسات: لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا - مركز التجارة الدولية - الأونكتاد

يعمل الأونكتاد ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا ومركز التجارة الدولية بصورة متسقة من أجل مساعدة المؤسسات على الاستيراد والتصدير بكفاءة، وبذلك توفر هذه المنظمات فرصة أكبر للاستفادة من كل الفوائد التي توفرها بيئة تجارية مفتوحة. ولكل منظمة دور خاص محدد في هذه الأعمال الرامية إلى تحقيق هذا الهدف الهام:

وتضع لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا معايير لتيسير التجارة وتوصيات للحد من الإجراءات والأعمال الكتابية وأتمتها؛ فنظام الأمم المتحدة لتبادل البيانات الإلكتروني لشؤون الإدارة والتجارة والنقل (EDIFACT) مثلاً يقوم بدور هام كقاعدة مشتركة لتبادل بيانات التجارة الدولية. وقد اتفق على أن تستخدم البيانات المنظمة التي تتبادلها النقاط التجارية التابعة للأونكتاد، مثل فرص التجارة الإلكترونية، رسائل نظام الأمم المتحدة لتبادل البيانات الإلكتروني لشؤون الإدارة والتجارة والنقل.

ويقوم مركز التجارة الدولية بوضع برامج وتنظيم دورات تدريبية في مجال المعلومات التجارية، مخصصة للبلدان النامية. ويشارك مركز التجارة الدولية في برنامج الكفاءة في التجارة حيث يقدم للبلدان النامية والاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية دعماً تقنياً في مجال إنشاء دوائر مستدامة للمعلومات التجارية وتعزيزها وتوزيع المعلومات عن المنتجات والأسواق والخدمات على المنظمات والمؤسسات في هذه البلدان فضلاً عن إسداء المشورة التقنية لها بشأن وظائف الدعم التجاري. كذلك يتعاون مركز التجارة الدولية مع الأونكتاد في استحداث أشكال ومعايير قواعد البيانات التي سيستخدمها المشاركون في الشبكة العالمية للنقاط التجارية. وبالمثل تعاون مركز التجارة الدولية مع لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا في وضع رسالة لنظام الأمم المتحدة لتبادل البيانات الإلكتروني لشؤون الإدارة والتجارة والنقل من أجل تبادل المعلومات المتعلقة بالشركات بين النقاط التجارية.

ويقدم الأونكتاد من خلال برنامجه للكفاءة في التجارة الآليات والمساعدة فيما يخص توزيع "المنتجات" التي تستحدثها لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا ومركز التجارة الدولية فضلاً عن إسداء المشورة التقنية في المجالات التجارية التي لا تغطيها المنظمتان الأخريان. ويشمل ذلك تقديم توصيات ومبادئ توجيهية عملية للحكومات والنقاط التجارية والمؤسسات. أما الحالات التي تتوفر فيها أعمال أولية وخبرة فنية لدى منظمة أخرى فقد أُعدت هذه التوصيات/المبادئ التوجيهية إما من جانب هذه المنظمة أو بالتعاون الوثيق معها.

١٢- إن عمل الأونكتاد في مجال الهياكل الأساسية للخدمات من أجل التنمية والكفاءة في التجارة الوارد ليس عملاً أكاديمياً ولا سياسياً: بل إن قيمته تكمن في قدرته على المساهمة في تعزيز عملية التنمية بدعم قدرة المؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحجم في جميع أنحاء العالم على المشاركة في التجارة الدولية. لهذا يشكل كل فرع من هذا التقرير محاولة للإجابة على ثلاث أسئلة أساسية هي:

(أ) ما هي المشكلة المطروحة ولماذا تعتبر مشكلة هامة بالنسبة للتجارة والتنمية؟

(ب) كيف يعالج الأونكتاد هذه المشكلة وما الذي ينبغي اعتباره مؤشرات للنجاح في عمله؟

(ج) ما هي أولويات العمل بالنسبة لفترة السنتين الجارية وكيف يخطط الأونكتاد أنشطته وفقاً

لذلك؟

ثانياً - الأولويات القطاعية والأولويات المشتركة بين القطاعات

١٣- بالإضافة إلى النظر في القضايا والإجراءات والأولويات ذات الصلة لكل قطاع من القطاعات الستة للكفاءة في التجارة، سيطبق هذا الفرع نفس النهج على ثلاثة مواضيع مشتركة بين القطاعات تكتسي أهمية مباشرة بالنسبة لعمل الأونكتاد في مجال الكفاءة في التجارة أي: القضايا المتصلة بالنقل العابر وتنمية الموارد البشرية والقضايا القانونية.

١٤- إن الطابع المتعدد القطاعات للكفاءة في التجارة، الذي يمثل مصدرها الرئيسي للقيمة المضافة بالنسبة للتجار الدوليين هو طابع يوضحه على أفضل وجه مفهوم النقاط التجارية (انظر الإطار ٧).

الإطار ٧: برنامج النقاط التجارية

دخل برنامج النقاط التجارية مرحلته الأولى في الأونكتاد الثامن في عام ١٩٩٢ وكان هدفه هو التوصل إلى إنشاء الحد الأدنى اللازم من هذه النقاط اللازمة لبدء تنفيذ المبادرة. وفي عام ١٩٩٤ أعلنت ندوة الأمم المتحدة الدولية المعنية بالكفاءة في التجارة بدء المرحلة الثانية الرامية إلى ربط النقاط التجارية في جميع أنحاء العالم بـ"شبكة النقاط التجارية العالمية" (انظر الإطار ٨). وظلت النقاط التجارية منذ ذلك الحين تتبادل الخبرات وتتعاون من أجل تحسين الشبكة بعدد من الطرق. وعقدت عدة اجتماعات وحلقات دراسية وحلقات عمل ومؤتمرات إقليمية وعالمية. وفضلاً عن ذلك، ساعد مديرو بعض النقاط التجارية نقاطاً تجارية أخرى خاصة في المرحلة الأولى واضطلعوا ببعثات إلى نقاط تجارية أخرى لإسداء المشورة لها بشأن عدة مواضيع. وتوجد حالياً ١٣١ نقطة تجارية بلغت مراحل تطور مختلفة في ١٠٦ بلدان منها ٢٠ بلداً من فئة أقل البلدان نمواً.

وفي الأونكتاد التاسع دخل برنامج النقاط التجارية المرحلة الثالثة من وجوده: وتمثل الخطوة التالية للبرنامج في الاستناد إلى النتائج المحققة في المرحلتين الأوليين للارتقاء بشبكة النقاط التجارية العالمية من مركز الشبكة الرئيسية للخدمات السابقة للمعاملات التجارية الذي تحتله الآن إلى أداة للمعاملات التجارية يمكن أن تتم بواسطتها عمليات الدفع الفعلية وإبرام العقود. وهذا مجهود كبير لم تقم به حتى الآن أية شبكة أخرى بحجم ونطاق شبكة النقاط التجارية العالمية. ولبرنامج الأونكتاد للنقاط التجارية وضع فريد يمكنه من التصدي لهذا التحدي بفضل الأسس المعيارية والنتائج العملية التي يستند إليها.

وسيتمثل أحد التحديات الرئيسية والفورية لبرنامج النقاط التجارية في بناء أطر مؤسسية على كل من الصعيد الوطني والصعيد الدولي لتوفير التوجيه، وتنسيق عمليات النقاط التجارية والإشراف عليها وضمان اتباع القواعد والمبادئ الأساسية للبرنامج. وبصفة خاصة، فإن إمكانية التفاوض باسم جميع أعضاء الشبكة العالمية للنقاط التجارية كلما أمكن للنقاط التجارية أن تكتسب وتستخدم قوة تفاوضية جماعية، تعتبر أمراً حاسماً. وعلاوة على ذلك تشكل إمكانية تحديد المسؤوليات القانونية لمختلف الأطراف المشاركين في تسيير النقاط التجارية عاملاً يدعم إنشاء كيان عالمي مستقل من قبيل اتحاد دولي يمثل النقاط التجارية.

وتتصل المسألة الرئيسية الثانية التي سيعالجها البرنامج بالحماية القانونية لاسم النقطة التجارية وعلامتها التجارية. ويتعين على جميع النقاط التجارية أن تتقيد بقواعد الأونكتاد وتلتزم بالقواعد والمعايير الدولية. ومع نجاح مفهوم النقاط التجارية تصبح جهات أخرى مهتمة بإنشاء مكاتب تستخدم نفس الاسم بدون أي تشاور مع الأونكتاد أو مع أي عضو من أعضاء شبكة النقاط التجارية وبدون احترام مجموعة القواعد التي وضعت للنقاط التجارية. كما يمكن أن تستخدم هذه الجهات الأخرى بصورة غير قانونية المعلومات الواردة من النقاط التجارية ومن الزبائن أو لا تتبع القواعد والمعايير الدولية التي تحكم النقاط التجارية. وقد يحدث التباس فيما يخص مسألة معرفة ما هي النقاط التجارية التي تخضع لبرنامج الأونكتاد وما هي النقاط التجارية التي لا تخضع له، الأمر الذي من شأنه أن يقوض الثقة بمفهوم النقاط التجارية ويعرض البرنامج للخطر. وأصبح من الأهمية المتزايدة أن يحمى قانوناً في جميع أنحاء العالم اسم "النقاط التجارية" وكذلك الاسم والعلامة التجارية لشبكة النقاط التجارية العالمية وفرص التجارة الإلكترونية.

١- الجمارك

القضايا

١٥- تمثل الجمارك في بلدان نامية كثيرة أكبر مساهم منفرد في الميزانية الوطنية. وتؤد زيادة كفاءة مصلحة الجمارك إلى تمكينها من تخليص العمليات التجارية الأجنبية بصورة فعالة في أقصر مدة ممكنة مما يخفض تكاليف التخزين وبذلك يجعل الاقتصاد الوطني أكثر قدرة على التنافس. ويوفر التطبيق المتناسك والمتسق للوائح الجمركية فرصاً لتخفيض الرسوم على الواردات مع الحفاظ على مستوى الإيراد المحصل. والآثار الإيجابية لتطبيق المعايير الدولية غنية عن البيان. ويؤدي إدماج نظام معلومات إدارة الجمارك في الموائئ والمصارف وغيرها من الجهات الفاعلة إلى تحسين أداء قطاع التجارة وإحكام الرقابة في الوقت ذاته. ويعد نظام مراقبة المرور العابر بالنسبة للبلدان غير الساحلية أساسياً لضمان وصول البضائع بأقل ما يمكن من التأخير وبتكلفة معقولة.

الإجراءات/الآثر الإنمائي

١٦- يجري العمل في قطاع الجمارك طبقاً للخطوط المرسومة في التوصيات المتصلة بالجمارك والصادرة عن ندوة الأمم المتحدة الدولية المعنية بالكفاءة في التجارة. ويشمل قطاع الجمارك مجموعة واسعة من القضايا يمكن إدخال تحسينات بصددها ومنها المرور العابر والأتمتة واستخدام التبادل الإلكتروني للبيانات واتفاقية كيوتو والدمج مع النظم الأخرى (الموائئ والمصارف والسماصرة والوزارات والنقاط التجارية وغير ذلك) وتطبيق النظام المتناسق لتصنيف السلع، ورموز المنظمة الدولية للتوحيد القياسي، ومواءمة المستندات مع دليل الأمم المتحدة لنموذج المستندات وتبسيط الإجراءات، والاحصاءات وتقنيات تحليل المخاطر وأخيراً وضع نظام نموذجي عالمي من شأنه أن يجهز أوتوماتياً تصريح التصدير من بلد وتصريح الاستيراد في البلد المقصود. وسيواصل الاضطلاع بمعظم هذا العمل بالتعاون الوثيق مع منظمة الجمارك العالمية وإدارات الجمارك الوطنية.

١٧- ويعالج الكثير من القضايا السالفة الذكر، وسيظل يعالج، في إطار المشاريع الوطنية والإقليمية للنظام الآلي للبيانات الجمركية^(٤) (ASYCUDA) التي تدوم من سنتين إلى أربع سنوات. أما العمل المتعلق بالمرور العابر فهو مكمل لمشاريع النظام الآلي للبيانات الجمركية ويمكن إدماجه بالكامل في النهاية. وسيتطلب وضع نظام تجريبي أولي لمراقبة المرور العابر ١٨ شهراً بحسب توافر الأموال للمشروع. وينطوي إدماج نظام معلومات إدارة الجمارك في الموائئ والمصارف وغيرها من الجهات الفاعلة على تحديات جديدة في كل بلد لكن من الممكن وضع نموذج لتوحيد نوع المعلومات اللازمة وإنشاء آلية تقنية أساسية لتبادل هذه المعلومات. وسيستغرق ذلك مدة تتراوح بين سنتين وأربع سنوات بما في ذلك عملية التجربة النموذجية في بعض البلدان. ووضع نموذج لنظام تخليص جمركي عالمي يمثل عملية لها آثار عديدة وستستلزم التعاون مع منظمة الجمارك العالمية وبعض إدارات الجمارك الوطنية الراغبة في تجربة هذا النهج. وسيتطلب تحقيق نتائج ملموسة فترة دنيا تتراوح بين أربعة وستة أعوام.

الأولويات

١٨- وترد فيما يلي الأولويات المقترحة:

- (أ) الاستمرار في تنفيذ مشاريع النظام الآلي للبيانات الجمركية بهدف تحقيق فوائد إضافية عن طريق زيادة عدد البلدان المستخدمة إلى أكثر من مائة بلد في أواخر هذا القرن؛
- (ب) إنشاء نظام لمراقبة المرور العابر يستخدم عناصر من النظام الآلي للبيانات الجمركية ونظام المعلومات المسبقة عن البضائع^(٤)؛
- (ج) مواصلة العمل المتعلق بإدماج نظام معلومات إدارة الجمارك لدى الشركاء الآخرين في المعاملات التجارية الدولية؛
- (د) تحديد متطلبات وضع نموذج أولي لنظام التخليص الجمركي العالمي.

الإطار ٣: برنامج النظام الآلي للبيانات الجمركية (ASYCUDA) لاصلاح الجمارك

لا يزال برنامج النظام الآلي للبيانات الجمركية يمثل أكبر برنامج للتعاون التقني في الأونكتاد وأكبر مشروع تشغيلي يتعلق بالاصلاح المؤسسي داخل مصالح الإيرادات الجمركية. وقد بدأ العمل بهذا النظام أو يجري إنشاؤه في ٧٠ بلداً ومنطقة في شتى أنحاء العالم.

ويهدف النظام الآلي للبيانات الجمركية إلى إصلاح عملية التخليص الجمركي. ويستهدف المشروع تسريع التخليص الجمركي عن طريق تبسيط الإجراءات والحوسبة. كما أنه يرمي إلى زيادة الإيرادات، التي تمثل المساهم الرئيسي في الإيرادات العامة للحكومة في معظم البلدان، وذلك عن طريق ضمان التصريح بجميع السلع وصحة حسابات الضرائب/الرسوم واتساقها في جميع أنحاء البلد وإدارة الإعفاءات على الوجه الصحيح.

ويهدف النظام الآلي للبيانات الجمركية إلى انتاج بيانات تجارية وضريبية دقيقة وفي الوقت المناسب للمساعدة تلقائياً في عملية التخطيط الاقتصادي، وذلك باعتبارها من المنتجات الفرعية لنظام حوسبة الجمارك.

وتتمثل غاية الأونكتاد في استخدام النظام بأكبر قدر ممكن من الكفاءة مع نقل كلي للدراية الفنية إلى الإدارة الوطنية بأقل تكلفة ممكنة بالنسبة للبلدان والجهات المانحة. كما يقوم الأونكتاد من خلال النظام الآلي للبيانات الجمركية بنشر المعايير الدولية ويحاول زيادة الفوائد المتبادلة عن طريق تحقيق زيادة مطردة في عدد البلدان التي تستخدم النظام الآلي للبيانات الجمركية.

وتركز أغلبية المشاريع على استخدام الوحدات النمطية الأساسية لتجهيز التصاريح، والحسابات والاحصاءات المرتبطة بإدخال تصريح واحد للسلع وعناصر موحدة للبيانات. كما يتبع في إطار عملية التنفيذ مسار مبسط لتجهيز التصاريح بهدف تسريع وتبسيط تخليص البضائع.

وفي المستقبل سيضمحل العمل زيادة تعزيز فعالية إدارات الجمارك عن طريق استخدام المعلومات الواردة من قاعدة بيانات النظام الآلي للبيانات الجمركية والوصلات بين النظم لأغراض التطبيق، فضلاً عن المزيد من أعمال تيسير التجارة وغير ذلك. وهناك أولوية أخرى أيضاً تتمثل في إقامة علاقة متينة بين إدارات الجمارك والمؤسسات المسؤولة عن إنتاج احصاءات التجارة الأجنبية من أجل توفير البيانات التجارية الأساسية.

ويمثل التدريب والمساعدة التقنية العمود الفقري للمشاريع الذي يضمن نجاحها وقيمة الأموال بالنسبة للجهات المانحة ونقل التكنولوجيا والمهارات لتمكين المستخدمين من الاستمرار في دعم النظم وصيانتها بصورة دائمة بدون تدخل خارجي. ويوجد حالياً نحو ٤٠ خبيراً يقدمون مساعدة تقنية مباشرة في البلدان. وللبرنامج مدربان رئيسيان دائمان كما أنه يستخدم عدداً من المدربين من البلدان التي تستعمل النظام الآلي للبيانات الجمركية يستعان بهم لتكملة الموارد التدريبية ونقل تجاربهم ومعارفهم الخاصة عند الاقتضاء.

وفي إطار الجهد الرامي إلى صيانة هذه النظم وضمان استخدام المعايير المشتركة، تم إنشاء عدد من مراكز الدعم الإقليمية بدعم من أمانات كل من منظمة دول شرق منطقة البحر الكاريبي والاتحاد الكاريبي والسوق المشتركة لدول شرق أفريقيا وجنوبها والاتحاد الاقتصادي لدول غرب أفريقيا. وهناك أيضاً دعم إقليمي متاح في منطقة آسيا والمحيط الهادئ بفضل إنشاء فرقة صغيرة في كوالالمبور. وتقدم هذه المراكز الإقليمية الدعم للمشاريع الوطنية القائمة وتلبي الطلبات على مشاريع جديدة وتساعد في تحديد مصادر تمويلها. وتنسق هذه المراكز التدريب وتضمن التوحيد الإقليمي للنظم المحوسبة للنظام الآلي للبيانات الجمركية.

ويوجد تعاون وثيق وبناء جداً مع منظمة الجمارك العالمية والبنك الدولي وصندوق النقد الدولي والاتحاد الأوروبي والمكتب الإحصائي للاتحادات الأوروبية وعدد من المصارف الإنمائية الإقليمية (الآسيوية والكاريبية والأمريكية) ومركز التجارة الدولية ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا وغيرها من المنظمات الإقليمية.

٢- النقل

القضايا

١٩- يؤدي النقل دوراً حاسماً في تحديد مدى القدرة التنافسية للبلدان النامية والبلدان التي تمر بمرحلة انتقالية. وتتخذ مشاكل الحصول على خدمات نقل جيدة شكل انخفاض هوامش الربح وتدني القدرة على التنافس والقيود التي تحدّ من توسع التجارة. وتؤدي هذه المشاكل على الصعيد الاقتصادي الكلي إلى عجز عن تنمية الإمكانات التجارية الدولية للبلد ومعدلات تبادل تجاري غير مؤاتية وإلى تقييد الاستثمار والعمالة وتباطؤ النمو.

٢٠- وقد كان تضايف تكنولوجيا النقل العصرية وشبكات المعلومات أحد العوامل التي أتاحت تنمية عولمة الصناعة التحويلية عن طريق شبكات النقل الكفؤة التي تربط بين الموردين وأصحاب المصانع والمستهلكين.

غير أن موردي خدمات النقل في معظم البلدان النامية والبلدان التي تمر بمرحلة انتقالية ما برحوا غير قادرين على تحسين كفاءتهم وهم يتحملون ما يترتب على ذلك من أثر سلبي على الفرص التجارية المتاحة لهم.

٢١- ويشكل النقل والخدمات اللوجستية أهم عناصر التكاليف في التجارة الخارجية وخاصة في البلدان النامية وأقل البلدان نمواً^(٥). ففي مالي مثلاً تمثل تكاليف النقل زهاء ٣٠ في المائة من قيمة الواردات الشاملة للتكلفة والتأمين والشحن (سيف) (و ٢٠ في المائة في كوت ديفوار). أما بالنسبة للصادرات فإن من المرجح أن تكون هذه النسبة أعلى من ذلك. ومن ثم فإن الأثر الحاسم لكفاءة النقل على القدرة التنافسية للبلدان وعلى جذب الاستثمار الأجنبي المباشر هو أثر واضح: فبما أن التكلفة السنوية للنقل البحري الدولي قدرت بـ ٢٥٠ مليار دولار أمريكي في عام ١٩٩٤ (نصفها تم تكبده في الموانئ) فإن تخفيضاً للتكاليف المرفئية وتكاليف النقل بنسبة ٥ في المائة سيوفر للتجار زهاء ١٢,٥ مليار دولار أمريكي في السنة.

الإجراءات/الأثر الإنمائي

٢٢- هناك نهجان أساسيان لكنهما مترابطان ترابطاً وثيقاً (يستند إليهما نهج "النظم" إزاء النقل) لضمان تحسين كفاءة النقل وأسواقه.

(أ) يتصل النهج الأول (ومحوره المستخدم) بقدرة التجار على استغلال الفرص المتاحة في أسواق النقل بطريقة ذكية ومتسقة. وللقيام بذلك يجب أن تتاح للمستخدمين فرصة الوصول إلى المعلومات أي يجب أن تكون الأسواق شفافة قدر المستطاع كما يجب أن تكون لديهم دراية كافية بالأسواق والممارسات في مجال النقل تمكنهم من التعامل مع متعهدي النقل على أساس متكافئ أو شبه متكافئ؛

(ب) ويستهدف النهج الثاني (ومحوره الموردون) تحسين الكفاءة التشغيلية وهو موجه إلى موردي خدمات النقل. وتستلزم "الكفاءة التشغيلية" توفر دراية فنية وأدوات تشغيلية وإدارية واستخداماً أمثل للهيكل التنظيمية وبيئة مؤسسية وإدارية ملائمة تشجع المنافسة. ولتحقيق أكبر أثر إنمائي ممكن ينبغي الجمع بين هذين النهجين.

٢٣- ولتحسين وضع التجار، يلزم الاضطلاع بالأنشطة وتوفير المساعدة على النحو التالي:

(أ) تقديم دعم في إنشاء أو تحسين المؤسسات المحلية (أي النقاط التجارية، ومجالس الشاحنين والغرف التجارية وغيرها) الموجهة نحو توفير مساعدة مباشرة للتجار لدى معالجة مشاكل النقل؛

(ب) تزويد المؤسسات المحلية بمعلومات عن النقل و/أو تيسير وصولها إليها بوسائل مثل المنشور السنوي "استعراض النقل البحري" والرسائل الإخبارية بشأن الموانئ ونشر المعلومات عن السوق بواسطة شبكة انترنت؛

(ج) تحسين شفافية سلسلة نقل بضائع فرادى المستخدمين عن طريق الوصول الانتقائي السري إلى بيانات نظام المعلومات المسبقة عن البضائع.

٢٤- أما فيما يخص الموردين فيلزم استخدام مفهوم "كفاءة النقل". ويجب في الواقع تحسين نظام النقل بكامله خاصة نظام النقل البري، الذي يمثل في معظم الأحيان أعلى حلقة في سلسلة النقل، وإلا فقد تتحول القيود وأوجه القصور من عنصر إلى آخر في النظام. وتنعكس الكفاءة، أي تقاس، على أساس الأداء. كما أن أنشطة الأمانة في مجال النقل، الموجهة إلى التغلب على الاختناقات أو القيود البنوية، تشمل أساساً ما يلي:

(أ) المساعدة في الجهود الرامية إلى تشجيع مشاركة القطاع الخاص في مجال النقل ومساعدة متعهدي النقل خاصة في مجال الدراية الفنية التشغيلية والإدارية؛

(ب) استحداث واستخدام الأدوات الإدارية لتعزيز كفاءة نظام النقل خاصة من خلال توسيع نطاق نظام المعلومات المسبقة عن البضائع وشموليته الإقليمية واستخدام أدوات هذا النظام في بيئة المرور العابرة المحددة؛

(ج) استحداث مؤشرات منهجية لقياس الأداء؛

(د) تقييم ومقارنة تكاليف النقل لتحديد القدرة التنافسية للنظام وما يترتب على ذلك من أثر على قدرة التجار على التنافس في الأسواق الأجنبية؛

(هـ) إقامة علاقات تآزر بين النقاط التجارية ومتعهدي الموانئ والنقل.

٢٥- ولئن كانت التحسينات في عمل نظم النقل تعتبر مفيدة بصورة أساسية في تحسين التجارة الخارجية فإن للمكاسب المحققة على مستوى الكفاءة أيضاً أثراً مباشراً بدرجة أكبر على نتائج التشغيل التي يحققها متعهدو النقل. وسينعكس تحسن الربحية على المستوى الجزئي في ارتفاع الدخل الوطني وتحسن إيرادات النقد الأجنبي وازدياد فرص العمل على الصعيد الوطني.

الإطار ٤: نظام المعلومات المسبقة عن البضائع

نظام المعلومات المسبقة عن البضائع هو نظام للمعلومات اللوجستية مصمم لتحسين كفاءة النقل بتتبع حركة المعدات والبضائع على وسائل النقل (السكك الحديدية والطرق والبحيرات/الأنهار) وفي المحطات الوسيطة (الموانئ ومستودعات التخليص الجمركي الداخلية) وتقديم معلومات قبل وصول البضائع. ويزود نظام المعلومات المسبقة عن البضائع كلاً من متعهدي وكلاء النقل الخاص ببيانات موثوقة ومفيدة وآنية عن عمليات النقل، مثل الأماكن التي توجد فيها البضائع ومعدات النقل وبالتالي فهو يحسن الإدارة اليومية واتخاذ القرارات. كما ينتج نظام المعلومات المسبقة عن البضائع مؤشرات منتظمة بشأن الأداء تمكن الإدارة من تدارك مواطن الضعف واستخدام طاقة الهياكل الأساسية والمعدات الموجودة استخداماً كاملاً.

وعلى الصعيد الوطني ودون الإقليمي يقدم نظام المعلومات المسبقة عن البضائع بيانات من أجل التخطيط الاقتصادي الكلي لتشجيع أنماط التوزيع الأمثل للبضائع بين وسائل النقل. ويقوم نظام المعلومات المسبقة عن البضائع بدور هام في تنمية العلاقات التجارية وتعزيز التكامل دون الإقليمي لأنه يمكن متعهدي النقل من تبادل المعلومات الحيوية التي يحتاجون إليها لتحسين كفاءتهم، عبر وسائل النقل والمحطات الوسيطة والحدود، مما يخفض تكاليف ومدة النقل عبر ممرات النقل.

وقد بدأ المشروع في عام ١٩٨٨ ودخل طور التشغيل أو يجري إنشاؤه في ثلاثة عشر بلداً: بنغلاديش والكاميرون وغانا وكينيا وملاوي ومالي والسنگال والسودان وتزانيا وأوغندا وأوزبكستان وزائير وزامبيا. وتلقى هذا المشروع حتى الآن ١٠ ملايين دولار أمريكي من موارد خارجية وتبلغ النفقات المتوقعة لعام ١٩٩٧ ما مقداره ٣.٥ مليون دولار. واستخدمت الأموال لتركييب وصيانة الوحدات النمطية واستخدام النظام ويجري التنفيذ من خلال توفير خبراء وشراء معدات تجهيز البيانات والاتصالات السلكية واللاسلكية وتدريب الموظفين المحليين لتأمين نظام مستدام يديره المتعهدون أنفسهم. وبدأت الوحدة النمطية لتتبع حركة البضائع على السكك الحديدية تحقق بالفعل نتائج ملموسة: حيث أصبح بإمكان الشاحنين ووكلاء الشحن في القطاع الخاص أو العام أن يصلوا مباشرة إلى عدد من قواعد البيانات المتعلقة بالسكك الحديدية ويمكن أحياناً القيام بذلك مباشرة على شبكة انترنيت للحصول على معلومات فورية عن حركة/حالة الشحنات/الحاويات في غضون فترة تقل عن ساعتين. وفيما يخص السكك الحديدية الـ ١٣ التي تستخدم حالياً وحدة تتبع حركة البضائع على السكك الحديدية، تشمل الفوائد ما يلي:

(أ) استخدام معدات النقل على نحو أفضل (تحديد موقع المعدات وتقليص فترات توقف العربات الذي يمكن القوافل من توليد إيرادات أكبر عند ازدياد حركة النقل، وتبسيط مراقبة الصيانة)؛

(ب) تقليص فترات المرور العابر للبضائع (تيسير حركة المرور عند عبور الحدود وتبادل المعدات الدارجة بين الشبكات) وتبسيط إجراءات التعويض عن تكلفة استئجار العربات؛

(ج) تحسين نوعية خدمات النقل المقدمة للزبائن (الشاحنون ووكلاء الشحن) وتوفير بيانات عن الأماكن التي توجد فيها البضائع مما ييسر البيع والتسليم، وخفض تكاليف التأمين.

ولا تزال أعمال التطوير والصيانة متواصلة فيما يخص الوحدات التالية لنظام المعلومات المسبقة عن البضائع:

(أ) وحدة تتبع حركة النقل في الموانئ (وظائف مناداة السفن، ومناولة البضائع ونقل البضائع والمحطات النهائية للحاويات) ووحدة تتبع حركة السكك الحديدية (حركة النقل بالسكك الحديدية والاحصاءات وإدارة الشحنات والربط بالزبائن والصيانة وتوزيع العربات الفارغة) ووحدة تتبع حركة النقل في البحيرات و/أو الأنهار (وهي وحدة مماثلة لوحدة تتبع حركة النقل على السكك الحديدية) وأخيراً وحدة تتبع حركة النقل البري؛

(ب) ويجري تركيب نظام المعلومات الأساسي على امتداد ممرات النقل التي تشكل فيها مومباسا ودار السلام منفذين بحريين وسيتم ربطه في المستقبل بالنظام الآلي للبيانات الجمركية.

وسيوصل ترويج البرنامج وتحسينه ومراقبة نوعيته وصيانة النظام كما سيلتمس التمويل طبقاً لطلبات جديدة. ويستغرق التنفيذ بالنسبة لسكة حديدية متوسطة الحجم عادة ١٨ شهراً وتبلغ تكلفته مليون دولار أمريكي. وقد وردت حتى الآن مساهمات من مصادر متعددة الأطراف (الاتحاد الأوروبي والبنك الدولي) ومصادر ثنائية (المؤسسة الألمانية للإعمار والوكالة الفرنسية للتعاون).

الأولويات

٢٦- تستلزم هذه الأنشطة التعاون مع القطاع الخاص والمنظمات الحكومية الدولية، وخاصة اللجان الإقليمية، والبنك الدولي والمصارف الإنمائية الإقليمية لا سيما فيما يتعلق بقضايا تخطيط النقل المتكامل مثل وضع خطط رئيسية وطنية للنقل أو إجراء دراسات بشأن ممرات النقل.

٢٧- ولهذا ستولى الأولوية لما يلي: (أ) الأنشطة التشغيلية المتصلة باستحداث برامج محوسبة وتوسيع نطاق برنامج النظام المسبق عن البضائع إقليمياً؛ (ب) الإدماج المؤسسي للأنشطة المتصلة بالنقل في النقاط التجارية و/أو الترتيبات الإدارية الأخرى؛ (ج) دعم تنفيذ مشاريع المساعدة التقنية الإقليمية والوطنية الرامية إلى تحسين أداء قطاع النقل؛ (د) تحسين تدفقات المعلومات وشفافية أسواق النقل وعملياتها بما في ذلك "استعراض النقل البحري" والرسائل الاخبارية بشأن الموانئ؛ (هـ) وضع وتطبيق مؤشرات للأداء؛

٣- الخدمات المصرفية والتأمين

القضايا

٢٨- يشكل عدم كفاية فرص الحصول على خدمات تنافسية في مجال تمويل التجارة والتأمين عقبة تعوق زيادة التجارة الدولية في عدد من الاقتصادات النامية والاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية. وهذه المشكلة حادة بشكل خاص بالنسبة للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحجم في الاقتصادات النامية والاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية.

٢٩- وهناك عدد من العوامل التي تسهم في عدم كفاية الخدمات المالية المتاحة للتجار في الاقتصادات النامية والاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية. ويتأثر توريد هذه الخدمات مباشرة ببعض هذه العوامل مثل النقص العام لرؤوس الأموال أو الطاقة التأمينية أو القيود التنظيمية أو احتكار الدولة لبعض الأدوات المالية. وتؤدي عوامل أخرى إلى عدم فعالية أو ارتفاع تكلفة عملية تقديم الخدمات المالية مثل أوجه القصور في نظم الاتصالات السلكية واللاسلكية ونقص المعلومات عن الشركات المحلية في البلدان النامية والبلدان التي تمر بمرحلة انتقالية. وشكل نقص فرص الوصول إلى ما يلزم من خبرة فنية في مجال الأسواق المالية وتكنولوجيا نظم المعلومات أيضاً عقبة رئيسية أمام قيام التجار في البلدان النامية والبلدان التي تمر بمرحلة انتقالية باستخدام الأدوات العصرية لتمويل التجارة والتأمين.

الإجراءات/الأثر الإنمائي

٣٠- يقوم القطاع الخاص في الوقت الراهن بدور متزايد الوضوح في تمويل التجارة في البلدان النامية. ويتجلى هذا الاتجاه في عدد من المجالات وخاصة التأمين على ائتمانات التصدير وضمانات تمويل التصدير، والتعميل والإيجار فيما يخص التصدير (محلياً وعبر الحدود). وهذه الأدوات المحددة للتمويل وإدارة المخاطر مفيدة بصورة خاصة للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة وتوفر مزايا لخدمات تمويل التجارة التقليدية التي تقدمها المصارف التجارية. لذا ينبغي للأونكتاد أن يعالج في بحوثه المتعلقة بالكفاءة في التجارة هذه الأدوات

المتخصصة للتمويل وإدارة المخاطر فضلاً عن المبادرات الرامية إلى تحسين الطرق التقليدية لتمويل التجارة وتشمل المجالات ذات الصلة ما يلي:

(أ) التأمين على ائتمانات التصدير: ينبغي للأونكتاد أن يدعم انتشار آليات التأمين على ائتمانات التصدير في العالم النامي. وتلجأ معظم شركات التأمين الجديدة هذه إلى إعادة التأمين في القطاع الخاص لدعم مواردها من رؤوس الأموال. ويوجد، جنباً إلى جنب، نظم تأمين تديرها الحكومة وشركات تأمين خاصة ضد مخاطر الائتمان في الأسواق.

(ب) ضمانات قروض التصدير: يتولى إدارة نظم الضمان الرامية إلى دعم التمويل المحلي وتمويل الصادرات بالنسبة للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة عادة وكالات حكومية أو منظمات لا تستهدف الربح. ويمكن أن تكون هذه الضمانات مصدراً هاماً للتمويل قبل الشحن بالنسبة للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة التي تدخل السوق الدولية فضلاً عن رأس مال متداول بالنسبة للعمليات المحلية.

(ج) التعميل والإيجار فيما يخص الصادرات: سيكون دور الأونكتاد مماثلاً للدور الموصى به بالنسبة للتأمين على الائتمانات، أي توفير الدعم على مستوى السياسة الحكومية فضلاً عن تشجيع مبادرات الإيجار الفردية في البلدان النامية.

(د) الأدوات المصرفية لتمويل التجارة وإدارة المخاطر: لا تزال خطابات الاعتماد وعمليات تمويل قبول الوفاء تشكل أكثر أدوات تمويل التجارة المستخدمة شيوعاً خاصة بالنسبة للمصدرين في البلدان النامية. غير أن المستوردين في الاقتصادات الصناعية يعرضون بصورة متزايدة عن منح خطابات الاعتماد بسبب ما تستتبعه من نفقات وأعمال كتابية. لذلك فإن المصدرين من البلدان النامية الذين ليس بإمكانهم الحصول على أدوات بديلة للتمويل وإدارة المخاطر (مثل التعميل) يجدون أنفسهم في كثير من الأحيان في وضع غير مؤات عند التنافس على صفقات تجارية في الأسواق الصناعية.

(هـ) إن الاستخدام المتزايد لآليات التجارة الإلكترونية في التجارة الدولية سيؤدي أيضاً إلى ازدياد الطلب على أدوات التمويل وإدارة المخاطر التي تتيح إما التسديد المباشر أو إمكانية الدفع من حساب مفتوح.

الأولويات

٣١- ينبغي للأونكتاد أن يساعد النقاط التجارية على تنمية قدرتها على إسداء المشورة لزبائنها من المؤسسات الصغيرة والمتوسطة وتزويدها بخدمات الإحالة فيما يخص بدائل تمويل التجارة وإدارة المخاطر. ويقترح أن يركز الأونكتاد أعماله في هذا المجال، في البداية، على الأولويات التالية:

(أ) الشروع في تقديم خدمات استشارية لتعزيز الهياكل الأساسية للخدمات المالية تحقيقاً للكفاءة في التجارة في البلدان النامية مع التركيز بصورة خاصة على أقل البلدان نمواً. وسيقتضي ذلك أيضاً تحديداً للهياكل الأساسية (الإطار التنظيمي مثلاً) اللازمة للخدمات المالية العصرية التي ستتاح فعلاً في الأسواق المحلية؛

(ب) استخدام شبكة النقاط التجارية لتقديم الخدمات السالفة الذكر. ويمكن للنقاط التجارية أن تساهم في ذلك كقناة للمعلومات وكقناة للتوزيع فيما يخص الخدمات المالية والتأمينية وأخيراً كمصادر للمشورة بالنسبة لربائنها؛

(ج) وضع حل يستند الى شبكة المعلومات العاملة WWW فيما يخص التدريب على الخدمات المالية وخدمات الإحالة. وسيولى اهتمام خاص لتعزيز عملية تقديم المعلومات في عدة مجالات: (١) الأدوات والخدمات العصرية لتمويل التجارة والتأمين، (٢) الجهات التي توفر هذه الأدوات والخدمات، (٣) المعلومات ذات الصلة بالائتمانات بالنسبة للمشتريين المحليين. وينبغي توفير طرق بديلة لنشر هذه المعلومات في البلدان التي لا تزال فرص وصولها الى شبكة انترنيت محدودة.

٤- الممارسات التجارية/تيسير التجارة

القضايا

٣٢- تؤدي الإجراءات القديمة فضلاً عن المستندات المتعددة وغير الموحدة الى تكاليف إضافية للمعاملات التجارية والى تأخير غير ضروري لحركة البضائع. كما أن نقص التنسيق بين الأطراف العديدة في المعاملة التجارية الواحدة والافتقار الى المحافل الملائمة لإجراء مناقشات شفافة بين القطاعين العام والخاص لتبسيط الإجراءات والمستندات، واللوائح (المفرطة) هما عاملان يعوقان الصادرات ويرفعان تكاليف الواردات. ويشكل نقص المعلومات عن التطورات في هذه المجالات حاجزاً أمام تحديث التجارة ويضعف بالتالي المركز التنافسي للبلدان. ولنقص أدوات اتخاذ القرار العصرية نفس الآثار. وإن القدرة التنظيمية المحدودة للكثير من مقدمي خدمات النقل المحليين - خاصة وكالات الشحن البالغة الصغر، التي يمكن لها، لو حصلت على مساعدة ملائمة، أن تتحول الى مؤسسات كفؤة للنقل المتعدد الوسائط - جعلت الكثير من البلدان تعتمد أكثر من اللازم على مؤسسات النقل الأجنبية. وأخيراً فإن نقص أدوات التدريب لمساعدة البلدان على تذليل هذه العقبات المختلفة يجعل من إدخال التغييرات البناءة وتحقيق التقدم عملية صعبة.

الإجراءات/الآثار الإنمائي

٣٣- سيتم النظر في التجارب الإنمائية الناجحة في بلدان بلغت مستويات مختلفة من التطور التكنولوجي مع استخلاص الدروس التي قد تفيد بلداناً أخرى وتحديد الخيارات الملائمة والخدمات اللوجستية/قنوات التوزيع ذات القيمة المضافة التي يمكن توفيرها خاصة للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحجم. وسيتم استعراض ما يجري من عمليات إنشاء آليات وطنية ودون إقليمية لتيسير التجارة والنقل بغية تحسين السلاسل اللوجستية/قنوات التوزيع من الباب الى الباب ذات القيمة المضافة، والحد من اللوازم والإجراءات الإدارية بما في ذلك الحواجز التي تعوق توسيع نطاق الصادرات وتنويعها، التي قد تحول دون نجاح التجارة.

٣٤- وستتاح المعلومات عن آخر التطورات في مجال خدمات التجارة والنقل بواسطة الرسائل الإخبارية وشبكة المعلومات العالمية. وستوفر الخدمات الاستشارية في مجال تيسير التجارة الى البلدان النامية والبلدان التي تمر بمرحلة انتقالية المساعدة في وضع سياسات وطنية ترمي الى تنفيذ التوصيات التي اعتمدها ندوة

الأمم المتحدة الدولية المعنية بالكفاءة في التجارة بشأن الممارسات التجارية. وسيلتمس للتعاون مع القطاع الخاص والمنظمات غير الحكومية والعالم الأكاديمي.

٣٥- وستقدم للسلطات الحكومية والقطاع الخاص المساعدة في مجال تيسير التجارة والنقل من خلال تنظيم ودعم وتنسيق المشاريع الميدانية وبرامج التدريب، والحلقات الدراسية وحلقات العمل. وستستهدف هذه المساعدة ما يلي: (١) وضع أطر طبقاً للممارسات التجارية الدولية الحديثة؛ (٢) توحيد الرموز والإجراءات والأشكال ومواعيمها وتبسيطها؛ (٣) التطبيق التجاري والعملي للمستجدات التكنولوجية وأدوات اتخاذ القرار العصرية بالنسبة لمستعملي ومقدمي الخدمات اللوجستية.

٣٦- وتمثل النتائج المتوقعة لهذه الأنشطة في تعزيز القدرة التنافسية للبلدان وخاصة أقلها نمواً والاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية والتي تنمذ فيها هذه العمليات وسيساعد إنشاء كيانات وطنية ودون إقليمية معنية بالتنسيق على وضع تدابير متسقة ملائمة من أجل إدماج البلدان والمناطق دون الإقليمية النامية في الاقتصاد العالمي. كما أن من شأن توفير أدوات اتخاذ القرار ومعلومات منتظمة في مجال الممارسات التجارية العصرية بما في ذلك مجموعات الخدمات اللوجستية وقنوات التوزيع من الباب الى الباب ذات القيمة المضافة أن يعزز القدرة التنافسية للشركات المحلية. وستتيح المشاركة في أنشطة التدريب وتبادل المعلومات فرصة للإدارات الحكومية والقطاع الخاص لتبادل الآراء بشأن أحدث الممارسات التجارية الدولية وآخر التطورات التكنولوجية.

الأولويات

٣٧- سيواصل الأونكتاد بنشاط أعماله في مجال الممارسات التجارية وتيسير التجارة، بالتعاون الوثيق مع اللجنة الاقتصادية لأوروبا ومركز التجارة الدولية. وفي هذا الصدد ستمثل أولويات الأونكتاد فيما يلي:

(أ) تحديد استراتيجيات لتيسير التجارة والنقل، خاصة في البلدان النامية غير الساحلية والجزرية؛ والخدمات اللوجستية ذات القيمة المضافة التي ستتاح للبلدان النامية والاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية؛

(ب) المساعدة في تيسير التجارة والنقل؛

(ج) توزيع المعلومات الحالية بواسطة الرسائل الإخبارية وشبكة انترنيت؛

(د) تقديم الخدمات الاستشارية عند الطلب؛

(هـ) إعداد وتنظيم محاضرات وحلقات دراسية عند الطلب^(١).

الإطار 5: تيسير التجارة عملياً

تيسير التجارة هو الترشيد المنتظم للإجراءات وتدفعات المعلومات والوثائق. وتتطلب التجارة الدولية إجراءات وقواعد إجرائية بسيطة وسلوكاً تعاونياً من جانب إدارة الجمارك ومجموعات خدمات لوجستية فعالة من الباب الى الباب.

وينبغي ألا يثبت تعقد العمليات والاجراءات التي تتطلبها التجارة الدولية همة المؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحجم القادرة على انتاج مصنوعات جيدة النوعية قادرة على المنافسة. ويسهم تيسير التجارة في تعزيز الموقف التنافسي لصغار المصدرين في الأسواق الأجنبية.

ترمي مشاريع الأونكتاد للمساعدة التقنية في مجال تيسير التجارة الى تحقيق نمو مستدام للتجارة الخارجية في بلد من البلدان بتصحيح العيوب المتأصلة في نظام التجارة والنقل. وتكمل هذه المشاريع أيضاً تنفيذ المشاريع الكبيرة التي يمولها البنك الدولي في مجال الهياكل الأساسية للنقل فضلاً عن النظام الآلي للبيانات الجمركية ونظام المعلومات المسبقة عن البضائع. وتشمل هذه المشاريع جميع التدابير واستعراضها وتنفيذها لتيسير تدفقات التجارة وتشجيع أنشطة النقل الوطنية وإشاعة الوعي بالممارسات التجارية الفعالة في التجارة الدولية فضلاً عن تزويد إدارات الجمارك بأدوات العمل المناسبة والمصممة لزيادة الكفاءة والشفافية في فترة التخليص الجمركي وتحصيل الإيرادات، وإنتاج بيانات تجارية موثوقة تتاح في الوقت المناسب. وتنمي هذه المشاريع التأزر اللازم لتنسيق وتنفيذ النظام الآلي للمعلومات الجمركية ونظام المعلومات المسبقة عن البضائع. وتمثل النتائج الرئيسية المتوقعة منها فيما يلي: إنشاء أطر قانونية ومؤسسية وإدخال اصلاحات وأدوات قابلة للاستمرار تجارياً لتشجيع عمليات التجارة والنقل الكفؤة (بمشاركة مباشرة ونشطة من جانب الوكالات العامة والخاصة المعنية والنقاط التجارية العاملة وعن طريق اللجان الوطنية لتيسير التجارة والنقل التي تمثل جميع المصالح الوظيفية) ووضع برامج تدريب مناسبة.

وقد نفذ الأونكتاد عدداً من مشاريع تيسير التجارة (مثلاً في كولومبيا واثيوبيا وموزامبيق وباكستان واندونيسيا والمجموعة الأندية وغيرها) بالتعاون الوثيق مع اللجان الإقليمية (خاصة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ) وبدعم مالي من برنامج الأمم المتحدة الإنمائي والبنك الدولي والبلدان نفسها. وأقام الأونكتاد أيضاً شراكة مع القطاع الخاص بدعم أنشطة محفل غير حكومي يوجهه القطاع الخاص لتشجيع النقل المتعدد الوسائط.

ويتعاون الأونكتاد مع لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا التي تكمل معاييرها وتوصياتها في مجال تيسير التجارة أنشطة الأونكتاد في هذا المجال. ويشكل كل من النظام الآلي للمعلومات الجمركية ونظام المعلومات المسبقة عن البضائع (الذين يستندان الى الرموز والمعايير الدولية) ونواتج اللجنة الاقتصادية لأوروبا (مثل برنامج العمل بشأن النقل المختلط) أمثلة على هذا التعاون.

٥- المعلومات التجارية

القضايا

٣٨- إن مشاكل توافر هذه المعلومات واختيارها والوصول إليها وتوحيدها دولياً تحول دون قيام المؤسسات باستخدام المعلومات لأغراض التجارة على أفضل وجه. وهذا يمكن أن يلحق ضرراً بالغاً بالمشاركين الجدد في التجارة العالمية والمؤسسات والشركات الصغيرة والمتوسطة الحجم في البلدان النامية والاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية. والافتقار إلى فرص الوصول إلى المعلومات التجارية المناسبة يمكن أن يشكل عقبة خطيرة خطيرة خطورة الحواجز التعريفية وغير التعريفية.

٣٩- وتتميز سوق المعلومات التجارية بالتعقد وتعاني عادة من نقص الشفافية. ويعزى ذلك إلى عدد من الأسباب: التغيير التكنولوجي السريع والتنوع الكبير جداً لمجموعة المنتجات والخدمات والتنوع الواسع للأشكال التي يمكن أن تتاح بها المعلومات والتي تتراوح بين إساءة المشورة وتوفير المنشورات وقواعد البيانات المتاحة مباشرة. وكثيراً ما يسبب ذلك ارتباكاً للجهات المشاركة الصغرى مثل المؤسسات الصغيرة والمتوسطة والمؤسسات في البلدان النامية بصورة عامة ويولد لديها انطباعات بأن جمع المعلومات واستخدامها نشاط هو أمر تنفرد به الجهات المشاركة المتقدمة والمتطورة (والكبيرة عادة). وتساهم هذه الحالة في توسيع الفجوة بين الأغنياء والفقراء في مجال المعلومات التجارية. وتتفاقم هذه الفجوة بفعل مشاكل الوسائل المادية للوصول إلى المعلومات وتكاليفها. ويعتبر معظم القائمين على إنتاج وجمع المعلومات التجارية البلدان النامية والمؤسسات الصغيرة والمتوسطة بصورة عامة سوقاً هامشية في أفضل الأحوال. ويتفاقم النقص الحاد لفرص الوصول إلى المعلومات بفعل النقص شبه التام للمعلومات المجمعّة والمنتجة محلياً. وتضيّع فرص استثمارية وتجارية كبيرة بسبب جهل قدرات المؤسسات المحلية ومنتجاتها (خاصة المؤسسات الصغيرة والمتوسطة) في الخارج.

الأنشطة/الأثر الإنمائي

٤٠- ينبغي إيجاد وتنفيذ حلول فيما يخص الاحتياجات المتنوعة جداً للفعاليات الاقتصادية المعنية - الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية والرابطات التجارية مثلاً.

٤١- وينبغي تقييم الإمكانيات الناشئة عن التغيير التكنولوجي السريع واستخدامها إلى أبعد حد واقعي: فعندما لا تسمح الهياكل الأساسية والتكنولوجيات والدراية الفنية المحلية باستخدام معلومات إلكترونية متقدمة يجب إيجاد وسائل أخرى لتعزيز قدرة المؤسسات المحلية على الوصول إلى المعلومات، والمساهمة في إنتاج ونشر المعلومات التجارية التي سيستخدمها التجار والمستثمرون في جميع أنحاء العالم.

٤٢- وستسهم الإجراءات الموصوفة أعلاه في تشجيع المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في جميع أنحاء العالم على المشاركة بصورة نشطة في التجارة الدولية. ومن المرجح أن يكون الأثر كبيراً بشكل خاص بالنسبة للجهات المشاركة الصغرى (بما في ذلك أقل البلدان نمواً) التي استبعدت تقليدياً من عملية جمع البيانات التجارية ونشرها. ويجعل المعلومات أيسر منالاً اقتصادياً وأكثر ملاءمة للاحتياجات الخاصة لصغار التجار في البلدان النامية، ستؤدي هذه الأنشطة إلى نقل فعال لتكنولوجيا المعلومات إلى المؤسسات المحلية.

الأولويات/النتائج المتوقعة

٤٣- ستستخدم الهياكل الأساسية والشبكات الموجودة الى أقصى حد لتوزيع المعلومات على المستخدمين النهائيين في البلدان النامية والاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية. وسيتم ذلك بالتعاون الوثيق مع مركز التجارة الدولية وعن طريق شبكة النقاط التجارية العالمية على وجه الخصوص.

٤٤- وسيتم ضمان إمكانية استخدام فرص التجارة الالكترونية الى أقصى حد، خاصة بالنسبة للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحجم. وستنشر فرص التجارة الالكترونية بطريقة تمكن المؤسسات الصغيرة والمتوسطة والنقاط التجارية في أقل المناطق نمواً من استخدامها على أفضل وجه ممكن.

٤٥- ويتوقع أن تسفر هذه الجهود عن النتائج العملية التالية: (أ) استحداث أدوات لشبكة انترنت يمكن للمزيد من المؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحجم في المزيد من البلدان أن تستخدمها لجمع المعلومات التجارية المناسبة وصياغتها واستخراجها مما سيخفض كلفة المعلومات التجارية بالنسبة للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحجم في البلدان النامية؛ (ب) تعميم الصيغة المتوافقة مع نظام تبادل البيانات الالكتروني لشؤون الإدارة والتجارة والنقل فيما يخص فرص التجارة الالكترونية؛ (ج) توسيع تشكيلة البيانات والمعلومات المتصلة بالتجارة المتاحة للنقاط التجارية ومستخدميها النهائيين.

الإطار ٦: معيار جديد متوافق مع نظام الأمم المتحدة لتبادل البيانات

الالكتروني لشؤون الإدارة والتجارة والنقل من أجل نشر

فرص التجارة الألكترونية

كانت وسيلة تبادل المعلومات بين النقاط التجارية خلال المرحلة الأولى للبرنامج تقتصر على البريد التقليدي أو الفاكس. ثم شرع عدد متزايد من النقاط التجارية في استخدام نظم البريد الالكتروني لتبادل المعلومات. وهذا التحسن في الاتصالات ساعد إلى حد بعيد النقاط التجارية على مساعدة زبائننا: ويمكن حالياً الحصول بسرعة على معلومات عن مراكز الاتصال التجارية أو اللوائح المتعلقة بالتصدير والاستيراد وأسواق السلع من النقاط التجارية الموجودة في بلدان أخرى ونقلها محلياً الى الشركات الصغيرة والمتوسطة الحجم. وفضلاً عن ذلك تستطيع النقاط التجارية التي يمكن لها الوصول الى خدمات شبكة المعلومات العالمية انترنت أن تشارك مشاركة تامة في الخدمات الإعلامية المباشرة لشبكة النقاط التجارية العالمية.

وبعد افتتاح شبكة النقاط التجارية العالمية في ندوة الأمم المتحدة المعنية بالكفاءة في التجارة (تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤) اتضح أن حجم الشبكة يستلزم وضع معايير لتبادل المعلومات بالنسبة لمجموعة متنوعة من وسائل الاتصال (بما في ذلك الفاكس والبريد الالكتروني والتبادل الالكتروني للبيانات). وسيتيح ذلك (أ) تبادل معلومات قواعد البيانات بطريقة منظمة؛ (ب) الاستخدام المستقل لمعدات الحاسوب وبرامجه ووسائل الاتصال؛ (ج) نقل المعلومات بسهولة الى قواعد بيانات الجهات المتلقية وأتمتة معظم هذه العملية.

لذلك أوضح الأونكتاد لدى تحديد معايير إنشاء وتشغيل النقاط التجارية أن "الحلول والنظم المستحدثة من جانب النقاط التجارية ومن أجلها ستكون قابلة للربط والتشغيل البيئي". ويقتضي ذلك احترام المعايير المتفق عليها دولياً وخاصة المعايير التي تروجها الأمم المتحدة (نظام الأمم المتحدة لتبادل البيانات الالكتروني لشؤون الإدارة والتجارة والنقل مثلاً) واستخدام النظم الدولية النموذجية لتصنيف المنتجات ونظم الاتصالات السلكية واللاسلكية المفتوحة التي تعمل طبقاً للمعايير التقنية الدولية المتفق عليها.

ولتيسير البدء في استخدام معايير في شبكة النقاط التجارية العالمية عقد الأونكتاد اجتماعاً لفريق خبراء في جنيف في حزيران/يونيه ١٩٩٥. وكان من بين المشاركين البالغ عددهم ١٣ شخصاً ممثلون للنقاط التجارية وخبراء في التبادل الالكتروني للبيانات وممثلون للأونكتاد ومركز التجارة الدولية ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا. وتمثلت المهمة الرئيسية للفريق في بحث مسألة تبادل المعلومات السابقة للمعاملات في شبكة النقاط التجارية العالمية، والصلة بين المرحلة السابقة للمعاملات ومرحلة المعاملات في الشبكة العالمية. وتم التشديد على استخدام المعايير الدولية في تبادل المعلومات في الشبكة بوصف ذلك شرطاً أساسياً للتشغيل البيئي للشبكة. ويتمثل أحد المنجزات الرئيسية التي حققها الفريق حتى الآن في استحداث معيار متوافق مع نظام الأمم المتحدة لتبادل البيانات الالكتروني لشؤون الإدارة والتجارة والنقل فيما يخص الفرص التجارية أو فرص التجارة الالكترونية، يستند الى مجموعة فرعية من وسائل كاتالوغات الأسعار في نظام الأمم المتحدة لتبادل البيانات الالكتروني لشؤون الإدارة والتجارة والنقل (UN-EDIFACT PRICAT).

وناقش فريق الخبراء مسألة استحداث مزيد من الرسائل المتوافقة مع نظام الأمم المتحدة لتبادل البيانات الالكتروني لشؤون الإدارة والتجارة والنقل والمخصصة لأنواع أخرى من المعلومات المتبادلة وخاصة المعلومات عن الشركات. ولتحقيق ذلك تم تكييف المعيار الخاص بسجلات الشركات، الذي وضعه مركز التجارة الدولية في مجال المعلومات المتعلقة بالشركات، كي يصبح معياراً متوافقاً مع نظام الأمم المتحدة لتبادل البيانات الالكتروني لشؤون الإدارة والتجارة والنقل.

٦ - الاتصالات

القضايا

٤٦ - تعتبر ثورة المعلومات والاتصالات بالنسبة للبلدان النامية فرصة القرن (حيث يتيح الانخفاض السريع في معدلات الكلفة/الأداء لآخر الوافدين إمكانية اللحاق بالركب والسعي الحثيث نحو بلوغ مستويات إنتاجية أعلى) وهي أيضاً ثورة أخرى للأغنياء.

٤٧ - وفي الثمانينات، سارعت كبرى الشركات متعددة الجنسيات إلى استخدام تكنولوجيات الاتصالات الجديدة لتعزيز قدرتها على التنافس في مجال التكاليف والابتكارات وممايزة المنتجات. والتكنولوجيات التي تستخدمها هذه الشركات باتت متاحة الآن بتكاليف أدنى بكثير للمشاريع الصغيرة والمتوسطة الحجم، بما

في ذلك في البلدان النامية. وتتيح هذه الحالة الجديدة إمكانيات مميزة للتنمية من خلال تعزيز إدماج هذه الجهات المشاركة الأصغر في المجتمع العالمي الناشئ للمعلومات.

٤٨ - وبما أن الخدمات تشكل جزءاً متزايداً من الانتاج والتجارة العالميين، فإن الاتصالات تتيح في حالات كثيرة طرقاً جديدة لتصدير واستيراد هذه الخدمات إما بشكل مباشر (مثلاً خدمات التعليم من خلال التعلم عن بعد)، أو بشكل غير مباشر (مثلاً خدمات السياحة من خلال الترويج للمواقع أو الفنادق على شبكة انترنت). وهذا يمثل إمكانية عظيمة لتنوع التجارة في كثير من البلدان النامية والاقتصادات التي تمر بمرحلة إنتقالية.

٤٩ - وعلاوة على ذلك فإن كفاءة عقد الصفقات التجارية تتطلب الآن إقترانها بتدفقات تجارية دولية تقل كلفتها وتزداد موثوقيتها إلى حد كبير من خلال إجرائها بوسائل تقوم على استخدام الاتصالات الالكترونية. وفي هذا الصدد، فإن عجز بلد أو مشروع ما عن استخدام أساليب الاتصالات الدولية الكفؤة يفضي حتماً في حالات كثيرة إلى المزيد من التهميش.

الاجراءات/الأثر الإنمائي

٥٠ - يلزم مواصلة الجهود لتعزيز الوعي بوجود وتوافر حلول منخفضة الكلفة للاتصالات الداعمة للتنمية لكي تكون المشاريع الصغيرة والمتوسطة الحجم في المناطق الأقل تقدماً قادرة على المنافسة في التجارة الدولية.

٥١ - ولن يهتم المستثمرون الخاصون بتمويل إنشاء أو رفع مستوى الهياكل الأساسية للاتصالات ما لم يتوقع من أعداد كافية من المستخدمين توليد "حركة مرور" على هذه الهياكل الأساسية. فإذا توفرت هذه الأعداد الكافية من مجموعة واسعة من المشاريع المحلية (خاصة المشاريع الصغيرة والمتوسطة الحجم)، فإن الهياكل الأساسية للاتصالات الجديدة ستسهم في تعزيز العمالة المحلية، ونقل التكنولوجيات والأداء الاقتصادي. والتجارة الدولية مجال يمكن الحصول فيه على هذه المشاركة بسرعة مما يبرر إجراءات الأونكتاد.

٥٢ - ويمكن للأونكتاد أن يسهم أيضاً مساهمة كبيرة في تعزيز وعي البلدان النامية والاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية بالآثار التي يمكن لأحداث الاتجاهات التي تمس ما يسمى بالهياكل الأساسية العالمية للمعلومات أن تخلّفها على التجارة والتنمية. وينبغي لإجراءات الأونكتاد في هذا الميدان أن تظل عملية كما ينبغي أن تظل التجارة محور تركيزها^(٧). وينبغي تصميمها وتنفيذها كإجراءات مكتملة لتلك التي تضطلع بها منظمات أخرى تختص بالتحديد بالاتصالات مثل الاتحاد الدولي للاتصالات، وهيئات دولية أخرى ذات صلة مثل مجتمع انترنت.

٥٣ - ويمكن إيجاز أثر هذه الإجراءات على التنمية على النحو التالي:

(أ) ستحصل المناطق الأقل تقدماً على فوائد ملموسة من استخدام تكنولوجيات المعلومات بكثافة أكبر وذلك من خلال رفع مستويات قدرة مشاريعها الصغيرة والمتوسطة الحجم على المنافسة في التجارة وتنوع التجارة،

(ب) سيتولد مستوى طلب محلي قابل للاستمرار فيما يتعلق بخدمات المعلومات وبالتالي ستصبح المناطق الأقل تقدماً أكثر جاذبية بالنسبة للمستثمرين الأجانب المهتمين بتمويل الهياكل الأساسية المحلية للمعلومات.

الأولويات/النتائج المتوقعة

٥٤ - وفي هذا السياق، ستكون أولويات الأونكتاد كالاتي:

(أ) تحفيز وعي ودراية النقاط التجارية ومستخدامها بجوانب الهياكل الأساسية العالمية الناشئة للمعلومات ذات الصلة بالتجارة. وسيتم التماس التعاون مع الاتحاد الدولي للاتصالات من أجل إتاحة مشاركة المجتمع التجاري في البلدان النامية والاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية مشاركة فعالة في الأنشطة الإقليمية في مجال الاتصالات، خاصة من خلال مجتمع النقاط التجارية وحوله. وستبذل جهود عاجلة لتأمين مشاركة ممثلي النقاط التجارية مشاركة فعالة في اجتماع وحلقات تدارس الاتحاد الدولي للاتصالات بشأن تفاعل الاتصالات السلكية واللاسلكية (جنيف، أيلول/سبتمبر ١٩٩٧):

(ب) مواصلة التعاون الفعال والاضطلاع بأنشطة مشتركة مع الشركاء ذوي الصلة في القطاعين العام والخاص لتشجيع إدماج الجهات المشاركة الأصغر في المجتمع العالمي الناشئ للمعلومات من وجهة نظر الكفاءة في التجارة. وينبغي لهذه الأنشطة أن تركز على توفير أو تكييف منتجات وخدمات الاتصالات لتلبية الاحتياجات المحددة للبلدان النامية، وخاصة أقل البلدان نمواً؛

(ج) تشجيع استخدام الأدوات المبتكرة والمنخفضة الكلفة والداعمة للتنمية في التجارة الإلكترونية من خلال شبكة النقاط التجارية العالمية. وسيتم تنفيذ ذلك بوجه خاص عن طريق استنباط حلول تقوم على استخدام برامج ومعدات الحاسب الإلكتروني لضمان التبادل الآمن للفرص التجارية الإلكترونية على شبكة إنترنت. وينبغي اختبار هذه الحلول في عدد كبير من البلدان النامية، بما في ذلك أقل البلدان نمواً.

٥٥ - وستكون النتائج الرئيسية المتوقعة تحقيقها من العمل على صعيد هذه الأولويات كالاتي:

(أ) سيكون قد تم وضع وتنفيذ أنشطة مشتركة مع الاتحاد الدولي للاتصالات وغيره من الشركاء ذوي الصلة لإشراك عدد كبير من النقاط التجارية في الأنشطة وحلقات التدارس وعمليات تبادل الخبرات ذات الصلة بالاتصالات.

(ب) سيكون قد تم وضع مشاريع تجريبية لتوفير الأدوات التي تقوم على استخدام شبكة انترنت والخدمات ذات الصلة الداعمة للتجارة إلى عدد كبير من النقاط التجارية في البلدان النامية (بما في ذلك أقل البلدان نمواً) والاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية.

(ج) من خلال استخدام الأدوات الجديدة لشبكة النقاط التجارية العالمية القائمة على استخدام برامج ومعدات الحاسب الالكتروني، سيصبح عدد كبير من المشاريع الصغيرة والمتوسطة الحجم في البلدان النامية والاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية قادراً على المشاركة الفعالة في التجارة الالكترونية والوصول إلى أسواق جديدة في الخارج.

الإطار ٨: شبكة النقاط التجارية العالمية

أعلن الأمين العام بطرس غالي رسمياً إنشاء شبكة النقاط التجارية العالمية في ندوة الأمم المتحدة الدولية المعنية بالكفاءة في التجارة (كولومبوس، أوهايو) في تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤. وتحققت منذ ذلك الوقت إنجازات كبيرة في التقدم التكنولوجي للشبكة ولنقاط تجارية عديدة.

ومن العوامل التي ساعدت في نجاح مرحلة التطوير الأولية لشبكة النقاط التجارية العالمية دور مركز تطوير النقاط التجارية الذي أنشأه الأونكتاد في بانكوك (تايلند) في عام ١٩٩٢ بالتعاون مع معهد آسيا للتكنولوجيا واستضافه منذ تموز/يوليه ١٩٩٥ معهد مالبورن الملكي للتكنولوجيا (استراليا). وقد تولى مركز الأونكتاد لتطوير النقاط التجارية الذي أنشئ في سياق استراتيجية تحقيق اللامركزية التي اعتمدها برنامج الأونكتاد الخاص بشأن الكفاءة في التجارة المسؤولة عن تطوير الأدوات المبتكرة والوصلات البينية التي تستخدمها شبكة النقاط التجارية العالمية، بما في ذلك نظام الفرص التجارية الالكترونية، وموقع شبكة النقاط التجارية العالمية على الشبكة العالمية (World Wide Web) الموصلة بشبكة انترنت، و"مجمع انترنت للنقاط التجارية" المقابلة لها (انظر أدناه).

وتعرض شبكة النقاط التجارية العالمية في الوقت الحاضر سمات جهازي الأونكتاد لخدمة الشبكة العالمية في جنيف ومالبورن. ونظراً لأن شبكة النقاط التجارية العالمية تشمل جهازين خادمين، فإن هذا قد زاد إلى حد كبير من سهولة الوصول إلى الشبكة. ولا تزال سهولة وسرعة الوصول تسجلان تحسناً سريعاً ومطرداً حيث يجري إنشاء المواقع المطابقة للأجهزة الرئيسية الخادمة لشبكة النقاط التجارية العالمية في شتى أنحاء العالم. وقد تم حالياً إنشاء المواقع المطابقة التالية، في جامعات: طوكيو، ولوبليانا، ولوس أنجلوس، وسيدني، وسنغافورة، وبراغ، وموسكو، ونامور، وبورت أوف سين، ولاس بالماس، ووارسو، وجاكارتا، وجوهانسبرغ، وتامبيري، وهونغ كونغ، وريو دي جانيرو، وزمبابوي. وعلاوة على ذلك، تقوم عدة نقاط تجارية بتشغيل أجهزتها الخادمة مثل تلك التي يتم تشغيلها في كولومبوس، وتامبيري، وجاكارتا، وهراري، ونامور ولوس أنجلوس.

وإلى جانب هذه الأجهزة الخادمة، تم توصيل عدة نقاط تجارية (حوالي ٣٠) بخدمات انترنت الكاملة (الشبكة العالمية World Wide Web، ومجموعات النقاش Newsgroups، والغوفر Gopher الخ) باستخدام مقدمي خدمات انترنت المحليين. وتقوم معظم هذه النقاط التجارية التي لا تستطيع بعد الاستفادة من خدمات انترنت الكاملة بتبادل المعلومات باستخدام مرافق البريد الالكتروني (حوالي ٣٠).

ومع ذلك، فإن الوصول إلى شبكة انترنت لم يصبح عالمياً بعد. وفي البلدان التي لا يزال يصعب فيها الوصول إلى انترنت، يمكن للمشاريع المحلية أن تحصل/تنتج معلومات من خلال الشبكة العالمية باستخدام مرافق الأونكتاد لمجمع انترنت. وتتيح خدمات مجمع انترنت للنقاط التجارية (خاصة في البلدان النامية) غير المزودة بأجهزة للوصول إلى شبكة انترنت استخدام الأجهزة الخادمة لمركز الأونكتاد لتطوير النقاط التجارية كمستودعات بيانات وتساعد النقاط التجارية في كل من البلدان المتقدمة والبلدان النامية على استخدام أحدث تقنيات التصميم التصويرية لإنشاء صفحاتها المحلية وقوائم المنتجات.

وقد زاد حجم استخدام الشبكة العالمية على شبكة النقاط التجارية العالمية زيادة كبيرة منذ أن أنشئ موقع الشبكة في كانون الثاني/يناير ١٩٩٥. وقد تم استخدام الجهازين الخادمين الرئيسيين ما مجموعه ٢,٦ مليون مرة في شهر كانون الثاني/يناير ١٩٩٦ و ٣,٢ مليون مرة في شباط/فبراير ١٩٩٦. وبهذا أصبح موقع مركز الأونكتاد لتطوير النقاط التجارية على الشبكة العالمية واحداً من أنشط المواقع التجارية على شبكة انترنت.

٧- الأولويات المتعددة القطاعات

(أ) تسهيل النقل العابر

القضايا

٥٦- تعوق تكاليف المرور العابر العالية التجارة الإقليمية والعالمية للدول غير الساحلية. وتخفيض هذه التكاليف لا يتطلب فقط اجراءات من قبل الدولتين اللتين تتعاطيان التجارة بل إنه يعتمد اعتماداً شديداً على تحسين مرافق المرور العابر واجراءاته في بلدان المرور العابر. وبالتالي فإن استراتيجية تخفيض تكاليف المرور العابر وتوسيع التجارة الإقليمية والدولية تقتضي التنفيذ المشترك لبرامج عمل ملموسة في مجالات محددة من المجالات ذات الأولوية. ومن شأن الاهتمام المشترك بتحسين أنظمة المرور العابر وأنظمة النقل العابر فيما بين الدول أن يوفر الأساس المنطقي للاستثمارات الجديدة المطلوبة للتغلب على اختناقات الهياكل الأساسية المادية والعوائق القانونية والادارية.

الاجراءات/الأثر الإنمائي

٥٧- ستجري دراسة استقصائية شاملة للاحتياجات من الهياكل الأساسية المادية اللازمة للتجارة الاقليمية والدولية والخطوات المطلوبة للتغلب على الاختناقات. وسيتم إيلاء اهتمام خاص للتدابير الرامية إلى تحسين مجمل الجوانب المؤسسية والاجرائية والادارية والتنظيمية وغير ذلك من الجوانب غير المادية التي تتسم بأهمية حيوية بالنسبة للحركة الفعلية للبضائع. وستحدد على أساس هذه الدراسة الاستقصائية عناصر اتفاق إطاري بشأن النقل العابر وتنفيذ هذا الاتفاق في حالات ممرات محددة. وتعتبر الأنشطة المدرجة أدناه عناصر أساسية للاتفاقات الإطارية الشاملة بشأن المرور العابر. وتشمل هذه الأنشطة اقتراحات ل:

(أ) توجيه سياسة النقل العابر مع التأكيد على تهيئة بيئة تجارية ذات توجه سوقي، وعلى التنافس بين وسائل النقل وممرات النقل العابر وذلك لضمان فعالية تكاليف عمليات النقل العابر؛

(ب) وضع شروط لتنمية واستخدام مرافق الهياكل الأساسية للنقل العابر بما فيها تنوع طرق المرور العابر وتعزيز برامج الصيانة لضمان استخدام أفضل للهياكل الأساسية الحالية للنقل العابر؛

(ج) الترخيص للمتعهدين، وتحديد التعريفات؛

(د) مواءمة الشروط القانونية التي تنظم عمليات النقل العابر؛

(هـ) إنشاء أنظمة مراقبة لأداء عمليات النقل العابر في ممرات مختلفة باستخدام المؤشرات التي طوّرت في إطار برنامج نظام المعلومات المسبقة عن البضائع (ACIS)؛

(و) تطوير أنظمة جمركية للنقل العابر.

٥٨- إن تحديد ممرات نقل عابر هو أمر أساسي من أجل إنشاء مرافق الهياكل الأساسية للنقل العابر ولممرات نقل ذات مستوى تقني متناسق مقبول في عمليات النقل العابر. فوضع معايير دنيا لطرق النقل العابر يُمْكِن الحكومات من الاتفاق على أنظمة مشتركة لتنظيم حركة المرور العابر وذلك بالنسبة لمواصفات أداة النقل (العرض، الطول، الوزن، الارتفاع)، ووضع حدود للأثقال التي تتحملها الدواليب، والأوزان القصوى، ومعايير التلوث.

٥٩- ومن شأن تطبيق الأدوات الملائمة لتنفيذ الجوانب التقنية لاتفاقات النقل العابر أن يساعد على ضمان الاستخدام الأمثل للمرافق والترتيبات الادارية. وهذا أمر لا غنى عنه لتحقيق إمكانيات تعزيز التجارة والتوفير في التكاليف في اتفاقات النقل العابر.

الأولويات

٦٠- تدل الخبرة المكتسبة على صعيد توفير المساعدة التقنية التي يقدمها الأونكتاد على أن أفضل طريقة لتعزيز التعاون الاقليمي في مجال النقل العابر تندرج في إطار الاتفاقات الإطارية الشاملة للنقل

العابر. فمثل هذه الاتفاقات العريضة القاعدة التي تشمل مجموعة كبيرة من القضايا تنطوي على إمكانيات أكبر لضمان توازن المصالح بين موردي خدمات النقل العابر ومستخدميها.

٦١- وهناك حاجة لاتفاقات مؤسسية على المستويين الحكومي والصناعي لرصد واستعراض التقدم المحرز في تنفيذ التدابير المتفق عليها. ويجب أن تستند المقررات التي تتخذها الحكومات إلى المشاورات التي تجري فيما بين الوزارات نظراً لتنوع قضايا النقل العابر ومشكلاته. وبالإضافة إلى ذلك، ينبغي أن تُمنح الترتيبات المؤسسية فيما بين الحكومات القدرة التقنية والمسؤولية السياسية ليس فقط للتمكّن من استعراض التقدم المحرز في تنفيذ التدابير المتفق عليها بل أيضاً من إجراء تعديلات وتغييرات تتماشى مع الحاجات المتغيرة لتجارة المرور العابر.

٦٢- تقوم الإجراءات ذات الأولوية التي يتعين اتخاذها بالنسبة لتحسين عمليات النقل العابر على إجراء تحليل متعمق لممرٍ مختارٍ وتشمل اقتراحات بشأن البنية التحتية المؤسسية اللازمة لضمان الأداء السليم لآليات المرور العابر، وقياس أداء ممرات العبور، وتطبيق أدوات نظام المعلومات المسبقة عن البضائع (ACIS) والنظام الآلي لتجهيز البيانات الجمركية واسترجاعها (ASYCUDA) على طرق عبور مختارة، واستخدام تكنولوجيا المعلومات لتحسين أداء الممرات.

٦٣- ونظراً لتعمّد عمليات النقل العابر وتنوع الأنظمة المستعملة حالياً، يقترح تشكيل فريق من خبراء المرور العابر لمعالجة الجوانب التقنية المختلفة لصياغة اتفاقات المرور العابر وتنفيذها. وبالفعل فإن مجلس التجارة والتنمية قد أقر في دورته التنفيذية التي عُقدت في تموز/يوليه ١٩٩٦ اقتراح إنشاء فريق من خبراء المرور العابر. وسيقدم هذا الفريق بصفة خاصة الإرشاد والتوجيه بشأن أفضل الطرق المتاحة لتنفيذ الجوانب التقنية لاتفاقات المرور العابر، مستخدماً الأدوات المتوفرة للأونكتاد والتي تهدف إلى تحسين كفاءة التجارة والنقل في إطار بيئة مرور عابر محددة.

(ب) تنمية الموارد البشرية

القضايا

٦٤- أصبحت الموارد البشرية مكوناً أساسياً من مكونات القدرة التنافسية أكثر من أي وقت مضى. ومع حدوث تغير سريع في عمليات الانتاج وأذواق الزبائن والنماذج التنظيمية، أصبحت نوعية الموارد البشرية تمثل المكون الثابت الوحيد الذي يمكن أن يبني عليه مشروع ما أو اقتصاد وطني ما ميزته النسبية. فبناء القدرات بالنسبة لعدد كبير من البلدان النامية (ولا سيما أقل البلدان نمواً) كان عائقه التقليدي، في هذا المجال يتمثل في المفارقة المعروفة: فحين يتدرب السكان المحليون في مجال ما، يكون الطلب على المختصين فيه عالياً على المستوى العالمي، تحدث عند ذلك هجرة الأدمغة وتنخفض الموارد البشرية المحلية بعد التدرب أكثر مما كانت عليه من قبل.

٦٥- ففي مجال مثل الهياكل الأساسية للخدمات من أجل كفاءة التنمية والتجارة، يرجح حدوث هذه الظاهرة بحيث تتعين معالجة مسألة الأخذ بنهج مبتكرة لإزاء التجارة والتنمية وإزاء القضايا التي لا تبحثها الكتب المدرسية. ولذا فإنه من الضروري تطوير مكون قوي لتنمية الموارد البشرية ضمن الشعبية، مع التركيز

على تدريب المدربين. كما ينبغي أن يسمح في نفس الوقت بالتوفير المستمر لأحدث الأدوات من أجل المنافسة التجارية التي لا يستطيع توفيرها إلا خبراء الشعبة الفنيون.

٦٦- وفي ناحية أخرى، توفر التقنيات الجديدة طرقاً إبتكارية قوية لتدريب الأفراد من خلال أسلوب الجمع بين وسائل التدريب التقليدية والتعلم عن بُعد الذي أصبح حالياً أسلوباً تفاعلياً حقاً، ويعود الفضل في ذلك لإمكانيات الربط الشبكي كتلك التي تتيحها شبكة الإنترنت.

٦٧- إن المشاريع الإنتاجية والخدمات التي تدعم أنشطتها التجارية تعتمد جميعها على الناس. فالموظفون والمدراء والمستخدمون جميعهم بحاجة إلى التفاهم المناسب والمعرفة والمهارات والحوافز. ووجود صفات كهذه يعتمد على عدة عوامل لا يمكن أن تتوفر تلقائياً. بل إن ذلك يتطلب تنمية الموارد البشرية وحجر الأساس في تنمية الموارد البشرية هو التدريب، لكن ذلك ينبغي أن يشمل أيضاً تدابير للإتيان بأشخاص يملكون الصفات الصحيحة إلى كل قطاع، وفضلاً عن التطور المهني لكي يتاح اكتساب أفضل الخبرات والإبقاء عليها، مع الاهتمام ببيئة العمل لكي تستعمل الصفات المتراكمة خير استعمال.

الاجراءات/الأثر الإنمائي

٦٨- إن تنمية الموارد البشرية مكوّن حيوي في أعمال الأونكتاد في مجال الهياكل الأساسية للخدمات من أجل كفاءة التنمية والتجارة وذلك لأسباب رئيسية ثلاثة:

(أ) إن الطابع المتعدد القطاعات لهذا المجال يجعله مرشحاً واضحاً لتحقيق وفورات الحجم في سياق تنمية الموارد البشرية؛

(ب) الخبرة الراسخة للشعبة في استعمال الأدوات السمعية البصرية والتكنولوجيا المتقدمة تمنحها إمكانية الاستفادة الفورية من أحدث الإمكانيات المتاحة للمدربين ومحضري الموضوع؛

(ج) الخبرة التي اكتسبتها الشعبة من خلال برامجها الخاصة بالمساعدة التقنية والقائمة منذ أمد طويل (برامج مثل نظام المعلومات المسبقة عن البضائع، النظام الآلي لتجهيز البيانات الجمركية واسترجاعها، برنامج تيسير التجارة، النقاط التجارية، إلى جانب خبرتها الواسعة والمباشرة في تدريب الموارد البشرية في البلدان الجزرية وغير الساحلية مثلاً) قد أكدت دائماً أن العنصر البشري، مهما اختلفت نوعيات التكنولوجيا، هو العامل الأساسي للنجاح.

٦٩- ويجب توفير عدد متزايد من الدورات التدريبية للمشاريع وقطاعات الخدمات، بالإضافة إلى آليات لضمان اجتذاب عدد كبير من موظفي الأعمال ووضع ما يتعلمونه قيد الممارسة من أجل توسيع التجارة وربحياتها. وسيولي الأونكتاد اهتماماً بالغاً لضمان توفر التدريب المناسب وذلك لتكملة كل الجهود التي يبذلها في دعم التجارة.

٧٠- وسيتم اختيار المجالات ذات الأولوية للتدريب العملي المنحى بإيلاء عناية فائقة لإمكانية توسيع التجارة وكذلك لتخفيض تكاليف التجارة. فالمستفيدون المستهدفون هم التجار وأولئك الذين يقدمون خدمات

دعم التجارة. وستبذل جهود لتسهيل الدراسة الفردية باستغلال الطاقة التفاعلية لأقراص الذاكرة المقروءة فقط وشبكة الإنترنت، إذا أمكن ذلك.

٧١- وسيكون قدر كبير من التدريب الذي يتم تطويره ذا صلة مباشرة بالأنظمة التي يوصي بها الأونكتاد أو يقوم بتطبيقها. غير أن من شأن تطوير أنواع أخرى من التدريب أن يزيد من الشعور بالحاجة إلى أنظمة كهذه وأن يوضح التطورات التقنية أو التجارية المستقلة الواجب استغلالها، أو أن يوفر ببساطة المعرفة والمهارات المطلوبة لتحسين الأداء في قطاع ما.

الأولويات/النتائج المتوقعة

٧٢- إن الموضوعات التي تتعين معالجتها ستحدد فقط عند الاضطلاع بمزيد من العمل في كل قطاع. وبإمكان الأمانة أو المؤسسات المتعاونة أو الهيئات التجارية التي تمتلك المهارات الخاصة المطلوبة أن تطور مباشرة مواد تدريب مناظرة. وسيؤلى اهتمام خاص لإمكانية تطوير المواد ضمن البلدان التي هي بأمس الحاجة إلى التدريب، كما حصل في إطار شبكة برنامج التدريب البحري (TRAINMAR) التي أنشأها الأونكتاد عام ١٩٨٠ (انظر الإطار). كما أن عناية إضافية ستؤلى لتهيئة الأوضاع التي تتيح نشر التدريب تحت الإشراف المباشر للبلدان المستفيدة، التي يمكن أن تستفيد من الإمكانيات الخاصة للنقاط التجارية ولمراكز شبكة التدريب البحري، ولتمكين البلدان من تقاسم خبراتها ومن التعاون في توفير التدريب، متقاسمة الخبرات العملية ومنفذة لنتائجها.

٧٣- ومن المزمع أن تنفذ كل أنشطة تنمية الموارد البشرية التابعة للشعبة تحت عنوان التدريب في مجال التجارة (TRAINFORTRADE)، والتي يجب تعميمها على كل أنشطة التدريب في الأونكتاد. وفي انتظار الحصول على الموارد الضرورية الخارجة عن الميزانية، يتوخى تنفيذ الأنشطة التالية في مجال تنمية الموارد البشرية في قطاعات محددة:

(أ) النقل: توفير التدريب في إطار مشروع نظام المعلومات المسبقة عن البضائع، بما في ذلك تدريب مدراء أنظمة الموانئ وسكك الحديد والنقل عبر البحيرات وذلك لتمكينهم من استعمال المعلومات في مقررات الإدارة التنفيذية. وسيوفر التدريب للمستفيدين في إطار مشروع نظام المعلومات المسبقة عن البضائع أي وكلاء الشحن والشاحنين، وذلك بهدف تحسين الخدمات وعمليات التموين والإمداد الاجمالية وتمكينهم من الاستفادة من المعلومات. وقد يشتمل التعاون على تطوير دورات تدريبية جديدة. فضلاً عن التدريب في مجال تحديد أسعار الموانئ وإدارة نوعية الخدمات لصالح الموانئ وشركات الشحن؛

(ب) قضايا قانونية متعددة القطاعات وحلقات دراسية وحلقات تدريبية تتعلق بالمفاهيم والممارسات القانونية للتجارة كالشروط التجارية الدولية، وسندات شحن ومستندات النقل الأخرى، وعقود البيع وترتيبات الدفع. ومن المزمع وضع مجموعة معلومات شاملة تصف الموضوعات الرئيسية في قانون وممارسات التجارة الدولية؛

(ج) القدرة التنافسية التجارية للمشاريع الصغيرة والمتوسطة الحجم: تدريب خبراء تشغيل النقاط التجارية فضلاً عن مدراء النقاط التجارية ومستخدميها؛

(د) تيسير التجارة: في نطاق النظام الآلي لتجهيز البيانات الجمركية واسترجاعها، صياغة برامج تدريب في مجال الجمارك، وخاصة إنشاء مراكز للتدريب الجمركي حيث لا توجد، وتدريب خبراء (الحاسوب) التقنيين في هذا المجال ووضع برامج عملية في مجال تقييم المخاطر وتقنيات إدارة الجمارك، وما إلى ذلك.

٧٤- وبموازاة العمل الرائد عبر كل القطاعات، سيحظى دعم شبكة التدريب البحري وتوسيعها بعناية خاصة لتلبية حاجات الشركاء الأصغر والأقل تنظيماً في تنظيم التجارة البحرية. وتوفر مراكز شبكة التدريب البحري بالفعل الخدمات التدريبية للقطاعات البحرية في أكثر من خمسين بلداً، وتعتبر إمكانات التعاون الفعال بين المراكز في الدول المجاورة راسخة في معظم المناطق، لكنها أقل رسوخاً في أجزاء من أفريقيا حيث ستولى التحسينات عناية خاصة. كما أن الجهود ستتركز على توفير قدر أكبر من الاستقلال الذاتي فيما يتعلق بترتيبات الربط الشبكي مع إيلاء عناية خاصة لإمكانات قيام المراكز في البلدان الأغنى بتوفير المشورة والريادة في إدخال التكنولوجيات الحديثة والممارسات التجارية الجديدة والتكيف معها.

٧٥- وستعدُّ مجموعة من الدورات التدريبية لتسهيل تنفيذ الأنظمة التي صممها الأونكتاد، وبصورة أعم لإتاحة تحسين التجارة. ولا بد من توفر طاقة تدريب محلية لإتاحة متابعة الدورات التدريبية وتحقيق النتائج المتوخاة. وبحسب توفر الموارد، ينبغي إعداد ما لا يقل عن ثماني دورات تدريبية في السنة تحت إشراف الأونكتاد؛ كما ينبغي فتح مراكز محلية لتوفير التدريب بصورة تدريجية مما يفسح المجال أمام نحو ألفي شخص لتلقي التدريب في السنة الأولى مع مواصلة توفير التدريب بذلك المعدل سنوياً مما يؤثر تأثيراً مباشراً على حجم التجارة وربحياتها ونموها.

الإطار ٩: برنامج التدريب البحري (ترينمار)

أُنشئ برنامج التدريب البحري (ترينمار) في عام ١٩٨٠ للاستجابة بطريقة عملية وفعالة من حيث التكلفة للطلب الكبير الناشئ في البلدان النامية فيما يتعلق بالمدرّاء المؤهلين في ميادين الشحن، والموانئ والنقل المتعدد الوسائط.

أما الهدف الأولي فهو تعزيز مراكز التدريب المحلية التي تلبى احتياجات المدرّاء والمسؤولين المعنيين بالقطاع البحري في البلدان النامية والبلدان التي تمر في مرحلة انتقالية. وتصبح مراكز ترينمار هذه قادرة على الوفاء بالمعايير المهنية بتنظيم برامج تدريبية مكيفة بحسب الاحتياجات المحلية.

وهي تتمكن، بالإضافة إلى ذلك من خلال اتباع نهج مشترك، من التعاون فيما بينها على تحسين نوعية ونطاق التدريب المتاح لكل منها. وهذا هو الدور الذي سيؤدي به برنامج ترينمار على المدى الطويل.

ولقد أنشأ برنامج ترينمار شبكة عالمية من المراكز للتدريب على الإدارة في ميدان النقل البحري شملت أكثر من ٥٠ بلداً. وتتبع هذه المراكز نهجاً موحداً كما تتقاسم النتائج، والموارد، والخبرة. ويتم بواسطة هذا النظام تبادل ما يزيد عن ٤٠ مجموعة من البرامج التدريبية الشاملة فيما بين المراكز، مما يمكنها من الاستجابة للتحديات الجديدة بسرعة وفعالية. وهذا التدريب الذي يتيح المعرفة بصورة فورية كما يتيح الكفاءات المهنية الضرورية، يوفر الأساس اللازم لتنمية الموارد البشرية الضرورية.

ولقد تم إنشاء شبكات إقليمية في جميع القارات لتيسير التعاون المستمر. وتقدم المؤسسات في البلدان المتقدمة المنضمة إلى الشبكة الدعم التقني أيضاً.

وأصبح من الممكن الآن توسيع نطاق التدريب ليشمل، بالإضافة إلى مقدمي خدمات النقل، الجهات المستفيدة من تلك الخدمات والوسطاء - مما يوفر الكفاءة في ميدان التجارة البحرية ككل.

أما دور الأونكتاد فيشتمل على مساعدة المراكز الجديدة، وتعزيز الاتصالات والتوسع لتغطية كافة الاحتياجات المتصلة بالتجارة البحرية، ومراقبة الجودة وتعزيز التعاون. ويقدم الأونكتاد، بالإضافة إلى ذلك، المساعدة لمراكز ترينمار للتشجيع على وضع سياسات لتنمية الموارد البشرية في ميدان النقل البحري، وتشجيع الشركات على طلب ودعم التدريب على الإدارة لمواجهة التغيرات المستمرة والتحديات في ميدان التجارة العالمية.

(ج) القضايا القانونية

القضايا

٧٦- تنطوي أي صفقة تجارية دولية على عدد من العقود المختلفة والمتداخلة وعلى مشاركة أطراف عديدة من بلدان مختلفة. وتعتبر عقود البيع، والنقل، والتأمين، والتمويل من السمات الرئيسية للصفقات التجارية الدولية. وهي تتطلب أيضاً توافر مختلف الخدمات/الإجراءات الإضافية مثل الجمارك، وعمليات التوسط، إلخ.. وينجز كل بند من بنود الصفقة التجارية الدولية ضمن حدود تنظيمية معينة. وتتراوح سلسلة القواعد واللوائح ذات الصلة بين تشريعات إلزامية، وقواعد، وممارسات تجارية اختيارية، وأعراف تجارية دولية. وبصفة عامة تضبط العقود التجارية وفقاً لمبدأ حرية التعاقد فلا تنطبق التشريعات الوطنية/الاتفاقيات الدولية إلا عندما تخفق الأطراف المتعاقدة في إدراج شروط محددة. ولكن بعض جوانب التجارة الدولية، كالنقل مثلاً، تخضع لتشريعات إلزامية.

٧٧- وبينما يساعد وجود إطار تنظيمي موحد ومستكمل في تيسير التجارة الدولية، فإن عدم توافره يشكل عائقاً جدياً أمام مشاركة البلدان النامية. فلا يوجد لدى العديد من البلدان النامية والبلدان التي تمر في مرحلة انتقالية سوى مجموعة قديمة وغير كاملة من التشريعات في أحسن الأحوال، بل وقد تفتقر تلك البلدان أحياناً افتقاراً تاماً إلى مثل تلك التشريعات. وتتطلب التغيرات التكنولوجية والاقتصادية توافر إطار تنظيمي ملائم لدمجها إذا ما أرادت البلدان الاستفادة من تلك التغيرات إلى أقصى حد ممكن.

٧٨- وتعتبر المعرفة الأساسية لآليات التجارة الدولية ومعرفة ما يتوافر من القواعد واللوائح والمبادئ والمعايير ذات الصلة، أمراً ضرورياً لمزاولة التجارة بصورة فعالة. فبالنسبة إلى العديد من البلدان النامية والبلدان التي تمر في مرحلة انتقالية يشكل افتقار الجهات المعنية بالتجارة الدولية للخبرة اللازمة مشكلاً خطيراً يثيره أيضاً الافتقار إلى الشفافية وعدم التمكن من الإطلاع على أحدث المعلومات والتطورات القانونية التي تؤثر على التجارة الدولية.

الإجراءات/الأثر الإنمائي

٧٩- ينبغي أن تركز الأعمال القانونية التي تضطلع بها الشعبة على مساعدة البلدان النامية والبلدان التي تمر في مرحلة انتقالية على إنشاء أطر تنظيمية تعزز/تسهل التجارة الدولية والخدمات المتصلة بالتجارة. وسيتم تشجيع استخدام التبادل الإلكتروني للبيانات في التجارة الدولية بإسداء المشورة القانونية وتوفير المساعدة القانونية إلى البلدان النامية بشأن التدابير اللازمة للتغلب على العوائق القانونية التي تعوق هذا التبادل. ويجب أن تنجز تلك الأعمال بالتعاون مع المنظمات (مثل لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، واللجنة الاقتصادية لأوروبا، والمركز الدولي للحساب الإلكتروني، واللجنة البحرية الدولية) التي تسعى لوضع آليات قانونية تسهل استخدام التبادل الإلكتروني للبيانات.

٨٠- وكما أوصت به ندوة الأمم المتحدة الدولية المعنية بالكفاءة في التجارة، يمكن أن توفر الخدمات الاستشارية خلال فترة الانتقال إلى التجارة الإلكترونية بخصوص استخدام مستندات النقل غير القابلة للتداول، مثل بيان الشحن، عوضاً عن المستندات القابلة للتداول وذلك عند الاقتضاء بغية خفض التكاليف وتفاذي التأخير الذي لا داعي له.

٨١- أما الإصلاحات التشريعية التي أقرتها بلدان مختلفة لدعم خصخصة وتحرير الخدمات ذات الصلة بالتجارة مثل النقل، والموانئ، والتأمينات، إلخ...، فستظل قيد الاستعراض كما ستعمم المعلومات المتعلقة بتلك الإصلاحات. ويمكن أن تقدم المساعدة للبلدان النامية، بناءً على طلبها، لتمكينها من صياغة الإصلاحات التشريعية المناسبة.

٨٢- ولتحسين القدرات التجارية للمستوردين/المصدرين، ستوفر معلومات بشأن المسائل القانونية التي تتصل بمختلف عناصر الصفقات التجارية الدولية بما فيها عقود البيع، والتأمين، والنقل، والتمويل، والجمارك. ويمكن أن يتم ذلك بإعداد مجموعات من المواد التعليمية، وبتنظيم دورات تدريبية، وحلقات عمل.

٨٣- وكما أوصت به ندوة الأمم المتحدة الدولية المعنية بالكفاءة في التجارة، ستقدم المشورة والمساعدة إلى البلدان النامية بوضع حد أدنى من المعايير للوكلاء المعيّنين بتخليص البضائع من الجمارك، وللسماسرة، وغيرهم من الوسطاء بهدف تعزيز الاستقامة والتصرف المهني السليم لدى هؤلاء الوسطاء. وفي هذا الصدد، قد تكون المعايير الدنيا التي وضعها الأونكتاد لوكلاء النقل البحري ذات فائدة كبيرة.

٨٤- وأخيراً، سيتم تشجيع توحيد القوانين السارية على مختلف وسائط النقل. وستقدم الخدمات الاستشارية لوضع إطار تنظيمي في المجالات التي يفتقر فيها إلى نظم قانونية ملائمة مثل عمليات النقل المتعدد الوسائط وأنشطة مشغلي المحطات.

٨٥- وسيضطلع بجميع تلك الأنشطة بالتعاون الوثيق مع الجهات المعنية من المنظمات غير الحكومية ومن القطاع الخاص. وستؤدي هذه الأنشطة، من خلال تعزيز الثقة والاتساق في قانون وإجراءات التجارة الدولية إلى تعزيز المشاركة في التجارة الدولية ولا سيما بالنسبة إلى صغار المشاركين. وسيسمح وضع إطار قانوني ملائم لاستخدام التبادل الإلكتروني للبيانات بخفض تكاليف الصفقات، وتحسين مستوى الأمن، كما سيسمح بتسليم السلع بسرعة أكبر. أما نشر المعلومات عن آخر التطورات القانونية فسيوفر الشفافية ويسهم في

توحيد القوانين، كما سيمكن البلدان النامية من الاستفادة من خبرة البلدان التي نجحت في إجراء الإصلاحات التشريعية ذات الصلة. فكلما زاد اطلاع الأطراف المشاركة في التجارة. كلما تمكنت من اتخاذ قرارات أفضل فيما يتعلق بترتيباتها التعاقدية، مما يؤدي إلى تجنب التأخيرات، والتكاليف الباهظة، والمنازعات.

الأولويات/النتائج المتوقعة

٨٦- يمكن تناول القضايا المعروضة أعلاه حسب ترتيب الأولويات التالي:

(أ) رصد التطورات القانونية فيما يتعلق باستخدام التبادل الإلكتروني للبيانات في التجارة الدولية وتوفير الخدمات الاستشارية للبلدان التي تود صياغة أحكام قانونية لإزالة العوائق القانونية التي تحول دون استخدام التبادل الإلكتروني للبيانات في التجارة الدولية؛

(ب) إعداد مجموعة من المواد التعليمية عن المسائل القانونية المتصلة بصفقات التجارة الدولية: عقود البيع، والتأمين، والنقل، والتمويل، إلخ؛

(ج) تعميم المعلومات المتعلقة بالإصلاحات التشريعية الحديثة المتصلة بتحرير وخصخصة الخدمات المتصلة بالتجارة، مثل: النقل، والموانئ، والتأمين، إلخ. عن طريق النشرات الإخبارية التي تصدرها الشعبة؛

(د) توفير المساعدة والمشورة الفنية، حسب الطلب، بشأن تنسيق/تحديث التشريعات الخاصة بالتجارة والنقل على الأصعدة الوطنية/الأقليمية أو الإقليمية؛

(هـ) إسداء المشورة وتوفير المساعدة، بناء على طلبها، فيما يتعلق بوضع معايير للوسطاء مثل وكلاء النقل، والسماصرة، ووكلاء الجمارك، إلخ؛

(و) إعداد وعقد الحلقات الدراسية/المحاضرات بناء على طلبها.

٨٧- ويتوقع أن تفضي الأنشطة المبينة أعلاه إلى ما يلي:

(أ) تهيئة بيئة قانونية تؤدي إلى تسيير التجارة الدولية بصورة فعالة؛

(ب) تحسين أحوال التجارة باستخدام وسائل جديدة مثل التبادل الإلكتروني للبيانات؛

(ج) تقليص مخاطر التجارة الدولية إلى أقصى حد ممكن باتباع ممارسات تجارية أفضل.

ثالثاً - مقترحات عملية/تقييم الكفاءة التجارية

٨٨- في ضوء المسائل والإجراءات والأولويات الموصوفة أعلاه، يقترح أن تعقد اللجنة اجتماعين للخبراء في عام ١٩٩٧، وذلك بشأن:

(أ) المرور العابر. فهذا مجال يتسم بأهمية خاصة وعاجلة بالنسبة إلى العديد من البلدان النامية والبلدان التي تمر في مرحلة انتقالية، وهي بلدان تمثل فيها الخبرة العملية التي اكتسبها الأونكتاد (بفضل برامج مثل نظام المعلومات المسبقة عن البضائع، والنظام الآلي للبيانات الجمركية، ومن خلال أعماله في ميدان اتفاقات الممرات) فضلاً عن توافر التكنولوجيات الحديثة، رأس مال يمكن أن تجنى ثماره بسرعة. ويقترح وفقاً للعناصر السابق ذكرها في الفقرة ٦٣ أعلاه أن تعقد اللجنة هذا الاجتماع الأول للخبراء في مطلع شهر نيسان/أبريل ١٩٩٧ بغية تحديد السبل والوسائل اللازمة لتبسيط تنفيذ اتفاقات المرور العابر.

(ب) الاتصالات السلكية واللاسلكية. بالنظر إلى التطور السريع المسجل في التجارة الإلكترونية والإمكانيات المتاحة لصغار المشاركين لاستخدام شبكة المعلومات العالمية، ستحتل الاتصالات مركز الصدارة ضمن الأولويات في جدول أعمال المجتمع التجاري خلال عام ١٩٩٧. وقد يطلب إلى فريق من الخبراء المعنيين بهذا الموضوع متابعة الأعمال التي بدأتها ندوة الأمم المتحدة الدولية المعنية بالكفاءة في التجارة فيما يتعلق بالاتصالات، ومساعدة المجتمع الدولي على القيام بصورة أفضل بتحديد الفرص والتحديات من حيث الكفاءة التجارية للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحجم وللبلدان النامية من خلال أحدث التطورات في ميدان التكنولوجيات التفاعلية، بما فيها شبكة: "إنترنت". وسيكون شهر أيلول/سبتمبر ١٩٩٧ أفضل وقت لعقد هذا الاجتماع على النحو المبين في الفقرة ٥٤ أعلاه.

٨٩- وعلى أساس النتائج التي ستسفر عنها تلك الأعمال وأعمال اللجنة نفسها، ستتولى اللجنة مسؤولية تحديد ومتابعة فرص السياسة العامة التي تتيحها عملية تقييم الكفاءة التجارية التي طلب الأونكتاد التاسع إنجازها. ويقترح بالتالي وبموجب الفقرة ٩٤ من وثيقة ميدراند الختامية أن يتابع الأونكتاد عمله الأولي لتشجيع ودعم عمليات تقييم فعالية الخدمات الداعمة للتجارة في البلدان النامية. أما الهدف المنشود من هذه العملية فهو وضع وتطبيق مؤشرات لقياس العوائق المواجهة والجهود المبذولة من قبل البلدان والنتائج التي توصلت إليها فيما يتعلق بتطبيق توصيات ندوة الأمم المتحدة الدولية المعنية بالكفاءة في التجارة وغير ذلك من الإجراءات الهادفة إلى تعزيز القدرة التنافسية التجارية لمؤسساتها.

٩٠- وسيتم إصدار تقرير مستقل في غضون عام ١٩٩٧ لتمكين اللجنة من النظر في بعض الإجراءات والأولويات المحتملة في هذا المجال. ويرد في الوثيقة TD/B/COM.3/3/Add.1 وصف للخصائص الرئيسية لعملية تقييم الكفاءة التجارية.

الحواشي

(١) يتمثل دور الأونكتاد الرئيسي في قطاع الهياكل الأساسية للخدمات من أجل التنمية والكفاءة في التجارة، حسبما جاء في الفقرة ٩٢ من الوثيقة المعنونة شراكة من أجل تحقيق النمو والتنمية، في مساعدة البلدان النامية ولا سيما أقل هذه البلدان نمواً والبلدان المارة بمرحلة انتقالية، على توليد الخدمات الداعمة للتجارة من قبيل الجمارك والنقل والشؤون المصرفية والتأمين والاتصالات السلكية واللاسلكية والمعلومات التجارية المكيفة مع احتياجاتها الخاصة، مع التركيز بوجه خاص على الخدمات التي تتناول قطاعات المشاريع غير الرسمية البالغة الصغر والصغيرة والمتوسطة الحجم. وقد تم أيضاً في هذه الفقرة التأكيد على ضرورة قيام الأونكتاد باستعراض وتقييم التقدم المحرز على صعيد مبادرة الكفاءة في التجارة، بما في ذلك الخبرة المستفادة حتى الآن من عمل نقاط التجارة وقابليتها للعمل بشكل مترابط. وسيتم خلال التقييم الخامس لبرنامج النقاط التجارية (الذي سيصدر في ربيع عام ١٩٩٧) تقييم هذه التجربة.

(٢) لغة الترميز المترابط للنصوص (HyperText Markup Language). تسمح هذه الطريقة بتداول الوثائق المعقدة بسهولة على شبكة المعلومات العالمية (WWW) التي تمثل في الوقت الراهن أيسر المواصلات إلى شبكة انترنيت وأكثرها استخداماً.

(٣) النظام الآلي للبيانات الجمركية، انظر الإطار ٣ أدناه.

(٤) نظام المعلومات المسبقة عن البضائع، انظر الإطار ٤ الوارد أدناه.

(٥) توجد مشاكل نقل خاصة في البلدان غير الساحلية والدول النامية الجزرية الصغيرة. ونظراً لأهمية هذه المسألة فستعالج بطريقة شاملة لعدة قطاعات. انظر الفرع ٧(أ) أدناه.

(٦) انظر القسم المتعلق بتنمية الموارد البشرية الوارد أدناه.

(٧) إن التصريح الذي أدلى به الرئيس جاك سانتير لدى افتتاح المؤتمر الوزاري لمجموعة الـ ٧ بشأن "مجتمع المعلومات والتنمية" الذي عقد في ميدراوند (جنوب أفريقيا) بعد اختتام الأونكتاد التاسع بيومين فقط، حول قرار المفوضية الأوروبية بمنح ١١ مليون من الوحدات النقدية الأوروبية لإنشاء نقاط تجارية في أفريقيا الغربية والوسطى يؤكد اهتمام المجتمع الدولي بمثل هذا النهج العملي.