



Distr.
LIMITED

E/ESCWA/TRANS/1999/WG.2/14
15 November 1999
ORIGINAL: ARABIC

المجلس
الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

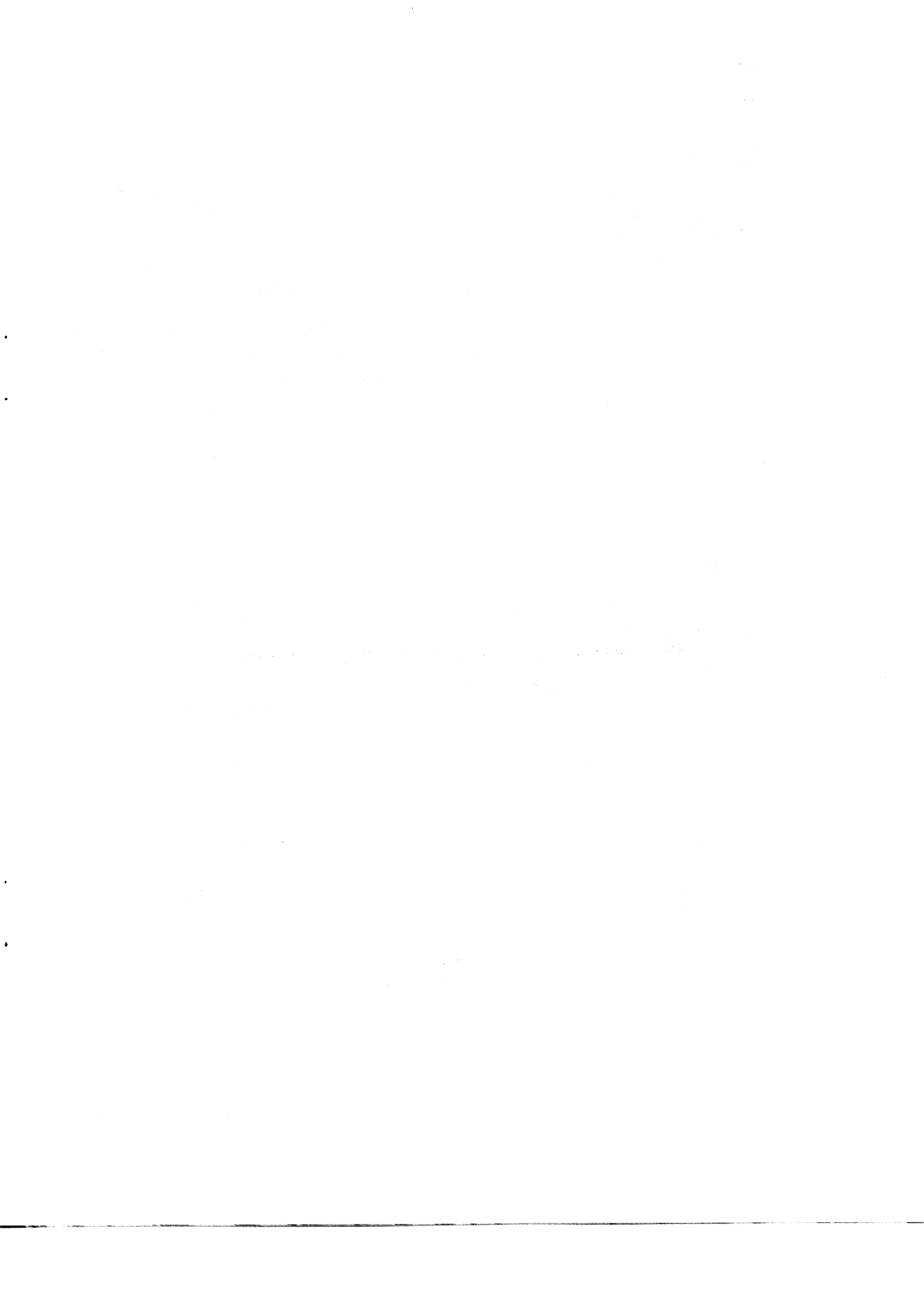
اجتماع فريق خبراء حول موازنة معايير وقوانين النقل
لتقوية التعاون الإقليمي بما في ذلك تطبيق معايير الأمم المتحدة
لتبادل بيانات لتسهيل الإدارة والتجارة والنقل
بيروت، ١٦-١٨ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٩

UN DOCUMENTS SECTION
26 NOV 1999
LIBRARY & DOCUMENT SECTION

تسهيل النقل الدولي في الموانئ البحرية ونقاط المقصد
في دول منطقة الإسكوا

إعداد
محمود إدريس الحبر

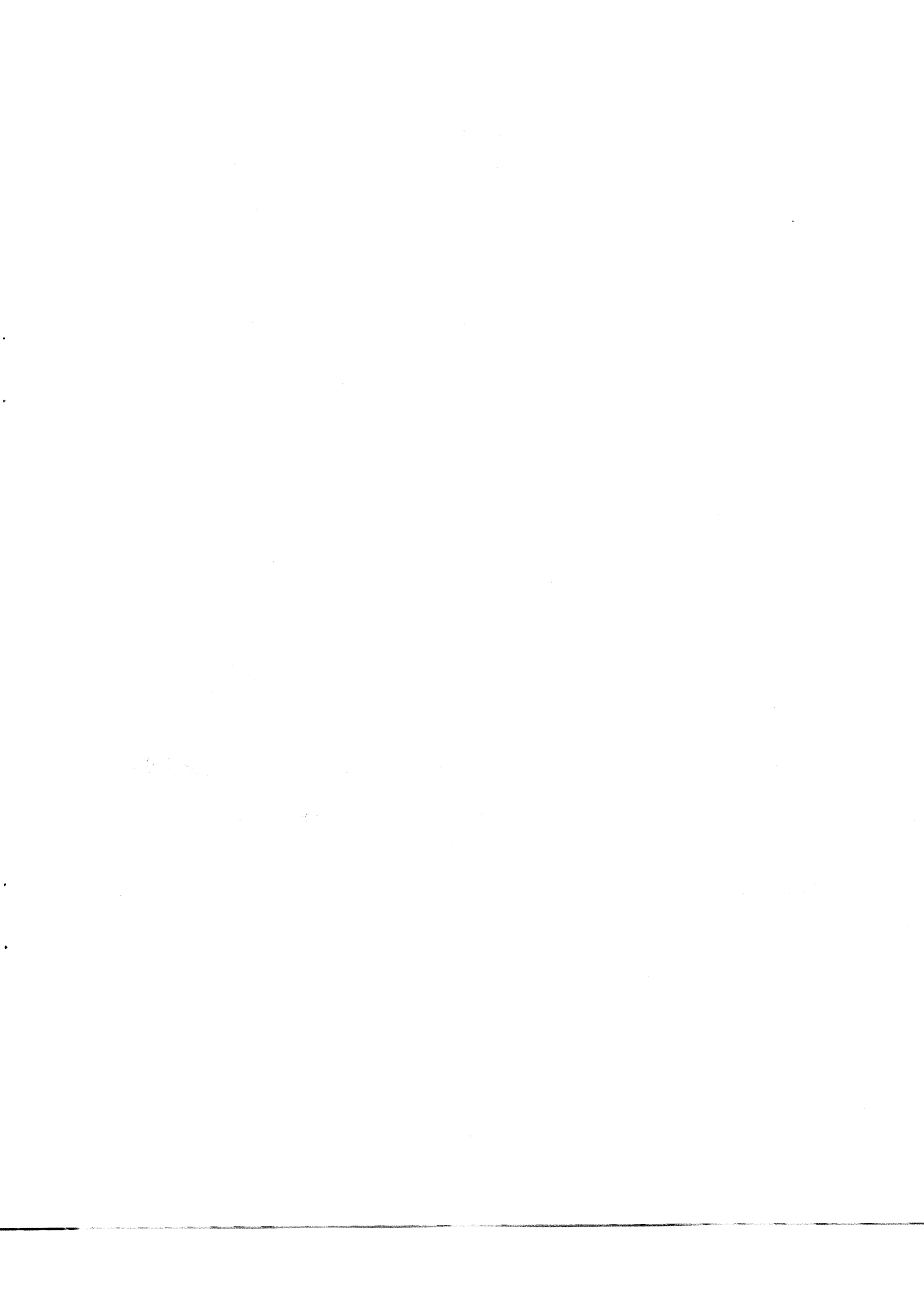
ملاحظة: طبعت هذه الوثيقة بالشكل الذي قدمت به ودون تحرير رسمي.



الفهرس

صفحة

١	- مقدمة
٢	الباب الأول: عمليات نقل البضائع الدولية.....
٣	الفصل الأول: إجراءات نقل البضائع في ميناء العقبة ونويبع
٣	أولاً - إجراءات الموانئ والجمارك.....
٣	ثانياً - إجراءات البضائع العابرة (الترانزيت)
٧	ثالثاً - شركات التخليص
٧	رابعاً - المانيفست الآلي.....
٨	خامساً- استخدامات الحاسب الآلي
٩	الفصل الثاني: عمليات نقل البضائع الدولية في دبي
٩	أولاً- إجراءات الموانئ والجمارك
١٠	ثانياً- إجراءات البضائع العابرة (الترانزيت) وإعادة الشحن.....
١١	ثالثاً- إجراءات إعادة الشحن بالسفن الخشبية
١٣	الباب الثاني: الاستنتاجات والتوصيات
١٣	الفصل الأول- الاستنتاجات.....
١٤	الفصل الثاني- التوصيات
١٥	أولاً - توصيات إجراءات الموانئ البحرية
١٥	ثانياً - توصيات إجراءات التخليص والنقل البري
٢١-١٧	الجدول والمرفقات



مقدمة

لقد أدركت الدول المتقدمة في وقت مبكر أهمية رفع كفاءة إنجاز إجراءات نقل البضائع الدولية وتقليل كلفتها وذلك لزيادة قدراتها التنافسية في الأسواق العالمية وقامت بدراسة كافة الخطوات المرتبطة بتلك الإجراءات لتحديد المعوقات الموجودة فيها والجهات المسؤولة عنها. ثم قامت بإيجاد الحلول لها بتبسيط وتسهيل الإجراءات واللوائح التي تحكمها مستخدمة في ذلك أنظمة الحاسب الآلي والتبادل الإلكتروني للبيانات وذلك بهدف إنجاز المعاملات بالسرعة والكفاءة اللازمتين.

ولا بد من توفر الرغبة والإرادة الصادقة لإنجاز ذلك العمل الذي يطال إدارات عديدة من القطاعين العام والخاص، ويتطلب توفير الموارد المالية اللازمة لإنجازه على الوجه المطلوب. وتصدر الإشارة إلى تجربة دولة الإمارات العربية المتحدة في مجال تبسيط وتسهيل الإجراءات الجمركية وتنسيقها مع إجراءات الموانئ وتوحيدها في كافة الموانئ والمطارات والحدود البرية بالدولة وذلك باستخدام أنظمة الحاسب الآلي، بحيث أصبح يمثل نموذجاً رائداً يحتذى به ليس فقط على مستوى المنطقة بل للدول النامية بصورة عامة. ونظراً للنجاح الذي حققته تلك التجربة والنجاح الذي خلفته في الأوساط التجارية وأوساط النقل المحلية والأجنبية فإن دول المنطقة مدعوة لدراسة تلك التجربة وإمكانية تطبيقها كنموذج موحد بدول المنطقة.

وتهدف هذه الورقة - التي أعدت في فترة زمنية قصيرة - إلى عرض العقبات والمشاكل التي تواجه انسياب البضائع الدولية في محورين هاميين يمثلان ميناء العقبة - الأردن (معبّر العقبة - نوبيع في جمهورية مصر العربية) وفي موانئ دبي ومنها إلى عمان والمملكة العربية السعودية ودولة قطر، والإسهام ببعض التوصيات ومقترحات الحلول.

ورغمًا عن الجهود التي بذلت للتأكد من صحة المعلومات والبيانات الواردة في هذه الورقة التي أعدت لاجتماع الخبراء حول مواءمة معايير وقوانين النقل لتقوية التعاون الإقليمي بما في ذلك معايير الأمم المتحدة للتبادل الإلكتروني للبيانات لتسهيل الإدارة والتجارة والنقل - الذي سيعقد في مقر الإسكوا في بيروت خلال الفترة ١٦-١٨ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٩ - إلا أننا نعتذر عن أية أخطاء ونتقبل بصدر رحب أية ملاحظات أو تصحيح لمعلومات قد تكون غير دقيقة وذلك بهدف تصحيحها لاحقاً عند استكمال الدراسات التي يقوم بها قسم النقل بشعبة القضايا والسياسات القطاعية بالإسكوا في مجال تطوير نظام النقل المتكامل في منطقة الإسكوا.

عمليات نقل البضائع الدولية

تتميز دول منطقة غربي آسيا بموقعها الجغرافي بين قارات أوروبا وآسيا على طرق التجارة بين الشرق والغرب وتمتد سواحلها على البحر المتوسط والبحر الأحمر وبحر العرب والخليج العربي. وعبر تلك البحار ترتبط موانئ المنطقة بمسارات بحرية تجارية لمعظم خطوط الملاحة العالمية المنتظمة التي تقوم بنقل البضائع الدولية (واردات وصادرات) ما بين دول المنطقة ومناطق الشرق الأقصى وأوروبا وأمريكا الشمالية وأمريكا الجنوبية وشرق أفريقيا وذلك ضمن جداول وبرامج إبحار منتظمة.

وبالإضافة إلى خطوط الملاحة الدولية المنتظمة لدول المنطقة يقوم عدد من الموانئ المحورية (Hub ports) بالمنطقة بإعادة تصدير (Transshipment) البضائع الدولية بواسطة سفن صغيرة وبنظام ما يسمى بنظام التغذية Feeder System وذلك بناءً على برامج أبحار منتظمة وبخاصة من موانئ دبي إلى موانئ الدول الواقعة في أعلى الخليج Upper Gulf كالعراق والكويت وإيران.

كما قامت دول المنطقة بتطوير موانئها البحرية وبخاصة خلال عقد الثمانينات حتى تتمكن من استيعاب سفن الحاويات وتجهيز العديد من محطات الحاويات لسد احتياجاتها وإعادة التصدير لجيرانها من دول المنطقة وغيرها من الدول، مما نتج عنه توفر طاقات هائلة معظمها غير مستخدم لأسباب عديدة لا يتسع المجال لذكرها.

ولذلك فإن تدفق وانسياب البضائع الدولية عن طريق البحر لا يعاني في حد ذاته من مشاكل أساسية وذلك للأهمية الاقتصادية والاستهلاكية لدول المنطقة وللموقع الجغرافي لها على خطوط الملاحة الدولية ولتوفر الموانئ البحرية القادرة على استيعاب البضائع الدولية على اختلاف أنواعها وأحجامها.

من هذا المنطلق، وبناءً على متطلبات وشكاوى العديد من المستوردين والمصدرين في العديد من دول المنطقة فإنه يتبين بأن العقبات والمشاكل التي تواجه نقل البضائع القادمة من خارج المنطقة أو المنقولة فيما بينها تنحصر في إجراءات عمليات نقل وتخليص تلك البضائع وما يسببه ذلك من تكاليف إضافية وتأخير في استلامها أو تسليمها للشحن في الموانئ والمنافذ الحدودية البرية.

وفي هذا الإطار، فسوف يتم ضمن الأبواب التالية استعراض إجراءات نقل البضائع الدولية والمسافرين في ميناء العقبة (الأردن) ومنه عن طريق البحر (العبارات) إلى نويبع (مصر) بصفته معبراً هاماً يربط مصر والمغرب العربي مع المشرق العربي بما في ذلك دول الخليج العربية والعراق. وكذلك استعراض إجراءات نقل البضائع الدولية في موانئ دبي ومنها إلى عُمان وقطر والسعودية.

إجراءات نقل البضائع في ميناء العقبة ونوبيع

أولاً- إجراءات الموانئ والجمارك

لا بد من التأكيد على أن إجراءات وصول وإرساء ومناولة السفن في الموانئ البحرية بما في ذلك نقل البضاعة والحاويات وتخزينها لحين استلامها من أصحابها، تعتبر عوامل هامة وذات تأثير مباشر على حركة البضائع الدولية في أية دولة. وبالتالي فإن رفع كفاءة عمليات وإجراءات الموانئ يؤثر إيجاباً على سرعة انسياب البضائع الدولية.

ونظراً للتطور الهائل في مجال النقل بالحاويات على النطاقين العالمي والإقليمي فإن إقامة وتطوير محطات الحاويات في الموانئ البحرية أصبح أمراً ملحاً بل ولا يمكن تصور ميناء لا تمثل محطة الحاويات فيه مركزاً للأنشطة التجارية المحلية والدولية.

كما أن مفهوم إقامة محطات تداول الحاويات لا يقتصر على توفير البنية التحتية والفوقية بما في ذلك المعدات كما هو الحال في العديد من دول المنطقة (مصر، سوريا، لبنان، الأردن) بل نظام تشغيل Container Operation System ونظام مستندات Container Documentation System وتبادل المعلومات علماً بأن نظام التشغيل هو الذي يفرض نوعية المعدات التي تستخدم في المحطة وبحيث يتم تعديلها وتغييرها لكل مرحلة حسب تطور حجم حركة الحاويات المتداولة بالمحطة.

وفي حالة ميناء العقبة فإنه يمكن القول بأنه رغمًا عن النقص في بعض المعدات لمناولة الحاويات إلا أن عدم الالتزام بنظام تشغيل يضمن قيام المحطة بكافة عمليات المناولة على السفن وبخاصة لحاويات التصدير الفارغة والمملوءة بدون تأخير وبدون إشراك وكلاء السفن والمخلصين الجمركيين في تلك الأعمال التي تعتبر من صميم مسؤوليات المحطة، سيؤدي إلى تأخير عمليات السفن وتأخير استلام الحاويات والبضاعة وزيادة التكلفة.

كما نشير إلى أهمية البدء باستخدام الحاسب الآلي كخطوة مبدئية في نظام المستندات والمحاسبة بمحطة الحاويات تمهيداً لاستخدامه في العمليات وإجراءات تسليم واستلام الحاويات والإجراءات الأخرى. أما فيما يتعلق بميناء نوبيع فهو مخصص لاستقبال العبارات على وجه الخصوص وبالتالي فإن مشاريع تطويره مرتبطة باستقبال الركاب والمسافرين والسياح والشاحنات والبرادات القادمة عبر الأردن.

ثانياً- إجراءات البضائع العابرة (الترانزيت)

يتميز الأردن بموقع فريد لتجارة العبور من أوروبا إلى تركيا وسوريا عبر الأردن إلى دول الخليج العربية وشرقاً من العقبة إلى العراق.

وفيما يتعلق بالإجراءات لبضائع العبور فتتم على النحو التالي:
- قيام المخلص بتعبئة بيان الترانزيت ولا تستوفي رسوم جمركية على تلك البضائع.
- قيام مفتش الجمارك بالتأكد من سلامة الختم أو الرصاصة الأجنبية ووضع رصاصة جمرك العقبة ولا يتم فحص بضائع العبور باستثناء حالات الشك.

- احتساب الرسوم الجمركية وقيام المخلص بتقديم كفالة مصرفية بالمبلغ وذلك كضمانة لمرورها عبر الأراضي الأردنية وحتى مغادرتها للحدود الأردنية. ويعاد مبلغ الضمانة للمخلص عند وصول رسالة من المركز الجمركي الحدودي تفيد بإخلاء الجمارك للبضاعة ومغادرتها للحدود الأردنية. وفي الوقت الحاضر يتم ذلك التخابط بين المركز الحدودي وإدارة الجمارك في العقبة بالبريد العادي. وتقوم الجمارك بترفيق (خفر) بضائع العبور إلى سوريا ولا تقوم بذلك لبضائع العبور لكل من العراق والمملكة العربية السعودية.

بالنسبة للعبور (الترانزيت) العربي من دولة عربية إلى أخرى عربية مروراً بالأردن، فإن الجمارك الأردنية تستوفي رسوم مرور بواقع واحد بالآلاف من قيمة البضاعة العابرة وثلاثة بالآلاف من قيمة البضاعة العابرة كرسوم مرور خدمات الطرق ويحد أعلى ٢٠٠ دينار أردني، أما في حالة بضائع العبور لدولة غير عربية أو من دولة غير عربية مروراً بالأردن فتصل الرسوم إلى خمسة بالآلاف من قيمة البضاعة بدلاً من أربعة بالآلاف للدول العربية.

وبذلك فإن تكلفة الإجراءات للشاحنة المحملة بالبضائع ترانزيت عبر الأراضي الأردنية تتكون من التالي:

بدل محروقات لكافة الشاحنات باستثناء الشاحنات الأردنية.	- ٨٠ دينار أردني
بدل خدمات على الطرق باستثناء الشاحنات الأردنية.	- ١٠ دينار أردني
من قيمة البضاعة رسوم مرور خدمات الطرق ورسوم مرور ويحد أعلى لا يتجاوز ٢٠٠ دينار أردني.	- ٤ من الألف
للسيارات الأجنبية إذا كانت الشاحنات ذات جسم واحد ومحملة.	- ١٥ دينار أردني
للسيارات الأجنبية إذا كانت الشاحنات ذات جسمين ومحملة.	- ٢٥ دينار أردني
من قيمة البضاعة كرسوم عمل إضافي.	- ١ من الألف
بدل ترخيص	- ١٠ دينار أردني
بدل رخصة إدخال شاحنة أو ١٠ دينار أردني لدفتر المرور لمدة سنة.	- ١ دينار أردني
ضريبة إضافية للشاحنة التي تقل حمولتها عن ٥ أطنان و ٢ دينار أردني لما زاد عن ذلك.	- ١ دينار أردني
رسوم تأمين لمدة شهر أو ٨٩ دينار لمدة ٣ شهور أو ١٥٠ دينار لمدة ٦ شهور أو ٢٠٠ دينار لمدة سنة ويمثل تأميناً ضد الغير ساري المفعول للعبور داخل الأراضي الأردنية فقط.	- ٦٧ دينار أردني
حراسة داخل ميناء العقبة عن كل يوم بعد مرور ٢٤ ساعة من وقت دخول بوابة الميناء.	- ١٠ دينار أردني

وهناك شكاوى عديدة من تعدد وارتفاع الرسوم والأجور المفروضة من السلطات الأردنية على بضائع العبور وكذلك الأمر بالنسبة لأجور شركات التخليص.

وفيما يلي التكلفة التقديرية (بالدولار الأمريكي) لنقل الحاوية من منطقة الشرق الأقصى عبر ميناء العقبة إلى عمان (الأردن) وبغداد:

الشرق الأقصى - العقبة - عمان
(٣٤٠ كلم)

١٦٠٠	أجور النقل البحري للحاوية (المكافئة)
٩٢	أجور المناولة بالميناء
١٧	أجور التخليص
١٠	رسوم التوكيلات الملاحية
٤٢	أجور إذن التسليم من الوكيل الملاحى
٣	ضريبة إضافية
٢١٥	أجور النقل البري

١٩٧٩

الإجمالي

النسبة المئوية لأجور الموانئ والتخليص والرسوم والنقل البري
من الإجمالي

%١٩

الشرق الأقصى - العقبة - بغداد
(١٣٣٦ كلم)

١٦٠٠	أجور النقل البحري للحاوية (المكافئة)
٩٢	أجور المناولة بالميناء
١٧	أجور التخليص
١٠	رسوم التوكيلات الملاحية
٤٢	أجور إذن التسليم من الوكيل الملاحى
٣	ضريبة إضافية
٤٦٠	أجور النقل البري بالشاحنات الأردنية
٢٨٢	رسوم المرور والمرور على الطرق (٤ من الألف من قيمة البضاعة وبحد أعلى ٢٠٠ دينار أردني)

٢٥٠٦

الإجمالي

النسبة المئوية لأجور الموانئ والتخليص والرسوم والنقل البري
من الإجمالي

%٣٦

وفيما يتعلق بإجراءات العبور في منفذ العقبة - نوبيع فيلاحظ التالي:

- إن تسيير رحلة واحدة في اليوم بالعبارات بين ميناءي العقبة ونوبيع باستثناء مواسم إجازات المدرسين ومناسك الحج يؤدي إلى تأخير الشاحنات والبرادات وبقائها في الانتظار لفترات طويلة.
- تتم الإجراءات في محطة ركاب العقبة للشاحنات والركاب عند الوصول بدون تأخير وداخل محطة حديثة تتواجد فيها كافة الإدارات الرقابية المختصة من جمارك وجوازات وغيره.
- عند وصول الشاحنات والبرادات إلى ميناء نوبيع لا يتم الفحص والكشف الجمركي مباشرة بل في اليوم التالي علماً بأن الجمارك تعمل ٢٤ ساعة في اليوم وأن نشاط الميناء يقتصر أساساً على استقبال العبارة القادمة من العقبة.
- إجراءات الحظر الزراعي والصحي والبيطري والهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات ولجان الشرطة تستغرق وقتاً طويلاً وبخاصة للبضائع التي تتطلب مراجعة المعامل المركزية لفحص السموم وغيرها في القاهرة.
- إجراءات قياس الوزن حيث أن الأردن تعتمد الوزن كقياس بينما تطلب الجهات المختصة في مصر بيانات الحجم الأمر الذي يؤدي إلى تأخر الشاحنات على الحدود البرية والبحرية لفترات تصل إلى أسبوع في بعض الأحيان وذلك لعدم وجود توعية لدى المتعاملين والسائقين بين الدولتين بالنظم المتبعة في كل دولة مجاورة.

وتتكون التكلفة لإجراءات الشاحنة المحملة لدى وصولها لميناء نوبيع على التالي:

أجور نقل الشاحنة على العبارة	- ١٩٤ دينار أردني
تأمين على الشاحنة لمدة شهر	- ٩٠ جنيه مصري
رسوم ترخيص	- ٦٠ جنيه مصري
ختم دفتر المرور الدولي (التربتكت)	- ٢٠١ جنيه مصري
رسوم بصمة	- ١٠ جنيه مصري
رسوم صور وملفات	- ١٢ جنيه مصري

أما فيما يتعلق بإجراءات الركاب والمسافرين بسياراتهم فيلاحظ التالي:

- انتظار الركاب القادمين من السعودية ودول الخليج الأخرى عند نقطة الدرة للتحرك ضمن قافلتين للترفيق الجمركي أحدهما صباحية والأخرى مسائية وذلك لمسافة ٨ كيلومترات فقط حتى محطة الركاب بميناء العقبة. ولا يسمح لركاب الحافلات والمسافرين بسياراتهم دخول مدينة العقبة.
- فرض تأمين تقوم به شركات التأمين عن كل راكب بواقع ٣ دينار أردني و٧ دينار عن السيارة الخصوصية بالإضافة إلى ٦ دينار رخصة إدخال سيارة للجمارك، وذلك لمسافة ٨ كيلومترات فقط من الدرة إلى محطة الركاب بميناء العقبة.
- لا تعتمد الجمارك المصرية دفتر المرور العربي الموحد من رعايا الدول العربية للمسافرين بسياراتهم وتطلب بدلاً منه دفتر المرور الدولي التريبتك.
- يقوم موظفو الجوازات الأردنيين والمصريين المقيمين في العبارات بختم الجوازات خلال الرحلة ما بين العقبة ونوبيع. ويتم حجز جوازات سفر جنسيات محددة (الأردنيون والفلسطينيون والسودانيون

- ورعايا دول المغرب العربي) رغماً عن وجود سمات الدخول في جوازاتهم وذلك لمراجعة أمن الدولة في نوبيع.
- عند الوصول ينتظر رعايا الدول التي تراجع أمن الدولة لساعات طويلة قد تمتد حتى ٦ ساعات وذلك أمام مبنى أمن الدولة على جانبي الطريق ريثما يتم الاتصال التليفوني عن كل حالة مع الجهات الأمنية في القاهرة علماً بأن أعداد تلك الجنسيات كبيرة في كل رحلة وتضم النساء والأطفال. ويتضاعف العدد خلال مواسم إجازات المدرسين ومناسك الحج.
 - السواح الأجانب يتم أخذ جوازاتهم لإنهاء المعاملات عليها وذلك خلال انتظارهم في مبنى "الخيمة" المزود بوسائل الراحة كما تتم إجراءات جمركية طفيفة وسريعة على أمتعتهم مما يساعد على سرعة مغادرتهم إلى القاهرة أو غيرها من الأماكن.
 - أما بالنسبة للمسافرين العرب ومعظمهم من المصريين فتنتقل أمتعتهم إلى مكان التفتيش الجمركي كما ينقل المسافرون إلى صالات لانتظار استكمال الفحص والتفتيش الجمركي على أمتعتهم والذي يستمر لعدة ساعات.
 - بعد استكمال كافة الإجراءات الميينة أعلاه يتوجه الركاب للحافلات التي تنتظر داخل الميناء للتوجه إلى القاهرة وغيرها من المناطق.

ثالثاً- شركات التخليص

يلاحظ قيام شركات التخليص بالعديد من الإجراءات التي يدخل معظمها من اختصاص سلطات الموانئ والجمارك في ميناء العقبة. فالقيام بمراقبة شحن وتفريغ الحاويات من على السفن والتي يمكن أن تستمر لطوال الليل على سبيل المثال ليست من اختصاص شركات التخليص بل هي من اختصاص سلطة الموانئ ووكيل السفينة، وكذلك العديد من خدمات الموانئ والجمارك.

وتبعاً لذلك فتتقاضى شركات التخليص أجوراً مرتفعة مقابل تلك الخدمات. وعلى النقيض من ذلك فإن قيام سلطة موانئ دبي وإدارة جمارك دبي بإنهاء المعاملات مركزياً فيما يتعلق بالعمليات والمستندات ومحاسبة أصحاب البضاعة مباشرة عن طريق البنوك المحلية باستخدام الحاسب الآلي لم يترك لشركات التخليص عملاً يقومون به حيث يمكن لسائق الشاحنة استكمال كافة الإجراءات في زمن قياسي واستلام البضاعة ونقلها لأصحابها. وبذلك تم تفادي الوسطاء الذين يضيفون تكلفة إضافية على نقل البضائع الدولية. وفي هذا السياق فإنه يمكن للجهات المختصة تبسيط وتسهيل إجراءات الموانئ والإجراءات الجمركية وقيام سلطات الموانئ والجمارك بواجباتها وتحمل مسؤولياتها فيما يتعلق بالبضائع التي في عهدها وبذلك يتم الاستغناء عن المخلصين وأتعابهم التي ترهق كاهل البضاعة المارة عبر المنافذ البحرية والبرية.

رابعاً- المانيفست الآلي

بعد استلام وكيل السفينة في ميناء العقبة للمانيفست بواسطة البريد السريع أو البريد الإلكتروني يقوم بإعداد نسخ وتقديمها للجهات المختصة في الجمارك والموانئ. ومن المعروف أن مانيفست السفينة يمثل أساس التعامل مع الجمارك والموانئ فيما يتعلق بالبضائع وأن التعامل اليدوي مع المانيفست يستحوذ على معظم الوقت والجهد لدى تلك الإدارات بما في ذلك محاولات التصحيح والتعديل المتعددة. وتفادياً لذلك فقد اهتمت الدول المتقدمة بما في ذلك شركات الملاحة العالمية بالتبادل الإلكتروني للمانيفست بحيث يرسل إلكترونياً عند مغادرة السفينة لميناء التحميل إلى وكيل الشركة في ميناء الوصول ليقوم بدوره

بارساله إلكترونياً إلى إدارات الجمارك والموانئ لاستكمال الإجراءات عليه وذلك قبل وقت كاف من وصول السفينة.

وقد تم في منطقة الإسكوا تطبيق ذلك النظام بنجاح كامل وذلك في موانئ دبي ضمن نظام أطلق عليه مسمى مرسال تابع لجمارك دبي. وتفرض الجمارك غرامة مالية على شركات الملاحة التي لا ترسل المانيفست إلكترونياً لما يسببه المانيفست اليدوي من ضياع للوقت وأخطاء عديدة.

هذا وقد أكد العديد من وكلاء الملاحة الأردنيين على استعدادهم التام فيما يتعلق بالشركات التي يمثلونها أو فيما يتعلق بإمكاناتهم الذاتية للربط الإلكتروني مع الجمارك والموانئ في حالة تمكنهم من توفير تلك الخدمة التي تفيد كافة الأطراف وتساهم بصورة فعالة في تسهيل الإجراءات وسرعة انتقال البضائع الدولية.

خامساً- استخدامات الحاسب الآلي

لا زال استخدام الحاسب الآلي بميناء العقبة في مراحله الأولية لاستخدامات الإدارة المالية والمستودعات وتوفير قطع الغيار وشؤون الموظفين. ولا يستخدم في محطة الحاويات أو في نظام المستندات والإجراءات المرفئية الأخرى.

كما أن الحاسب الآلي غير مستخدم في ميناء نويبع حتى تاريخ كتابة هذه الورقة فإدارة الجوازات وأمن الدولة لا زالت تعتمد على الهاتف والأجهزة الأخرى المشابهة في مخاطبة مراكزها بالقاهرة، والجمارك لا زالت في مرحلة تدريب العاملين والبدء في استخدامات الحاسب الآلي، أما إدارة الميناء فقد بدأت برنامجاً لتدريب العاملين لتشغيل عدد من أجهزة الحاسب الآلي التي تم توفيرها لأغراض إحصائيات حركة البضائع والركاب والاتصال الإلكتروني مع وزارة النقل البحري والهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر.

عمليات نقل البضائع الدولية في دبي (دولة الإمارات العربية المتحدة)

أولاً- إجراءات الموانئ والجمارك

- تتكون الوثائق للبضائع الواردة عن طريق البحر من بوليصة الشحن وأمر التسليم وشهادة المنشأ وقائمة المحتويات وفاتورة الشحن. ولدى وصول السفينة يقوم الوكيل بتقديم هذه المستندات والقيام بإصدار إذن التسليم لصاحب البضاعة وذلك إلكترونياً مع كمبيوتر الجمارك فيما يتعلق بالوكلاء المرتبطين مع نظام مرسل. أما غير المرتبطين فتقدم النسخة البيضاء من إذن التسليم.

- يقوم موظف الجمارك بإدخال رقم إذن التسليم عندها تظهر كافة المعلومات على الحاسب الآلي ويتم إنجاز البيان الجمركي في وقت يتراوح ما بين ١-٣ دقائق وذلك بواسطة موظف واحد في شبك واحد One Window Service. ويحتسب النظام الرسوم الجمركية بواقع ٤ في المائة باستثناء المواد الغذائية ومنتجات المصانع الوطنية التي تعتبر معفية من الرسوم الجمركية وكذلك السجائر ٩٠ في المائة والخمور ٥٠ في المائة ورسوم المعاملة بواقع ١٠٠ درهم إماراتي كما يحتسب في مرحلة لاحقة رسوم وأجور الموانئ.

- وبهدف تبسيط الإجراءات وتقليل عدد المستندات إلى أقصى الحدود فقد قام مجلس الجمارك بدولة الإمارات العربية المتحدة - دائرة الموانئ والجمارك وبالتنسيق مع سلطات الموانئ بإنجاز بيان جمركي إلكتروني موحد لكافة النقاط الجمركية في الموانئ والمطارات والحدود البرية في الدولة. ويشمل القسم الأول من البيان (مرفق رقم ٥) كافة بيانات الناقل والوكيل والمستورد وبوليصة الشحن وإذن التسليم وشركة التخليص ووسيلة النقل وميناء الشحن وميناء التفريغ. ويختص القسم الثاني بكمية ونوع ووصف وأوزان ومقاييس البضائع وبلد المنشأ. والقسم الثالث يختص بالرسوم الجمركية المستحقة ورسوم الترخيص ورسوم المناولة والتخزين (للموانئ) ورسوم التأمين والتسجيل والرسوم الأخرى. أما القسم الرابع فهو مخصص لرمز واسم المصرف لتحقيق واستيفاء كافة الرسوم والأجور المستحقة من القسم الثالث من البيان.

- وبناء على البيان الموحد، يقوم العميل بتقديم إذن التسليم إلى قسم المستندات التابع لسلطة موانئ دبي وذلك على بعد خطوات على نفس الطابق لمبنى مجمع الموظفين حيث تتم كافة الإجراءات الجمركية وإجراءات الموانئ ويقوم موظف من سلطة الموانئ باحتساب واستيفاء أجور المناولة والتخزين باستخدام الحاسب الآلي وذلك على نفس مستند البيان الموحد مع الجمارك، وتسليم العميل إذن خروج للحاوية مبين على نفس مستند البيان الموحد. كما يمكن للعميل استلام جزء من بضاعته تسجل بياناتها على مستند البيان بحيث يمكنه استلام المتبقي من بضاعته في وقت لاحق أو استلام الحاوية المملوءة من محطة الحاويات وذلك بتقديم نفس البيان.

وحسب تقديرات عدد من ممثلي وكلاء الملاحة في دبي فإن استكمال الإجراءات منذ تفريغ البضاعة وحتى استلامها على شاحنة صاحب البضاعة تستغرق بحدود ساعتين فقط.

وبناء على تلك الشهادة، ومن جراء ملاحظتنا لسير العمل واستكمال الإجراءات على الطبيعة فإن ذلك يدل دلالة واضحة لا لبس فيها على اهتمام دولة الإمارات العربية المتحدة بتبسيط وتسهيل

إجراءات حركة ونقل البضائع الدولية عبر موانئها وحدودها البرية، وتحمل المسؤولين من مدراء الإدارات والأقسام والمراقبين في سلطات الجمارك والموانئ البحرية لتلك الرسالة وذلك إيماناً منهم بأن تنمية ودفع التبادل التجاري يتطلب تبسيط وتسهيل الإجراءات والمرونة في التعامل.

هذا وتقوم دائرة الجمارك بتطوير دليل لإجراءات الجمارك وذلك بعد النجاح الذي حققه نظام مرسال. ورغم أن كون البيان الجمركي الموحد يمثل جزءاً من نظام إلكتروني متكامل للإجراءات الجمركية وإجراءات الموانئ فمن الممكن النظر في إمكانية تطبيقه يدوياً مع إجراء التعديلات الطفيفة اللازمة التي تناسب كل دولة وذلك تمهيداً لتطبيق نظام إلكتروني متكامل للإجراءات الجمركية وإجراءات الموانئ عند توفر الإمكانيات المادية لتوفير وتطبيق ذلك المشروع.

وإذا كان العديد من دول المنطقة يعاني من الإجراءات الروتينية والفحص والتفتيش والحراسات وتعدد التوقيعات لتخليص البضائع رغماً عما يسببه ذلك من تكاليف وأضرار لأسباب يقال أن معظمها أمنية. ففي دولة الإمارات كما هو الحال في معظم الدول المتقدمة لا يوجد تعارض مع مفهوم تبسيط وتسهيل حركة البضائع والأفراد ومع الرقابة الخفية بالوسائل الحديثة لمنع التهريب وإدخال ممنوعات من المواد والبضائع، علماً بأن تلك الدولة تتعم بالأمّن في كافة المجالات بما في ذلك مكافحة التهريب والمخدرات.

ثانياً- إجراءات بضائع العبور (الترانزيت) وإعادة الشحن

وفيما يتعلق بنقل بضائع العبور من موانئ دبي إلى مسقط (عمان) والدوحة (قطر) والسعودية فيلاحظ التالي:

- ١- يتم تفريغ بضائع عُمان وقطر من السفن الكبيرة إلى سفن صغيرة تنقلها إلى ميناء قابوس في مسقط وميناء الدوحة بنظام سفن التغذية Vessel Feeder System .
- ٢- يتم نقل البضائع بعد تفريغها من الحاويات بطرق البر وتستغرق الرحلة إلى مسقط من ٨-١٠ ساعات وتستوفي سلطات الجمارك العمانية الرسوم الجمركية عند نقطة الحدود مع دولة الإمارات العربية المتحدة، وتبلغ تكلفة النقل للشاحنة إلى مسقط بحدود ١٦٠٠ درهم. أما الرحلة إلى الدوحة بطريق البر فتستغرق ٤ أيام وتبلغ تكلفة النقل بالشاحنة إلى الدوحة بحدود ٢٨٠٠ درهم إماراتي.

أما بضائع العبور للسعودية فتتم في معظمها بالشاحنات عن طريق البر. وتستغرق الرحلة إلى الرياض بحدود ٣ أيام وتكلفة النقل بحدود ٢٥٠٠ درهم وإلى الدمام كذلك بحدود ٣ أيام بتكلفة ٢٣٠٠ درهم وإلى جدة بحدود ٤ أيام بتكلفة ٣٢٠٠ درهم. وتسهيلاً لحركة العبور فلا تقوم الجمارك بترفيق بضائع العبور باستثناء الحالات النادرة ويكتفى بوضع الختم (الرصاصية) الجمركية بحيث يتم فحصها عند الحدود وكذلك استيفاء تأمين بواقع ٤ في المائة من قيمة البضاعة يتم استعادته فور مغادرة البضائع لأراضي دولة الإمارات العربية المتحدة.

وتتمثل العقبات على الحدود السعودية - بناءً على إفادات بعض المستخدمين والعاملين في النقل عبر المملكة- في طول الوقت اللازم للحصول على سمة الدخول وخاصة للجنسيات الآسيوية غير العربية. كذلك فيما يتعلق بساعات عمل السلطات الجمركية، فالشاحنة التي تصل الحدود السعودية قادمة

من دولة الإمارات العربية المتحدة بعد الثامنة مساءً لا يسمح بدخولها إلا في صباح اليوم التالي، الذي يتم فيه استكمال الإجراءات. كما لا يسمح لها بمغادرة المملكة في ذلك اليوم الذي تمت فيه الإجراءات وإنما في اليوم الذي يليه وبذلك تفقد الشاحنة يوماً كاملاً في الانتظار حيث أن الإجراءات الجمركية تتم في ذلك اليوم الذي تنتظر فيه الشاحنة بلا عمل للشاحنات التي دخلت المملكة قبل الثامنة مساءً. كما أن الشاحنة التي تصل الحدود بعد الساعة الواحدة بعد الظهر من يوم الخميس يتطلب أن تنتظر حتى يوم السبت لدخول المملكة.

وفيما يتعلق بتكلفة نقل البضائع الدولية من أوروبا وأمريكا الشمالية والشرق الأقصى عبر موانئ دبي إلى كل من مدينة دبي (الأسواق) ومسقط (سلطنة عمان) والرياض (المملكة العربية السعودية) والدوحة (دولة قطر) فيلاحظ التالي:

١- انخفاض تكلفة النقل البحري من أوروبا إلى موانئ دبي (بحدود ٤٥٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم و ٦٥٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم).

٢- تمثل نسبة إجمالي أجور الموانئ ورسوم الإجراءات الجمركية والنقل البري ٤٢,٦ في المائة من الإجمالي الكلي لتكلفة النقل من أوروبا وذلك لانتقال الحاوية ٢٠ قدم من عنابر السفينة من موانئ دبي إلى أسواق دبي.

٣- تتراوح نسبة إجمالي أجور الموانئ ورسوم الإجراءات الجمركية والنقل البري من ٣٥,١ - ٧٣,٣ في المائة من الإجمالي الكلي لتكلفة نقل الحاوية ٢٠ قدم من أوروبا وأمريكا الشمالية والشرق الأقصى إلى مسقط والرياض والدوحة.

٤- تتساوى في المتوسط أجور النقل البحري من أوروبا إلى موانئ دبي مع أجور النقل البري إلى مسقط وتقل عن أجور النقل البري إلى الرياض والدوحة.

والجداول من أرقام ١-٤ المرفقة تبين التكلفة الإجمالية (بالدولار الأمريكي) لنقل الحاويات بحراً من أوروبا وأمريكا الشمالية والشرق الأقصى إلى موانئ دبي (الإمارات العربية المتحدة) وعبرها براً إلى عمان والسعودية وقطر.

ثالثاً - إجراءات إعادة الشحن بالسفن الخشبية

قامت دولة الإمارات العربية المتحدة برعاية النقل البحري والحفاظ عليه بالسفن الخشبية التي يسمى مفردتها باليوم (Dhow) الذي كان نواة النقل وشريان التبادل التجاري ما بين دولة الإمارات العربية المتحدة والعالم الخارجي مستخدمة في ذلك مراسي خور دبي بكفاءة بالغة. وتؤم تلك المراسي ما يقارب ١٢ ألف سفينة خشبية في السنة تتراوح حمولة الواحدة منها من ٥٠-٧٠٠ طن، وتعمل ما بين دبي وإيران والصومال واليمن والهند وباكستان والعراق ودول مجلس التعاون لدول الخليج العربية.

وتمثل إيران الدولة الأولى في التعامل حيث يتم إعادة تصدير البضائع القادمة عبر موانئ الإمارات (جبل علي وراشد وزايد وغيرها) إلى إيران ومنها بوسائط النقل البري وخاصة السكك الحديدية إلى دول الإتحاد السوفياتي سابقاً مثل طاجكستان وأوزبكستان وغيرها. وبلغت قيمة بضائع

إعادة التصدير ٣,٢١٢,٣٩١,٥٨٣ درهماً وقيمة بضائع التصدير ١٧٤,٨٢٩,٤١٤ درهماً كما بلغ الحجم الإجمالي لبضائع إعادة التصدير والتصدير ٥٧٣,٤٨٧ طناً وذلك خلال عام ١٩٩٧*. وتتكون معظم تلك البضائع من الإلكترونيات والمواد الغذائية والأقمشة والملابس الجاهزة والمشروبات الغازية وإطارات السيارات.

وتشجيعاً من السلطات الجمركية لهذا النمط من التبادل التجاري والنقل المنخفض التكاليف فإنها تستوفي رسوماً رمزية تمثل بحدود ١٠ درهم (أقل من ٣ دولارات أميركية) على السفينة الخشبية و ٥ درهم على الطن كرسوم مناولة على البضائع الواردة و ٢ درهم على البضائع الصادرة.

ونظراً لتعدد الموانئ على الساحل الإيراني فإن تكلفة شحن الحاوية من موانئ دبي تتراوح ما بين ٣٠٠-٧٠٠ درهم (الدولار الأمريكي بحدود ٣,٦ درهم).

وتقوم الإدارة العامة للموانئ الساحلية والنقل البري - إدارة الموانئ والجمارك باستخدام الكمبيوتر في الموانئ الساحلية (خور دبي) بالنسبة للواردات وهناك خطة لم تتفذ بعد لاستخدام الكمبيوتر للبضائع الصادرة. كما تقوم بإصدار نشرات تبين الإجراءات الجمركية وهي بصدد إعداد دليل يتضمن كافة الإجراءات الجمركية. أما الفحص والتفتيش الجمركي فيتم بطريقة عشوائية وذلك استناداً على معلومات مصدر البضاعة وسمعة التاجر وصاحب السفينة وغيره.

* المصدر: نشرة بعنوان نبذة عن جمارك الخور/ السواحل صادرة عن الإدارة العامة للموانئ الساحلية والنقل البري.

الإستنتاجات والتوصيات

الفصل الأول - الاستنتاجات

- ١- زيادة الوعي لدى دول المنطقة بدور النقل وأثره على كفاءة التجارة وبخاصة فيما يتعلق بتطوير وتحديث إجراءات نقل الواردات والصادرات وذلك في ظل سياسات تشجيع الصادرات وزيادة دور القطاع الخاص في مشاريع التنمية الشاملة بدول المنطقة.
- ٢- زيادة اهتمام بعض دول المنطقة بالإجراءات وعلى رأسها دولة الإمارات العربية المتحدة التي قامت بتبسيط وتسهيل إجراءات نقل البضائع الدولية واستخدام نظم التبادل الإلكتروني في عمليات وإجراءات الموانئ البحرية والجمارك في كافة الموانئ البحرية والمطارات والحدود البرية.
- ٣- تجاوب القطاع الخاص الذي يمثل شركات الملاحة ووكلائها المحليين وشركات النقل البري والتخليص وشركات التأمين والمصارف مع أنظمة التبادل الإلكتروني للبيانات المستخدمة لدى سلطات الجمارك وسلطات الموانئ البحرية والمنطقة الحرة في جبل علي مما أدى عنه توفير ملحوظ في الوقت وتقليل في التكلفة ورفع لكفاءة عمل تلك الشركات والمؤسسات كما ورد في إفادات العديد منها.
- ٤- على النقيض من ذلك، لا زال هناك عدد كبير من دول المنطقة يعاني من كثرة وصعوبة وارتفاع تكلفة الإجراءات المرئية والجمركية في الموانئ البحرية والحدود البرية بما في ذلك التناقض وعدم التنسيق فيما بين الإدارات المختصة بعمليات نقل وتخليص البضائع، وعدم وجود أنظمة حديثة للاتصال والتبادل الإلكتروني للبيانات.
- ٥- لم تقم السلطات المختصة بدول المنطقة التي قامت بتنفيذ برامج حاسب آلي للإجراءات الجمركية كبرنامج (نجم) في لبنان و(جرش) في الأردن بتضمين التبادل الإلكتروني لمانيست السفينة ما بين الشركات الملاحية ووكلائها المحليين وبين السلطات الجمركية، إلا أنه من المتوقع أن يتم ذلك ضمن المراحل القادمة لتلك الأنظمة.
- ٦- يمثل المنفذ البحري بين العقبة الأردني ونوبيع المصري معبرا يربط مصر والمغرب العربي مع الأردن والمشرق العربي وبخاصة فيما يتعلق بتنقل العمالة والسياح العرب بأسعار مناسبة مع أمتعتهم وسياراتهم وكذلك انتقال الشاحنات والبرادات التي تنقل البضائع بين دول المنطقة. ورغم أن الخدمات المتكاملة من مبانى حديثة وخدمات وإجراءات مبسطة للمسافرين وللشاحنات في ميناء العقبة فهناك نقص حاد لتلك الخدمات والإجراءات في ميناء نوبيع المصري. علاوة على أن إجراءات أمن الدولة بحجز رعايل دول عربية مثل الأردنيين والفلسطينيين والسودانيين ورعايل دول المغرب العربي بما فيهم من نساء وأطفال لساعات طويلة أمام مبنى أمن الدولة لحين مراجعة رئاسة أمن الدولة بالقاهرة رغما عن حصولهم على سمات دخول للأراضي المصرية يعتبر أمرا

طارداً لاستخدام ذلك المنفذ وبخاصة إذا علمنا بأن المستفيدين منه بما في ذلك السياح العرب يمثلون القطاعات ذات الدخل المحدود الذين يتعذر عليهم السفر الجوي ما بين دول المغرب والمشرق العربي.

٧- لا زال التفتيش الذي تقوم شركة اللويدز على نسبة عالية من البضائع الواردة عن طريق ميناء العقبة للعراق والأردن بسبب الحظر الذي يفرضه مجلس الأمن على العراق، يتسبب في الكثير من التأخير والمصاريف الإضافية على البضائع، علماً بأن ذلك التفتيش كان من الأفضل أن يتم على نقاط الحدود البرية مع العراق وذلك تفادياً للأضرار بكفاءة وأداء ميناء العقبة الذي يمثل حلقة وصل هامة لمرور البضائع الدولية والركاب ما بين دول المنطقة.

٨- على الرغم من الموقع الهام للمملكة العربية السعودية على مسارات النقل البري بين دول المنطقة إلا أن تحديد مواعيد دوام السلطات الجمركية وعدم السماح بإدخال الشاحنات في غير تلك المواعيد عند الحدود البرية وعدم السماح بنقل حاويتين فئة عشرون قدماً على شاحنة واحدة والتأخير في الحصول على سمات الدخول لفئات من السائقين العاملين في شركات النقل البري، يحد بشكل ملحوظ من كفاءة نقل البضائع عبر الأراضي السعودية (الترانزيت).

٩- انعدام الثقة والتنسيق فيما بين السلطات الجمركية في الحدود بين دول المنطقة حيث يقوم مفتشو الجمارك في كل دولة بفتح الحاوية أو الشاحنة المعبأة ومعاينة البضاعة. وعلى سبيل المثال تقوم بذلك الإجراءات الجمركية السعودية ومن ثم الجمارك الأردنية وكذلك السورية في حالة نقل بضاعة من الإمارات إلى سوريا وذلك لعدم توفر الثقة والتنسيق بين تلك السلطات، هذا ومن الممكن الاستفادة من التجارب الأوروبية في هذا المجال.

١٠- سائق الشاحنة على الحدود البرية بدول المنطقة شخص مهضوم الحقوق ومتهم بأنه مهرب وغشاش من قبل السلطات المختصة وذلك حتى تثبت براءته، بينما كابتن السفينة أو الطائرة يقابل دائماً بعبارة مرحباً Welcome عند دخوله للموانئ البحرية أو المطارات.

١١- أجور الموانئ ورسوم الإجراءات الجمركية والنقل البري تعتبر مرتفعة وتمثل نسبة عالية من الإجمالي الكلي للنقل عبر موانئ دبي إلى سلطنة عمان والمملكة العربية السعودية ودولة قطر.

الفصل الثاني - التوصيات

من المعروف أن البضائع الدولية الواردة بطريق البحر إلى الموانئ ومن ثم تنقل بطريق البر إلى دول أخرى (ترانزيت) أو التي يعاد تصديرها بطريق البحر تمر بمرحلتين هامتين فيما يتعلق بالإجراءات والتكلفة. المرحلة الأولى تتمثل في عمليات وإجراءات المناولة والنقل والتخزين في الموانئ البحرية بما في ذلك رسوم وأجور الموانئ. أما المرحلة الثانية فهي تخليص البضائع ودفع الرسوم الجمركية

واستكمال إجراءات الفحص والتفتيش والتراخيص ونتائج الفحوصات وغيرها وإجراءات وتكاليف النقل البري (أو البحري بالسفن الصغيرة) واستكمال إجراءات الحدود البرية.

وبناءً على ذلك فإن الأمر يتطلب عدم إغفال أهمية أي من المرحلتين فيما يتعلق بالإجراءات أو التكلفة وكذلك ضرورة التنسيق والتطوير المشترك للإجراءات بين كافة الجهات المسؤولة والمختصة في كلا المرحلتين.

أولاً- توصيات إجراءات الموانئ البحرية

- ١- دعم إقامة وتطوير محطات الحاويات وتزويدها بمعدات المناولة اللازمة وأنظمة التشغيل الحديثة وذلك ضماناً لسرعة تفرغ و شحن سفن الحاويات وتبسيط وتسهيل إجراءات استلام وتسليم الحاويات وبضائعها، والاستفادة من تجارب بعض موانئ الخليج العربية وعلى رأسها موانئ دبي.
- ٢- تبسيط تعرفه الرسوم والأجور في الموانئ والمرونة في تطبيقها واستخدامها كأداة لتحفيز التجارة وبخاصة الصادرات وليس باعتبارها أداة لتحقيق الإيرادات.
- ٣- ضرورة البدء والاستمرار في تطوير استخدامات الحاسب الآلي في العمليات والمستندات والمحاسبة في الموانئ البحرية (محطات الحاويات) والتنسيق التام مع سلطات الجمارك لتوحيد المستندات (البيان الموحد) واستخدامها من الطرفين وكذلك التبادل الإلكتروني للبيانات وبخاصة المانيفست ما بين الشركات الملاحية ووكلائها المحليين وشركات النقل والتخليص مع سلطات الجمارك والموانئ، والاستفادة من التجربة الرائدة لسلطات موانئ دبي وجمارك دبي.

ثانياً- توصيات إجراءات تخليص البضائع والنقل البري

- ١- اعتماد البيان الجمركي الموحد الوارد بنظام الحاسب الآلي المسمى (مرسال) الذي تم تطويره وتطبيقه بنجاح في كافة النقاط الجمركية في الموانئ البحرية والمطارات والحدود البرية في دولة الإمارات العربية المتحدة كنموذج بدول المنطقة وذلك لشموله لكافة إجراءات تخليص البضاعة والمحاسبة والتحصيل لخدمات الموانئ والرسوم الجمركية في مستند واحد.
- ٢- توحيد الرسوم الجمركية (مسميات ومقابل) لبضائع العبور (الترانزيت) بين دول المنطقة واستيفائها قبل مغادرة الشاحنة وليس على الحدود البرية وذلك توفيراً للوقت وتفايداً للمشاكل الناتجة عن ذلك.
- ٣- التنسيق وتبادل الثقة وتحسين قنوات الاتصال بين السلطات الجمركية في الحدود بين دول المنطقة لعدم تكرار فحص وتفتيش الحاويات وبضائع الشاحنات العابرة واعتماد الأختام (الرصاصية) الجمركية للبضائع العابرة والاستفادة من التجربة الأوروبية في هذا المجال.

- ٤- توحيد أوقات دوام السلطات الجمركية في المنافذ الحدودية البرية فيما بين دول المنطقة.
- ٥- السماح للشاحنات بالتحميل في رحلة العودة من دولة التفريغ في كل دول المنطقة الأمر الذي يؤدي إلى تقليل تكلفة النقل في الاتجاهين.
- ٦- ضرورة قيام السلطات الجمركية في دول المنطقة بإعداد وتوزيع دليل الإجراءات الجمركية للبضائع الواردة والصادرة والعبارة (ترانزيت) في الموانئ البحرية والمطارات والحدود البرية.
- ٧- توحيد بوليصة الشحن في نقاط الحدود بدول المنطقة.
- ٨- تسهيل الحصول على تأشيرات (سمات) الدخول والعبور بدول المنطقة لسائقي الشاحنات بضمانة ومسؤولية شركاتهم.
- ٩- حسن معاملة سائقي الشاحنات من قبل السلطات الجمركية على الحدود البرية حيث يعاملون بقسوة في العديد من نقاط الحدود البرية دون مراعاة لظروفهم والمشاق التي يتكبدونها خلال الرحلة وفي الحدود البرية جراء اختلاف المستندات والإجراءات بما في ذلك أوقات دوام الجمارك وطلبات الرشوة أحياناً من بعض العاملين للإسراع في استكمال معاملاتهم في بعض المنافذ الحدودية.
- ١٠- نظراً لوجود العديد من العقبات التي تعيق حركة النقل الدولي للبضائع وكذلك الركاب والمسافرين في ميناء نويبع بجمهورية مصر العربية بسبب التأخير في إجراءات الفحص والتفتيش الجمركي للبضائع والركاب والمسافرين وكذلك إجراءات الأمن العام للركاب والمسافرين فإنه يوصى بقيام الجهات المختصة بدراسة تلك العقبات وتذليلها وذلك بالتنسيق مع الإجراءات والإمكانيات المتاحة لنفس الغرض في محطة الركاب في ميناء العقبة وكذلك التنسيق ما بين كافة السلطات الجمركية على الحدود البرية بالمنطقة لاعتماد الفحص والكشف والأختام الجمركية لبضائع الترانزيت العابرة من الدولة المجاورة.

جدول رقم ١
إجمالي تكلفة النقل الدولي (بالدولار الأمريكي) من أوروبا وأمريكا والشرق الأقصى عبر موانئ دبي
إلى مدينة دبي (دولة الإمارات العربية المتحدة)

من	أوروبا	أمريكا الشمالية	الشرق الأقصى	
عبر				موانئ دبي
إلى				مدينة دبي (الأسواق)
أجور النقل البحري	للحاوية ٢٠ قدم	1400	800	
	للحاوية ٤٠ قدم	2400	1600	
أجور الرصيف	للحاوية ٢٠/٤٠ قدم	32	32	
أجور المناولة	للحاوية ٢٠ قدم	110	110	
	للحاوية ٤٠ قدم	162.5	162.5	
رسوم البيان الجمركي	للبيان	2.75	2.75	
أجور التخليص للحاوية	للحاوية ٢٠/٤٠ قدم	28	28	
أجور تفريغ البضاعة من الحاوية	للحاوية ٢٠ قدم	70	70	
	للحاوية ٤٠ قدم	139	139	
أجور التسجيل الجمركي في بوابة الميناء للحاوية		14	14	
أجور النقل البري	للحاوية ٢٠ قدم	76.5	76.5	
	للحاوية ٤٠ قدم	111	111	
إجمالي أجور الموانئ ورسوم الإجراءات الجمركية والنقل البري	للحاوية ٢٠ قدم	333.25	333.25	
	للحاوية ٤٠ قدم	489.25	489.25	
الإجمالي الكلي	للحاوية ٢٠ قدم	1733.25	1133.25	
	للحاوية ٤٠ قدم	2889.25	2089.25	
نسبة إجمالي أجور الموانئ ورسوم الإجراءات الجمركية والنقل البري من الإجمالي الكلي	للحاوية ٢٠ قدم	19.23%	29.41%	
	للحاوية ٤٠ قدم	16.93%	23.42%	

المصدر: سلطة موانئ دبي
دائرة الموانئ والجمارك - دبي
شركات نقل وتخليص - دبي
شركات نقل بحري - دبي

جدول رقم ٢
إجمالي تكلفة النقل الدولي (بالدولار الأمريكي) من أوروبا وأمريكا والشرق الأقصى عبر
موانئ دبي إلى مدينة مسقط (سلطنة عمان)

من عبر إلى	أوروبا	أمريكا الشمالية	الشرق الأقصى
	موانئ دبي		
	مسقط		
أجور النقل البحري	450	1400	800
	650	2400	1600
أجور الرصيف	32	32	32
أجور المناولة	110	110	110
	162.5	162.5	162.5
رسوم البيان الجمركي	2.75	2.75	2.75
أجور التخليص للحاوية	28	28	28
أجور تفريغ البضاعة من الحاوية	70	70	70
	139	139	139
أجور التسجيل الجمركي في بوابة الميناء للحاوية	14	14	14
أجور النقل البري	445	445	445
رسوم الترانزيت في الحدود البرية	0	0	0
أجور التخليص الجمركي في الحدود	56	56	56
إجمالي أجور الموانئ ورسوم الإجراءات الجمركية والنقل البري	757.75	757.75	757.75
	879.25	879.25	879.25
الإجمالي الكلي	1207.75	2157.75	1557.75
	1529.25	3279.25	2479.25
نسبة إجمالي أجور الموانئ ورسوم الإجراءات الجمركية والنقل البري من الإجمالي الكلي	62.74%	35.12%	48.64%
	57.50%	26.81%	35.46%

المصدر: سلطة موانئ دبي
دائرة الموانئ والجمارك - دبي
شركات نقل وتخليص - دبي
شركات نقل بحري - دبي

جدول رقم ٣
إجمالي تكلفة النقل الدولي (بالدولار الأمريكي) من أوروبا وأمريكا والشرق الأقصى عبر
موانئ دبي إلى الرياض (المملكة العربية السعودية)



من	أوروبا	أمريكا الشمالية	* الشرق الأقصى
عبر	موانئ دبي		
إلى	الرياض		
أجور النقل البحري	450	1400	800
أجور الرصيف	650	2400	1600
أجور الرصيف للحاوية	32	32	32
أجور المناولة	110	110	110
رسوم البيان الجمركي	2.75	2.75	2.75
أجور التخليص للحاوية	28	28	28
أجور تفرغ البضاعة من الحاوية	70	70	70
أجور التسجيل الجمركي في بوابة الميناء للحاوية	14	14	14
رسوم الترانزيت في الحدود البرية	695	695	695
أجور التخليص الجمركي في الحدود	56	56	56
إجمالي أجور الموانئ ورسوم الإجراءات الجمركية والنقل البري	1082.75	1082.75	1082.75
الإجمالي الكلي	1532.75	2482.75	1882.75
نسبة إجمالي أجور الموانئ ورسوم الإجراءات الجمركية والنقل البري من الإجمالي الكلي	70.64%	43.61%	57.51%
	1854.25	3604.25	2804.25
	64.95%	33.41%	42.94%

المصدر: سلطة موانئ دبي
دائرة الموانئ والجمارك - دبي
شركات نقل وتخليص - دبي
شركات نقل بحري - دبي

جدول رقم ٤
إجمالي تكلفة النقل الدولي (بالدولار الأمريكي) من أوروبا وأمريكا والشرق الأقصى
عبر موانئ دبي الى مدينة الدوحة (دولة قطر)

من	أوروبا	أمريكا الشمالية	* الشرق الأقصى
عبر	موانئ دبي		
الى	الدوحة		
أجور النقل البحري	450	1400	800
أجور الرصيف	650	2400	1600
أجور الرصيف للحاوية	32	32	32
أجور المناولة	110	110	110
	162.5	162.5	162.5
رسوم البيان الجمركي	2.75	2.75	2.75
أجور التخليص للحاوية	28	28	28
أجور تفريغ البضاعة من الحاوية	70	70	70
	139	139	139
أجور التسجيل الجمركي في بوابة الميناء للحاوية	14	14	14
أجور النقل البري	778	778	778
رسوم الترانزيت في الحدود البرية	145	145	145
أجور التخليص الجمركي في الحدود	56	56	56
إجمالي أجور الموانئ ورسوم الإجراءات الجمركية والنقل البري	1235.75	1235.75	1235.75
الإجمالي الكلي	1357.25	1357.25	1357.25
	1685.75	2635.75	2035.75
	2007.25	3757.25	2957.25
نسبة إجمالي أجور الموانئ ورسوم الإجراءات الجمركية والنقل البري من الإجمالي الكلي	73.31%	46.88%	60.70%
	67.62%	36.12%	45.90%

المصدر: سلطة موانئ دبي
دائرة الموانئ والجمارك- دبي
شركات نقل وتخليص- دبي
شركات نقل بحري- دبي

UNITED ARAB EMIRATES Customs Council Department of Ports & Customs - Dubai CUSTOMS BILL		دولة الإمارات العربية المتحدة مجلس الجمارك دائرة الموانئ والجمارك - دبي بيلان جمركي						
CUSTOMS POST : BILL NO. & DATE : BL / AWB NO. : SHIPPING AGENT : D.O. NO. & DATE : IMPORTER : IMPORTER'S ADDRESS : CLEARING AGENT : CARRIER / CAPTAIN / DRIVER : VEHICLE / FLIGHT / VOYAGE NO. : ARRIVAL DATE : PORT OF LOADING : PORT OF DISCHARGE :	المركز الجمركي : رقم وتاريخ البيلان : رقم بوليصة الشحن : وكيل التنقل / الشحن : رقم وتاريخ اذن التسليم : المستورد : عنوانه : وكيل التخليص : الطائرة / القبطان / السائق : المركبة الطائرة / رقم الرحلة : تاريخ الوصول : ميناء الشحن : ميناء التفريغ :							
QUANTITY & TYPE OF PACKING : DESCRIPTION OF GOODS : H.S. CODE : MARKS & NUMBERS : WEIGHTS & MEASUREMENTS : COUNTRY OF ORIGIN :	الكمية ونوع الإرسالية : وصف البضائع : رمز النظام المنسق : العلامات والأرقام : الأوزان و المقاييس : بلد المنشأ :							
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 15%;">نسبة الرسوم Duty Rate</th> <th style="width: 15%;">سعر التحويل Currency Rate</th> <th style="width: 15%;">القيمة بالعملة الأجنبية Foreign Currency Amount</th> </tr> <tr> <td style="height: 40px;"></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	نسبة الرسوم Duty Rate	سعر التحويل Currency Rate	القيمة بالعملة الأجنبية Foreign Currency Amount				DUTIABLE VALUE : NON-DUTIABLE VALUE : CIF VALUE IN (AED) : CUSTOMS DUTY : DEPOSIT : REGISTRATION FEE : HANDLING : STORAGE : SEALING : OTHER CHARGES : TOTAL :	القيمة المرصدة : القيمة المعفية : إجمالي القيمة (سيف) بالدرهم : الرسوم الجمركية : قدامين : رسوم التسجيل : مناولة : تخزين : ترصيص : رسوم أخرى : المجموع :
نسبة الرسوم Duty Rate	سعر التحويل Currency Rate	القيمة بالعملة الأجنبية Foreign Currency Amount						
طريقة الدفع : Mode of Payment	رقم الإيصال/الشيك : Chq / Remittance No.	المبلغ بالدرهم : Amount (AED)	دليل الحسابات : A/C Code/Reference No.	Bank Code & Name / Paid By	رمز واسم المصرف / دفع من قبل			
الخدم : <input type="checkbox"/> Others شهادة المنشأ : <input type="checkbox"/> Certificate of Origin قائمة التعبئة : <input type="checkbox"/> Packing List بوليصة الشحن : <input type="checkbox"/> Bill of Lading/AWB الفاتورة : <input type="checkbox"/> Invoice								
I/We, Importer/Clearing Agent hereby declare that all documents submitted are true and complete.			أقر أنا/نحن المستورد/وكيل التخليص بأن المستندات المرفقة صحيحة وكاملة.					
REMARKS الملاحظات								
 عاجات صيفت دبي ٩٩ Dubai Chamber of Commerce 99								

