

Distr.  
GENERAL

TD/B/COM.3/EM.17/2  
27 September 2002

ARABIC  
Original: ENGLISH

## مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية

لجنة المشاريع وتيسير الأعمال التجارية والتنمية

اجتماع الخبراء المعني بالكفاءة في النقل وتيسير التجارة

بغية تحسين اشتراك البلدان النامية في التجارة الدولية

جنيف، ٢٥-٢٧ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢

البند ٣ من جدول الأعمال المؤقت

### المشاكل والإمكانات القائمة فيما يتعلق بتطبيق التدابير الحالية لتيسير التجارة

مذكرة مقدمة من أمانة الأونكتاد

#### موجز تنفيذي

تناقش هذه الوثيقة قضايا مختارة يثيرها تطبيق تدابير تيسير التجارة. وهي تبدأ بتناول المواضيع التالية المتصلة بتنفيذ تيسير التجارة: استخدام التكنولوجيات الجديدة في نُظُم إدارة الجمارك والنقل والنتائج المحتملة للمبادرات الأمنية الأخيرة؛ والبيئة اللازمة لتيسير التجارة، بما في ذلك الإمداد والتمويل وخدمات النقل والهياكل الأساسية؛ والإطار القانوني. ثم تستعرض الوثيقة عنصرين أساسيين في البُعد الإنمائي لتيسير التجارة هما: دور الشراكات الإقليمية والمحلية في تحديد احتياجات وأولويات تيسير التجارة؛ ومصالح البلدان ومواقفها المختلفة إزاء احتمال اعتماد قواعد ملزمة متعددة الأطراف بشأن تيسير التجارة.

وتتضمن هذه الوثيقة مقترحات لأجل ما يلي: اعتماد نهج متكامل يركّز على استخدام ممرات محددة للتجارة والنقل وعلى تحليل إدارة سلاسل التوريد؛ وإنشاء مجموعات لتيسير التجارة على المستويات الوطنية والإقليمية والعالمية من أجل تحديد الاحتياجات والأولويات؛ وإقامة شبكات تعاون متعددة الأطراف من أجل الارتقاء بالخدمات المقدمة إلى البلدان النامية في مجال المساعدة التقنية وبناء القدرات.

## المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٣	٢- ١	.....مقدمة
٣	٧- ٣	.....معلومات أساسية
٤	٤٦- ٨	.....قضايا التنفيذ
٥	٢٦- ١٤	.....ألف- استخدام التكنولوجيا الجديدة
٦	١٩- ١٧	.....١- التشغيل الآلي لتنظيم التخليص الجمركي
٧	٢١- ٢٠	.....٢- التشغيل الآلي لإدارة النقل
٧	٢٦- ٢٢	.....٣- تيسير التجارة والنواحي الأمنية
٩	٤٦- ٢٧	.....باء- البيئة المطلوبة
٩	٣٣- ٢٨	.....١- نهج إدارة سلاسل التوريد
١٠	٤٠- ٣٤	.....٢- الإمداد والتمويل وخدمات النقل والهياكل الأساسية
١٢	٤٦- ٤١	.....٣- الإطار القانوني: النقل المتعدد الوسائط
١٣	٧١- ٤٧	.....ثالثاً- قضايا البعد الإنمائي
١٤	٧١- ٤٩	.....ألف- الاحتياجات والأولويات
١٤	٥٤- ٥١	.....١- الأطر الإقليمية لتيسير التجارة
١٥	٥٧- ٥٥	.....٢- الشراكات المحلية مع القطاعين العام والخاص
١٦	٦١- ٥٨	.....٣- شبكات التعاون الدولية
١٦	٧١- ٦٢	.....باء- القواعد الممكنة في مجال تيسير التجارة
١٦	٦٥- ٦٢	.....١- الوضع الراهن والتغيرات المتوقعة
١٧	٧١- ٦٦	.....٢- المواقف البديلة
٢٠	٨٥- ٧٢	.....رابعاً- آفاق المستقبل
٢٠	٧٨- ٧٢	.....ألف- تحليل المشاكل والحلول الممكنة
٢٢	٨٥- ٧٩	.....باء- المساعدة التقنية

## مقدمة

١ - دعت لجنة المشاريع وتيسير الأعمال التجارية والتنمية، في دورتها السادسة (شباط/فبراير ٢٠٠٢)، الأونكتاد إلى تنفيذ برنامج عمل شامل في مجال تيسير التجارة، أخذاً في اعتباره الاحتياجات الخاصة لأقل البلدان نمواً. وأقرت اللجنة عقد اجتماع خبراء بغية تحليل مدى ما تتيحه كفاءة النقل وتيسير التجارة من تحسين مشاركة البلدان النامية في التجارة الدولية<sup>(١)</sup>.

٢ - وأعد هذا التقرير بهدف تسهيل مداولات اجتماع الخبراء. ويقدم الفرع الأول بعض المعلومات الأساسية عن الموضوع؛ ويستعرض الفرع الثاني قضايا التنفيذ التي ينطوي عليها تيسير التجارة؛ ويتناول الفرع الثالث قضايا البعد الإنمائي؛ ويعرض الفرع الرابع خطوات محددة يمكن اتخاذها مستقبلاً.

## أولاً - معلومات أساسية

٣ - الفكرة الشائعة عن تيسير التجارة هي أنها عملية تبسيط أو ترشيد تنطوي على تطبيق معايير على المتطلبات الإجرائية للمؤسسات المعنية برصد التجارة. ويتصل هذا الرأي بالجوانب التنفيذية لتيسير التجارة. والفكرة الأقل شيوعاً عن تيسير التجارة هي أنه نشاط غايته تهيئة بيئة تساعد المشاركين في عمليات التجارة والنقل على إيجاد حلول تستفيد منها جميع الجهات المعنية وتمهد السبيل أمام نمو التجارة في الأجل الطويل. ويتصل التعريف الثاني بالبعد الإنمائي لتيسير التجارة.

٤ - أما المعايير والتوصيات المتاحة حالياً لتنسيق وتبسيط الخطوات التي تنطوي عليها الصفقات التجارية فقد وُضعت بصفة رئيسية من خلال مؤسسات إقليمية تمثل البلدان المتقدمة. وما أن تم وضع هذه المعايير والاتفاق عليها حتى طبقت تطبيقاً مجدياً في هذه البلدان. ويقول رأي شائع إن حلول المعايير المستحدثة والمطبقة بنجاح في البلدان الصناعية يمكن أن تعود بفوائد مماثلة إن هي طبقت على حالها في البلدان النامية<sup>(٢)</sup>.

٥ - غير أن الممارسة العملية تميل إلى إثبات العكس. فالتجربة المكتسبة من تقديم المساعدة التقنية في الميدان تبين أن المشاريع المستوردة نادراً ما تلائم جميع أنواع البيئات. فالحالات المختلفة تتطلب هجوماً مختلفة سواء من حيث الموارد أو من حيث الوتيرة. وقد ثبت أن التحديات المؤسسية في بلدان أو مناطق معينة مؤهلة للنجاح إذا هي استندت إلى معارف وتجارب محلية واستهدفت تجاراً محليين وكانت مكيفة لتتناسب مع الحقائق المؤسسية المحلية.

٦ - ومن جهة أخرى، يمكن لتيسير التجارة أن يسهم إسهاماً فعلياً في تنمية البلد، ولا ينبغي أن تكون فوائده مقصورة على قطاع استيراد بعينه. ويتوقف حدوث هذا الأثر الواسع النطاق إلى حد بعيد على مدى تمكن برامج

تيسير التجارة من بناء قدرة مؤسسية وإدارية مستدامة للتجارة الدولية. وهذا يعني أن الحلول الجزئية القصيرة الأجل المقصودة على جوانب بعينها من سلسلة توريد الصفقات التجارية يمكن، بعد فترة وجيزة، أن تتعرض للعرقلة أو أن تُنشئ فوارق ترجح كفة بعض القطاعات على غيرها.

٧- وينبغي للمناقشات الراهنة بشأن إمكانية التنبؤ والشفافية والتوحيد أن تأخذ في الاعتبار قضايا التنفيذ والتنمية التي تشكل عوائق رئيسية أمام الاعتماد الفعلي لتدابير تيسير التجارة ونجاحها. فالحلول التقنية والمعارف المطلوبة وأمثلة الممارسات الناجحة متوافرة، والمطلوب الآن هو إيجاد نهج جديد لضمان التنفيذ الفعال بوصفه عاملاً من عوامل تنمية التجارة.

### ثانياً - قضايا التنفيذ

٨- وُضعت معظم الحلول لتذليل العقبات المعروفة التي تقف دون إبرام الصفقات التجارية على مدى السنوات الثلاثين الماضية. واستحدثت عدد من المنظمات الحكومية الدولية أدوات أو مقاييس أو معايير دولية غايتها تبسيط المستندات والمعلومات الخاصة بالاستيراد والتصدير، وتشمل هذه المنظمات لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (دليل الأمم المتحدة لتصميم المستندات التجارية)، والمنظمة الجمركية العالمية (اتفاقية كيوتو المنقحة)، والأونكتاد (قواعد الأونكتاد/غرفة التجارة الدولية بشأن مستندات النقل المتعدد الوسائط). إلا أن هذه المبادرات المختلفة لم تعتمد جميع البلدان لأسباب شتى.

٩- وفي منظمة التجارة العالمية، توجد القواعد الحالية المتصلة بتيسير التجارة في مواد مختلفة من الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة لعام ١٩٩٤، بما فيها المادة الخامسة (حرية المرور العابر)، والمادة السابعة (تحديد القيمة للأغراض الجمركية)، والمادة الثامنة (الرسوم والإجراءات المتصلة بالاستيراد والتصدير)، والمادة التاسعة (علامات المنشأ)، والمادة العاشرة (نشر وتطبيق الأنظمة التجارية)، كما توجد في اتفاقات منظمة التجارة العالمية بشأن تحديد القيمة الجمركية، والتفتيش قبل الشحن، وقواعد المنشأ، والحوافز التقنية أمام التجارة، وتطبيق التدابير المتعلقة بصحة الإنسان والنبات، وإجراءات ترخيص الاستيراد. ويُفترض في البلدان الأعضاء في منظمة التجارة العالمية أن تلتزم بتنفيذ هذه القواعد وفقاً لجدول زمنية متفق عليها. إلا أنه وفقاً لما تنص عليه الفقرة ٢ من المادة الحادية عشرة (العضوية الأصلية) "لا يُطلب من أقل البلدان نمواً التي تعترف الأمم المتحدة بصفتها هذه أن تقدم تعهدات أو تنازلات إلا في الحدود التي تتفق مع مرحلة تنمية كل منها واحتياجاتها المالية والتجارية أو إمكاناتها الإدارية والمؤسسية"<sup>(٣)</sup>.

١٠- وتوجد اليوم صكوك كثيرة، إلا أن إجراءات التجارة والنقل لا تزال مربكة ومكلفة في كثير من البلدان النامية. وترجع أسباب هذا الوضع غير المستحب إلى مجموعة من الظروف يمكن اختزالها في كلمتين هما: المعلومات والبيئة.

١١- والمعلومات هامة لأن "المستند" ليس سوى أداة لاحتواء أو إحالة بيانات التجارة والنقل. أما "الإجراء" فيشمل استرجاع المعلومات وتخزينها وتجهيزها وإحالتها. ولذلك فإن تيسير التجارة، الذي يرمي إلى تبسيط مستندات وإجراءات التجارة الدولية، هو في جوهره نشاط من أنشطة نظم المعلومات. وما كان في السابق نشاطاً يدوياً يمكن اليوم تحسينه بسهولة بفضل تكنولوجيات المعلومات والاتصالات المتاحة في الحال.

١٢- وتيسير التجارة هو أيضاً نشاط متصل بالبيئة المحيطة، ولا سبيل إلى نجاحه دون اجتماع بعض العوامل المحيطة. وتتوقف جدوى برامج تيسير التجارة ونجاح تنفيذها على عوامل محيطة مثل نوعية الموارد البشرية والمؤسسية للإدارة العامة، وتوافر خدمات النقل والتمويل والإمداد الدولية، والاستعداد بطبيعة الحال لاستخدام تكنولوجيات المعلومات والاتصالات استخداماً فعالاً.

١٣- ومتى اجتمعت تكنولوجيات المعلومات والبيئة المناسبة كان نجاح تيسير التجارة أمراً مفروغاً منه. وهذا ما حدث في معظم البلدان المتقدمة والبلدان النامية الأكثر تقدماً، حيث أفضى تيسير التجارة إلى تبسيط الرقابة وتحسينها. واليوم، تناقش تكنولوجيات المعلومات والبيئة اللازمة باعتبارها عاملين رئيسيين من عوامل نجاح تنفيذ تيسير التجارة في البلدان النامية.

### ألف - استخدام التكنولوجيا الجديدة

١٤- تتيح تكنولوجيات المعلومات والاتصالات التي تتخذ شكل نظم محوسبة خصيصاً لإدارة المعلومات حلولاً فعالة جداً من حيث التكلفة من أجل تذليل العقبات التي تقف دون التجارة والنقل. وتشمل هذه العقبات انعدام كفاءة المعاملات، والتأخر في إرسال البيانات، وأخطاء النسخ، وغير ذلك من الوظائف اليدوية الرتيبة والمتكررة في مكاتب الإدارة العامة المعنية بإجراءات التجارة الدولية. وحظيت إدارات الجمارك بالتشغيل الآلي قبل غيرها من الدوائر الحكومية. وينطبق هذا على الجهات الفاعلة في القطاع الخاص التي تستخدم النظم الحاسوبية بفعالية منذ أكثر من ٢٠ عاماً في تجهيز كميات كبيرة من البيانات.

١٥- كما انتشر استخدام نظم المعلومات الخاصة بالتخطيط لعمليات النقل ورصد حركة البضائع انتشاراً سريعاً في العقود الأخيرة. وتتيح هذه النظم تسريع تدفق المعلومات عن البضائع وتعزيز كفاءة استخدام الأصول المحدودة. وينبغي للقطاعين الخاص والعام في البلدان النامية أن يزيدا من استخدام تكنولوجيات المعلومات

والاتصالات في إجراءات وعمليات التجارة والنقل. ويعد قيام الأونكتاد بتطوير وتطبيق نظم حوسبة، مثل النظام الآلي للبيانات الجمركية ونظام المعلومات المسبقة عن البضائع، خطوة رئيسية في الاتجاه الصحيح.

١٦- ولكن لا جدوى من حوسبة أنشطة مختلف الأطراف التي تشارك في مراقبة أو رصد تدفقات التجارة الخارجية ما لم يسبقها إصلاح كامل للممارسات الإدارية والتجارية القائمة. وفيما يلي مناقشة لكيفية إقامة هذه النظم بأقل تكلفة ممكنة مع تحقيق أكبر أثر إيجابي ممكن على الموارد البشرية والمؤسسية.

### ١- التشغيل الآلي لنظم التخليص الجمركي

١٧- إن وجود إدارة جمركية تتسم بالكفاءة أمرٌ ضروري لسياسة البلد في الحكم السديد. فلإدارة الجمركية مسؤولية واسعة النطاق في تطبيق السياسات الحكومية بشأن التجارة الدولية، بما في ذلك التخليص الجمركي للسلع المستوردة أو المصدرة؛ وتحصيل الإيرادات؛ ومنع تهريب الأسلحة والمخدرات والأفراد الأجانب؛ وتزويد الحكومة ببيانات إحصائية عن التجارة لأغراض التحليل والتخطيط. وقدمت غرفة التجارة الدولية بعض الاقتراحات بشأن الوظائف الآلية الرئيسية لإدارة جمركية حديثة تتسم بالكفاءة والفعالية<sup>(٤)</sup>.

١٨- وتعجز إدارات جمركية كثيرة، لأسباب شتى، عن أداء مسؤولياتها بحيث توجد مهام كثيرة ينال منها الإهمال أو التقصير. وعلى الرغم من إحراز تقدم كبير تتباين كفاءة وفعالية الأداء بين الإدارات أو بين مناطق العالم. وتقدم المنظمة الجمركية العالمية لأعضائها مساعدة تقنية واسعة النطاق في سبيل معالجة هذه المسألة، وسبق لها أن استحدثت برنامجاً لإصلاح وتحديث الجمارك. والغاية من هذا البرنامج مساعدة الإدارات الجمركية على زيادة اعتمادها على نفسها من خلال تحسين استخدام الموارد، وتعزيز القدرات الإدارية، والأخذ بعمليات وإجراءات جمركية مناسبة ومتسمة بالكفاءة.

١٩- وتنفيذ برنامج إصلاح وتحديث الجمارك تكمله عادة نظم آلية مثل النظام الآلي للبيانات الجمركية. ومنذ عام ١٩٨٥، تم تركيب هذا النظام في ما يزيد على ٨٠ بلداً من البلدان النامية والبلدان التي يمر اقتصادها بمرحلة انتقالية في مختلف أرجاء العالم. والغاية من هذا النظام هي تبسيط الاستثمارات والإجراءات الجمركية وتقليل عددها، وهو يقوم على توصيات ومعايير لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا والمنظمة الجمركية العالمية، (بما في ذلك المعايير المتصلة بدليل الأمم المتحدة لتصميم المستندات التجارية) وغيرها من المدونات والمعايير. ويمكن تكييف هذا البرنامج الحاسوبي مع منهجية التقييم الجمركي في كل بلد، كما يمكن ترجمته إلى لغتها الرسمية. ويتضمن الإصدار الأخير للنظام نموذجاً لإدارة إجراءات المرور العابر. ويتيح الأخذ بهذه النظم انتداب الموظفين لأنشطة تقييم المخاطر والأنشطة المتصلة بالأمن<sup>(٥)</sup>.

## ٢- التشغيل الآلي لإدارة النقل

٢٠- تعد نظم رصد معدات النقل وحركة البضائع وسيلة من وسائل زيادة كفاءة مكونات سلسلة النقل في بعض البلدان النامية. وتتوافر تكنولوجيات ملائمة لتعقب معدات النقل والبضائع داخل الموانئ وخارجها وعلى السكك الحديدية والبحيرات وربما على الطرقات.

٢١- ويحد عجز نظم إدارة حركة المرور حالياً عن "التخاطب" مع متعهدي النقل المتعدد الوسائط من قدرتها على توفير خدمات شاملة وتجميع سلاسل للتموين والإمداد تتسم بالكفاءة. وقد استحدثت الأونكتاد، لمواجهة هذا التحدي، أداة لإدارة النقل تدعى نظام المعلومات المسبقة عن البضائع. وهذا النظام عبارة عن مجموعة من التطبيقات الحاسوبية الغاية منها إنتاج معلومات إدارية لمعالجة مشاكل النقل والمرور العابر المتعدد الوسائط للبضائع. ويتيح النظام تبادل البيانات إلكترونياً بين مختلف متعهدي النقل، إذ يوفر لهم معلومات محسنة تساعدهم في مراقبة عملياتهم وتيسير التخطيط الرشيد على صعيد الشركات. وهو أيضاً عبارة عن قاعدة بيانات متاحة للأطراف المسجلة باعتبار أن لها مصلحة في شحنة من الشحن وفي نقلها، إذ يحدد لها آخر موقع معروف للبضائع ومعدات النقل وحالتها. ويتيح النظام، بوصفه سجلاً طويل الأمد لبيانات حركة النقل، للحكومات والمؤسسات تحليل المشاكل الوطنية ودون الإقليمية والإقليمية وتحري فرص الاستثمار البديلة في قطاع النقل. وتم تركيب هذا النظام في ١٥ بلداً.

## ٣- تيسير التجارة والنواحي الأمنية

٢٢- أظهرت الاعتداءات الإرهابية التي وقعت في ١١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١ مدى أهمية نظام النقل الدولي وهشاشته في آن واحد. وإذا أريد للاقتصاد العالمي أن يزدهر فلا بد أن يواصل هذا النظام توفير خدمات آمنة وفعالة وموثوق بها للمسافرين والزبائن في مختلف أنحاء العالم. وفي مؤتمر القمة الأخير لمجموعة الثماني (كاناناسكيس، كندا، حزيران/يونيه ٢٠٠٢)، اتفق رؤساء الدول على مجموعة من التدابير التعاونية من أجل تعزيز الأمن في وسائل النقل البري والبحري والجوي وتيسير تدفق الناس والبضائع والمركبات على نحو يتسم بالكفاءة والفعالية من حيث التكلفة للأغراض الاقتصادية والاجتماعية المشروعة.

٢٣- وقد تكون لهذه الشواغل الأمنية آثار فورية وطويلة الأمد في عدد من الجوانب التنفيذية للصفقات التجارية الدولية. ويجري النظر في محافل متعددة الأطراف في "شراكة الجمارك وقطاع التجارة ضد الإرهاب" التي أقامتها مصلحة الجمارك في الولايات المتحدة، وفي اعتماد تدابير مثل "مبادرة أمن الحاويات" التي تدعو إليها الولايات المتحدة. وقد تؤدي هذه الإجراءات إلى اعتبار واحد أو أكثر من العناصر التالية عوائق رئيسية محتملة أمام الأطراف الصغيرة في نظم التجارة والنقل الدولية:

(أ) *التوزيع الجغرافي وتركيز التدفقات*: قد يؤدي اختيار مصلحة الجمارك في الولايات المتحدة لـ "موانئ آمنة" إلى تحويل مسار التدفقات الرئيسية بين بعض المناشئ والمقاصد، ولا سيما في الولايات المتحدة.

(ب) *القدرة على إدارة سلاسل التوريد*: توجب شراكة الجمارك وقطاع التجارة ضد الإرهاب على الشركاء التجاريين التعاون مع موردي الخدمات في جميع حلقات سلسلة التوريد من أجل تعزيز العمليات والإجراءات الأمنية. كما توجب هذه المبادرة رصد جوانب شتى في كل حلقة من حلقات سلسلة التوريد، بما في ذلك الموظفون ومنشأ البضائع. ورغم أنه لا يمكن فرض هذه الإجراءات إلا على سلاسل التوريد الموجهة إلى الولايات المتحدة فليس من شك في أنها ستؤثر في اختيار المستوردين والناقلين والوسطاء الذين يتخذون من الولايات المتحدة مقراً لهم لشركاء التوريد الذين يستطيعون تقديم معلومات مناسبة وموثوق بها إلى السلطات الجمركية في الولايات المتحدة. وقد يؤدي هذا إلى استبعاد بعض الموردين في البلدان النامية الذين يفترضون إلى التجهيزات اللازمة وإن كانوا جديرين بالثقة.

(ج) *الاحتياجات التكنولوجية والمالية*: يقتضي فحص الحاويات توافر واستخدام معدات مكلفة قد تعجز الموانئ في كثير من البلدان النامية عن الوفاء بها أو تخصيص الموارد اللازمة لها.

(د) *النتائج القانونية*: قد تترتب على تغيير الممارسات والإجراءات الحالية نتيجة الشواغل الأمنية آثار قانونية هامة مثل زيادة المسؤوليات.

٢٤- وعلى الجانب الإيجابي، يمكن أن تتيح هذه المبادرات الأمنية فرصة لاستحداث نمط جديد من أدوات إدارة المخاطر يقوم على مفهوم "الاستعلام لأغراض التيسير". وهذا المفهوم مماثل للمفهوم الذي تطبقه إدارات جمركية كثيرة إلا أنه أوسع منه نطاقاً. وهو يرمي إلى تجميع معلومات كافية عن الجهات التجارية من أجل فرز شركات التجارة والنقل "الصالحة" و"السيئة"، ومن أجل تيسير عمليات التجارة المشروعة إلى حد بعيد. ويمكن حينئذٍ تخصيص مزيد من الموارد الجمركية والأمنية لقمع الاتجار غير المشروع.

٢٥- والحالة المثلى هي تحقيق شكل من أشكال الاستعلام لأغراض التيسير على نطاق عالمي من خلال الاستخدام الواسع النطاق لنظم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات المترابطة. وتسهل شبكة الإنترنت هذه العملية أكثر من أي وقت مضى، ومما يدعم هذا التطور الاتجاه الحديث العهد نحو تشكيل مجموعات وشبكات مقبولة على نطاق واسع. وعلى هذا النحو، توفر الشواغل الأمنية حافزاً على زيادة استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

٢٦- فهل تؤدي الشواغل الأمنية الراهنة إلى إضافية قيمة إلى البيئة التجارية التشغيلية والمؤسسية في البلدان النامية وليس إلى زيادة تكاليفها فحسب؟ إن الإجابة عن هذا السؤال تتوقف إلى حد بعيد على مدى تقديم



المساعدة اللازمة إلى هذه البلدان من حيث الموارد التقنية والمالية ومن حيث القدرة البعيدة الأمد على إنشاء هياكل أساسية مستقلة ومستدامة لإدارة التجارة.

### باء - البيئة المطلوبة

٢٧- تنطوي الصفقة التجارية العادية في الممارسة العملية على اشتراك نحو ٣٠ طرفاً (من تجار وشركات نقل ومصارف وشركات تأمين ووكلاء شحن ووكلاء تخليص جمركي، وما إلى ذلك) وتتطلب إعداد نحو ٤٠ مستنداً (لا للحكومة فحسب وإنما أيضاً لشركات النقل والمستودعات الجمركية وغيرها من عناصر العملية التجارية)<sup>(١)</sup>. يضاف إلى ذلك أن مختلف أجزاء الصفقة التجارية الدولية، مثل البيع والنقل والتأمين والدفع، تدعمها عادة قواعد وتنظيمات مناسبة. ولذلك فإن كفاءة أداء التجارة الدولية لا تقتضي فقط إدارة سلاسل التوريد إدارة سليمة مدعومة بخدمات النقل والهياكل الأساسية الملائمة بل تستلزم أيضاً إطاراً قانونياً مناسباً.

### ١ - نهج إدارة سلاسل التوريد

٢٨- رغم ما للصفقات التجارية الدولية من سمات مشتركة فإن فوارق كبيرة تبرز للعيان إذا نظر إلى سلاسل التوزيع وقنوات التسويق من منظور منتج بعينه. والبيئة (أي الخدمات والهياكل الأساسية بصفة رئيسية) في هذه الحالة أيضاً تأثير بالغ في سرعة الإنجاز الفعلي للعمليات التجارية وتكلفتها وإمكانية التنبؤ بها. وبعبارة أخرى، تتوقف كفاءة العمليات التجارية إلى حد بعيد على كفاءة البيئة التي تتم فيها بوجه عام. فإنتاجية الموانئ مثلاً تتوقف على مهارة اليد العاملة بقدر ما تتوقف هذه المهارة على السياق الثقافي والخلفية الاجتماعية وحالة التغذية والظروف المناخية وعوامل أخرى يؤثر جميعها في قدرة العاملين على التعلم.

٢٩- ومع مراعاة كل ما تقدم، هل تنجح البلدان النامية التي تعاني من ظروف محيطية غير مؤاتية ومن تدني نتائجها الاقتصادي في بلوغ الكفاءة في عملياتها؟ الإجابة هي نعم على الأرجح، وفقاً للنتائج المستخلصة من الممارسات الفضلى في حالات بعينها طبق فيها النهج العام المعروف المتمثل في إدارة سلاسل التوريد.

٣٠- فعلى سبيل المثال، تستطيع خطوط تجميع السيارات في البلدان النامية العمل بمخزون يوم واحد وتنظيم استلام المدخلات والقطع المناسبة من عدة منشآت بعيدة، بما فيها جهات التوريد المحلية، في الوقت المناسب. وتعتمد خطوط التجميع هذه اعتماداً كبيراً على أساليب متطورة في البرمجة وإرسال الطلبات وتعقب المنتجات. وبلغت إنتاجية عمل الموانئ في ماليزيا وبنما مستويات مكافئة للمستويات التي بلغت أكثر الموانئ تطوراً وأفضلها إدارة في العالم المتقدم. وفي البرازيل، تحتل عمليات نقل السوائب بالقطارات الجمعة مركزاً مرموقاً من حيث كفاءة التكلفة، ويمكن النظر إلى عمليات النقل المتعدد الوسائط لصادات ركاز الحديد بوصفها تمثل ممارسة فضلى على نطاق عالمي.

٣١- فما هي إذن وصفة النجاح لإعداد عملية تتسم بالكفاءة؟ إن نظاماً للنقل المتعدد الوسائط لن يبلغ بالضرورة إنتاجيته المثلى عندما يعمل كل عنصر من عناصره بكامل طاقته وإنما عندما تكيف هذه العناصر عملياتها فيما بينها. وهكذا، يصبح نهج إدارة سلاسل التوريد هذا الذي تلتقي عنده عوالم مختلفة ويتكيف بعضها مع بعض نموذجاً لعملية تيسير التجارة التي هي أشبه ما تكون بلوحة فسيفساء يتعين جمع قطعها المختلفة من أجل تشكيل الصورة.

٣٢- إن أجهزة التلفزيون المصنوعة في كوريا والمبيعة في الاتحاد الأوروبي لا تتبع نفس الطريق الذي تتبعه أكياس الجود المصنوعة في بنغلاديش أو الموز المصدر من الكامبيون إلى كندا، أي أنها لا تتبع نفس القنوات التجارية. وقد تختلف القنوات التجارية أيضاً باختلاف أنواع أكياس الجود البنغلاديشية أو قد تختلف باختلاف أسواق المقصد. وفي الوقت نفسه، عندما توضع جميع هذه المنتجات المختلفة الآتية من مناشئ وعمليات تصنيع متعددة داخل حاوية واحدة فإنها تُحمل وتُنقل في نهاية الأمر على السفينة نفسها وتُفرغ في ميناء معين من موانئ المقصد أو المرور العابر. ويشترك جميعها في بعض الهياكل الأساسية والمعدات والخدمات الخاصة بتوفير الدعم.

٣٣- وفي كل حالة من الحالات، يمكن أن يساعد المنظور العام والشامل الذي يوفره نهج إدارة سلاسل التوريد في إيجاد حلول لتيسير التجارة وتكييفها لتناسب مع المتطلبات العامة والاحتياجات الخاصة للقنوات التجارية المتصلة بصفقات منتجات محددة.

## ٢- الإمداد والتموين وخدمات النقل والهياكل الأساسية

٣٤- يؤدي النقل دوراً رئيسياً في نوعية الإمداد والتموين والخدمات الخاصة بسلاسل التوريد. ويجب أن يفي بصفة متزايدة بمتطلبات النوعية من حيث المرونة والسرعة والموثوقية بغية تسليم البضائع في الموعد والمكان المناسبين. وإذا أخذ في الاعتبار التفاعل المعقد بين مصادر الإمداد والموردين والمصنعين وتجار التجزئة والمستهلكين فإن النقل المتعدد الوسائط يبرز بوصفه حلاً لتكثيف نظم النقل بما يتناسب مع احتياجات المستهلك النهائي من التموين والإمداد. ويتيح النقل المتعدد الوسائط إدماج طائفة واسعة من خدمات النقل في سلاسل التوريد، مدعوماً بتكنولوجيا فعالة للمعلومات والاتصالات. ومن شأن هذا الإدماج أن يسمح بتبادل المعلومات بسهولة قبل النقل وأثناءه وأن يوفر خدمات متطورة، مثل المعلومات الآنية، على نحو يتيح تسريع تدفق المعلومات وزيادة موثوقيتها والارتقاء بنوعية الخدمات.

٣٥- ولا يتوقف تطوير خدمات نقل تتسم بالكفاءة على هياكل النقل الأساسية فحسب وإنما يتوقف على ما هو أهم من ذلك، أي إنشاء آليات فعالة تكفل استخدام الهياكل الأساسية المتاحة على أكفاً وجه ممكن. والمشكلة التي تعانيها بلدان نامية كثيرة هي التفكك الكبير في تنظيم وتخطيط وإدارة مختلف عناصر الهياكل الأساسية الداعمة

للتجارة وانعدام التنسيق الفعال بينها. وكثيراً ما تكون القوانين واللوائح التي تنظم تصريف شؤون التجارة والخدمات والهياكل الأساسية الداعمة لها قد عفا عليها الزمن. ولذلك ينبغي وضع سياسات وترتيبات إدارية حديثة تزيل أوجه التباين والتضارب المؤسسية والتنظيمية.

٣٦- ويثير تنوع المعوقات القانونية والتنظيمية المصادفة على مستويي الحكم المحلي والوطني تشوشاً كبيراً وتأخيرات وتكاليف لا لزوم لها وضغوطاً على الحكومات لكي تفي بالمعايير والممارسات الدولية. ولذلك فإن التحدي الخاص المطروح أمام بلد من البلدان هو وضع أحكام قانونية وترتيبات تنظيمية تفضي إلى الاستخدام الأمثل لهياكل الشبكات المادية القائمة وتحويل دور الحكومة تدريجياً إلى تعزيز الهياكل الأساسية والخدمات الداعمة للتجارة بدلاً من إدارتها.

٣٧- وكل دولة تتعامل بالتجارة في السوق العالمية اليوم مضطرة إلى التكيف مع ممارسات إدارة التجارة المتبعة في البلدان الشريكة، وبالتالي مع ممارسات خدمات الإمداد والتموين وصناعة النقل الدولية. ولذلك يجب على الجهات التجارية أن تنظر عن كثب في سلسلتها ذات القيمة المضافة (إدارة سلسلة التوريد) ويجب على الحكومة أن تحفز نظاماً فعالة لإدارة النقل عن طريق توفير الهياكل العمرانية والتنظيمية التي تتيح إنشاء خدمات للتجارة والنقل تتسم بالكفاءة.

٣٨- ويجب أن تعمل الأطراف الحكومية والتجارية معاً في تطوير أسواق وشبكات نقل محلية حسنة الأداء وفي تهيئة الشروط اللازمة لاستخدام تكنولوجيات النقل والاتصالات المتاحة على أفضل وجه. وبذلك ستتاح للمؤسسات خدمات نقل تتوافق من حيث النوعية والأداء مع احتياجاتها وتطلعاتها. وينبغي أن تكون تكلفة استخدام هذه المرافق معقولة وأن تأخذ في الاعتبار صيانتها وتطويرها في الأمد البعيد.

٣٩- ويتطلب توزيع المسؤوليات في أنشطة النقل بين القطاعين العام والخاص تحديداً واضحاً لولاية القطاع العام وعلاقته مع شركائه في القطاع الخاص بغية تشجيع الاستثمار وتطوير القدرات وتحسين الكفاءة التشغيلية بقيادة القطاع الخاص. ويستلزم هذا الأمر إدراكاً شاملاً للمصالح القائمة بحيث يستطيع شركاء القطاعين العام والخاص تزويد بعضهم بعضاً بأفضل ما يستطيعون تقديمه من خدمات، أي بيئة تنظيمية تتسم بالكفاءة والوضوح، ومجموعة أساسية من الشبكات الأساسية الحسنة للإدماج للقطاع العام، وخدمات نقل فعالة من حيث التكلفة للقطاع الخاص<sup>(٧)</sup>.

٤٠- ولا يزال عدد من حكومات البلدان النامية والجهات التجارية المحلية على غير وعي بما تشهده الممارسات التنافسية في الأسواق الدولية من تغير وفقاً لمفاهيم الإدارة الحديثة للإمداد والتموين. وهذه الحكومات والجهات

التجارية معرضة للتهميش في الأسواق التجارية الدولية إذا هي ظلت عاجزة عن التكيف مع هذه الممارسات الجديدة في الأسواق الدولية.

### ٣- الإطار القانوني: النقل المتعدد الوسائط

٤١- إن الاتفاقيات الدولية والصكوك القانونية المتصلة بالتجارة والنقل الدوليين تهدف في المقام الأول إلى تهيئة مناخ قانوني يتسم بالاتساق والشفافية والقابلية للتنبؤ من أجل تيسير التجارة. كما أن هذه الاتفاقيات والصكوك تزود الحكومات والجهات التجارية بما يلزمها من أدوات ومعايير للارتقاء بالتجارة الدولية من خلال تنسيق القوانين والأنظمة الواجبة التطبيق، فضلا عن تبسيط الإجراءات بأنواعها. ويؤدي هذا إلى مزيد من التأكد ويمكن التجار من القيام بتقييم مسبق للمخاطر التي من المحتمل أن تترتب على صفقة معينة، والقوانين المتصلة بهذه الصفقة، كما يمكنهم من اتخاذ تدابير الحماية اللازمة.

٤٢- وفي حين أن قدرا من التوحيد على نطاق دولي قد تحقق في غالبية مجالات القوانين المتصلة بالتجارة والنقل الدوليين، إلا أن هذه ليست هي الحال بعد في مجالات أخرى. ومن أهم الأمثلة على ذلك النقل المتعدد الوسائط أو النقل من الباب إلى الباب. فقد أثار تضاعف النمو في استخدام النقل بالحاويات على أنماط وممارسات النقل الحديثة. فالشاحنون والمرسل إليهم يسعون عادة إلى التعامل مع طرف واحد (متعهد النقل المتعدد الوسائط) ينظم نقل البضائع من الباب إلى الباب، ويتحمل المسؤولية التعاقدية طوال هذه العملية. ويتعذر عادة، أثناء عمليات النقل من الباب إلى الباب، التعرف على المرحلة أو واسطة النقل التي تقع فيها الخسارة أو الضرر أو التأخر في التسليم. على أن إثبات كل من مسؤولية متعهد الشحن وحجمها قد يتوقف إلى حد كبير، في ظل الإطار التنظيمي الحالي، على أمرين، هما: (أ) معرفة ما إذا كان من الممكن تحديد مكان وقوع الخسارة، (ب) وتحديد أي من هذا العدد الهائل من القواعد و/أو الأنظمة التي يمكن تطبيقها هو الذي تعتبره المحكمة متصلا بالموضوع أمام منبر معين.

٤٣- ورغم المحاولات المختلفة التي بذلت لوضع نظام دولي موحد لتنظيم المسؤولية الناشئة عن النقل المتعدد الوسائط، فلم ينشأ هذا النظام إلى الآن. فاتفاقية الأمم المتحدة بشأن النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع التي اعتمدت في عام ١٩٨٠ لم تحصل على عدد التصديقات الكافي لدخولها حيز النفاذ. كما أن قواعد الأونكتاد/غرفة التجارة الدولية لوثائق النقل المتعدد الوسائط، التي دخلت حيز النفاذ في كانون الثاني/يناير ١٩٩٢ هي مجموعة من المصطلحات القياسية المصممة لإدراجها في العقود التجارية. غير أن هذه القواعد، لما لها من طابع تعاقدية، تخضع لأي قانون إلزامي واجب التطبيق، ولذلك فهي غير قادرة على توفير التوحيد الدولي للأنظمة.

٤٤ - وهكذا، يتمثل الإطار القانوني الحالي في خليط من الاتفاقيات الدولية المصممة لتنظيم النقل الأحادي الوساطة (البحر، والطرق، والسكك الحديدية، والجو)؛ وقوانين وأنظمة إقليمية ودون إقليمية ووطنية متنوعة؛ وعقود موحدة المصطلحات. وقد أسفر تزايد القوانين والأنظمة الإقليمية ودون الإقليمية والوطنية المتنوعة في السنوات الأخيرة عن توجه نحو المزيد من "عدم التوحيد" على الصعيد الدولي. فعلى الرغم من أن هذه القوانين والأنظمة تستند، نوعاً ما، إلى اتفاقية النقل المتعدد الوسائط وقواعد الأونكتاد/غرفة التجارة الدولية، فثمة اختلافات كبيرة بينها على مسائل رئيسية مثل قضايا المسؤولية، وتحديد المسؤولية، والتقادم<sup>(٨)</sup>.

٤٥ - واتباعاً للتوصيات التي أصدرها فريق الخبراء المخصص الذي دعت الأمانة العامة للأونكتاد إلى عقد اجتماعه في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠١، تجري الأمانة العامة الآن دراسة جدوى لتحديد ما إذا كانت هناك رغبة في وضع صك دولي ينظم المسؤولية الناشئة عن النقل المتعدد الوسائط، وما إذا كان ذلك مقبولاً وعملياً أم لا. ومن المتوقع أن تنجح نتائج الدراسة في بداية عام ٢٠٠٣، فتساعد أيضاً في المداورات التي سيعقدها فريق عامل تابع للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال)، كانت قد بدأت مؤخراً النظر في "مشروع صك بشأن قانون النقل". وقد صمم مشروع الصك هذا لتنظيم النقل البحري، وإن كان قد اقترح تطبيقه أيضاً على عقود النقل المتعدد الوسائط التي يشكل النقل البحري جزءاً منها.

٤٦ - ومن الواضح أن لهذا الموضوع أهمية كبرى، وأنه يستدعي أن تنظر فيه بعناية كافة كيانات القطاعين العام والخاص المشاركة و/أو المهتمة بتيسير التجارة الدولية على النطاق العالمي.

### ثالثاً - قضايا البعد الإنمائي

٤٧ - يجب النظر في تيسير التجارة وتنفيذه كعامل من عوامل التنمية، وليس كمجرد أداة إدارية ذات أثر محدود على العمليات التجارية العابرة للحدود. فبإمكانه تعزيز القدرات العامة على نحو أفضل لرصد حركة التجارة الخارجية والإشراف عليها، فضلاً عن دعم الجهات التجارية الوطنية القائمة بالتصدير حالياً وتلك التي يحتمل قيامها به. وفي الوقت نفسه، فقد تختلف احتياجات البلدان وأولوياتها من التيسير تبعاً لهيكل التجارة والشركاء التجاريين المشاركين وما هو متاح من هياكل وخدمات النقل الأساسية.

٤٨ - ويجري حالياً دراسة القواعد المتعلقة بتيسير التجارة داخل مجلس التجارة في السلع التابع لمنظمة التجارة العالمية، بهدف تحديد أساليب التفاوض الممكنة بعد الدورة الخامسة للمؤتمر الوزاري، وتحديد احتياجات الأعضاء وأولوياتهم في مجال تيسير التجارة.

## ألف - الاحتياجات والأولويات

٤٩ - إن الصفقات التجارية الدولية ثنائية بحكم تعريفها: فأى عملية تجارية لها دائما مصدر إرسال وجهة استقبال. وقد تتراوح الصفقات بين البساطة والتعقيد حسب الأرضيات المشتركة بين الشركاء التجاريين (وبخاصة التقارب أو التباعد الثقافي والاقتصادي والجغرافي). إذ يترتب على التقارب أو التباعد وجود أرضيات مشتركة كثيرة أو قليلة. وغاية الغايات من تيسير التجارة إيجاد أرضيات مشتركة في المعايير والممارسات، ليس فقط بين بيئات كل من الشركاء التجاريين، وإنما أيضا بين مختلف العناصر الفاعلة داخل البلد الواحد.

٥٠ - ولذلك، فالدافع وراء الأولويات في تنفيذ تدابير تيسير التجارة يكون عادة المصالح المشتركة بين الشركاء التجاريين. ويكون كبار الشركاء التجاريين أيضا في معظم الحالات بلدانا متجاورة، كما يتزايد عدد البلدان المتجاورة التي تكون تجمعات التكامل الإقليمية.

### ١ - الأطر الإقليمية لتيسير التجارة

٥١ - ينطوي تيسير التجارة أساساً على ثلاثة مستويات ممكنة لا يستبعد أي منه الآخر، هي:

(أ) اعتماد إجراءات متكافئة: حيث يمكن أن يكون هناك تماثل بين الشركاء في الإجراءات والاحتياجات من البيانات، ولكن هذه الإجراءات والاحتياجات تلي بصورة مستقلة؛ ومن الأمثلة على هذا المستوى الأول الوثائق التجارية الموحدة.

(ب) اعتماد إجراءات تكاملية: وفي هذا المستوى الأكثر تقدماً، يعترف أحد البلدان الأطراف ببعض الإجراءات المنجزة في بلد شريك آخر، ويعتبرها بالتالي صالحة؛ ومن الأمثلة على هذا المستوى الثاني نظام النقل البري الدولي.

(ج) اعتماد إجراءات مدمجة أو موحدة: ويحدث هذا داخل التجمعات كالاتحاد الأوروبي، حيث تعترف سائر الدول الأعضاء بإجراءات التخليص الجمركي التي تتم في أي من هذه البلدان.

٥٢ - ويعد تيسير التجارة حالياً مسألة ذات أولوية في معظم التجمعات الإقليمية القائمة. ويمكن مشاهدة أمثلة متقدمة تماماً من برامج تيسير التجارة المتعددة الأطراف في الاتحاد الأوروبي وغيره من تجمعات اقتصادية إقليمية في أمريكا اللاتينية وآسيا وأفريقيا. وتبين التجربة أن التجمعات الإقليمية تظل أنجح سياق للأخذ بتيسير التجارة على الصعيد الدولي.

٥٣- وفي حين أن تطور تيسير التجارة يتسارع إلى حد ما في حالة انضمام البلدان إلى التكتلات التجارية، إلا أن الإجراءات المتخذة على الصعيد الوطني قد تسهل أيضا التبادل الخارجي للسلع والخدمات بين جميع الشركاء التجاريين بالبلد المعني. فسويسرا وشيلي، على سبيل المثال، وضعتا حلولاً انفرادية استفاد منها هذان البلدان وشركاؤهما التجاريون.

٥٤- والهدف النهائي من أي إجراء في مجال تيسير التجارة هو التمكين من إتمام صفقة تجارية دولية كعملية من مرحلة واحدة، في صورة انسياب مادي واحد من الباب إلى الباب بدون انقطاع، يخضع لرصد كامل، دون أي تدخل فيه، من إجراءات إدارية ومالية يتفق عليها جميع العناصر الفاعلة. ولذلك، ينبغي للبلدان النامية التي ترغب في إعداد برامج لتيسير التجارة أن تضع في اعتبارها مصادر الإرسال والاستقبال الرئيسية في تجارتها الجارية والمقبلة، وأن تحدد احتياجاتها وأولوياتها - عندما ينطبق ذلك - بالاشتراك مع شركائها من تجمع التكامل المعني.

## ٢- الشراكات المحلية مع القطاعين العام والخاص

٥٥- تعرّف الاحتياجات والأولويات، على الصعيد الوطني، أفضل ما تعرف في سياق الجهات التجارية وجهات النقل المحلية. وينبغي إنشاء مجموعات من الأطراف المهتمة تحقيقاً لهذا الغرض. وينبغي أن تشمل هذه المجموعات القطاعين العام والخاص، بما في ذلك متعهدي النقل والمحطات الطرفية، ووكلاء الشحن، والتجار، وإدارات الجمارك، وسائر المؤسسات الحكومية المعنية. وينبغي أن تكون المهمة الرئيسية لمجموعات تيسير التجارة والنقل هي استعراض العقبات الرئيسية والتحسينات التي يمكن إدخالها، ووضع اشتراطات لعمليات التجارة والنقل المتسمة بالكفاءة.

٥٦- فمن شأن مجموعات التيسير أن تجمع بين الأطراف المهتمة في الموانئ البحرية، وعند مناطق عبور الحدود، وفي الأماكن البرية الرئيسية المعنية باستقبال أو إرسال العمليات التجارية وعمليات النقل. كما أن بإمكان المجموعات أن تفيد في مجال تبادل المعارف فيما بين الأعضاء وتبادل المعلومات والحلول مع المجموعات المرتبطة بها شبكياً في أماكن أخرى من الممر.

٥٧- ومن الأمثلة الجيدة على أنواع مجموعات تيسير التجارة الترتيبات التي تتم من خلال نافذة واحدة. وقد انتشرت الدوائر الإدارية التي تتخذ فيها الإجراءات من خلال نافذة واحدة في العديد من البلدان. ففي هذه الترتيبات، يمكن أن تبدأ كافة الإجراءات وتنتهي في نفس المكان الواحد. ويمكن الحصول على الوثائق المتعلقة بالشروط التي تفرضها مختلف الوكالات الحكومية والتحقق من صلاحيتها واتساقها في دائرة إدارية واحدة قبل إحالتها إلى الأطراف المعنية داخل المكاتب الحكومية. وبمجرد الانتهاء من الإجراءات الورقية، يمكن تسليم التراخيص النهائية أو المخالصات أو التصاريح فعلياً في المكان نفسه الذي طلبت منه أصلاً. غير أن هذا الحل البسيط للغاية يستلزم تنظيمًا مجهزًا تجهيزًا عاليًا من حيث تدريب موظفي الخدمة المدنية، ومن حيث التنسيق

والاتصال فيما بين الوكالات. كما أن مشاركة القطاع الخاص، ولا سيما المستخدم، مسألة أساسية في هذا الشأن.

### ٣- شبكات التعاون الدولية

٥٨- قامت الأونكتاد في نيسان/أبريل ٢٠٠٢، بناء على طلب من اللجنة الرفيعة المستوى المعنية بالبرامج والتابعة لمجلس الرؤساء التنفيذيين في الأمم المتحدة، بتوجيه الدعوة لعقد أول اجتماع مشترك بين الوكالات لتحديد قضايا تيسير التجارة التي يتعين مواجهتها فعلياً بطريقة منسقة.

٥٩- ورغم كون الاجتماع خطوة أولية تماماً، فإنه أقام الاتصال بين وكالات الأمم المتحدة الرئيسية المعنية بتيسير التجارة. وقد وافق الاجتماع على إنشاء آلية لتبادل المعارف والتجارب فيما بين الوكالات المشاركة. كما أنه صار أساساً للتعاون في تزويد البلدان النامية بمستوى أرقى من المساعدة التقنية وبناء القدرات.

٦٠- ولما كانت تدابير تيسير التجارة تتخذ على كل من الصعيد الوطني والإقليمي والعالمي بمساهمات من المنظمات الدولية المعنية، فقد طوعت هذه المنظمات دور كل منها بمرور السنين بطرق مختلفة ومتكاملة. فالمنظمات التالية، أي لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، ومنظمة الطيران المدني الدولي، والمنظمة البحرية الدولية، والمنظمة الدولية للتوحيد القياسي، والمنظمة الجمركية العالمية، تعمل كمراكز لإعداد وتطوير معظم المعايير الدولية القائمة لتيسير التجارة. كما أن الشراكة من أجل تيسير التجارة العالمية التي أقامها البنك الدولي صارت اليوم مركز تنسيق مستقر تماماً لنشر المعلومات المتصلة بتيسير التجارة، فضلاً عن كونها منتدى عالمي للمناقشة. ولا تزال المساعدة التقنية التي تقدمها الأونكتاد مصدراً طليعياً لاستراتيجيات التنفيذ والتطوير الفعالة.

٦١- وأصبح الآن لدى البلدان النامية الرغبة في تحسين أداء تجارتها الخارجية خيار واسع من الصكوك والهياكل الأساسية المتاحة. ويعتبر التعاون التقني بالتأكيد مجالاً ينبغي فيه تنسيق الجهود المتعددة الأطراف لمساعدة البلدان النامية على الاستفادة من كل دور تضطلع به الوكالات وكل كفاءة تتيحها كجزء من آلية عملية المنحى لبناء المعرفة.

### باء- القواعد الممكنة في مجال تيسير التجارة

#### ١- الوضع الراهن والتغيرات المتوقعة

٦٢- وفقاً للفقرة ٢٧ من إعلان الدوحة الوزاري<sup>(٩)</sup>، سيقوم مجلس التجارة في السلع التابع لمنظمة التجارة العالمية باستعراض المواد الخامسة والثامنة والعاشرة من مجموعة الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة (مجموعة غات)، وتحديد احتياجات أعضاء المنظمة وأولوياتها في مجال تيسير التجارة. وتهدف هذه الممارسة إلى اعتماد قرار بتوافق صريح في الآراء لبدء المفاوضات بشأن اتفاق مقبل لتيسير التجارة أثناء المؤتمر الوزاري الخامس المقرر عقده في عام ٢٠٠٣ في كانكون بالمكسيك.



٦٣- غير أن أنشطة تيسير التجارة ظلت في معظم الأحيان، باستثناء قواعد مجموعة غات، ثمرة الجهود الطوعية التي بذلها القطاع الحكومي أو القطاع الخاص. ولا تزال القواعد الإلزامية هي الاستثناء. وبخلاف اتفاقات النقل الدولية كاتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي أو القواعد الموحدة المتعلقة بعقد نقل البضائع الدولي بالقطارات التي تتضمن اشتراطات مستندية مبسطة، توصي غالبية صكوك تيسير التجارة باتخاذ تدابير ملزمة، بدلا من أن تفرض ذلك أو تشترطه.

٦٤- ولربما تغير هذا الوضع تغيراً جذرياً في السنوات القادمة، إذا ما أصبحت قواعد تيسير التجارة جزءاً من بيئة قانونية إلزامية متعددة الأطراف للنظام التجاري. وسيشكل هذا تطوراً كبيراً يستلزم من البلدان التي لا يزال تيسير التجارة فيها متأخراً أن تبذل جهوداً كبيرة.

٦٥- وبدون الخوض في تحليل مفصل لهذه المواد الثلاث المذكورة في الفقرة ٢٧، فإنها تتضمن أحكاماً تطالب الأعضاء باتخاذ إجراءات أساسية للوفاء بالتزاماتها. ومن ذلك، على سبيل المثال، ما يلي:

(أ) للامتنال للمادة الخامسة، يمكن إنشاء نظام إداري لرصد حرية مرور البضائع بدون إعاقتهما.  
(ب) للامتنال للمادة الثامنة، يمكن وضع نظام لضمان التطبيق العادل لجمع الرسوم والإجراءات، على أساس غير تمييزي.

(ج) للامتنال للمادة العاشرة، يبدو من الملائم إنشاء وإدارة نظام المعلومات عن التجارة الوطنية يسهل على الجماهير الاستعانة به. (يصف المربع ١ نظام بيانات التجارة الدولية لحكومة الولايات المتحدة، كمثال على هذا النوع من النظم المعقدة).

## ٢- المواقف البديلة

٦٦- قد ترغب البلدان وفقاً لمستوى نموها وما يجزره كل منها من تقدم في الامتنال للمواد القائمة، في اتخاذ موقف بشأن الرغبة في التفاوض بوجه عام، أو قد تشعر، كبديل عن ذلك، بالاستعداد للاشتراك في مفاوضات بموجب طرائق معينة. ويمكن أن تتضمن الطرائق، في جملة أمور، تعهداً واضحاً من الأعضاء وملزماً لهم بتوفير برامج المساعدة التقنية وبناء القدرات اللازمة لتنفيذ الأحكام المعدلة، أو منح معاملة خاصة أو تفضيلية لإتاحة الفرصة للتنفيذ بفضل المساعدة. وقد لا يكون التفاوض بشأن قواعد تيسير التجارة ملائماً، بالنظر إلى كافة التوصيات والمعايير المتاحة أصلاً. ومع ذلك، فإن وجود هذه القواعد في حد ذاته لن يشكل سبباً وجيهاً للامتناع عن التفاوض على صك جديد. بل ينبغي مراعاة محتوياتها في هذه العملية، لا سيما نظراً لأنها لم تنفذ تنفيذاً فعلياً.

٦٧- وبالفعل، لعل الفقرة ٢٧ من إعلان الدوحة تشكل فرصة أولى، ومن الأرجح أنها لن تكون الأخيرة، لمناقشة بعض الجوانب الصعبة في تيسير التجارة والربط فيما بينها بأمل التوصل إلى حلول لها، ومن ذلك ما يلي:

(أ) الغرض من تيسير التجارة هو تحقيق فوائد حقيقية لكل من قطاع الإدارات العامة والقطاع التجاري الخاص: ففي حين أنه يجب أن تنتهي العقوبات التي لا ضرورة لها والتي تعترض تأمين تجارة إقليمية عالمية أبسط وأكثر تحرراً وأقل تكلفة مما هي عليه الآن، إلا أنه ينبغي في الوقت نفسه للإدارات العامة المسؤولة عن رصد التجارة الأجنبية أن ترتقي بفعاليتها وكفاءتها. وقد اكتسبت مؤخراً هذه المسألة المهمة صفة استعجال جديدة في ضوء تزايد التدابير الأمنية التي يجري تنفيذها لمواجهة الاتجار غير المشروع. ويمكن لبرامج المساعدة التقنية وبناء القدرات المنبثقة عن ترتيبات ملزمة أن تكفل تحقيق تحسن فعلي في أداء الإدارات وإيجاد حلول دائمة تخدم الصالح العام.

(ب) تأمين الموارد التقنية والمالية اللازمة للتنفيذ: ظل تيسير التجارة، باعتباره نشاطاً طوعياً، يدرج بانتظام في مرتبة متأخرة من قائمة الأولويات المعدة لاستخدام القلة المتاحة من الموارد المالية. وينبغي استخدام النهج العكسي في سياقات يصبح فيها عدم الامتثال لإحدى القواعد مكلفاً أكثر من تنفيذ التدابير المطلوبة. وفي الحالات التي توجد فيها التزامات ملزمة، يجب أن تقود الحكومات عملية التغيير، وبإمكانها أن تطلب من القطاع الخاص أن يساعد في توفير الدراية اللازمة لعمليات التجارة والنقل الدوليين.

٦٨- وينبغي البحث عن الآليات الممكنة التي تهدف إلى تلافي الجمود في البلدان التي ترغب في اعتماد موقف إيجابي من التفاوض على قواعد جديدة لتيسير التجارة. وتستحق هنا حالتا كندا وكوستاريكا عناية خاصة.

٦٩- ففي نيسان/أبريل ٢٠٠١، وقّعت كندا وكوستاريكا اتفاقاً للتجارة الحرة يتضمن فصلاً كاملاً عن تيسير التجارة<sup>(١٠)</sup>. ومن بين الأغراض التي وضع من أجلها هذا الفصل الارتقاء بكفاءة الإجراءات التجارية وتخفيض الإجراءات والتكاليف على المشاريع التجارية الكندية والكوستاريكية. وهذا هو أول اتفاق ثنائي للتجارة الحرة يتضمن أحكاماً مبتكرة قائمة بذاتها في مجال تيسير التجارة.

٧٠- وقد اتفق البلدان على إدارة عمليات استيرادهما وتصديرهما للسلع المباعة بموجب هذا الاتفاق على أساس كفاءة الإجراءات وشفافيتها وإمكانية التنبؤ بها، استناداً إلى أي صك أو أية معايير تجارية دولية يتفق عليها البلدان. وتتمثل العناصر الأساسية للاتفاق في التشاور والتعاون والمساعدة التقنية وتبادل المعلومات، بما فيها المعلومات المتعلقة بأفضل الممارسات، بغرض التشجيع على تطبيق تدابير تيسير التجارة المتفق عليها. بموجبه والامتثال لها. ويعتبر التعاون التقني، على الأخص، ذا أهمية أساسية في تيسير الامتثال للالتزامات المحددة في الاتفاق وبلوغ درجة أعلى من تيسير التجارة.

٧١- ويمكن أن تكون الأحكام الواردة في الفصل المتعلق بتيسير التجارة من هذا الاتفاق مثالا على التنفيذ الفعلي للتدابير الرامية إلى تيسير العمليات التجارية فيما بين الشركاء. وعلى الرغم من تصميم الاتفاق في صورة صك ثنائي، فيمكن على الأرجح تكييف بعض من جوانبه واستخدامها على المستويين الإقليمي والمتعدد الأطراف.

## نظام بيانات التجارة الدولية لحكومة الولايات المتحدة

### مثال على نظام وطني للمعلومات

#### يمثل للمادة العاشرة من اتفاقية مجموعة غات لعام ١٩٩٤

يعد نظام بيانات التجارة الدولية مشروعاً لوضع نظام لجمع كافة المعلومات اللازمة لقيام الولايات المتحدة بمعالجة التجارة التي تعبر حدودنا على المستوى الاتحادي. ويجري إعداد النظام للارتقاء بالإجراءات التجارية، وتعزيز التجارة، وتطوير السياسات التجارية، والإحصاءات التجارية لصالح كل من الجمهور والحكومة.

ونظام بيانات التجارة الدولية هو مبادرة في مجال تكنولوجيا المعلومات من مبادرات الحكومة الاتحادية (المبادرة IT06) اتخذت في إطار استعراض الأداء الوطني. ويتمثل الهدف من هذه المبادرة في تنفيذ نظام متكامل على نطاق الحكومة لجمع البيانات المتعلقة بالتجارة الدولية واستخدامها ونشرها إلكترونياً. وقد أجاز النظام في أيلول/سبتمبر ١٩٩٥ بموجب المذكرة المقدمة من نائب الرئيس آنذاك، آل غور، بعنوان "تنفيذ نظام بيانات التجارة الدولية" (١٥ أيلول/سبتمبر ١٩٩٥)، وأعيد التأكيد عليه في تقرير مجلس خدمات تكنولوجيا المعلومات الحكومي، بعنوان: "الوصول إلى أمريكا: إعادة التصميم من خلال تكنولوجيا المعلومات" (شباط/فبراير ١٩٩٧).

وكان مكتب خاص بمشروع نظام بيانات التجارة الدولية قد أنشئ في بادئ الأمر تحت ولاية وزير المالية. وفي ١٧ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٩، نُقل مكتب النظام ومهامه ودعمه إلى دائرة الجمارك، حيث يشكل الآن جزءاً من مكتب المعلومات والتكنولوجيا. ويتولى توجيه مشروع النظام مجلس إدارة متعدد الوكالات يرأسه حالياً ممثل عن لجنة التجارة الدولية التابعة للولايات المتحدة.

وسيتولى نظام بيانات التجارة الدولية تيسير معالجة المعلومات للأعمال التجارية، وأكثر من ١٠٠ وكالة اتحادية تشارك في التجارة الدولية. وفي حين أن النظام الحالي للمعالجة الآلية بالجمارك، وهو النظام التجاري الآلي، مصمم لتلبية احتياجات بعض الوكالات الاتحادية، فسيصمم نظام بيانات التجارة الدولية لتلبية احتياجات كافة الوكالات التي تحتاج إلى بيانات التجارة الدولية، بما في ذلك الوكالات التي لا يقدم النظام التجاري الآلي الحالي خدماته إليها.

وعند الاستيراد أو التصدير، يُطلب من المشاركين في التجارة (التجار) تقديم معلومات للوكالات التجارية الملائمة لتمكين هذه الوكالات من تحديد أمور منها على سبيل المثال المقبولية القانونية للبضائع المستوردة، والجمارك المطبقة على البضائع المستوردة، وسلامة أو عدم سلامة حالة الشاحنة التي يعتمد استخدامها على طرق الولايات المتحدة الرئيسية، وما إذا كانت المنتجات الغذائية صالحة للاستهلاك أم لا. ويُطلب حالياً من التجار

تقديم هذه المعلومات لكل وكالة تجارية على حدة، باستخدام طائفة من النظم الآلية المختلفة، أو مجموعة كبيرة من النماذج الورقية أو خليط من النظم والنماذج. وقد قدر مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) أن تكرار تقديم المعلومات وإعداد الوثائق يشكل ما يعادل من ٤ إلى ٦ في المائة من تكلفة البضاعة.

ومع وجود نظام بيانات التجارة الدولية، سيقدم الوسطاء بيانات إلكترونية موحدة عن الواردات أو الصادرات مرة واحدة فقط إلى النظام. ثم يتولى النظام توزيع هذه البيانات الموحدة على الوكالات الاتحادية المختصة التي لها مصلحة في الصفقة لأغراض الانتقاء وتقييم المخاطر. ولن يقدم النظام لكل وكالة إلا المعلومات المتصلة بمهمتها. وهكذا، سيكون النظام بمثابة هيئة حكومية لجمع البيانات وتوزيعها، أي نظام "لنافذة واحدة" يمكن أن تناسب منها بكفاءة المعلومات اللازمة لعقد الصفقات التجارية من التجار إلى الوكالات. وستلغى الاشتراطات التي تفرض على التجار تقديم معلومات مكررة إلى عدة وكالات اتحادية. وسيقدم نظام بيانات التجارة الدولية الدعم لعمليات الوكالات المتعددة، بما في ذلك جمع البيانات ومعالجتها واستخدامها ونشرها وتخزينها. وبالإضافة إلى مساعدة الوكالات الحكومية الاتحادية في معالجة صفقات الاستيراد والتصدير، فسيوفر النظام الإطار اللازم لجمع المعلومات بالنيابة عن تلك الوكالات، وسيتمكن إدارة الجمارك من مساعدتها بفعالية في إنفاذ القوانين والأنظمة المتصلة بالتجارة الدولية.

وسيتيم إعداد النظام بالتزامن مع إعداد البيئة التجارية الآلية للجمارك، والجهد الأوسع المتمثل في هيئة تحديث الجمارك، والاشتراطات الحالية والمقبلة لنظم التجهيز التابعة للوكالات الأخرى.

المصدر: ITDS Background - <http://www.its.treas.gov/itdsivr.html#ITDS>

## رابعاً- آفاق المستقبل

### ألف- تحليل المشاكل والحلول الممكنة

٧٢- عندما يتعهد أحد البلدان الأعضاء في منظمة التجارة العالمية، وبخاصة إن كان من أقل البلدان نمواً، بالتزامات في مجالي الأنظمة "الداخلية" أو العمليات التجارية، فسيستدعي الوفاء بهذه الالتزامات إجراء تغييرات تشمل تطبيق نظم وعمليات إنفاذ جديدة. ويصبح حينئذ أصحاب المصالح من القطاعين العام والخاص مهتمين اهتماماً شديداً بهذه الآثار. فهل ستؤدي القواعد المقترحة من منظمة التجارة العالمية إلى تشخيص دقيق لما يسمى بالمشاكل المؤثرة على التجارة؟ وهل ستصف القواعد المقترحة العلاج المناسب؟ وما هي تكاليف دعم هذه القواعد وما هي المكاسب المتوقعة منها؟ وأخيراً، ما هي الأموال المتاحة لضمان توفير المساعدة التقنية الملائمة ودعم بناء القدرات في مجال تيسير التجارة؟

٧٣- لعل الإجابة على هذه الأسئلة ممكنة بعبارة وصفية، ولكنها قد لا تكون بالضرورة موضوعية تماماً. والإتيان بإجابات كمية ليس مهمة صعبة، ولا ريب. والواقع أن الطابع المعقد الذي تتسم به التجارة الدولية، وتنوع السلع المتاجر فيها، وتباين الشروط التي يتم بموجبها نقل السلع وتحويل أموال الدفع وتبادل المعلومات فيما بين الشركاء التجاريين المختلفين اختلافاً شديداً، أمور تستلزم عدداً كبيراً من الافتراضات يجعل أي تقييم كمي على الأرجح بلا معنى.

٧٤- وربما كان أحد النهج المعقولة هو العمل استناداً إلى شريكين تجاريين وتحديد فئات البضائع أو السلع الأساسية الرئيسية التي يتاجران فيها. (يمكن مثلاً أن تعتبر الفئة الرئيسية بسبب قيمتها التصديرية أو بسبب القيمة المضافة الناشئة على الصعيد الوطني من صفقة التصدير.) فيتيسر تحليل سلسلة التوريد من المنتج إلى المستهلك بالنسبة لهذا العدد المحدود من الفئات.

٧٥- وبذلك يركز هذا التحليل أنشطته على ممرات محددة للتجارة والنقل تخدم مجموعة منتقاة من البضائع أو السلع الأساسية. وربما مكّن هذا من دراسة وتحسين إدارة سلاسل التوريد باستخدام نهج تعاقبي يكون فيه الموردون مقدمي خدمات الدعم التجارة والنقل، ويكون خط الإنتاج العملية التجارية نفسها. ويكون "المنتج" في خط الإنتاج هذا هو إتمام استلام الواردات أو شحن الصادرات. وقد يتعين وضع طرائق قياس للوقوف على المراحل الضعيفة أو عوامل التكلفة والتأخير المهمة، وإعداد استراتيجيات التحسين.

٧٦- ففي مثل هذا النهج، ينبغي قياس نوعية الممر للمجموعة المختارة من البضائع والسلع الأساسية، من حيث دقة المواعيد وعمليات التأخر التي تقع، والتكاليف غير الضرورية، والسلامة (أي ما إذا كان نقل البضائع يتم، وهي بحالة جيدة، إلى العمل التالي). ويمكن قياس حجم إنتاج الممر بالطن المتري أو بعدد وحدات البضائع أو السلع الأساسية المختارة؛ وإنتاجيته كحجم إنتاج مقابل عامل الوقت أو التكلفة؛ وقدرته على المنافسة بمقارنة الهيكل الأساسي للممر، وحجم إنتاجه وإنتاجيته من الخدمات، بالمؤشرات أو الأرقام القياسية المماثلة في المناطق الأخرى.

٧٧- فمن شأن هذا التحليل أن يحدد المشاكل الأساسية التي تواجهها بضائع مختارة أثناء نقلها عبر الممرات المختارة. فيتسنى اتخاذ التدابير الملائمة لحل هذه المشاكل. وقد تتخذ هذه التدابير مباشرة استرشاداً بأفضل الممارسات أو المعاهدات الدولية المعترف بها، أو بتطويعها - قدر الإمكان - للظروف المحلية للشركاء التجاريين. ويمكن أن يقتصر تطبيق هذه التدابير، في المرحلة التجريبية، على بضائع مختارة من الممرات المختارة.

٧٨- ومع وضع الحاجة إلى مواجهة التهديدات الأمنية في الاعتبار، ينبغي للتحليل أن يهدف إلى وضع إجراءات خاصة لإعداد نظام استعلامات لتيسير التجارة والنقل، يستند إلى تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وتقنيات من

قبيل إدارة المخاطر، وانتقائية المراقبة، فضلاً عن عقد شراكات بين الإدارات ومؤسسات التجارة والنقل بالقطاع الخاص.

#### باء- المساعدة التقنية

٧٩- ينبغي تحديد إجراءات التعاون المتعددة الأطراف لتقييم آثار القرارات العالمية على تيسير التجارة كجزء من النظام التجاري لمنظمة التجارة العالمية وطرائق تنفيذ تدابير تيسير التجارة الملزمة هذه في البلدان النامية وعلى الصعيدين الوطني والإقليمي. وينبغي البحث عن مخططات التعاون الممكنة بين الأونكتاد ومنظمة التجارة العالمية للتوصل إلى تنفيذ متسق وشامل ومتكامل لأنشطة المساعدة التقنية.

٨٠- وينبغي ألا ينحصر نطاق المساعدة التقنية وبناء القدرات في مجال تيسير التجارة في المناقشات الجارية بشأن المفاوضات المحتملة. فهذا النهج القاصر قد يقلل أو يؤجل أو حتى يقضي على إمكانية بذل جهود أكثر شمولية في العديد من البلدان النامية. فقد تستطيع المساعدة التقنية وأنشطة بناء القدرات في المرحلة التالية لإعلان الدوحة أن ترتقي بمستوى وعي العناصر الفاعلة والمفاوضين، ولكنها قد لا تصل إلى كثرة من العناصر الفاعلة في العديد من البلدان التي تسعى إلى شروط تجارية أفضل كوسيلة من وسائل الحفاظ على وجودها في الاقتصاد العالمي.

٨١- وينبغي للمبادرات الجديدة أن تركز على استدامة بناء القدرات على المدى البعيد في البلدان النامية، وعلى مشاركة الكيانات الوطنية والإقليمية الخاصة والعامة. وإعمالاً للشعار القائل: "فكر من منظور عالمي، ونفذ من منظور محلي"، لا يمكن تنفيذ تيسير التجارة استناداً إلى المراجع الدولية الموحدة فعلياً إلا إذا ما تم تطبيق هذه المراجع وفقاً للظروف المحلية، كالقدرات المؤسسية وقدرات الموارد البشرية، والأطر التنظيمية، والسياقات الثقافية.

٨٢- وعلى النقيض من المساعدة التقنية التقليدية المستندة بصورة تكاد تكون حصرية إلى خبرات المتخصصين الأجانب، سيعتمد هذا النهج إلى حد كبير على التجارب والدراسة المحلية والإقليمية. وسيتيح هذا إنفاذ المعايير والتوصيات الدولية ذات الصلة في بيئات خاصة. فالغرض من هذا النهج هو ضمان امتلاك المستفيدين وإرساء أسس تعليمية دائمة واستحداث ابتكارات في هياكل تيسير التجارة والنقل.

٨٣- ويمكن إطلاق مبادرة عالمية تفيد من الاتجاهات الحالية في المجموعات وانتشار المعرفة بها وفوائدها الثابتة في إرساء هياكل ابتكار وتعليم تعزز المنافسة القطاعية.

٨٤- ومن شأن هذه المبادرة التي يمكن أن يطلق عليها اسم CLEAR-Trade (إطلاق التجارة)، كاختصار لعبارة "Community of Like-Minded Enterprises and Administrations to Release Trade" (مجموعة المشاريع والإدارات المتماثلة التوجه لإطلاق التجارة" أن تربط فيما بين مجموعات تيسير التجارة التي تنشئها

الأطراف المهتمة بالتجارة والنقل على كل من الصعيد المتعدد الأطراف والإقليمي والوطني والمحلي. ويمكن أن يطلق هذه المبادرة مجلس الرؤساء التنفيذيين بالأمم المتحدة من خلال اللجنة الرفيعة المستوى المعنية بالبرامج، وأن يفتح بابها أمام كل من القطاعين الخاص والعام فضلا عن المنظمات المتعددة الأطراف والمنظمات الدولية والإقليمية.

٨٥- وبإمكان الأونكتاد المساعدة في إعداد برنامج عمل وهيكل تنفيذي مقترح لتنفيذ مبادرة إطلاق التجارة. كما أن بإمكان بعض الوكالات الحكومية التي لها خبرة في مبادرات الشراكة أن تقدم إسهامات إيجابية في هذا المقترح.

### الحواشي

- (١) تقرير لجنة المشاريع وتيسير الأعمال التجارية والتنمية عن دورتها السادسة (TD/B/COM.3/46)، ٧ آذار/مارس ٢٠٠٢.
- (٢) "إن ما يترتب على تيسير التجارة من تحسينات يمكن أن يعود على الاقتصاد العالمي بمبالغ تصل إلى ٧ مليارات من دولارات الولايات المتحدة كل عام" على حد قول البارونة سايمونس، وزيرة الدولة للتجارة الدولية في المملكة المتحدة، في المحفل الدولي لتيسير التجارة، جنيف، ٢٩-٣٠ أيار/مايو ٢٠٠٢.
- (٣) الاتفاق المنشئ لمنظمة التجارة العالمية (GATT, WTO (MTN/FA II)).
- (٤) المبادئ التوجيهية الجمركية الدولية لغرفة التجارة الدولية (الوثيقة ١٠٣/١٩٠)، ١٠ تموز/يوليه ١٩٩٧.
- (٥) للاطلاع على تفاصيل البرنامج انظر [www.asycuda.org](http://www.asycuda.org).
- (٦) على حد قول فيرمين كويا، كبير نواب الرئيس، شركة ماتيل، في منتدى تيسير التجارة الذي عقدته منظمة التجارة العالمية في جنيف في آذار/مارس ١٩٩٨.
- (٧) انظر "دور الإمداد والتمويل في حفز التنمية الاقتصادية"، ورقة قدمها في الحلقة الدراسية المتعلقة بالإمداد والتمويل في بيجين، الصين، السيد مارك ه. جوهيل من البنك الدولي في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٩.
- (٨) انظر التقرير التالي للأمانة العامة للأونكتاد: "Implementation of Multimodal Transport Rules" (Add.1 و UNCTAD/SDTE/TLB/2).

(٩) "اعترافاً بوجاهة ضرورة زيادة سرعة حركة السلع والإفراج عنها وتخليصها جمركياً، بما في ذلك السلع العابرة، وبالخاصة إلى الارتقاء بالمساعدة التقنية وبناء القدرات في هذا المجال، نوافق على إجراء المفاوضات بعد الدورة الخامسة للمؤتمر الوزاري استناداً إلى قرار بشأن طرائق التفاوض يتم اتخاذه في تلك الدورة، بالتوافق الصريح في الآراء. وسيقوم مجلس التجارة في السلع، من الآن وحتى انعقاد الدورة الخامسة، باستعراض الجوانب ذات الصلة من المواد الخامسة والثامنة والعاشرة من اتفاق مجموعة غات لعام ١٩٩٤، مع توضيح هذه الجوانب وتحسينها حسب الاقتضاء، كما سيقوم بتحديد احتياجات الأعضاء وأولوياتهم في مجال تيسير التجارة، لا سيما في البلدان النامية وأقل البلدان نمواً. ونتعهد بضمان تقديم المساعدة التقنية والدعم الكافيين لبناء القدرات في هذا المجال."

(١٠) يمكن الاطلاع على نص هذا الاتفاق على العنوان التالي: [www.dfati-maeci.gc.ca/tna-nas/Costa\\_Rica\\_toc-e.asp](http://www.dfati-maeci.gc.ca/tna-nas/Costa_Rica_toc-e.asp)

— — — — —