

Distr.  
GENERAL

TD/B/COM.3/53  
12 December 2002

ARABIC  
Original: ENGLISH

## مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية

لجنة المشاريع وتيسير الأعمال التجارية والتنمية

الدورة السابعة

جنيف، ٢٤-٢٨ شباط/فبراير ٢٠٠٣

البند ٤ من جدول الأعمال المؤقت

### كفاءة النقل وتيسير التجارة لتحسين مشاركة البلدان النامية في التجارة الدولية

مذكرة من أمانة الأونكتاد

#### ملخص تنفيذي

يمكن للتجارة أن تصبح قوة لا يستهان بها بالنسبة للتنمية والنمو والتخفيف من وطأة الفقر. وبالإمكان زيادة حجمها بقدر كبير بواسطة النقل الذي يتسم بالكفاءة وتيسير التجارة، الشيء الذي يعزز النمو الاقتصادي ويوجد الفرص الجديدة للفقراء. وتدرس هذه المذكرة مواضيع مختارة لرفع كفاءة النقل وتنفيذ تدابير تيسير التجارة، بما في ذلك المواضيع القانونية المتعلقة بالتجارة والنقل. وبينما توجد حاجة كبيرة للاستثمار في الهياكل الأساسية المادية الداعمة للتجارة، هنالك العديد من الخطوات التي يمكن اتخاذها لتحسين إنتاجية المنشآت الراهنة ولا تتطلب قدراً كبيراً من الاستثمار. ومن بين الخطوات الأكثر أهمية، إصلاح قطاع النقل ومضاعفة استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات. وتوجد مجموعة من تدابير تيسير التجارة المعروفة التي يمكن أن تقلل من تكلفة الصفقات بالنسبة للبلدان النامية. كما تستعرض هذه المذكرة، المبادرات الأمنية الجديدة والشكوك في الإطار القانوني بالنسبة للتجارة الدولية والنقل، التي قد يكون لديها تأثير سلبي على قدرة بعض البلدان النامية على مواصلة المشاركة في التجارة الدولية. وأخيراً، تشمل الوثيقة اقتراحات حول كيفية مساعدة البلدان النامية على تحقيق كفاءة النقل وتيسير التجارة من خلال توفير خدمات الإمداد والتمويل، كما تقترح أن يعقد فريق الخبراء اجتماعاً بهذا الخصوص.

## المحتويات

### الصفحة

٣	.....	مقدمة
٥	.....	كفاءة النقل
٥	.....	ألف - نظرة عامة
٥	.....	باء- متطلبات الهياكل الأساسية
٧	.....	جيم- الجوانب المتعلقة بالتشغيل
٧	.....	١- إصلاح قطاع النقل
٨	.....	٢- تكنولوجيا المعلومات والاتصالات
٩	.....	تيسير التجارة
٩	.....	ألف- نظرة عامة
١٠	.....	باء- تيسير التجارة ونظم الإدارة
١١	.....	جيم- إدارة الجمارك
١٢	.....	دال- تيسير التجارة والنواحي الأمنية
١٣	.....	كفاءة النقل وتيسير التجارة: البيئة القانونية
١٣	.....	ألف- الحاجة لليقين وإمكانية التنبؤ
١٤	.....	باء- النقل متعدد الوسائط
١٥	.....	جيم- التجارة ووثائق النقل: البدائل الإلكترونية
١٦	.....	الطريق إلى الأمام

## مقدمة

١- يجب النظر إلى تحسين بيئة التجارة وآلياتها من منظور الغايتين الإنمائيين ١ و ٨ للألفية. فالغاية ١ هي تخفيض الفقر بمقدار النصف بحلول عام ٢٠١٥ وتتطلب زيادة الناتج الاقتصادي، والإنتاجية، والاستثمار والتجارة في البلدان النامية. أما الغاية ٨ فتتمثل في إقامة شراكة عالمية من أجل التنمية من خلال نظام مالي يتسم بالانفتاح والتقيد بالقواعد والقابلية للتنبؤ به وعدم التمييز، بما في ذلك الالتزام بالحكم الرشيد، والتنمية وتخفيف وطأة الفقر على الصعيدين الوطني والدولي.

٢- ويعتبر تعزيز كفاءة المواصلات وتيسير التجارة من المجالات التي توفر إمكانات كبيرة لزيادة الإنتاجية. فنظم التجارة وإدارة المواصلات الحالية قد غيرت بصورة كبيرة الأسلوب الذي تتم به الصفقات التجارية الدولية وعمليات النقل المرتبطة بها، فهذه النظم تستخدم التكنولوجيا الجديدة للمعلومات بطريقة مكثفة لرصد كل من الصفقات والعمليات. وترتكز كفاءتها على استخدام الشبكات للتعامل مع تدفق المعلومات وتحسين عمليات صنع القرار. وقد أدخلت هذه النظم أنماطاً جديدة لتقاسم المعرفة حيث يصبح المتنافسون شركاء ويكون للنظر في القطاع الخاص والعام أهدافاً مشتركة ورؤية واحدة.

٣- بلغ معدل تكلفة الشحن الكلية إلى قيمة البضائع المستوردة عام ١٩٨٠، ٥,٤٩ في المائة بالنسبة للبلدان المتقدمة و ١٠,٤٤ في المائة للبلدان النامية<sup>(١)</sup>. وفي عام ٢٠٠٠ تراجعت هذه المعدلات لتبلغ ٥,٢١ في المائة و ٨,٨٣ في المائة على التوالي، ويمثل ذلك انخفاضاً يبلغ ٥ في المائة و ١٦ في المائة، ومعنى آخر فإن التحسن الذي طرأ على نظم إدارة إمداد وتمويل التجارة خلال فترة ٢٠ عاماً، قد جلب الكثير من المنافع للبلدان النامية. ويبين ذلك أن التكلفة العالية بسبب عدم ملاءمة الهياكل الأساسية والمعدات، وعدم كفاءة الإدارة والإجراءات الإدارية العقيمة، يمكن التخلص منها بتنفيذ إطار تنظيمي ملائم، وباستخدام الحاويات والوسائل الإدارية الفعالة. كما يبين أن إمكانية تخفيض التكلفة من خلال رفع الكفاءة مهمة بالنسبة للدول النامية على وجه الخصوص.

٤- إن المعوقات الإجرائية والتشغيلية الناشئة عن الأطر المؤسسية أو القانونية غير الملائمة، تبدو في الوقت الراهن أشبه ما تكون بالمفارقات التاريخية. والمطلوب تطوير هذه الأطر لتمكين الدول النامية من مواصلة نظم الإدارة الحالية لديها مع الممارسات الدولية. هذا الأسلوب سوف يتيح التصدي بالطريقة المناسبة للتحديات الجديدة المتعلقة بالتجارة الدولية. وبنفس القدر، هنالك حاجة لزيادة إمكانية الحصول على تكنولوجيا المعلومات والاستفادة منها، إلى الحد الذي يفي بمتطلبات التجارة الدولية. ويمكن أن تتضح مزايا هذه التحسينات في تقليل الوقت اللازم للصفقات أو تخفيض التكلفة<sup>(٢)</sup>. وبينما يصعب تحديد المستوى المطلق لما يُقتصد، فهناك حاجة فعلية للتحسين.

٥- قد تنطوي الصفقة التجارية العادية في الممارسة الفعلية 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 (ليس للحكومة فحسب وإنما أيضاً لشركات النقل والمستودعات الجمركية وغيرها من عناصر العملية التجارية)<sup>(٣)</sup>. يضاف إلى ذلك أن مختلف أجزاء الصفقة التجارية 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 والهيكل الأساسية بل تستلزم أيضاً إطاراً قانونياً مناسباً.

٦- أصبح الإمداد والتمويل يمثل خدمة هامة مضافة القيمة في الإنتاج والتسويق العالمي للبضائع التي تُصنَّع في البلدان النامية والمتقدمة على حد سواء، كما غير نهج الإنتاج والتجارة والنقل، وأثر بذلك على وكلاء الشحن ومتعهدي خدمات النقل. وتمثل ترتيبات النقل والتخزين والتوزيع، مع إدارة المعلومات المرتبطة بها، استراتيجية الإمداد والتمويل للشركات العاملة في مجال التجارة الدولية. ومن الضروري وضع هذا النهج المتكامل في الاعتبار لكونه يمكن، تحت مسمى الإمداد والتمويل، من توحيد ثلاث وظائف مرتبطة فنياً وبالتالي ثلاثة أنواع من التكلفة هي تحديداً النقل ومناولة البضائع/التخزين والتكلفة الإدارية.

٧- ولن تستطيع الدول الاستفادة من الترتيبات التفضيلية المتفاوض عليها للوصول إلى الأسواق، ما لم تتوفر الهياكل الأساسية للتجارة، لذلك تحتاج الحكومات في البلدان النامية إعطاء الأولوية للتجارة الوطنية والنقل واستحداث السياسات المناسبة. ويجب أن تستهدف هذه الترتيبات السياسية تحديث هياكل النقل الأساسية لإيجاد بيئة تمكن من رفع إنتاجية المنشآت القائمة، وتحسين القدرات التجارية للمتعهدين الوطنيين، وتنفيذ التوصيات الخاصة بتيسير التجارة، ومراجعة الإطار القانوني، وتشجيع الاستثمار الأجنبي ونقل المعرفة<sup>(٤)</sup>.

٨- وينعكس هذا المفهوم الموحد، الذي يشمل المواضيع المتعلقة بخدمات ومتعهدي التجارة والنقل وكذلك بالأطر العملية والمؤسسية والقانونية بالنسبة لصفقات التجارة الدولية، في عمل الأونكتاد في مجال إمداد وتمويل التجارة. لذا، فإن الأونكتاد تنسجم مع نظام شبكة، تأسس بحكم الواقع، من المنظمات الدولية التي تتعامل مع المسائل المماثلة المتعلقة بتيسير التجارة. إن الأونكتاد كجزء من اللجنة رفيعة المستوى لمجلس المديرين التنفيذيين للأمم المتحدة، اقترحت مشروع تعاون تدخل فيه كل الوكالات الشريكة، ويعمل حالياً على العنوان: [www.un-tradefacilitation.net](http://www.un-tradefacilitation.net).

## كفاءة النقل

### ألف - نظرة عامة

٩- تواصل التجارة العالمية الازدياد بمعدل سريع، وكذلك الحاجة للنقل الوطني والدولي الاقتصادي الذي يتسم بالكفاءة وعدم الإضرار بالبيئة. ومع وجود المنافسة المتزايدة في الأسواق الرئيسية التي تجر الشركات على التأقلم مع نظم الإنتاج "في الوقت المناسب"، فإن النجاح التجاري لأي صناعة موجهة للتصدير في البلدان النامية، يعتمد بصورة متزايدة على إمكانية إرضاء الزبائن من حيث التكلفة والسرعة والموثوقية والمرونة في تسليم البضائع. وبالنسبة لسلسلة النقل ككل، فإن سرقة الشحنات والتهديدات الإرهابية تستدعي مراجعة وتعزيز الترتيبات الأمنية.

١٠- يؤدي النقل دوراً رئيسياً في نوعية الإمداد والتموين والخدمات الخاصة بسلاسل التوريد. وإذا أُخذ في الاعتبار التفاعل المعقد بين مصادر الإمداد والموردين والمصنعين وتجار التجزئة والمستهلكين، فإن النقل المتعدد الوسائط يبرز بوصفه حلاً لتكييف نظم النقل بما يتناسب مع احتياجات المستهلك النهائي من الإمداد والتموين. ويتيح النقل متعدد 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.

١١- يحدث عدم الكفاءة والتأخر في العديد من البلدان النامية عند نقاط التبادل (من وسيلة نقل إلى أخرى)، وعند المعابر الحدودية، وعبر شبكة النقل الوطنية. وينشأ هذا التأخر عن الهياكل الأساسية غير الملائمة، وعدم تناسب معدات مناولة البضائع وأسطول النقل، ورداءة تدريب الموظفين الذين تنقصهم الحوافز، ونقص مستوى ملاك الموظفين، والتنسيق السيئ، وعدم توفر المعلومات، وتأخر الاتصالات، ومحدودية خيارات متعهدي النقل، وتحويل البضائع من مركبة إلى أخرى عند المعابر الحدودية، وعدم استخدام الحاويات في النقل من الباب إلى الباب، والإجراءات التجارية العقيمة. وإزالة هذه الأسباب سوف تقلل من التكلفة والتأخر وتحسن بالتالي إمكانات تطوير التجارة في البلدان النامية.

### باء - متطلبات الهياكل الأساسية

١٢- خلال الدورة السادسة للجنة الشركات وتيسير الأعمال والتنمية، اعتبر انعدام الهياكل الأساسية للنقل والاتصالات العقبة الرئيسية أمام مشاركة العديد من البلدان النامية في التجارة العالمية. وشجعت الحكومات على زيادة الاستثمار في الهياكل الأساسية في مجال النقل، والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات. وأوصت منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي بأنه لكي تحصد الدول النامية الحد الأقصى من منافع الاستثمار المباشر الأجنبي، يجب

عليها أن تنفذ وتعزز، ضمن أشياء أخرى، نوعية الهياكل الأساسية<sup>(٥)</sup> المادية والتكنولوجية ذات الصلة. وبينما يعمل الاستثمار المباشر الأجنبي والمساعدة الإنمائية الرسمية كإضافات قيمة لرأس المال المتوفر محلياً، يقع على عاتق البلد المضيف تنفيذ المساعي الأساسية للاستثمار في هذه الهياكل الأساسية. ويجب على الحكومات إيجاد إطار سليم موجه نحو السوق يهيئ للاستثمار من قبل القطاع الخاص لإكمال استثمارات الحكومات في الهياكل الأساسية.

١٣- وبحلول عام ٢٠٠٠ بلغت قيمة تجارة السلع المصنعة ٧٦ في المائة من التجارة العالمية حسب قيم ذلك العام. وكان تحرك غالبية تلك البضائع في حاويات، ويُقدر أن تتضاعف حركة النقل بالحاويات خلال العقد القادم، الشيء الذي يتطلب استثماراً كبيراً في الموانئ ومنشآت النقل البري لمسايرة هذا النمو. وخلال فترة العشر سنوات الممتدة من ١٩٩٠-١٩٩٩ زاد عدد الحاويات المنقولة في موانئ الدول النامية من ٢٤,٦ مليون وحدة فئة ٢٠ قدماً إلى ٨٠,٩ مليون وحدة فئة ٢٠ قدماً<sup>(٦)</sup>. وتتيح القدرة على استخدام الحاويات في النقل من الباب إلى الباب أو النقل متعدد الوسائط فرصاً كبيرة لتقليل وقت وتكلفة النقل، فضلاً عن إمكانية تعزيز الأمن عبر سلسلة النقل.

١٤- ويمكن أن يتم توفير الهياكل الأساسية الحديثة ومعدات النقل من خلال الشراكة بين القطاعين الخاص والعام، حيث يوفر القطاع الخاص رأس المال والمعرفة ويقاسم كيانات الدولة مخاطر الاستثمار. ويعمل رأس المال الخاص، بصورة متزايدة، على تشغيل خدمات النقل بواسطة متعهدين لهم قدرات كبيرة ويعملون على مستوى عالمي. إلا أن مشاريع الهياكل الأساسية المحدودة الحركة أو المنشآت، لا يُحتمل أن تجذب الكثير من اهتمام المتعهدين أو المستثمرين. وفي مثل هذه الحالات فإن ربط الهياكل الأساسية للنقل بالمشاريع الأكبر لتصدير المنتجات الزراعية أو المعدنية قد وفر الضمان بالنسبة لحجم حركة البضائع، ونجح في جذب الاستثمار في مجال النقل. وقد استخدم هذا النهج في جنوب أفريقيا لإيجاد ممرات إنمائية، كما أن جنوب أفريقيا بصدد إنشاء منطقة تنمية صناعية على مساحة ١٢ ٠٠٠ هكتار تُربط بميناء جديد في المياه العميقة لنهر كويغا<sup>(٧)</sup> (Coega).

١٥- والمبادرة الهامة الأخرى بالنسبة لتطوير الهياكل الأساسية هي "الشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا"، التي تسعى إلى تحويل الالتزامات تجاه التنمية الاقتصادية في أفريقيا إلى مشاريع فعلية، وتربط بين الاستثمار والحكم الرشيد كما ينبغي أن تعزز إيجاد الهياكل الأساسية دون الإقليمية والإقليمية.

١٦- لذا، فإن هنالك إدراكاً متزايداً بين حكومات الدول النامية، للحاجة إلى الاستثمارات الكبيرة في الهياكل الأساسية للتجارة، كخطوة جوهرية لجذب الاستثمار وتطوير التجارة الضرورية للتنمية الاقتصادية.

## جيم- الجوانب المتعلقة بالتشغيل

١٧- وجدت دراسة<sup>(٨)</sup> أجريت حديثاً في منطقة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ، أن الاستثمار في تيسير التجارة يمكن أن يزيد التجارة بصورة كبيرة. ووفق التحليلات فإن العوامل التي توفر أكبر الإمكانيات للتحسين تكمن في الإمداد والتمويل في الموانئ، وكفاءة الجمارك والبيئة التنظيمية. وتضمنت هذه التحليلات كل العناصر المطلوبة لتحسين الإمداد والتمويل في مجال التجارة تحت مسمى تيسير التجارة، بما في ذلك الخدمات والهياكل الأساسية للنقل. وتقدم الأطراف التي توفر التمويل والإمداد الخدمات التالية: نقل البضائع المشحونة، مناولة البضائع، التخزين، التخليص الجمركي، وكالة النقل، محطات ومستودعات الحاويات، إدارة الجرد، متابعة الطلب، وتخطيط ومراقبة الإنتاج.

١٨- 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 أكفأ 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. إن التنسيق بصورة أفضل بين مختلف أصحاب المصالح على المستوى الوطني والإقليمي يحقق التحسينات الكبيرة التي تمكن من استخدام قدرات النقل بطريقة أفضل.

## ١- إصلاح قطاع النقل

١٩- يعتبر إصلاح قطاع النقل عملية طويلة ومعقدة لكنها يمكن أن تحسن قدرة التجارة الخارجية على المنافسة بتقليل تكلفة النقل. وقد يتخذ الإصلاح شكل إجراءات تحسين على المستوى الإداري، وإلغاء القيود لتشجيع المنافسة، والاستغلال التجاري والخصخصة. ويتطلب الاستغلال التجاري منظمات للنقل تعمل وفق المبادئ التجارية. ويعني ذلك بالنسبة للقطاع العام أن منظمة النقل يجب أن تكون مكثفة ذاتياً من الناحية المالية دون دعم الحكومة. وهناك عدد متزايد من الحكومات التي تلجأ إلى القطاع الخاص لإدارة وتشغيل الهياكل الأساسية للنقل. لقد وقعت مجموعة تنمية جنوب أفريقيا في آب/أغسطس ١٩٩٦، بروتوكول<sup>(٩)</sup> نقل يدعو بالتحديد إلى إلغاء القيود واشتراك القطاع الخاص في تبسيط وتيسير المراقبة على الحدود.

٢٠- ويعتبر تحرير الوصول إلى الأسواق في مجال الشحن البحري ضمن إطار منظمة التجارة العالمية من العناصر المهمة لإصلاح قطاع النقل. إن التحرير التدريجي للخدمات البحرية المساعدة التي ترتبط ارتباطاً خاصاً بالبلدان النامية، يشمل في الوقت الراهن، خدمات الوكالة البحرية، وخدمات وكلاء الشحن، وخدمات مناولة البضائع، وخدمات التخزين، وخدمات التخليص الجمركي. ومع ذلك فإن المفاوضات الجارية تبين بوضوح الرغبة في توسيع نطاق التغطية الأساسية للنقل متعدد الوسائط وخدمات الإمداد والتمويل، وفق الاقتراح الذي تقدم به عدد من

الدول الأعضاء في منظمة التجارة العالمية بما في ذلك الاقتصادات النامية<sup>(١٠)</sup>. وسوف تيسر الالتزامات الممكنة لفتح الأسواق أمام الجهات التي توفر الخدمات المساعدة، الانتقال بالموانئ ليس في البلدان النامية فحسب وإنما في كل البلدان، من وضعها كمؤسسة عامة، لتعمل وفق نهج الخدمة التجارية. وكما هو الحال بالنسبة لخدمات الشحن البحري، فإن الموانئ والجهات التي توفر الخدمات المساعدة والتي ما زالت تتمتع بوضع الاحتكار، سوف تشهد نهاية ذلك الوضع وسيكون عليها مواجهة المنافسة ليس فقط من قبل موردي القطاع الخاص الوطني، وإنما أيضا من قبل الشركات القوية المتعددة الجنسية.

٢١- وبينما تعتبر المخصصة بطيئة نسبياً في توفير الهياكل الأساسية للنقل، فقد أصبحت هي القاعدة في تشغيل محطات الحاويات مما أدى إلى قيام سوق تنافسي سريع الازدهار. وهناك حاجة لاستثمار واسع النطاق يتم توفير أو إدارة الجزء الأكبر منه بواسطة شركات خاصة تقوم بتشغيل المحطات. وفي مجال الموانئ تشمل المخصصة غالباً قيام هيئة الموانئ، بصفتها المالكة، بمنح إيجار طويل الأمد أو امتياز إدارة وتشغيل هياكل النقل الأساسية لشركة لتشغيل المحطة الطرفية. فمثلاً، في يونيه/حزيران ٢٠٠٠ انتقلت إدارة ميناء جيوتي إلى القطاع الخاص المتمثل في شركة ميناء دبي الدولية لمدة ٢٠ عاماً. هذا الانتقال أدى بعد سنة إلى رفع الإنتاجية فازدادت حركة الحاويات في الساعة بنسبة ١١٨ في المائة وازدادت الطاقة الإنتاجية وحركة إعادة الشحن بنسبة ٨٧ في المائة وارتفعت حركة عبور البضائع بمعدل ١٤ في المائة<sup>(١١)</sup>. وبصرف النظر عن كونه تطوراً إيجابياً في مجال التشغيل، فإن هذا المثال يكشف إمكانية التعاون الاقتصادي بين الدول النامية في مجال النقل.

٢٢- وسوف تشهد السنوات القادمة تنافساً متزايداً عندما ترحب العديد من هيئات الموانئ العاملة في تشغيل المحطات الطرفية بالاستثمار الخاص. وفي نفس الوقت سيمارس متعهد النقل والأطراف التي توفر الإمداد والتموين الضغط لتقديم خدمة النقل من الباب إلى الباب بغرض تأمين البضائع وزيادة العائدات. ويجب على البلدان النامية الاستعداد لهذه العملية، بمعنى التفاوض مع منظمة التجارة العالمية لتقديم العون وكذلك بتوفير الإطار اللازم للتحويل المجدي من بيئة القطاع العام إلى القطاع التجاري/الخاص<sup>(١٢)</sup>.

## ٢- تكنولوجيا المعلومات والاتصالات

٢٣- إن استفادة مستخدمي ومتعهدي خدمات النقل بصورة أكبر من تكنولوجيا المعلومات والاتصالات يمكن أن تقلل تكلفة الصفقات التجارية مع تحسين الخدمات المقدمة وتفيد التجارة الدولية. فنقل البضائع في بعض البلدان النامية يتأخر غالباً لعدم توفر المعلومات أو نقصها، الشيء الذي يعيق تخطيط العمليات ويؤخر التصريح بنقل البضائع. وتوفر خدمات الحاسوب عالية الكفاءة بسعر منخفض، وتوفر شبكة الإنترنت، يعمل متعهدو ومستخدمو خدمات النقل على تطوير أنظمة المعلومات لتسهيل تدفق البضائع.



٢٤- وتطوير مواقع الإنترنت الخاصة بشركات النقل يمكن وكلاء الشحن في الدول النامية من الحصول على المعلومات المتعلقة بمجداول الإبحار والتعريف على الخط مباشرة ثم الحجز لنقل البضائع. وتقدم كبريات شركات نقل الحاويات المزيد من الخدمات على الخط. وهذا التطور يمكن أن يقلل تكاليف الصفقات بالنسبة لوكلاء الشحن ويقلل بقدر كبير الوقت المطلوب لترتيب خدمة النقل، وبالتالي المساعدة في سرعة وصول البضائع إلى وجهتها. كما يمكن وكلاء الشحن في نفس الوقت من متابعة البضائع وإشعار المستلم بأي تأخر. والشيء المهم بالنسبة للبلدان النامية على وجه الخصوص هو زيادة دخول التجار إلى شبكة الإنترنت، وتقليل تكلفة الربط بها، وتحسين نقل المعرفة والتدريب.

٢٥- وتمكن النظم التي تستخدم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات لمتابعة الشحنات والمعدات، متعهدي النقل من تحسين كفاءة خدماتهم. وقد مكن برنامج نظام المعلومات المسبقة عن البضائع الخاص بالأونكتاد العديد من مشغلي السكك الحديدية في البلدان النامية، بصفة خاصة، من تقليل تكلفة التشغيل ورفع قدرة المنشآت الموجودة. وهناك مجموعة من التطبيقات الحاسوبية التي توفر المعلومات للتصدي لمشكلات نقل وعبور البضائع بوسائل النقل المتعددة الوسائط. إن سجل بيانات حركة النقل طويل الأمد، يمكن الحكومات والمؤسسات من تحليل المشكلات الوطنية ودون الإقليمية والإقليمية والبحث عن فرص الاستثمار البديلة في قطاع النقل. وطُبق نظام المعلومات المسبقة عن البضائع في ١٦ بلداً في آسيا وأفريقيا.

٢٦- وتمكن نظم الموانئ المستندة إلى المجتمع المحلي مختلف العاملين في سلسلة النقل من تبادل المعلومات إلكترونياً وتقاسم المعلومات المشتركة. ويضمن ذلك حصول الكل على نفس المعلومات وبالتالي تسريع عملية التجارة. أسست الإدارات ذات الصلة (الجمارك وهيئة الموانئ) ودوائر الأعمال في العديد من الموانئ، شركات مشتركة لتطوير وتركيب وتشغيل مثل هذه الأنظمة<sup>(١٣)</sup> التي ستصبح جوهرية لتحسين التدابير الأمنية عبر سلسلة النقل.

## تيسير التجارة

### ألف- نظرة عامة

٢٧- إن هدف تيسير التجارة هو تطوير بيئة لعقد الصفقات التجارية الدولية مقبولة عالمياً وتتسم بالاتساق والشفافية وإمكانية التنبؤ بها. كما تمكن المؤسسات المتأخرة تكنولوجياً من البلدان النامية من الارتقاء إلى مستوى الشركاء التجاريين الأكثر تطوراً. وهي لا تفيد تجارة البلد فحسب وإنما تصبح أيضاً عاملاً مهماً في قرارات الاستثمار لدى القطاع الخاص. يقوم تيسير التجارة على الأعراف والممارسات المقبولة دولياً الناشئة عن تبسيط

مختلف الرسميات والإجراءات، وتوحيد المنشآت المادية والوسائل، وتنسيق القوانين والضوابط التجارية القابلة للتطبيق.

٢٨- تهميش البلدان النامية هو انعكاس لضعف قاعدتها الصناعية وقد تفاقم بسبب المشكلات المرتبطة بعدم كفاءة الإجراءات التجارية وعدم الحصول على خدمات النقل والدعم الدولية الملائمة. وبالنسبة للسلع المصنعة فإن موثوقية وسرعة النقل يمكن أن تكون أكثر أهمية من تكلفته. وتشكل إجراءات التجارة وخدمات النقل جزءاً مكماً للتدابير التي يجب التصدي لها بغرض تمكين التجارة والصناعة في البلدان النامية من الإسهام بفعالية أكبر في عملية العولمة.

٢٩- وقد يفيد وجود إطار إداري متطور للصفقات التجارية، بصورة خاصة، المؤسسات الصغيرة والمتوسطة التي غالباً ما تكون في وضع غير مؤاتٍ للتغلب على الإجراءات التجارية غير الشفافة. وتتأثر المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في البلدان النامية سلباً من الإجراءات التجارية المفرطة لأنها تشكل عنصر تكلفة ثابتة وتؤدي إلى تقليل العائدات فضلاً عن العقبات التي تمنع المشاركة في التجارة الدولية. لذا، فإن إدخال تدابير تيسير التجارة، يمكن أن يوسع فرص تجارة هذه الشركات ويساعد على زيادة عدد شركائها المحتملين في مجال التجارة.

٣٠- ويعتبر تيسير التجارة عنصراً مهماً بالنسبة للهياكل الأساسية لأي بلد. فهدفه تطوير بيئة للصفقات التجارية تكون متجانسة وتتسم بالشفافية وإمكانية التنبؤ بها ومقبولة عالمياً. وفي عصر التصنيع والتوزيع "في الوقت المناسب"، فإن مثل هذه البيئة الميسرة للاستيراد والتصدير لا تفيد تجارة البلد فحسب وإنما تعتبر أيضاً عاملاً متزايد الأهمية في اتخاذ قرارات استثمار القطاع الخاص.

### باء- تيسير التجارة ونظم الإدارة

٣١- وضعت المبادرات التي أُتخذت مؤخراً على المستوى الإقليمي مثل تلك التي اعتمدت ضمن برنامج العمل للتعاون الاقتصادي واتفاق التجارة الحرة لأمريكا الشمالية، وعلى المستوى المتعدد الأطراف، بالتحديد في منظمة التجارة العالمية، تيسير التجارة في مقدمة المواضيع الخاصة بتطوير التجارة. وبالرغم من أن ذلك لا يعتبر من المواضيع الجديدة بالنسبة للأعضاء الأوائل مثل الاتحاد الأوروبي والبلدان الآسيوية الأكثر تطوراً، فإن هذه الرؤية "المجددة" تعتبر تأكيداً طبيعياً لصحة مواقفها السابقة وللدعم المتوقع منذ أمد بعيد لمساعدتها في هذا المجال من كانوا مترددين في السابق أو كانت مواقفهم أكثر سلبية. وقد تقود معرفة الأسباب الكامنة وراء ذلك إلى فهم أفضل للكيفية التي ينبغي التعامل بها الآن مع تيسير التجارة كممارسة عامة.

٣٢- وهنالك ثلاثة عوامل أساسية جعلت تيسير التجارة مسألة ملحة من جديد، اثنان منهما يعرفان على نطاق واسع: تخفيض حواجز التعريفات الموجودة حالياً، واعتماد قواعد ملزمة لموحدة للتجارة الدولية. وتترتب على هذين

العاملين نتائج معروفة: فالأول سلط المزيد من الضوء على الحواجز غير الجمركية وشجع على التحليل وتقديم الاقتراحات بشأن الإجراءات العلاجية؛ أما العامل الثاني فقد أخضع الإجراءات التجارية الموحدة إلى المفاوضات متعددة الأطراف بحثاً عن التغطية الشاملة لكل أوجه التجارة.

٣٣- أما العامل الثالث، وإن لم يكن معروفاً بنفس الدرجة فعله هو الذي أحدث أكبر تأثير، ونشأ عن التحسن الكبير الذي أدخلته دوائر التجارة على كفاءة نظمها الإدارية. حيث أصبحت السرعة والجودة والدقة وتفويض صلاحية اتخاذ القرارات إلى مستويات الإدارة الأدنى من الأشياء المألوفة اليوم في التجارة الدولية وصناعة النقل. لقد استغرق النظراء في القطاعات المالية أو المصرفية العامة والتقليدية وقتاً أطول لكي يتأقلموا وعليهم الآن الوفاء بطلبات الأطراف المتأثرة بذلك.

### جيم- إدارة الجمارك

٣٤- إن وجود إدارة جمركية تتسم بالكفاءة أمر 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>.

٣٥- وتعجز إدارات جمركية عديدة لأسباب شتى عن أداء المسؤوليات المذكورة آنفاً فيتم في الغالب تجاهل العديد من الوظائف أو التصدي لها بطريقة سيئة. وبالرغم من إحراز تقدم كبير، فإن كفاءة وفعالية الأداء تتباين فيما بين الإدارات أو بين مناطق العالم. وتقدم المنظمة الجمركية العالمية لأعضائها مساعدة تقنية واسعة النطاق للتصدي لهذه المسألة، وسبق لها أن استحدثت برنامجاً لإصلاح وتحديث الجمارك الغاية منه مساعدة الإدارات الجمركية على زيادة اعتمادها على نفسها من خلال تحسين استخدام الموارد، وتعزيز القدرات الإدارية، والأخذ بعمليات وإجراءات جمركية مناسبة ومتسمة بالكفاءة<sup>(٥)</sup>.

٣٦- وتنفيذ برنامج إصلاح وتحديث الجمارك تكمله عادة نظم آلية مثل النظام الآلي للبيانات الجمركية للأونكتاد. 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 وترجمته 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>(١٦)</sup>. وفي شهر آذار/مارس ٢٠٠٢ أصدر الأونكتاد النسخة الأخيرة من النظام الآلي للبيانات الجمركية، وهو نظام يعمل من خلال شبكة الإنترنت ويمكن إدارة الجمارك ومجتمع التجارة من المشاركة مباشرة في التجارة الإلكترونية. هذا البرنامج الجديد "AsycudaWorld" مبني على النظام السابق "Asycuda++" ويحفظ استثمارات إدارة الجمارك في النظم الحاسوبية بينما يسمح للبلدان بتطوير إمكاناتها الإلكترونية بالسرعة التي تناسبها.

### دال- تيسير التجارة والنواحي الأمنية

٣٧- أظهرت الاعتداءات الإرهابية التي وقعت في ١١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١ مدى أهمية نظام النقل الدولي وهشاشته في آن واحد. وإذا أُريد للاقتصاد العالمي أن يزدهر فلا بد أن يواصل هذا النظام توفير خدمات آمنة وفعالة وموثوق بها بالنسبة للمسافرين والتجار في كل أنحاء العالم. وفي مؤتمر القمة الأخير لمجموعة الثماني (كاناناسكيس، كندا، حزيران/يونيو ٢٠٠٢)، اتفق رؤساء الدول على مجموعة من التدابير التعاونية من أجل تعزيز الأمن في وسائل النقل البري والبحري والجوي مع تيسير تدفق الناس والبضائع والمركبات بكفاءة وفعالية من حيث التكلفة للأغراض الاقتصادية والاجتماعية المشروعة.

٣٨- وقد تكون لهذه الشواغل الأمنية آثار فورية وطويلة الأمد في عدد من الجوانب التنفيذية للصفقات التجارية الدولية. إن تنفيذ شراكة الجمارك وقطاع التجارة ضد الإرهاب ومبادرة أمن الحاويات التي أقامتها إدارة الجمارك في الولايات المتحدة الأمريكية، تجري مناقشتها حالياً في إطار المنظمات الدولية مثل منظمة العمل الدولية، والمنظمة البحرية الدولية، والمنظمة الجمركية العالمية.

٣٩- وستحدث المبادرات الأمنية التي اتخذت مؤخراً وعمل إدارة الجمارك في الولايات المتحدة الأمريكية لتطبيق ضوابط جديدة على البضائع الواردة إلى الولايات المتحدة تأثيراً كبيراً على البلدان النامية، خصوصاً في مجال التجارة التي تعتمد على النقل باستخدام الحاويات. فقانون إدارة الجمارك الخاص بـ "تزويد الجمارك في الموانئ الأجنبية ببيان البضائع المتجهة إلى الولايات المتحدة قبل شحنها على السفينة"، سيصبح نافذ المفعول اعتباراً من ١ شباط/فبراير ٢٠٠٣<sup>(١٧)</sup>. هذا القانون الجديد يتطلب من كل شركات النقل تقديم بيان بالبضائع الموجودة في كل حاوية متجهة إلى الولايات المتحدة الأمريكية قبل الشحن بـ ٢٤ ساعة. كما يوجب توضيح طبيعة البضائع بدقة وقد يتسبب تأخر توفير المعلومات في الوقت المناسب في عقوبات مالية و/أو تأخير صدور الإذن بالتفريغ. وسيتم قبل الشحن فحص أي حاوية تعتبر ذات خطورة عالية.

٤٠ - هذا المطلب يزيد احتمالات تأخر شحن البضائع وقد يتسبب في اكتظاظ البضائع في موانئ الشحن. لقد أثار مطلب الإشعار المسبق مقاومة كبيرة من جانب المجتمع التجاري داخل الولايات المتحدة ودولياً وقد يجعل التجارة أكثر صعوبة بالنسبة للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة في البلدان النامية.

٤١ - هذه المبادرات الأمنية قد تتيح 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 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، ويمكن حينئذٍ تخصيص المزيد من الموارد الجمركية والأمنية لقمع الاتجار غير المشروع.

٤٢ - فهل تضيف التدابير الأمنية الراهنة قيمة إلى البيئة التجارية التشغيلية والمؤسسية في البلدان النامية علاوة على زيادة التكلفة؟ تعتمد الإجابة على هذا السؤال بصورة واسعة على مدى تقديم المساعدة الضرورية إلى هذه البلدان من حيث الموارد التقنية والمالية ومن حيث القدرة البعيدة الأمد على إنشاء هياكل أساسية مستقلة ومستدامة لإدارة التجارة.

## كفاءة النقل وتيسير التجارة: البيئة القانونية

### ألف - الحاجة لليقين وإمكانية التنبؤ

٤٣ - إن عمل التجارة الدولية والنقل بكفاءة يعتمد بصورة كبيرة على وجود الإطار القانوني الذي يتصدى بالطريقة المناسبة للتحديات التي تفرضها التطورات التكنولوجية والتجارية، وينجح في إيجاد اليقين وإمكانية التنبؤ. فالإطار القانوني غير المتناسك والمعقد يخلق جواً من الشكوك ويؤدي بالتالي إلى زيادة تكلفة الصفقات بسبب إثارته للتساؤلات القانونية والاستدلالية، والدعاوى القضائية المكلفة والحاجة الكبيرة للتأمين. لذا، فإن الصكوك القانونية الدولية المتصلة بالتجارة والنقل الدوليين تهدف في المقام الأول إلى تهيئة مناخ قانوني يتسم بالاتساق والشفافية والقابلية للتنبؤ من أجل تيسير التجارة. كما أن هذه الصكوك تزود الحكومات والجهات التجارية بما يلزمها من الأدوات والمعايير للارتقاء بالتجارة الدولية من خلال تنسيق القوانين والأنظمة الواجبة التطبيق فضلاً عن تبسيط الإجراءات.

٤٤ - على أن تحقيق هذا الهدف يحتاج أن تكون القوانين والأنظمة ذات الصلة مواكبة للتطورات التكنولوجية والتجارية. لقد شهد نقل البضائع خلال العقود الأخيرة تغييرات جوهرية نتيجة لتطويع وسائل النقل والاتصالات الجديدة. فتضاعف نمو النقل باستخدام الحاويات منذ استحداثه في الستينيات، والتحسينات التكنولوجية التي

ارتقت بنظم تحويل البضائع بين وسائط النقل المختلفة، قد أثرت بقدر كبير في أنماط وممارسات النقل الحديث. واكتسب النقل متعدد الوسائط أو من الباب إلى الباب أهمية متزايدة. فالشاحنون والمرسل إليهم يفضلون عادة التعامل مع طرف واحد (متعهد النقل متعدد الوسائط) الذي ينظم نقل البضائع من الباب إلى الباب ويتحمل المسؤولية التعاقدية طوال هذه العملية بصرف النظر عن ما إذا كان هذا الطرف هو الذي ينفذ فعلياً مراحل النقل المتعددة.

٤٥ - إضافة إلى ذلك فإن تكنولوجيا المعلومات تلعب دوراً كبيراً في عمل وفعالية التجارة الدولية وخدمات النقل. فوسائل الاتصال الإلكترونية تستخدم لتبادل المعلومات، وتوقيع العقود، ومتابعة السلع خلال العبور، وللقيام بوظيفة وثائق النقل التقليدية في مجال التجارة الدولية.

٤٦ - وهنالك حاجة لإطار قانوني موحد مساند لتحقيق الفائدة القصوى من هذه التطورات.

#### باء- النقل متعدد الوسائط

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

٤٨ - وهكذا، يتمثل الإطار القانوني الحالي في خليط من الاتفاقيات الدولية المصممة لتنظيم النقل الأحادي الواسطة (البحر والطرق والسكك الحديدية والجو)؛ وقوانين وأنظمة إقليمية ودون إقليمية ووطنية متنوعة؛ وعقود موحدة الأحكام<sup>(٨)</sup>. إن عدم وجود نظام عالمي موحد قد اضطر الدول النامية إلى اللجوء إلى الحلول على المستوى الإقليمي و/أو دون الإقليمي مثل القوانين والأنظمة التي أعدتها مجموعة الأنديز، ورابطة أمريكا اللاتينية للتصميم الصناعي، والسوق المشتركة لبلدان المخروط الجنوبي، ورابطة أمم جنوب شرق آسيا. وقد أسفر تزايد القوانين والأنظمة الإقليمية ودون الإقليمية والوطنية المتنوعة في السنوات الأخيرة عن توجه نحو المزيد من "عدم التوحيد" على الصعيد الدولي. وكشفت دراسة أجرتها أمانة الأونكتاد أنه بالرغم من أن القوانين والأنظمة المعتمدة على المستوى الإقليمي ودون الإقليمي والوطني تقوم إلى حد ما على اتفاقية النقل المتعدد الوسائط وقواعد الأونكتاد/غرفة التجارة الدولية، فثمة اختلافات كبيرة حول مسائل رئيسية مثل المسؤولية وتحديد المسؤولية والتقدم. ويعرض توضيح الموقف الراهن بالتفصيل في تقرير أمانة الأونكتاد "تنفيذ قواعد النقل المتعدد الوسائط"

(UNCTAD/SDTE/TLB/2 and Add.1).

٤٩- واتباعاً للتوصيات التي صدرت عن اجتماع الخبراء الذي دعت إليه الأمانة العامة للأونكتاد في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢، تجري الأمانة العامة الآن دراسة جدوى لتحديد ما إذا كانت هنالك رغبة في وضع صك دولي ينظم المسؤولية الناشئة عن النقل متعدد الوسائط، وما إذا كان ذلك مقبولاً وعملياً أم لا. ومن المتوقع أن تتاح نتائج الدراسة في بداية عام ٢٠٠٣، فتساعد أيضاً في المداورات التي سيعقدها فريق عمل تابع للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال)، التي بدأت مؤخراً النظر في مشروع صك بشأن قانون النقل<sup>(٩)</sup>. وهذا الصك الذي أعدته اللجنة البحرية الدولية، صُمم في الأساس كصك ينظم النقل البحري وأقترح تطبيقه على كل عقود النقل متعدد الوسائط الذي يشمل مرحلة نقل بحري. ويبقى الجدل قائماً حول ما إذا كان هذا الحل سيحسن الإطار التنظيمي الراهن الذي يحكم النقل المتعدد الوسائط.

٥٠- ومشروع الصك المعروض أمام فريق عمل لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال) تأثير كبير على مستقبل التنمية في البلدان النامية، خصوصاً تلك الأقل نمواً. فسوف يؤثر بصورة كبيرة على قدرة البلدان النامية على مواصلة المشاركة في التجارة الدولية، وهو يعتمد نهج جديد بشأن توزيع المخاطر بين الناقل وأصحاب المصلحة في البضائع المحمولة مع تحول كبير في التوازن لصالح الناقل. إضافة إلى أن تطبيقه على النقل المتعدد الوسائط سيؤثر بشدة على قدرة البلدان النامية، خصوصاً المحاطة باليابسة، في الاستفادة من المزايا المحتملة التي يوفرها النقل باستخدام الحاويات والنقل المتعدد الوسائط. ومن المهم أن تمنح الدول النامية المساعدة الضرورية للتفاوض بحيث تؤخذ مصالحها بعين الاعتبار عند إعداد مشروع الصك. ويجب النظر إلى مشاركة الأونكتاد في هذه المداورات ضمن هذا السياق.

### جيم- التجارة ووثائق النقل: البدائل الإلكترونية

٥١- إن نموذجي القانونين اللذين وضعتهما لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال) بشأن التجارة الإلكترونية (١٩٩٦) والتوقيعات الإلكترونية (٢٠٠١)، قد وفرا للحكومات قواعد ومبادئ مقبولة دولياً لإزاحة الحواجز المرتبطة باستخدام وسائل الاتصالات الإلكترونية في التجارة الدولية على المستوى الوطني. ومع ذلك فهنالك المزيد من الشكوك الناشئة عن حقيقة أن الاتفاقيات الدولية السابقة التي تنظم النقل تنطبق على الوثائق المكتوبة على الورق، وأن استبدال ووثائق النقل التقليدية القابلة للتفاوض بالبدائل الإلكترونية لا زال يمثل تحدياً كبيراً لصناعة النقل.

٥٢- ومن الأمثلة على المشاكل التي يمكن تلافيها بالتحول إلى بيئة إلكترونية، الوقت والنفقات المتكبدة في تجهيز الوثائق العديدة، ووقت انتظار وصول شهادة الشحن إلى ميناء التفريغ، والتكاليف والمسؤوليات الناشئة عن تسليم السلع دون تقديم شهادة الشحن الأصلية أو التسليم مقابل "شهادات تعويض". ويعتبر ذلك مهماً جداً فيما يتعلق بالبلدان النامية التي تريد أن تصل موادها الخام وسلعها الأساسية إلى السوق العالمية في "الوقت المحدد". ومع

ذلك، من الملاحظ أن التبادلات التجارية التي تكون فيها شهادة الشحن القابلة للتفاوض أداة أساسية في عملية النقل تشمل بوجه خاص البلدان النامية. وهناك شحنات مثل الأرز والسكر والبن تجرى المتاجرة فيها بصفة اعتيادية "على متن السفن"، كما في حالة النفط ومنتجاته. ومن الضروري بالتالي أن تشترك البلدان النامية في تطوير التجارة الإلكترونية لاسيما في قطاع الشحن البحري<sup>(٢٠)</sup>. ويمكن القول عموماً إن البلدان النامية ستستفيد بصورة كبيرة من التحول إلى البيئة الإلكترونية. وهي تعاني في الوقت الراهن من التكلفة العالية غير المناسبة التي ترتبط بإعداد الوثائق التقليدية المحررة على الورق، خصوصاً عند ما لا تكون مطلوبة لأغراض عقد الصفقات.

٥٣ - ومشروع الصك الخاص بقانون النقل الذي تدرسه حالياً لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال)، يسمح باستخدام "السجلات الإلكترونية" و"وثائق النقل المحررة على الورق" ويعطي كليهما نفس الوضع القانوني. وإذا اعتُمد مشروع الصك، فسوف يشكل عندها خطوة هامة في إزالة الحواجز القانونية التي تحول دون استخدام وثائق النقل الإلكترونية ويتم بالتالي تيسير التجارة والنقل الدوليين.

٥٤ - غير أن العمل في لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي لا زال في مراحله الأولية، وسوف يستغرق العديد من السنوات قبل أن يصبح الصك الدولي نافذاً. وفي هذه الأثناء، ووفق توصيات لجنة المشاريع وتيسير الأعمال التجارية والتنمية في دورتها السادسة، تقوم الأمانة بالتحقق من مدى استخدام وثائق النقل القابلة للتفاوض في التجارة الدولية وإمكانات استخدام بدائل إلكترونية. وفي هذا السياق، فإن الاستبيان الذي أرسلته الأمانة إلى العديد من قطاعات الصناعة بمن فيهم المتعهدين والتجار والمصارف والوسطاء، قد أوجد اهتماماً ورد فعل ملحوظين. وستتاح نتيجة الدراسة للدول الأعضاء وللجنة خلال دورتها القادمة.

٥٥ - ومن الواضح أن هذه المسائل ذات أهمية قصوى وتتطلب الدراسة المتأنية والاهتمام من قبل كل المشاركين و/أو المهتمين بتيسير التجارة الدولية في كل من القطاعين الخاص والعام.

## الطريق إلى الأمام

٥٦ - كما تمت مناقشته في هذه الوثيقة فإن النقل المتعدد الوسائط وخدمات الإمداد والتموين يعتبران ضروريان لرفع كفاءة النقل، وتيسير التجارة، وتقليل تكلفة الصفقات، فقد أصبح الإمداد والتموين خدمة هامة مضافة القيمة في الإنتاج والتسويق العالمي للسلع المنتجة في البلدان النامية والمتقدمة على حد سواء. كما أدي أيضاً إلى تغيير نهج الإنتاج، والتجارة والنقل، وأثر بالتالي على الشاحنين والجهات التي توفر خدمة النقل.



٥٧- وسهلت زيادة حجم النقل بالحاويات واستخدامها في النقل من الباب إلى الباب حركة البضائع التي تنقل بوسائط متعددة. وكما أُشير إليه آنفاً، يُتوقع أن تتضاعف حركة النقل بالحاويات خلال العقد القادم نظراً للعوامة وتجارة السلع المصنعة. لذا، سيكون هنالك طلب متزايد على النقل المتعدد الوسائط وخدمات الإمداد والتموين.

٥٨- والعملية الأخرى التي أحدثت ثورة وميزت النقل باستخدام الحاويات والنقل المتعدد الوسائط يمكن ملاحظتها في استخدام نظم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات. فنظم الإدارة والتشغيل التي تستفيد من هذه التكنولوجيا توفر السيطرة الفعالة على التكلفة، والاستخدام الأمثل للمعدات، وتوفر نوعية جديدة من علاقات الزبائن. فضلاً عن تسريع تبادل المعلومات، وتوفير المعلومات المسبقة لغرض التخطيط، والتقليل من التأخر بسبب المعلومات، وتوفير خيارات أوسع للشاحنين، والارتقاء بنوعية الخدمات. ويعتبر استخدام هذه التكنولوجيا ضرورياً لكي يتم إدخال إدارة سلسلة الإمداد.

٥٩- وتحتاج البلدان النامية إلى تطوير قدرتها على توفير النقل المتعدد الوسائط وخدمات الإمداد والتموين. ويتطلب توفير مثل هذه الخدمات تحسين الهياكل الأساسية المادية والمؤسسية والقانونية، كما يمثل سوقاً ممكناً للشركات العاملة في مجال التجارة والنقل في هذه البلدان. وقد تشمل الاستراتيجيات سياسة دعم تعزيز الإمكانات التجارية المحلية وزيادة قدرتها على المنافسة، وإزالة العقبات التي تعيق الجهات الوطنية الموفرة للخدمات، واتخاذ التدابير لاستحداث الأطر المؤسسية الملائمة للسماح بإيجاد مشاريع شراكة بين المتعهدين الوطنيين والإقليميين والجهات الدولية الرئيسية التي توفر خدمات الإمداد والتموين. ويمكن اعتبار التعاون الثنائي والإقليمي هو الخطوة الأولى في هذا الاتجاه.

٦٠- وتشمل الخدمات التي سيوفرها متعهدو الإمداد والتموين في الدول النامية شحن البضائع، ومناولة الشاحنات، والتخزين، والتخليص الجمركي، وإصدار وكالات النقل، ومحطات ومستودعات الحاويات، وإدارة الجرد، ومعالجة الطلبات، وتخطيط ومراقبة الإنتاج.

٦١- ويعتبر تيسير التجارة عاملاً جوهرياً للتنمية خصوصاً بالنسبة للبلدان النامية. والمرحلة الحالية التالية لإعلان الدوحة تمنح الدول الأعضاء في منظمة التجارة العالمية فرصة للبحث المشترك عن أكثر الظروف الملائمة لتنفيذ التدابير التي "تزيد من تسريع نقل السلع والسماح بخروجها وتخليصها بما في ذلك السلع العابرة"<sup>(٢١)</sup>.

٦٢- وينبغي 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.

٦٣- وتحتاج البلدان النامية إلى المساعدة لكي تتوفر لديها القدرة المستدامة على تخطيط وتنفيذ مبادرات تيسير التجارة والنقل الوطنية والإقليمية، كجزء من استراتيجياتها لتوفير خدمات الإمداد والتمويل.

٦٤- وتتطلب المسائل سالفة الذكر الدراسة المتعمقة من قبل كل أصحاب المصلحة بمن فيهم الشاحنين/أصحاب المصلحة في البضائع المحمولة، والناقلين، ووكلاء الشحن، ومتعهدي الإمداد والتمويل، والجمارك، وواضعي السياسات، ومشرفي النقل والتجارة. ويعتزم عقد اجتماع لفريق الخبراء يدرس تأثير التطورات الأخيرة في مجال النقل متعدد الوسائط والإمداد والتمويل على البلدان النامية، والشروط التي تتمكن بموجبها هذا البلدان من المشاركة في توفير مثل هذه الخدمات.

### الخواشي

(١) تختلف إمكانية تخفيض تكلفة الصفقات اختلافاً كبيراً بين الأقاليم ووفق خصائص البلد. فالدول النامية المحاطة باليابسة والجزرية تحملت في المتوسط تكاليف نقل تبلغ حوالي ١٢ في المائة من قيمة الواردات، بينما التكلفة بالنسبة للدول النامية في الأمريكيتين وآسيا تراوحت بين ٧ و ٨ في المائة (لمعرفة المعلومات بالتفصيل راجع استعراض النقل البحري، ٢٠٠٢، الفقرة ٤، الجدول ٤٠).

(٢) البنك الدولي، "التأثير الاقتصادي لتدابير تيسير التجارة: منظور التنمية في إقليم آسيا والمحيط الهادئ ٢٠٠٢ econ.worldbank.org/files/20929\_APEC\_TF\_Report\_Final.pdf. لقد وجد التقرير أن الإجراءات المتعلقة بتيسير التجارة، خصوصاً التحسينات في مجال الموانئ والجمارك، قد تنمي التجارة بين أعضاء برنامج العمل للتعاون الاقتصادي بما يعادل ٢٨٥ بليون دولار أمريكي.

(٣) Fermin Cuya، نائب الرئيس في شركة Mattel، خلال ندوة تيسير التجارة التي عقدتها منظمة التجارة العالمية في آذار/مارس ١٩٩٨ بجنيف.

(٤) راجع الكلمة الافتتاحية التي قدمها Carole Brookins، المدير التنفيذي للبنك الدولي من الولايات المتحدة، خلال الحلقة الدراسية بعنوان "Integrated Framework Mainstreaming Seminar" التي عقدتها منظمة التجارة العالمية بتاريخ ٣١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٢ في جنيف.

(٥) منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، نظرة عامة للاستثمار المباشر الأجنبي من أجل التنمية: تحقيق الحد الأعلى من المنافع، وتقليل التكلفة، ٢٠٠٢، [www.oecd.org/pdf/M00034000/M00034678.pdf](http://www.oecd.org/pdf/M00034000/M00034678.pdf).

(٦) الأونكتاد، استعراض النقل البحري، ٢٠٠١، UNCTAD/RMT/2001، والأونكتاد، استعراض النقل البحري، ١٩٩١، TD/B/CN.4/8.

(٧) تأسست شركة كويغا للتنمية عام ١٩٩٩ وهي مملوكة بالكامل لحكومة جنوب أفريقيا. راجع الموقع [www.coega.co.za](http://www.coega.co.za).

- (٨) البنك الدولي، "التأثير الاقتصادي لندابير تيسير التجارة: منظور التنمية في إقليم آسيا والمحيط الهادئ"، ٢٠٠٢، [econ.worldbank.org/files/20929\\_APEC\\_TF\\_Report\\_Final.pdf](http://econ.worldbank.org/files/20929_APEC_TF_Report_Final.pdf).
- (٩) [www.satcc.org/docs/protocol.pdf](http://www.satcc.org/docs/protocol.pdf)
- (١٠) قدم الاتحاد الأوربي وهونغ كونغ (الصين)، واليابان، والنرويج، وجمهورية كوريا وسنغافورة اقتراحات بشأن توسيع التغطية.
- (١١) المعلومات المقدمة لأمانة الأونكتاد من هيئة ميناء جيوتو.
- (١٢) راجع وثيقة الأونكتاد "مبادئ توجيهية لهيئات الموانئ والحكومات حول خصخصة منشآت الموانئ" UNCTAD/SDTE/TIB/1، ١٩٩٨، ومقترحات البنك الدولي الخاصة بالاصلاح. [www.worldbank.org/html/fpd/transport/ports/toolkit.htm](http://www.worldbank.org/html/fpd/transport/ports/toolkit.htm)
- (١٣) الأمثلة على هذه الشركات تضم شركة portel servicios telematicos (اسبانيا)، وشركة cns نظم مجتمع الموانئ والتعامل مع البضائع البحرية plc (المملكة المتحدة)، و Dakosy (ألمانيا)، و SEAGHA (بلجيكا)، و PCR (هولندا)، و ADEMAR 2000/PORTIS 2001 (فرنسا)، و portnet.com (سنغافورة).
- (١٤) معلومات عامة عن الجمارك الدولية صادرة عن الغرفة التجارية الدولية (وثيقة رقم ١٠ حزيران/يونيه ١٩٩٧، ١٩٠/١٠٣).
- (١٥) لمزيد من التفاصيل راجع الموقع [www.wcoomd.org/ie/EN/Past-events/trade99/crme.htm](http://www.wcoomd.org/ie/EN/Past-events/trade99/crme.htm)
- (١٦) راجع الموقع [www.asycuda.org](http://www.asycuda.org)
- (١٧) السجل الفيدرالي، كتاب ٦٧، رقم ٢١١، ٣١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٢. القواعد والأنظمة.
- (١٨) مثل FBL ١٩٩٢ الخاص بالاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن و MULTIDOC ١٩٩٥ الخاص بالمؤتمر البحري البلطقي والدولي.
- (١٩) وثيقة لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي A/C.9/WG.III/WP.21 المتاحة في الموقع [www.uncitral.org](http://www.uncitral.org). وبطلب من هذه اللجنة تم تقديم تعليقات حول مشروع الصك من أمانتي الأونكتاد واللجنة الاقتصادية لأوروبا (الوثيقة A/C.9/WG.III/WP.21/Add.1) المتاحة في موقع اللجنة على الإنترنت. كما أن تعليقات الأونكتاد وضعت مع نص مشروع الصك لسهولة الرجوع إليها في موقع الأونكتاد على الإنترنت (UNCTAD/SDTE/TLB/4).
- (٢٠) راجع الوثيقة TD/B/COM.3/EM.12/2 الجزء الثاني.
- (٢١) الفقرة ٢٧ من إعلان الدوحة الوزاري [www.wto.org](http://www.wto.org).