

Distr.
GENERAL

TD/B/COM.3/60
3 October 2003

ARABIC
Original: ENGLISH

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية

لجنة المشاريع وتيسير الأعمال التجارية والتنمية

الدورة الثامنة

جنيف، ٨-١٢ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٣

البند ٤ من جدول الأعمال المؤقت

كفاءة النقل وتيسير التجارة لتحسين مشاركة البلدان النامية في التجارة الدولية

مذكرة من أمانة الأونكتاد

ملخص تنفيذي

تبحث هذه المذكرة أهمية النقل في تعزيز تنمية التجارة والاقتصاد. وتلقي الضوء على العوامل التي تؤثر في تكاليف النقل وعلى الأهمية المتزايدة التي تكتسبها الخدمات منخفضة الكلفة ورفيعة الجودة في أنماط التجارة والإنتاج. وتلاحظ أن حجم التجارة المنخفض ربما أفضى إلى أوضاع يصبح معها الإمداد بخدمات النقل غير اقتصادي، مما يؤدي بدوره إلى حلقة مفرغة من الطلب المنخفض وما يقابله من عرض. والتحدي الذي يواجهه واضعو السياسات هو عكس اتجاه هذه الحلقة المفرغة وتعزيز التجارة من خلال خدمات نقل أفضل وأقل تكلفة، بما في ذلك ما يلي: تقديم خدمات النقل متعدد الوسائط وخدمات الإمداد؛ واعتماد قوانين ولوائح على الصعيدين الإقليمي ودون الإقليمي تحكم النقل متعدد الوسائط فضلاً عن الأعمال التشريعية الجارية على الصعيد الدولي؛ والمبادرات الأمنية التي اعتمدها الولايات المتحدة، ومدونة قواعد السلوك الدولية لحماية السفن والموانئ التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية، والاتفاقية المتعلقة بمسئوليات هوية الملاحين التي اعتمدها منظمة العمل الدولية، ومقترح المفوضية الأوروبية؛ وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات. وتخلص المذكرة إلى أنه بالرغم من أن هذه التطورات تتيح فرصاً تجارية هائلة وتفسح المجال للدخول إلى الأسواق العالمية، فإن تكييفها يطرح تحديات كبيرة أمام معظم البلدان النامية. وبالتالي فإن على حكومات هذه البلدان وضع سياسات واستراتيجيات ملائمة لتقديم خدمات نقل فعالة.

المحتويات

الصفحة	الفصل
٣	مقدمة
٥	الأول- أثر النقل على التنمية
٨	الثاني- التطورات التي تؤثر في النقل الدولي وتيسير التجارة
٨	ألف- خدمات النقل متعدد الوسائط وخدمات الإمداد
١٠	باء- المبادرات التشريعية
١٢	جيم- الأمن
١٣	١٠١ مبادرات الولايات المتحدة الأمنية
١٣	١٠٢ المدونة الدولية لقواعد السلوك لأمن السفن والموانئ
١٤	١٠٣ اتفاقية مستندات هوية الملاحين
١٤	١٠٤ مقترح المفوضية الأوروبية
١٤	دال- تكنولوجيات المعلومات والاتصالات
١٦	هاء- تأثير الأحداث القادمة على تيسير التجارة
١٨	الخلاصة والاستنتاجات

مقدمة

١- يكتسي توافر خدمات نقل فعالة أهمية حاسمة في التنمية الاقتصادية، حيث إن خدمات النقل هي عامل أساسي في الوصول إلى الأسواق العالمية، مما يسمح بتعزيز الاندماج العالمي واجتذاب الاستثمار الأجنبي. وفي مؤتمر جوهانسبرغ للتنمية المستدامة، دعت الوفود إلى اتباع نهج متكامل في وضع السياسات على الصعيد المحلي والوطني والإقليمي في مجال خدمات النقل بغية توفير نقل آمن وفعال. وأقر المؤتمر بأن على البلدان النامية تحسين بنيتها التحتية في مجالي النقل والاتصالات، وكذا خدمات النقل متعدد الوسائط إن هي أرادت أن تستفيد من فرص تحرير التجارة. كما يجب توفير البنية التحتية والفوقية والمعدات لأجل نقل البضائع بالحاويات من الباب إلى الباب، بما في ذلك بحراً وبراً وبواسطة السكك الحديدية وجواً، وكذا عبر الموانئ والمحطات. ويواصل القطاع الخاص مشاركته في تشغيل مرافق النقل وفي تمويلها جزئياً، ليحل في ذلك محل القطاع العام.

٢- وفي العقود الأخيرة، غيرت العولمة والتطورات التكنولوجية نهج الإنتاج والتجارة والنقل في البلدان المتقدمة والنامية على السواء. وقد نجم عن هذا الاتجاه الاستمرار في تحويل عمليات التصنيع إلى البلدان التي توفر ميزة تنافسية. ويتجلى أثر هذا التحول، في مجال النقل، في ارتفاع واردات الصين بنسبة ٥٠ في المائة وصادراتها بنسبة ٣٣ في المائة في الأشهر الستة الأولى من السنة مقارنة بعام ٢٠٠٢. وأصبحت خدمات الإمداد بالتالي ذات قيمة مضافة كبيرة في الإنتاج والتسويق العالمي للبضائع. وأصبح النقل جزءاً من عملية الإنتاج والتوزيع للحصول على ميزة تنافسية للبضائع المصنعة. وتتركز خدمات النقل والإمداد في عدد قليل من شركات النقل الدولية (ماترسكسيلاند (MaerskSealand)، وماترسكسيلاند (MaerskSealand)، وMediterranean Shipping Company، وP&O Nedlloyd، وغيرها)، والشركات المتعهددة للمحطات (شركة موانئ هتشنسن القابضة (Hutchinson Port Holdings)، وشركة ميناء سنغافورة (Port of Singapore Corporation)، وP&O Ports، وغيرها) وشركات توريد خدمات الإمداد (Kuehne & Nagel، وPanalpina، وغيرها). وبناء عليه، فإنه لما كانت هناك فرص محدودة متاحة للوافدين الجدد في هذه السوق العالمية، فإن الضرورة تقتضي التركيز على الخدمات المحلية والمتخصصة.

٣- وعملت زيادة حجم النقل بالحاويات واستخدامها على تيسير حركة البضائع التي تنقل بوسائط متعددة، ومن المتوقع أن يتضاعف هذا الحجم في العقد القادم. ولتلبية هذا الطلب، تُستثمر أهم شركات النقل في سفن حاويات أكبر، وعدد السفن التي تُلب بناؤها بسعة ٨ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً يُقدر اليوم بـ ٦٠ سفينة حتى تموز/يوليه ٢٠٠٣، إضافة إلى السفن الثلاث الأولى التي سلمت إلى شركة Overseas Orient Container Line^(١). وفضلاً عن ذلك، تملك شركة "ماترسكسيلاند" ١٩ سفينة عاملة تبلغ سعتها نحو ٨ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً (وإن كانت مصنفة في فئة ٦ ٦٠٠ وحدة)^(٢). ويتم النقل الدولي للبضائع شيئاً فشيئاً على أساس النقل من الباب إلى الباب باستخدام سَطِينٍ أو أكثر من وسائط النقل. فالشاحنون والمرسل إليهم يفضلون التعامل عادة مع طرف

واحد ينظم نقل البضائع من الباب إلى الباب ويتحمل المسؤولية التعاقدية طوال هذه العملية. وتؤدي الشركات الموردة لخدمات النقل المحلي دوراً مهماً بصفتها شركات متعاقدة من الباطن مع متعهد النقل متعدد الوسائط.

٤- ويعد الحصول على أحدث خدمات النقل عاملاً محمّداً رئيسياً في القدرة التنافسية لآحاد الشركات والأفراد. وعلى البلدان النامية أن تحسن بنيتها التحتية المادية والمؤسسية والقانونية لإيجاد بيئة لخدمات النقل تكون قادرة على تيسير الاستثمار والتجارة. وفي حين أن نسبة كبيرة من التجارة الدولية تتم من الباب إلى الباب بموجب عقد واحد ومع طرف واحد مسؤول، فإن الإطار القانوني الحالي عاجز عن تجسيد هذه التطورات. وبالتالي فإن المجتمع الدولي يواجه تحدياً يتمثل في وضع نظام قانوني موحد يسمح بزيادة تطوير النقل متعدد الوسائط.

٥- كما كان للتقدم الذي شهدته تكنولوجيا المعلومات والاتصالات تأثير في عمليتي التجارة والنقل. والتطور في نظم الإدارة والتشغيل المتقدمة قد أفضى إلى ضبط التكاليف بفعالية واستعمال المعدات استعمالاً أمثل وإيجاد نوعية جديدة من العلاقات مع المستهلكين. وعلى البلدان النامية أن تقيم البنية التحتية المادية والقانونية اللازمة للاستفادة من تكنولوجيا المعلومات والاتصالات. كما أن على مقدمي خدمات النقل أن يضعوا نظم معلومات لتحسين قدرتهم التنافسية. ويجب تكييف البنية التحتية القائمة مع مقتضيات المعاملات الإلكترونية.

٦- وكانت تدابير تيسير تنفيذ عمليتي التجارة والنقل تنصدر المداورات الدولية الأخيرة وأثرت تأثيراً حاسماً في جدول أعمال التجارة الدولي. وقد تضررت القدرة التنافسية للعديد من البلدان النامية بسبب التأخير الإداري على معابر الحدود الناجم عن الإجراءات غير المنسقة والمعوقّة. وأصبح تنسيق تدابير تيسير التجارة أداة مهمة بأيدي البلدان النامية لخفض تكاليف المعاملات. بيد أن تنفيذها يستدعي المساعدة من حيث الخبرة والتمويل. وإثر هجمات ١١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١ الإرهابية، أفضت الاعتبارات الأمنية إلى تغيرات رئيسية في الممارسات التجارية. فقد سنت الولايات المتحدة تشريعات في مجال أمن المواصلات والموانئ تنص على تدابير وإجراءات ملزمة لجميع التجار ومقدمي الخدمات فيما يتعلق بالبضائع الموجهة إلى الولايات المتحدة أو التي تعبرها، مما أحدث آثاراً كبيرة في التكاليف والمسؤوليات. ويعتبر اعتماد المنظمة البحرية الدولية مدونة قواعد السلوك الدولية لحماية السفن والموانئ في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢ استجابة من المجتمع الدولي لهذا الاهتمام.

٧- وقد تترتب على جميع هذه التدابير آثار بليغة في الممارسات التجارية وبالتالي في تكاليف المعاملات. وإن اتباع فرادى الحكومات والهيئات الإقليمية نهجاً من جانب واحد تفرض حلولاً عالمية أن سيزيد تكاليف المعاملات، مما ستترب عليه آثار سلبية بالنسبة للتجارة، ولا سيما من هم من البلدان النامية. ويتمثل أحد التحديات المطروحة أمام البلدان النامية في وضع الإجراءات والمعدات اللازمة للامتثال لتلك اللوائح. بيد أن من المتوقع أن تفضي متطلبات الأمن إلى سرعة أكبر في التحليص الجمركي، وبالتالي تسليم البضائع المتبادلة دولياً بصورة أكثر موثوقية.

الفصل الأول

أثر النقل على التنمية

٨- إن ارتباط النقل بتنمية الأمم آخذ في الازدياد. وهو عامل حاسم في أنماط الإنتاج والتجارة، وبالتالي في التكامل الاقتصادي. فهو قد يسهم، بالنسبة إلى بعض البلدان، في إدراج الدخل من خلال تقديم خدمات النقل. ويتزايد توقف المشاركة في التجارة العالمية على نوع خدمات النقل ونوعيتها وتكاليفها. وتنمو التجارة في الوقت الراهن داخل الشركات والتجارة في المنتجات الوسيطة بسرعة أكبر من التجارة في السلع التامة الصنع. ويرتبط هذا الاتجاه ارتباطاً وثيقاً بالتحسينات التي أدخلت على خدمات النقل والإمداد.

٩- وقد نجم عن الاقتصاد الدولي عولمة عمليات التصنيع. ولما كانت تكاليف النقل تتناقص باطراد، ومدد التسليم والموثوقية تتحسن باستمرار، فإن الإنتاج أضحى أكثر تشتتاً. وربما ظلت الشركات متعددة الجنسيات تحافظ على تصميم المنتجات في مقراتها الرئيسية، لكن من المرجح أن يتم التجميع في عدد مختلف من البلدان، مع استيراد المواد والمكونات من أي مكان تتوفر فيه بأفضل سعر وأجود نوعية.

١٠- ويرتبط هذا النوع من التخصص ارتباطاً وثيقاً بالاتجاهات في النقل والإمداد. وهو يتيح فرصاً للبلدان النامية ويشكل خطراً عليها. وإن أقل البلدان نمواً ومعظم البلدان النامية غير الساحلية والعديد من الدول النامية الجزرية الصغيرة، معرضة لخطر عدم الاستفادة من الفرص لأن خدماتها في مجال النقل غير كافية في ضوء متطلبات اليوم فيما يتعلق بخدمات الإمداد والنقل متعدد الوسائط.

١١- وتبلغ تكاليف النقل الدولي بمفردها نحو ثلاثة أضعاف رسوم الاستيراد الجمركية. ونماذج الجاذبية التقليدية، التي تفترض أن البلدان الأقرب بعضها من بعض يكون التبادل التجاري فيما بينها أكبر أيضاً، لا تكفي لتفسير الطبيعة الحركية لأنماط التجارة الراهنة. ومن هنا كانت الحاجة إلى إدراج خدمات النقل في نماذج التجارة الحديثة، وبالتالي في السياسات التجارية.

١٢- ولا يكفي النظر إلى تكاليف النقل وحدها لتحديد من يتبادل ماذا مع من. بل لا بد أيضاً من مراعاة جوانب كمية أخرى مثل الوصل بالإنترنت والسلامة والأمن والموثوقية وسرعة الخدمة، والموانئ والاتصالات الداخلية. وفضلاً عن ذلك، ليس تقديم خدمات النقل وحده يؤثر في التجارة، بل العكس صحيح أيضاً: فكميات وأنواع التجارة المختلفة تشجع على تقديم خدمات نقل مختلفة الأنواع. وقد أصبح النقل جزءاً لا يتجزأ من الإنتاج العالمي ونظام التوزيع بعد أن كان عاملاً خارجياً.

١٣- والأبحاث الأخيرة لا تستعمل بيانات تكاليف النقل فحسب، بل تعتمد إلى تحليل الانحدار للتحقق من العوامل التي تؤثر في تكاليف النقل. والمتغيرات التفسيرية المستعملة في هذا التحليل ترتبط أساساً بالمسافة والوصول بالإنترنت وخصائص البلد. ويسمح إدراج التدابير المتعلقة بالبنية التحتية بتحسين نتائج التقدير تحسباً ملحوظاً، مما يؤكد أهمية البنية التحتية في تحديد تكاليف النقل. والمسافة بمفردها ليست مؤشراً جيداً عن تكاليف النقل، بالإضافة إلى أن لها أثراً ضئيلاً نسبياً. وقد تبين أن لإصلاح الموانئ ومستوى المنافسة و - قبل ذلك كله - وفورات الحجم أثراً كبيراً على تكاليف النقل، وبالتالي على التجارة وتوزيع الدخل. كما أن لوفورات الحجم المتأتية من حجم التجارة الكبير أثراً بالغاً على تكاليف النقل. وبالتالي، فإن العلاقات السلبية القوية المشهودة بين التجارة وتكاليف النقل لا تعكس مرونة التجارة مقابل تكاليف النقل فحسب، بل أيضاً وفورات الحجم التي تفضي الكميات الكبيرة من خلالها إلى تكاليف نقل أقل.

١٤- ومن المهم فهم هذه العلاقة المتبادلة لأنها تؤدي إلى حلقة إيجابية أو حلقة مفرغة. ثم إن انتهاج سياسة ناجحة يشجع على تقديم خدمات نقل ملائمة، وهذا يعزز التجارة التي تفضي بدورها إلى إدخال المزيد من التحسينات على خدمات النقل. ومن جهة أخرى، من الصعب على بلد محروم يتبادل كميات صغيرة أن ينجو من حلقة سلبية حيث يمثل النقص في خدمات النقل عقبة في وجه التجارة. وهذا بدوره يشبط عزيمة مُوردي خدمات النقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية الجيدة على تقديم خدماتهم للمستوردين والمصدرين من البلدان المحرومة، مما يزيد من تكاليف المعاملات.

١٥- وبالرغم من أن تكاليف النقل الدولي آخذة في الانخفاض، فقد لوحظ أن التجارة الإقليمية آخذة في النمو بسرعة أكبر (حتى) من التجارة الإقليمية. فالنقل بالحاويات بين البلدان الآسيوية، على سبيل المثال، ينمو بسرعة أكبر من النقل بالحاويات على الصعيد العالمي؛ وخلال العقود القليلة الماضية، تزايدت التجارة بين البلدان الأوروبية أو بين أعضاء السوق المشتركة لبلدان المحروط الجنوبي بنسبة أعلى من التجارة بين هاتين الكتلتين الإقليميتين.

١٦- ومما لا شك فيه أن جزءاً من نمو التجارة داخل الأقاليم ليست له علاقة قوية بالنقل وإنما باتفاقات التجارة الإقليمية، وغالباً ما يسهله وجود لغة مشتركة واتجاهات تاريخية وتيسير للتجارة على الحدود المشتركة وأسعار منخفضة داخل الإقليم. لكن بعضاً من الأسباب تتصل بتكاليف وخيارات النقل: فكما سبق شرحه أعلاه، فإن تكاليف وحدة من وحدات النقل تنخفض (وفورات الحجم) والتواتر والمنافسة والسرعة تزداد، وذلك بسبب الكميات الكبيرة المتبادلة. وفضلاً عن ذلك، يتوفر على الصعيد الإقليمي عدد أكبر من خيارات النقل (الطرق البرية والسكك الحديدية). وهذا بدوره يقلل من مواعيد التسليم، ويسمح بتسليم السلع في أوقات أنسب، وبالتالي يزيد من الطلب على السلع والمكونات. وبتعبير آخر، تؤدي التجارة إلى خدمات نقل أفضل وأرخص، مما يفضي بدوره، مرة أخرى، إلى المزيد من التجارة داخل الأقاليم.

١٧- ولا يقل أثر توفير خدمات نقل أفضل نوعية وأرخص على التجارة عن أثر تخفيض الرسوم الجمركية، ولا ينفي النمو السريع نسبياً في التجارة داخل الأقاليم ملاحظة أن شراء السلع والمكونات يتم عالمياً بصورة متزايدة. ونمو التجارة داخل الأقاليم يعوض إلى حد كبير "التجارة الوطنية" سابقاً، أي بين مقاطعات أو ولايات البلد ذاته، ولا يعدّ تحويلاً للواردات التي كانت ستأتي من بلدان خارج الإقليم أو الصادرات التي كانت ستذهب إليها. ولما كانت معظم التحليلات المتعلقة باتفاقات التجارة الحرة، بما فيها الاتحاد الأوروبي، تخلص إلى أن إيجاد فرص التبادل التجاري تغلب على تحويله، فإنه ينبغي النظر إلى تقليل تكاليف النقل وتحسين خدماته على الصعيد الإقليمي على أنه نتيجة ومكون لعملية العولمة برمتها.

١٨- وكما هي الحال بالنسبة إلى العلاقة بين العولمة والنقل الدولي، فإن العلاقة بين التكامل الإقليمي والنقل الإقليمي هي ذات شقين: فتؤدي خدمات النقل الأقل كلفةً والأفضل داخل الأقاليم إلى المزيد من التكامل الإقليمي، وفي الوقت ذاته، يؤثر التكامل الإقليمي بدوره في أسواق خدمات النقل. فقد حررت خدمات المساحلة البحرية في إطار الاتحاد الأوروبي بالنسبة إلى السفن المسجلة في أوروبا، ومن حق الشاحنات القادمة من البلدان الأعضاء أن تنقل مجاناً البضائع الوطنية إلى بلدان أخرى، ولا تكتفي المعايير المشتركة بالمساعدة على إيجاد سوق مشتركة للبضائع فحسب بل على إيجاد سوق مشتركة لخدمات النقل أيضاً. وهذا جزء من حلقة إيجابية حيث يستفيد النقل والتكامل الإقليمي أحدهما من الآخر.

١٩- ويظل معظم النقل الدولي يتضمن مراحل نقل بحرية، وقد كانت البلدان الأكثر تصنيعاً، تاريخياً، هي التي لها أكبر الأساطيل الوطنية التي يشغلها ملاحون وطنيون، وثبني في أحواض وطنية وتوضع عليها أعلام وطنية. وقد جعلت العولمة من النقل البحري صناعة تسودها منافسة شديدة. واليوم، يمكن تسجيل سفينة في بلد واحد مع كون مالكيها من بلد آخر ومشغلها من بلد ثالث، ومن المحتمل جداً أن تكون "مكونات" خدمة النقل البحري، مثل التأمين أو المعدات أو عمل الملاحين أو تزويد السفن بالوقود أو إصلاحها أو شهادات جمعيات التصنيف، قد اقتنيت من عدد من البلدان المختلفة. وقد أوجد ذلك في الواقع فرصاً جديدة أمام البلدان النامية، في حين أن البلدان الصناعية التقليدية ما تفتأ تفقد حصصها في السوق في العديد من القطاعات الفرعية.

٢٠- وقد كانت البلدان النامية في الماضي تسعى إلى زيادة حصتها في السوق في صناعة النقل البحري بغية إدرار الدخل. وقد حظيت هذه المساعي بدعم الأمم المتحدة من خلال العديد من المبادرات، مثل اعتماد الاتفاقية المتعلقة بمدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية لعام ١٩٧٤ برعاية الأونكتاد. واليوم، أصبح حصول معظم البلدان النامية على خدمات نقل دولي مناسبة ورخيصة أهم من إدرار دخل من تلك الخدمات. بيد أن العديد من البلدان النامية حصلت على ميزات نسبية في بعض القطاعات الفرعية البحرية، بل ومن المحتمل أن يكون في مصلحتها حصول المزيد من تحرير النقل البحري في إطار مفاوضات منظمة التجارة العالمية.

الفصل الثاني

التطورات التي تؤثر في النقل الدولي وتيسير التجارة

ألف - خدمات النقل متعدد الوسائط وخدمات الإمداد

٢١- جاء في دراسة سابقة لأمانة الأونكتاد^(٣)، أن عالم النقل تغير تغيراً كبيراً خلال العقود القليلة الماضية. فقد أصبح النقل الدولي للبضائع يتم شيئاً فشيئاً على أساس النقل من الباب إلى الباب، ويشتمل على أكثر من وسيط للنقل. ففي حين أن هناك معلومات قليلة عن النسبة الكلية للبضائع المنقولة عبر وسائط متعددة، فإن البيانات الخاصة بتطور النقل بالحاويات تقدم مؤشرات ذات أهمية كبيرة، مثل الحاويات المعدة للنقل بوسائط مختلفة.

٢٢- ومنذ ظهور الحاويات في أواسط الستينات، حدث ارتفاع هائل في النقل بالحاويات الذي يتوقع أن يستمر طويلاً في المستقبل:

- **عدد الحاويات التي مرت في موانئ العالم، أي حجم الحركة في الموانئ، قد ازداد من صفر في عام ١٩٦٥ إلى ٢٢٥,٣ مليون حاوية في عام ٢٠٠٠. ومن المتوقع أن تزيد حركة النقل بالحاويات بأكثر من الضعف حتى عام ٢٠١٠ إلى ما يناهز ٥٠٠ مليون حاوية؛ ويمثل ذلك معدل نمو سنوي قدره ٩ في المائة. وفي حين أن أهم الحركات على الصعيد العالمي تجري بين آسيا وأوروبا وأمريكا الشمالية، فإن هنالك حركة مهمة في جميع المناطق.**
- **البضائع المنقولة بالحاويات على الصعيد العالمي. من المقدر أن تزيد هذه التجارة عن الضعف بين عامي ١٩٩٧ و ٢٠٠٦ لتبلغ نحو مليار طن^(٤). ويتدخل في نقل معظم هذه البضائع بحاويات أكثر من وسيط نقل قبل بلوغها وجهتها النهائية. وعلى وجه الخصوص، عند المرحلتين الأولى والأخيرة من أية عملية من عمليات النقل من الباب إلى الباب، يتم النقل عادةً بوسط آخر، مثل الطرق البرية أو، بدرجة أقل، السكك الحديدية.**
- **وقد حدث نمو كبير في تجارة السلع المصنعة، نتيجة العولمة، مما أدى إلى الاستثمار الأجنبي المباشر في المصانع ومعامل التجميع في المناطق حيث تكاليف اليد العاملة منخفضة وحيث توجد إمكانات جيدة للوصول إلى الطرق التجارية. وفي عام ٢٠٠٠، ارتفعت قيمة السلع المصنعة المصدرة عالمياً (بشروط التسليم على ظهر السفينة) بنسبة ٧٥ في المائة من جميع السلع المصدرة (نحو ٤,٧ تريليونات دولار أمريكي من أصل ٦,٢ تريليونات دولار أمريكي^(٥)). وستنقل أغلبية السلع المصنعة المنقولة بحراً في حاويات.**

٢٣- إن النقل متعدد الوسائط قد بات يشكل بازدياد جزءاً لا يتجزأ من خدمات الإمداد التي تشمل النقل والتخزين والتوزيع علاوة على إدارة المعلومات ذات الصلة. ومن المهم أخذ هذا النهج المتكامل في الحسبان لأنه يسمح بثلاث وظائف تقنية مرتبطة فيما بينها وبالتالي ثلاثة أنواع من التكلفة، ألا وهي النقل والمناولة/التخزين والتكلفة الإدارية، ينبغي الجمع بينها تحت عنوان الإمداد. ومن ثم فإن تنفيذ وظيفة الإمداد يسمح بالمفاضلة بين عناصر التكلفة الثلاثة هذه وصولاً إلى ضبط، النظم، وهو بوضوح أمر أنسب من ضبط الوظائف الفرعية مثل النقل. وقد أثبتت مفاهيم الإمداد هذه أنها وسيلة لا غنى عنها لخفض تكاليف النقل والتخزين والتعبئة والتكاليف ذات الصلة ولتحسين نوعية السلع المسلمة، مع ما لذلك من آثار على أداء الشركات المعنية وقدرتها التنافسية.

٢٤- وقد سعت شركات النقل البحري إلى تحقيق مكاسب من حيث الترشيد بالدخول في تحالفات عالمية. وفي حين أنها أحدثت أثراً إيجابياً على الفعالية التشغيلية لا مرية فيه، فإنها لم تحقق ما كانت شركات النقل البحري المشاركة تتوقعه. فالتحالفات لا تعالج بعض عناصر التكلفة الرئيسية، أي تكلفة شراء السلع وإدارتها، مما يوقف إجراء التخفيضات الحقيقية التي قد تسعى إليها الشركات بغية تحسين ربحيتها وقدرتها التنافسية. وفضلاً عن ذلك، يتعين على التحالفات في مرحلة من المراحل معالجة قضية النقل الداخلي والإمداد. وترتبط بعض أهم مشاكل شركات النقل البحري بالنقل القبلي والنقل البعدي ومراقبة المعدات، وهي عناصر أساسية لتنفيذ استراتيجيات التمايز. ويبدو بالتالي أن من غير المنطقي ألا تركز التحالفات سوى على جانب النقل من ميناء إلى ميناء من أنشطة النقل. وبناء عليه، فإن شركات النقل البحري تسعى شيئاً فشيئاً إلى ضمان ربحية على الأجل الطويل من خلال تنوع خدمات النقل متعدد الوسائط وخدمات الإمداد.

٢٥- وفي محاولة لتنفيذ استراتيجيات التمايز، تتجه شركات النقل البحري شيئاً فشيئاً نحو خدمات الإمداد، في الوقت الذي تحافظ فيه على النقل البحري كمنشآت أساسي. هذا التحول من توريد خدمات "تقوم على المعدات" إلى صناعة خدمات تحركها الدراية العملية وتكنولوجيا المعلومات ومن المتوقع أن يفتح فرصاً جديدة لشركات النقل البحري. كما يفتح الباب أمام قطاع يوفر حجماً سنوياً من الأعمال يبلغ نحو ١٠٠ مليار دولار، والأهم أن يوفر معدلات نمو تفوق المتوسط.

الخدمات اللوجستية في الصين

تبلغ نسبة الصين في الواردات والصادرات العالمية المنقولة بالحاويات نحو ٢٠-٢٥ في المائة. لكن نظمها للنقل المباشر محدودة في الوقت الراهن، ولا يوجد سوى عدد قليل من الحاويات التي تنقل داخلياً. وتفوق تكاليف النقل الداخلي التكاليف السائدة في أوروبا والولايات المتحدة بما يصل إلى ٥٠ في المائة. ويجري حالياً إصلاح الإجراءات التشريعية والجمركية. وتعالج الحكومة هذه القضايا وتحتل الخدمات اللوجستية مكاناً محورياً في الخطة الخماسية الراهنة، إذ تبلغ ميزانيتها ١٨ مليون دولار أمريكي. ويجري تحديث وتوسيع البنية التحتية للطرق البرية والسكك الحديدية والممرات المائية الداخلية والملاحة الساحلية، كما يجري إنشاء محاور للنقل متعدد الوسائط ومراكز توزيع إقليمية.

المصدر: Drewry, APL and APL Logistics, China's Transport Infrastructure and Logistics, April 2003.

٢٦- وأصبحت شركات النقل البحري التي انتقلت إلى خدمات النقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية تتنافس شيئاً فشيئاً مع شركات الشحن التي تقدم نفس الخدمات. والواقع أن بالإمكان اعتبار قطاع الشركات بأن له السبق في هذه الخدمات أكثر من شركات النقل البحري أو، في هذا الصدد، من الناقلات متعددة الوسائط. وقد اضطرت شركات الشحن إلى اقتحام قطاع الخدمات متعددة الوسائط والخدمات اللوجستية، ذلك أنه تبين لها منذ السبعينات أنه ليس لها سوى مستقبل محدود، إن وجد، في نشاط الشحن التقليدي القائم على الوكالات. ويشهد قطاع شركات الشحن عملية توحيد تشبه ما يشهده قطاع النقل البحري. وفضلاً عن ذلك، تتوثق العلاقات ويزداد عدد شركات الشحن التي توحد جهودها بشكل أو بآخر مع شركات النقل البحري أو غيرها من شركات النقل.

٢٧- ومن شأن التركيز بصورة أكبر على مراحل النقل البحرية أن يحدد خصائص التطور المقبل، حيث يظل تقديم الشركات لخدمات النقل البحري محورياً تدور حوله خدمات النقل متعدد الوسائط. وعملية التركيز هذه ستدخل مزيداً من التغيير على البيئة التنافسية فيما يتعلق بمراحل النقل البحرية وستمكن الشركات المتبقية من توفير الاستثمار اللازم في المعدات واستعمال هذه المعدات على نحو تدوم معه تجارياً. ومن المتوقع من الشركات التي لن تكون ضمن شركات النقل البحري العالمية أن تقوم بعمليات متخصصة أو أن تمتلك أسهماً في الشركات العاملة على الصعيد العالمي أو أن تستمر في تقديم خدمات نقل على المستوى العالمي وخدمات إمداد دون أن تمتلك السفن، بل وحتى دون أن تتولى تشغيلها^(٦).

باء- المبادرات التشريعية

٢٨- بالرغم من النمو المستمر في مجال النقل بالحاويات والنقل متعدد الوسائط على الصعيد العالمي، فإنه لا يوجد صك دولي نافذ يحكم المسؤولية الناشئة عن النقل متعدد الوسائط. ولم يصادق على اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط لعام ١٩٨٠ عدد كاف من الدول لكي تدخل حيز النفاذ. أما قواعد الأونكتاد/غرفة التجارة الدولية بشأن مستندات النقل متعدد الوسائط لعام ١٩٩٢ فهي ذات طبيعة تعاقدية وليست فعالة كوسيلة لتحقيق التجانس الدولي. وإن انعدام نظام دولي مقبول على نطاق واسع ونافذ قد أفضى بالحكومات الوطنية والهيئات الإقليمية ودون الإقليمية، ولا سيما من البلدان النامية، إلى اللجوء إلى حلول فردية ومتباينة تبايناً شديداً. فعلى سبيل المثال:

- سنت مجموعة الأنديز في عام ١٩٩٣ المقرر ٣٣١ من الاتفاق الخاص بالنقل الدولي متعدد الوسائط الذي عدل بشكل كبير لاحقاً في عام ١٩٩٦ بالمقرر ٣٩٣، وذلك سعياً إلى إيجاد انسجام في قواعد ولوائح النقل متعدد الوسائط داخل المنطقة دون الإقليمية. وتشمل الدول الأعضاء في مجموعة الأنديز التي تطبق فيها هذه القوانين واللوائح إكوادور وبوليفيا وبيرو وفرنزويلا وكولومبيا.

▪ اعتمدت السوق المشتركة لبلدان المخروط الجنوبي في عام ١٩٩٥ الاتفاق الجزئي لتيسير نقل البضائع متعدد الوسائط الذي يرمي إلى تسهيل النقل متعدد الوسائط بين الدول الأعضاء. والدول الأعضاء في السوق المشتركة المقرر تطبيق الاتفاق فيها هي الأرجنتين وأوروغواي^(٧) وباراغواي^(٨) والبرازيل^(٩). بيد أن أحكام هذا الاتفاق لن تطبق إلا إذا أُشير إلى الاتفاق تحديداً في عقد النقل متعدد الوسائط (المادة ٤).

▪ وافقت رابطة تكامل أمريكا اللاتينية، في الاجتماع العادي الثالث لوزراء النقل والأشغال العامة والاتصالات في أمريكا الجنوبية، بقرارها رقم ٢٣ (ثالثاً)، على الاتفاق الخاص بالنقل الدولي متعدد الوسائط في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٦. والدول الأعضاء في الرابطة المقرر تطبيق الاتفاق فيها هي الدول الأعضاء في مجموعة الأنديز وفي السوق المشتركة لبلدان المخروط الجنوبي، بالإضافة إلى شيلي. ولكي يدخل الاتفاق حيز النفاذ (المادة ٤٦)، لا بد من إخطار ست دول موقعة باستعدادها للالتزام به. وقد وقعت ثلاث دول على الاتفاق حتى الآن، وهي: بوليفيا وبيرو وفرنزويلا.

▪ تعترف الأعضاء في رابطة أمم جنوب شرق آسيا، في ديباجة مشروع الاتفاق الإطاري بشأن النقل متعدد الوسائط، بأن النقل الدولي متعدد الوسائط هو وسيلة لتيسير توسيع نطاق التجارة الدولية، وبضرورة تشجيع تطوير خدمات فعالة في مجال النقل متعدد الوسائط، وبالرغبة في اعتماد بعض القواعد المتعلقة بشحن البضائع بموجب عقود دولية للنقل متعدد الوسائط، بما في ذلك الأحكام المتصلة بمسؤولية متعهدي النقل متعدد الوسائط.

٢٩- وفي حين أن الأحكام الموضوعية لهذه القوانين واللوائح استمدت أساساً من الأحكام الموضوعية الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة بشأن النقل متعدد الوسائط وقواعد الأونكتاد/غرفة التجارة الدولية، فإن هناك اختلافات مهمة فيما بينها بشأن قضايا رئيسية مثل أساس المسؤولية، وتحديد المسؤولية والتقدم. وفضلاً عن ذلك، سنت آحاد البلدان، داخل منطقة أمريكا اللاتينية، مثل الأرجنتين والبرازيل، تشريعات تختلف جوهرياً عن التشريعات التي اعتمدها الهيئات الإقليمية/دون الإقليمية المعنية. هذا الوضع يوجد حالة من الغموض بخصوص القانون الواجب التطبيق على عقد بعينه. ومن المهم بوجه خاص مراعاة النطاق الواسع لتطبيق هذه القوانين واللوائح التي تشمل عقود النقل متعدد الوسائط إلى بلد أو إقليم بعينه أو منهما^(١٠).

٣٠- إن عدم وجود نظام موحد في مجال المسؤولية يحكم النقل متعدد الوسائط، وتكاثر النهج الإقليمية ودون الإقليمية والوطنية المختلفة، قد دفع عدداً من المنظمات، مثل لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا ومفوضية الجماعة الأوروبية ومنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي واللجنة البحرية الدولية ولجنة الأمم المتحدة

للقانون الدولي (الأونسيترال)، إلى مباشرة التحقيق في الموضوع بغية إيجاد حل ممكن. وفي أثر خطة العمل (TD/386) التي اعتمدها الأونكتاد العاشر، أعدت أمانة الأونكتاد تقريراً يستعرض تنفيذ القواعد واللوائح الموجودة على الصعيد الإقليمي ودون الإقليمي والوطني^(١١). ثم جرى تحقيق في جدوى وضع صك دولي جديد يحكم المسؤولية الناشئة عن النقل متعدد الوسائط. ووزع استبيان عن الموضوع على جميع الحكومات وعلى القطاع فضلاً عن المنظمات الحكومية الدولية والمنظمات غير الحكومية المعنية وعدد من الخبراء.

٣١- وأثبت عدد الردود الكبير (ومجموعها ١٠٩ ردود: ٦٠ من الحكومات و٤٩ من القطاع وغير ذلك) الأهمية التي يوليها لهذا الموضوع كل من الحكومات والقطاع. وكشف الاستقصاء بوضوح عدم الرضا العام بالإطار القانوني الراهن للنقل متعدد الوسائط (٨٣ في المائة من المحيين) والرغبة في وضع صك دولي جديد يحكم المسؤولية الناشئة عن النقل متعدد الوسائط (٩٢ في المائة من المحيين). وأشار كل المحيين عملياً (٩٨ في المائة) إلى أنهم يدعمون أي جهود موحدة في هذا الاتجاه.

٣٢- ونشرت نتائج الاستقصاء في تقرير وقدمت أيضاً إلى فريق الأونسيترال العامل المعني بقانون النقل^(١٢)، الذي شرع مؤخراً في النظر في مشروع صك بشأن قانون النقل^(١٣). وكان الغرض الأولي من مشروع الصك تغطية عقود نقل السلع بحراً. غير أن له نطاقاً واسعاً للتطبيق، وعلى النحو الذي صيغ به حالياً سيضم جميع عقود النقل متعدد الوسائط التي تتضمن مرحلة نقل بحرية. وفي اجتماعه الأخير المعقود في آذار/مارس ٢٠٠٣، قرر الفريق العامل، مبدئياً، لدى نظره في المسألة مثار الجدل المتعلقة بنطاق تطبيق مشروع الصك، أن يعمل على أساس أن مشروع الصك سوف يطبق على جميع العقود التي تتضمن مرحلة نقل بحرية. وأعرب عن القلق بشأن تطبيق مشروع الصك على عقود النقل متعدد الوسائط^(١٤). إن مشروع الصك، إن اعتمد، قد يكون له أثر على قدرة البلدان النامية، ولا سيما البلدان غير الساحلية، على الاستفادة من المزايا المحتملة التي ينطوي عليها النقل متعدد الوسائط. وبالتالي، فإن المشاركة الفعالة للبلدان النامية في المفاوضات تكتسي أهمية جوهرية بغية ضمان أخذ مصالحها في الحسبان لدى إعداد أي اتفاقية مستقبلاً.

جيم - الأمن

٣٣- عقب أحداث ١١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١، استرعى الأمن البحري وأمن الموانئ اهتماماً بالغاً على الصعيدين الوطني والدولي على السواء. إن وقوع حادث إرهابي ضد نظام نقل دولي قد يؤدي إلى توقف الخدمة وإغلاق الموانئ والمحطات وتأخير نقل البضائع والمسافرين مع حدوث آثار كارثية على التجارة العالمية. ولمعالجة هذه المشكلة، اتخذ عدد من المبادرات لوضع تدابير ترمي إلى تعزيز أمن التجارة البحرية الدولية. ومن الواضح أن تنفيذ هذا التدابير ينطوي على تكاليف إضافية تتصل بشراء المعدات وتوظيف المزيد من الأشخاص واتخاذ إجراءات جديدة على طول سلسلة العرض الدولية تقع على كاهل الشاحنين. وفيما يلي وصف موجز لبعض أهم التطورات.

١٠ مبادرات الولايات المتحدة الأمنية

٣٤- تشمل هذه المبادرات تدابير تتراوح بين تشريعات إلزامية وبرامج طوعية، ألا وهي قانون التجارة لعام ٢٠٠٢، وقانون أمن النقل البحري لعام ٢٠٠٢، وعرض إعلان البضائع على السلطات الجمركية (قاعدة ال ٢٤ ساعة)، وشراكة الجمارك وقطاع التجارة ضد الإرهاب، ومبادرة أمن الحاويات، وعملية التجارة الآمنة. وتركز التدابير على أمن الموانئ والنقل البحري، بما في ذلك مراقبة حركة الحاويات الواردة مراقبة أشد من خلال المعلومات المسبقة، والتفتيش السابق لتحميل الحاويات المختارة وتحسين الشفافية على طول سلسلة العرض. وتؤثر هذه المبادرات على جميع المبادلات في اتجاه الولايات المتحدة أو عبرها، بما في ذلك الجهات المؤثرة الصغيرة الحجم التي تشارك في التجارة والنقل الدوليين^(١٥).

١١ المدونة الدولية لقواعد السلوك لأمن السفن والموانئ

٣٥- اعتمدت المنظمة البحرية الدولية في مؤتمرها الدبلوماسي المنعقد في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢ المدونة الدولية لقواعد السلوك لأمن السفن والموانئ كجزء من تعديل لاتفاقية سلامة الأرواح في البحار. وتتلخص أهداف المدونة في وضع إطار دولي يشمل التعاون بين الحكومات المتعاقدة والوكالات الحكومية والإدارات المحلية وقطاعي النقل البحري والموانئ لكشف التهديدات الأمنية واتخاذ مبادرات وقائية ضد الحوادث الأمنية التي تؤثر في السفن أو الموانئ المستعملة في التجارة الدولية. كما تضع المدونة قواعد ومسؤوليات الأطراف التي تساهم في ضمان الأمن البحري على الصعيدين الوطني والدولي. وتوفر منهجية لتقييم الأمن بهدف وضع خطط وإجراءات للاستجابة للتغيرات في مجال الأمن. وستدخل المدونة حيز النفاذ في ١ تموز/يوليه ٢٠٠٤. ويعد تنفيذ المدونة إلزامياً على جميع الدول الموقعة على اتفاقية سولاس بصرف النظر عن مستواها الإنمائي.

٣٦- وستتطلب المدونة تنفيذ الخطط الأمنية، بما في ذلك تعيين/ترشيح الموظفين المناسبين على كل سفينة، وفي كل شركة مالكة لسفن، وفي كل ميناء. وحسب ما جاء في تقرير لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي صدر مؤخراً^(١٦)، يشارك أكثر من ٤٦ ٠٠٠ سفينة ونحو ٤ ٠٠٠ ميناء في التجارة الدولية وسيطلب إليها التقيد بالمدونة. كما أنه سيشتترط على السفن أن تكون مجهزة بنظام آلي للتحقق من الهوية لعرض أرقام هوية السفن ويتوافق مع نظم الإنذار المتعلقة بأمن السفن. ويقدر هذا التقرير التكاليف الأولية للتقيد بالمدونة بالنسبة إلى متعهدي السفن بنحو ١,٣ مليار دولار أمريكي (باستثناء النظام الآلي للتحقق من الهوية)، ويليها نفقات سنوية قدرها ٧٣٠ مليون دولار أمريكي.

٣٧- ومن الصعب للغاية تقدير تكاليف الموظفين والمعدات اللازمة لتنفيذ خطة أمن الموانئ نظراً إلى التغيرات الكبيرة في الاحتياجات والتكاليف من ميناء إلى آخر. وعلى سبيل المثال، فإن تكاليف الأسيجة والإنارة والممرات

الآمنة ومعدات الاتصالات ومعدات رصد الدارات التلفزيونية المغلقة وأجهزة الاستشعار ستختلف اختلافاً كبيراً بحسب حجم الميناء والاحتياجات من المعدات. فبعض الموانئ استثمرت كثيراً في البنية التحتية والمعدات الأمنية. وبالتالي، فإن من غير الممكن تقدير التكلفة الإجمالية. بيد أن دائرة حرس سواحل الولايات المتحدة قدرت هذه التكاليف بالنسبة إلى الولايات المتحدة استناداً إلى الاستثمارات الجديدة المطلوبة للتقيد بالمدونة. فقد قدرت التكلفة الأولية للمعدات والحرس بنحو ٩٦٣ مليون دولار، ويليهما تكلفة سنوية بمبلغ ٥٠٩ ملايين دولار^(١٧). وسيكون الاستثمار الإضافي المطلوب في بعض البلدان النامية كبيراً وفورياً.

٣٠٠ اتفاقية مستندات هوية الملاحين

٣٨- اعتمدت منظمة العمل الدولية في مؤتمرها المعقود في حزيران/يونيه ٢٠٠٣ اتفاقية جديدة بشأن مستندات هوية الملاحين لوضع بطاقة هوية بالسماوات الحيوية معترف بها دولياً لملاحي العالم البالغ عددهم ١,٢ مليون ملاح. وترسي الاتفاقية نظاماً أشد صرامة لتحديد هوية الملاحين، وتبين المعايير الأساسية، مع وضع التفاصيل في المرفقات، فيما يتعلق بالشكل الدقيق للمستند، وتتضمن نموذجاً أحياناً يقوم على بصمة اليد^(١٨). وهي تقتضي من كل بحار تجاري في التجارة الدولية أن يحمل بطاقة هوية بالسماوات الحيوية تقوم على نموذج من بصمته مرموز في شفرات الخطوط العمودية طبقاً لمقياس يتم وضعه. وستدخل الاتفاقية حيز النفاذ بعد مرور ستة أشهر من تلقي منظمة العمل الدولية تصديقين عليها. وتقتضي الاتفاقية من البلدان أن تصدر بطاقات لكل من رعاياها الملاحين، وللملاحين الذين منحوا إقامة دائمة. كما تطلب إلى الحكومات وضع وحفظ قاعدة بيانات إلكترونية وطنية للبطاقات الصادرة أو المعلقة أو المسحوبة ينبغي توفيرها لتمكين الموظفين المرخص لهم من توثيق بطاقة الهوية فوراً.

٤٠٠ مقترح المفوضية الأوروبية

٣٩- اقترحت المفوضية الأوروبية على البرلمان الأوروبي ومجلس أوروبا أن تعتمد لائحة عن تعزيز أمن السفن والموانئ. وترى المفوضية في بلاغها أنه ينبغي تعزيز أمن سلسلة النقل برمتها من المورد إلى المستهلك. وعليه، فإن المقترح يذهب إلى أبعد ما ذهب إليه المدونة. ومن المتوقع أن تُعتمد اللائحة في المستقبل القريب.

دال - تكنولوجيا المعلومات والاتصالات

٤٠- ما زالت تكنولوجيا المعلومات والاتصالات تعزز إنتاجية مقدمي خدمات النقل وقدرتهم التنافسية. وقد أصبحت أداة أساسية في تبادل المعلومات التجارية مع الزبائن والموردين وفي الإدارة الفعالة للمشاريع. فكل الأطراف المشاركة في سلسلة النقل تكيف ممارساتها بغية الاستفادة مما تقدمه تكنولوجيا المعلومات والاتصالات. فعلى سبيل المثال، تستعمل شركات النقل البحري وسائل الاتصال الإلكترونية بصورة اعتيادية لتوفير آخر ما استجد من معلومات عن مواقيت النقل البحري وأسعاره وتسجيل السلع وتعقبها والإعلان عن السلع وإعداد

وثائق النقل. واستعمال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات يسمح للمقاولين في البلدان النامية الحصول على مجموعة أكبر من خدمات دعم التجارة، مما يمكنهم من تحديد متطلباتهم في مجال النقل بدرجة مثلى. ولما كانت التجارة الإلكترونية العالمية تنمو بسرعة، فإن المقاولات والاقتصادات التي لا تعتمد ممارسات التجارة الإلكترونية تتعرض لخطر فقدان قدرتها التنافسية وحصصها في السوق.

٤١- وتشمل أهم التطورات في ميدان النقل مواصلة استحداث بوابات ومواقع على الإنترنت عن خدمات النقل البحري ونظم أوساط الموانئ ومقدمي الخدمات اللوجستية. وما برح عدد مستعملي بوابات شركات النقل البحري الثلاث - CargoSmart و GT Nexus و INTTRA - آخذاً في النمو، وقد أدرجت كل البوابات خصائص تساعد الشاحنين على إدخال المعلومات اللازمة إلكترونياً عن متطلبات قاعدة الـ ٢٤ ساعة التي وضعتها مصلحة جمارك الولايات المتحدة. وقد أصبح تقديم المعلومات عن السلع مسبقاً في شكل إلكتروني إلزامياً. ويمكن إعداد إرشادات النقل البحري وسندات الشحن على الخط، مما يسمح بتوفير الوقت وتقليل عدد الأخطاء. كما أن شركات نقل الحاويات استمرت في تطوير مواقعها الخاصة بها، مما يسمح بزيادة قدرات التعامل زيادة مطردة، علاوة على ارتباطها أيضاً بالبوابات الثلاث^(١٩).

٤٢- وتسعى الموانئ إلى إدماج نظمها المتنوعة بغية توفير تدفق أدق للمعلومات وفي وقت أنسب في إطار أوساط الموانئ. وقد وضعت شركة تشغيل المحطات الضخمة، وهي شركة موانئ هوتشنسن القابضة، مبادراتها الخاصة بها في مجال التجارة الإلكترونية. وتتيح هذه المبادرة مجموعة من الخدمات المختلفة، بما فيها المشتريات البحرية، وإدارة الأصول، والتخطيط والمشتريات في مجال النقل، وتسوية الشحن وإدارة المعلومات وخدمة لوجستيات النقل. وقد كانت هيئة شركة ميناء سنغافورة تستعمل خبرتها في نظامها Portnet.com لإقامة نظم لأوساط الموانئ في داليان (الصين) وسياتل (الولايات المتحدة) وجنوب أفريقيا.

٤٣- والوثيقة التي أعدتها الأمانة والتي قدمتها إلى اجتماع الخبراء بشأن "التجارة الإلكترونية وخدمات النقل الدولي" قد تناولت في أيلول/سبتمبر ٢٠٠١، القضايا القانونية والوثائقية بشيء من التفصيل^(٢٠). واستعرضت دور وثائق النقل، لا سيما دور شهادة الشحن القابلة للتداول، في سير معاملات التجارة الدولية. وألقت الضوء على عدد من القضايا القانونية والمسائل غير الواضحة التي تنشأ عن تطبيق قوانين واتفاقيات النقل القائمة في بيئة إلكترونية، بما في ذلك التحدي المتمثل في الاستعاضة عن شهادة الشحن القابلة للتداول ببديل إلكتروني. وتستعرض أيضاً محاولات تيسير وضع وثائق نقل إلكترونية، بما في ذلك النهج التعاقدية والتشريعية. وأشار في الاجتماع إلى أنه، رغم ضرورة إيجاد حلول تشريعية، فإن النهج التعاقدية وفرت حلاً مؤقتاً.

٤٤- إن قانوني الأونسيترال النموذجيان للتجارة الإلكترونية (١٩٩٦) وللتوقيعات الإلكترونية قد أزالا بعض الغموض القانوني الذي يحيط باستعمال الاتصالات الإلكترونية في التجارة الدولية. ويرمي مشروع الصك، الذي

يجري النظر فيه حالياً في إطار الأونسيترال، إلى إزالة المزيد من الحواجز القانونية من خلال السماح باستعمال كل من "السجلات الإلكترونية" و"سندات النقل الورقية" ومنح كل منها وضعاً قانونياً مماثلاً. غير أن المناقشات عن مشروع الصك لا تزال في مراحلها الأولى. ومتى أفضت المداولات الجارية، في الوقت المناسب، إلى اعتماد اتفاقية نقل جديدة، تعالج بفعالية استعمال المقابل القانوني لوثائق النقل التقليدية، فإن خطوة كبيرة في سبيل تيسير التجارة الدولية والنقل تكون قد اتخذت.

٤٥- وفي حين أن التقدم كان بطيئاً نسبياً، فمن البديهي أن التجارة الإلكترونية وتكنولوجيات المعلومات والاتصالات ستظل سمة بارزة في نظام النقل والتجارة الدولي. ومن الجوهرى بالتالي أن يرسم واضعو السياسات استراتيجية واضحة لتطوير بيئة ملائمة لاستعمال تكنولوجيات المعلومات والاتصالات في هذا السياق.

هاء - تأثير الأحداث القادمة على تيسير التجارة

٤٦- عقد المؤتمر الوزاري الدولي الأول المعني بالتعاون في مجال النقل العابر في ألماتي بكازاخستان في آب/أغسطس ٢٠٠٣. وقد حلل، فيما حلل، دور تيسير التجارة في تحسين فعالية البنية التحتية للنقل الحالية في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر. وبالأخص، ركز الحدث الموازي بشأن تدابير تيسير التجارة، الذي نظمه الأونكتاد، على الاستراتيجيات الخاصة بالبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر لتطوير قدرات مستدامة على تخطيط وتنفيذ مبادرات تيسير التجارة والنقل. ونظر في عدد من الحلول، بما فيها بناء المؤسسات وإقامة الشبكات واستعمال التكنولوجيات الجديدة والشراكات بين القطاعين العام والخاص على الصعيدين الثنائي والإقليمي^(٢١).

٤٧- واستكمل هذا الحدث الموازي بحدث نظمته لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا بشأن النهج الإقليمية لتيسير التجارة والنقل. وركزت الجلسة على التحديات التي تواجهها البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر في آسيا وأفريقيا والشرق الأوسط وأوروبا. واستعرض الإجراءات العملية التي نفذت من خلال لجان الأمم المتحدة الإقليمية لإدراج تدابير تيسير التجارة والنقل.

٤٨- وسيكون للمؤتمر الوزاري الخامس لمنظمة التجارة العالمية، المقرر عقده في كانكون بالمكسيك في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٣، آثار هامة على تيسير التجارة. وحسب ما جاء في إعلان الدوحة فإن المفاوضات بشأن تيسير التجارة ستجري بعد الدورة الخامسة للمؤتمر الوزاري على أساس مقرر سيتخذ بالإجماع الصريح في تلك الدورة بشأن إجراءات المفاوضات. ويسلم الإعلان أيضاً بأهمية "المزيد من التعجيل بنقل السلع والإفراج عنها والتخليص عليها، بما في ذلك السلع التي تنقل بالمرور العابر، وضرورة تعزيز المساعدة التقنية وبناء القدرات في هذا المجال".

٤٩- ففي مجال تيسير التجارة، سينظر المؤتمر الوزاري في العمل الذي قام به مجلس التجارة في السلع وسيببت في إجراءات التفاوض بخصوص قواعد منظمة التجارة العالمية في هذا الصدد. كما سيجمل المؤتمر التزام الأعضاء في منظمة التجارة العالمية فيما يتعلق بالمساعدة التقنية في مجال التجارة وبناء القدرات، ولا سيما لفائدة أقل البلدان نمواً، مع مراعاة البعد الإنمائي لكل منها.

٥٠- وسيعقد في ريو دي جنيرو في البرازيل، في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٣، المؤتمر الإقليمي لأمريكا اللاتينية والكاربي بشأن استراتيجيات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات من أجل اكتساب القدرة التنافسية وتحقيق التنمية: النهوض بالتجارة الإلكترونية وتيسير التجارة والخدمات اللوجستية. وسيستعرض الآثار التي تحدثها تكنولوجيا المعلومات والاتصالات على التنمية، وبالخصوص بصفقتها وسيلة لتحسين فعالية خدمات التجارة والنقل وتعزيز النمو الاقتصادي من خلال المشاركة في التجارة العالمية.

الخلاصة والاستنتاجات

٥١ - أظهر استعراض التطورات التي تؤثر في خدمات النقل الدولي وتيسير التجارة التحديات والفرص الناشئة عن تلك التطورات. وستتيح عملية تكييف البنية التحتية المادية والقانونية الضرورية لتوفير خدمات الإمداد والنقل متعدد الوسائط فرصة للبلدان النامية للمشاركة في التجارة العالمية. وبالمثل، تتيح تكنولوجيات المعلومات والاتصالات إمكانات هائلة لجميع الأطراف التي تسهم في التجارة والنقل الدوليين للوصول إلى الأسواق الدولية ورصد سلسلة العرض والتحكم فيها.

٥٢ - ومن الواضح أن الامتثال لتدابير الأمن الجديدة سي طرح تحدياً رئيسياً لمعظم البلدان النامية، ولا سيما أقل البلدان نمواً. وفي حين أن من المتفق عليه عموماً ضرورة تعزيز الأمن البحري وأمن الموانئ، فإنه لا بد من مراعاة وضع البلدان النامية في هذه العملية. ومن الواضح أن تنفيذ التدابير المقترحة ينطوي على آثار بالغة من حيث التكلفة. وسيضع هذا عبئاً ثقيلاً على بعض البلدان النامية. ثم إن عدم الامتثال للتدابير المطلوبة ربما منعها من المشاركة في التجارة الدولية ونجم عنه تهميشها بشكل كبير.

٥٣ - وقد بينت هذه المذكرة أيضاً أهمية الدور الذي يؤديه النقل في النهوض بالتجارة، وبالتالي بالتنمية الاقتصادية. وكما سبقت الإشارة إليه، يعد الحصول على خدمات نقل مناسبة وموثوقة عاملاً أساسياً في الاستفادة من العولمة. ومن المهم بالتالي أن تعطي الحكومات أولوية عالية لتطوير خدمات النقل الدولي. وبالخصوص، لا بد من اعتبار البنية التحتية للنقل والبنية التحتية القانونية، وتكنولوجيات المعلومات والاتصالات، وبناء المؤسسات، ونقل الدراية العملية، عناصر رئيسية في هذا السياق.

٥٤ - إن هذه القضايا، ولاسيما قضايا النقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية، ستظل تؤدي دوراً مهماً في عملية التنمية. وبالتالي، ستسمح بإجراء تحليل عميق في اجتماعات الخبراء التي يعقدها الأونكتاد مستقبلاً بحيث تحدد السياسات والاستراتيجيات الرامية إلى بلوغ أقصى المزايا الممكنة للبلدان النامية، مع مراعاة آخر التطورات.

مرفق

مائدة مستديرة بشأن تدابير تيسير التجارة

ألماني، كازاخستان، الخميس، ٢٨ آب/أغسطس ٢٠٠٣
المؤتمر الوزاري الدولي المعني بالتعاون في مجال المرور العابر

ملخص الرئيس

السفير ماتياس مِير، سويسرا

يتعلق تيسير التجارة بتوفير بيئة للتجارة والنقل قادرة على تخفيض تكلفة المعاملات التجارية الدولية. فبالنسبة إلى البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر يمكن أن تكون تكاليف المعاملات مفرطة بحيث ترتفع تكاليف الصادرات إلى درجة تدفع غالباً إلى استبعادها من السوق الدولية، كما ترتفع معها تكاليف السلع المستوردة. وقد يشكل النقص في وسائل النقل والإفراط في التكاليف المتصلة بالتجارة حواجز رئيسية أمام الأسواق الأجنبية والاندماج الفعال للبلدان غير الساحلية في الاقتصاد العالمي. وبالتالي، فإن تيسير التجارة الفعالة يؤدي إلى اندماج تجاري أفضل ويعمل على تنشيط الاستثمار المحلي والدولي.

واستناداً إلى المذكرة التي أصدرها الأونكتاد والتي أعدت لهذه المائدة المستديرة، هناك عدد من المجالات الأساسية التي تستدعي التحسين، ولا سيما في سياق البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر: (١) يمكن أن تؤدي ممرات النقل الإقليمية دوراً رئيسياً في تيسير النقل العابر لكنها تتطلب توافق الآراء بين البلدان على قواعد ومعايير مشتركة؛ (٢) فيما يتعلق بالبنية التحتية، ينبغي للبلدان أن تبذل ما في وسعها لتبني "الروابط المفقودة" في شبكات النقل الإقليمية وتشجع التنافس بين وسائل النقل؛ (٣) ينبغي أن تعزز سياسات النقل اندماج متعهدي النقل المحليين في نظم النقل العالمية مما يسمح لهم بالاستفادة من التكنولوجيات المتقدمة وطرائق التشغيل؛ (٤) بإمكان الشراكات بين وكلاء التجارة والنقل، من القطاعين الخاص والعام، أن تعمل على تحسين إدارة التجارة.

وأشار وزير النقل في جمهورية إيران الإسلامية إلى الأولوية التي يجري إيلاؤها لتطوير ممرات عبور جديدة تلي كلاً من احتياجات النقل الدولي للبلدان المجاورة واحتياجات النقل الوطنية التي تدعم التنمية الاقتصادية المحلية عبر تلك الممرات. وسيوفر ممر العبور الجديد الذي يربط الشمال بالجنوب طريقاً بحرية أرخص لبلدان آسيا الوسطى من الخيارات القائمة. وأكد الوزير أن حكومة بلده تسعى جاهدة إلى تأمين مشاركة المستثمرين الأجانب في هذه التطورات.

ولاحظ الاجتماع أن عدداً من المؤسسات والجهات المانحة الدولية تولي اهتماماً متزايداً لمبادرات تيسير التجارة. ويتطلب هذا الوضع تنسيقاً متعدد الأطراف وإقليمياً ودون إقليمياً بغية تأمين التنفيذ الفعال لبرامج تيسير التجارة. وينبغي أن تشمل هذه البرامج اهتمامات مختلف قطاعات الاقتصاد الوطني، ولا سيما الجمارك والتجارة والنقل والأمن. وأصحاب المصلحة ليسوا فقط مؤسسات عامة وإنما شركات تجارية وشركات نقل خاصة وأفراد قد يتأثرون بسياسات الحكومات وإجراءاتها. وبالتالي، لا بد من أن تكون البرامج شاملة ومتسقة لضمان اكتساب

فوائد ملموسة في إطار زمني معقول. كما ينبغي الاستفادة من خبرة المنظمات الإنمائية الإقليمية التي تستطيع تكييف المبادرات العالمية فتحولها إلى حلول إقليمية.

كما أشار الاجتماع إلى ضرورة بناء القدرات الإدارية للإدارات العامة لتمكينها من تكييف الصكوك الخاصة بالتجارة والنقل وأفضل الممارسات التجارية المتفق عليها دولياً تكييفاً أفضل. وتبين تجربة البلدان المتقدمة أن هذا المسعى يتطلب وقتاً طويلاً وموارد هائلة. كما أن هناك حاجة إلى تدعيم القدرات التجارية لموردي الخدمات الوطنيين وزيادة القدرة التنافسية لقطاع خدمات النقل. وقد تتيح الشراكات مع القطاع الخاص الأجنبي إمكانية تحسين خدمات النقل هذه.

وكان الفريق يتألف من ممثلي أربع منظمات دولية، هي المنظمة الجمركية العالمية ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا والأونكتاد والبنك الدولي. وأدلت المنظمات الأربع ببيان موحد في عرض منسق واحد. ولاحظت أنه تم وضع صكوك مؤسسية (مثل اتفاقية كيوتو للجمارك، وتوصيات لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا)؛ وأنه قد تم استحداث عدد من منهجيات التشخيص المتعلقة بالجمارك والتجارة والنقل وأنه قد أتيحت تكنولوجيا المعلومات وأدوات محددة (مثل النظام الآلي للبيانات الجمركية ونظام المعلومات المسبقة عن البضائع) بيد أن تيسير التجارة لا يتعلق فقط بالمعايير والتكنولوجيا، وإنما يتعلق أيضاً بترشيد العمليات التجارية والإدارية وإدماجها. وفي حين أن بمقدور المنظمات والجهات المانحة الدولية أن تساعد البلدان، فإن أمر تنفيذ التغييرات بفعالية يعود إلى حكوماتها. وهذا يستلزم وجود إرادة سياسية قوية ومستمرة، تدعمها آليات تيسير مناسبة (مثل الهيئات والمجموعات المعنية بالتيسير وغيرها) على المستويين الوطني ودون الإقليمي.

وأشار الاجتماع أيضاً إلى الوضع في إقليم آسيا الوسطى حيث أن تعقد التجارة والنقل الدوليين ظاهرة جديدة نسبياً في معظم بلدانها. وأشار المشاركون وأعضاء الأفرقة تحديداً إلى الاستبداد الإداري المفرط، واللوائح البائدة أو غير الموجودة أحياناً، وعدم اتساق المدونات والإجراءات والوثائق على الصعيدين الوطني والإقليمي. وعلق بعض المشاركين على برامجهم وأنشطتهم الرامية إلى تحسين هذا الوضع. وأشار عضو فريق أيضاً إلى أن القدرة الحالية لموردي خدمات النقل الدولي المحليين محدودة. ومن شأن زيادة القدرة التنافسية لهذا القطاع وتشجيع الشراكات مع المتعهدين الأجانب أن يحفز التجارة والتنمية.

وخلص اجتماع المائدة المستديرة إلى أن لزيادة فعالية تيسير التجارة منافع اقتصادية كثيرة. ويمكن أن يمثل عنصراً حاسماً في زيادة التجارة في البلدان غير الساحلية خاصة. ويعتبر تيسير التجارة عاملاً من عوامل الإدارة السديدة ومن شأنه حفز الاستثمار الوطني والأجنبي المباشر. ومن المسلم به أن تطوير ممرات النقل الدولي هو أمر ذو أولوية عالية. فهو لا يفيد البلدان غير الساحلية فحسب وإنما هو أيضاً استثمار تهم فائدته بلدان المرور العابر عندما ترتبط باستثمار ونمو داخل البلد عبر الممرات. وفي النهاية، رُئي أن مناقشة تيسير التجارة قد آن وأوانها، نظراً إلى أنه سيتعين على المجتمع الدولي أن يقرر، في كانون، في غضون أسبوعين، ما إذا كان ينبغي التفاوض بشأن قواعد تيسير التجارة في منظمة التجارة العالمية.

الحواشي

- (١) قائمة "الويدز" (Lloyds)، ٢٥ تموز/يوليه ٢٠٠٣. ويبلغ طول سفينة "الونغ بيتش" Long Beach التابعة لشركة Overseas Orient Container Line ٣٢٣ متراً وعرضها ٤٢,٨ متراً وسعتها ٨٠٦٣ وحدة معادلة لعشرين قدماً (انظر www.oocl.com).
- (٢) انظر <http://www.brs-paris.com/annual/container/container-a/container-a.html>.
- (٣) Multimodal transport: The feasibility of an international legal instrument, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, 13 January 2003, p. 4.
- (٤) UNCTAD, Review of Maritime Transport, 1997, p. 13.
- (٥) دليل إحصاءات الأونكتاد لعام ٢٠٠٢.
- (٦) P. Faust, Developments and trends in international multimodal transport and logistics، بحث مقدم في حلقة دراسية نظمها معهد ماليزيا البحري، ٢٠٠١.
- (٧) بالرغم من أن المرسوم رقم ٩٥/٩٩ المؤرخ ٨ آب/أغسطس ١٩٩٥ نفذ الاتفاق في أوروغواي، علقت إحدى المحاكم (محكمة الدعاوى الإدارية) في أوروغواي تطبيق المرسوم اعتباراً من ٩ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٨.
- (٨) ينفذ المرسوم رقم ١٦٩٢٧ المؤرخ ١٦ نيسان/أبريل ١٩٩٧ الاتفاق في باراغواي.
- (٩) ينفذ المرسوم رقم ١٥٦٣ المؤرخ ١٩ تموز/يوليه ١٩٩٥ الاتفاق في البرازيل.
- (١٠) للاطلاع على المزيد من المعلومات المتعلقة بالقوانين الخاصة بالنقل متعدد الوسائط المعتمدة على الصعيد الإقليمي ودون الإقليمي والوطني، انظر تقرير أمانة الأونكتاد المعنون: *Implementation of Multimodal Transport Rules*, UNCTAD/SDTE/TLB/2، والجدول المقارن UNCTAD/SDTE/TLB/2/Add.1.
- (١١) UNCTAD/SDTE/TLB/2 و Add.1.
- (١٢) *Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument*, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1.
- ترجمت أمانة الأونكتاد ملخصاً للتقرير ووزعته بجميع لغات الأمم المتحدة في شكل وثيقة تحمل الرمز: A/CN.9/WG.III/WP.30.
- (١٣) وثيقة الأونكتاد A/CN.9/WG.III/WP.21.
- (١٤) للاطلاع على تعليق الأونكتاد المفصل على مشروع الصك، انظر UNCTAD/SDTE/TLB/4.
- وللاطلاع على تعليقات الأونكتاد ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، انظر أيضاً وثيقة الأونكتاد A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1.
- (١٥) للاطلاع على المزيد من المعلومات، انظر النشرة Transport Newsletter التي يصدرها الأونكتاد، شباط/فبراير ٢٠٠٣، *The impact of Transport Security Initiatives on Developing Countries*، الصفحات ١٠-١٨، www.unctad.org.

الحواشي (تابع)

- (١٦) منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact، تقرير أعدته لجنة النقل البحري، تموز/يوليه ٢٠٠٣.
- (١٧) منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، ص ٤٣.
- (١٨) للاطلاع على نص الاتفاقية، انظر www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/convde.pl?C185.
- (١٩) قدمت نشرة الأونكتاد (Transport Newsletter) الصادرة في شباط/فبراير ٢٠٠٣ تحليلاً لإمكانات التعامل التي توفرها مواقع أكبر عشرين شركة لنقل الحاويات، UNCTAD/WEB/TLOG/2003/1, p.8.
- (٢٠) TD/B/COM.3/EM.12/2، الجزء الثاني.
- (٢١) يرد في المرفق الملخص الذي أعده الرئيس عن المائدة المستديرة.
