

Distr.
GENERAL

TD/B/COM.3/59
TD/B/COM.3/EM.20/3
24 October 2003

ARABIC
Original: ENGLISH

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية

لجنة المشاريع وتيسير الأعمال التجارية، والتنمية

اجتماع الخبراء المعني بتنمية خدمات النقل المتعدد

الوسائط والخدمات اللوجستية

جنيف، ٢٤-٢٦ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٣

تقرير اجتماع الخبراء المعني بتنمية خدمات النقل

المتعدد الوسائط والخدمات اللوجستية

المعقود في قصر الأمم، جنيف

في الفترة من ٢٤ إلى ٢٦ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٣

المحتويات

الصفحة	الفصل
٢	الأول - خلاصة أعدها الرئيس
١٥	الثاني المسائل التنظيمية
١٦	المرفق الحضور

الفصل الأول

خلاصة أعضائها الرئيس

مقدمة

١ - عقد اجتماع الخبراء المعني بتنمية خدمات النقل المتعدد الوسائط والخدمات اللوجستية في الفترة من ٢٤ إلى ٢٦ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٣، بناءً على المقرر الذي اتخذته لجنة المشاريع وتيسير الأعمال التجارية والتنمية في دورتها السابعة. وقد عرضت على الخبراء وثيقة المعلومات الأساسية التي أعدتها الأمانة بعنوان "تنمية خدمات النقل المتعدد الوسائط والخدمات اللوجستية" (TD/B/COM.3/EM.20/2).

٢ - وكان الهدف من الاجتماع هو مساعدة الحكومات وقطاع التجارة والنقل في دراسة بدائل السياسات والإجراءات في أعقاب التطورات الجديدة من أجل تعزيز تنمية خدمات النقل المتعدد الوسائط والخدمات اللوجستية. وتعرض هذه الوثيقة المناقشات الموضوعية التي دارت في إطار المواضيع الرئيسية التالية:

(أ) خدمات النقل والتنمية؛

(ب) الهياكل الأساسية والتكنولوجيا؛

(ج) الأمن والسلامة؛

(د) التيسير؛

(هـ) الإطار القانوني؛

(و) هيكل السوق والنفوذ إلى الأسواق؛

(ز) الاستنتاجات ونهج التقدم.

٣ - وحضر الاجتماع خبراء من وزارات التجارة والنقل وغيرها من الوزارات، ومن هيئات القطاع الخاص، وشركات النقل العام والخاص، والمنظمات المتخصصة المعنية بالنقل والتجارة والأمن.

ألف - خدمات النقل والتنمية

٤- تحتل تكاليف المعاملات، ولا سيما تكاليف النقل، أهمية متزايدة فيما يتعلق بالقدرة التنافسية للبلدان، وبخاصة عند مقارنتها بالتعريفات الجمركية التي شهدت انخفاضاً كبيراً على مدى العقود القليلة الماضية. وعند مقارنة تكاليف النقل الدولي في البلدان المتقدمة بتلك التكاليف التي تتحملها البلدان النامية، تبين أن البلدان النامية تكاد تنفق ضعف ما تنفقه البلدان المتقدمة بالقياس إلى قيمة وارداتها. وترتفع تكاليف النقل البري بصورة خاصة وتتفاوت تفاوتاً كبيراً بين ممر وآخر.

٥- وتتبع تطورات النقل الدولي أنماط التجارة الدولية التي تجري غالباً بين الشرق والغرب. وعادة ما تكون بعض الخدمات المتبادلة بين الشمال والجنوب أعلى تكلفة لعدد من الأسباب. وفي مجموعة بلدان الجنوب، تواجه البلدان غير الساحلية عقبات إضافية فيما يتعلق بالنفاذ إلى الأسواق. أما البلدان الأخرى، ولا سيما البلدان الواقعة عند مفترق طرق الخدمات المتبادلة بين الشرق والغرب وبين الشمال والجنوب، فيمكن أن تستفيد من هذه الأنماط التجارية وأن توفر خدمات تعقيب الشحن في موانئها، وأن تجذب بالتالي خدمات نقل بحري إضافية تفيد أيضاً الموردين والمصدرين الوطنيين. ويمكن أن تحاول بلدان أخرى أيضاً توفير الخدمات اللوجستية للبلدان المجاورة، وذلك على سبيل المثال في حالة استثمارها في التيسير التجاري أو تمتعها ببيئة أكثر أمناً وسلامة. وفي هذه الحالات، تستطيع حتى أصغر البلدان الاستفادة من وفورات الحجم الناجمة عن حركة التجارة في البلدان المجاورة.

٦- ولاحظ الخبراء أن تخفيض تكاليف النقل سيعطي قوة دفع كبيرة لعملية التنمية. ويمكن تحقيق هذا التخفيض في الأجل القصير بتغيير السياسات والممارسات على المستويين الوطني والدولي، وعلى مستوى الشركات. وعلى سبيل المثال، تشير التقديرات في أحد البلدان إلى أن كل يوم إضافي لانتظار السفن في الموانئ يكلف الشاحنين مليون دولار. وفيما يتعلق بأمريكا الجنوبية، تشير التقديرات إلى أن كل تحسن بنسبة ١ في المائة في تكاليف النقل الدولي للبضائع المنقولة بالحاويات يوفر على المنطقة أكثر من ٢٥٠ مليون دولار. وأشارت التقديرات إلى أن عدم كفاءة العمليات في الموانئ والجمارك يكلف أمريكا اللاتينية نحو ٤ مليارات دولار سنوياً. وفي عدد من البلدان النامية، يشكل نقص وسائل النقل الملائمة عقبة أمام التنمية الإقليمية.

٧- ويعتبر إدخال النقل المتعدد الوسائط والخدمات اللوجستية أداة قوية لتقليل تكاليف المعاملات ومن ثم زيادة القدرة التنافسية للتجار من البلدان النامية. وفي هذا السياق، أجرى الخبراء تحليلاً للوفورات المترتبة على تخفيض زمن العبور أو مهلة التوريد الفاصلة بين تجهيز الطلبات وتسليم البضائع. وفي حالة نموذجية، يمكن أن يؤدي تحسين إدارة الخدمات اللوجستية إلى تخفيض مهلة التوريد بصورة كبيرة. وتشير الأمثلة الواقعية إلى تخفيض مهلة التوريد من ١١٠ أيام إلى ٥٠ يوماً، أي أكثر من ٥٠ في المائة. ويؤثر ذلك على تكاليف تمويل التجارة تأثيراً

كبيراً للغاية. وتطبيق أسعار الفائدة الجارية على حجم التجارة الإجمالي البالغ ١,٦ تريليون دولار فيما يتعلق بواردات البلدان النامية يعني أنه يمكن تحقيق وفورات بمليارات الدولارات نتيجة لانخفاض مدفوعات الفائدة.

٨- وبالنظر إلى علاقة التفاعل القائمة بين النقل الدولي والتجارة الدولية، يتوقع أن تؤدي التحسينات في النقل المتعدد الوسائط والخدمات اللوجستية إلى حلقة حميدة. فتحسين الخدمات يؤدي إلى زيادة التجارة، وهذه الزيادة في التجارة تجذب مزيداً من خدمات النقل الأعلى جودة، مما يساعد بدوره في تعزيز التجارة. وهذه مسألة بالغة الأهمية نظراً لتزايد حجم التجارة في السلع المصنعة والسلع الوسيطة، مما يتطلب التوسع في النقل بالحاويات وزيادة سرعة النقل بالإضافة إلى تحسين تيسير التجارة والنقل.

٩- وفي عدد كبير من البلدان النامية، يشكل النقل، وبخاصة النقل البري وعمليات الموانئ، مصدراً هاماً للعمالة. ومن الناحية العملية، قد تؤدي الإصلاحات في الأجل القصير إلى تخفيض هذه العمالة، وتتطلب في الوقت ذاته تدريباً إضافياً لبقية عمال الموانئ، (على سبيل المثال). وتأثير هذه الإصلاحات المتوقع في الأجل الطويل قد لا يكفي دائماً للتغلب على المعارضة السياسية للإصلاح. وفيما يتعلق بالتجارة في خدمات النقل، تعاني معظم البلدان النامية من عجز تجاري ويعني ذلك أنها تقوم بشراء خدمات النقل من الخارج.

١٠- ويرتبط الفقر في البلدان النامية ارتباطاً جزئياً بنقص النقل أو عدم كفاءة النقل، وكلاهما يتسببان في عرقلة التجارة. وفي موانئ إحدى المناطق الفرعية، أشارت التقديرات إلى أن تكلفة عدم الكفاءة التي تعاني منها سلطات الموانئ ووكالات الجمارك وعدم ملاءمة الإطار القانوني تمثل تكاليف بيروقراطية إضافية تتراوح ما بين ٣٠٠ و ٨٠٠ دولار للحاوية الممتلئة. وهذا التأثير على تكاليف المعاملات يتجاوز في كثير من الحالات تكاليف عمليات الموانئ. وفي معظم البلدان النامية تحتاج حتى الموانئ العامة إلى الاكتفاء الذاتي المالي ولذا فإن تحسين مستوى إدارة الموانئ وتخفيض تكاليفها مسألة ضرورية.

١١- وأوضح بعض الخبراء أن النقل مرتبط ارتباطاً وثيقاً بالنواحي الأخرى للتنمية. وأشار بوجه خاص إلى معدل الإصابة بفيروس نقص المناعة البشري بين سائقي الشاحنات في عدد كبير من البلدان الأفريقية.

١٢- وشجع المندوبون المنظمات الدولية، بما فيها الأونكتاد والبنك الدولي، على اتباع نهج منسق لدعم المبادرات في مجال النقل المتعدد الوسائط والخدمات اللوجستية وتيسير التجارة. وقال ممثل البنك الدولي إن منظمته تولى هذه المسائل أولوية متزايدة بالنظر إلى أهميتها للتنمية المستدامة.

١٣- ويرتبط تخفيض تكاليف المعاملات ارتباطاً كبيراً بالإجراءات التي ينبغي اتخاذها على المستوى الوطني ويتطلب إرادة سياسية ودعم حكومياً. ومن الواضح أنه ينبغي إيلاء الأولوية لتحسين قدرات توفير النقل في البلدان النامية لحفز النمو والتنمية في الميدان الاقتصادي. ويصبح ذلك بالغ الأهمية إن كان ما تنشده البلدان النامية

هو تخفيض تكاليف النقل المعوقة للتجارة والتي أصبحت تفوق الحواجز التعريفية. ويتعين مساعدة البلدان النامية في هذه العملية. ومن المستصوب توفير محفل دائم في نطاق الأونكتاد لتبادل الخبرات ومناقشة أفضل الممارسات وتحقيق توافق الآراء بشأن القضايا العالمية. وبالإضافة إلى ذلك، يستطيع الأونكتاد عن طريق بحوثه وبرامجه الخاصة بالتعاون التقني مساعدة البلدان النامية بتقديم المشورة إليها فيما يتعلق بأحدث التطورات في مجال النقل البحري وتحسين أداء متعهدي النقل الوطنيين.

باء - الهياكل الأساسية والتكنولوجيا

١٤ - يشكل توافر الهياكل الأساسية للنقل وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات وكفايتها شرطين أساسيين للنقل المتعدد الوسائط والتجارة، ويتفاوتان بشكل كبير بين البلدان. وأصبح النقل بالحاويات هو الوسيلة الغالبة لنقل البضائع العامة، وينبغي توفير المرافق والمعدات الملائمة لمناولة ونقل الحاويات كشرط لتنمية النقل المتعدد الوسائط. ويشكل انتهاج سياسات وطنية طويلة الأجل لتنمية الهياكل الأساسية وإدماج هذه السياسات في المبادرات الإقليمية شرطين أساسيين لاستفادة البلدان من العولمة.

١٥ - ولا يزال هناك نقص في الاستثمار في الهياكل الأساسية للنقل، وتفتقر هذه المشكلة في بعض الحالات بضعف مستويات الصيانة. وأشار إلى أن هناك حاجة ماسة إلى تطهير المياه بواسطة الكراكات في بعض موانئ أمريكا اللاتينية وأفريقيا. ويتجلى نقص الاستثمارات أيضاً في عدد من الممرات المائية الداخلية، وكثيراً ما تقف وسائط النقل البري والنقل بالسكك الحديدية غير الملائمة حائلاً دون أداء عمليات النقل المتعدد الوسائط بكفاءة.

١٦ - وفي العقد الماضي، ساهمت الامتيازات الممنوحة لتشغيل الهياكل الأساسية للنقل في بعض البلدان في التغلب على أوجه القصور التشغيلية ومعالجة نقص الاستثمار. وتحقق ذلك في ظل امتيازات محطات حاويات وغيرها من أشكال مساهمة القطاع الخاص في موانئ أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، حيث تجلت ثمار استثمارات الموانئ الملائمة في توقيتها في زيادة معدل التشغيل وحجم السفن ووتيرة خدمات النقل البحري.

١٧ - وعرضت تجربة وطنية من أمريكا اللاتينية كمثال يوضح ممارسة تنسيق الاستثمار في مجال النقل، حيث تم تنسيق الخطط الوطنية الخاصة بالهياكل الأساسية للنقل مع المبادرات الإقليمية الطويلة الأجل مثل مبادرة النقل في نصف الكرة الغربي والمبادرة الإقليمية للتكامل في أمريكا الجنوبية. وذكر أنه في بعض الحالات الأفريقية قد يساعد التمويل المشترك بين بلدان العبور والبلدان غير الساحلية على إقامة الهياكل الأساسية اللازمة للنقل.

١٨ - ومن الخصائص المشتركة بين عدد كبير من البلدان ثانوية الدور الذي تقوم به شبكات السكك الحديدية والممرات المائية في النقل المتعدد الوسائط والجهود المبذولة لمعالجة هذا الاختلال. وتحقيق تكافؤ الفرص لجميع وسائط النقل يمكن أن يساهم في تحقيق ذلك. ويرى بعض الخبراء أن تغيير موقف شركات النقل الداخلية فيما

يتعلق بتلبية احتياجات شركات الشحن مهم أيضاً. وعلى سبيل المثال، أشير إلى استراتيجية جديدة لشركات النقل بواسطة الصنادل في نهر الراين: فقد أدركت هذه الشركات أنه يمكن مواجهة التسليم السريع للحاويات، الذي يتجاوز إمكانياتها، واستكمالها بخدمات حاويات أبطأ ولكن يمكن الاعتماد عليها بدرجة أكبر، وهي الآن تحقق نجاحاً في هذا النشاط جنباً إلى جنب مع خدماتها التقليدية الخاصة بالبضائع السائبة.

١٩- وفي بلدان أخرى، يفسر تخلف الهياكل الأساسية للنقل الداخلي إلى حد بعيد ببطء النمو في التجارة الدولية والمحلية. وكثيراً ما تكون الطرق الصالحة لجميع الأحوال الجوية هي الاستثناء كما أن سوء صيانة السكك الحديدية كثيراً ما يعوق الصادرات من السلع المعدنية ومنتجات الغابات، على سبيل المثال. وفي أحد البلدان الجزرية، تعتمد التجارة المحلية على عدد كبير من الموانئ المتناثرة على الساحل، ونظراً لعدم وجود ميناء واحد عصري بدرجة تمكنه من القيام بدور إقليمي، يجري اللجوء إلى تعقيب شحن البضائع الدولية في البلدان المجاورة.

٢٠- ويمكن أن تحدث الاستثمارات الضخمة تغييراً في نمط خدمات النقل. فخطط التوسيع المزمع لقناة بنما والاتجاه إلى تعزيز مكانة بنما كمركز بحري يمكن أن يكون لها تأثير هام على خدمات النقل البحري، يشمل بلدان نصف الكرة الغربي. كما أنه نتيجة للاستثمارات في السكك الحديدية والطرق البرية، سيصبح أحد بلدان الشرق الأوسط مركزاً للنقل العابر يسمح بربط البلدان غير الساحلية في جنوب ووسط آسيا بالبحر واختصار الخدمات بينها. وعلى نطاق أصغر، وفي أعقاب عمليات التوريد الخاصة بإنتاج نفط الحقول البحرية التي اكتشفت حديثاً، وضع بلد جزري صغير خططاً لكي يصبح مركزاً بحرياً إقليمياً يخدم البلدان الأفريقية المجاورة.

٢١- ويؤدي استخدام التكنولوجيا الحديثة إلى زيادة قدرة الهياكل الأساسية للنقل ويحتل مكانة هامة في خطط التنمية. وترتبط شبكات المواصلات وشبكات النقل ارتباطاً وثيقاً فيما بينها. فالشاحنون أو مقدمو خدمات النقل الذين لا يمكنهم النفاذ إلى شبكة إنترنت، على سبيل المثال، سيستبعدون أيضاً من شبكات النقل والخدمات اللوجستية. وأكد عدد من مندوبي البلدان والمتحدثين باسم مقدمي خدمات النقل أن هذه المسألة حاسمة الأهمية، وبخاصة لأقل البلدان نمواً. وأصبح استخدام نظم تحديد الموقع الجغرافي حالياً هو القاعدة في بعض شركات النقل البري في أمريكا اللاتينية. وتشمل أهم أوجه القصور المألوفة نقص الهياكل الأساسية للمعلومات اللازمة للربط بين أطراف مجتمع الموانئ. وفي آسيا، هناك مشروع للنقل المتعدد الوسائط يرمي إلى تعزيز التجارة وجمع بين المعدات الحاسوبية (أي الإنشاءات المدنية ومعدات مستودعات التخليص الجمركي الداخلي) والبرامج الحاسوبية (أي نظام المعلومات المسبقة عن البضائع (ASYCUDA) والنظام الآلي للبيانات الجمركية).

٢٢- وعرض النظام الآلي للبيانات الجمركية التابع للأونكتاد (ASYCUDA)، وأعلن أن الصيغة الجديدة، أي "عالم النظام الآلي للبيانات الجمركية"، التي تحل محل "ASYCUDA++"، متوافرة حالياً. ويستخدم ما يزيد على ٨٠ بلداً حالياً النظام الآلي للبيانات الجمركية.

٢٣- ولاحظ الخبراء أن هناك تزايداً في استخدام وسائل الاتصال الإلكترونية في خدمات النقل الدولي، وبخاصة لتبادل المعلومات والحجز وتتبع البضائع، وإعداد مستندات التجارة والنقل. وأشار عدة مرات إلى استخدام مستندات النقل القابلة للتداول في التجارة الدولية وإمكانيات الاستعاضة عنها ببدائل إلكترونية. وأقر مع ذلك بأن نقص الإطار القانوني الملائم لا يزال يمثل عقبة كبيرة في هذا السياق.

٢٤- ويمكن أن يؤدي تحسين الاتصالات بين مختلف الوسائط إلى تقليل التأخير إلى حد بعيد. ويمكن أن يؤدي تحسين التنسيق داخل سلسلة التوريد إلى زيادة إنتاجية المرافق ومن ثم زيادة قدرة الهياكل الأساسية للنقل. وتتزايد مشاركة القطاع الخاص في تنمية الهياكل الأساسية بالنسبة للموانئ والسكك الحديدية والطرق والممرات المائية الداخلية كوسيلة لجذب رؤوس الأموال والخبرات الفنية. ويواجه القطاع الخاص تحديات جديدة فيما يتعلق بإقامة الإطار القانوني والتنظيمي الملائم، بالإضافة إلى تنمية الموارد البشرية اللازمة وهو المجال الذي ينبغي أن تستمر فيه مساعدات الأونكتاد.

جيم- الأمن والسلامة

٢٥- لاحظ الخبراء أن الأمن والسلامة البحريين ظلا يشغلان المجتمع الدولي لكنهما حظيا بمزيد من الاهتمام في أعقاب أحداث ١١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١. وأشار إلى المبادرات التي تبنتها الولايات المتحدة فيما يتعلق بأمن الحاويات، وبخاصة مبادرة أمن الحاويات، وشراكة الجمارك وقطاع التجارة ضد الإرهاب وشرط تقديم بيانات الشحنات قبل ٢٤ ساعة من الشحن. والهدف العام لهذه المبادرات هو تعزيز الأمن على طول سلسلة التوريد باشرط تقديم المعلومات التفصيلية والتعاون فيما بين العناصر الفاعلة في مجال التجارة والنقل.

٢٦- وأعربت بعض الوفود عن قلقها فيما يتعلق بالتكاليف الإضافية المترتبة على تحويل مسار صادرات البلدان النامية وتعقيب شحنها عبر موانئ مبادرة أمن الحاويات. ولهذا رأت أن الانضمام إلى برنامج مبادرة أمن الحاويات مهم للشاحنين في البلدان النامية. غير أن مرافق الفحص اللازمة غير متوفرة في معظم موانئ البلدان النامية، وإن كانت تحت الإنشاء في بعضها. ورئي أن البلدان النامية تواجه صعوبة في الوفاء بشروط الشراكة بين الجمارك والتجارة ضد الإرهاب، مما سيؤثر تأثيراً كبيراً على صادراتها. وهناك تطور آخر جديد قد يكون باهظ التكلفة وهو اشتراط تحسين مراقبة الحاويات الفارغة.

٢٧- وناقش الخبراء أيضاً الأعمال التي تقوم بها المنظمة البحرية الدولية، وبخاصة التعديلات على الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر لسنة ١٩٧٤. وتم التركيز بصورة خاصة على الفصل العاشر - ٢ الجديد في الاتفاقية، وهو الفصل الذي يتضمن مدونة قواعد السلوك الدولية لحماية السفن والموانئ، والذي سيبدأ نفاذه في ١

تموز/يوليه ٢٠٠٤. ورئي أن الخبرات المكتسبة فيما يتعلق بالمرفق ١٧ من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ في مجال النقل الجوي يمكن أن توفر توجيهاً مفيداً.

٢٨- والمهدف الرئيسي لمدونة قواعد السلوك الدولية لحماية السفن والموانئ هو إقامة إطار دولي للتعاون بين الأطراف المتعاقدة من الحكومات والوكالات الحكومية والإدارات المحلية ومجتمع النقل البحري وصناعات الموانئ، قصد كشف المخاطر الأمنية واتخاذ التدابير لتلافي الحوادث الأمنية التي تصيب السفن ومرافق الموانئ المستخدمة في التجارة الدولية. وتوفر المدونة إطاراً موحداً ومتسقاً لتقييم المخاطر وتمكين الحكومات من معادلة التغييرات في مستويات الخطر بتغييرات في درجة التعرض بالنسبة للسفن ومرافق الموانئ.

٢٩- وفيما يتعلق بالسفن، ستشمل الشروط خطط أمن السفن وضباط أمن السفن وضباط أمن الشركات وبعض معدات السفن. وفيما يتعلق بمرافق الموانئ، ستشمل الشروط خطط أمن هذه المرافق وضباط أمنها. وبالإضافة إلى ذلك، سيشمل تنفيذ المدونة بالنسبة إلى السفن ومرافق الموانئ رصد المنافذ ومراقبتها، ورصد أنشطة الأشخاص والبضائع، وضمان سهولة استخدام نظم التأهب الأمني. فضلاً عن ذلك، سيكون التدريب بالغ الأهمية لضمان تنفيذ التدابير اللازمة بشكل سليم. وتم التشديد على ضرورة قيام الحكومات بتكييف تشريعاتها وبرامجها الوطنية على نحو يسمح بتنفيذ المدونة.

٣٠- وأشار الخبراء من البلدان النامية إلى أن بلدانهم تعمل بالفعل من أجل الوفاء بشروط مدونة قواعد السلوك الدولية الجديدة قبل المواعيد النهائية. ومع ذلك، أشار عدد من المندوبين إلى حاجتهم إلى الخبرة التقنية والهياكل الأساسية والتدريب والمساعدة المالية للتمكن من تنفيذ التدابير الأمنية الجديدة، وإلا فإن هذه التدابير قد تصبح فعلاً حاجزاً تجارياً غير جمركي جديداً. ورئي أنه ينبغي أن يتوصل المجتمع الدولي إلى نظام أمني عملي وفعال التكلفة ومتاح لجميع البلدان. فضلاً عن ذلك، رئي أنه ينبغي التشجيع على اتباع نهج أكثر تنسيقاً للسياسات فيما يتعلق بالمسائل الأمنية لتلافي انتشار التدابير المتداخلة. ولهذا ينبغي أن يستمر الأونكتاد في رصد التطورات في هذا المجال وتحليل آثار المبادرات الأمنية على تجارة البلدان النامية.

دال - التيسير

٣١- يشمل تيسير التجارة مجموعة عريضة من التدابير، مثل الإصلاح الجمركي، واتفاقات العبور، وتبسيط وتنسيق الإجراءات والمستندات. وهو يسمح للقطاعين العام والخاص بالاستفادة الكاملة من الاستثمارات في الهياكل الأساسية للنقل ويعزز التجارة الدولية للبلدان. وتنفيذ هذه التدابير يمكن أن يحقق وفورات كلية بالغة الأهمية. وأشار عدد من البلدان إلى مشاكل التخليص الجمركي، حيث يتطلب التخليص الجمركي لبعض الواردات مدة تصل إلى ١٥ يوماً. وقامت بعض البلدان بتطبيق برامج إصلاح لتخفيض فترة التخليص الجمركي إلى ٤٨

ساعة أو أقل. وحالياً، لا يزال التخليص الجمركي في المناطق النامية يستغرق في المتوسط ما بين ضعف وخمسة أمثال ما يستغرقه في البلدان المتقدمة، مما يعوق بشكل خطير التجارة في السلع المصنّعة والمنتجات الوسيطة.

٣٢- وفي بعض الحالات، يواجه التيسير عقبات متمثلة في تدابير مكافحة التهريب والاتجار غير المشروع. فالحاويات العابرة الناقلة لسلع تجارية متجهة إلى وسط آسيا، على سبيل المثال، تفرغ للتفتيش في موانئ بلد العبور ثم يعاد شحنها للتأكد من عدم اشتغال المحتويات على سلع ممنوعة، وتجنب إعادة تهريب هذه السلع. وأشار كذلك إلى ضرورة استخدام المصطلحات التجارية الدولية اللازمة التي تلائم النقل المتعدد الوسائط.

٣٣- ويجب أن يكون وضع تدابير التيسير وتنفيذها متسقين مع الاحتياجات المحلية والوطنية والإقليمية. وفي موانئ شمال أفريقيا، تقوم إدارة الموانئ بمعالجة مشاكل التخليص الجمركي للبضائع وتوفير السيارات لنقل البضائع المستوردة بغية زيادة ساعات العمل في الموانئ إلى أكثر من سبع ساعات يومياً كما هو متبع حالياً. وتتطلب هذه المبادرة مشاركة مجتمع الموانئ والأهم من ذلك، قيادة قوية من وزارة النقل. وفي جنوب آسيا، يعتمد النجاح في تنفيذ مشروع تيسير التجارة، الذي تصل قيمته إلى ٣ ملايين دولار ويرمي إلى تطوير تشريعات النقل وتطبيق إجراءات رشيدة للبضائع المحلية وبضائع العبور المتجهة إلى آسيا الوسطى، على الشراكة بين القطاعين العام والخاص. وتشكل حلول أخرى، مثل الاستثمارات في المناطق الواقعة خارج الموانئ وفي مستودعات التخليص الجمركي، جانباً هاماً من المخطط. ووضع ترتيبات عبور ثنائية للبلدان غير الساحلية مثل الترتيبات الموقعة بين بلدان وسط أفريقيا وغربها سيقبل محطات التفتيش غير الضرورية على طول الطرق عن طريق الاتفاق بشأن الممرات وخطوط الرحلات ونقاط التفتيش وبيانات السيارات وهوية السائقين وتوزيع البضائع بين شركات النقل في بلدان العبور وفي البلدان غير الساحلية.

٣٤- وفي بلدان أخرى، يجب أن يتغلب التيسير على تحديات ضخمة. إذ تقترن المشاكل الناجمة عن تفتت أراضي بعض البلدان الجزرية بهيمنة بعض التجار المحافظين على النقل، وخدمات المواصلات الفرعية المقدمة إلى مراكز تعقيب الشحن الرئيسية في الخارج، وعدم كفاية التعاون بين القطاعين العام والخاص، ونقص الهياكل الأساسية للنقل والهياكل الأساسية للمعلومات.

٣٥- وساعدت المنظمات الدولية بعض البلدان النامية في تبسيط التوثيق. وإنشاء لجان وطنية لتيسير التجارة والنقل يمكن أن يساعد في تنفيذ تدابير تيسير التجارة واعتماد قواعد ومعايير وتوصيات متفق عليها دولياً. وتدعو الحاجة في هذا المجال أيضاً إلى دعم حكومي قوي وتعاون وتنسيق على المستويين الإقليمي والدولي، بالإضافة إلى توفير المساعدة التقنية، بغية تنفيذ الإجراءات والأنظمة الجديدة.

هاء - الإطار القانوني

٣٦- اتفق الخبراء بصورة عامة على تزايد أهمية النقل المتعدد الوسائط بالحاويات. وأقروا بضرورة وجود إطار قانوني ملائم للنقل المتعدد الوسائط حتى يمكن تنميته. ومع ذلك، أشير إلى أن قوانين النقل الوطنية في عدد من البلدان النامية هي قوانين بالية في كثير من الأحيان وتحتاج إلى تطوير كما أشير إلى عدم وجود إطار قانوني محدد للنقل المتعدد الوسائط. وأشير كذلك إلى حاجة الشاحنين إلى وجود إطار دولي متسق للنقل المتعدد الوسائط، مع تحديد طرف واحد مسؤول عن مجمل عملية النقل. واعتبر ذلك عنصراً أساسياً في تخفيض تكاليف النقل.

٣٧- وعلى المستوى الدولي، لا يوجد نظام قانوني موحد معمول به ينظم المسؤولية المترتبة على النقل المتعدد الوسائط. ولم تحصل اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط لعام ١٩٨٠ على عدد التصديقات اللازم لبدء نفاذها. وتشكل قواعد الأونكتاد/غرفة التجارة الدولية المتعلقة بمستندات النقل المتعدد الوسائط لعام ١٩٩٢ بنوداً تعاقدية يلزم إدراجها في العقود التجارية، وتعطي أسبقية لأي اتفاقية دولية ملزمة أو قانون وطني.

٣٨- ونظراً لعدم وجود إطار قانوني موحد ومقبول على نطاق واسع للنقل المتعدد الوسائط، تضطر البلدان النامية إلى اللجوء إلى الحلول الإقليمية أو دون الإقليمية أو الوطنية. وأشير إلى أنه في أمريكا اللاتينية فقط، قامت المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية المختصة (رابطة أمريكا اللاتينية للتصميم الصناعي، والسوق المشتركة لبلدان المحروط الجنوبي، وجماعة الأنديز) بإعداد ثلاثة قوانين مختلفة ومجموعات من الأنظمة الخاصة بالنقل المتعدد الوسائط. وأشير كذلك إلى مشروع الاتفاق الإطاري المتعلق بالنقل المتعدد الوسائط الذي وضعته رابطة أمم جنوب شرق آسيا. وبالإضافة إلى ذلك، سنت بعض البلدان أيضاً قوانينها الخاصة بهذا الموضوع. وأدى انتشار النهج الفردية المختلفة إلى زيادة عدم اليقين.

٣٩- وأثيرت تساؤلات عن أسباب عدم نفاذ اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط لعام ١٩٨٠. وأوضح أن وثيقة الأمانة (UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1)، التي تعكس الردود على استبيان الأمانة المتعلق بجدوى وضع صك دولي جديد للنقل المتعدد الوسائط، توفر نظرة عامة تفصيلية عن الآراء التي أعرب عنها في هذا السياق. وتشمل الأسباب المقدمة في الردود نقص المعلومات والوعي، وبخاصة لدى الشاحنين/المرسل إليهم، وعدم التيقن من فوائد الاتفاقية؛ وضخامة عدد التصديقات (٣٠) المطلوبة لبدء نفاذ الاتفاقية؛ ومحاولات التأثير السلبية التي يقوم بها أصحاب النفوذ في مجال النقل البحري؛ والارتباط الوثيق بقواعد هامبورغ. وفي هذا السياق، طلب الخبراء أن تجري أمانة الأونكتاد إعادة تقييم لدى ملاءمة الاتفاقية فيما يتعلق بتعزيز النقل المتعدد الوسائط وبحث ما قد يلزم إدخاله من تغييرات لتكييف الصك مع متطلبات النقل الحديثة.

٤٠ - وأشير كذلك إلى الأعمال التي تقوم بها لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي لإعداد مشروع صك بشأن قوانين النقل. وأشير إلى أن مشروع الصك قد أعد لتطبيقه على النقل البحري، ولكن من المقترح أيضاً أن يغطي النقل المتعدد الوسائط الذي يشمل مرحلة بحرية. ولئن كان مشروع الصك يحظى بتأييد عدد كبير من الشاحنين وشركات النقل البحري، فإن عدداً آخر من أصحاب النفوذ في ميدان النقل قد أبدوا تحفظات فيما يتعلق بملاءمة تطبيق المشروع على النقل المتعدد الوسائط. وأبدت شكوك فيما إذا كان الصك، بصيغته الحالية، سيؤدي إلى تحسن الحالة الراهنة غير المرضية. وذكر أن المشروع لا يزال في مراحل الإعداد الأولى، وأن من المهم أن تشارك البلدان النامية بنشاط في عملية المفاوضات الجارية في إطار لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي لكي تضمن أخذ شواغلها بعين الاعتبار.

٤١ - وذكر أن باستطاعة أمانة الأونكتاد مساعدة البلدان النامية عن طريق إعداد الدراسات عن آثار مشروع الصك على التجارة والنقل في البلدان النامية. وبالإضافة إلى ذلك، سيتعاون الأونكتاد تعاوناً وثيقاً مع سائر المنظمات الدولية والمنظمات الإقليمية لتيسير مشاركة البلدان النامية في عملية التفاوض.

واو - هيكل السوق والنفوذ إلى الأسواق

٤٢ - يشكل النفوذ إلى الأسواق مسألة حاسمة الأهمية للبلدان النامية، فيما يتعلق بالنقل المتعدد الوسائط وعمليات النقل الأساسية على حد سواء. وينبغي أن تحقق الحكومات توازناً عادلاً بين مصالح التجار فيما يتعلق بتوفير وإتاحة خدمات فعالة من حيث التكلفة وملائمة للنقل المتعدد الوسائط ومصالح شركات النقل المحلية التي تحتاج إلى قدر من الدعم لتوفير الخدمات القادرة على المنافسة. ومع ذلك، ينبغي ألا يتعدى هذا الدعم على حرية الشاحنين في الاختيار، بل ينبغي أن يهدف إلى تحسين قدرات العرض ومن ثم القدرة التنافسية. ويشكل تحسين قدرات العرض أيضاً عنصراً مهماً من عناصر الدعم الدولي المقدم إلى البلدان النامية في المفاوضات المتعددة الأطراف المتعلقة بالتجارة في خدمات النقل.

٤٣ - وتجد البلدان النامية صعوبة متزايدة في الحفاظ على وجودها كموردة لخدمات النقل المتعدد الوسائط. ودعا الخبراء الحكومات والمجتمع الدولي إلى المساعدة في وضع السياسات الرامية إلى زيادة قدرات متعهدي النقل في البلدان النامية على عرض خدماتهم. ويمكن تحقيق ذلك بوسائل مثل تيسير نقل المعرفة الفنية، وزيادة القدرات الإدارية، وتعزيز استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات. وفضلاً عن ذلك، ينبغي تشجيع الشراكات بين الموردين الوطنيين والدوليين.

٤٤ - وكانت تجارب البلدان التي قامت بخصخصة الموانئ أو السكك الحديدية أو الطرق أو الهياكل الأساسية الأخرى المتصلة بالنقل أو منحت امتيازات بشأنها تجارب إيجابية فيما يتعلق بتخفيض التكاليف وتحسين الخدمة. غير أن هذه التحسينات التشغيلية لم يقابلها في كثير من الحالات إصلاحات في الإدارات العامة والجمارك والهيئات التنظيمية.

٤٥ - وأشارت عدة بلدان إلى عقبة بعينها وهي اعتبار الحاويات سلعة تجارية. وهذه المعاملة تنطوي على إجراءات إدارية تستغرق وقتاً طويلاً وباهظة التكلفة، وتعوق في كثير من الأحيان استخدام النقل المتعدد الوسائط الذي يتطلب استعمال الحاويات.

٤٦ - ووجد أنه في معظم البلدان تكون غالبية متعهدي النقل المتعدد الوسائط المعترف بهم فروعاً لشركات دولية، وعادة أجنبية. وفي مجال النقل البحري أيضاً أصبح مقدمو الخدمات الذين تقع مقار أعمالهم في الخارج أو الذين يرفعون أعلاماً أجنبية على الأقل يشكلون الغالبية. ولوحظ أن أسعار الشحن قد انخفضت بصورة كبيرة في التسعينات بعد إلغاء نظم حجز البضائع، مما فتح أسواق النقل البحري أمام المنافسة الدولية. ولوحظ أن هناك اتجاهًا طويل الأجل نحو انخفاض أسعار الشحن بالرغم من التقلبات القصيرة الأجل.

٤٧ - ولا تستطيع شركات النقل التابعة لبعض البلدان النامية في كثير من الحالات توفير خدمات النقل البحري الأساسية. وقد تواجه شركات النقل المتعدد الوسائط في البلدان النامية صعوبة في الوفاء بالشروط القانونية اللازمة للحصول على ترخيص، وبخاصة وديعة الضمان. وفي إحدى الحالات، زاد المبلغ من ١٠ ٠٠٠ دولار إلى ٥٠٠ ٠٠٠ دولار مما أدى إلى انخفاض عدد المتعهدين الحاصلين على ترخيص من ٢٢ متعهداً إلى ٧ متعهدين. وفي حالة أخرى، يشترط دفع ضمان جمركي قدره ٢٣٢ ٠٠٠ دولار وأن تحافظ شركة النقل على حد أدنى من الأصول يصل إلى ٨٠ ٠٠٠ وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة.

٤٨ - وفيما يتعلق ببقية أنظمة حجز البضائع، والاتفاقات الثنائية والقيود على الملاحة الساحلية، رئي أن إلغاء هذه التدابير سيفيد بالتأكيد المنتفعين بالنقل وسكان البلدان النامية ككل. غير أن فتح أسواق الملاحة الساحلية على وجه الخصوص قد يثير مشاكل وقد يتعذر تحقيقه.

٤٩ - وأبدي قلق إزاء ما قد يؤدي إليه ضالة عدد موردي خدمات النقل البحري النظامي من ارتفاع في تكاليف النقل.

٥٠ - ولوحظ أنه في عدة بلدان، دفع تزايد المنافسة بين الموانئ، بما في ذلك موانئ البلدان المجاورة، بعض الموانئ إلى التطوير والحد من البيروقراطية واللجوء إلى استثمارات القطاع الخاص. كما أوضح أحد الخبراء ما أدت إليه منافسة السكك الحديدية والملاحة الساحلية للنقل بالشاحنات في بلده من انخفاض في أسعار النقل بالشاحنات. وتحاول بعض البلدان غير الساحلية أيضاً تشجيع استخدام الممرات المتنافسة التي تجتاز مختلف بلدان العبور،

وهكذا، يمكن أن تشجع الضغوط السوقية الإصلاحات في مجالات أخرى هامة بالنسبة لقدرة البلد التنافسية، مثل تيسير التجارة والأمن والاستثمارات في الهياكل الأساسية والتكنولوجيا.

٥١ - ويجري التفاوض بشأن النفاذ إلى الأسواق مع منظمة التجارة العالمية، حيث تدخل خدمات النقل في الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات. وأشار إلى ضرورة تشجيع المنافسة في خدمات النقل بغية تخفيض التكاليف وتعزيز تطور مقدمي الخدمات اللوجيستية، وهو التطور الذي كثيراً ما تعوقه سياسة الحماية والتدابير التقييدية. ورئي أن النفاذ إلى الأسواق مسألة مهمة يمكن استخدامها في حفز نمو وكفاءة مقدمي الخدمات في البلدان النامية وفي تعزيز تنمية الخدمات اللوجستية. وطلب الخبراء إلى الأونكتاد أن يواصل دعمه للبلدان النامية في تحديد احتياجاتها ومتطلباتها من الخدمات اللوجستية في سياق مفاوضات الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات.

زاي - الاستنتاجات ونهج التقدم

٥٢ - كان هناك اتفاق عام على أن الحصول على الخدمات اللوجستية وخدمات النقل المتعدد الوسائط حاسم الأهمية للقدررة التنافسية في ظل اقتصاد تسوده العولمة. ولا تتوافر لعدد كبير من البلدان النامية، ولا سيما البلدان الجزرية الصغيرة والبلدان غير الساحلية وأقل البلدان نمواً، سوى فرص محدودة للحصول على هذه الخدمات. وفي الوقت ذاته، تزيد حاجة المتعهدين إلى تقديم مستوى ملائم من الخدمات اللوجستية وخدمات النقل المتعدد الوسائط لمواجهة تزايد الطلب على خدمات تسليم أفضل من حيث السرعة وعدد المرات والموثوقية والأمان. وفي هذا السياق، أبرز الخبراء أهمية القضايا التي يعالجها الاجتماع.

٥٣ - وأكد الخبراء الحاجة إلى إشراك الشاحنين في السياسات والمشاريع المتصلة بالنقل. ورغم ضرورة أخذ مقدمي خدمات النقل ودرايتهم العملية في الحسبان، فإن منظور المنتفعين بخدمات النقل هو الذي يوفر الصلة بالهدف النهائي المتمثل في تحسين خدمات النقل المتعدد الوسائط والخدمات اللوجستية - أي زيادة القدرة التنافسية للبلدان بما يمكنها من المشاركة في الاقتصاد الذي تسوده العولمة.

٥٤ - ورغم أن عدداً كبيراً من الإصلاحات الضرورية لتحسين خدمات النقل المتعدد الوسائط والخدمات اللوجستية يتوقف على القرارات المتخذة على المستوى الوطني، فقد كان هناك تسليم بأهمية دور التعاون الدولي فيما يتعلق ببناء القدرات، أو تقديم المشورة المتصلة بالسياسات، أو التنسيق الإقليمي والدولي أو التعاون المالي والتقني. وعلى وجه الخصوص، أبرز الخبراء أهمية وجود إطار دولي موحد لتنمية النقل المتعدد الوسائط.

٥٥ - وقد يكون توطيد التعاون بين التجار ومقدمي الخدمات اللوجستية وسيلة عملية أيضاً للتقدم. وفيما يتعلق بالافتقار إلى بناء القدرات، رئي أن تنمية الموارد البشرية هي في عدة حالات العنصر اللازم المكمل للاستثمارات في الهياكل الأساسية. وفيما يتعلق بالتيسير والاستثمارات، يبدو تدعيم التعاون والتنسيق على

المستوى الإقليمي نهجاً قابلاً للتطبيق في عدد كبير من البلدان النامية. وفي مجال تيسير التجارة والنقل على وجه الخصوص، يتوقع أن تؤدي جهود التعاون بين الأونكتاد والمنظمات الإقليمية ودون الإقليمية المختصة إلى نتائج إيجابية وعملية.

٥٦ - ولتلافي الإقصاء المستمر من عمليات الإنتاج العالمية، وبخاصة إقصاء أقل البلدان نمواً والدول غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة، ينبغي أن تتضافر جهود الحكومات الوطنية والمنظمات الوطنية للتغلب على هذه الصعوبات. ودعي الأونكتاد، بالتعاون مع سائر المنظمات المختصة والمنظمات الإقليمية ودون الإقليمية بالبلدان النامية، إلى إنشاء الآليات اللازمة لدعم جهود البلدان النامية من أجل المشاركة في خدمات النقل المتعدد الوسائط والخدمات اللوجستية الحديثة والاستفادة الكاملة من الفرص التي تتيحها هذه الخدمات. واعتبر ذلك عنصراً حاسماً في أي استراتيجية متسقة لإدماج البلدان النامية في الاقتصاد العالمي وتعزيز عملية التنمية المعتمدة على التجارة.

الفصل الثاني

المسائل التنظيمية

ألف - عقد اجتماع الخبراء

٥٧ - عقد اجتماع الخبراء المعني بتنمية خدمات النقل المتعدد الوسائط والخدمات اللوجستية في قصر الأمم بجنيف، في الفترة من ٢٤ إلى ٢٦ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٣.

باء - انتخاب أعضاء المكتب

(البند ١ من جدول الأعمال)

٥٨ - انتخب اجتماع الخبراء، في جلسته الافتتاحية، العضوين التاليين للعمل في مكتبه:

الرئيس: السيد منيوس ت. أديكو (غانا)

نائب الرئيس - المقرر: السيد كريستوف سيدلمان (ألمانيا)

جيم - إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل

(البند ٢ من جدول الأعمال)

٥٩ - أقر اجتماع الخبراء، في الجلسة ذاتها، جدول الأعمال المؤقت المعمم في الوثيقة TD/B/COM.3/EM.20/1. وبناء على ذلك، كان جدول أعمال الاجتماع على النحو التالي:

- ١ - انتخاب أعضاء المكتب
- ٢ - إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل
- ٣ - تنمية خدمات النقل المتعدد الوسائط والخدمات اللوجستية
- ٤ - اعتماد تقرير الاجتماع

دال - الوثائق

٦٠ - عرض على اجتماع الخبراء، للنظر في البند الموضوعي من جدول الأعمال، مذكرة أعدتها أمانة الأونكتاد بعنوان "تنمية خدمات النقل المتعدد الوسائط والخدمات اللوجستية" (TD/B/COM.3/EM.20/2).

هاء - اعتماد تقرير الاجتماع

(البند ٤ من جدول الأعمال)

٦١ - أذن اجتماع الخبراء، في جلسته الختامية، للمقرر بأن يعد التقرير النهائي للاجتماع، تحت سلطة الرئيس.

المرفق

الحضور*

١ - حضر الاجتماع خبراء من الدول التالية الأعضاء في الأونكتاد:

الاتحاد الروسي	الدانمرك
إريتريا	سان تومي وبرينسيبي
إسبانيا	سلوفينيا
أفغانستان	السودان
إكوادور	سويسرا
ألمانيا	صربيا والجبل الأسود
إندونيسيا	الصين
أنغولا	عمان
إيران (جمهورية - الإسلامية)	غابون
باكستان	الفلبين
بنما	فنلندا
بنن	قطر
بوتسوانا	الكاميرون
بولندا	كوبا
تايلند	كولومبيا
تونس	مالي
جامايكا	مدغشقر
الجزائر	النرويج
الجمهورية التشيكية	نيبال
جمهورية تترانيا المتحدة	النيجر
الجمهورية العربية السورية	نيجيريا
جمهورية كوريا	هنغاريا
جمهورية مولدوفا	الولايات المتحدة الأمريكية

* للاطلاع على قائمة المشتركين، انظر الوثيقة TD/COM.3/EM.20/INF.1.

- ٢- وكانت المنظمات الحكومية الدولية ممثلة في الاجتماع:
السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي
مركز الجنوب
المنظمة البحرية لدول غرب ووسط أفريقيا
- ٣- وكانت وكالات الأمم المتحدة التالية ممثلة في الاجتماع:
اللجنة الاقتصادية لأوروبا
اللجنة الاقتصادية لأفريقيا
- ٤- وكانت الوكالات المتخصصة والمنظمة التالية ممثلة في الاجتماع:
منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية
البنك الدولي
منظمة التجارة العالمية
- ٥- وكانت المنظمة غير الحكومية التالية ممثلة في الاجتماع:
الفئة الخاصة
الرابطة الدولية للنقل المتعدد الوسائط
- ٦- وحضر الاجتماع ضيف خاص:
السيد جون بانزر، مدير القطاعات بإدارة التجارة الدولية، البنك الدولي، واشنطن، الولايات المتحدة الأمريكية
- ٧- وحضر الاجتماع خبيران استشاريان:
السيد أ. رشيد جان محمد، رئيس مجلس الشحن في باكستان
السيد أ. ف. كوليشكن، الرابطة الدولية للبضائع الخطرة والحاويات، سان بطرسبورغ، الاتحاد الروسي.