

Distr.: General  
29 September 2010  
Arabic  
Original: English



## مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

### مجلس التجارة والتنمية

#### لجنة التجارة والتنمية

اجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن تيسير النقل والتجارة  
الدورة الثالثة

جنيف، ٨-١٠ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٠

البند ٣ من جدول الأعمال المؤقت

### التحديات الناشئة والتطورات الأخيرة التي تؤثر على تيسير النقل والتجارة

#### مذكرة من إعداد أمانة الأونكتاد

##### موجز تنفيذي

في بيئة تجارية يزداد تأثير العولمة فيها، تعتمد آفاق التنمية بقوة على وجود أنظمة نقل موثوقة وفعالة من حيث التكلفة، وعلى وضع إطار تنظيمي شفاف ومبسط، وعلى تطبيق إجراءات تجارية فعالة. وتحتاج الجهود الرامية إلى تحسين الأداء التجاري للبلدان النامية وقدرتها التنافسية إلى تدخلات سياساتية للحد من تكاليف النقل والتجارة ولتحديث المنظومة التجارية وبنيتها التحتية. ولا بد من جمع الأهداف السياسية، مثل تيسير التجارة وتوفير خدمات نقل فعالة من حيث التكلفة ومن حيث استهلاك الطاقة وضمان أمن سلاسل التوريد والاستدامة البيئية، في إطار سياساتي واستراتيجي شامل. ولدى وضع هذا الإطار، يتعين على صانعي السياسات أن يراعوا مجموعة من العوامل تؤثر حالياً في مجال الخدمات اللوجستية التجارية. وتغطي هذه العوامل طائفة واسعة من المجالات - الاقتصادية (مثل الأزمة المالية)، وذات الصلة بالطاقة (مثل أسعار الوقود) والبيئية (مثل تغير المناخ) والسياسية (مثل الأمن) والتنظيمية (مثل الاتفاقيات الدولية والمتعددة الأطراف/الإقليمية في مجال النقل وتيسير التجارة)، والتكنولوجية (مثل تكنولوجيا المعلومات والاتصالات). وتلقي هذه المذكرة الضوء على عدد من القضايا ذات الصلة كي ينظر فيها الخبراء. وهي توفر، على وجه الخصوص، معلومات أساسية عن (أ) التحديات العالمية الناشئة والملحة التي تؤثر على النقل الدولي؛ (ب) التطورات التنظيمية فيما يتعلق بالاستدامة البيئية للنقل. كما تتناول الحاجة إلى التماسك بين الالتزامات الوطنية والدولية في مجال تيسير التجارة.

## المحتويات

الصفحة	
٣	مقدمة.....
٤	أولاً - التحديات الناشئة التي تؤثر على النقل والتجارة.....
٤	ألف - الأزمة المالية والانكماش الاقتصادي.....
٦	باء - الطاقة.....
٧	جيم - تغير المناخ.....
٩	دال - الأمن.....
١١	ثانياً - القواعد التنظيمية البيئية والاستدامة في مجال النقل البحري.....
١٢	ألف - بروتوكول المواد الخطرة والضارة لعام ٢٠١٠.....
١٣	باء - اتفاقية إعادة تدوير السفن لعام ٢٠٠٩ (اتفاقية هونغ كونغ).....
١٣	جيم - اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦.....
١٤	ثالثاً - تيسير التجارة: ضمان التماسك بين السياسات الوطنية والالتزامات الدولية.....
١٤	ألف - البعد المتعدد الأطراف: التقدم المحرز في مفاوضات منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة.....
١٧	باء - البعد الإقليمي: تيسير التجارة والنقل كجزء من اتفاقات التجارة الإقليمية.....
٢٠	جيم - الاستراتيجيات والشراكات التجارية الوطنية المتعلقة بتيسير التجارة.....
٢٣	دال - استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في مجال الخدمات اللوجستية، وتيسير التجارة وأمن سلاسل التوريد.....
٢٤	رابعاً - سبل المضي قدماً.....

## مقدمة

١- استناداً إلى الفقرات ١٠٧ و١٦٤-١٦٨ من اتفاق أكرا، ووفقاً لاختصاصات اجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن تيسير النقل والتجارة التي تم إقرارها، تركز الدورة الثالثة للاجتماع على مجموعة متنوعة من المواضيع، منها ما يلي:

(أ) [...] استعمال تكنولوجيات المعلومات والاتصالات في الخدمات اللوجستية وتيسير التجارة وأمن سلاسل التوريد؛

(ب) التحديات الناشئة التي تؤثر في تكاليف النقل وترابطه: لا سيما تأثير ارتفاع أسعار الوقود وأحور الشحن، وتغير المناخ، ومقتضيات أمن سلاسل التوريد من أجل الحصول على خدمات نقل دولية مستدامة وفعالة من حيث التكاليف - خاصة لأقل البلدان نمواً، والبلدان النامية غير الساحلية والدول النامية الجزرية الصغيرة [...]؛

(ج) الإطار التنظيمي والقانوني لتيسير النقل والتجارة، إضافة إلى التنفيذ الفعال للقواعد والمعايير المتفق عليها؛

(هـ) مساهمة الأونكتاد في التنفيذ الفعال لتدابير تيسير التجارة في إطار مبادرة المعونة من أجل التجارة، بما فيها الالتزامات الناشئة عن مفاوضات منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة.

٢- ومع مراعاة الولاية المذكورة أعلاه، والهدف العام لاجتماعات الخبراء المتعددة السنوات بشأن تيسير النقل والتجارة، تقدم هذه المذكرة لمحة عامة عن التطورات الأخيرة ذات الصلة التي تؤثر على النقل والتجارة، مع التركيز بصفة خاصة على الاعتبارات المبينة أعلاه. كما تسلط الضوء على الآثار المحتملة لهذه التطورات على تيسير النقل والتجارة، خصوصاً بغية إتاحة الاندماج الفعال للبلدان النامية في الشبكات العالمية للنقل والتجارة.

٣- وتشهد بيئة النقل الدولي حالياً تحولات بفعل مجموعة من العوامل. وتشمل هذه العوامل طائفة واسعة من المجالات، فمنها عوامل اقتصادية (مثل الأزمة المالية) ومنها عوامل متعلقة بالطاقة (مثل أسعار الوقود)، وعوامل بيئية (مثل تغير المناخ)، وعوامل سياسية (مثل الأمن)، وعوامل تنظيمية (مثل الاتفاقية الدولية والاتفاقات المتعددة الأطراف/الإقليمية في مجال تيسير النقل والتجارة)، وعوامل تكنولوجية (مثل تكنولوجيات المعلومات والاتصالات). وهذه العوامل تأثير كبير في تكاليف النقل والتجارة، الأمر الذي يحدد إلى درجة بعيدة الأداء التجاري والقدرة التنافسية للبلدان النامية. وهذه العوامل أيضاً تبعات بالنسبة إلى أهداف سياسة النقل مثل الكفاءة، والفعالية من حيث التكلفة، وتيسير النقل، والأمن، فضلاً عن الاستدامة البيئية والاجتماعية والاستدامة في مجال الطاقة.

٤- وفي عالم يتسم بالمزيد من العولمة والترابط، تعتمد آفاق التنمية اعتماداً كبيراً على وجود أنظمة نقل جيدة الأداء جيداً ومنخفضة التكلفة وذات جودة؛ وعلى وضع إطار تنظيمي شفاف ومبسط؛ وعلى تطبيق إجراءات تجارية تتسم بالكفاءة. وبالتالي، فإن تحسين فهم القوى الدافعة التي تغير حالياً النظم الدولية للنقل والتجارة وترابطها ضروريان من أجل المساعدة في وضع تدابير سياساتية ملائمة تعزز القدرة التنافسية التجارية من خلال تقليص تكاليف النقل والتجارة. ويكتسي ذلك أهمية حاسمة للبلدان النامية التي تعاني من صعوبات بسبب موقعها الجغرافي، مثل البلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، وكذلك البلدان الضعيفة اقتصادياً مثل أقل البلدان نمواً. وتتعرض هذه البلدان لخطر تهميشها بشكل أكبر في السوق العالمية، لأن تكاليف النقل الباهظة جداً تشكل، في كثير من الأحيان، حاجزاً أمام التجارة.

٥- ويعالج الجزءان الثاني والثالث أدناه التحديات العالمية الناشئة والملحة التي تؤثر على النقل والتجارة عن طريق البحر، فضلاً عن التطورات التنظيمية ذات الصلة، وبالتحديد ما يتعلق منها بالاستدامة البيئية للنقل. ويتم التركيز بوجه خاص على النقل البحري، الذي يمثل أكثر من ٨٠ في المائة من حجم التجارة العالمية (٩٠ في المائة إذا استبعدت التجارة فيما بين بلدان الاتحاد الأوروبي)، وهي نسبة ترتفع فيما يتعلق بمعظم البلدان النامية، وأكثر من ٧٠ في المائة من قيمة التجارة العالمية. ويركز الجزء الرابع على تيسير التجارة، الذي يكتسي أهمية خاصة لعمليات التكامل الإقليمي ولوصول البلدان النامية غير الساحلية إلى الأسواق الخارجية. وي طرح الجزء الخامس بعض الأسئلة الهامة للمساعدة في التركيز على المسائل المثارة أمام الخبراء وحفز المناقشات بشأنها.

## أولاً - التحديات الناشئة التي تؤثر على النقل والتجارة

٦- تواجه نظم النقل تحديات هامة من شأنها أن تقوض استدامتها، وتزيد تكاليفها وتعوق التجارة في نهاية المطاف، مع ما يثيره هذا الموضوع من قلق خاص من منظور البلدان النامية. وهذه التحديات مترابطة فيما بينها وتشمل على وجه الخصوص: (أ) الآثار السلبية للأزمة المالية الأخيرة والانكماش الاقتصادي الذي تلاها؛ (ب) تطورات أسعار النفط وانعكاساتها على تكاليف النقل وعلى التجارة؛ (ج) تغير المناخ وآثاره على النقل والتجارة؛ (د) أمن سلاسل التوريد والمتطلبات التنظيمية ذات الصلة؛ (هـ) اللوائح البيئية المتصلة بتحقيق الاستدامة في مجال النقل البحري.

## ألف - الأزمة المالية والانكماش الاقتصادي

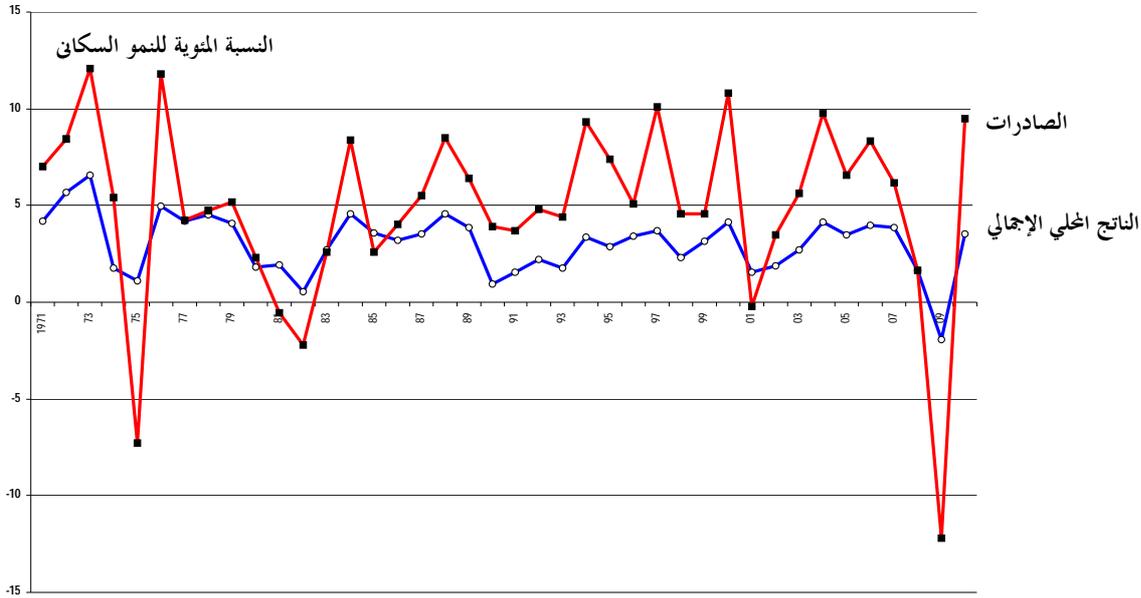
٧- غيرت الأزمة المالية العالمية في أواخر عام ٢٠٠٨ وما تلاها من انكماش اقتصادي بيئة النقل والتجارة. فقد سجل عام ٢٠٠٩ أول وأعظم انكماش في الإنتاج العالمي منذ

عقود. وكانت سنة ٢٠٠٩ أيضا سنة الانهيار الهائل للتجارة العالمية، إذ هبط فيها حجم التجارة وقيمتها بأكثر من ١٣ في المائة و٢٣ في المائة على التوالي (انظر أيضاً الشكل ١). وتأثر النقل البحري والتجارة البحرية كثيرا. وفي عام ٢٠٠٩، انخفض حجم التجارة العالمية البحرية حوالي ٤,٥ في المائة، وتأثرت سلبا جميع قطاعات النقل البحري.

٨- ومع ذلك، لا تزال القدرة العالمية في مجال النقل البحري آخذة في التزايد، مع استمرار شركات بناء السفن في مختلف أنحاء العالم في تسليم السفن التي طلبت في السنوات السابقة. ومع أن ربحية صناعة النقل تأثرت سلبا، استفاد المستوردون والمصدرون من التراجع الكبير في أسعار الشحن. فتكلفة شحن طن من المواد الجافة لمسافة ١٠٠٠ ميل عن طريق البحر بلغت ٢-٦ دولارات في تموز/يوليه ٢٠١٠ مقارنة بـ ١٠-١٦ دولاراً في عام ٢٠٠٨. ومع ذلك، فإن الانكماش الاقتصادي وفائض العرض من السفن، إضافة إلى أنماط الاستثمار المسير للاتجاهات الدورية، تشكل، على المدى الطويل، تهديداً للاستدامة الاقتصادية لنظم النقل ولها آثار سلبية على بناء السفن، وتمويل السفن، وهيكل التجارة وأنماطها، فضلا عن الاستثمار في البنية التحتية للنقل، والمعدات والخدمات. وهذه، بدورها، تؤثر في تكاليف النقل وترابطه.

الشكل ١

معدلات نمو الناتج العالمي والصادرات العالمية (الحجم)



المصدر: الأونكتاد. بيانات عام ٢٠١٠: توقعات.

٩- ويمكن ملاحظة بعض الاتجاهات وتأثير الأزمة الاقتصادية على المدى الطويل، من خلال مؤشر الأونكتاد لربط خطوط النقل البحري، الذي يوفر مؤشرا لوصول البلدان إلى الشبكات العالمية للشحن البحري. وخلال السنوات الثلاث التي سبقت الأزمة المالية، لم يتغير

المتوسط العالمي لروابط الشحن البحري المباشر، في حين أن الروابط المتاحة لأقل البلدان نمواً انخفضت بنسبة ٢٠ في المائة. وبالنسبة للعديد من أقل البلدان نمواً، قد يثير المزيد من الانخفاض في الإمدادات التي تسجل أصلاً مستويات منخفضة قلق السلطات الوطنية المعنية بالمنافسة.

١٠ - وبما أن الأزمة المالية - مقترنة بالتكتلات في هذا القطاع - تطرح تحديات أخرى للاستثمارات في الموانئ والبنية التحتية للنقل العابر (الطرق، والمراكز الحدودية والموانئ الجافة)، فإن الاستفادة من أوجه التآزر وفهم المصلحة المشتركة لبلدان المرور العابر وللبلدان النامية غير الساحلية يصبح أكثر أهمية من أي وقت مضى. فالبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية تستفيد من زيادة حجم مجموع شحناتها، وتحقق بالتالي وفورات حجم، لدعم موانئها البحرية لتصبح عقداً تنافسية داخل شبكات النقل البحري العالمي.

## باء - الطاقة

١١ - يزداد بروز تأمين الإمدادات المستدامة للطاقة في الأجل الطويل - بما في ذلك الحصول على النفط بأسعار معقولة وبأقل قدر من الضرر للبيئة وللتجارة العالمية وآفاق التنمية في أكثر الدول تعرضاً للضرر - بوصفه تحدياً بالغ الأهمية يؤثر على جميع القطاعات الاقتصادية، بما في ذلك النقل. ويزداد الغموض فيما يتعلق باستدامة النفط كمصدر رئيسي للطاقة، فيما يرى بعض المراقبين أن النفط ينفد وأن مستويات الإنتاج العالمي قد تصل إلى ذروتها في وقت قريب<sup>(١)</sup>. وتزداد صعوبة وتكلفة استخراج النفط، وهو وقود أحفوري آيل للنضوب. ويلف الغموض إمدادات النفط من أماكن وخزانات بعيدة - بما في ذلك المواقع البحرية الموجودة في المياه العميقة - وربما تكون مرتبطة بزيادة المخاطر البيئية وارتفاع مستويات التكلفة. كما أن الانفجار الذي حصل في برج هورايزون النفطي في المياه العميقة في نيسان/أبريل ٢٠١٠ وما ترتب عليه من خسائر اقتصادية وبيئية فادحة يسلط الضوء على حجم التحدي المتمثل في ضمان تلبية الطلب العالمي على النفط في المستقبل.

١٢ - ومن المرجح أن تؤدي عوائق إمدادات النفط وتزايد الطلب على الطاقة إلى ارتفاع أسعار النفط. ومع أن السعر القياسي البالغ ١٥٠ دولاراً للبرميل والمسجل في منتصف عام ٢٠٠٨ لم يتكرر منذ ذلك الحين، فإن متوسط أسعار النفط المسجلة في النصف الأول من عام ٢٠١٠<sup>(٢)</sup> والمرتفعة نسبياً يدعم توقعات ارتفاع مستويات أسعار النفط على المدى الطويل.

(١) تشمل هذه التوقعات توقعات الوكالة الدولية للطاقة وإدارة معلومات الطاقة في الولايات المتحدة، ورابطة الدراسات المعنية بأوج النفط والغاز (<http://www.peakoil.net>). وللحصول على معلومات بشأن النقاش حول "أوج النفط"، انظر Jeremy Leggett على العنوان التالي على شبكة الإنترنت <http://www.jeremyleggett.net>.

(٢) استناداً إلى البيانات كما نشرت في آب/أغسطس ٢٠١٠ على موقع إدارة معلومات الطاقة في الولايات المتحدة على شبكة الإنترنت [http://www.eia.gov/dnav/pet/pet\\_pri\\_spt\\_s1\\_d.htm](http://www.eia.gov/dnav/pet/pet_pri_spt_s1_d.htm).

١٣- ويمثل مستوى أسعار النفط عاملاً رئيسياً في مجال النقل والتجارة، ومن المرجح أن تكون البلدان النامية الأكثر تأثراً به - وبخاصة البلدان النامية غير الساحلية، التي تعتمد إلى حد كبير على النقل البري وستكون الأقل قدرة على التكيف مع ارتفاع تكاليف الوقود. وبينما تتزايد الجهود لزيادة كفاءة وسائل النقل في استخدام الطاقة، وبالتالي تقليل اعتمادها على الوقود الأحفوري على المدى الطويل، فإن ارتفاع أسعار النفط يظل يمثل تحدياً خاصاً للنقل البحري. فالنقل البحري، الذي يمثل أكثر من ٨٠ في المائة من تجارة السلع العالمية (من حيث الحجم)، يعتمد اعتماداً كبيراً على النفط في تشغيل محركات الدفع، لكنه لم يصبح في وضع يمكنه من اعتماد بدائل للطاقة على نحو فعال. وينعكس ارتفاع أسعار النفط وتقلبها ارتفاعاً في تكاليف وقود السفن، الأمر الذي يضخم، بدوره، تكاليف النقل ويقوض التجارة. ويقدر تحقيق تجربي أجراه الأونكتاد مؤخراً بعنوان "أسعار النفط وأسعار الشحن البحري" (*Oil Prices and Maritime Freight Rates*) (UNCTAD/DTL/TLB/2009/2) مرونة أسعار شحن الحاويات إلى ارتفاع أسعار النفط بـ ٠,١٩ و ٠,٣٦ ومرونة أجرة النقل الفوري بالصهاريج بـ ٠,٢٨. أما المرونة المتعلقة برقائق الحديد فهي أكبر، ومساوية للوحدة تقريباً. وأظهرت النتائج أيضاً أن تأثير أسعار النفط على أحور نقل الحاويات يبدو أكبر في فترات الارتفاع الحاد لأسعار النفط المتقلبة. وهذا الأمر موضع اهتمام خاص نظراً للارتفاع المتوقع في أسعار النفط واحتمال وصول الإنتاج العالمي للنفط إلى الذروة.

١٤- إن فهم التفاعل بين تكاليف النقل وأمن الطاقة ومستويات الأسعار أمر أساسي، لا سيما بالنسبة للكثير من البلدان النامية، التي تزرع تجارتها تحت عبء تكاليف النقل الباهظة نسبياً. وتقتضي المبادرات الرامية إلى تحسين إدماج البلدان النامية في النظم الدولية للنقل والتجارة فهماً واضحاً لآثار تكاليف النقل ومحدداتها، بما في ذلك تكاليف المدخلات، مثل أسعار الوقود/النفط، فضلاً عن تدابير الاستجابة الكافية للسيطرة على هذه العوامل والمحددات. كما يعتمد نجاح العمل السياسي لتعزيز النقل الفعال من حيث التكلفة على القدرة على الاعتماد على الروابط بين الطاقة وتغير المناخ، بما في ذلك دور كفاءة استخدام الطاقة في الحد من انبعاث غازات الدفيئة فضلاً عن الطاقة كعنصر أساسي من إجراءات التكيف. ويستعرض الفرع التالي باختصار بعض القضايا ذات الصلة في هذه المناقشة.

## جيم - تغير المناخ

١٥- تشير الأدلة العلمية الدامغة<sup>(٣)</sup> إلى حدوث تغير في المناخ وإلى الحاجة الملحة لاتخاذ إجراءات عاجلة بهدف معالجة الآثار البيئية والاجتماعية والاقتصادية المتوقعة لتغير المناخ، التي تختلف شدتها بحسب الموقع الجغرافي والبلد والمنطقة. ومن منظور البلدان النامية، تشكل آثار تغير المناخ، ما لم تتم معالجتها، نكسة كبيرة للجهود الرامية إلى بلوغ الأهداف الإنمائية

(٣) التقرير التقييمي الرابع للفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ، ٢٠٠٧.

للألفية والتنمية المستدامة. ونظراً لما تعانيه البلدان النامية، لا سيما أقل البلدان نمواً، من قابلية للتأثر ومن ضعف في القدرة على التكيف، من المرجح أن تكون البلدان النامية، ولا سيما أقل البلدان نمواً، الأكثر تضرراً، مع احتمال حدوث خسائر كبيرة تتركز في المدن الكبيرة الأكثر ضعفاً والتي تُصنف في خانة الأقل دخلاً في سلم توزيع الدخل على الصعيد الدولي<sup>(٤)</sup>.

١٦- ويشكل الشحن ونقل الركاب جزءاً أساسياً من هذا التحدي العالمي الهائل. ويزداد الطلب على خدمات النقل جنباً إلى جنب مع الاقتصاد العالمي والتجارة العالمية وسكان العالم، ويعتمد اعتماداً كبيراً على النفط المستخدم في محركات الدفع. وفي الوقت نفسه، من المتوقع أيضاً أن يتأثر النقل بشكل كبير بآثار وتكاليف عوامل تغير المناخ، بما في ذلك، وعلى وجه الخصوص، ارتفاع متوسط منسوب مياه البحار، وتزايد حدة وتواتر العواصف الشديدة. وتشمل آثار تغير المناخ ذات الصلة تآكل السواحل، وانغمار الطرقات الساحلية والموانئ بالمياه بسبب الفيضانات، فضلاً عن الآثار غير المباشرة التي لم يتم تقديرها بعد على نحو دقيق. وينشأ ذلك من خلال التغيرات في التركيز/التوزيع السكاني، وكذلك من خلال التغيرات في بحالي الإنتاج والتجارة وفي أنماط الاستهلاك، والتي تؤثر على الطلب على خدمات نقل البضائع.

١٧- وفي الوقت الحاضر، لا يزال فهم نوع الآثار الكبيرة المحتملة لتغير المناخ ونطاقها وحجمها على نظم النقل الدولي، وفهم احتياجات التكيف المقابلة، فهماً قاصراً. ومن الخطوات المتخذة لمعالجة هذه الفجوة المعرفية، التي سُلط الضوء عليها على وجه التحديد في الدورة الأولى من اجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن تيسير النقل والتجارة: النقل البحري والتحديات التي يطرحها تغير المناخ، التي عقدت في شباط/فبراير ٢٠٠٩<sup>(٥)</sup>، عقدت أمانتا الأونكتاد ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا حلقة عمل حول هذا الموضوع في أيلول/سبتمبر ٢٠١٠<sup>(٦)</sup>.

١٨- وتكتسي الحالة الخاصة للموانئ، بوصفها بوابات إلى الأسواق الدولية، أهمية حاسمة. فأكثر من ٨٠ في المائة من التجارة العالمية بالسلع (من حيث الحجم) في جميع أنحاء العالم تتم عن طريق البحر وبالتالي عبر الموانئ البحرية. وتوفر الموانئ، بوصفها حلقة وصل حاسمة الأهمية في سلاسل التوريد الدولية، الفرصة أمام جميع البلدان، بما في ذلك البلدان النامية غير الساحلية، للوصول الفعلي إلى الأسواق المعولمة. وتظل هذه الأصول الوطنية الاستراتيجية وما توفره من تواصل مع المناطق النائية عرضة لأحداث مناخية متنوعة. والأكثر عرضة لهذه

(٤) انظر، على سبيل المثال، Dasgupta S, Laplante B, Murray S and Wheeler D (2009). Sea-level rise and storm surges: A comparative analysis of impacts in developing countries. Policy Research working paper 4901. World Bank Development Research Group.

(٥) انظر ملخص الإجراءات (UNCTAD/DTL/TLB/2009/1)، الذي قدم أيضاً إلى أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ قبل انعقاد مؤتمر كوبنهاغن.

(٦) مزيد من المعلومات، انظر <http://www.unctad.org/ttl>، فضلاً عن وثيقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا ECE/TRANS/WP.5/2010/3.

الأحداث هي الموائى الواقعة في الجزر المنخفضة، وعلى مصاب الأنهار والدلتا في المناطق النامية التي تتميز بارتفاع احتمال تعرضها لهذه المخاطر وبضعف قدرتها على التكيف.

١٩- وخلصت دراسة أجرتها شركة أليانز والصندوق العالمي للطبيعة إلى أنه على افتراض أن مستوى سطح البحر سيرتفع بحوالي ٠,٥ متر بحلول عام ٢٠٥٠، فإن قيمة الأصول المعرضة للخطر في ١٦ مدينة كبرى من المدن المرفئية سوف يصل إلى ٢٨ تريليون دولار<sup>(٧)</sup>. وكشفت دراسة حديثة قامت بها الرابطة الدولية للموائى والمرافئ، والرابطة الأمريكية لسلطات الموائى، وجامعة ستانفورد<sup>(٨)</sup>، أن ٨١ في المائة من الموائى المشاركة في الدراسة ترى أنه قد يكون للتغيرات المناخية آثار خطيرة على مجتمع الموائى.

٢٠- وبالنظر إلى ذلك، لا بد من إيلاء الأولوية لآثار تغير المناخ على النقل وعلى ما يرتبط به من متطلبات التكيف، إلى جانب المبادرات الرامية إلى تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة أو الحد منها. ووضع استراتيجية فعالة لاتخاذ ما يكفي من تدابير التكيف في مجال النقل بهدف تعزيز القدرة على تحمل تغير المناخ والتكيف معه، يتطلب معلومات عن نقاط الضعف المحتملة وفهما أفضل للتأثيرات المناخية ذات الصلة.

٢١- وتشمل تكلفة العمل فيما يتعلق بتغير المناخ نفقات واستثمارات سوف تنعكس أيضاً في تكلفة النقل والتجارة. وتوفر الدراسات الحالية بشأن تكاليف التكيف مجموعة واسعة من التقديرات لكن المعلومات التي تتيحها فيما يتعلق بقطاع النقل تبقى محدودة. ومع ذلك، من الواضح أن توفير ما يكفي من التمويل أمر رئيسي لوضع سياسة استباقية وفعالة في مجال النقل تراعي تغيرات المناخ، خصوصاً بالنسبة للبلدان النامية. وقدرت دراسة حديثة أجراها البنك الدولي تكاليف تكيف مشروعات الهياكل الأساسية، بما في ذلك بعض الهياكل الأساسية للنقل، موزعة إلى فئات بحسب سيناريو تغير المناخ والمنطقة والهياكل الأساسية، بحوالي ٢٩,٥ مليار دولار، منها ٦,٣ مليار دولار من المجموع لتكاليف تكيف الهياكل الأساسية للطرق (للفترة ٢٠١٠-٢٠٥٠)<sup>(٩)</sup>.

## دال - الأمن

٢٢- يظل ترتيب الأمن، الذي يؤثر أيضاً على تكاليف النقل والترابط والتجارة، مرتفعاً في جدول الأعمال الدولي. ومنذ العقد الماضي، تتزايد التدابير الأمنية الدولية والإقليمية

(٧) Lenton T, Footitt A and Dlugolecki A (2009). *Major Tipping Points in the Earth's Climate System and Consequences for the Insurance Sector*. <http://knowledge.allianz.com>

(٨) Becker A and Inoue S (2009). IAPH/AAPA survey results: Impacts of climate change on seaports تقرير غير منشور.

(٩) World Bank. The economics of adaptation to climate change: A synthesis report. Final consultation draft. August 2010.

المتعلقة بالنقل وبسلاسل التوريد. وتشمل التدابير الأمنية البحرية، على وجه الخصوص، التعديلات التي أدخلت عام ٢٠٠٢ على الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر لعام ١٩٧٤ والمدونة الدولية الجديدة لأمن السفن والمرافق المرفئية التي أصبحت إلزامية في ١ تموز/يوليه ٢٠٠٤ لجميع الدول الأعضاء في اتفاقية حماية الأرواح في البحر. وتشمل التدابير الأمنية الدولية الرئيسية لسلاسل التوريد إطار معايير تأمين وتيسير التجارة العالمية الذي اعتمدت تحت رعاية منظمة الجمارك العالمية في عام ٢٠٠٥<sup>(١٠)</sup>. وتفرض التعديلات على الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر ومدونة أمن السفن والمرافق المرفئية التزامات واسعة النطاق على الحكومات وشركات الشحن البحري. ومرافق الموانئ، بينما يحدد إطار معايير تأمين وتيسير التجارة العالمية، من بين أمور أخرى، مفهوم "المشغل الاقتصادي المعتمد" ومبدأ الاعتراف المتبادل بمركز المشغل الاقتصادي. ولا يزال التنفيذ الفعال لهذا المبدأ يشكل تحدياً مهماً، وسيكون حاسماً في المدى الطويل، ولا سيما من منظور تجنب البلدان النامية للتهميش بعيداً عن شبكة النقل الدولي. وتجدر الإشارة إلى تكرار مفهوم المشغل الاقتصادي المعتمد، على المستوى الإقليمي، مع إدماجه في القانون الجمركي للاتحاد الأوروبي.

٢٣- وبينما يحظى تعزيز الإجراءات الأمنية في مجال النقل وفي مختلف مراحل سلسلة التوريد بالقبول على نطاق واسع، فإن لتكاليف التدابير الأمنية تأثيراً يتمثل في رفع تكلفة ممارسة الأعمال التجارية. وتشعر البلدان النامية بالقلق من أن أي تكاليف إضافية ستشكل عبئاً يزيد من الحواجز التي تعيق تجارتها. وقد لا يكون برنامج كولومبس، وهو المبادرة الرئيسية لبناء القدرات في إطار منظمة الجمارك العالمية، كافياً لتحديد الآثار المترتبة على تكلفة تنفيذ إطار معايير تأمين وتيسير التجارة العالمية. وفيما يتعلق بالتعديلات على الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر وعلى المدونة، تكشف التقديرات الحالية للأونكتاد أن تكلفة تنفيذ المدونة في الموانئ في جميع أنحاء العالم تتراوح بين ما يقرب من ١,١ مليار و٢,٣ مليار دولار في البداية، وبين ما يقرب من ٠,٤ مليار دولار و٠,٩ مليار سنوياً بعد ذلك<sup>(١١)</sup>. وتعادل هذه التكاليف الزيادات في مدفوعات الشحن البحري الدولي من حوالي ١ في المائة فيما يتعلق بالنفقات الأولية و٠,٥ في المائة فيما يتعلق بالنفقات السنوية. ورغم أن هذه التكاليف لا تبدو كبيرة جداً، فإنها تبقى عالية بصورة غير متناسبة بالنسبة للموانئ الأصغر في البلدان النامية.

٢٤- وقد تكون للتدابير الأمنية الوطنية أو الإقليمية أيضاً آثار هامة من حيث التكلفة، كما يتضح من التطورات المتعلقة بالتشريعات الحديثة في الولايات المتحدة، التي تنص على المسح الضوئي بمعدات تصوير غير تقحمية، لجميع الحاويات المتجهة إلى الولايات المتحدة قبل

(١٠) في ١٥ أيلول/سبتمبر ٢٠١٠، كان ١٦٢ عضواً من أعضاء منظمة الجمارك العالمية قد أعربوا عن عزمهم تنفيذ إطار معايير منظمة الجمارك العالمية.

(١١) انظر Maritime security: ISPS Code implementation, costs and related financing (UNCTAD/SDTE/TLB/2007/1).

تحميلها في الموانئ الأجنبية<sup>(١٢)</sup>. وأثار ممثلو المصانع والمنظمات الجمركية والهيئات الحكومية، داخل الولايات المتحدة وخارجها<sup>(١٣)</sup>، مخاوف حول جدوى التكلفة والجدوى التقنية لتنفيذ شرط مسح الحاويات مسحاً كاملاً (١٠٠ في المائة). وإقراراً بحجم التحدي الذي يطرحه شرط تنفيذ المسح الضوئي الكامل، أعلنت وزارة الأمن الداخلي في الولايات المتحدة في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩ أنها ستؤجل التطبيق الإلزامي لهذا المطلب، الذي كان من المقرر أن يدخل حيز التنفيذ في تموز/يوليه ٢٠١٠، مدة عامين حتى تموز/يوليه ٢٠١٢<sup>(١٤)</sup>.

## ثانياً - القواعد التنظيمية البيئية والاستدامة في مجال النقل البحري

٢٥ - تكتسب الاستدامة في مجال النقل البحري زخماً جديداً، مع تزايد الوعي في أوساط الشاحنين والقائمين على صناعة النقل البحري والمجتمع الدولي بأهميتها الاستراتيجية كوسيلة لتحقيق الكفاءة والفعالية والجودة في الشحن، مع تدخيل العوامل الخارجية السلبية. وتم اعتماد طائفة واسعة من التدابير التنظيمية لدعم الشحن المستدام فيما يجري النظر حالياً في تدابير أخرى تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية. وبينما تظل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لعام ١٩٧٣ بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام ١٩٧٨، أهم معاهدة دولية تتناول مختلف مصادر التلوث الناجمة عن السفن (مثل النفط والمواد الكيميائية ومياه الصرف الصحي والنفايات والغازات)، يزداد ورود قضايا بيئية واجتماعية أخرى في جدول أعمال المنظمة البحرية الدولية، وهي قضايا تتراوح بين تصريف مياه صابورة السفن وإزالة حطام السفن، وحظر بعض المواد السامة في النظم المضادة للحش في السفن، وإعادة تدوير السفن، وتدريب البحارة.

٢٦ - وترد أدناه ثلاثة صكوك تنظيمية اعتمدها مؤخراً المنظمة البحرية الدولية لها آثار قوية على استدامة الشحن البحري. ومع أن القائمة ليست شاملة، توضح هذه الصكوك نطاق واتساع القضايا التي تواجه النقل والتجارة في الوقت الراهن والتي يرجح أن تظل أولوية عالية لهذه الصناعة، ولمستخدمي وسائل النقل ومقرري السياسات، فضلاً عن عامة الناس. وفيما يتعلق بالبلدان النامية، لا بد من تحسين فهم تكاليف وفوائد الامتثال لهذه الصكوك الدولية بغية ضمان التصديق عليها وتنفيذها على نطاق واسع فضلاً عن تقديم المساعدة التقنية الكافية وتدابير بناء القدرات.

(١٢) تنفيذ التوصيات الواردة في قانون لجنة ١١/٩ لعام ٢٠٠٧. القانون العام ١١٠-٥٣. ٣ آب/أغسطس ٢٠٠٧.

(١٣) انظر أيضاً: "Postponement of the United States' 100 per cent container scanning requirement". UNCTAD Transport Newsletter no.45 (UNCTAD/WEB/DTL/TLB/2010/1).

(١٤) انظر شهادة وزير الأمن الداخلي في الولايات المتحدة بشأن "تحديات أمن النقل" أمام لجنة مجلس الشيوخ في الكونغرس الأمريكي بشأن التجارة والعلوم والنقل، كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩.

## ألف - بروتوكول المواد الخطرة والضارة لعام ٢٠١٠

٢٧- عُقد، برعاية المنظمة البحرية الدولية، مؤتمر دبلوماسي دولي بشأن تنقيح الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر، لعام ١٩٩٦ (اتفاقية المواد الخطرة والضارة) في ٢٦-٣٠ نيسان/أبريل ٢٠١٠. واعتمد المؤتمر بروتوكولا للاتفاقية بهدف إدخال الاتفاقية حيز النفاذ، ومعالجة المشاكل العملية التي تحول دون تصديق العديد من الدول عليها.

٢٨- وتستند اتفاقية المواد الخطرة والضارة على نموذج الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث النفطي لعام ١٩٦٩ وبروتوكولها لعام ١٩٩٢، وكذلك على الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي لعام ١٩٧١ وبروتوكولها لعامي ١٩٩٢ و٢٠٠٣. وترمي اتفاقية المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن النقل البحري لمواد ضارة وخطرة إلى إقامة نظام تعويضات من مستويين تُدفع في حالة وقوع حوادث تلوث تنطوي على مواد خطرة وضارة مثل المواد الكيميائية. ويتعلق المستوى الأول بمسؤولية ملاك السفن المحصنة بتأمين إلزامي. أما المستوى الثاني فيتعلق بصندوق يمول بفضل مساهمات من المستفيدين من المواد الخطرة والضارة. ويتدخل الصندوق عندما لا يغطي تأمين مالك السفينة حادثاً معيناً من الحوادث التي تنطوي على مواد خطرة وضارة أو لا يكون التأمين كافياً لتغطية المطالبات المتعلقة به. وتُقدم المساهمات إلى الصندوق وفقاً لكمية المواد الخطرة والضارة التي تلقتها كل دولة في السنة التقويمية السابقة.

٢٩- وتمثل الصعوبات المتعلقة بأحد الشروط الرئيسية بموجب الاتفاقية - أي تقديم تقارير عن "الحمولة المساهمة" أي عن شحن المواد الخطرة والضارة التي تلقتها كل دولة إحدى العقوبات الرئيسية التي تعترض التصديق على اتفاقية المواد الخطرة والضارة. وهناك عقوبات أخرى تتصل على ما يبدو بإعداد نظام إبلاغ عن السلع المعبأة، وصعوبة تطبيق دفع المساهمات في حساب الغاز الطبيعي المسال المنشأ بموجب الاتفاقية، من جانب الأطراف من غير الدول. ومن خلال معالجة هذه المشاكل، يُعتبر بروتوكول المواد الخطرة والضارة لعام ٢٠١٠ تطوراً هاماً نحو تعزيز إطار المسؤولية الدولية عن التلوث الناجم عن السفن. وسيُفتح باب التوقيع على الصك الجديد من ١ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٠ إلى ٣١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١١، على أن يبقى باب الانضمام إليه مفتوحاً بعد ذلك التاريخ. وسيُفضي دخوله حيز النفاذ بالنسبة للدول المتعاقدة إلى بدء نفاذ اتفاقية المواد الخطرة والضارة لعام ٢٠٠٦ بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام ٢٠١٠.

## باء - اتفاقية إعادة تدوير السفن لعام ٢٠٠٩ (اتفاقية هونغ كونغ)

٣٠- يمثل تخريد السفن نشاطاً غير سليم بيئياً، وهو نشاط انتقل، مع مرور السنين، إلى المناطق النامية، حيث العمالة والبيئة وقواعد السلامة التنظيمية أقل صرامة. ولتعزيز الاستدامة البيئية وظروف العمل الآمن، بذلت المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية والهيئات ذات الصلة في اتفاقية بازل جهوداً مشتركة لمعالجة هذه المشكلة تُوجت باعتماد اتفاقية هونغ كونغ الدولية بشأن إعادة استخدام أجزاء السفن بشكل آمن وسليم بيئياً (اتفاقية هونغ كونغ) في أيار/مايو ٢٠٠٩.

٣١- وتهدف الاتفاقية الجديدة إلى توفير قواعد تنظيمية قابلة للتنفيذ عالمياً لإعادة تدوير السفن في مجال النقل البحري الدولي وفي أنشطة إعادة تدوير السفن. وهي تنص على قواعد تنظيمية لتصميم السفن وبنائها وتشغيلها وتجهيزها بهدف تسهيل إعادة تدويرها بشكل آمن وسليم بيئياً دون المساس بسلامة السفن وكفاءة تشغيلها. وتنص أيضاً على آليات إنفاذ ملائمة لإعادة تدوير السفن، بما في ذلك إصدار الشهادات ومتطلبات الإبلاغ.

٣٢- وُفُتِحَ باب التوقيع على الاتفاقية للتوقيع اعتباراً من ١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٩ وسيظل مفتوحاً حتى ٣١ آب/أغسطس ٢٠١٠، على أن يظل باب الانضمام إليها مفتوحاً بعد ذلك. وسوف تدخل الاتفاقية حيز النفاذ بعد ٢٤ شهراً من التاريخ الذي وافقت فيه ١٥ دولة، تمثل ٤٠ في المائة من النقل البحري التجاري في العالم من حيث الحمولة الإجمالية، على الالتزام بأحكامها. وبالإضافة إلى ذلك، يجب أن يصل مجموع الحجم السنوي الأقصى لإعادة تدوير السفن في تلك الدول، خلال السنوات العشر السابقة إلى ما لا يقل عن ٣ في المائة من مجمل حمولة ملاحتها التجارية.

## جيم - اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦

٣٣- أطلقت المنظمة البحرية الدولية على عام ٢٠١٠ اسم "عام البحارة". ولا تزال الجهود الدولية لتحسين نظام القواعد التنظيمية للبحارة جارية، ويتزايد الإقرار بالدور الاستراتيجي للبحارة في تمكين الشحن العالمي على نحو متزايد.

٣٤- ومن الإنجازات الكبيرة التي تحققت مؤخراً اعتماد المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية لاتفاقية العمل البحري في شباط/فبراير ٢٠٠٦، التي انطوت على تجميع وتحديث أكثر من ٦٥ معياراً من معايير العمل الدولية المتعلقة بالبحارة. والمقصود هو جعل هذا الصك الهام بمثابة ركيزة رابعة، إلى جانب ثلاث اتفاقيات من اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية - هي الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر لعام ١٩٧٤، والاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والترخيص والمراقبة المتعلقة بالبحارة لعام ١٩٧٨، والاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن.

٣٥- وتهدف اتفاقية العمل البحري إلى حماية البحارة من خلال معالجة الواقع المتطور الذي يؤثر على النقل البحري وتحديد الشروط الدنيا الواجب توفرها عند البحارة للعمل على متن سفينة. وتشمل الأحكام ذات الصلة، على سبيل المثال، ظروف العمل، وساعات العمل والراحة، والإقامة، والمرافق الترفيهية والمواد الغذائية والمطاعم، والحماية الصحية والرعاية الطبية والاستحمام وحماية الضمان الاجتماعي. كما ترسي آلية قوية للامتثال والإنفاذ على أساس تفتيش ظروف عمل ومعيشة البحارة والمصادقة عليها في دولة العلم. وسوف تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ بعد أن تصدق عليها ٣٠ دولة من الدول الأعضاء في منظمة العمل الدولية يصل إجمالي حصصها إلى ما لا يقل عن ٣ في المائة من إجمالي حمولة الشحن البحري العالمي. ومع مصادقة ١٠ أعضاء من منظمة العمل الدولية على الاتفاقية حتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٠ ومع التقدم نحو المصادقة عليها في العديد من البلدان الأخرى، من المؤمل أن يتم جمع التصديقات اللازمة لدخولها حيز النفاذ في عام ٢٠١١.

### ثالثاً - تيسير التجارة: ضمان التماسك بين السياسات الوطنية والالتزامات الدولية

٣٦- يمثل تيسير التجارة أحد الاعتبارات الرئيسية التي تعزز تحديد مستوى الاندماج في التجارة والاقتصاد العالميين. وحققت المفاوضات بشأن تيسير التجارة التي بدأت عام ٢٠٠٤ تحت رعاية منظمة التجارة العالمية، تقدماً هاماً، على الرغم من تباطؤ وتيرة هذا التقدم في الآونة الأخيرة (الفرع ألف أدناه). وفي موازاة ذلك، تشترك البلدان النامية على نحو متزايد في مجال المبادرات الإقليمية المتعلقة بالنقل وتيسير التجارة (الفرع باء). وعلى المستوى الوطني، تسعى البلدان إلى الاستفادة من أوجه التآزر بين الأهداف الوطنية في مجال تيسير التجارة والالتزامات على المستويين المتعدد الأطراف والإقليمي (الفرع جيم). وأخيراً، يطرح التقدم في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات المزيد من التحديات ويتيح المزيد من الفرص لتسهيل التجارة الدولية (الفرع دال).

### ألف - البعد المتعدد الأطراف: التقدم المحرز في مفاوضات منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة

٣٧- في عام ٢٠٠٤، بدأ أعضاء منظمة التجارة العالمية التفاوض على قواعد جديدة لتحسين إجراءات التجارة وإحراز تقدم في إصلاحات تيسير التجارة على الصعيد العالمي. واستندت المفاوضات على تنقيح المواد ٥ و ٨ و ١٠ من الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة (غات). وعلى الرغم من التقدم الذي أحرز حتى الآن، فقد تباطأ التقدم في الآونة الأخيرة، وظهرت توترات بين المطالب المتنافسة. بيد أن أثر هذه المفاوضات تجاوز

منظمة التجارة العالمية فأفضى إلى تعزيز التعاون الدولي في مجال تيسير التجارة والمبادرات التجارية على المستويين الوطني والإقليمي.

٣٨- وفي كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩، أصدر فريق منظمة التجارة العالمية التفاوضي المعني بتيسير التجارة مشروع نص تفاوضي موحد. وكان ذلك إنجازاً كبيراً، لأنه استفاد من التقدم المحرز حتى ذلك الحين، وهو يعكس مستوى الاتفاق على نطاق قواعد منظمة التجارة العالمية الجديدة في مجال تيسير التجارة. وعلى الرغم من أن المشروع يحتوي على الكثير من الأقواس المعقوفة التي تشير إلى لغة غير متفق عليها، كان من المتوقع على نطاق واسع ألا يبقى أمام الوفود إلا "تنظيف" النص واستبدال النص الوارد داخل الأقواس المعقوفة بنص متفق عليه.

٣٩- لكن هذه التوقعات لم تتحقق حتى الآن. فالوفود لا تستطيع، على ما يبدو، التقدم في التوصل إلى اتفاق حول لغة مشروع النص. وقد ازداد عدد الأقواس في الواقع، وبدأت مواقف أعضاء منظمة التجارة العالمية تتباين حول تفاصيل مختلفة من القواعد المقترحة، مثل هيكلها ووضعها القانوني. وتركزت المناقشات حول المبادئ التي كان يعتقد أن أمرها حُسم منذ فترة طويلة، مثل مبدأ التكلفة التقريبية للخدمات المقدمة فيما يتعلق بحساب رسوم ومصاريف الخدمات، أو استخدام قواعد حظر أو قواعد متساهلة في بعض المجالات مثل معاملات وسطاء الجمارك والمعاملات القنصلية. وثمة مجال آخر للتوتر هو الوضع القانوني الممنوح لهذه لقواعد. ففي مرحلة ما، كان أكثر من ثلثي مشروع النص يضم لغة تحت على بذل ما يمكن من جهد، مثل "إلى أقصى حد ممكن" و"يجوز" أو "ينبغي". ولمثل هذه اللغة تأثير في التخفيف من القوة القانونية للقواعد إلى الحد الذي يجعل هذه القاعدة غير إلزامية.

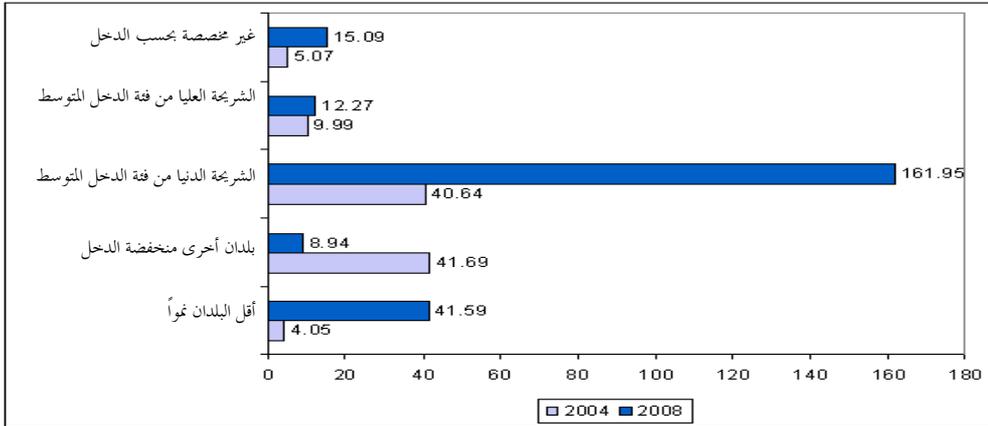
٤٠- وتنجم المطالب المتنافسة بشأن القوة القانونية في هذه المرحلة عن المفاوضات المتعلقة بشواغل البلدان النامية حول قدرتها على تنفيذ الالتزامات الجديدة. وعندما انطلقت مفاوضات تيسير التجارة، انضم العديد من البلدان النامية إلى المفاوضات على أمل أن تتم معالجة الاحتياجات التنفيذية لهذه البلدان. وتقر ولاية المفاوضات المتفق عليها في عام ٢٠٠٤، والتي تسمى المرفق دال، بالقيود التي تكبل قدرة البلدان النامية وتنص على أن هذا الأمر سيعالج إما عن طريق المرونة في تطبيق القواعد الجديدة أو من خلال المساعدة التقنية. واستناداً إلى هذه الولاية، حاولت الوفود صياغة أحكام المعاملة الخاصة والتفاضلية التي تستخدم مفهوم الاستثناء التدريجي إلى جانب الحصول على المساعدة التقنية: فإذا فقدت البلدان النامية القدرة على تنفيذ أي قاعدة من القواعد، يكون لديها وقت إضافي وإمكانية للحصول على المساعدة التقنية الكافية لإجراء الإصلاحات اللازمة قبل أن تصبح ملزمة بالامتثال لهذه القاعدة. وعلى الرغم من التقدم المحرز في صياغة أحكام المعاملة الخاصة والتفاضلية، لا تزال البلدان النامية قلقة من عدم وجود ضمانات بتقديم المساعدة التقنية.

وهذا ما يفسر الاستراتيجية الراهنة للبلدان والمتمثلة باستخدام لغة "بذل قصارى الجهد" كوسيلة لإضفاء المرونة في مشروع النص.

٤١- وتشكل التوترات الحالية على مستوى المفاوضات خطراً على الدعم السياسي الذي حظي به موضوع تيسير التجارة في السنوات الأخيرة، حيث برز توافق واسع حول فهم مشترك لفوائد الإصلاحات في مجال تيسير التجارة والحاجة إلى المضي قدماً وبطريقة تعاونية. ولم تُلاحظ هذه الدينامية على مستوى منظمة التجارة العالمية فقط. فقد حصلت صكوك أخرى متعددة الأطراف وإقليمية على الدعم، وزادت صناديق المساعدة التقنية المخصصة لتيسير التجارة من ٢٨,٤ مليون دولار في ٢٠٠٢ إلى ٢٣٩,٨٤ مليون دولار في عام ٢٠٠٨، مع تزايد النسبة المخصصة لأقل البلدان نمواً (انظر الشكل ٢ والشكل ٣ أدناه).

الشكل ٢

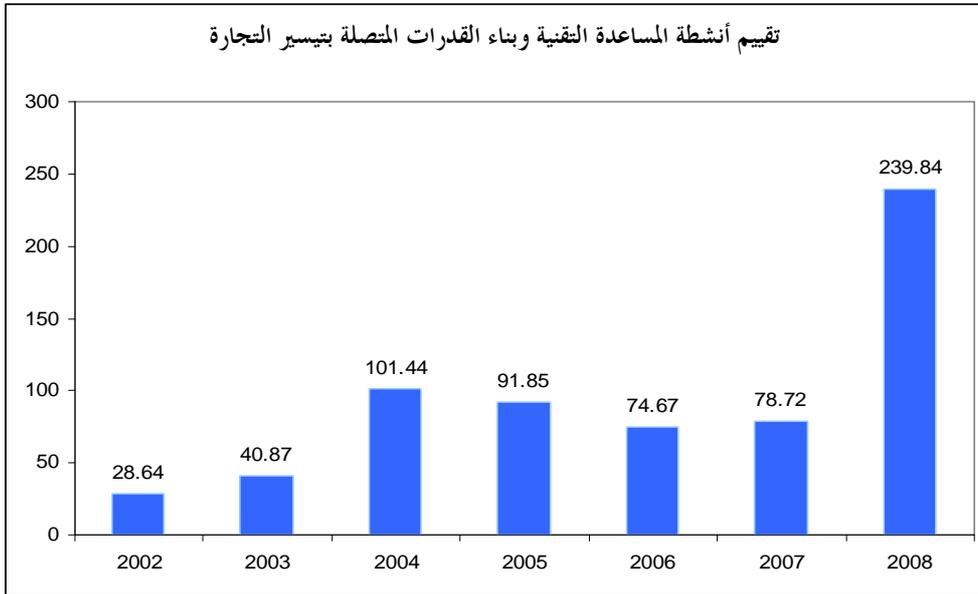
تقييم أنشطة المساعدة التقنية وبناء القدرات المتصلة بالتجارة بحسب فئة الدخل



المصدر: منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، بيانات المعونة من أجل التجارة، مساعد الاستفسارات المتعلقة بالإحصاءات الإنمائية الدولية على شبكة الإنترنت (QWIDS). تم الحصول على هذه المعلومات في تموز/يوليه ٢٠١٠؛ جميع الأرقام بملايين الدولارات وتعلق بعام ٢٠٠٥.

## الشكل ٣

## تقييم أنشطة المساعدة التقنية وبناء القدرات المتصلة بالتجارة بحسب السنة



المصدر: منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، بيانات المعونة من أجل التجارة، مساعد الاستفسارات المتعلقة بالإحصاءات الإنمائية الدولية على شبكة الإنترنت (QWIDS). تم الحصول على هذه المعلومات في تموز/يوليه ٢٠١٠؛ جميع الأرقام بملايين الدولارات وتعلق بعام ٢٠٠٥<sup>(١٥)</sup>.

٤٢- في كثير من البلدان النامية، لم تُبذل جهود تحديد اتجاه السياسة الاستراتيجية بشأن تيسير التجارة إلا في الآونة الأخيرة. ومن شأن نجاح مفاوضات منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة أن يضمن استمرار تدقيق الجمهور وانتباهه فيما يتعلق بالتقدم المحرز في التنفيذ والتحديات التي تواجه البلدان النامية.

## باء - البعد الإقليمي: تيسير التجارة والنقل كجزء من اتفاقات التجارة الإقليمية

٤٣- زاد عدد مبادرات تيسير التجارة على المستوى الإقليمي وإدراج الالتزامات المتصلة بتيسير التجارة في اتفاقات التجارة الإقليمية في السنوات الأخيرة زيادة كبيرة وسريعة. وثمة تفسير محتمل لذلك يكمن في أن تنفيذ العديد من تدابير تيسير التجارة أكثر سهولة على المستوى الإقليمي منه على المستوى العالمي، بما في ذلك التدابير التي تشمل البنية التحتية، والنقل العابر، والمعايير المشتركة، والتسهيلات مثل زيادة ساعات العمل على المعابر

(١٥) تصنيف البلدان: تصنيف قائمة منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي/لجنة المساعدة الإنمائية للمستفيدين من المساعدة الإنمائية الرسمية بحسب نصيب الفرد من الدخل القومي الإجمالي. أقل البلدان نمواً (أقل من ٩٣٤ دولاراً من دولارات الولايات المتحدة)؛ البلدان الأخرى المنخفضة الدخل (أقل من ٩٣٥ دولاراً من دولارات الولايات المتحدة)؛ بلدان وأقاليم الشريحة الدنيا من فئة الدخل المتوسط (٩٣٦-٣٧٠٥ دولارات)؛ وبلدان وأقاليم الشريحة العليا من فئة الدخل المتوسط (٣٧٠٦-٤٥٥٠ دولاراً).

الحدودية. ويمكن للشراكات والتعاون الإقليميين في مجال تيسير التجارة والنقل أن يوفر، في كثير من الأحيان، حافزاً للإصلاحات الوطنية الرامية إلى تيسير التجارة. وكثيراً ما تهدف الحلول الإقليمية إلى خفض تكاليف النقل من خلال تحسين الهياكل الأساسية للنقل، وترتيبات المرور العابر وتيسير التجارة على المعابر الحدودية للبلدان المجاورة. ولذلك، فإن هذه الأمور حاسمة الأهمية بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية.

٤٤ - وكانت عدة بلدان نامية غير ساحلية نشطة خلال المفاوضات المتعددة الأطراف في منظمة التجارة العالمية، لا سيما فيما يتعلق بالمادة الخامسة (المرور العابر). وبالرغم من وجود أساس قانوني متعدد الأطراف لحقوق المرور العابر للبلدان غير الساحلية على النحو المبين في المادة ١٢٥(١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، فإن حق المرور العابر هذا، يجب الاتفاق بشأنه، في الممارسة العملية، مع بلد المرور العابر الجاور (المادة ١٢٥(٢) و(٣)) وتحدده بالتالي العلاقة بين البلدين. وتنظم اتفاقات المرور العابر الثنائية أو الإقليمية العديد من الجوانب المرتبطة بعمليات العبور الدولي. وهي تعكس الخصائص الفريدة للبلدان المعنية، ولتنميتها الاقتصادية وعلاقتها السياسية والدبلوماسية، وهياكلها الأساسية ومجال النقل فيها، فضلاً عن الموارد الجمركية والإدارة.

٤٥ - وقد تُتبع في تيسير التجارة والنقل عبر منطقة ما نُهج مختلفة، بحسب درجة التكامل الاقتصادي والتعاون السياسي. وقد تحتاج المناطق غير المتجانسة نُهجاً إفرادية خاصة تركز على تدابير تيسير محددة. وتميل المناطق التي بات لديها اتفاق تجارة تفضيلية أو حرة أو اتحاد جمركي إلى العمل على اعتماد تدابير شاملة تضم الجميع.

٤٦ - ويختلف نطاق وعمق تدابير تيسير التجارة التي تشملها اتفاقات التجارة الإقليمية اختلافاً كبيراً فيما بينها. وتتراوح التدابير بين نطاق ضيق لتيسير التجارة يركز في معظمه على المسائل المتعلقة بالجمارك وتبسيط الإجراءات والمستندات التجارية، ونطاق أوسع يشمل تدابير تيسير التجارة المتصلة بتطوير النقل والخدمات اللوجستية، والمعايير الفنية والتدابير الصحية وتدابير الصحة النباتية، والتجارة الإلكترونية، وتسهيل المدفوعات وحركة رجال الأعمال.

٤٧ - ومن اتفاقات التجارة الإقليمية ذات التغطية الأشمل لتيسير التجارة، على سبيل المثال، اتفاق التجارة الإقليمية المبرم بين كندا وكوستاريكا، والاتفاق التجاري لآسيا والمحيط الهادئ. وتعلق السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي، أهمية كبيرة على قضايا المرور العابر وتشمل، بالإضافة إلى أحكام مفصلة بشأن تيسير التجارة، بروتوكولاً منفصلاً ومفصلاً عن تجارة المرور العابر والتسهيلات المتعلقة به. ومن المثير للاهتمام أن اتفاقات التجارة الإقليمية المبرمة بين البلدان ذات الهياكل الأساسية المتطورة في مجال تكنولوجيا

المعلومات والاتصالات، مثل الاتفاق بين الولايات المتحدة وسنغافورة وبين رابطة أمم جنوب شرق آسيا (آسيان) واليابان، وبين تايلند وأستراليا، تنص على أحكام تشجع استخدام حلول تكنولوجيا المعلومات والاتصالات بدءاً من أتمتة الجمارك إلى التجارة غير الورقية ومعاملات التجارة الإلكترونية بين القائمين على المشاريع التجارية.

٤٨ - وفي أمريكا الجنوبية، يهدف اتفاقان إقليميان - في جماعة الأنديز والسوق المشتركة لبلدان المخروط الجنوبي - إلى تسهيل النقل المتعدد الوسائط (أي المعاملات التجارية حيث تُنقل البضاعة بوسيلتين مختلفتين من وسائل النقل على الأقل، ولكن بموجب عقد نقل واحد). ويجب على متعهد النقل المتعدد الوسائط الاحتفاظ ببوليصة تأمين تعاقدية تتعلق بالمسؤولية المدنية وتغطي مخاطر فقدان البضائع المشمولة بعقد النقل المتعدد الوسائط أو تلفها أو تأخر تسليمها.

٤٩ - وفي آسيا، تُعتبر رابطة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ (أبيك) ورابطة أمم جنوب شرق آسيا (آسيان) رائدتين في المبادرات الإقليمية لتيسير التجارة. ففي حالة أبيك، يعود الفضل في تحريك الإصلاحات المتعلقة بتيسير التجارة إلى الجهود التي تبذلها البلدان الأعضاء للحد من التكاليف الإجمالية للمعاملات التجارية. وقد نفذت غالبية مبادرات وتدابير تيسير التجارة بموجب خطتي عمل متتاليتين لتيسير التجارة (٢٠٠١ و ٢٠٠٧)، واقتصرت على قضايا حدودية مثل تيسير الإجراءات الجمركية، وبطاقة أبيك للسفر، وتيسير حركة البضائع عبر اعتماد معايير موحدة واتفاقات اعتراف متبادل.

٥٠ - وللمبادرات الإقليمية لتيسير التجارة أثر إيجابي على التجارة والتنمية، لأن التدابير التي تُتخذ لتيسير التجارة على المستوى الإقليمي نادراً ما يكون لها أثر تفضيلي. وخلافاً لبعض القضايا الأخرى التي تشملها اتفاقات التجارة الإقليمية، حيث يمكن، على سبيل المثال، أن تؤدي مواءمة قواعد المنشأ أو تقييم المطابقة في المعايير إلى تعقيد التجارة بدلاً من أن تيسرها، عادة ما تفضي شبكة تدابير تيسير التجارة إلى ظروف مواتية للتجارة خارج حدود المنطقة المعنية. والتمييز بين تبسيط إجراءات التخليص الجمركي والإفراج عن سلع منشؤها شريك في اتفاق تجاري إقليمي، واتخاذ إجراءات أكثر تشدداً تجاه سلع الأطراف الثالثة، قد لا يكون صعب التطبيق فحسب، بل ويتعارض مع مبدأ منظمة التجارة العالمية المتعلق بالدولة الأكثر رعاية. وهكذا تؤثر تدابير تيسير التجارة المطبقة في اتفاقات التجارة الإقليمية تأثيراً إيجابياً على جميع التجار العاملين في بلد معي، وليس فقط على التجار من البلدان المشاركة في اتفاق التجارة الإقليمي.

٥١ - كما تضمن الإشارات إلى المعايير والقواعد العالمية مثل معايير وقواعد منظمة التجارة العالمية ومنظمة الجمارك العالمية عدم وجود آثار مختلطة للتدابير المتضاربة الرامية إلى تيسير التجارة في اتفاقات التجارة الإقليمية. وفي العديد من الاتفاقات والمبادرات الإقليمية، يجري التأكيد الصريح لتطبيق الاتفاقات التجارية المتعددة الأطراف في إطار منظمة التجارة العالمية

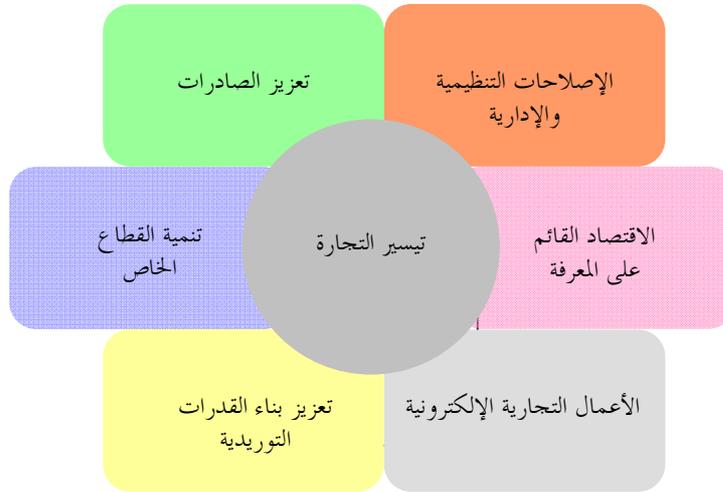
(مثل المواد الخامسة والسابعة والثامنة والعاشرة لاتفاق التقييم الجمركي)، والاتفاقيات والمعايير الدولية لمنظمة الجمارك العالمية (مثل اتفاقية كيوتو المنقحة ونموذج بيانات منظمة الجمارك العالمية). ويوحى ذلك بأن الجهود الإقليمية لتيسير التجارة لا تسهم فقط في تحقيق التكامل الإقليمي، بل ويمكن أيضاً أن تؤدي إلى الاتساق بين الإجراءات التجارية والجمركية في جميع أنحاء العالم.

## جيم - الاستراتيجيات والشراكات التجارية الوطنية المتعلقة بتيسير التجارة

٥٢- يشكل تيسير التجارة عاملاً من عوامل المنافسة التجارية ويؤثر على المجتمع التجاري وكذلك على الحكومات. وليس تيسير التجارة سياسة قطاعية محددة، مشابهة - على سبيل المثال - للسياسات البيئية أو الصحية. لكنه هدف سياساتي استراتيجي لتخفيض التكاليف وجعل البيئة التجارية أكثر قابلية للتنبؤ وأكثر كفاءة وشفافية. وهو يرتبط، على هذا النحو، بمصالح سياسية استراتيجية، مثل المصالح المبينة في الشكل ٤ أدناه. ويكتسي وجوده في الاستراتيجيات الوطنية لتنمية التجارة أهمية كبرى.

الشكل ٤

علاقة تيسير التجارة بغيرها من الأهداف السياسية الاستراتيجية



٥٣- ولذلك، كثيراً ما تُدرج جوانب الإصلاحات المتعلقة بتيسير التجارة في عمليات التخطيط الاستراتيجي الأخرى. لكن عدداً قليلاً جداً من البلدان وضع استراتيجية مستقلة لتيسير التجارة. ويلقي الإطار ٢ أدناه الضوء على بعض هذه الحالات الخاصة.

### المربع ١ - أمثلة قطرية للاستراتيجيات الوطنية التي تعطي الأولوية لإصلاحات تيسير التجارة

زامبيا: أعطت الأولوية لإصلاحات تيسير التجارة في سياق أول برنامج إصلاحات لتنمية القطاع الخاص والذي شرعت فيه في الفترة من ٢٠٠٤ إلى ٢٠٠٨. وتمثل الهدف في خفض تكلفة ممارسة الأعمال التجارية وتشجيع المنافسة في القطاع الخاص. ويتألف هذا البرنامج من ستة مجالات إصلاحية، ويتداخل العديد من الأهداف والتدخلات مع أهداف تيسير التجارة، ولا سيما الجانب المتعلق بتحسين القواعد التنظيمية.

باكستان: اعتمدت الاستراتيجية الوطنية لتيسير التجارة، في إطار "رؤية لجعل الأنظمة والإجراءات المتعلقة بالمعاملات التجارية في باكستان على قدم المساواة مع أفضل الأنظمة والإجراءات في العالم بهدف تعزيز التنمية المستدامة والازدهار الاقتصادي". وتتضمن هذه الاستراتيجية العناصر التالية: تنمية الموارد البشرية؛ مؤشرات الأداء والمعايير المرجعية؛ وشحن البضائع؛ وتشريعات النقل، والنقل العابر، واعتماد وثائق التجارة الإلكترونية؛ وضوابط الصحة العامة والصحة النباتية، والجمارك الباكستانية واللجان الوطنية لتيسير التجارة والنقل.

تايلند: أصبح تعزيز تدابير تيسير التجارة من أهم الركائز الاستراتيجية للخطة الرئيسية لتنمية الخدمات اللوجستية للفترة ٢٠٠٧-٢٠١١. وتشمل الركائز الأخرى تحسين كفاءة الخدمات اللوجستية في الصناعة، وتعزيز نظم النقل والخدمات اللوجستية، وتطوير القدرات البشرية في مجال الخدمات اللوجستية، بما في ذلك الشركات التي تقدم الخدمات اللوجستية. والهدف الرئيسي من الخطة الرئيسية هو تخفيض تكاليف الخدمات اللوجستية بنسبة ٥ في المائة، مع تعزيز استجابة شركات الأعمال التجارية والموثوقية والأمن. ويركز العنصر المتعلق بتيسير التجارة بشكل رئيسي على تخفيض وتبسيط وتوحيد إجراءات ووثائق التصدير والاستيراد، وإنشاء النافذة الوطنية الوحيدة.

٥٤ - وتشمل الإجراءات الحكومية في مجال تيسير التجارة عناصر مختلفة مثل تبسيط الأطر والعمليات والإجراءات التنظيمية؛ والعمليات وتكنولوجيات المعلومات والاتصالات الحديثة؛ وتدريب العاملين؛ والتعاون بين الوكالات؛ والتعاون عبر الحدود، والحوار بين القطاعين العام والخاص. ويشكل الحوار بين القطاعين العام والخاص أحد العناصر الرئيسية في نجاح إصلاحات تيسير التجارة. ويشترك في تيسير التجارة العديد من المنظمات المختلفة المترابطة فيما بينها والمرتبطة بعلاقات رسمية أو غير رسمية. وبناء على ذلك، يتطلب حل المشاكل المتعلقة بتيسير التجارة عملاً جماعياً. وبالتالي، تستند أي استراتيجية لتيسير التجارة، في أفضل الأحوال، على إطار يتيح مشاركة منظمات مختلفة والتواصل فيما بينها.

٥٥ - وتتطلب الإدارة الفعالة للتداخل بين المبادرات الإقليمية والمتعددة الأطراف لتيسير التجارة المزيد من التأزر في السعي إلى تحقيق أهداف التنمية الوطنية والالتزامات الخارجية على مستويات تكامل مختلفة. ويتطلب ذلك بدوره وضع استراتيجية وطنية لتيسير التجارة، كجزء من سياسة تجارية شاملة موجهة نحو التنمية. ويجب أن تكون هذه الاستراتيجية الوطنية

لتيسير التجارة متوائمة مع التزامات البلدان النامية الناشئة من المبادرات الإقليمية والمتعددة الأطراف لتيسير التجارة. وفي الوقت نفسه، ينبغي أن تضمن البلدان النامية وجود تآزر واتساق بين الجهود الإقليمية والمتعددة الأطراف، مع تحقيق أقصى مكاسب إقليمية من تنفيذ تدابير تيسير التجارة. ولهذا الغاية، فإن إعطاء الأولوية لتنفيذ الالتزامات الإقليمية والمتعددة الأطراف وضمان تسلسله أمر حيوي، ويجب أن يحظى بالدعم عن طريق تزويده بالقدرة المؤسسية والبشرية الملائمة. ولا بد أيضاً من النظر في تكاليف التنفيذ بوصفها عاملاً مهماً. وبالتالي، تحتاج البلدان النامية إلى تحديد الموارد والمساعدة المطلوبة لتدابير تيسير التجارة الأكثر تعقيداً، ومنها - على سبيل المثال - التدابير التي تتطلب تكنولوجيا معلومات متطورة. وبناء عليه، ينبغي أن يعمل كل بلد على تقييم الظروف الحالية لتيسير التجارة والتزاماته وأولوياته الدولية القائمة والمحتملة، وتطوير المساعدة التقنية الوطنية وخطط دعم بناء القدرات بالتعاون مع المجتمع الدولي والجهات المانحة.

٥٦- وبرزت المعونة من أجل التجارة كوسيلة مهمة لتنفيذ الإصلاحات الرامية إلى تيسير التجارة. وبتزايد حجم المساعدة التقنية المتصلة بالتجارة والدعم في مجال بناء القدرات بشكل مطرد منذ إطلاق جولة الدوحة الإنمائية<sup>(١٦)</sup>. وسيكون للمعونة من أجل التجارة دور حاسم أيضاً في تنفيذ الالتزامات التي ستنشأ في المستقبل في إطار اتفاقات منظمة التجارة العالمية المتعلقة بتيسير التجارة. ولهذا الغاية، يمكن للمعونة من أجل التجارة أن تساعد في أن تضمن البلدان النامية مواءمة وتسلسل الالتزامات والتدابير الشاملة لتيسير التجارة على الصعيد الوطني والإقليمي والمتعدد الأطراف.

٥٧- ويسعى الأونكتاد، في عمله مع الحكومات، إلى تعزيز فهم تيسير التجارة بوصفه نظاماً. ويمكن فهم هذا النظام بالشكل الأفضل في سياق العلاقات بين جميع الجهات المعنية المشاركة في تيسير التجارة أو المتأثرة به، سواء من القطاع العام أو من مجتمع الأعمال. ويستند نهج "التفكير من منظور النظام" إلى التعرف على مختلف الجهات المعنية، وتحليل علاقاتها والترابطات فيما بينها. وهو يشجع النهج التشاركية والتواصل وتعلم السياسات من أجل التوصل إلى استراتيجية جماعية لتيسير التجارة إلى أقصى حد ممكن. ويمكن لذلك أن ينطبق على القضايا الاستراتيجية، مثل تحديد استراتيجيات التفاوض، والمواقف، والتدابير التي تحظى بالأولوية إزاء الجهود الإقليمية والمتعددة الأطراف، وعلى القضايا التنفيذية، بما في ذلك تحسين إجراءات التصدير أو الاستيراد، أو إدخال نظم الجمارك الآلية، أو تبسيط إجراءات المرور العابر.

(١٦) WTO (2010). برنامج عمل Aid for Trade and the WTO. وهو متاح على العنوان التالي على شبكة الإنترنت: [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/dda\\_e/background\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/dda_e/background_e.htm).

## دال - استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في مجال الخدمات اللوجستية، وتيسير التجارة وأمن سلاسل التوريد

٥٨ - تتيح تكنولوجيا المعلومات والاتصالات طائفة واسعة من الخيارات وتقدم حلاً متعددة لمواجهة التحديات في مجال التجارة الدولية. وقد أدت قدرة التكنولوجيا على إدارة تدفق المعلومات عن طريق تطبيع البيانات والوثائق والرسائل، وتنفيذ إجراءات فعالة، إلى اعتماد الأجهزة الجمركية في جميع أنحاء العالم لهذه التكنولوجيا. ولا يمثل التحدي الأكبر بالنسبة للبلدان النامية في الحصول على التكنولوجيا، بل في تنفيذ إجراءات سليمة وبناء القدرة على تطبيق هذه التكنولوجيا في نظم استجابة قابلة للاستمرار. وتتعلق التحديات الأخرى بالحركة المادية للبضائع أو الخدمات اللوجستية؛ وبالإجراءات اللازمة لضمان سلامة هذه الحركة، كما يتم تناولها في مجال تيسير التجارة؛ والوسائل والظروف اللازمة لتحقيق ذلك بشكل آمن، وهو ما يسمى بأمن سلاسل التوريد. وقد حدد الأونكتاد في منتصف التسعينيات الإشارات الأولى إلى إمكانية إقامة شبكات عالمية للمعلومات والفوائد التي يمكن أن تجنيه التجارة منها. ونظر مؤتمر القمة العالمي للأمم المتحدة المعني بالكفاءة التجارية (عُقد في كولومبوس، أوهايو في عام ١٩٩٤) الذي نظمه الأونكتاد في كيفية الحد من تكاليف المعاملات من خلال تطبيق تكنولوجيا المعلومات في كل حلقة من حلقات سلسلة المعاملات التجارية. وقد مهد مؤتمر قمة كولومبوس لإدراج تيسير التجارة عام ١٩٩٦ في جدول أعمال منظمة التجارة العالمية.

٥٩ - وترتبط الخدمات اللوجستية أساساً بالمعاملات فيما بين المؤسسات التجارية حيث يطلب الزبون خدمات من شركات في مجالات نقل البضائع أو مناوئتها أو تجهيزها. وتقوم الشركات الخاصة بشكل رئيسي بتوفير هذه الخدمات، وهي شركات تعتبر الكفاءة شرطاً من شروط القدرة على المنافسة والنمو. ويتم استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في صناعة الخدمات اللوجستية منذ فترة ليست بالقصيرة. وتتيح تكنولوجيا المعلومات والاتصالات استخدام الإنترنت في الحجز وإعداد الفواتير، وتخصيص المساحة المطلوبة للشحن، وتعقب الشحنة. وتشكل هذه التكنولوجيا عاملاً حاسماً في ضمان عمليات التسليم في الوقت المناسب، وضمان الشفافية في سلاسل التوريد، وضمان الدقة، وفي تبسيط العمليات وخفض التكاليف. كما تساهم في ضمان أمن سلاسل التوريد وتيسير التجارة.

٦٠ - ولم تتطور تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في مجال المعاملات بين المؤسسات التجارية والحكومات إلا مؤخراً، وأثبتت فعلاً إمكانات كبيرة كمحرك أساسي في تيسير التجارة. ويهدف تيسير التجارة إلى تحسين بيئة التجارة الدولية إلى أقصى حد ممكن عن طريق تطبيع البيانات والمستندات المطلوبة وتبسيطها، وعن طريق تقليص الإجراءات، وفي الوقت نفسه زيادة الإنتاجية على الصعيد العالمي. ويتحقق هذا الهدف من خلال تنفيذ إجراءات فعالة يمكن من خلالها تلبية متطلبات هيئات المراقبة (كما في ذلك الجمارك) والمجتمع

التجاري. ولا يمكن الانتقال إلى بيئة غير مادية واستخدام الوثائق الرقمية متعددة الوسائط لتحل محل النماذج الورقية إلا في بيئة محوسبة. وبالمثل، يجب أن يستند تنفيذ إجراءات، من قبيل الإدخال المباشر لبيانات التجار أو التحكم الآلي بالانتقائية، إلى نظم جهركية محوسبة تتسم بالقوة والكفاءة.

٦١- وقد اكتسب الأمن في أيامنا هذه أهمية قصوى بالنسبة للنقل الدولي للأشخاص والبضائع، وبالتالي فُرضت شروط جديدة في سلسلة التوريد الدولية. ويمثل عبور الحدود إحدى الخطوات الحاسمة في سلسلة التوريد. وتشارك في حماية الحدود وكالات مراقبة متعددة يجب أن تكون أنشطتها منسقة بغية تبسيط الضوابط (مجمع خدمات متكاملة) والحد من الأعباء المفروضة على قطاع النقل. وقد تم وضع تدابير وإجراءات جديدة (مثل التدابير والإجراءات المحددة في إطار معايير منظمة الجمارك العالمية) ويجري تنفيذها بشكل مستمر لتعزيز مستويات الأمن. وتتيح تكنولوجيا المعلومات والاتصالات أنواعاً جديدة من الضوابط، مثل التفتيش غير التقحمي للشحنات (مسح الحاويات)، وتوفير المعلومات قبل وصول البضائع (بيانات ما قبل الوصول)، وتعزيز تقنيات الرقابة على أساس تحليل المخاطر والانتقائية المؤتمتة. وتستفيد جميع هذه الحلول من الأدوات القوية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

٦٢- ويشترك الأونكتاد في هذه العملية منذ ٢٥ عاماً من خلال برنامجه المسمى "النظام الآلي للبيانات الجمركية". ويساعد هذا النظام البلدان المستفيدة في إصلاح جماركها وتحديثها من خلال أتمتة الإجراءات والعمليات. وقد كان هذا البرنامج لاعباً رئيسياً في هذا التطور في أكثر من ٩٠ بلداً نامياً أو يمر اقتصاده في مرحلة انتقالية، من خلال تزويدها بحلول معلوماتية متكاملة وحديثة وموثوق بها للغاية، إلى جانب المساعدة في بناء القدرات والمساعدة الفنية. وعمل البرنامج مع إدارات الجمارك والمجتمعات التجارية في هذه البلدان على توحيد البيانات والمستندات، وعلى تبسيط الإجراءات بهدف تيسير التجارة في بيئة آمنة<sup>(١٧)</sup>.

## رابعاً - سبل المضي قدماً

٦٣- بالنظر إلى الانتعاش الاقتصادي العالمي الهش وغير المؤكد، تلقي الاعتبارات التي أثّرت في هذه المذكرة الضوء على اتساع نطاق القضايا التي تواجه أنظمة النقل الدولي، وتبرز التحدي المتمثل في تحقيق تقدم بشأن طائفة واسعة من الأهداف والأولويات المتعلقة بالنقل وتيسير التجارة. وسيكون التفكير الابتكاري في مجال النقل وتيسير التجارة حاسماً كي يلبى النقل والشبكات التجارية الدوليين متطلبات القرن الحادي والعشرين التي تزداد تعقيداً. ولتوجيه الخبراء في مداولاتهم، فإن الأسئلة التالية مطروحة عليهم للنظر فيها:

(١٧) للمزيد من المعلومات انظر: <http://www.asycuda.org>.

(أ) ما هي التحديات والفرص الرئيسية في مجال النقل وتيسير التجارة التي تطرحها '١' الأزمة المالية والاقتصادية العالمية؛ '٢' ضرورات أمن سلاسل التوريد؛ '٣' المخاوف بشأن استدامة إمدادات الطاقة بأسعار معقولة على المدى الطويل؛ '٤' المخاوف بشأن الاستدامة البيئية وتغير المناخ؟ وكيف يمكن تبديد هذه المخاوف على النحو الأفضل على الصعيد الوطني والإقليمي والدولي؟

(ب) ما هي التدابير التي يمكن اتخاذها للحفاظ على مستوى تكاليف النقل، بما في ذلك في ضوء ارتفاع أسعار النفط؟

(ج) ما الذي يمكن القيام به لضمان التنفيذ الواسع النطاق للصكوك الدولية المتعلقة بالقواعد التنظيمية والاستدامة البيئيتين في مجال النقل البحري؟

(د) ما هو تأثير مفاوضات تيسير التجارة في منظمة التجارة العالمية على الإصلاحات المتعلقة بتيسير التجارة الوطنية والإقليمية، وما هي أفضل طريقة لدعم هذه الإصلاحات؟ وكيف يمكن إدماج تيسير التجارة في استراتيجيات التنمية وبرامج المساعدة التقنية الوطنية، وكيف يمكن للمجتمع الدولي أن يسهم في برامج بناء القدرات ذات الصلة؟

(هـ) ما هي أفضل السبل للاستفادة من عوامل التأزر الحالية ولتحسين المصلحة المشتركة لبلدان المرور العابر النامية وللبلدان النامية غير الساحلية، بما في ذلك ما يتعلق بأمن سلاسل التوريد وتيسير التجارة؟ وما هي التحديات الرئيسية التي تواجه الدول الجزرية الصغيرة النامية على صعيد النقل وتيسير التجارة، وما هي المحددات الرئيسية لعمل سياساتي ناجح؟

(و) ما هي التدابير التي لا بد من اتخاذها في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات من أجل تحسين تنفيذ الإصلاح، ونقل المعرفة، وبناء القدرات، وما هو الدور الذي يضطلع به المجتمع الدولي؟