

Distr.: General
28 September 2011
Arabic
Original: English

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية
لجنة التجارة والتنمية
اجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن النقل وتيسير التجارة
الدورة الرابعة
جنيف، ٧-٩ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١
البند ٣ من جدول الأعمال المؤقت

التحديات وخيارات السياسة العامة فيما يتعلق بالنقل وتيسير التجارة

مذكرة مقدمة من أمانة الأونكتاد

موجز تنفيذي

تناقش هذه الوثيقة التحديات الملحة التي ينبغي التصدي لها، لأن من شأنها أن تقوض النقل والتجارة، ولا سيما في البلدان النامية. وقد دُرست هذه الاتجاهات والتحديات بتفصيل أكثر في الدورات السابقة لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن النقل وتيسير التجارة، ومع ذلك فهي ما زالت تُحظى بأهمية قصوى، وتتطلب مزيداً من الاهتمام والاعتبار. وتستند هذه المذكرة إلى الدروس المستخلصة من الدورات الثلاث السابقة، وتستعرض في فصول مستقلة منها التحديات التي تؤثر في النقل والتجارة الدوليين، مع التركيز بوجه خاص على المشاكل التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية، فضلاً عن التحديات المتوقعة في تنفيذ الإصلاحات الرامية إلى تيسير التجارة وأتمتة الجمارك، بما في ذلك مساهمة القطاع الخاص في هذه المساعي.

وتعرض هذه المذكرة الخيارات السياسية التي ينبغي أن تعتمدها الحكومات المعنية في مجالات مختارة. وتشمل هذه المجالات بناء شبكات متكاملة للنقل المتعدد الوسائط؛ والطاقة وأسعار النفط وتكاليف النقل البحري؛ وسياسات النقل المستدام؛ وتمويل النقل

المستدام؛ وتأثير تغير المناخ وإجراءات التكيف معه في النقل البحري؛ وتنفيذ الإصلاحات الرامية إلى تيسير التجارة والالتزامات التي ستُقطع في منظمة التجارة العالمية مستقبلاً؛ ودعم تيسير التجارة في أقل البلدان نمواً؛ والتعاون الجمركي الدولي من خلال الجمارك المترابطة عالمياً. وتناقش المذكرة أيضاً ما يمكن أن يضطلع به الأونكتاد والشركاء الإنمائيون من دور في مساعدة البلدان النامية على اعتماد إجراءات سياسية وتنفيذها.

المحتويات

الصفحة

| | | | |
|----|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| ٤ | ..... | مقدمة | |
| ٥ | ..... | التحديات التي تؤثر في النقل والتجارة | أولاً - |
| ٥ | ..... | تكاليف النقل والحصول على خدمات النقل الفعالة | ألف - |
| ٧ | ..... | الطاقة وأسعار النفط وتكاليف النقل البحري | باء - |
| ٩ | ..... | الاستدامة البيئية للنقل | جيم - |
| ١٠ | ..... | آثار تغير المناخ وإجراءات التكيف معه في مجال النقل البحري | دال - |
| ١٢ | ..... | الإصلاحات الرامية إلى تيسير التجارة وأتمتة الجمارك | ثانياً - |
| ١٢ | ..... | الاتجاهات الجديدة في الإصلاحات الوطنية الرامية إلى تيسير التجارة | ألف - |
| ١٣ | ..... | التعاون الإقليمي | باء - |
| ١٤ | ..... | المفاوضات المتعددة الأطراف والالتزامات الناتجة عنها | جيم - |
| ١٥ | ..... | أتمتة الجمارك وأمنها | دال - |
| ١٦ | ..... | استحداث "النوافذ الوحيدة" المركزة على الجمارك | هاء - |
| ١٧ | ..... | الخيارات السياسية ودور الأونكتاد والشركاء الآخرين | ثالثاً - |
| ١٧ | ..... | بناء شبكات متكاملة للنقل المتعدد الوسائط | ألف - |
| ١٨ | ..... | الطاقة وأسعار النفط وتكاليف النقل البحري | باء - |
| ١٩ | ..... | سياسات النقل المستدام | جيم - |
| ٢٠ | ..... | تمويل النقل المستدام | دال - |
| ٢١ | ..... | تأثيرات تغير المناخ وإجراءات التكيف معه في قطاع النقل البحري | هاء - |
|  | ..... | تنفيذ الإصلاحات الرامية إلى تيسير التجارة والالتزامات المقبلة في إطار منظمة التجارة العالمية | واو - |
| ٢٢ | ..... |  |  |
| ٢٣ | ..... | دعم تيسير التجارة في أقل البلدان نمواً | زاي - |
| ٢٥ | ..... | التعاون الجمركي الدولي (الجمارك المترابطة عالمياً) | حاء - |
| ٢٦ | ..... | قضايا مطروحة للنقاش | رابعاً - |

مقدمة

١- أقر مجلس التجارة والتنمية، في دورته الخامسة والخمسين، اختصاصات اجتماع خبراء متعدد السنوات بشأن النقل وتيسير التجارة. ووفقاً للقرارات ١٠٧ و ١٦٤-١٦٨ من اتفاق أكرا، يتناول اجتماع الخبراء المتعدد السنوات، على مدى أربع دورات، المسائل اللوجستية المتعلقة بالتجارة في البلدان النامية. وسيقدم تقرير عن نتائج وتوصيات هذا الاجتماع إلى لجنة التجارة والتنمية في دورتها المقبلة المقرر عقدها في عام ٢٠١٢.

٢- وامتثالاً للاختصاصات التي أُقرت، كُلفت الدورة الرابعة لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات باستعراض المواضيع التالية:

(أ) "التدابير والإجراءات اللازمة لزيادة مساهمة الاستثمار، لا سيما استثمار القطاع الخاص، إلى أقصى حد في تيسير التجارة، مع التركيز بشكل خاص على تأثيراته في شبكات النقل الدولية وعلى فعالية خدمات النقل ومساهمتها في تيسير التجارة. وستتناول الاجتماع أيضاً مسألة استعمال تكنولوجيات المعلومات والاتصالات في اللوجستيات وتيسير التجارة وأمن سلسلة الإمدادات..." (TD/B/55/9، الفقرة ٢(أ))؛

(ب) "دعم عملية تنفيذ برنامج عمل ألماتي، بما في ذلك تحليل الاختناقات بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والحلول المناسبة الممكنة لمعالجة تلك الاختناقات، بما في ذلك أفضل الممارسات في إنشاء البنى الأساسية للنقل واستعمالها، واعتماد معايير مشتركة، في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية..." (TD/B/55/9، الفقرة ٢(و)).

٣- وسينظر الاجتماع أيضاً، في جلسته الأخيرة، في ما ينبغي اتخاذه مستقبلاً من إجراءات في مجالات النقل الدولي وتيسير التجارة وأتمتة الجمارك، في زمن يواجه فيه العالم تحديات اقتصادية واجتماعية وبيئية متعددة.

٤- وتشمل التحديات التي تهدد بتقويض مكتسبات النمو الاقتصادي السريع الذي شهدته العقود الأخيرة المخاوف المتصلة بتوافر الطاقة وإمكانية الوصول إليها بتكاليف معقولة، وتزايد الغموض حول الأزمة الاقتصادية العالمية، والمخاطر المرتبطة بتدهور البيئة وتغير المناخ. ومن منظور قطاعي التجارة والنقل، ليس من المغالاة التأكيد على أهمية هذه المخاوف، ذلك أنها تحظى بأهمية خاصة بالنسبة إلى أضعف الاقتصادات والبلدان النامية غير الساحلية وأقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية.

٥- وفي هذا السياق، تناقش هذه الوثيقة، التي لا يقصد منها أن تكون جامعة مانعة، مجموعة مختارة من التحديات الملحة التي يمكن أن تقوض النقل والتجارة - ولا سيما في البلدان النامية - والحاجة إلى مواجهتها. وفي حين أن هذه الاتجاهات والتحديات قد دُرست

بتفصيل أكثر في الدورات السابقة لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن النقل وتيسير التجارة، فإنها ما زالت تحظى بأهمية بالغة وتتطلب مزيداً من الاهتمام والاعتبار.

٦- وبغية وضع إطار لمناقشات الخبراء والمساعدة على تحفيزها، تستند هذه المذكرة إلى الدروس المستخلصة من الدورات الثلاث السابقة وتستعرض في فصول مستقلة أحدث التطورات والتحديات المستمرة التي تؤثر في النقل الدولي، مع التركيز بوجه خاص على المشاكل التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية؛ والتحديات المتوقعة في تنفيذ الإصلاحات الرامية إلى تيسير التجارة وأتمتة الجمارك، بما في ذلك مساهمة القطاع الخاص في هذه المساعي. وتشير المذكرة، في جزئها الختامي، إلى الخيارات السياسية التي ينبغي أن تعتمدها الحكومات المعنية في مجالات مختارة، وما يمكن أن يضطلع به الأونكتاد والشركاء الإنمائيون من دور في اعتماد تلك الخيارات وتنفيذها.

أولاً - التحديات التي تؤثر في النقل والتجارة

٧- تشكل التجارة الدولية اليوم جزءاً من عمليات إنتاجية معومة شتى تتطلب أكثر من أي وقت مضى معاملات تجارية موثوقة تتم في الوقت المناسب. وتصبح سرعة وموثوقية هذه المعاملات في كثير من الأحيان عاملاً حاسماً في تحديد قدرة تجارة أي بلد على المنافسة. وفي الوقت ذاته، باتت أهداف الاستدامة البيئية وتأثيرات تغير المناخ على التجارة والنقل مسائل تحظى بالأولوية سواء في برامج السياسة العامة أو الاستراتيجيات الصناعية أو أنشطة الشركاء الإنمائيين. ويرد أدناه عرض موجز لهذه المسائل.

ألف - تكاليف النقل والحصول على خدمات النقل الفعالة

٨- من منظور قدرة البلد على المنافسة في مجال التجارة، ما زال الوصول بكفاءة إلى نظم النقل الميسورة والموثوقة والفعالة من حيث التكلفة يمثل تحدياً رئيسياً لا بد من مواجهته في كثير من البلدان النامية. فمشاركة هذه البلدان في التجارة العالمية ترتبط إلى حد كبير بتكلفة إنتاج السلع ونقلها إلى الأسواق في الوقت المناسب. وتؤثر تكاليف النقل، التي كثيراً ما تتجاوز الرسوم الجمركية، في حجم التجارة وهيكلها وأنماطها، وكذلك في الميزة النسبية للبلد وقدرته على المنافسة في مجال التجارة^(١).

(١) انظر، على سبيل المثال، UNCTAD Transport Newsletter No. 33، أيلول/سبتمبر ٢٠٠٦، Trade, liner shipping supply, and maritime freight rates، UNCTAD Transport Newsletter No. 38، آذار/مارس ٢٠٠٨، و Kumar and Hoffmann J (2010)، The modal split of international goods transport، Globalization: the maritime nexus, in: the Handbook of Maritime Economics and Business, Second Edition.

٩- ويعيق ارتفاع تكاليف النقل تنمية الصادرات بالحد من نطاق المنتجات والأسواق التي يمكن فيها الاتجار في السلع بشكل تنافسي ومريح. ورغم أن تكلفة الشحن البحري، كنسبة مئوية من قيمة السلع، قد انخفضت عالمياً بنحو ١٥ في المائة خلال العقد الماضي، فهي لا تزال مرتفعة جداً بالنسبة إلى العديد من البلدان النامية (انظر الشكل ١). فبينما تدفع الاقتصادات المتقدمة ما متوسطه ٦,٤ في المائة من قيمة الواردات لدفع كلفة النقل البحري، تدفع الاقتصادات النامية أكثر من ذلك بنسبة تبلغ في المتوسط ٢٢ في المائة، أي نحو ٧,٨ في المائة من قيمة الواردات. وفي بعض المناطق، ولا سيما في أفريقيا، يتجاوز متوسط تكلفة النقل البحري ما تدفعه البلدان المتقدمة بنسبة ٦٧ في المائة، إذ يشكل ١٠,٦ في المائة من قيمة الواردات.

١٠- وفيما يتعلق بالبلدان النامية غير الساحلية، تبلغ تكاليف النقل المرتبطة بالجزء البحري حالياً نحو ٨,٧ في المائة من قيمة الواردات^(٢). فطول المسافات البرية التي تفصل عن ميناء العبور، أو التأخر الناتج عن انتظار توافر قدرات النقل وعن عمليات التفتيش الأمني، أو تكاليف التمويل الأولي، كلها أمور تعني في كثير من الأحيان أن مجموع تكاليف النقل كنسبة مئوية من قيمة الواردات يمكن أن يبلغ ضعفي أو ثلاثة أضعاف النسبة المئوية المذكورة أعلاه. واعترافاً بأن البلدان النامية غير الساحلية هي من بين البلدان التي تواجه أكثر الصعوبات في الوصول إلى الأسواق الخارجية، يتناول برنامج عمل الماتي احتياجاتها الخاصة لزيادة قدرة تجارها الدولية على المنافسة^(٣).

١١- ثم إن نوعية هياكل وخدمات النقل وكفاءتها تؤثر بالفعل في مستويات التكلفة. فالوصول إلى نظم النقل السليمة الأداء يمكن من تدفق التجارة بسلاسة من خلال خفض تكاليف التشغيل مثل تكاليف النقل والتخزين والمناولة، فضلاً عن تكاليف المعاملات، كتجهيز الوثائق وتيسير التجارة. ومع ذلك، ما زالت هياكل وخدمات النقل ناقصة في كثير من المناطق النامية ولا تستطيع ضمان الربط الفعال بنظم النقل العالمية والوصول إلى الأسواق، مثلما أشار إليه الخبراء خلال الدورة الثانية لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن النقل وتيسير التجارة^(٤).

(٢) تغير عدد البلدان النامية غير الساحلية خلال السنوات القليلة الماضية؛ ومن ثم يستحيل إجراء مقارنة مباشرة حسب العقود.

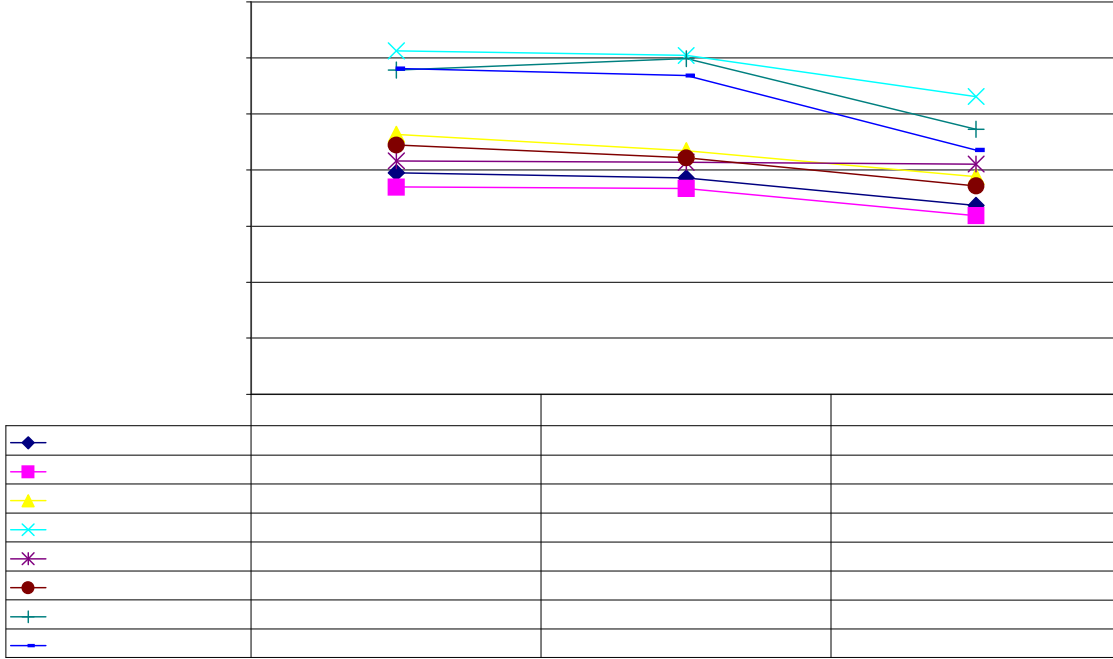
(٣) انظر عروض اجتماع الخبراء المخصص بشأن موانئ العبور التي تقدم خدماتها إلى البلدان النامية غير الساحلية، ١١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩،

.www.unctad.org/Templates/meeting.asp?intItemID=2068&lang=1&m=18614

(٤) تقرير الاجتماع: http://unctad.org/en/docs/cimem1d6_en.pdf

الشكل ١

متوسط تكلفة النقل حسب العقود والمجموعات الإقليمية (النسبة المئوية من قيمة الواردات)



المصدر: أمانة الأونكتاد

باء - الطاقة وأسعار النفط وتكاليف النقل البحري

١٢ - شكلت نظم النقل المتزايدة الكفاءة، رغم اعتمادها الشديد على النفط، قوة دافعة للتوسع الذي شهده نطاق التجارة العالمية خلال العقود القليلة الماضية. فالنقل البحري، الذي يناول أكثر من ٨٠ في المائة من حجم التجارة العالمية، يعتمد اعتماداً شديداً على النفط في تشغيل محركات الدفع، ولم يصل بعد إلى وضع يمكنه من استخدام وقود بديل وتكنولوجيات بديلة. وبينما يهيمن النفط كمصدر للطاقة الأولية المستهلكة، حيث شكل أكثر من ٣٤ في المائة من مجموع الطاقة المستهلكة في العالم في عام ٢٠١٠، فإن الارتفاع المفاجئ الذي شهدته أسعاره خلال السنوات القليلة الماضية يشير إلى نهاية عصر النفط السهل والرخيص^(٥).

١٣ - وكما سبق ذكره، ثمة عوامل كثيرة تسهم في تحديد مستوى تكاليف النقل. وتشكل تكلفة الوقود أحد العوامل المحددة الناشئة التي أخذت تحظى بأهمية متزايدة في السنوات

(٥) تشمل التوقعات المتعلقة بمستويات إنتاج النفط في المستقبل توقعات الوكالة الدولية للطاقة وإدارة معلومات الطاقة في الولايات المتحدة ورابطة الدراسات المعنية بذروة النفط (<http://www.peakoil.net>). وللحصول على معلومات عن النقاش الدائر بشأن ذروة النفط، انظر Jeremy Leggett، <http://jeremyleggett.net>.

الأخيرة. فارتفع أسعار النفط يزيد فاتورة النقل على شركات الشحن ويمكن أن يقوض التجارة. وقد بينت دراسة تجريبية أجراها الأونكتاد^(٦) أن زيادة أسعار النفط ترفع تكلفة نقل البضائع بحراً، سواء في حاويات، مثل نقل المصنوعات، أو في شكل سائب، مثل النفط الخام وركاز الحديد^(٧). وكشفت الدراسة أن زيادة أسعار نفط برنت الخام بنسبة ١٠ في المائة تؤدي إلى ارتفاع أسعار الشحن بالحاويات بنسبة تتراوح بين ١,٩ و ٣,٦ في المائة، وتفضي إلى ارتفاع أسعار شحن ركاز الحديد وأسعار شحن صهاريج النفط بنسبة تصل إلى ١٠,٥ في المائة ونحو ٢,٨ في المائة على التوالي.

١٤- وأجريت دراسة تجريبية^(٨) حديثة أخرى في هذا الصدد بتكليف من المنظمة البحرية الدولية لتحسين فهم كيفية تأثير ارتفاع أسعار النفط وتكاليف الوقود على تكاليف النقل والتجارة الدولية. وكشفت الدراسة أن تغير تكاليف الوقود يمكن أن يغير، على المدى الأطول، أنماط التجارة لأن قدرة المنتجين التنافسية في المواقع المختلفة تتغير من جراء ارتفاع تكاليف النقل. وخلصت الدراسة إلى أن تأثير ارتفاع تكاليف الطاقة يتفاوت باختلاف المنتجات وطرق النقل، تبعاً لنوع النقل البحري وأسواق المنتجات، وأن هناك حاجة إلى مزيد من الدراسات التجريبية لئلا تستثار بها في الحفاظ على مصالح البلدان المعنية. وقد تراوحت بين صفر في المائة و ١٠٠ في المائة نسبة نقل التكاليف الناتجة عن زيادة أسعار الشحن إلى أسعار المنتجات حسب نوع المنتجات والأسواق، بحيث وقع عبء التكاليف الإضافية على المستهلك في بعض الحالات، وعلى المنتج في حالات أخرى.

١٥- وخلال السنتين الماضيتين، تصدى قطاع النقل البحري لمشكلة ارتفاع تكاليف الوقود فاعتمد إجراء خفض سرعة السفن الذي تبين أنه استراتيجية مفيدة لخفض التكاليف. وساعدت هذه الاستراتيجية أيضاً على استيعاب فائض عرض خدمات الشحن الذي شهدته فترة التراجع الاقتصادي. غير أن إبطاء سرعة السفن له عيوب أيضاً من منظور شركات النقل البحري، فهو يؤثر مثلاً على موثوقية الجداول الزمنية ونوعية الخدمات، الأمر الذي يمكن أن يؤدي بدوره إلى رفع التكاليف.

١٦- وبالإضافة إلى التأثير المباشر على تكاليف الوقود والنقل، ينطوي الارتفاع المتواصل في أسعار النفط على عدد من الآثار الهامة الأخرى في مجالات تشمل: (أ) السفن المبنية حديثاً التي تتطلب رؤوس أموال ضخمة، وليست مجهزة لاستخدام أنواع الوقود البديلة أو للاستجابة للمتطلبات التكنولوجية الجديدة فيما يتعلق بالوقود، (ب) إمكانية الانتقال نحو

(٦) انظر الأونكتاد (٢٠١٠)، Oil Prices and Maritime Freight Rates: An Empirical Investigation، تقرير تقني أعدته أمانة الأونكتاد، UNCTAD/DTL/TLB/2009/2، ١ نيسان/أبريل.

(٧) انظر، على سبيل المثال، الفصل الأول من تقرير الأونكتاد المعنون استعراض النقل البحري ٢٠٠٩ و ٢٠١٠.

(٨) Vivideconomics (2010). *Assessment of the economic impact of market-based measures*. Final report. August.

اعتماد وسائل نقل جديدة أقل استهلاكاً للطاقة مثل النقل البحري والنقل بالسكك الحديدية، (ج) تدفقات التجارة وهيكلها في ضوء ضغط أسعار الطاقة على تكاليف الإنتاج، واتخاذ القرارات بشأن أماكن بناء مصانع الإنتاج.

جيم - الاستدامة البيئية للنقل

١٧- تشير التوقعات إلى أن نقل البضائع سينمو مع تزايد عدد سكان العالم وزيادة الاستهلاك والنمو الاقتصادي، ولذلك أصبحت مسألة تطوير النقل المستدام بيئياً والقائم على الكفاءة في استخدام الطاقة ومصادر الطاقة النظيفة ووسائل النقل المواتية للبيئة مسألة تحظى بأهمية متزايدة - ولا سيما بالنظر إلى اعتماد النقل اعتماداً شديداً على النفط والحاجة إلى خفض جميع أنواع الانبعاثات، مثل الملوثات والكربون.

١٨- ويستهلك قطاع النقل أكثر من نصف الوقود الأحفوري السائل في العالم ويتوقع أن يستأثر بنسبة ٩٧ في المائة من الزيادة في الاستخدام الأساسي للنفط في العالم في الفترة ما بين عامي ٢٠٠٧ و ٢٠٣٠. ولما كان هذا القطاع يستهلك قدراً كبيراً من الوقود الأحفوري فهو مسؤول عن نحو ربع الانبعاثات العالمية من ثاني أكسيد الكربون المتصلة بالطاقة و ١٣ في المائة من مجموع الانبعاثات العالمية من غازات الدفيئة. ويشكل النقل البري حوالي ٧٠ في المائة من مجموع انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن هذا القطاع، يليه الطيران (١١ في المائة)، والنقل البحري (٩ في المائة). ويمثل نقل البضائع، الذي تُستعمل فيه الشاحنات في الأغلب الأعم، ٢٧ في المائة من مجموع الطاقة المستخدمة في النقل، وبالتالي من مجموع الانبعاثات. وإذا استمرت هذه الاتجاهات، فمن المتوقع أن تزيد انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتصلة بالنقل بنسبة ٥٧ في المائة عالمياً، أي بمعدل ١,٧ في المائة سنوياً، في الفترة ٢٠٠٥-٢٠٣٠. ويتوقع أن يشكل النقل البري في البلدان النامية مصدراً لأكثر من ٨٠ في المائة من الزيادة المرتقبة في الانبعاثات الناجمة عن قطاع النقل^(٩).

١٩- وتحتل مسألة استدامة النقل حالياً مرتبة عالية في البرامج العالمية المتعلقة بالشؤون السياسية والتنظيمية، بما في ذلك برنامج عمل ألماتي. ويشير هذا البرنامج، الذي يتناول الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية، إلى أن استراتيجيات وبرامج النقل ينبغي أن تراعي الجوانب البيئية والاحتياجات الإنمائية مراعاة تامة لضمان التنمية المستدامة على

(٩) استناداً إلى تقارير الوكالة الدولية للطاقة: World Energy Outlook 2009؛ و Transport, Energy and CO2: Moving towards Sustainability, 2009؛ و Energy Technology Perspectives 2008: Scenarios and Strategies to 2050؛ وتقرير برنامج الأمم المتحدة للبيئة، Towards a Green Economy 2011: Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication, Part II, Transport.

المستويين المحلي والعالمي^(١٠). وفيما يتعلق بالبلدان النامية، يتيح تعزيز نظم مستدامة لنقل البضائع فرصة لتخفيف العبء المزدوج المتمثل في تقليل الاعتماد على الطاقة المستمدة من الوقود الأحفوري وخفض الوقع السلبي الناتج عن آثار تغير المناخ إلى حده الأدنى. وهو يتيح في الوقت ذاته فرصة لتحقيق الزيادة القصوى في إمكانات النمو الاقتصادي الطويلة الأمد التي توفرها وسائل النقل التي تتسم بالكفاءة في استخدام الطاقة وبانخفاض انبعاثاتها الكربونية.

٢٠- وتحتل مسألة الاستدامة أيضاً مرتبة عالية في البرامج السياساتية لقطاع النقل. وبالنظر إلى أن الاعتبارات البيئية والاجتماعية قد أصبحت على نفس القدر من الأهمية التي تكتسبها الضرورات الاقتصادية، ما فتئت مبادئ المسؤولية الاجتماعية للشركات^(١١) تُدمج على نحو متزايد في السياسات وإجراءات التخطيط والعمليات^(١٢). وفيما يتعلق بالنقل البحري، ينطوي اعتماد مفهوم الاستدامة على ضرورة تحقيق الكفاءة والفعالية والجودة في الخدمات، والعمل في الوقت ذاته على مراعاة تكاليف أي عوامل خارجية سلبية قد تنجم عن أنشطة هذا القطاع. فعلى سبيل المثال، في إطار مبادرة النقل البحري المستدام التي تضم شركات رائدة من هذا القطاع بأكمله على الصعيد العالمي، أصدر قطاع النقل البحري مؤخراً ورقة معنونة *The Case for Action*^(١٣) تتطلع إلى عام ٢٠٤٠ وتبحث السبل التي تتيح له إمكانية الاستجابة على أفضل وجه للمتطلبات العالمية المتغيرة، بما فيها متطلبات الاستدامة.

٢١- وبالإضافة إلى متطلبات السوق، فإن التطورات التنظيمية التي ترعاها المنظمة البحرية الدولية وتهدف إلى ضمان السلامة والاستدامة البيئية في عمليات النقل البحري تسهم في تشكيل التحول الذي يشهده هذا القطاع حالياً في مجال السياسة العامة. وفي هذا الصدد، من المهم التوصل إلى فهم سليم لهذه الصكوك القانونية، بما في ذلك فهم ما يمكن أن تنطوي عليه من آثار في النقل والتجارة، لتيسير تطبيقها وإنفاذها على نطاق أوسع في المناطق النامية.

دال - آثار تغير المناخ وإجراءات التكيف معه في مجال النقل البحري

٢٢- يواجه قطاع النقل، بما فيه النقل البحري الدولي، كسائر القطاعات الاقتصادية، تحدياً مزدوجاً يتعلق بتغير المناخ، هو: خفض انبعاثات غازات الدفيئة وبناء قدرته على مقاومة الآثار السلبية للالتزامات التي سبق التعهد بها بشأن خفض تلك الانبعاثات وللتغيرات المناخية التي لا يمكن عكس مسارها. ويكتسي تأثير عوامل تغير المناخ الحالية منها والمتوقعة،

(١٠) برنامج عمل ألماتي: تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية وإنشاء إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر من أجل البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، A/CONF.202/3.

(١١) تناولها تقرير اجتماع الخبراء المتعدد السنوات عن دورته الثانية، ٢٠٠٩، TD/B/C.I/MEM.1/6، متاح على الموقع التالي: http://www.unctad.org/en/docs/cimem1d6_en.pdf.

(١٢) انظر، على سبيل المثال، Global shipping leaders call for sustainable industry (2011), press release، 17 May; Meade R (2011), Sustainable shipping gets more industry clout, Lloyd's List, 23 May.

(١٣) متاحة على الموقع التالي: <http://www.forumforthefuture.org/project/sustainable-shipping-initiative/more/ssi-project-stages>.

كارتفاع منسوب مياه البحر والظواهر الجوية الشديدة، أهمية خاصة بالنسبة للنقل البحري، ولا سيما للموانئ^(١٤). وتتطلب إجراءات التكيف في قطاع النقل البحري هياكل وعمليات قادرة على المقاومة أكثر من أي وقت مضى، وإعادة النظر في نظم نقل البضائع، ودمج الاعتبارات المتعلقة بتغير المناخ في قرارات الاستثمار والتخطيط، وكذلك في خطط تصميم وتنمية النقل الأوسع نطاقاً^(١٥).

٢٣- وقد دُرست بعض هذه المسائل في (أ) الدورة الأولى لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن النقل وتيسير التجارة، التي عُقدت في الفترة ١٦-١٨ شباط/فبراير ٢٠٠٩، وركزت على النقل البحري والتحدي الذي يطرحه تغير المناخ؛ (ب) حلقة عمل مشتركة عقدها الأونكتاد ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا في ٨ أيلول/سبتمبر ٢٠١٠، ناقشت خلالها تأثيرات تغير المناخ على شبكات النقل الدولي^(١٦)؛ (ج) اجتماع الخبراء المخصص التابع للأونكتاد بشأن تأثيرات تغير المناخ وإجراءات التكيف معه: تحد أمام الموانئ العالمية (Climate Change Impacts and Adaptation: A Challenge for Global Ports)، المعقود يومي ٢٩ و ٣٠ أيلول/سبتمبر ٢٠١١^(١٧).

٢٤- وفي اجتماع عام ٢٠٠٩، أبرز الخبراء الحاجة الملحة إلى التوصل إلى اتفاق في المفاوضات الجارية بشأن وضع إطار تنظيمي لانبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن النقل البحري الدولي، كما أشاروا بقلق إلى نقص الاهتمام بما يمكن أن ينطوي عليه تغير المناخ من آثار وانعكاسات على نظم النقل، وخاصة فيما يتعلق بالموانئ التي تشكل حلقة أساسية في سلسلة الإمدادات ولا بد منها في التجارة العالمية.

٢٥- وخلال حلقة العمل المشتركة بين الأونكتاد ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، ناقش الخبراء أفضل السبل لسد الفجوة المعرفية فيما يتصل بتأثيرات تغير المناخ على شبكات النقل وحاجة البلدان المتقدمة والنامية على حد سواء إلى اتخاذ إجراءات فعالة في مجال التكيف. وتواصل هذا العمل بإنشاء فريق خبراء دولي في آذار/مارس ٢٠١١ تحت رعاية

(١٤) انظر على سبيل المثال: International Finance Corporation (2011), Climate Risk and Business Ports: Terminal Maritimo Muelles el Bosque, Cartagena, Colombia.

(١٥) انظر، على سبيل المثال، الأونكتاد. (٢٠٠٩). تقرير اجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن النقل وتيسير التجارة عن دورته الأولى، TD/B/C.I/MEM.1/3، ٢٣ آذار/مارس. وانظر أيضاً Climate Change Impacts on International

Transport Networks: Note by the United Nations Economic Commission for Europe and United Nations Conference on Trade and Development secretariats,

ECE/TRANS/WP.5/2010/3, 29 June 2010. ويمكن الاطلاع على معلومات إضافية عن عمل الأونكتاد فيما يتعلق بالنقل البحري والتحدي الذي يطرحه تغير المناخ، بما في ذلك حلقة العمل المشتركة بين لجنة

الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا والأونكتاد بعنوان Climate Change Impacts on International Transport Networks، على الموقع الشبكي التالي: www.unctad.org/ttl/legal.

(١٦) متاحة على الموقع الشبكي التالي:

<http://www.unctad.org/Templates/meeting.asp?intItemID=2068&lang=1&m=20101>

(١٧) ستتاح النتائج المنبثقة عن اجتماع الخبراء المخصص على الموقع التالي: www.unctad.org/ttl/legal.

اللجنة للمساعدة في زيادة فهم تأثيرات تغير المناخ على شبكات النقل الدولي وما يرتبط بذلك من متطلبات التكيف. وأقر فريق الخبراء الدولي، في اجتماعه الأول المعقود في ٥ أيلول/سبتمبر ٢٠١١، خطة عمله وأهدافه الرئيسية^(١٨)، بما في ذلك إعداد تقرير موضوعي عن القضايا ذات الصلة، فضلاً عن عقد مؤتمر دولي يهدف إلى نشر الاستنتاجات التي يخلص إليها الفريق. ووافق الفريق على قرار دعوة الأونكتاد والدول الأعضاء فيه إلى الاضطلاع بدور نشط في عمله لضمان تغطية عالمية لأعماله والتماس إسهامات البلدان وتبادل أفضل الممارسات فيما بينها.

ثانياً - الإصلاحات الرامية إلى تيسير التجارة وأتمتة الجمارك

٢٦- لقد اعترف منذ زمن طويل بالدور العام الذي يؤديه تيسير التجارة في التنمية القائمة على التجارة، وما فتئت أهمية هذا التيسير تتزايد على مر السنين. وقد دفع ذلك واضعي السياسات إلى العمل على نحو متزايد على إدراج الالتزامات المتعلقة بتيسير التجارة وإصلاح الجمارك في الاتفاقات التجارية الإقليمية والمتعددة الأطراف. وفي هذا السياق، أدى تزايد استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في العمليات الجمركية، بما في ذلك وسائل التفتيش غير الاقتحامي ونظم الانتقاء المؤتمتة، إلى إسهامات مهمة في تعزيز كفاءة عمليات المراقبة الجمركية، وخاصة فيما يتعلق بتيسير التجارة ومكافحة الغش.

٢٧- ويناقش هذا الفرع الاتجاهات السائدة في الإصلاحات الرامية إلى تيسير التجارة على المستويات الوطني والإقليمي والدولي؛ وتزايد إدراج الالتزامات بتيسير التجارة في الاتفاقات التجارية الإقليمية والمتعددة الأطراف؛ وأسباب اعتبار أتمتة الجمارك ركناً أساسياً في الإصلاحات الرامية إلى تيسير التجارة.

ألف - الاتجاهات الجديدة في الإصلاحات الوطنية الرامية إلى تيسير التجارة

٢٨- لقد تغير برنامج تيسير التجارة وأضحى نطاق الإصلاحات الرامية إلى تيسير التجارة يتسع بحيث أصبح يشمل سلسلة الإمداد بأكملها بدلاً من الاقتصار على نقطة عبور حدود دولية. ورغم أن أتمتة الجمارك ستظل عاملاً تمكينياً أساسياً في تنفيذ تلك الإصلاحات، فإن الاتجاه يتمثل في التطلع إلى أفق يتجاوز الوسط الجمركي ليشمل الاستراتيجيات والقدرات العملية لجميع مشغلي سلسلة الإمداد.

٢٩- ونتيجة لذلك، تنحو قطاعات الأعمال حالياً نحو المشاركة كجهات صاحبة مصلحة في الإصلاح لا كمجرد جهات تستفيد من خدمات القطاع العام. وأصبح دور القطاع

(١٨) للحصول على معلومات إضافية، يرجى الاطلاع على الموقع الشبكي التالي:
http://live.unece.org/trans/main/wp5/wp5_workshop4.html. وترد اختصاصات فريق الخبراء على الموقع التالي: <http://live.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2010/wp5/ECE-TRANS-WP5-48e.pdf>.

الخاص أكثر أهمية سواء كأداة لدفع العملية أو لتمكينها. ومع تزايد عبء الامتثال التنظيمي الواقع على عاتق التجار ومقدمي الخدمات اللوجستية، أصبح هؤلاء يهتمون أكثر من أي وقت مضى بتيسير التجارة^(١٩).

٣٠- والامتثال للاتفاقيات الدولية أو الصكوك الأخرى المتعلقة بتيسير التجارة وأمن سلسلة الإمداد يدفع على نحو متزايد أيضاً نحو الإصلاح. وتصبح استراتيجيات الامتثال أكثر تعقداً، بحيث تركز على مراقبة وفحص البيانات بدلاً من السلع. ولا تتيح تكنولوجيا المعلومات الآلية اللازمة للإسراع في تجهيز المعاملات عند الحدود فحسب، بل تؤدي أيضاً إلى تغيرات في الثقافة المؤسسية. وهي تسمح كذلك للإصلاح الإداري بتعزيز التعاون بين مختلف الجهات صاحبة المصلحة. وتشكل حلول معينة قائمة على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، مثل معاملات "النافذة الوحيدة" أو مراكز الاستعلام أو العمليات المشتركة في المعابر الحدودية، أمثلة على اتجاه مؤسسي وتكنولوجي يتطلب مزيداً من التعاون بين الجهات صاحبة المصلحة.

باء - التعاون الإقليمي

٣١- يمكن أن يؤدي العمل الإقليمي إلى تحقيق وفورات الحجم. فالرخصة الإقليمية، مثلاً، تُمكن التجار من تفادي دفع تكاليف الحصول على رخص متعددة، وتُمكن الإدارة المشتركة للحدود البلدان المتجاورة من تقاسم المرافق والمسؤوليات والتعلم المتبادل والحد من التأخر الناجم عن الازدواجية غير الضرورية. كما أن بعض الخدمات من قبيل الاعتماد والتأمين والتمويل غالباً ما تكون أكفأ من الناحيتين الاقتصادية والتنافسية عندما تقدم على المستوى الإقليمي. ويتيح التقارب الجغرافي الإقليمي إمكانية توحيد الممارسات والنظم، فضلاً عن تدفق المعلومات بقدر أكبر بين التجار. وقد أدى تنسيق الإجراءات في الأسواق المشتركة للسلع أو خدمات النقل إلى خفض تكاليف المعاملات.

٣٢- والبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية المجاورة لها، بصفة خاصة، تسعى على نحو متزايد إلى الاستفادة من حالات تعود بالفائدة عليهما معاً بحيث يستفيد البلد النامي غير الساحلي من زيادة فرص الوصول إلى الأسواق الخارجية ويكسب بلد المرور العابر النامي فرصة جذب أعمال تجارية إضافية في موانئه ومرافق خدمات النقل التي يقدمها. ويجمع حجم شحناتهما يمكن أن يستفيد البلدان معاً من وفورات الحجم ويمكن أن تصبح

(١٩) انظر Forum on Engaging the Trading Community: WTO, Trade Facilitation and the Private Sector in Developing Countries، جنيف، ١٥-١٦ شباط/فبراير ٢٠١٠، متاح على الموقع الشبكي التالي: <http://www.unctad.org/Templates/Meeting.asp?intItemID=2068&lang=1&m=18987&year=2010&month=2>، وتقرير اجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن النقل وتيسير التجارة عن دورته الثالثة TD/B/C.I/MEM.1/9، الأونكتاد، ٣ شباط/فبراير ٢٠١١، متاح على الموقع الشبكي التالي: http://www.unctad.org/en/docs/cimem1d9_en.pdf.

الموانئ البحرية التابعة لبلد المرور العابر موانئ توقف مؤقت أكثر جاذبية، فُتحسّن الربط البحري للتجارة الدولية لكلا البلدين.

٣٣- وقد أدت فوائد التعاون الإقليمي إلى إدراج الأحكام المتعلقة بتيسير التجارة في العديد من الاتفاقات التجارية الإقليمية. وأسهم ذلك أيضاً، في بعض الحالات، في نشوء عوائق غير مقصودة أمام تيسير التجارة. وأصبحت إدارة الإجراءات الرسمية عند الحدود على الصعيد الوطني أكثر تعقداً في بعض الحالات من جراء الحاجة إلى التمييز بين التجارة التفضيلية وغير التفضيلية. غير أن الاتفاقات التجارية الإقليمية، بما في ذلك الأحكام المتعلقة بتيسير التجارة، كان لها على صعيد الممارسة تأثير إيجابي بوجه عام في الإصلاحات الرامية إلى تيسير التجارة، بحيث استفاد منها جميع الشركاء التجاريين.

جيم - المفاوضات المتعددة الأطراف والالتزامات الناتجة عنها

٣٤- شكل انطلاق المفاوضات بشأن تيسير التجارة في إطار منظمة التجارة العالمية في عام ٢٠٠٤ خطوة هامة في توجيه اهتمام واضعي السياسات في العديد من البلدان النامية إلى تيسير التجارة. وفي حين أن المفاوضات في مجالات أخرى من جدول أعمال الدوحة للتنمية قد شهدت نجاحات وإخفاقات كثيرة، ظلت وتيرة المفاوضات المتعلقة بتيسير التجارة ثابتة وإيجابية نسبياً. ويعمل الأعضاء حالياً على وضع مشروع نص تفاوضي موحد ومنقح يتضمن التزامات جوهرية بتيسير التجارة فضلاً عن أحكام تتعلق بالمعاملة الخاصة والتفضيلية للدول الأعضاء النامية.

٣٥- ويركز المندوبون جهودهم حالياً على المنهجية التي يمكن أن تكون منطلقاً لها من حيث القدرة على الامتثال مختلفة من بلد إلى آخر باختلاف مستويات التنمية؛ ومع ذلك سينطبق على الجميع الهدف نفسه في نهاية المطاف. ويرتبط بلوغ الهدف النهائي بشرطين. فأولاً، سيكون على جميع البلدان، بما فيها أقل البلدان نمواً، أن تلتزم بالقواعد العالمية المشتركة. وثانياً، يتعين على جميع البلدان، بما فيها أقل البلدان نمواً، أن تكتسب القدرة على تنفيذ الإصلاحات الضرورية من أجل بلوغ الهدف النهائي المشترك. ويشكل ذلك تحدياً رئيسياً أمام المفاوضات، إذ ستفوت فرصة هامة لجني الفوائد الكاملة من تيسير التجارة إذا ما استبعدت بعض البلدان بسبب عدم قدرتها على الامتثال.

٣٦- ومثلما حدث في السنوات القليلة الماضية، كان لإدراج مسألة تيسير التجارة في برنامج مفاوضات منظمة التجارة العالمية أثر إيجابي على العديد من الإصلاحات الوطنية والإقليمية الرامية إلى تيسير التجارة. غير أن المآزق الحالي الذي يقع فيه جدول أعمال الدوحة للتنمية بوجه عام يهدد بإبطاء هذه العملية. ويتمثل التحدي الرئيسي الذي يواجهه البلدان النامية في مواصلة العمل على الصعيد المتعدد الأطراف وإصلاح الوضع التجاري الوطني وفقاً لأهدافها واحتياجاتها الإنمائية، بصرف النظر عن وتيرة مفاوضات منظمة التجارة العالمية.

دال - أتمتة الجمارك وأمنها

٣٧- تقوم التجارة الدولية على تعميم المعلومات والوثائق وتجهيزها بكفاءة وفي الوقت المناسب. وقد تحققت هذه الكفاءة بالفعل في مختلف أنحاء العالم في الجزء الأكبر من قطاعي التجارة والنقل. ويجب إرساء هذه الكفاءة أو تطويرها في القطاع العام على الصعيدين الوطني والدولي. وما زالت تكنولوجيا المعلومات والاتصالات تمثل منذ سنوات محور عملية أتمتة الجمارك وتحديثها. وفي عالم سريع الحركة، يتمثل التحدي الذي يواجه أتمتة الجمارك في إيجاد طريقة لمواكبة التطور السريع لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات وتكييف الإجراءات المؤتمتة مع المتطلبات المتغيرة للجمارك والتجارة. وتشمل التحديات الأخرى الاستمرار في العمل إلى جانب القطاع الخاص الذي يضطلع في الغالب بدور ريادي في تنفيذ النظم الجديدة واستخدام أحدث التكنولوجيات.

٣٨- ولدى التفكير في أتمتة الجمارك وأمنها في المستقبل القريب يتبادر إلى الذهن اتجاهان سائدان في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات يرتبط كلاهما بالوصول عن بعد إلى المعلومات وبمتطلبات حماية البيانات.

٣٩- ويتعلق الاتجاه الأول بظهور الحوسبة السحابية والشبكات. وتتيح الحوسبة السحابية إمكانية الاستعانة في توفير خدمات تكنولوجيا المعلومات بمصادر خارجية من أماكن ونظم غير معروفة. ومع توجه صناعة تكنولوجيا المعلومات في هذا المسار وانتقال الجمارك نحو مفهوم الجمارك المترابطة عالمياً بحيث تُتبادل البيانات عبر الحدود، يجب على النظم الجمركية أن تكفل حماية البيانات المتعلقة بالتجارة وتحويل دون فقدانها، وهذا ما لا يمكن ضمانه إلا بأكثر الحلول التكنولوجية تطوراً مثل التوقيعات الرقمية والوثائق الإلكترونية وتسجيل الدخول بالخصائص الحيوية.

٤٠- أما الاتجاه الثاني في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الذي يكتسي أهمية كبيرة في أتمتة الجمارك فيتمثل في الوصول عن بعد من خلال المعدات النقلة. فالهواتف الذكية والأجهزة المماثلة تتيح الوصول بسرعة وسهولة إلى تطبيقات وشبكات الأعمال والربط المباشر بها. وقد سبق للتجار والناقلين ومثلي الوكالات الحكومية وسائر المستخدمين المتعاملين مع الجمارك أن أعربوا عن الرغبة في الاستفادة من تلك الأجهزة النقلة في أعمالهم اليومية لمواصلة تقليص الوقت اللازم للتخليص الجمركي. وأضحى عدد متزايد من الإدارات الجمركية المؤتمتة بشكل كامل يستعمل تلك الأجهزة للاتصال بتطبيقاتها الجمركية وتنفيذ عمليات عن بعد انطلاقاً من مراكز التفتيش أو مواقع رئيسية أخرى.

٤١- ويشكل الأمن المادي والمالي تحدياً راسخاً آخر. ففي عالم اليوم، من غير المعقول توقع إجراء تفتيش مادي لملايين الحاويات التي تنتقل سنوياً بين آلاف الموانئ التجارية أو مليارات الطرود المشحونة جواً أو عن طريق البريد أو بالناقلات السريعة. وتتيح التكنولوجيا

الحالية إمكانية العمل بنظم فرز مؤتمتة قوية وذكية للتدقيق في كميات كبيرة من المعلومات وكشف المعاملات المخفوفة بالمخاطر وتحديد قنوات المراقبة المناسبة، بحيث يتسنى إجراء مراقبة صارمة مع تيسير التجارة المشروعة في الوقت ذاته.

٤٢- وتشمل الوسائل الحديثة أيضاً مسح الحاويات، وهي عملية تمكن من رؤية محتوى الصناديق المختارة دون فتحها، باستخدام إجراءات سريعة وغير اقتحامية. وبذلك تسمح تكنولوجيا المعلومات للجمارك بتحقيق التوازن السليم بين عمليات المراقبة الفعالة لوقف استيراد أو تصدير البضائع الخطرة - أيّاً كان الخطر الذي يتهدد الأمن أو البيئة أو مجال الأعمال (الغش) - وتيسير الإجراءات للتجارة المشروعة. ويُتوقع أن تستمر التطورات التكنولوجية مستقبلاً في تحسين أمن سلسلة الإمداد بأكملها دون إعاقة التجارة.

هاء - استحداث "النوافذ الوحيدة" المركزة على الجمارك

٤٣- يعتبر تطبيق نظام النافذة الوحيدة في مجال التجارة الدولية وسيلة فعالة لتيسير الإجراءات التجارية. وقد عرّفت التوصية ٣٣ الصادرة عن لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا هذا المفهوم باعتباره "... مرفقاً يتيح للأطراف المنخرطة في التجارة والنقل أن تقدم معلومات ووثائق موحدة قياسياً لدى نقطة دخول واحدة من أجل استيفاء جميع المتطلبات التي تنص عليها لوائح الاستيراد والتصدير والعبور." وعندما تكون المعلومات في صيغة إلكترونية، ينبغي تقديم كل عنصر من عناصر البيانات مرة واحدة فحسب. ومن الناحية العملية، يهدف نظام النافذة الوحيدة إلى تسريع تدفق المعلومات وتسهيله بين القطاع التجاري والقطاع الحكومي، وهو يعود بمنافع كثيرة على جميع الأطراف المنخرطة في التجارة عبر الحدود.

٤٤- وتُدار النافذة الوحيدة عموماً إدارة مركزية تتولاها وكالة رائدة، الأمر الذي يمكن الهيئات والوكالات الحكومية المختصة من تلقي المعلومات ذات الصلة بأغراضها أو الوصول إليها. وبالإضافة إلى ذلك، ينبغي للهيئات والوكالات المشاركة أن تنسق إجراءاتها الرقابية. وفي بعض الحالات، يمكن أن تتيح النافذة الوحيدة تسهيلات فيما يتعلق بدفع المكوس والضرائب والرسوم.

٤٥- ومن الناحية النظرية، لا ينطوي نظام النافذة الوحيدة بالضرورة على تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات واستخدامها. أما على صعيد الممارسة، فإن معظم المعلومات التي يقدمها حالياً قطاع التجارة والنقل تكون في شكل إلكتروني. ومن ثم فإن من المستصوب أن تحدد الحكومات وتعتمد تكنولوجيات المعلومات والاتصالات الملائمة للنافذة الوحيدة، الأمر الذي يمهد الطريق نحو بيئة من دون ورق ويتيح الاستفادة الكاملة من تلك التكنولوجيات.

٤٦- ووفقاً للتوصية ٣٣ الصادرة عن لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، ينبغي أن تظطلع وكالة حكومية بالدور الريادي في وضع نظام النافذة الوحيدة. ومن رأي الأونكتاد،

أنه يبدو من الطبيعي أن تضطلع الجمارك بهذا الدور ضمن مفهوم نظام النافذة الوحيدة المركزة على الجمارك في مجال التجارة الدولية. فخلافاً لوكالات أخرى، تشارك الجمارك في كل مرحلة من مراحل عملية التجارة الدولية، أثناء الاستيراد والتصدير، منذ وصول السلع أو قبل وصولها إلى مرحلة الإفراج النهائي عنها بعد دفع الرسوم الجمركية والضرائب. ويتيح هذا الانخراط وهذه المتابعة الدائمة للجمارك إشرافاً شاملاً ومستمرًا ومعرفة فريدة بعملية التخليص الجمركي. وإضافة إلى ذلك، تُعهد إلى الجمارك بالفعل، في حالات كثيرة، سلطات لإنفاذ اللوائح أو إجراء عمليات تفتيش نيابة عن وكالات حكومية أخرى في المعابر الحدودية. ولهذه الأسباب، تظل الجمارك عموماً الوكالة الحكومية المؤهلة أكثر من غيرها لقيادة عملية وضع وتشغيل نظام النافذة الوحيدة والاتصال بالوكالات الحكومية الأخرى للاستفادة إلى أقصى حد من هذه الأدوات ومواصلة عملية الإصلاح والتحديث.

ثالثاً - الخيارات السياسية ودور الأونكتاد والشركاء الآخرين

٤٧ - بعد استعراض موجز للتحديات التي يُتوقع أن تؤثر على التجارة والنقل في المستقبل القريب، يتضح أن هناك حاجة إلى اتباع نهج متماسك في مجال النقل وتيسير التجارة في البلدان النامية. وينبغي أن يتشكل هذا النهج من تداير السياسة العامة والاستثمار التي تُمكن البلدان من وضع نظم فعالة في ميدان النقل لتعزيز قدرة البلد التنافسية واندماجه في الاقتصاد العالمي على نحو مستدام. وترد أدناه الإجراءات التي يمكن اتخاذها لمواجهة هذه التحديات.

ألف - بناء شبكات متكاملة للنقل المتعدد الوسائط

٤٨ - بغية معالجة مشكلة ارتفاع تكاليف النقل وآثاره البيئية، يتعين على الحكومات أن توفر للقطاع الخاص بدائل مجدية في مجال النقل تكفل الربط بشبكة نقل متكاملة قادرة على التكيف مع تغيرات الطلب أو أنماط الاستعمال. ولا ينبغي الربط بين وسائط النقل على الصعيد الوطني فحسب، بل على الصعيد الإقليمي أيضاً. وتتيح الممرات اللوجستية التي تصل بطرق التجارة الإقليمية والعالمية خيارات أكثر كفاءة فيما يتعلق بالنقل. ومن الأمثلة في هذا الصدد ممر النقل الشمالي في أفريقيا الذي يربط بين بوروندي وجمهورية الكونغو الديمقراطية وكينيا ورواندا وأوغندا. وقد أسهم هذا الممر في خفض التكاليف وتبسيط العمليات الجمركية في المعابر الحدودية من خلال وضع وثيقة واحدة للعبور الطرقي. ونتيجة لذلك، تضاعف حجم حركة المرور العابر في هذا الممر في الفترة بين عامي ١٩٩٨ و ٢٠٠٣^(٢٠).

(٢٠) لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا (٢٠١٠). Study for the establishment of a permanent regional corridor development working group in PMAESA (Port Management Association of Eastern and Southern Africa) region (دراسة تهدف إلى إنشاء فريق عامل إقليمي دائم معني بإنشاء الممرات الإقليمية في منطقة رابطة إدارة المرافئ في شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي). متاحة على الموقع التالي: <http://www.uneca.org/atpc/events/23-25Nov10Mombasa/Study%20Done%20by%20Consultant.pdf>. أطلع على الموقع في ٨ شباط/فبراير ٢٠١١.

ويتسم نهج الممرات بأهمية خاصة في حالة البلدان النامية غير الساحلية وينبغي تكريسه في استراتيجية لتطوير الممرات^(٢١).

٤٩ - ومن شأن وجود شبكة متكاملة أن يتيح خطوط نقل يمكن أن تُقدّم فيها خدمات ذات قيمة مضافة، مثل الموانئ الجافة أو المستودعات الداخلية للحاويات. ففي دار السلام بجمهورية تنزانيا المتحدة يناول عدد من الموانئ الجافة المحيطة بالمدينة حالياً واردات السيارات. وهذه الموانئ الجافة التي يديرها القطاع الخاص وتؤوي أيضاً موظفي الجمارك وتسمح للزبائن بدفع ضرائبهم والحصول على ألواح الأرقام واستلام سياراتهم في مكان واحد. ولدى ميناء دار السلام حالياً حيز أوسع لتجهيز شحنات أخرى بمزيد من الكفاءة. وتقع الموانئ الجافة أيضاً في أنحاء أخرى من البلد على الخطوط الطرقية أو السككية، الأمر الذي يسمح بملاء حاويات البضائع وتفريغها. وفي الهند، تولت شركة Container Corporation of India Ltd. في عام ١٩٨٨ مسؤولية الإشراف على سبعة مستودعات داخلية للحاويات كانت في حوزة الشركة الهندية للسكك الحديدية، وأصبحت تملك الآن شبكة تضم أكثر من ٦٠ مستودعاً. ويقدم معظم هذه المستودعات خدمات جمركية (البضائع المودعة لدى الجمارك) ويكفل الربط بين الخطوط الطرقية والسككية.

٥٠ - ويمكن أيضاً زيادة كفاءة وسائط النقل من خلال تعزيز المنافسة وتيسير فرص وصول متعهدي توفير الخدمات اللوجستية البديلة والمستثمرين الخواص إلى الأسواق. ولا بد من الحرص على عدم التركيز على واسطة نقل بعينها، لأن ذلك يمكن أن يزيد تكاليف الخدمات اللوجستية. ففي إندونيسيا، تنقل ٨٥ في المائة من شحنات البضائع الوطنية عبر الطرق البرية، مما يؤدي إلى تكاليف خدمات لوجستية تشكل زهاء ٣٠ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي للبلد، بينما تبلغ نسبة تلك التكاليف ١٥ في المائة فقط في تايلند بفضل تنوع وسائط النقل المستخدمة^(٢٢).

باء - الطاقة وأسعار النفط وتكاليف النقل البحري

٥١ - إن فهم العلاقة بين تكاليف النقل ومدى توافر الطاقة وإمكانية الحصول عليها وأسعار النفط أمر أساسي، لا سيما بالنسبة إلى العديد من البلدان النامية التي تعاني التجارة فيها فعلاً من تكاليف النقل الباهظة نسبياً. وكما شدد عليه الخبراء أثناء الدورة الثالثة

(٢١) الأونكتاد (٢٠٠٣). تنمية خدمات النقل المتعدد الوسائط والخدمات اللوجستية. متاح على الموقع التالي: http://www.unctad.org/en/docs/c3em20d2_en.pdf. اطلع على الموقع في ٨ شباط/فبراير ٢٠١١.

(٢٢) <http://www.thejakartapost.com/news/2011/02/11/ri%E2%80%99s-logistical-costs-among-highest-southeast-asia.html>، اطلع على الموقع في ٢٧ تموز/يوليه ٢٠١١؛ و Frost & Sullivan (2011). Market report: Multi-modal transport across Indonesia – current situation and future trends، متاح على الموقع التالي:

[http://www.growthconsulting.frost.com/web/images.nsf/0/DB06AFF78216F8006525786D0041BBA4/\\$File/LogisticsPlus.April.Asrofi.2011.pdf](http://www.growthconsulting.frost.com/web/images.nsf/0/DB06AFF78216F8006525786D0041BBA4/$File/LogisticsPlus.April.Asrofi.2011.pdf)، اطلع على الموقع في ٢٩ تموز/يوليه ٢٠١١.

لا اجتماع الخبراء المتعدد السنوات، هناك حاجة إلى مزيد من البحوث والأعمال التحليلية، فضلاً عن تقاسم المعلومات من أجل تحسين فهم بعض أهم التحديات التي يواجهها قطاع النقل الدولي. وتشمل هذه التحديات الصلة بين تكاليف الطاقة والنقل والتأثير الاقتصادي الأوسع الناجم عن ارتفاع تكاليف النقل. وأعرب الخبراء عن رأي مفاده أنه يمكن للأونكتاد، مستفيداً من أعماله التجريبية القائمة في مجال أسعار النفط وتكاليف الشحن البحري، وبالتعاون مع الشركاء الآخرين ذوي الصلة، أن يواصل إتاحة منتدى ومحفل للاضطلاع بالبحوث والأعمال التحليلية اللازمة وتقاوم المعلومات ونشر النتائج الرئيسية.

جيم - سياسات النقل المستدام

٥٢- يتطلب التحول إلى سياسات ملائمة للبيئة في مجال النقل وضع استراتيجية نقل شاملة تجمع بين التدابير الاقتصادية والبيئية والاجتماعية. وتستدعي هذه التدابير تضافر جهود عناصر فاعلة مختلفة، بما فيها الحكومة والقطاع الخاص، لاتخاذ إجراءات متنوعة واعتماد السياسات اللازمة. وتشمل هذه الإجراءات والسياسات، في جملة ما تشمله، دمج نظم النقل على الصعيدين الوطني و/أو الإقليمي؛ وتسخير تكنولوجيات جديدة تتيح نظم نقل ومركبات ملائمة للبيئة وأكثر كفاءة في استخدام الطاقة؛ وتشجيع الانتقال، حيثما أمكن، إلى استخدام وسائط النقل الأكثر استدامة من الناحية البيئية، مثل السكك الحديدية أو الطرق المائية؛ وتكييف الهياكل الأساسية القائمة واستحداث هياكل أخرى ملائمة؛ وإعادة تشكيل البيئة التشغيلية لتقديم الخدمات اللوجستية الملائمة للبيئة.

٥٣- وتشكل الورقة البيضاء بشأن النقل التي اعتمدها المفوضية الأوروبية في آذار/مارس ٢٠١١ مثالاً على ذلك النهج الشامل. فهي تحدد أهدافاً واضحة من قبيل تحقيق الأداء الأمثل لسلاسل الخدمات اللوجستية المتعددة الوسائط، بوسائل تشمل استعمال وسائط نقل شتى على نطاق أوسع تكون أكثر كفاءة في استخدام الطاقة، بتيسير من ممرات الشحن الفعالة والملائمة للبيئة؛ وتعزيز دور السكك الحديدية في نقل البضائع والمسافرين، وهو ما سيسهم أيضاً في تحقيق الهدف العام المتمثل في خفض الانبعاثات الناجمة عن قطاع النقل بنسبة ٦٠ في المائة بحلول عام ٢٠٥٠^(٢٣).

٥٤- وتقدم حالة الصين مثالاً آخر، حيث عملت الحكومة، عن طريق وزارة النقل، على وضع مجموعة من السياسات والخطط، ومنها الخطة الخمسية الثانية عشرة، والتوجيهات

(٢٣) بحلول عام ٢٠٥٠، ينبغي أن تكون جميع المطارات الكبرى في الشبكة مرتبطة بشبكة السكك الحديدية، والأفضل أن تُربط بشبكة السكك الحديدية الفائقة السرعة، وينبغي ضمان أن تكون جميع الموانئ البحرية الرئيسية مربوطة ربطاً كافياً بالشحن السككي، وحيثما أمكن بنظام الطرق المائية الداخلية. المصدر: الورقة البيضاء لعام ٢٠١١ الصادرة عن المفوضية الأوروبية، متاحة على الموقع التالي:

http://ec.europa.eu/transport/strategies/2011_white_paper_en.htm

المتعلقة بوضع نظام للنقل قليل الانبعاث الكربوني. وتشمل الأهداف الرئيسية خفض استهلاك الطاقة بنسبة ١٦ في المائة وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون بنسبة ١٧ في المائة لكل وحدة من وحدات الناتج المحلي الإجمالي في عام ٢٠١٥، بالمقارنة مع عام ٢٠٠٥. وفيما يتعلق بقطاع النقل بالشاحنات الذي يستهلك ٥٤ في المائة من مجموع الوقود المستهلك في قطاع النقل، تؤدي هذه السياسات إلى خفض استهلاك الطاقة بنسبة ١٢ في المائة وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون بنسبة ١٥ في المائة في كل ١٠٠ طن في الكيلومتر الواحد. وستنفذ خمس استراتيجيات لتحقيق هذه الأهداف وهي: الطاقة البديلة، والكفاءة في استخدام الطاقة، وبلوغ الأداء الأمثل في توفير الخدمات اللوجستية في مجال الشحن والربط بين وسائل النقل، واستخدام التكنولوجيات قليلة الانبعاث الكربونية، وتعديل نظام الضرائب والرسوم^(٢٤).

دال - تمويل النقل المستدام

٥٥ - يكمن أحد العناصر الأساسية لتعزيز نظام للنقل المستدام في تغيير أنماط الاستثمار. ويلزم اتباع نهج تعاون بين الشركاء في الاستثمار - من القطاعين العام والخاص والمانيين والشركاء متعددي الأطراف - لتلبية الاحتياجات الضخمة من الاستثمار اللازم لوضع نظم نقل أكثر استدامة. ولا بد من إتاحة التمويل العام المحلي لتشجيع على تطوير الهياكل الأساسية اللازمة للنقل المستدام على الصعيدين الوطني والإقليمي. وينبغي أن تعمل الحكومة أيضاً على تسهيل التمويل بتقديم الحوافز و/أو توفير الضمانات أو الكفالات للترويج للتكنولوجيات التي تستخدم الطاقة بكفاءة وتكون قليلة الانبعاثات الكربونية.

٥٦ - ويمكن الاستفادة أيضاً من تحفيز القطاع الخاص على المشاركة من خلال شراكاته مع القطاع العام للمساعدة على زيادة وتسريع فرص الحصول على الموارد من قبيل المهارات المتخصصة والابتكارات والتكنولوجيات الجديدة الضرورية لبناء وتشغيل وصيانة هياكل أساسية وخدمات في مجال نقل البضائع تكون مستدامة بيئياً وأكثر مرونة. وفضلاً عن ذلك، تظطلع المصارف المتعددة الأطراف ومؤسسات التمويل الإنمائي بدور رئيسي لأنها تعمل بشكل متزايد على دمج التمويل المستدام في برامجها الخاصة بتمويل المشاريع.

٥٧ - فقد أنشأ مصرف التنمية للبلدان الأمريكية، على سبيل المثال، صندوقاً يتسم بسرعة الإنفاق (InfraFund) لإعداد مشاريع الهياكل الأساسية المستدامة والقادرة على التكيف مع تغير المناخ في أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي. وأطلق مصرف التنمية الآسيوي الخطة التشغيلية لمبادرة النقل المستدام، التي تقر بالحاجة إلى مراعاة جوانب الاستدامة في حافظتها

(٢٤) Clean Air Initiative for Asian Cities Center (2011). Green Freight China Seminar Summary Report -Draft: Clean Air Initiative for Asian Cities (CAI-Asia) Center-May 2011. Pasig City, <http://cascadesierrasolutions.org/Documents/Green-Freight-China-Seminar-Philippines>. Available from .Summary-Report.pdf

الخاصة بالإقراض وزيادة الدعم المقدم إلى البلدان المتلقية في مجالات النقل والتكيف مع تغير المناخ والكفاءة في استخدام الطاقة.

٥٨- وفيما يتعلق بالتمويل المرتبط بمجال المناخ، وفي سياق المفاوضات الجارية بشأن تغير المناخ، أخذ مصممو الأدوات المالية ينعمون النظر في الأدوات التي تنطبق انطباقاً تاماً على قطاع النقل، وهذا ما لا تشمله الأدوات القائمة، مثل آلية التنمية النظيفة (انظر الإطار ١)^(٢٥).

الإطار ١ - الدور المرتقب للتمويل المرتبط بالمناخ في اعتماد النقل الأخضر

في الفترة اللاحقة لعام ٢٠١٢، يرحب أن تدرج إجراءات التكيف في قطاع النقل في البلدان النامية ضمن مجموعة إجراءات التخفيف الملائمة وطنياً التي يمكن تمويلها بالوسائل التالية:

- (أ) نافذة خاصة بقطاع النقل في إطار صندوق تكيف من قبيل الصندوق الأخضر للمناخ المزمع إنشاؤه مستقبلاً؛
- (ب) آلية برنامجية موسعة للتنمية النظيفة؛
- (ج) صك خاص بالنقل؛
- (د) صناديق أخرى يمكن إنشاؤها لبناء القدرات أو التكنولوجيا على وجه التحديد.

ومن المرجح أن تدعم أدوات التمويل من نوع الصناديق إجراءات التخفيف الملائمة وطنياً التي تدعمها البلدان المتقدمة، أما الإجراءات المتخذة للحصول على الائتمانات فيمكن أن تُعتمد عن طريق مخطط منح القروض من قبيل آلية موسعة للتنمية النظيفة.

المصدر: برنامج الأمم المتحدة للبيئة، متاح على الموقع التالي:

http://www.unep.org/greeneconomy/Portals/88/documents/ger/GER_10_Transport.pdf

هاء - تأثيرات تغير المناخ وإجراءات التكيف معه في قطاع النقل البحري

٥٩- من المهم تحسين فهم تأثيرات تغير المناخ في قطاع النقل البحري وما يرتبط بها من متطلبات التكيف، لا سيما في ضوء أهمية النقل البحري الدولي والموانئ بالنسبة للتجارة العالمية. ولا بد من وجود معلومات دقيقة عن الهشاشة المحتملة للنقل البحري أمام التأثيرات

(٢٥) في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٠، بلغ عدد مشاريع النقل ثلاثة مشاريع فقط، من أصل ٢٤٠٠ مشروع مسجل في إطار آلية التنمية النظيفة، وكان عدد المشاريع المرتبطة بقطاع النقل ٣٢ مشروعاً فقط، من أصل ٥٥٢٩ مشروعاً مخططاً له في إطار الآلية. وبالتالي لا يشكل النقل سوى أقل من ٠,١ في المائة من خفض الانبعاثات المعتمد المتوقع. المصدر: مركز ريزو التابع لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة.

المناخية ذات الصلة، بما في ذلك نوع تلك التأثيرات ونطاقها وتوزيعها على مختلف المناطق، من أجل تصميم استراتيجيات التكيف الفعالة والملائمة. وكما ذكر أعلاه، سبق أن اضطلع الأونكتاد ببعض الأنشطة الرامية إلى التوعية بنطاق هذا التحدي، لا سيما بالنسبة للموانئ، والمساعدة على تحسين فهمه له. وتتيح أنشطة بناء التوافق في الآراء منبراً هاماً للنقاش وفرصة لفئات عديدة تشمل واضعي السياسات والجهات الرئيسية صاحبة المصلحة من القطاعين العام والخاص والمنظمات الدولية والعلماء والمهندسين وغيرهم للمناقشة وتبادل الآراء وتقاسم أفضل الممارسات.

واو - تنفيذ الإصلاحات الرامية إلى تيسير التجارة والالتزامات المقبلة في إطار منظمة التجارة العالمية

٦٠- ينبغي تنفيذ الإصلاحات الرامية إلى تيسير التجارة فور تقريرها على الصعيد الوطني، بيد أن الوضع يختلف في كل إجراء وسياق باختلاف البلدان. فقد تتطلب بعض الإصلاحات مساعدة تقنية بينما ترتبط إصلاحات أخرى ارتباطاً أكبر بالإرادة السياسية. ويمكن الاضطلاع ببعض الإصلاحات على الصعيد الوطني، في حين تتوقف إصلاحات أخرى على التعاون مع البلدان المجاورة. وثمة إصلاحات مكلفة وأخرى ميسورة الكلفة. وأحياناً تكون للجهات المعنية جميعها مصلحة مشتركة، بينما يحدث في مناسبات أخرى أن تعترض جهات معينة تستفيد من الإجراءات أو الممارسات التجارية القاصرة. ويكفي، في بعض الإصلاحات، العمل مع الجمارك، بينما تتطلب إصلاحات أخرى تضافر جهود كثير من الجهات صاحبة المصلحة.

٦١- ويُقترح اتباع نهج قائم على ثلاث خطوات يستند إلى خبرة الأونكتاد في مجال الإصلاحات الرامية إلى تيسير التجارة. فأولاً، ينبغي أن ينشئ البلد المعني الإطار المؤسسي الذي يسمح بإشراك جميع الجهات المعنية ذات الصلة. وثانياً، ينبغي أن تحدّد الاحتياجات والأولويات الوطنية في مجال تيسير التجارة باستخدام هذا الإطار المؤسسي؛ وهذا الأمر يشمل على نحو متزايد الامتثال للالتزامات الإقليمية أو المتعددة الأطراف فيما يتعلق بتيسير التجارة. وثالثاً، ينبغي أن يضع البلد خطة لتنفيذ إصلاحات تيسير التجارة تشمل تحديد المجالات التي تحتاج إلى التعاون الدولي.

٦٢- والخطوة الأولى حاسمة الأهمية. فينبغي أن تكون لدى البلدان آلية تسمح لواضعي السياسات بإجراء تقييم وطني شامل للاحتياجات والأولويات في مجال تيسير التجارة قبل التعهد بالتزامات إقليمية أو متعددة الأطراف. وينبغي أن تنشئ تلك البلدان فرقة عمل أو لجنة معنية بتيسير التجارة أو نوعاً آخر من الآليات التشاورية. وينبغي أن يكون نطاق ولاية هذه الآلية التعاونية واسعاً بما يكفي لتأخذ في الاعتبار أن تيسير التجارة مفهوم أوسع من المفهوم الذي سيُدْرَج مثلاً في اتفاق منظمة التجارة العالمية المقبل بشأن تيسير التجارة.

٦٣- وحتى في السياق الضيق لتيسير التجارة في إطار المنظمة، قد تواجه البلدان النامية صعوبات في تنفيذ اتفاق تيسير التجارة عند إبرامه. وستضطر بعض البلدان للتغلب على مشكلة نقص القدرات أو الهياكل الأساسية أو الموارد. وبالإضافة إلى ذلك، سيكون من العسير على بعض البلدان ضمان اتساق أحكام الاتفاق مع قوانينها أو لوائحها الداخلية. وأخيراً، ربما تحتاج البلدان النامية إلى موظفين إضافيين في حالة الاتفاق على ترتيبات مؤسسية. ومن ثم، يُرجَّح أن يُدعى المجتمع الدولي، فور الاتفاق على الالتزامات، إلى مواصلة بل وتوسيع نطاق ما يقدمه من مساعدة تقنية ودعم لبناء القدرات من أجل تنفيذ الترتيبات. وقد استهل الأونكتاد، إلى جانب شركاء آخرين مدرجين في المرفق دال^(٢٦)، برنامجاً يهدف إلى دعم البلدان النامية المشاركة في عملية المفاوضات في إجراء إصلاحات عملية. ويلتزم الأونكتاد بالمحافظة على الزخم الحالي، لأن استمرار مشاركة البلدان النامية بنشاط هو عامل أساسي للنجاح في اختتام جدول أعمال الدوحة للتنمية فيما يتعلق بتيسير التجارة.

٦٤- وفضلاً عن التعاون على الصعيد المتعدد الأطراف، سيواصل الأونكتاد دعمه للإصلاحات الوطنية وعمليات التكامل الإقليمي. وسينصب التركيز في المستويات الثلاثة - الوطني والإقليمي والمتعدد الأطراف - على تعزيز القدرات الوطنية، بما في ذلك اللجان المعنية بتيسير التجارة أو المحافل التعاونية المماثلة. وتضطلع هذه الآليات بدور كبير في تحديد الاحتياجات والأولويات في مجال تيسير التجارة ثم في تنفيذ الإصلاحات في هذا المجال.

زاي - دعم تيسير التجارة في أقل البلدان نمواً

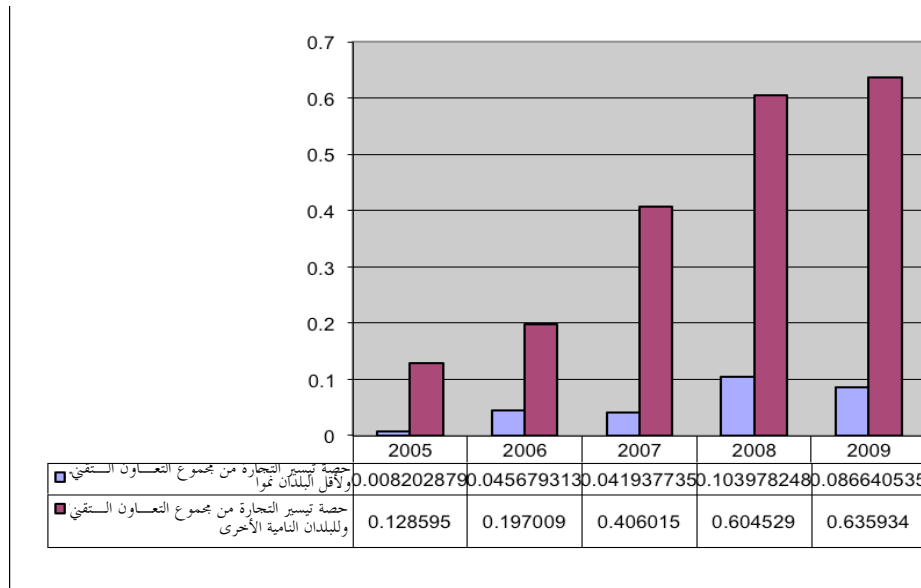
٦٥- يواجه المجتمع الدولي والأونكتاد كذلك تحدياً يتمثل في سير عملية تيسير التجارة في البلدان النامية المتوسطة الدخل بخطى أسرع عموماً مما هي عليه في أقل البلدان نمواً. إذ يمكن للبلدان النامية المتوسطة الدخل، باستنادها في الغالب إلى كثرة التدفقات التجارية، أن تحقق معدلاً أعلى لعوائد الاستثمار في الإصلاحات الرامية إلى تيسير التجارة، ويسهل عليها من ثم حشد التمويل اللازم. كما أن البلدان النامية المتوسطة الدخل تنطلق في معظم الأحيان من قاعدة أمتن مما لدى أقل البلدان نمواً فيما يتعلق بالقدرات المؤسسية والتكنولوجية والبشرية. ومن ثم، يرجح أن تكون الإصلاحات في أقل البلدان نمواً أكثر تكلفة من حيث التمويل والوقت اللازمان، بينما تكون هذه البلدان أقل قدرة على تقييم احتياجاتها وصياغة طلباتها والاستفادة بفعالية من المساعدة المتاحة للإصلاحات الرامية إلى تيسير التجارة. وعلاوة على ذلك، فإن الاحتياجات الأساسية في معظم أقل البلدان نمواً فيما يتعلق بالتعليم أو الصحة أو الهياكل الأساسية تتنافس بدورها لجذب الاهتمام والموارد.

(٢٦) صندوق النقد الدولي، ومنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، والبنك الدولي، والمنظمة الجمركية العالمية.

٦٦- وكل ما تقدم ذكره يقلل من احتمال لجوء أقل البلدان نمواً إلى طلب المساعدة من الشركاء الدوليين، كالأونكتاد، لدعم الإصلاحات الرامية إلى تيسير التجارة، مقارنة بالبلدان النامية المتوسطة الدخل والأكثر تقدماً. وكما هو موضح في الشكل ٢ فإن حصة المساعدة التقنية المخصصة لتيسير التجارة في البلدان النامية الأخرى أعلى من مثلتها في أقل البلدان نمواً.

الشكل ٢

النسبة المئوية لحصة المساعدة التقنية في مجال تيسير التجارة المخصصة لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية الأخرى، ٢٠٠٥-٢٠٠٩



المصدر: حسابات الأونكتاد استناداً إلى بيانات مقدمة من منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي. ويشمل تيسير التجارة مفاهيم شتى، كتبسيط إجراءات الاستيراد والتصدير ومواءمتها (مثل التقييم الجمركي وإجراءات الترخيص والإجراءات الرسمية اللازمة للنقل والدفع والتأمين) ودعم إدارات الجمارك.

٦٧- وثمة تطور إيجابي يبيّنه الشكل ٢ أيضاً وهو أن الحصة الإجمالية من المساعدة التقنية المخصصة لتيسير التجارة قد شهدت تزايداً كبيراً في السنوات الأخيرة، في أقل البلدان نمواً وللبلدان النامية الأخرى على السواء، غير أنها لا تزال ضئيلة مقارنة بالمجالات الأخرى. فأقل من ١،٠ في المائة من المساعدة التقنية الموجهة إلى أقل البلدان نمواً تُخصّص لتيسير التجارة في عام ٢٠٠٩. بينما بلغت هذه النسبة ٠,٦٣ في المائة للبلدان النامية الأخرى في السنة نفسها.

٦٨- وينبغي أن يعمل الأونكتاد بشكل استباقي، إلى جانب الشركاء المدرجين في المرفق دال وسائر الشركاء الإقليميين، على صياغة وتقديم مقترحات موجهة إلى أقل البلدان نمواً بالتعاون مع الهيئات المحلية المختصة.

حاء - التعاون الجمركي الدولي (الجمارك المترابطة عالمياً)

٦٩- أصبحت أئمة الجمارك أمراً واقعاً في العديد من البلدان منذ عقود، ومع ذلك لا بد من تحديثها وتطويرها باستمرار لتكييف الجمارك مع بيئة متغيرة. ويجري هذا التكيف على المستوى التشغيلي بتنفيذ عمليات وتقنيات تبسط الإجراءات سعياً إلى بلوغ بيئة من دون ورق من خلال الاستفادة من التقدم في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات. وسيؤدي ذلك، على الصعيد الوطني، إلى اعتماد نظام النافذة الوحيدة وتشجيع التعاون بين الوكالات المتعددة. أما على الصعيدين العالمي والإقليمي، فسيؤدي ذلك إلى التعاون الدولي بين إدارات الجمارك، بما في ذلك إمكانية التشغيل المتبادل لنظمتها في إطار الجمارك المترابطة عالمياً لضمان الاتساق وقدر عالٍ من الأمن.

٧٠- وقد انطلق التعاون بين الإدارات الجمركية منذ مدة طويلة وأضفي عليه الطابع المؤسسي في إطار مجلس التعاون الجمركي السابق (١٩٥٢) الذي أصبح فيما بعد المنظمة الجمركية العالمية. وشمل هذا التعاون مجموعة من الأنشطة منها تبادل المعلومات المتعلقة بالاحتيايل أو العمليات التجارية في إطار اتفاقات تبادل المساعدة الإدارية. وكان تبادل المعلومات، في البداية، يستند إلى وثائق ورقية (مثل الفاكس أو التلكس) ثم تحسن تدريجياً باستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات لإنشاء الشبكة الجمركية لإنفاذ القوانين.

٧١- وفي العقد الماضي، انصب تركيز السياسات الجمركية على أمن مجموع سلسلة الإمدادات بتشجيع تبادل البيانات بين الهيئات التجارية والإدارات الجمركية وفيما بين الإدارات الجمركية نفسها، بما في ذلك تبادل المعلومات قبل وصول البضائع، لتأمين نقلها طبقاً لإطار معايير المنظمة الجمركية العالمية لعام ٢٠٠٥ لتأمين التجارة العالمية وتيسيرها (SAFE). وفي غضون ذلك، تحسنت تقنيات المراقبة الجمركية، بحيث انتقلت من تيسير التجارة الصرف إلى استهداف شحنات مختارة بغرض التحقق من أمنها باستخدام نظم الانتقاء المؤتمتة ووسائل التفتيش غير الاقتحامي.

٧٢- وأطلقت المنظمة الجمركية العالمية مبادرة الجمارك المترابطة عالمياً للاستفادة من الحلول التي تتيحها تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الحديثة لتوسيع نطاق تبادل البيانات بين الإدارات الجمركية لأغراض إنفاذ القوانين ومكافحة الغش التجاري وتنفيذ الإجراءات الدولية (مثل إجراءات المرور العابر). ومن الواضح أن إجراء هذا التبادل العالمي للبيانات يتطلب مواصلة وتوسيع الأعمال المضطلع بها في توحيد وتطبيع البيانات والوثائق والرسائل.

رابعاً - قضايا مطروحة للنقاش

٧٣- ويدعى الخبراء إلى الاسترشاد بالمناقشات التي جرت في الدورات السابقة لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن النقل وتيسير التجارة، التي ساعدت على زيادة الإحاطة بالقضايا القائمة والناشئة التي تؤثر في قطاع النقل والأداء التجاري والقدرة التنافسية للبلدان النامية، ولا سيما أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية.

٧٤- وربما يود الخبراء مناقشة القضايا التالية:

- (أ) تحليل ونشر أفضل الممارسات والخيارات المتاحة:
- '١' لتعزيز النقل المتكامل المتعدد الوسائط والنظم اللوجستية؛
- '٢' لدعم وتمويل نقل البضائع المستدام بما في ذلك عن طريق الشراكات بين القطاعين العام والخاص؛
- (ب) التعاون مع الشركاء ذوي الصلة لإتاحة منتدى ومحفل لإجراء البحوث بشأن:
- '١' تأثير أسعار النفط على تكاليف النقل وعلى التجارة؛
- '٢' تأثير تغير المناخ على الموانئ ومتطلبات التكيف ذات الصلة؛
- (ج) تقديم المساعدة إلى البلدان النامية من أجل:
- '١' التصديق على الصكوك القانونية المتعلقة بالنقل وتنفيذها؛
- '٢' تنفيذ الإصلاحات الرامية إلى تيسير التجارة، بما في ذلك الالتزامات المقطوعة في إطار منظمة التجارة العالمية؛
- '٣' أتمتة الجمارك ونظم معالجة المعلومات المتعلقة بأمن سلاسل الإمداد.