

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

دليل إنشاء اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة
في دول منطقة إسكوا

الأمم المتحدة

Distr.
GENERAL

E/ESCWA/TRANS/2002/3/Rev.1
24 January 2003
ORIGINAL: ARABIC

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

دليل إنشاء اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة
في دول منطقة إسكوا

الأمم المتحدة
نيويورك، ٢٠٠٣

04-0178

المحتويات

الصفحة

١	.....	أولاً- تسهيل النقل والتجارة في منطقة إسكوا
٣	.....	ثانياً- إنشاء اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة
٤	.....	ألف- فكرة إنشاء اللجان
٤	.....	باء- أهداف اللجان
٦	.....	جيم- تكوين اللجان وصلاحياتها
٨	.....	دال- تكوين اللجان الفرعية الفنية
٨	.....	ثالثاً- التنسيق على الصعيد الإقليمي
٩	.....	رابعاً- الخبرات الدولية السابقة
١١	.....	خامساً- الخبرات الحديثة في دول منطقة إسكوا
١٣	.....	سادساً- الخطوات التنفيذية لإنشاء اللجنة الوطنية

قائمة الأشكال

٧	.....	١- تشكيل اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة
١٣	.....	٢- اللجنة الوطنية لتيسير التجارة بين الجمهورية اليمنية وبلدان منطقة إسكوا
١٤	.....	المرفق- قائمة ببعض اللجان الوطنية في العالم

أولاً- تسهيل النقل والتجارة في منطقة إسكوا

إزاء التحديات الهائلة التي تواجه اقتصادات دول منطقة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (إسكوا)، والمتمثلة في تزايد التكتلات الاقتصادية الإقليمية، والعولمة الاقتصادية، وإنشاء منظمة التجارة العالمية؛ وإزاء ضعف حركة التجارة البينية وانخفاض صادرات دول المنطقة إلى الدول الخارجية؛ عقدت إسكوا ندوة حول كفاءة التجارة في الدول الأعضاء، في بيروت خلال الفترة ٣٠ تشرين الثاني/نوفمبر - ٢ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٨. وحضر الندوة خمسون مشاركاً من وزارات التجارة والاقتصاد في الدول الأعضاء، بالإضافة إلى ممثلين من غرف التجارة والقطاع الخاص، وخبراء من منظمات دولية وإقليمية، مثل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، واللجنة الاقتصادية لأوروبا، واتحاد المصارف العربية، وشبكة معلومات التجارة العربية في صندوق النقد العربي. ولاحظت الدول الأعضاء أن موضوع تسهيل التجارة يحظى باهتمام متزايد في عدة محافل دولية مثل منظمة التجارة العالمية ومنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي والمنظمة الجمركية العالمية، لما له من أهمية في إزالة العوائق التي تعترض نمو التجارة الخارجية، وفي تشجيع مساهمة الاقتصادات الناشئة في الأسواق العالمية.

وإدراكاً للأهمية المتزايدة لإزالة العوائق التي تعترض التجارة، ولتسهيل نقل البضائع من أجل تحقيق زيادة ملحوظة في مساهمة دول المنطقة في التجارة الدولية وتشجيع التجارة الإقليمية، أوصت الندوة حكومات الدول الأعضاء باتخاذ الخطوات اللازمة لتحقيق كفاءة التجارة على الصعيدين الوطني والإقليمي، وخلصت إلى تبني خطة عمل لهذا الغرض^(١).

وإزاء الدور الهام الذي تؤديه إجراءات نقل البضائع عبر المنافذ الدولية في التأثير على كفاءة التجارة الدولية والبينية للمنطقة؛ أعدت إسكوا، في عام ٢٠٠٠، دراسة ميدانية تحليلية معنونة "تسهيل نقل البضائع الدولية في منطقة إسكوا"، تستهدف الوقوف على إجراءات نقل البضائع عبر المنافذ الدولية في المنطقة، وتحليل العوائق التي تعترضها، واقتراح التوصيات المناسبة لتسهيل تلك الإجراءات ومواءمتها.

وتناولت الدراسة التي تقع في ستة مجلدات^(٢) خمساً من الدول الأعضاء تختلف عن بعضها البعض من حيث النظم المتبعة في المنافذ الدولية؛ فمنها من يتبع النظم التقليدية، عموماً، مثل الجمهورية العربية السورية، ومنها من يتبع النظم والتقنيات الحديثة مثل الإمارات العربية المتحدة (جمارك وموانئ دبي)، ومنها من يطبق النظم الحديثة بدرجات متباينة مثل المملكة الأردنية الهاشمية والجمهورية اللبنانية وجمهورية مصر العربية. وفي تلك الدول، ركزت الدراسة، خصوصاً، على إجراءات نقل البضائع الدولية عبر المنافذ البحرية، سواء أكانت الإجراءات الخاصة بعمليات التصدير أم الاستيراد أم العبور أم إعادة التصدير، ومن ضمنها إجراءات الإعداد للعملية التجارية. كما تطرقت لإجراءات المنافذ البرية في بعض الدول سواء أكانت إجراءات دخول الشاحنات إلى الدولة أم خروجها منها. واشتملت الدراسة كذلك على وصف تفصيلي وبياني لإجراءات نقل البضائع عبر المنافذ الدولية. وهذا الوصف تناول الوثائق والمستندات المستخدمة، وكلفة إنهاء المعاملات، والزمن الذي تستغرقه هذه الإجراءات، وعدد الخطوات والتوقيعات والتأشيرات اللازمة لكل معاملة. وتناولت

(١) لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، "خطة عمل لتحقيق كفاءة التجارة في بلدان الإسكوا"، وقائع الندوة حول كفاءة التجارة في الدول الأعضاء في إسكوا، E/ESCWA/ED/1999/9، ص ١٤٥.

(٢) لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، "تسهيل نقل البضائع الدولية في منطقة إسكوا"، ستة مجلدات، الوثائق: E/ESCWA/TRANS/2000/4, Add.1, Add.2, Add.3, Add.4 and Add.5.

الدراسة أيضاً بوصف مختصر، بعض الاتفاقات الدولية والإقليمية المعنية بتسهيل إجراءات نقل البضائع عبر المنافذ الدولية، ومدى تطبيق تلك الاتفاقات في دول إسكوا وإمكانية تطبيقها.

وتضمّنت الدراسة تحليلاً مقارنةً بين الدول الخمس المذكورة آنفاً، بالإضافة إلى توضيح الأدوار التي تضطلع بها الأطراف المشاركة في تلك الإجراءات، وهي المصدر والمستورد، والجمارك، والميناء والسلطات الرقابية، والوسطاء والوكلاء. ونتيجة لذلك، تمكنت الدراسة من تحديد المشاكل التي تعاني منها عمليات نقل البضائع عبر المنافذ الدولية وأسباب تلك المشاكل، ثم خلصت إلى إحدى عشرة توصية رئيسية إضافة إلى عدد من التوصيات التفصيلية. وفيما يلي عرض موجز لأهم نتائج الدراسة.

فالمشاكل تدرج في ثلاثة ميادين رئيسية هي:

- ١- ارتفاع كلفة الإجراءات.
- ٢- طول زمن إنهاء الإجراءات.
- ٣- الممارسات غير القانونية.

أما أسباب تلك المشاكل فمتعدّدة ومتداخلة، وقد أمكن حصرها في خمسة وعشرين سبباً هاماً منها:

١- عدم وجود دليل واضح للإجراءات، وعدم الاهتمام بإطلاع التجار ووكلائهم على التعديلات التي تطرأ عليه إن وجد. فهذا هو السبب الرئيسي لمشكلة عدم شفافية الإجراءات والقواعد والتكاليف، وعدم وضوحها لمعظم التجار ووكلائهم ووسطاء النقل حتى الذين يتعاملون دورياً مع مؤسسات الجمارك والموانئ والسلطات الرقابية. فعالية الإجراءات والقواعد والرسوم والقيود والمحظورات تتغيّر من وقت إلى آخر بتعميمات وقرارات وقوانين من غير الاهتمام بإحاطة المتعاملين علماً بمحتوى هذه التغييرات، بل يفاجأون بها عند التعامل مع الموظفين، وبالتالي يقعون في كثير من الأخطاء في استيفاء المستندات والرسوم المطلوبة، وهذا يسبب هدر الوقت والمال. كما يؤدي عدم الشفافية إلى لجوء الوكلاء إلى الموظفين لاستيضاح الأخطاء أو للتغاضي عنها وتجاوزها، وبالتالي الدخول في معاملات غير قانونية.

٢- إنجاز معظم الإجراءات بالتعامل، وجهاً لوجه، بين أصحاب الشأن أو وكلائهم من جهة، وعدد كبير من الموظفين من جهة أخرى، وهذا يفتح مجالاً أوسع أمام المعاملات غير القانونية وبالتالي ارتفاع التكاليف غير الرسمية.

٣- النقص في الكوادر البشرية العالية الكفاءة، ويؤدي إلى تعدد الأخطاء وبطء الإجراءات. فبعض العاملين ينظرون إلى تلك الوظائف باعتبارها فرصة لتحقيق فوائد مادية سريعة.

٤- عدم وجود ربط بين جميع الأطراف التي تضطلع بدور في الإجراءات، يتيح تبادل المعلومات مباشرة وبدقة وسهولة بينها. فمن الممكن أن يكون لكل طرف (من وزارة، وغرفة تجارة، وميناء، وجمرك، ووكيل ملاح، الخ) نظام داخلي يعمل بكفاءة ويتيح إنهاء الإجراءات في غضون دقائق، إلا أن عدم ارتباط تلك الأطراف في نظام متكامل يسمح بتبادل المعلومات بينها إلكترونياً، يؤدي إلى تعقيد الإجراءات، وهدر الوقت، وارتفاع الكلفة.

٥- تعدد السلطات الحكومية التي لها علاقة بعملية نقل البضائع عبر المنافذ الدولية وانفصال سياساتها، بحيث تعمل كل جهة على وضع القوانين واللوائح والإجراءات التي تحقق أهدافها فقط من غير النظر إلى أهداف الجهات الأخرى، بل وقد تتعارض معها، ولا تراعى بذلك كفاءة النقل والتجارة عموماً.

٦- كثرة الخطوات (٤٠ خطوة في المتوسط في حالة الاستيراد لمعظم الدول التي شملتها الدراسة) وعدد التوقيعات والتأشيرات (٢٠ توقيعاً في المتوسط للدول نفسها)، وذلك بسبب تعدد التدقيقات والمراجعات التي يخضع لها المستند أو البيان أكثر من مرة. فهذه الخطوات والتوقيعات ليس لها هدف منطقي واضح، ومن شأنها تعطيل الإجراءات وإفساح المجال أمام الممارسات غير القانونية، وبالتالي، زيادة التكاليف غير الرسمية.

٧- عدم وجود معايير واضحة ومتفق عليها لتقدير قيمة البضائع، وهذا يسبب الكثير من الخلافات بين التجار وموظفي الجمارك.

وبناء على هذا التحليل، خلصت الدراسة إلى إحدى عشرة توصية رئيسية أقرتها لجنة النقل في إسكوا في دورتها الثانية التي عقدت خلال الفترة ٦-٧ شباط/فبراير ٢٠٠١، وأيدتها الدورة الحادية والعشرون لإسكوا التي عقدت في ٨-١١ أيار/مايو ٢٠٠١، ويمكن إيجازها بما يلي:

- ١- تبسيط الإجراءات وتطوير القوانين.
- ٢- وضوح الإجراءات والمعاملات واللوائح.
- ٣- القضاء على الممارسات غير القانونية.
- ٤- تطوير القوى العاملة في مجال النقل والتجارة الدولي.
- ٥- الميكنة/التبادل الإلكتروني للبيانات/تكنولوجيا المعلومات.
- ٦- تطوير الهياكل التنظيمية والتوحيد الإداري.
- ٧- تقدير القيمة وتصنيف التعريف.
- ٨- استمرارية ساعات الدوام.
- ٩- عقد اتفاقات جديدة والانضمام إلى القائم منها.
- ١٠- تبني نظام النقل الدولي المتعدد الوسائط.
- ١١- تعزيز دور إسكوا في هذه المجالات.

ثانياً- إنشاء اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة

يستلزم وضع التوصيات المذكورة أنفاً موضع التنفيذ وتحويلها إلى واقع عملي ملموس جهداً كبيراً يبذله جميع الأطراف المعنية على جميع الأصعدة، وبتنسيق كامل. ولا شك أن هناك جهوداً كبيرة تبذلها كافة الدول لتطبيق الكثير من تلك التوصيات، وأن تحسناً واضحاً أحرز في بعض الجوانب، إلا أن نقطة البداية الصحيحة تتمثل في أن تقوم كل دولة بإنشاء لجنة وطنية لتسهيل النقل والتجارة تضم كافة الجهات المعنية الحكومية وغير الحكومية. ومهمة اللجنة الوطنية هي دراسة نقاط الاختناق في مجال تنفيذ معاملات التجارة الدولية على مستوى القطر، وتحديد أسباب هذا الاختناق، وإعطاء الحلول الناجعة. وتستطيع اللجنة أن تسترشد بالتوصيات الإحدى عشرة المذكورة أنفاً في تنفيذ مهمتها.

وبعد المناقشة المستفيضة للموضوع في اجتماع الخبراء حول مواءمة قوانين وأنظمة ومعايير النقل من أجل التعاون الإقليمي، في ١٥-١٦ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠١، والدورة الثالثة للجنة النقل، في ٥-٧

آذار/مارس ٢٠٠٢، واجتماع فريق الخبراء بشأن تسهيل النقل والتجارة من أجل التكامل الإقليمي في ٢٤-٢٦ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢، جرى تأييد توصيات لجنة النقل في دورتها الثالثة، والتي تقضي باعتماد مقترح إنشاء اللجان الوطنية والبدء بتنفيذه في الدول الأعضاء، وقيام إسكوا باستكمال إعداد دليل إنشاء تلك اللجان ووضع آلية إقليمية للتنسيق فيما بينها.

ألف- فكرة إنشاء اللجان

يمكن إيجاز أسس فكرة إنشاء اللجان الوطنية بما يلي:

١- تهيئة مناخ مناسب للحوار المنظم والتنسيق بين الأطراف المشاركة في عمليات النقل والتجارة الدولية وهذه الأطراف هي:

- (أ) المصدرون والمستوردون (التجار) وممثلوهم؛
- (ب) الجمارك؛
- (ج) الميناء (البري والبحري والجوي)؛
- (د) السلطات الرقابية مثل: وزارات الاقتصاد (التجارة) والمالية والنقل والتخطيط والمصرف المركزي؛
- (هـ) الوكلاء والوسطاء (متعهدو خدمات النقل)؛
- (و) المصارف وشركات التأمين؛
- (ز) مرافق الاتصالات.

٢- إذكاء شعور بالشراكة الحقيقية بين تلك الأطراف.

٣- تعزيز التعاون بين الحكومة والقطاع الخاص في مجال تنمية التجارة.

باء- أهداف اللجان

١- الأهداف العامة

تستهدف اللجان بوجه عام:

- (أ) تسهيل النقل والتجارة مع تبسيط ومواءمة الإجراءات والعمليات، والإصلاح الإداري والقانوني، وميكنة الإجراءات بمساعدة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وتقليل الكلفة والزمن، وتعزيز الأمن، وكافة سبل التسهيل عبر سلسلة تقديم خدمات النقل وتبادل الوثائق المتعلقة بالتجارة الدولية؛
- (ب) تعزيز القدرة التنافسية الوطنية لزيادة الصادرات لأن تسهيل النقل والتجارة من أهم عناصر النهوض الاقتصادي؛

(ج) تبسيط الإجراءات وإزالة العوائق التي تعترض التجارة بين الدول، من أجل زيادة التبادل التجاري والسياحي، وبالتالي الإسراع في تحقيق التكامل الإقليمي بين تلك الدول.

٢- الأهداف المتخصصة للجان الوطنية

(أ) توفير منتدى وطني لتسهيل وترشيد الإجراءات والممارسات والوثائق المستعملة في التجارة الخارجية؛

(ب) اقتراح مسودة، لأغراض موافقة الحكومة، تتناول تسهيل كافة الإجراءات المتعلقة بالنقل والتجارة؛

(ج) تقديم توصيات إلى الحكومة بخصوص الاستثمارات المستقبلية لأغراض تطوير النقل والتجارة؛

(د) زيادة الوعي بمنافع تحقيق تسهيل التجارة.

٣- الأنشطة المطلوبة لتحقيق الأهداف المتخصصة للجنة الوطنية

(أ) تسهيل النقل والتجارة

(١) تأكيد التنسيق بين السياسات الهادفة إلى تحقيق كفاءة التجارة، باعتبارها حزمة واحدة متناسقة؛

(٢) مراجعة الإجراءات اللازمة في التجارة الدولية، ومن ضمنها النقل المتعدد الوسائط، لتسهيلها وتوحيدها؛

(٣) جمع وتوزيع المعلومات عن الإجراءات الرسمية في النقل والتجارة الدولية؛

(٤) متابعة تسهيل وتوحيد وثائق النقل والتجارة حسب معايير الأمم المتحدة بهذا الصدد، ومن ضمنها الوثائق المخصصة للاستعمال الإلكتروني وللنظم المميكنة؛

(٥) تشجيع إدخال تكنولوجيا المعلومات في مجالات النقل والتجارة والاتصالات.

(ب) الأنشطة التنظيمية

(١) استعراض وتعديل واقتراح مسودات وثائق سياسات وأنظمة وقوانين ولوائح وإجراءات جديدة، وعرضها على الحكومة للموافقة عليها، في كل ما يتعلق بعمليات النقل والتجارة، تكون الغاية منها تحديث الممارسات المطبقة؛

(٢) متابعة إجراءات الحصول على موافقة نهائية للسياسات والممارسات المقترحة من مختلف الجهات المعنية وعبر القنوات المؤسسية والتنفيذية، وعلى رأسها مجلس الوزراء، ثم متابعة تنفيذ ما يُعتمد من تلك السياسات والممارسات؛

(٣) اختبار ملاءمة ارتباط الدولة المعنية بالاتفاقيات والمواثيق الدولية الخاصة بتسهيل التجارة الدولية والنقل، ومنها، مثلاً، اتفاقية كيوتو لتسهيل وتنسيق الإجراءات الجمركية لعام ١٩٧٤ والتعديلات عليها لعام ١٩٩٩.

(ج) الأنشطة الإنمائية

- (١) استعراض مكونات سياسات الاستثمار لتسهيل إدخال تكنولوجيات النقل والتجارة وتطويرها؛
- (٢) اهتمام اللجنة، بصفتها جهة استشارية وفنية، بالمسائل المتعلقة بتطوير مؤسسات النقل الإقليمية والدولية والمتعددة الوسائط.

(د) الأنشطة التدريبية

- (١) تنظيم حملات للتعريف بمنافع ومتطلبات تسهيل إجراءات ووثائق التجارة بين متخذي القرار في الحكومة والقطاع الخاص ومشغلي وسائط النقل وهيئات الجمارك وسائر الأجهزة التنظيمية ذات العلاقة؛
- (٢) تنظيم سلسلة من الندوات وورشات العمل لمتخذي القرار على جميع المستويات، الهدف منها توعيتهم بالأمور الخاصة بتسهيل النقل والتجارة ودورها في تنمية المجتمع؛
- (٣) تنظيم زيارات قصيرة، في متابعة لبرامج التوعية، يقوم بها خبراء فنيون لتقديم الاستشارات حول كيفية ترشيد عمليات النقل، وتحسين معاملات التجارة، وزيادة المنافع المرجوة من تسهيل النقل والتجارة.

جيم- تكوين اللجان وصلاحياتها^(٣)

ولتحقق اللجنة الوطنية أهدافها ومهامها، ينبغي أن يشمل تشكيلها الأطراف المعنية كافة، من الحكومة والقطاع الخاص، بتمثيل متوازن ورفيع المستوى، وأن تتمتع بصلاحيات كافية (انظر الشكل ١). وفيما يلي مقترح محدد يُسترشد به في تكوين اللجنة، مع مراعاة الظروف الخاصة بكل دولة:

١- يراعى أن يتضمن التمثيل الحكومي في اللجنة الوطنية، مثلاً لا حصراً، وزارة النقل (وما قد يتبعها من مؤسسات الطرق والجسور، والموانئ البحرية، والطيران المدني، وشركات النقل العامة)، ووزارة المالية (مصلحة الجمارك، ومصلحة الضرائب، وبنوك القطاع العام، وشركات التأمين التابعة للقطاع العام)، ووزارة التجارة (هيئات تشجيع الصادرات، وتراخيص الاستيراد والتصدير وشهادات المنشأ، والمختبرات، والمعامل)،

(٣) صدرت عدة وثائق حول الموضوع يمكن الاسترشاد بها لإنشاء اللجنة الوطنية ولعل أهمها الوثيقتين التاليتين:

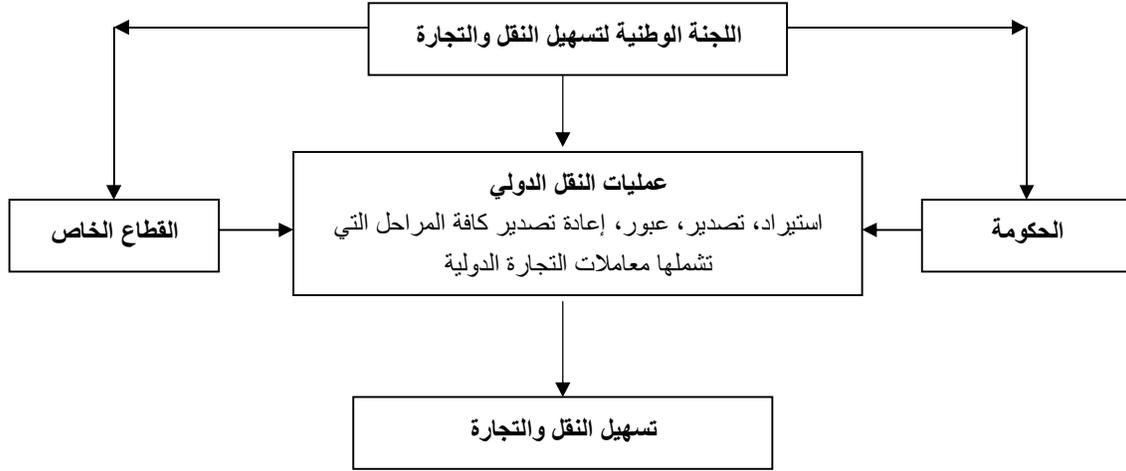
ECE/CEFACT, Draft Revision of Recommendation No. 4 öNational Trade Facilitation Bodiesö, Trade/CEFACT/1999/11, 27 January 1999;

ECE/CEFACT, Creating an Efficient Environment for Trade and Transport, Submitted by UNCTADö, TRADE/CEFACT/2000/8, 24 January 2000.

ووزارة الداخلية (أجهزة الأمن، وأجهزة المرور)، ووزارات الزراعة والصناعة والصحة والاتصالات والمصرف المركزي.

٢- يراعى أن يتضمن تمثيل القطاع الخاص ممثلين عن التجار (المصدرين والمستوردين) ومقدمي الخدمات (وسطاء النقل، ووكلاء الشحن، ومخلصي الجمارك، والوكلاء البحريين، والوكلاء السياحيين)، وشركات النقل والإدارة والتشغيل، والبنوك الخاصة وشركات التأمين الخاصة، والغرف التجارية والصناعية، والاتحادات والجمعيات والنقابات ذات الصلة.

الشكل ١ - تشكيل اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة



٣- يتولى رئاسة اللجنة وزير النقل أو وزير التجارة أو وزير المالية، ويكون الوزيران الآخران نائبين للرئيس.

٤- تكون اللجنة تابعة لرئيس مجلس الوزراء.

٥- يكون أعضاء اللجنة من الجانب الحكومي على مستوى وكيل وزارة.

٦- تتكون عضوية اللجنة مناصفة من القطاعين العام والخاص ويتراوح عدد أعضائها بين ١٠ و ١٥ عضواً في أقصى حد.

٧- تنشأ اللجنة بقرار يصدر عن مجلس الوزراء، ويُنشر في الجريدة الرسمية للحكومة.

٨- تحتاج اللجنة إلى أمانة تنفيذية، بحيث يُعيّن أمين تنفيذي متفرغ يضطلع بإدارة الأمانة التنفيذية للجنة، والتحصير لاجتماعاتها، ويساعده فريق متخصص.

٩- تؤمّن الموارد المالية والعينية، للجنة الوطنية والأمانة التنفيذية التابعة لها، من الحكومة أو القطاع الخاص أو مشاريع المساعدة الفنية المقدمة من هيئات دولية، أو من مصدر مشترك بين هذه الجهات، وهو الخيار الأفضل.

دال- تكوين اللجان الفرعية الفنية

تشكل اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة لجاناً فرعية، تتولى دراسة كل قطاع من القطاعات الرئيسية المشاركة في معاملات التجارة الدولية وهي: النقل، والاتصالات، والممارسات التجارية، والجمارك، والمعلومات التجارية، والمصارف والتأمين. وتكون طبيعة اللجان الفرعية فنية، وتحدد العضوية فيها حسب الخبرة العملية، وتنتهي أعمال كل منها بعد انتهاء المهمة الموكلة إليها. وتضطلع اللجان الفرعية بمهامها على النحو الآتي:

١- توزع اللجان الفرعية المهام بين أعضائها وتكون مهمة كل لجنة تحديد نقاط الاختناق وأسبابها واقتراح الحلول.

٢- يكون أعضاء اللجنة الفرعية، من خبراء وفنيين، على مستوى موضوع اللجنة. فاللجنة الفرعية الخاصة بموضوع المصارف والتأمين مثلاً، تضم ممثلين عن المصرف المركزي والمصارف التجارية والشركات المالية الكبرى وشركات التأمين وغرف التجارة والصناعة.

٣- تقدم اللجان الفرعية توصياتها إلى اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة، وعند انتهاء مهمتها تقدم تقريراً ختامياً.

٤- تكون الفترة الزمنية لكل لجنة فرعية عادة سنة واحدة ويمكن تمديد الفترة أكثر من سنة عند الحاجة.

٥- عندما تقدم اللجان الفرعية تقاريرها إلى اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة تقوم هذه اللجنة بالتنسيق بين التوصيات وخطط العمل التي تقدّمها كل لجنة فرعية، بحيث يمكن صياغتها في حزمة واحدة متناسقة من السياسات والتوصيات وبرامج العمل.

٦- تستطيع اللجان الفرعية الاستعانة فنياً بالمنظمات الإقليمية والدولية ذات الصلة من خلال آلية للتنسيق.

ثالثاً- التنسيق على الصعيد الإقليمي

تضطلع إسكوا بمهام التنسيق الإقليمي، بواسطة فريق تسهيل النقل والتجارة في شعبة العولمة والتكامل الإقليمي، وبالإستعانة بخدمات مستشار إقليمي في قضايا تسهيل النقل والتجارة وتحت إشراف لجنة النقل لإسكوا. وتشمل هذه المهام:

١- أعمال التنسيق للرد على الاستفسارات التي يمكن أن توجهها اللجان الفرعية إلى إسكوا والمنظمات الإقليمية والدولية ذات الصلة، بحيث تتولى إسكوا مراجعتها وتصنيفها قبل الرد عليها أو توجيهها إلى المنظمات المعنية، وذلك منعاً للتكرار وتنظيماً للاتصال.

- ٢- أعمال التنسيق بين اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في الدول الأعضاء وتقديم الدعم الفني لها، بحيث تتمكن من تحقيق تسهيل النقل والتجارة على المستوى الإقليمي.
 - ٣- أعمال التنسيق مع الدول الأعضاء والمنظمات الدولية المعنية لتحديد الدول والقطاعات التي تحتاج إلى تدريب وإلى ندوات لزيادة الوعي، وتنظيم الأنشطة اللازمة لذلك.
 - ٤- متابعة التقدم الإقليمي في مجال النقل والتجارة وتنسيق حملات زيادة الوعي، على المستوى الإقليمي، بأهمية تسهيل النقل والتجارة.
 - ٥- تحديد العوائق المشتركة سواء أكانت فنية أم تنظيمية أم تجارية.
 - ٦- تحديد الحلول المشتركة أي رسم خطة عمل إقليمية لحل المشاكل القائمة.
 - ٧- وضع معايير، تُعتمد إقليمياً أو دولياً، في مجالات التوثيق وهيكلية التعريفات الجمركية والتبادل الإلكتروني للبيانات ومجالات أخرى.
- ويجدر بالإشارة أن بعض إجراءات تسهيل التجارة تُطبق على المستوى الوطني، ولكن البعض الآخر، مثل إجراءات النقل المتعدد الوسائط، تُطبق عبر الحدود وعلى المستوى الإقليمي.

رابعاً- الخبرات الدولية السابقة

يوجد حالياً نحو ٦٠ لجنة وطنية في العالم بدأ تكوينها منذ السبعينات، ومنها، مثلاً، لجنة تبسيط الإجراءات في المملكة المتحدة (SITPRO) التي أنشئت في عام ١٩٧٠، ولا تزال حتى الآن؛ ولجنة تبسيط الإجراءات في بولندا (POLPRO) التي أنشئت في عام ٢٠٠٠. وكان تمويل تلك اللجان من الحكومة والقطاع الخاص ومشاريع المساعدة الفنية. وكان تركيزها، عموماً، على تبسيط الإجراءات والميكنة وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، ويتضمن المرفق قائمة ببعض تلك اللجان ومعلومات موجزة عنها.

ومن أحدث التجارب في هذا المجال برنامج تسهيل النقل والتجارة في جنوب شرق أوروبا، وفيما يلي عرض مفصل لهذا البرنامج الذي يمكن الاستفادة منه في منطقة إسكوا.

فهذا البرنامج يستهدف خفض الكلفة الرسمية وغير الرسمية التي لا علاقة لها بالتعريفات الجمركية، والخاصة بالنقل والتجارة عبر المنافذ الحدودية، مع مراعاة أن العمليات التي يجري تبسيطها يمكن أن تطبق في الدول الأخرى من الإقليم ومن المتوقع أن تتطلب عملية إدخال التحسينات ١٠ سنوات تقريباً.

وهذا البرنامج يعمل في جميع دول المنطقة، على دعم تحسينات الجمارك، وتسهيل التجارة، وتقوية التعاون بين الهيئات المسؤولة عن التحكم بالحركة عبر الحدود والأطراف المشاركة في عمليات التجارة الدولية، وتوسيع أفق نشر المعلومات وتدريب القطاع الخاص وتمويل البنى الأساسية وشراء المعدات في المنافذ الحدودية المختارة.

وتعتمد عملية التحسين على اختبار أساليب جديدة للتشغيل يجري تطبيقها في عدد محدد من المواقع الرئيسية قبل تطبيقها في كافة المراكز. وقد يتطلب ذلك المشاركة الفعالة لكافة العاملين على المستويات الوسطى والتشغيلية، ويؤمل أن يؤدي إلى تشجيع المبادرات المحلية من خلال ملكية مواقع المشاريع الرئيسية. وسيجري تمويل المشاريع في المواقع الرئيسية، ومن ضمنها تطبيق مجموعة الإجراءات الجمركية الجديدة، وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وأنظمة إدارة الموارد البشرية، ودعم البنى الأساسية بالإضافة إلى آلية للتعاون بين الهيئات العاملة في المنافذ الحدودية.

وقد وضع هذا البرنامج بالتعاون بين الحكومات الوطنية داخل الإقليم والبنك الدولي والولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي. وتشارك فيه ثماني دول هي: ألبانيا، والبوسنة والهرسك، وبلغاريا، ورومانيا، وكرواتيا، ومقدونيا، ومولدوفا، وجمهورية يوغوسلافيا الاتحادية.

ويوجد في كل من الدول الثماني المذكورة أنفاً هيئة لتبسيط الإجراءات (PRO)، تشارك في البرنامج بواسطة أفرقة العمل التي تحلل المواضيع المتعلقة بتسهيل النقل والتجارة في الدولة التابعة لها، وتعرض الحلول وتتابع عملية التطبيق.

ويجري تعاون وثيق على المستوى الإقليمي بين كافة الهيئات الوطنية المعنية بالإجراءات من خلال لجنة مبادرة التعاون لتسهيل الإجراءات في جنوب شرق أوروبا (South Eastern Cooperative Initiative - SECIPRO Procedure Committee) والتي تدعم برنامج تسهيل التجارة والنقل في جنوب شرق أوروبا (Trade and Transport Facilitation in Southeast Europe - TTFSE) ومن المتوقع، على وجه الخصوص، من لجنة مبادرة التعاون لتسهيل الإجراءات في جنوب شرق أوروبا، التي تشمل أكثر من ثماني دول أن تتدخل لتوسيع برنامج تسهيل التجارة والنقل بحيث يشمل الدول الأخرى.

وتقدر الكلفة الكلية للبرنامج بنحو ١٢٠ مليون دولار، تغطي الحكومة المتلقية ٢٥ في المائة منها، ويؤمن الباقي على شكل قروض واعتمادات ومنح من البنك الدولي وحكومة الولايات المتحدة الأمريكية.

وأخذ تصميم برنامج تسهيل التجارة والنقل في الحسبان الدروس المستفادة من المشاريع السابقة التي حاولت علاج مشاكل العبور من المنافذ الحدودية، ومنها أن استثمارات تحسين الحركة عبر الحدود تستلزم ما يلي: (١) توفير بيانات عن حركة المرور واتجاهاتها؛ (٢) إعطاء معلومات دقيقة عن زمن الانتظار؛ (٣) إيجاد حلول مناسبة لكلتا الدولتين عند المنافذ الحدودية؛ (٤) إيلاء اهتمام لاحتياجات الأطراف والهيئات المختلفة؛ (٥) ضمان الربط مع سياسات النقل الوطنية؛ (٦) التعاون وتبسيط الإجراءات الجمركية وإزالة العوائق التي تعترض التجارة الدولية.

وقد بدأ تطبيق البرنامج في عام ٢٠٠١. وبعد العام الأول للتشغيل، أدخلت تحسينات بناءة على الأداء في بعض المراكز الرئيسية، حيث قلص زمن إنجاز المعاملات بنحو ٥٠ في المائة، كما قصر زمن الانتظار على الحدود بنسبة ٧٥ في المائة^(٤).

خامساً. الخبرات الحديثة في دول منطقة إسكوا

(٤) المصدر: " Trade and Transport Facilitation in Southeast Europe Program:Tools and Findings After a Year of " Implementation" see <<http://www.seecon.org/RegionalInitiatives/TTFSE/index.html>>.

في كافة دول المنطقة هيئات ولجان متعددة تعنى بمعالجة قضايا كثيرة متعلقة بتسهيل النقل والتجارة. وتقوم تلك الدول بإبرام العديد من الاتفاقات الثنائية وشبه الإقليمية والإقليمية والدولية التي تشتمل على جوانب مختلفة من الموضوع. ويوجد في غالبية الدول لجان وطنية تابعة لغرف التجارة والصناعة وجمعيات رجال الأعمال، وغرف التجارة الدولية. وتتفرع منها، عادة، لجان قطاعية فنية، ولكن الملاحظ أن توصيات تلك اللجان التابعة للقطاع الخاص قد لا تحظى بالاهتمام المطلوب لدى الهيئات الحكومية المعنية. أما الاتفاقات فيُطبق بعضها جيداً، ولا يحظى البعض الآخر بنفس القدر من الاهتمام، وأحياناً ينشأ تضارب بين تلك الاتفاقات بسبب عدم التنسيق بينها عند إبرامها.

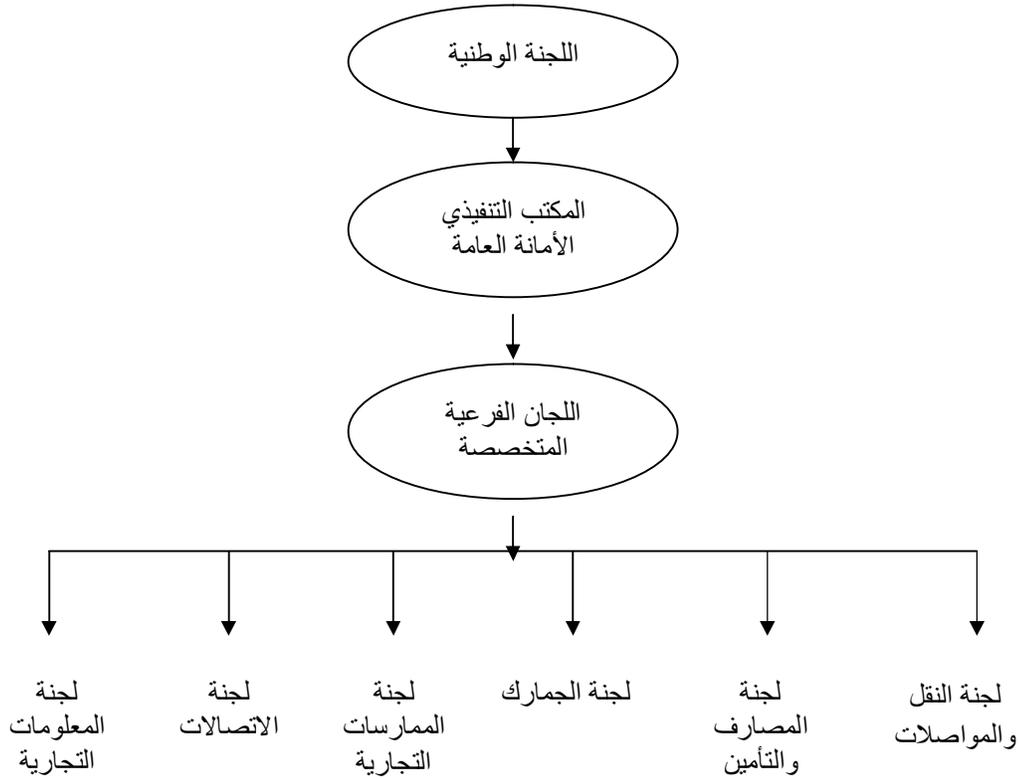
وقد اتجهت بعض الدول، مؤخراً، إلى إنشاء لجان وهيئات تابعة للحكومة تأكيداً لأهمية الموضوع على المستوى الحكومي للدولة. ويذكر منها، مثلاً، جمهورية مصر العربية والجمهورية اليمنية. ففي جمهورية مصر العربية أعيد تشكيل المجلس الأعلى للموانئ البحرية، ويرأسه وزير النقل، بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم ١٠٩ لعام ٢٠٠٠، بحيث أصبح يختص وحده بوضع الاستراتيجية العامة لجميع الموانئ، ومتابعة تنفيذ القرارات المنظمة لأعمال كافة الأجهزة داخل الموانئ، وبحث الاقتراحات والتوصيات التي تقدمها الجهات التي يتصل نشاطها بالموانئ واتخاذ القرارات اللازمة بشأنها، واقتراح تعديل التشريعات أو اللوائح التي تقوم على تنفيذها الجهات المختلفة العاملة داخل الموانئ، وتحديد بدل الخدمات للجهات المختلفة العاملة داخل الميناء. وفي جمهورية مصر العربية أيضاً، صدر قرار رئيس الجمهورية رقم ١٠٦ لسنة ٢٠٠٠ بشأن تيسير إجراءات الفحص والرقابة على السلع المصدرة والمستوردة، والذي دُمجت بمقتضاه جميع الأجهزة الرقابية الخاصة بالزراعة والأغذية والصحة والحجر البيطري والمواد، لتكون جميعها تحت إشراف جهة واحدة، وهي الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات، بعد أن كانت تلك الأجهزة مستقلة، وكان على العميل التعامل مع كل منها على حدة من حيث تقديم طلبات الفحص ودفع الرسوم والحصول على شهادات الصلاحية. لذلك تقرر أن تؤخذ العينات مرة واحدة، وتصدر شهادة صلاحية واحدة تضم جميع قرارات تلك الجهات، وتسدد الرسوم أيضاً مرة واحدة إلى الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات.

وفي جمهورية مصر العربية كذلك، أنشئت حديثاً لجنة النقل التابعة لوزارة التجارة الخارجية، بموجب القرار الوزاري رقم ٥٠٣ لعام ٢٠٠٢. والغاية من هذه اللجنة، التي يرأسها وزير التجارة الخارجية، دراسة مشاكل النقل ذات الصلة بحركة التجارة الخارجية، واقتراح وضع القواعد والأسس اللازمة لحل تلك المشاكل، وزيادة كفاءة الصادرات ودعم موقفها التنافسي في الأسواق الخارجية. وتضمن القرار الوزاري أيضاً تشكيل لجان فرعية تشمل لجنة النقل البري، ولجنة النقل الجوي، ولجنة النقل البحري والنهري. كما يتولى قطاع التجارة الخارجية أعمال الأمانة الفنية للجنة ويصدر رئيس قطاع التجارة الخارجية قراراً بتشكيلها. وتعد كل لجنة فرعية تقريراً شهرياً بنتائج أعمالها وتعرضه على اللجنة الرئيسية. ولا شك في أن تلك الخطوات إيجابية وفي الاتجاه الصحيح، لكنها ليست بديلاً عن تأسيس لجنة وطنية لتسهيل النقل والتجارة.

وأحدث تجربة للتشكيل المقترح في هذا الدليل تتمثل في إنشاء لجنة تيسير التجارة بين الجمهورية اليمنية وبلدان منطقة غربي آسيا (إسكوا) بموجب قرار رئيس مجلس الوزراء اليمني رقم ٤٩ لعام ١٩٩٩. وتضمّ لجنة تيسير التجارة في الجمهورية اليمنية أحد عشر عضواً يمثلون وزارات النقل والصناعة والمواصلات والمالية والعدل والجمارك والجهاز المركزي للإحصاء من جهة الحكومة، واتحاد الغرف التجارية والصناعية وجمعية البنوك التجارية و نقابة شركات النقل واتحاد شركات التأمين من جهة القطاع الخاص، وهي برئاسة وزير التموين والتجارة وتضطلع بالمهام والاختصاصات التالية:

- ١- وضع خطة عمل لتحقيق تيسير التجارة بين الجمهورية اليمنية وبلدان إسكوا وتحقيق الكفاءة التجارية.
- ٢- تشخيص القيود ونقاط الاختناق في سلسلة إنجاز المعاملات التجارية والمدفوعات.
- ٣- تطوير أفضل الممارسات عن طريق تبسيط الإجراءات وتوحيد المراحل المختلفة لإنجاز العملية التجارية.
- ٤- تبيين المعالجات والحلول، ومن ضمن ذلك استخدام الوسائل التكنولوجية في تيسير التجارة.
- ٥- تعميم المنافع على التجار، ومن ضمنهم صغار التجار والمؤسسات الحكومية ومجهزو خدمات التجارة الخارجية.
- ٦- اقتراح التعديلات اللازمة القانونية والتشريعية لتحقيق تيسير التجارة والكفاءة التجارية.
- ٧- تحديد مدة عمل اللجنة بفترة خمس سنوات.
- ٨- إنشاء أمانة تنفيذية للجنة يصدر بها قرار عن رئيس اللجنة يحدد فيه مهامها واختصاصاتها.
- ٩- يكون للأمانة التنفيذية ميزانية سنوية يتحمل تكاليفها القطاعان العام والخاص.
- ١٠- إنشاء ست لجان فرعية بقرار من رئيس لجنة تيسير التجارة بالتنسيق مع الجهات المعنية (تشمل الممارسة التجارية، ومعلومات التجارة، والمصارف والتأمين، والجمارك، والنقل والاتصالات) ويكون أعضاؤها من مستوى مديرين عامين، وتتولى كل منها مهمة التعرف على المشاكل والعوائق التي تعرقل تيسير التجارة واقتراح الحلول المناسبة. وتقدم اللجان توصياتها في تقارير ترفع إلى رئيس لجنة تيسير التجارة وفقاً لمواعيد زمنية وتقدم إلى اللجنة تقارير ختامية عند انتهاء مهمتها (انظر الشكل ٢).
- ١١- تعمل لجنة تيسير التجارة بالتنسيق مع إسكوا لإنجاح مهامها على أكمل وجه وفقاً لخطة عمل مشفوعة بإطار زمني محدد وتتزامن مع خطة عمل تيسير التجارة على مستوى بلدان إسكوا.
- ١٢- تقدم اللجنة تقريرها الختامي، متضمناً التوصيات والمقترحات اللازمة.

الشكل ٢- اللجنة الوطنية لتيسير التجارة بين الجمهورية اليمنية وبلدان منطقة إسكوا



وتقوم اللجنة وهيئاتها الفرعية حالياً بمراجعة القوانين ومناقشة المشاكل والمعوقات الإدارية والقانونية والفنية والخارجية المتعلقة بالاستيراد والتصدير.

سادساً- الخطوات التنفيذية لإنشاء اللجنة الوطنية

بعد هذا الاستعراض المفصل لفكرة اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة وأهميتها وأهدافها وتكوينها ولجانها الفرعية والتنسيق فيما بينها على المستوى الإقليمي، والاستعراض الموجز لبعض الخبرات العالمية منذ أكثر من ثلاثين عاماً وبعض الخبرات الحديثة في المنطقة، يختتم هذا الدليل بذكر أهم الخطوات التنفيذية المطلوبة لتحويل هذه الفكرة إلى واقع، وهي الخطوات التي اعتمدها لجنة النقل بإسكوا في دورتها الرابعة التي عقدت في بيروت خلال الفترة ١٤-١٦ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٣، كما يلي:

الخطوة الأولى: تشكل لجنة تحضيرية بقرار من مجلس الوزراء في كل دولة تتضمن ممثلين عن الوزارات المعنية بالنقل والتجارة والجمارك.

الخطوة الثانية: توصي اللجنة التحضيرية باتخاذ الإجراءات المناسبة لاستصدار قرار بإنشاء اللجنة الوطنية، مسترشدة بدليل إنشاء اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في دول منطقة إسكوا.

المرفق

قائمة ببعض اللجان الوطنية في العالم

ملاحظات	الإجازات	مصادر التمويل	طبيعة اللجنة	أعضاء مجلس الإدارة	الأهداف	تاريخ الانتهاء	تاريخ البدء	اسم اللجنة	البلد
	يساعد أعضاءه في التكيف مع التغيرات الطارئة على التجارة الدولية من خلال شبكة داعمة تضم أخصائيين يساعدون في حل مشاكل معينة ويقدمون النصح بشأنها.		لا تبغي الربح.	مجموعة متنوعة من الشركات صغيرة ومتوسطة الحجم. وتشتمل العضوية على المستوردين ومخصي البضائع والسماسرة والناقلين عبر المحيط والطيران الجوي والمصارف والمحامين ومجموعات التجار والشركات الاستشارية.	توفير الخبرات المباشرة لمواضيع التجارة الدولية على نطاق واسع. ويشمل عملهم النطاق الواسع لإجراءات الاستيراد والتصدير، وتحديث أداء الجمارك واتفاق التجارة الحرة لأمريكا الشمالية. وأُنشئت مؤخراً لجنة لمراقبة التصدير من أجل دراسة حاجات الأمن المتنامية للتجارة والأعمال.		١٩٦٧	NCITD (National Council on International Trade Development)	الولايات المتحدة الأمريكية
	تقدم سلسلة واسعة من الخدمات، تشمل النصح والمشورة والملخصات والمنشورات ولوائح الفحص التي تغطي مختلف تطبيقات وممارسات التجارة الدولية. كما تدير نظام المملكة المتحدة المتحيز للوثائق المتعلقة بالتصدير، وتعطي الصلاحيات لمطوري البرمجيات والطابعات الذين يبيعون نماذج ووثائق التصدير الإلكترونية المبرمجة.		تحت رعاية ومسؤولية دائرة التجارة والصناعة.		استعمل قوى مميزة من أجل تحسين الموقع التنافسي للمملكة المتحدة من خلال: إزالة الحواجز التي تعترض عملية التجارة الدولية؛ التعريف والارتقاء بالتطبيق الأمثل للتجارة؛ تحقيق القيمة المثلى للأموال في التجارة الإلكترونية والمشاركة في حلول التجارة؛ تحفيز سياسات التجارة في المستقبل.		١٩٧٠	SITPRO (Simpler Trade Procedures)	المملكة المتحدة
			تعمل تحت إشراف المجلس الوطني السويدي للتجارة.	ممثلين عن الحكومة ومنظمات أعمال رفيعة المستوى.	المشاركة في العمل الحكومي الداخلي في الأمم المتحدة والاتحاد الأوروبي بهدف تبسيط ومواءمة الإجراءات وتدفق معلومات التجارة الدولية، وتطوير الوسائل الإلكترونية لنقل المعلومات.			SWEPRO	السويد
			تحت إشراف منظمة المعايير الفرنسية.	١٥٠ عضواً.	تسهيل التجارة الإلكترونية وإزالة الحواجز الجغرافية والقطاعية، وإحاطة الأعضاء علماً بالتغيرات، وتحسين الفعالية والمنافسة من خلال توحيد التكنولوجيات والمعلومات الحديثة.		١٩٩٠	EDIFRANCE	فرنسا

ملاحظات	الإنجازات	مصادر التمويل	طبيعة اللجنة	أعضاء مجلس الإدارة	الأهداف	تاريخ الانتهاء	تاريخ البدء	اسم اللجنة	البلد
	تزود الجمارك بنقطة اتصال لعملية الاستيراد والتصدير.	تُفرض رسوماً على كل عملية إدخال حيث تحتفظ Tradegate بنسبة تقريبية تبلغ ١٠ في المائة، على الأعمال التي تؤديها.	غير حكومية ولا تبتغي الربح.	مدراء يمثلون الأعضاء، وأعضاء المنظمات المعنيين بسلسلة تقديم الخدمات.	تسهيل عملية التعرف إلى التجارة الإلكترونية من خلال أفرقة العمل، وإدارة نظام التسهيل الخدمي مع مزودي التكنولوجيا، وإدارة برامج عرض التجارة الإلكترونية، وتوفير خدمات المعلومات والتدريب.			Tradegate	استراليا
			يديرها فريق يضم ١٣ عضواً، وتؤدي عملها عن طريق الغرفة الاقتصادية لتشكوسلوفاكيا.	١٣ عضواً.	تهيئة الظروف المؤاتية والمساهمة في التعريف بتطور الأنظمة الفعالة في التكنولوجيا والتجارة المحلية والدولية في تشكوسلوفاكيا، ومن ضمنها التبادل الإلكتروني للبيانات، باستخدام معايير الأمم المتحدة لتسهيل الإدارة والنقل والتجارة وغيرها من المعايير.		١٩٧٠	FITPRO (Facilitation on International Trade Procedures)	تشكوسلوفاكيا
	الوثائق والشروط المطلوبة للاستيراد في دول أخرى، والتي يجب أن يكون المصدرون الرومانيون على دراية بها، بالإضافة إلى مجموعة إصدارات رومانية مثل: Traders ABC، وخلاصة وافية لتوصيات تسهيل التجارة، وأسرار التجارة الإلكترونية.		يتألف مجلس الإدارة من ٩ أعضاء من وزراء، وممثلين عن غرفة التجارة والصناعة الرومانية، وجمعية مخلصي الشحن، ومركز التجارة الخارجية الرومانية والإدارة العامة للجمارك، وهي جزء من مركز التجارة الخارجية الرومانية	٣٤ عضواً من القطاعين العام والخاص.	التعريف بالمشاكل التي تؤثر على كلفة التجارة الخارجية وعلى فعاليتها في رومانيا، وتقديم الحلول الآلية إلى تخفيض الكلفة وتحسين الفعالية، ومتابعة مقاييس التطبيق، وتقديم إطار منظم لجمع وتوزيع المعلومات عن أفضل الممارسات في التجارة الخارجية، والمشاركة في الجهود الدولية التي تستهدف تسهيل التجارة وتعزيز فعاليتها.			ROMPRO	رومانيا
				يشكل أمانة السر المجلس الوطني لدراسات التسويق والتسعير.			٢٠٠٢	BELPRO	بيلاروس

ملاحظات	الإجازات	مصادر التمويل	طبيعة اللجنة	أعضاء مجلس الإدارة	الأهداف	تاريخ الانتهاء	تاريخ البدء	اسم اللجنة	البلد
			جمعية شركات لا تبتغي الربح، ومنظمات من القطاع الخاص وجمعيات من القطاع العام تتم رعايتها من قبل الغرفة الاقتصادية النمساوية.					AUSTRIAPRO	النمسا
				يترأسها وزير الصناعة والتجارة وتتكون أمانة السر من متعهدي الخدمات وتضم ممثلين من القطاعين العام والخاص.	تأمين التسهيلات، ودراسة نظم التجارة الدولية والنقل، ومن ضمنها الاتفاقات وإعداد التوصيات وقرارات العمل حول المواضيع الأساسية للنقل والتجارة. وتسترشد أنشطتها بأربعة أهداف متعلقة بسياسة التسهيل والإجراءات والتنمية والتدريب.		١٩٩٨	اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة	نيبال
		يمول البنك الدولي المساعدة الفنية المؤمنة من مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية.	إنشاء وتشغيل أمانة سر اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة من خلال فريق عمل محلي، ومساحات مكتبية، ومرافق أخرى يوفرها المجلس الباكستاني للشاحنين.				٢٠٠١		باكستان
	تقليص الوقت المطلوب بنسبة ٥٠ في المائة ووقت العبور على المنافذ الحدودية بنسبة ٧٥ في المائة في بعض المواقع الرئيسية.	١٢٠ مليون دولار أمريكي تقوم الحكومات المتنافية بتغطية ما يعادل ٢٥ في المائة، وتؤمن النسبة المتبقية على شكل قروض واعتمادات ومنح من البنك الدولي وحكومة الولايات المتحدة الأمريكية.		توجد لجنة PRO في كل من الدول الثماني والتي تشارك وتساهم في المشروع من خلال أفرقة العمل. وتوجد لجنة SECIPRO على المستوى القطاعي والتي تدعم البرنامج وتتدخل في محدداته التي تتخطى الدول الثماني التي لها علاقة بهذا المشروع.	تخفيض التعريف غير الجمركية للنقل والتجارة، وتقليص عمليات التهريب والفساد عبر المنافذ الحدودية. ويشمل المشروع: الإصلاحات الجمركية، وتسهيل التجارة، ودعم أنظمة توحيد المعلومات الجمركية، وتحسين النقل على الطرق والمنافذ الحدودية.		٢٠٠١	TTFSE (Trade and Transport Facilitation in Southeast Europe)	٨ دول من جنوب-شرق أوروبا
			لجنة تحت رعاية	١١ عضواً	تسعى إلى زيادة حجم الأعمال والاستثمارات من خلال			SECI PRO	جنوب-شرق

ملاحظات	الإجازات	مصادر التمويل	طبيعة اللجنة	أعضاء مجلس الإدارة	الأهداف	تاريخ الانتهاء	تاريخ البدء	اسم اللجنة	البلد
			مبادرة التعاون الجنوبي الشرقي.		تبسيط الإجراءات وتحديثها وتبادل المعلومات في الإدارة والنقل والتجارة.			(South Eastern Cooperative Initiative Procedure Committee)	أوروبا
	تطوير المعايير في هذا الحقل، ولاحقاً بدأت الجمارك الكندية برنامج تحسينات يطمح إلى تقريب التعاون مع منظمات وطنية للاستيراد والتصدير.				التعريف بالتبادل الإلكتروني للبيانات وتطبيق تقنيات التجارة الإلكترونية للتجارة واللوجستيات الدولية.	انتهت مهمتها	١٩٧٠	CANPRO (Canadian Procedure)	كندا