

الفصل الأول

المقدمة والملخص

يقدم هذا الكتاب دراسة وافية لصناع القرار ورواد الإصلاح حول منهجية ومبادئ التنمية الأساسية من أجل تحسين وتسهيل سلسلة التجارة الدولية عبر أفضل إدارة منسقة للحدود، مشتملاً علنا النصح في قضايا محددة مقارنة بأجندة إصلاح إدارة الحدود التقليدية وتركز على أهمية تحسين العمليات الجمركية، هذا الكتاب موجه لإصلاح إدارات الجمارك علي الحدود والمجالات الأخرى ذات الصلة بالعمل الجمركي و توسيع مجال الدراسة.

تسهيل التجارة المشروعة عبر أفضل إدارة للحدود:

المشكلة:

أدركت الدول في الوقت الحاضر وربما أكثر من أي وقت مضاً أهمية التجارة من أجل تحقيق نمو اقتصادي مستدام ووفقاً لذلك قامت بخفض رسوم التعريفية الجمركية وإنشاء أنظمة جديدة لتشجيع الاستثمار الخارجي والسعي لتوفير فرص لتحقيق أكبر تكامل إقليمي؛ لذا فإن التطور في عملية تسهيل التجارة في العديد من الدول مازال بطيئاً ومعاقبة ارتفاع التكاليف والصعوبات الإدارية علي الحدود.

ينظر في الوقت الحاضر إلي عمليات التخليص المختلفة والروتينية التي تفرضها إدارات الجمارك والمؤسسات الحدودية الأخرى بأنها تمثل أكبر عائق لعملية تسهيل التجارة بصورة تفوق عوائق التعريفية الجمركية .

يؤدي بطء الأنظمة والإجراءات الجمركية وضعف البنية التحتية إلي زيادة تكلفة المعاملات الجمركية بالإضافة إلي تأخير زمن تخليص الصادرات والواردات والبضائع العابرة. مثل هذه التكاليف والتأخير يضعفان القدرة التنافسية للدولة سواء كان ذلك بالرسوم المفروضة علي الوزن الزائد والذي يزيد سعر الواردات، أو إضافة تكاليف تؤدي إلي رفع سعر الصادرات من خلال عمليات التخليص الجمركي علي الحدود لنقاط سلسلة التوريد الدولية والذي عادة ما يستغرق ثلاثة أضعاف الأيام لاستيراد البضائع مقارنة بالدول الغنية.

تتطلب عملية الاستيراد في الدول الفقيرة ضعف المستندات وستة أضعاف التوقعات بخلاف ما تتطلبه في الدول الغنية (البنك الدولي وهيئة التمويل الدولية 2006).

تتضاعف الصعوبات في أفريقيا تحديداً حيث يعد الكشف أكبر مصدر مسبب لطول الفترة الزمنية بين قبول الإقرار والتخليص الجمركي حيث يستغرق أربعة أيام بينما يتجاوز يوماً واحداً في دول منظمة التعاون الاقتصادي و الدول المتقدمة (أرفس وآخرين 2007).

تتجاوب الحكومات والمانحون مع مشكلة الحدود حول عدم كفاءة إدارتها، و يتمثل هذا التجاوب في تصميم إجراءات معينة لجعل هذه الدول أكثر قدرة علي المنافسة وذلك بإزالة الحواجز غير الضرورية والتي تعيق التجارة المشروعة فعلياً. و تتفق جميع الدول علي أن جهود الإصلاح المبذولة لتسهيل التجارة ستعود بالفائدة علي الجميع. تشمل الاتفاقيات الثنائية والإقليمية للتجارة الحديثة علي العديد من البنود لتسهيل التجارة في الحدود. وترغب العديد من الدول في ترقية العديد من القوانين لتسهيل التجارة مع منظمة التجارة وهذا جزء من قوانيننا لاتفاقية العامة للتجارة والتعريفات التي ناهزت الخمسين عاماً تقريباً. يعتبر الإصلاح الرأسي لتسهيل التجارة عنصراً رئيساً في المساعدات الدولية لمبادرات التجارة.

وحتى الآن فإن الإدارات الجمركية والمؤسسات الحدودية الأخرى في كثير من الدول لا تدفع لتسهيل التجارة غير الوعود؛ لذا فإن دور هذه المؤسسات يتركز حول تحصيل الإيرادات والمساعدات بقطاع الصناعة وحماية المجتمع بصورة تقليدية. توسع الدور التقليدي خلال العقد الأخيرين ليشمل في الأساس تسهيل التجارة المشروعة، علي أي حال عند التطبيق فإن هذا الهدف الجديد مشرف بيد أنه لا يشمل إجراء الرقابة القائمة في المؤسسات الحدودية والتي تنتظر إليها المؤسسات الإدارية الحدودية في كثير من الدول على أنها وظيفة ثانوية.

المدير العام للجمارك لإحدى الدول الأفريقية النامية يوضح أسباب المشاكل تعتمد وظيفتي اعتماداً تاماً علي قدرتي في تحقيق الربط المقرر فعندما يهاتفني الوزير المختص فإنه لم يسألني ولو لمرة واحدة عن زمن التخليص الجمركي فهو يهتم فقط بتحصيل الإيرادات وهذا هو السبب وراء تكويني لمجلس إدارة كبير حتى يقوم بإعداد التقارير اليومية، الأسبوعية، والشهرية عن نتائج تحصيل الإيرادات مع إنني لا أملك معلومات فعالة عن أزمنا التخليص الجمركي فوظيفتي لا تعتمد علي معرفتي للأرقام التي تم إنجازها وإنما علي الذي تم تحقيقه من إيرادات .

ما زال موظفو إدارات الحدود يواجهون نفس هذه الضغوط والتناقضات الواضحة في تلك الأهداف المتعددة والتي يتوقع أن يكونوا مسئولين من تحقيقها مقارنة بأنظمة الرقابة الحدودية في الدول المتقدمة والتيتركز بصورة أكبر علي الأمن لقومي بدلاً من تحصيل الإيرادات. فإذا كيف تستطيع الحكومات تحقيق الموازنة بيناحتياجات تسهيل أنشطة التجارة المشروعة التي يشتكي منها التجار وبين الحاجة إلي رقابة تنظيمية فاعلة والتي تعتبر هدف رئيسي في إدارات الحدود التقليدية؟ يبحث هذا الكتاب فرص التطوير وذلك باستعراض جديد للمشاكل في جزء من فصوله العشرين مربوطة بوسائل محددة والتي يمكن أن تساعد المختصين بتحقيق التنمية وأن يدرك صناع القرار ماهو مطلوب وما هو غير مطلوب ولماذا؟

وذلك من أجل مساعدة الموظفين للقيام بمسؤولياتهم الرقابية التقليدية التي تساعد على تسهيل التجارة المشروعة يناقش المشاركون في وضع هذا الكتاب ثلاثة مواضيع رئيسية: الحاجة إلياستثمار أكثر ، تحقيق التنمية بإتباع منهجية جديدة لإدارة الحدود والنتائج المؤسسية، والعوامل السياسية الاقتصادية لإصلاح إدارة الحدود.

تقترح فصول هذا الكتاب الإجابة علي الأسئلة التالية تحديداً :

- كيف يمكن للجهات ذات الصلة تطوير وفرض التكلفة بصورة فاعلة للقيام بعمليات التخليص بطريقة سلسلة وآمنة، وفي ذات الحين تحافظ على مستوى الرقابة الإجرائية؟
- كيفية إيجاد إدارة مخاطر وتقنيات تدخلائتقائية، والتي تستخدم بطريقة كبيرة عند سلطات الجمارك في كل المؤسسات العاملة في الحدود؟
- كيف يمكن تطوير وإِشاء أنظمة للترام لدمج المحفزات والعقبات بطريقة ملائمة بحيث تشجع الوصول إلى مستويات عالية للالتزام التطوعي تدريجياً عبر الحدود؟
- كيف نصمم بنية تحتية متينة، ونظام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ونشرها لإنجاز خفض التكاليف المؤثرة في عمليات التخليص الجمركي عبر الحدود؟
- والشيء الأكثر أهمية هو كيف يمكن لصناع القرار أن يحافظوا علي الإدارة السياسية والالتزام المؤسسي والذين نحتاجهما لرعاية الإصلاح المستمر للتغلب علي قوى أصحاب المصالح وإدارة التغيير؟

كل فصل يمكن قراءته علي حدا أو يفضل قراءته كجزء من الكتاب.

يستهدف الكتاب العديد من الجماهير أولاً: ينبغي أن يساعد المختصين بالتممية وليس التخصص في إدارة الحدود خاصة موظفين البنك الدولي الذين ارتبطوا بإدارة الجمارك ومشاريع تسهيل التجارة والعمل التشخيصي لما يتمتعون به من خبرات أفضل في المناقشات وتوضيح خيارات السياسة مع عملاء الحكومة، شركاء وموظفي القطاع الخاص، والقطاع العام، بتقديم أدوات تشخيصية والقيام بأداء أوزان العروض بشكل مرموق ثانياً: يجب أن يساعد موظفي إدارة الحدود في تنفيذ عمليات الإصلاح والتحديث وذلك بتقديم التوجيه الصحيح في كل من برامج التصميم والإدارة والرقابة . ويشتمل علي أمثلة التطبيق الجيد والأدوات الصالحة لهذه العملية ثالثاً: يجب أن يغذي الإدارة السياسية وإدارة الالتزام بالمبادرة علي إصلاح إدارة الحدود لتكون مثمرة ومستدامة علي الصعيدين، فأن موظفي الحكومات ذات المستوى العالي والذين دائماً ما يقع علي عاتقهم عبء التقييم وتبني جهود الإصلاح ويبدأون المشاركون الذين ارتبطوا بمفاوضات منظمة التجارة العالمية لتسهيل التجارة وأخيراً: يجب أن تساعد صناعات القرار علي أن يقتدوا بالتطبيقات المثلى مثل أنشطة التكامل الإقليمي واتفاقيات الإتحاد الجمركي، والاتفاقيات الإقليمية والاتفاقيات الثابتة التي تشتمل على الأحكام ذات الصلة بتسهيل التجارة والمعايير التي تتطلب التغييرات عند تطبيقها علي إدارة الحدود. يهدف الكتاب بصورة خاصة إلي توضيح المناطق المعنية بأجندة إصلاح إدارة الحدود والتي لم يتم معالجتها بصورة جيدة في المنشورات الأخرى . أو التي ليست بها موارد أصلاً . وبالتالي إكمالها دون أن تتغير موجهاً المراجعة السابقة مثل كتاب تحديث المحطات الجمركية للبنك الدولي (الذي تم وضعه في العام 2005 م دي ولف و سوكل). والمواد والأدوات الأخرى المفيدة التي تم ذكرها في النص (والتي تم اختصارها بصورة كبيرة في الفصل 11).

الشيء الذي أغفله الكتاب هو تقديم الحلول وذلك لأن إدارة الحدود تعتبر مهمة ذات إجراءات معقدة. إن ضوابط إدارات الحدود مطالبين بتحقيق أهداف متعددة وأحياناً تكون متناقضة، وقد أظهرت التجارب بأن الحلول يجب أن تكون مبسطة ومتوافقة مع الظروف القومية ولكن دون أن تكون هنالك وصفات عالمية للإصلاح. هنالك العديدة من المبادرات الواعدة التي يتوقع نجاحها حول العالم والعديد من أمثلة التطبيق الجيدة يمكن دراستها وتكييفها في أماكن أخرى .

فيما يخص المجتمع الدولي، هنالك منظمة الجمارك العالمية والتي تساعد في تشكيل أجندة إصلاح ذلك المجتمع في مجالات أخرى ذات صلة بإدارة الحدود. فيما يخص صناعات القرار وأصحاب الاختصاص في مجال التنمية لمعرفة وتوثيق احتياجات واهتمامات التغيير كانت هنالك محاولات قليلة، فهم يواجهون مثل هذه المشاكل ولكن لا يقومون بذلك بصورة مستقلة دون الاستفادة من الموجهات الإرشادية وأمثلة الممارسات الجيدة. ونتيجة لذلك فقد وعفت الجهود المبذولة من أجل الإصلاح وهُدرت الموارد وكانت النتائج أقل مما هو متوقع. المشكلة حادة في المناطق شبه الصحراوية الأفريقية والتي أدت إلي التأخير المريع في تسهيل التجارة في الأقاليم الأخرى فمثلاً في إحدى الأقاليم الأفريقية العديد من المناجين يقومون بتمويل برامج النقطة الحدودية مفصلاً عن بقية البرامج للدول الإقليمية، وعلي نفس النمط فإن كثير من الدول تعمل علي تنمية برامج النافذة الواحدة بأقل قدر ممكن بمشاركة النماذج والمعلومات وقليل من الاهتمام لجعل النظام متكامل إقليمياً.

لاحق الفرصة من خلال مجموعة المبادرات الواسعة لتحفيز التكامل الإقليمي ولكن لم يتم استثمارها فضاقت ولكن وبمساعدة هذا الكتاب يمكن لموظفي البنك الدولي والجهات الأخرى أن يتمكنوا من إعادتها.

إصلاح إدارة الحدود: هو أكثر من أن يكون تحدي جمركي.

إن الأجندة الجديدة لخلق إدارة حدود أفضل تعتبر أكثر من كونها إصلاح لعمليات التخليص الجمركي.

وتقوم قيادة الأجندة على سبع نقاط تنموية رئيسة كل منها محصور على ما يرتبط بالإجراءات الجمركية:

1. زيادة المنافسة العالمية للاستثمار الخا جي
2. رفع الوعي بأن التكاليف العالية المفروضة علي التجار جراء الإجراءات الروتينية والشكليات الحدودية غير فعالة .
3. رفع درجة التنبؤ لعمليات الصادر والوارد (نتيجة لزيادة استثمارات القطاع الخاص في الخدمات اللوجستية المتقدمة فقط في الزمن المحدد لأنظمة الصناعة)
4. مضاعفة السياسات والمتطلبات الإجرائية التي ترتبط بالالتزامات الدولية مباشرة مثلاً: (الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية).
5. جعلت اتفاقيات التجارة الإقليمية جعل العمل الجمركي أكثر تعقيداً .

6. زيادة التوقعات والاهتمام بالنزاهة والحكم الرشيد .

7. رفع الوعي بالحاجة إلي أن تبذل الجمارك والجهات ذات الصلة جهداً كبيراً في الأمن القومي.

تقود السلطات الجمركية جهود الإصلاح في الإدارات الحدودية بقصد تحسين الأداء الجمركي والذي يمثل أولوية قصوى للعديد من الدول غير إن إدارة الجمارك تعدها السلطة الوحيدة المناط بها إجراءات الحدود، وتشير الدلائل إلى إن مسؤولية الجمارك لا تتعدى تلت التأخير الإجرائي غالباً .

تشير بيانات الأداء اللوجستي للبنك الدولي بأن التجار أكثر اقتناعاً بأداء الجمارك بخلاف المؤسسات الحدودية الأخرى (أرفس وآخرين 2010). وكشفت البيانات الحاجة إلي إصلاح وتحديث إدارة الحدود في مجالات أخرى غير المجال الجمركي مثل: مجال الصحة، والزراعة، والحجر الصحي، والجوازات والهجرة، والمواصفات والمقاييس. علاوة على ذلك فإن دراسة زمن الإفراج في العديد من الدول التي تستخدم المنهجية التي تبنتها منظمة الجمارك العالمية في العام 2002م والتي تشير إلى أن التحسينات تهدف إلى تسريع تخليص البضائع عن طريق الإجراءات الجمركية يعوقها الفشل مقارنة بالمؤسسات الحدودية الأخرى لتصلح وتحديث استخدام الطرق المماثلة وإدارة المخاطر التي تقوم علي التقنيات والكشف الانتقائي.

دُ ظيت سلطات الجمارك بإهتمام كبير من قبل مجتمع التنمية بخلاف المؤسسات الحدودية الأخرى، لذلك أصبح التطور في أفضل حالاته غير منتظم وهناك معرفة ضئيلة بأدوات التشخيص، وموجهات الإصلاح والتحديث أو الممارسات العالمية بينما أن هذه الوسائل محصورة علي الجمارك بصورة عامة والمؤسسات الحدودية الأخرى تقتصر إلي الأدوات والخطط الفعالة المتفق عليها و التي قادت إلي توجيه معظم الإصلاح الجمركي (جزئياً بسبب عدم وجود مكافئ لمنظمة الجمارك العالمية لديهم) تم تطوير قليل من الآليات العملية لتساعد هذه المؤسسات علي التعاون ومشاركة المعلومات. تم إنجاز القليل من الأعمال لتحليل العوامل السياسية الاقتصادية والدينامكية التي تؤثر علي قدرة التعاون المثمر لأن زمن التخليص يتم بشكل اضعف قليلاً من خلال الروابط المعنية في سلسلة الإجراءات الحدودية، حيث يفترض به وضع مبادرات إصلاح شمولية مسبقة لتحقيق فائدة عمليات تسهيل التجارة عبر كل الإدارات الحدودية . و يجب أن يكون هنالك تعاون، ومشاركة للمعلومات بين المؤسسات المعنية، واهتمام في كثير من الدول النامية بتنسيق وهائة وتبسيط أنظمة الحدود والإجراءات التي تقود لمثل هذه المبادرات مثل:

الإدارة المنسقة للحدود:

وهي يمكن أن تشمل مشاركة المعلومات والمرافق والتعاون الوثيق بين السلطات وتحويل السلطات الإدارية لدول الجوار ومشاركة الموظفين للمبنى الواحد .

النقطة الحدودية الواحدة:

الدول المتجاورة تعمل فيما بينها علي تنسيق عمليات الاستيراد والتصدير والبضائع العابرة لذلك فإن التجار لا يحتاجون إلي مضاعفة الإجراءات التنظيمية علي جانبي الحدود .

نظام النافذة الواحدة:

يقوم التجار بإرسال المعلومات المطلوبة المتعلقة بالاستيراد والتصدير والعبور عبر السلطات التنظيمية في آن واحد عبر بوابة إلكترونية موحدة حتى لا يتكرر إرسال نفس البيانات بطريقة خاصة لنفس المؤسسات الحكومية المختلفة .

تعد هذه المبادرات والتبليها موضوعات مشتركة بتحسن ملحوظ في كل من إدارة الحدود والتخليص الجمركي، لكنها ما زالت تواجه مشاكل سياسية، وتكنولوجية، وتشريعية وإجرائية. ثبت أن تخطيها صعب للغاية. ونتيجة لذلك فإن الفجوات النظرية والتكنولوجية التي تم تحقيقها في أماكن أخرى في عالم الأعمال التجارية لم تحدث تحولاً في إدارة الحدود. وحتى التقدم الذي تم تحقيقه فإن معظم الإستراتيجيات والنتائج لم يتم ترشيحها، وتوثيقها أو مشاركتها بصورة أوسع في مجال تسهيل التجارة وتنمية المجتمع.

تركز المعلومات التي تمت مشاركتها بطريقة نموذجية علي قضايا تكنولوجية في مجال ضيق . ولم تواجه تحديات فائقة الصعوبة لحماية الإدارة السياسية والتشريعية والحاجة إلي الالتزام من أجل وتنفيذ إصلاح إدارة الحدود بتكلفة فاعلة .

الحاجة إلي القيادة، الرؤية الواضحة والالتزام السياسي الجاد:

يتطلب الإصلاح الشمولي لإدارة الحدود الرؤية الواضحة والإدارة والالتزام السياسي الجاد معاً . فإذا كان هنالك قصور في الرؤية الواضحة أو الالتزام السياسي فإن رواد الإصلاح لربما لم يستطيعوا التغلب علي

التأثير القوي للدوائر المحلية التي تستفيد من العمليات التجارية القائمة والإعتمادات المتبادلة والعلاقات بطريقة غير فاعلة، بالإضافة إلي أن رواد الإصلاح كثيراً ما يحتاجون إلي الخبرة، والموارد المالية التي يمكن أن يكون الحصول عليها صعباً خاصة في الدول النامية حيث تواجه الحكومات تحديات وضغوطات متعددة وأولويات التنمية التنافسية .

ملخص فصول الكتاب:

وضعت المناقشات سألغة الذكر منهجية هذا الكتاب والتي تهدف إلي تحديث وإصلاح إدارة الحدود وذلك بعرضه للأنشطة المعقدة، والعمليات والإعتمادات المتبادلة التي تحدث علي الحدود والتي يمكن تطويرها من خلال الاهتمام بالإصلاح. الفصول التسعة عشر الباقية من هذا الكتاب تم توجيهها بالتفصيل لإصلاح موضوعات محددة، وتم اختصارها فيما يلي:

الفصل الثاني: يوضح الرؤية الإستراتيجية الحديثة لإصلاح إدارة الحدود ويستعرض الأسباب الجوهرية لتحقيق نموذج جديد المبادرات الحديثة - مثل أنظمة الإدارة المنسقة للحدود، النقطة الحدودية الواحدة والنافذة الواحدة - والتي تم عرضها وموضوعاتها العامة وددت محاسنها في رؤية موحدة لإدارة مشتركة للحدود. يقدم توم دولي هذا النموذج كأداة تغير رئيسية من الرقابة الطبيعية على البضائع إلي رقابة المعلومات من خلال مجموعة من التحليل الجمركي، التقسيمات والاستخبارات الجمركية المنبثقة من إدارة المخاطر في هذا النموذج الواضح، يمكن معالجة الصادرات والواردات، والشحنات العابرة للحدود بطريقة جيدة قبل وصولها الطبيعي إلى الحدود حيث تستهلك العمليات الإجرائية فترة زمنية طويلة أثناء النقل. يمكن أن نشجع التجار لنحصل علي التزامهم التام بالمزج الملائم للحوافز والعقبات مما يوحي بأن الموظفون ليس في حاجة إلي أن يرون التبادل بين تأمين اللوائح الإجرائية وتسهيل التجارة المشروعة. إن إطار العمل التنظيمي الجديد والصناعة يعملان بشفافية كبيرة مما يعزز القدرة التنافسية والنمو، من أجل أن تكفل الالتزام باللوائح التنظيمية وتحمي المجتمع. ولكن إن النموذج الذي تم تقديمه هنا لا يتطلب تغير جذري في الهياكل التشريعية المقصودة فالمؤسسات الحكومية لديها أهدافها وعادة تتركس جل وقتها وتحرص علي بقاءه بطريقة نموذجية. وفي إطار النموذج الموضح في الفصل الثانیینبغیالتعاون من أجل تحقيق الأهداف المشتركة ، ولم يفترض لها التقسيمات التنظيمية مسبقة الترشيح أو الحذف. وختاماً فإن الفصل الثاني يصف كيفية تنفيذ وتطوير التحول المرهلي،

أو خطة التحول المتدرج حسب الاحتياجات، القدرات والحقائق السياسية التي تواجه القائمين علي أمر الإصلاح.

الفصل الثالث: يضع عملية إصلاح تجارة الحدود في سياق سلسلة تزويد التجارة في نطاق أوسع. مونیکا موسترا تسلط الضوء علي الاحتياجات التي تساعد علي معرفة أسباب الاختناقات عن طريق التحليل الدقيق لحقل التجارة ككل وشبكة النقل اللوجستي. الاعتماد في التخطيط علي مصادر البيانات المتاحة حديثاً مثل مؤشر الأداء اللوجستي للبنك الدولي (أفس و آخرين 2010). البصائر الجديدة لسلسلة التزويد العالمية وعملياتها حول العالم ، يوضح الكاتب العوامل التي تؤثر علي مقدرة الدول لربط الأسواق الإقليمية بالعالمية كما يوضح إمكانية تخصيص موارد للصعوبات المالية التي تواجهها الدول والأقاليم . يساعد هذا الفصل رواد الإصلاح وصناع القرار في التعرف علي فرص الإصلاح الرئيسية ووضع مجموعة واضحة من الأولويات من أجلي التغيير وفقاً للظروف القومية وأيضاً يقدم الكاتب في الفصل الثالث مسحاً لمصادر البيانات التي يمكن أن تساعد رواد الإصلاح في مقارنة أداء إدارة الحدود في دولهم بنظيرتها في دول الجوار. يعزى الموظفون عدم كفاءة البنية التحتية في العديد من الدول النامية إلي: الموانئ، الطرق، والمحطات الحدودية وما شابه ذلك - كسبب رئيسي في الاختناقات التجارية و التخليص الجمركي للبضائع وغيرها. علي الرغم من صحة بعض هذه الشكاوي ، تشير البيانات الحديثة في كثير من الحالات بأنه يجب علي الحكومات أن تقوم بما هو أفضل من أجل الاستثمار لإحداث إصلاح وتحديث إدارة الحدود بأقل تكلفة . علي سبيل المثال معالجة الحاويات علي الميناء الجديد أو التي علي طرفي المحطة والتي ربما لا نحتاجها إذا كان بالإمكان أن تظل في الميناء ليوم أو يومان فقط بدلاً من 13 يوم أو 14 يوم .

في الفصل الرابع: مثيلزانونكي يوضح كيف تم تطوير المفهوم الحديث لإدارة الحدود والطرق الحديثة لمراقبة الحدود حول العالم . التركيز علي التصميم ، الإدارة وتشغيل المرافق الحدودية والبنية التحتية ذات الصلة يكون التزام إدارة الحدود بها جزئياً بسبب الضروريات الأمنية والطرق الجديدة. تعزير مفهوم إدارة الحدود في السنين الحالية ونتج عنه تحديات وفرص جديدة حيث كان لها أثر علي المختصين بإدارة الحدود .

لسوء الحظ، وبالرغم من ظهور سلسلة تزويد التجارة العالمية، والأنظمة اللوجستية، والحلول التكنولوجية الجديدة المتاحة في العديد من الدول تظل التجربة عبر الحدود وبصورة عامة كما كانت عليه علي مر القرون لكن هنالك نماذج ممارسة جيدة يمكن أن تقود لعملية إصلاح مثمر. أيضاً يستكشف الفصل الرابع

مساوئ ومحاسن الحدود والتعرف على القضايا الأساسية للإصلاح . يسلط زانوكي الضوء عن كيفية تصميم موانئ بطريقة سليمة. مكونات البنية التحتية والطرق الفاعلة التي يمكن أن تدعم عملية الإصلاح علي كل الحدود وفي نفس الوقت ترقية وتطوير عملية التسهيل، والأهداف الأمنية عن طريق الوسائل الحديثة الممثلة في أجهزة الكشف السيني (x - ray). أنظمة التتبع الإلكترونية للشحنات ، تكنولوجيا المعلومات والتي يمكن أن تساعد في عملية التجارة بينما تساعد في تعزيز الالتزام باللوائح التنظيمية .

الفصل الخامس: يبدأ بمختصر للبحوث المكثفة التي تم تنفيذها لوضع إصلاح الاستثمار في سياق تنمية اقتصادية. الكاتبان بولي جيرارد وجون وسلون أولاً: يسلطان الضوء علي التجارة والمكاسب الاقتصادية التي يمكن تحقيقها من خلال الاستثمارات الملموسة والموجهة بطريقة جيدة .ثم كيف يقدمان لصناع القرار إطار عمل تجاري مؤسسي وكيف يمكنهما من خلال تحليل تكلفة الفائدة أن يبرهنوا أن إصلاح إدارة الحدود هو مجرد تكلفة وإنما عبارة عن عمل استثماري جيد ؟

المنافسة القوية علي الموارد من أجل الحصول علي الدعم السياسي والالتزام في حاجة إلى عملية إصلاح أكثر ومستمدة ، فرواد الإصلاح في حاجة إلي إطار عمل قومي. فالفصل الخامس سيساعدكم على عمل التحليل المطلوب وتقديمه بصورة مقنعة .

الفصل السادس: يحدد إمكانيات نظم إدارة الحدود الجوهرية التي تدعم وتعزز كل الجهود المبذولة من أجل الإصلاح . تحديداً تلك التي تؤكد الحاجة إلي تطبيق مبادئ إدارة المخاطر لتطوير وتحسين عملية الفحص ، نسب الكشف لتمكين مؤسسات إدارة الحدود من توجيه الشك بصورة أكثر فاعلية علي الشحنات عالية الخطر بالترزامن مع تسريع عملية الإفراج عن الشحنات الأقل خطورة .

ويرونسون وستيفن هولوي يقدمان موجهاً إرشادية لتأسيس إدارة التزام راسخة ونظام يقوم من خلال ربح ملائم للحوافز والعقوبات لتعزيز الالتزام الطوعي مقبل التجار حيث يتم فهم هذه الأنظمة وسط موظفو الجمارك بصورة جيدة حتى ولو لم تتم ممارستها بصورة دائمة . غير أن التجربة تشير إلي أن مثل هذه الأنظمة يتم فهمها وممارستها معاً بصورة ضئيلة وسط موظفو مؤسسات إدارة الحدود غير الجمركية .

جزء من الفصل السادس ووفقاً للتركيز علي وصف تطبيق هذه الأنظمة في صياغة واسع فيمتد ليشمل كل جوانب إدارة الحدود .

الفصل السابع: يستعرض الدور الأساسي الذي يلعبه نظام تكنولوجيا المعلومات والاتصال حيث يقوم دولي باستعراض النظرة العامة حول التطورات الحالية ليست كدليل تكنولوجي بل مقدمة غير تكنولوجية لدراسة القضايا والقرارات التي يجب أن يتخذها موظفو وصناع القرار بإدارة الحدود. يمكن أن تلعب تكنولوجيا المعلومات والاتصالات دوراً مهماً في تنفيذ الأعمال التي تم وضعها في الاعتبار. يعدد دولي أفضل الممارسات المتبعة لامتلاك نظام تكنولوجيا المعلومات ويقترح الحصول على طرق جديدة لاستخدامها بطريقة واسعة في تحديث إدارة الحدود .

يمكن أن تلعب تكنولوجيا المعلومات والاتصالات دوراً مهماً في أهداف الأعمال التجارية وتحقيق أداء المجموعات العالمية. تجعل الأدوات الحديثة القيام بتلك الأشياء التي كانت مستحيلة قبل قرن واحد فقط، أو بعيدة عن متناول الدول النامية. لتحديد هذه التطورات ويصف الفصل السابع الاعتمادات الأساسية المتبادلة من خلال السياسات، العمليات، وتنفيذ الاستراتيجيات ونماذج الإدارة، والهيكل التنظيمية، إطار العمل التنموي ودعم البنية التحتية. في الوقت الحاضر لا تفهم هذه التطورات التكنولوجية والاعتماد المتبادل بالصورة المطلوبة عند غالبية صناع القرار . ونتيجة لهذا فإن تكنولوجيا المعلومات والاتصال لم يتم اختيارها أو نشرها بطريقة فاعلة كما هو مطلوب.

الفصل الثامن: يرتبط بسابقه ارتباطاً وثيقاً حيث يحدد فيهر اميش سيفا القضايا الهامة التي تواجه نظام النافذة الواحدة الذي تم إنشاءه من أجل تسهيل التجارة، حيث تعهدت بعض الدول في الفترة القليلة الماضية بذل الجهود التنظيمية من أجل جعل عملية التجارة أكثر فاعلية وذلك بتنفيذ هذا النوع من الأنظمة القومية . حيث نجحت هذه الأنظمة وأحدثت تطوراً كبيراً في عمليات الصادر والواردة والشحنات العابرة لتلك الدول وخفضت تكاليف المعاملات التجارية بحزم. اشتهرت الدول الأخرى وخاصة دول العالم الثالث بهذا التبادل وفكرت في نشر نظام نافذة واحدة خاص بها من أجل بناء أفضل إدارة حدود والمبادرات الإقليمية - مثل النافذة الواحدة التي تربط دول جنوب شرق آسيا - والتي شجعت تطوير نظام النافذة الواحدة القومية كشرط لربط الأنظمة الإقليمية. التجربة هي بداية لتصريف المناطق المربوطة والتي حددت بشكل أساسي إما النجاح أو الفشل .

يمكن أن تنشأ النافذة الواحدة القومية لتحقيق نموذج إدارة مشتركة للحدود والذي لخص في الفصل الثاني.

الفصل التاسع: يوضح صعوبة توظيف تكنولوجيا المعلومات والاتصال حيث يؤكد توم دولي كيف يمكن إثبات كفاءة هذه التكنولوجيا لجعل الأعمال التجارية أكثر فاعلية وتعظيم الشفافية والرقابة في إدارة الحدود في آن واحد التي مازال يمكن أن يكون تطبيقها معقداً ، ومحفوف بالمخاطر ومستهلك للزمن .

هنالك ثلاثة أنواع من العوامل التي تؤثر على طرق توظيف تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وهي عوامل خارجية ، تكنولوجية ومؤسسية ويمكن أن تكون هامة لانجاح أو فشل عملية إصلاح إدارة الحدود مما يجعل عملية التوظيف أكثر كفاءة و فاعلية. كما يجب مراعاة بعض مزاياها التي تشمل حدودها الحالية .

يوضح دولي بعض أفضل الممارسات المنبثقة من توظيف تكنولوجيا المعلومات والاتصال ويقترح طرق توظيف جديدة لاستخدامها بصورة أوسع في تحديث إدارة الحدود .

الفصل العاشر: يركز أندريو على الجوانب المهمة ولكن كثيراً مفضلُ دور القطاع الخاص- أصحاب المصالح الأساسيين - في دعم عملية الإصلاح لتحقيق إدارة حدود مستقرة مستدامة وبعد أن أوضح بعض آليات التشاور المتاحة من أجل التعرف على أسس المبادرات لعملية الإصلاح ، يعتبر إرر أندريو القطاع الخاص كشريك في ضمان تحقيق أهداف الرقابة التنظيمية بمناقشة أدوات ووسائل الإدارة وتشجيع السلوك الذي يتوافق مع الشعوب المعنية بالتجارة المشروع. ما هي خدمات القطاع الخاص التي يمكن أن يتم التعاقد عليها لدعم أهداف الحكومة من اجل زيادة مواردها ورفع قدراتها ؟ المجالات التي تم توجيهها تشمل اللوائح ، المصادر الخارجية (الشحن الأولى، وجهة الكشف ، وعقود الإدارة) وتقييم الوسطاء والممولين لوجستياً مثل المخلصين الجمركيين الناقلين ووكلاء الشحن والالتزام).

يدرس الفصل العاشر أيضاً نماذج من أجل تأمين تعاون حقيقي بين الحكومة وقطاع التجارة ويشمل ما يُسمى باللجان المتخصصة التي تعمل جنباً إلى جنب مع الشركات في القطاعين العام والخاص. لذا فإن اللجان المتخصصة لتسيير التجارة المحلية، القومية الإقليمية والدولية ينبغي أن تجتمع بممثلي القطاع الخاص من أجل إيجاد رؤية مشتركة للإصلاح. هذه اللجان أيضاً يمكن أن تكون عاجلات فاعلة لطلب الرعاية السياسية وتحديد الأولويات لمتطلبات الإصلاح.

الفصل الحادي عشر: يصف دور الأجهزة الدولية في حقل تسهيل التجارة كمرشد لأصحاب المصالح للعمل جنباً إلى جنب من أجل تحقيق الأهداف المشتركة. روبرت إيرلاندوتاداسوقو يستعرضان أفضل منهجيات

الممارسة لتنفيذ وتطبيق الأدوات والأجهزة المتفق عليها دولياً من أجل تسهيل التجارة وإدارة المنسقة للحدود وتشمل تلك التي طورتها منظمة الجمارك العالمية. إتباع نهج مرحلي لأفضل اقتراح تم تقديمه للعمل من أجل تبني تطبيق الآليات الدولية ويشمل تلك التي طورتها منظمة الجمارك العالمية يناقش الكتاب أصحاب المصلحة المعنيين وملكية الآليات وأهمية المشاركة بمخططاتهم في عملية التنمية.

الفصل الحادي عشر أيضاً يقدم دراسة رموز الأدوات الدولية وكيف يمكن أن تقوم الدول بذلك. يصف الملحق وصفاً مختصراً للأدوات الدولية الأساسية وممارسة أفضل للمناهج المتاحة حالياً لرواد الإصلاح.

الفصل الثاني عشر: يستعرض القضايا الأساسية لرواد إصلاح إدارة الحدود، بما في ذلك كيفية بناء الإرادة السياسية والالتزام وأهمية دور المؤسسات في إدارة علامات أصحاب المصلحة وما هو متوقع مع مزايا وعيوب للنماذج المؤسسية والهياكل التنظيمية المختلفة، والحاجة الماسة إلى سياسات إدارة الموارد البشرية التيخلق المحفزات من أجل الإصلاح المستدام. مناقشة المكونات الأساسية لإدارة موارد بشرية فاعلة بينما دارين جنكيز وجيرارد مالندين يسليطان الضوء على أهمية وضع استراتيجيات الاتصالات الحيوية لأصحاب المصلحة داخلياً وخارجياً من أجل برامج تعليم ومشورة متوازن وشامل. والتحقق من ترتيبات إدارة الحدود التي تم وضعها حول العالم مؤخراً مع بعض الاستراتيجيات والفلسفات التي تسترشد بها المنظمات من خلال عملية التحول ماهي التحديات الأساسية التي يواجهونها؟ وكيف يختطونها؟

يركز الكاتبان على منهجيات متعددة حققت نجاحاً في الممارسات وعلى تلك الأسباب التي قادتهما للنجاح.

الفصل الثالث عشر: يركز على كثرة الإجراءات بخلاف التعريف وأثرها في عملية التجارة. وإن مثل هذه الإجراءات يمكن إن تؤدي إلى رفع التكاليف وإضعاف قدرة الدول التنافسية بشكل ملحوظ والتي عادة ما ينظر إليها بأنها أكثر الحواجز إرهاباً وأقلها وضوحاً من الحواجز التي تواجه التجارة التقليدية المطبقة على الحدود مثل: التعريفات، الحصص، التصاريح وإعلانات الحجز ونتيجة لذلك فإن مباحثات التجارة الدولية قد طورت قواعد جديدة معقدة من أجل تبني الإجراءات غير التعريفية من قبل الحكومات القومية.

أولفر كاوت، ماريلا مالس زوسكا وسيسيان يركزون على تعريف مشكلة الإجراءات بخلاف التعريفات، ويشرحون اللوائح الدولية لإدارة تلك الإجراءات بطريقة أكثر فاعلية لضمان عملية التجارة

الفصل الرابع عشر: أحكام تخطيط إدارة الحدود الرئيسية عادة ما ماتدرج في اتفاقيات التكامل الإقليمي والاتحادات الجمركية وإجراء مقارنة تحليلية للمميزات الرئيسية للدول الأعضاء في الاتحادات الجمركية التي تتشارك هدف تعزيز التكامل الإقليمي - اريك كيك - جين كريستوفر يوضحان كيف يمكن لهذه النقابات إن تمثل انطلاقة فعالة للإدارة المنسقة للحدود. من ناحية أخريقر الكتاب بان الجهود المبذولة من اجل إصلاح تسهيل التجارة من خلال الاتحادات الجمركية قد تمت من منظور جمركي ضيق ومن ناحية أخرى تم إصلاح مشترك في بعض المناطق غيران التحديات مازالت ماثلة .

مناقشة كيف يمكن جعل أحكام لإصلاح فاعلة، وكيف يمكن استخدام التجمعات الإقليمية لحشد الدعم من اجل إصلاح الحدود بطريفة فاعلة. يستعرض نهج لاتحاد شامل لإدارة المخاطر، تبادل المعرفة، نقطة رقابة واحدة ومشاركة، خطط تجار ومسافرين موثوق بها والزمن الحقيقي لتغيير المعلومات بين الدول وداخلها. الكل يسعى من أجل خلق فرص لبناء إدارة منسقة للحدود ذات نهج أكثر فعالية لتحقيق التكامل الإقليمي.

الفصل الخامس عشر: يتناول الدور الذي تلعبه تكنولوجيا المعلومات والاتصالات لتعزيز التكامل الإقليمي.

توم دولي وفرانك جنكيز يقدمان حالة دراسية توضح كيف استخدم الاتحاد الأوروبي هذه التكنولوجيا في إدارات الجمارك، لتقديم الموجهات للاتحادات الجمركية الأخرى من أجل تكامل اقتصادي وكيف حقق الاتحاد تكامله التكنولوجي والوظيفي الحديث؟

ماهي القضايا التي يجوبضعها في الاعتبار من قبل رواد الإصلاح لاستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات لإيجاد حلول من أجل تسهيل مبادرات تكامل الأقاليم الأخرى؟

الفصل السادس عشر: يركز على وضع رقابة فاعلة على إدارة الصحة والصحة النباتية على الحدود مع الاهتمام التام باتفاقية منظمة التجارة العالمية. تخضعل أنواع الأغذية والمنتجات الزراعية لرقابة قطاع الصحة والصحة النباتية كجزء من عملية الإفراج عبر الحدود مثل: المنتجات، التي غالباً ما تكون مهمة نسبياً للدول النامية مع إن الشحنات صغيرة إلى حد ما. لهذين السببين، فإن جزءاً كبيراً من التجارة بالنسبة للدول النامية يخضع لتدابير الصحة والصحة النباتية.

كيف يمكن للرقابة المستخدمة في قطاع الصحة والصحة النباتية إحداث أثر واضح في عملية تسهيل التجارة؟ كيس فاندير مير ولورا إجناسيو يوضحان أن تقسيم الأسواق إلي أسواق منتجات زراعية وغذائية يشكل

تحديات خاصة لإدارة السلامة وتعزيز التجارة . حيث أن إجراءات التخليص في قطاع الصحة والصحة النباتية تختلف عن إجراءات التخليص الجمركي في ناحيتين مهمتين: الأولى تعزيز عملية الصادر (دخول الأسواق) وهو هدف رئيسي لقطاع خدمات الصحة والصحة النباتية ويمكن أن يتمتديد موارد تفوق صرف رقابة خدمات الوارد .

ثانياً : الجهود المبذولة من قبل إدارة الحدود يمكن أن توسع الحدود بصورة أكبر ، ويلاحظ ضعف التعاون بين قطاع خدمات الصحة والصحة النباتية وسلطات الجمارك ، وأختتم الكتاب حديثه بأنه ينبغي علي سلطات قطاع الصحة والصحة النباتية أن تعمل بفعالية في تنفيذ المبادرات التي تم تصميمها من أجل تطوير وتحسين عملية تنسيق جهود إصلاح إدارة الحدود .

الفصل السابع عشر:يفحص إدارة الشحنات العابرة التي عادة ما تشكل معضلة . فإدارة الشحنات العابرة تسبب إشكالية خاصة بالنسبة للبلدان غير الساحلية. حيث تعاني هذه البلدان عموماً من خلل كبير مقارنة مع الدول التي تمتلك السواحل والموانئ البحرية العميقة . (التي ترغب أن تكون مرتبطة بهرات التجارة العالمية النشطة ، إذا كانت تلك الممرات في أوروبا أو أمريكا الجنوبية ، أو الأقاليم النامية) . علاوة علي ذلك فإن كثير من الدول غير الساحلية في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى تعتمد على ممرات تجارة غير فاعلة نسبياً .

يركزالكاتب جين فراننشس أرفس في الفصل السابع عليأنظمة النقل: مجموعة الأحكام التي تسمح بعبورالبضائع التي لم يتم تخليصها لغرض الاستهلاك بالوصول إلي الجهة المقصودة سواء كانت دولية أو داخلية. اللوائح والإجراءات الجمركية التي تطبق علي البضائع والعبور بطريقة أكثر دقه . تعتبر أنظمة العبور ضرورية لممرات التجارة الدولية ، لذلك فإن البضائع يتم تخليصها في الدولة المقصودة .حيث يتم تحصيل الرسوم الجمركية وضريبة القيمة المضافة . كما تزيد أهمية أنظمة العبور بالنسبة لمعابر التجارة الداخلية والتي ربما تكون لها ميزات مشابهه لتلك الممرات الدولية . لذلك فإن أنظمة العبور تقدمللتجار خيارات تخليص أكثر مرونة .

الفصل الثامن عشر: يدرس نتائج التغييرات الجذرية في بيئة الأمن القومي منذ هجمات الحادي عشر من سبتمبر 2001 علي الولايات المتحدة ، ومناقشة كيفية تأثير المتطلبات الأمنية الجديدة علي عمليات الحدود.

الكاتبان ديفيد ودسون وأستيغين هولدي يدرسان كيف يمكن دمج الإجراءات الأمنية التي تم إضافتها بطريقة سهلة إلى العمليات الحدودية دون تضحية بعملية تسهيل التجارة . فيركزان علي اللوائح التنظيمية الحديثة للمبادرات الأمنية لسلسلة التوريد، فهما يبحثون عن إمكانية تأثير المبادرات علي الأنشطة التنظيمية في الحدود وقيمان مدى اتساقها لاستجابات اللوائح التنظيمية مع أهداف إدارة المخاطر والتطبيق العملي التجاري، ثم يعملان علي تعريف العناصر الرئيسية لإستراتيجية إدارة الالتزام ويوضحون كيفية تطبيقها من أجل تقليل المخاطر. و بناءً على تحليل العديد من المخاطر المحدودة لأمن سلسلة التوريد الدولية وإستراتيجيات إدارة المخاطر الرامية إلى معالجتها. ودسون وهلون أوصيانبا لاستجابة لسياسة إدارة المخاطر والإستراتيجيات التشغيلية لتوجيه صناع القرار والمدراء لصياغة لوائح تنظيمية تستجيب للمخاطر المحدودة .

الفصل التاسع عشر: يتناول القضايا التي تواجهها الدول الضعيفة والدول الخارجة من الصراعات وربما يكون من غير المناسب توجيه مشاكل إدارة الحدود للأماكن ذات النهج التقليدي . كما يوضح الخطط العريضة لتصنيف الدول الضعيفة ، ويصف الدروس التي تم تعلمها من دعم المانحين خلال العقد الماضي .

لكي يندلج يناقش أنواع التجارب المختلفة التي تم تنفيذها لتحسين إدارة الحدود ، ويقترح مناهج وإستراتيجيات أكثر ملائمة لكل تجربة حدودية . كما يركز هذا الفصل علي مسؤوليات سلطات الجمارك ، التي تتمثل في تعظيم الإيرادات تحديداً : وهي تعتبر من أولويات الحكومات والمانحين معاً ، وذلك من أجل المبادرات العديدة التي تم توثيقها بصورة جيدة و تم وضعها موضع التنفيذ أصلاً . المناهج غير التقليدية التي تدعم الجمارك تشمل إدارة العقود ، الخبراء الفنيين الأجانب ، التفتيش قبل الشحن وخدمات التفتيش في الجهة المقصودة . والإصلاحات الناتجة عن استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات .

الفصل العشرون: يركز علي قضية هامه وهي قضية الفساد علي الحدود حيث يؤدي إلي إضعاف الحكم إلي حد كبير وتدني تحصيل الإيرادات وتسهيل فعالية التجارة في العديد من الدول ، وأيضاً يمثل عائقاً لتنفيذ الكثير من مبادرات إصلاح إدارة الحدود .

أمبردوراني ، ميثا ليروكب ومثيل زانوكي يقدمون منهج جديد ومبتكر لتقييم معالجة نقاط ضعف الحكم التنظيمي . تفحص الكتاب أدوات نماذج سلامة المخاطر التي تم تطويرها مؤخراً ، بالرغم من أنها تعتمد علي نماذج متعددة ومختلفة وبالرغم من أنها موديلات مكملة للفهم الشامل لاتجاهات الحكم ووجهات النظر من

أعلى إالى أسفل والعكس . بالرغم من المنهجية السابقة التي تم تصميمها من أجل تطبيقها علي إدارة الجمارك ، ويوضح هذا الفصل كيف يمكن أن يتم تبينها بنجاح لتنفيذ كل الجهود المبذولة لإصلاح الحدود

الفصل الثاني

مستقبل إدارة الحدود

يقدم توم دوليفي هذا الفصل الفكرة الرئيسية لمستقبل إدارة الحدود المعاصرة ويوضح الرؤية الإستراتيجية الجديدة لعمليات الحدود والتخليص الجمركي . يقدم هذا الفصل العديد من المفاهيم الرئيسية مجتمعة في نهج شمولي جديد يعرف بنهج الإدارة المشتركة للحدود. تعتبر علاقة الإدارة بمجتمع التجارة والسلطات التنظيمية والجهات المتعاونة التي تعمل شراكة مع سلسلة النقل والإمداد وهي من أساسيات الإدارة المشتركة حيث يمكن أن يتم تنفيذ عملية تخليص البضائع وغش الركاب إلكترونياً قبل الوصول الطبيعي للحدود من خلال تقسيم العملاء واستخبارات إدارة المخاطر. كما إن تقسيم العملاء يمكن السلطات الحدودية من تصميم أجهزة المعلومات والخدمات حسب احتياجات العملاء ويمكن أن يتم ذلك من خلال:

- تجميع معلومات المواقع الشبكية لمجموعة العملاء أو الأشخاص
- عرض معلومات الشبكة عبر بوابات التجارة
- استخدام مديري الحسابات لقاعدة عريضة من عملاء الشركات
- توفير خدمات استفسارات متخصصة
- استضافة السماترات والدورات التدريبية ، بريد التسويق المباشر وحملات التوعية
- إجراء اتصالات مباشرة للشركات المستهدفة بحيث يمكن استخبارات إدارة المخاطر و السلطات الحدودية من التأكد من هوية التجار والركاب الموثوق بهم قبل الوصول والمغادرة، مع أهلية الاستحقاقات بينما تقوم بالتدخل واعتراض البقية. المصدر المشترك للتخليص المسبق والمعلومات التنظيمية أصبح متاحاً مرة واحدة فقط لجميع سلطات إدارة الحدود، والشركاء، والعملاء من خلال نظام النافذة الواحدة أنظر الفصل الثاني

الفوائد التي تجنيها الحكومات من الإدارة المشتركة للحدود هي:

- خفض التكلفة الكلية في إدارة الحدود
- تعزيز الأمن
- تطوير العمل الاستخبار والتنفيد

- زيادة مستوى التزام التجار
- انتشار المصادر بطريقة أكثر تأثيراً وفاعلية

الفوائد التي يجنيها القطاع الخاص من الإدارة المشتركة للحدود هي:

- خفض التكاليف من خلال معالجة السلبيات التي تتسبب في التأخيرات والدفوع بطريقة غير رسمية
- تسريع التخليص واستخراج الإفراج الجمركي
- توضيح القواعد مما يجعل تطبيقها أكثر تنبأ
- السماح بنشر المصادر وجعلها أكثر فاعلية وكفاءة
- زيادة معدل الشفافية

تضيف الإدارة المشتركة للحدود الكفاءات لمعالجة تفتيش البضائع وعفش الركاب - حتى عند تزايد الالتزام باللوائح التنظيمية - للحصول علي المعلومات بصورة مباشرة - بالتواصل مع منبع عمليات سلسلة التوريد والأنظمة في أقرب زمن ممكن، أما عبر نظام بوابة النافذة الواحدة، أو مع العملاء مباشرة، أو أنظمة معلومات العملاء التي تم تصميمها . عبر الإدارة المشتركة للحدود، الزبائن الموثوق بهم، مثل المشغلين الاقتصاديين المفوضين وينبغي توجيهها حتى يتم تسهيل الإجراء وانسياب تسهيلات التخليص في الحدود و يتم بالتزاماتهم التنظيمية بطرق مختلفة علي سبيل المثال : من خلال عملية التخليص قبل الوصول ، التقسيم الدوري الذاتي والاتصال المباشر مع نظم معلومات التجار ، علي النحو الذي أوصت به منظمة الجمارك العالمية من قبل .

كثيراً ما يعتقد صُناعُ القرار أنه يجب عليهم أن يختاروا بين الرقابة التنظيمية وتسهيل التجارة . تواجه الإدارة المشتركة للحدود تحديات الرأي العام (قرينفار 2008) . والذي يقول إنها إطار عمل تنظيمي أكثر شفافية ، أكثر حميمية يعزز القدرة التنافسية مع ضمان الالتزام باللوائح التنظيمية .

التطور والتحديات التي تواجه الترتيبات الحالية لإدارة الحدود:

كان دور سلطات الجمارك وإدارات الحدود الأخرى دوراً تقليدياً متمثلاً في منع دخول البضائع والناس الغير مرغوب فيهم أثناء تحصيل الإيرادات والضرائب المفروضة علي البضائع المسموح بها . ولكن الآن هنالك تركيز متعاظم من أجل تسهيل التجارة .

قدّمت ورقة موثقه تتضمن الرؤية الجديدة لإدارة الحدود في الجلسة رقم 50 (الأردن 2007) لمفوضية سياسات منظمة الجمارك العالمية . وفيما يلي بعض المبادئ الأساسية لها:

- الحاجة لزيادة وتعظيم المشاركة في التجارة الدولية لتحقيق التنمية والنمو الاقتصادي بقدر ما أمكن وذلك من خلال الرقابة الجمركية الفاعلة.
- الحاجة إلى تعزيز الثقة وقدرة التنبؤ من خلال وضع معايير دقيقة وواضحة.
- تطوير القدرات وتعزيز الالتزام بطريقة تؤدي إلى تسهيل التجارة الدولية المشروعة.

إن جولة مفاوضات منظمة التجارة العالمية التي تجري فعاليتها الآن، أيضاً قد أكدت أن مساهمة الإدارة الحدودية المطورة في التنمية الاقتصادية تقلل حدة الفقر من خلال تقليل نسبة الخطر علي المسرب الأحمر للبضائع العابرة للحدود .قد حاولت بعض الدول توفير حماية أكبر لحدودها وذلك من خلال استيعاب إدارات الجمارك في إدارة حدود جديدة متكاملة علي نطاق واسع وأكثر تركيزاً . أحد المناهج لتنفيذ هذه الرؤية هو إنشاء سلطة إدارة حدود واحدة ، وهناك منهج آخر هو عبارة عن نموذج ظاهري حيث تتعاون السلطات على أن تتشارك نفس الهوية المؤسسية و نفس الرؤية والأهداف وتستخدم نفس البنية التحتية الإلكترونية .

تتطلب سلطات إدارة الحدود المتكاملة تغير تنظيمي معبر حيث أن الكفاءات المتاحة دائماً لم يتم استغلالها بالصورة المثلى ،من حيث تشارك المعرفة بطريقة جيدة وتطوير تنفيذ أهداف الحكومة والتي يمكن الحصول عليها من خلال إدارة الحدود المشتركة . والتي لها مشاكلها الخاصة بها بالعديد من الهيئات تكافح من أجل استعادة هويتها وحماية سلطاتها ومصادرها .

الحدود والصعوبات التي تواجه ترتيبات إدارة الحدود الحالية:

تشمل القوى التي تقود أجندة إدارة الحدود بصورة عامة الآتي:

- رفع الحس والإدراك بشأن التكلفة.
- رفع مستوى التوقعات في القطاع الخاص.
- تطوير السياسات والمتطلبات الإجرائية.
- زيادة القدرة التنافسية للاستثمار الخارجي.
- المطالبة بالشفافية والحكم الراشد.

• الضغط السياسي علي السلطات لرفع القدرة التنافسية.

إدارات الجمارك والسلطات الحدودية الأخرى مطالبين بالاستجابة لهذه الضغوطات بتقديم خدمات متنوعة وبطريقة أكثر فاعلية والتي تعيد التمويل عادة . هنالك إقرار بصورة واسعة بالحاجة إلي معالجة التأخيرات ومضاعفة جهود سلسلة الإمداد الدولية. هذه المشاكل سببها أنظمة التفتيش والمطالبات المتعددة لتقارير وتشجيع عملية الالتزام بالمعايير وذلك بالتعريف الواضح لفوائد تسهيل التجارة . فالإصلاح الجمركي وحده لا يمكن أن يواجه تلك التحديات (أنظر الفصل الأول).

لا يمكن لإدارات الجمارك والسلطات الحدودية الأخرى المضي قدماً في استخدام طريقة المعاملات الحصرية القائمة علي نهج رقابة البضائع العابرة للحدود- حيث يتم تقييم كل شحنة بشكل منفرد مع أخذ القليل من الاعتبار لتاريخ التزام العميل أو المعلومات المتاحة بصورتها التجارية والتي تكون عاملاً لقبول عملية التفتيش وقرارات التخليص المسبقة . لازالت المعلومات تجمع بطريقة قياسية وتخزن بطرق منفردة عبر كل إدارة حدود ذات صلة بعملية التخليص، وهذه العمليات نادراً ما تتم مشاركتها بين الإدارات الحدودية. لذلك يقع علي العميل عبأ تقديم مجموعة من المعلومات المماثلة للعديد من الإدارات التي تقوم بمعالجة البيانات بشكل منفرد قبل الإيفاء بالمتطلبات التنظيمية لعملية القبول والتخليص.ومما يزيد الأمر تعقيداً فإن بعض السلطات الحكومية تقوم بحوسبة المعلومات والبعض الآخر منها لا يهتم بذلك. فإن التجار غير مطالبين عادة، بتقديم نفس المعلومات إلي الجهات المختلفة فحسب، ولكن لكي يتم ذلك نستخدم مجموعة من الأرنيك الورقية والإلكترونية.

إن المطالبة برفع سقف حجم الصادرات من أجل استمرار عملية النمو الاقتصادي تسلط الضوء علي إدارات الجمارك والسلطات الحدودية الأخرى ، وخلق فرص لهذه السلطات لإبداء استعدادها وقدرتها علي المشاركة .

إن هدف الإتحاد الأوروبي هو خفض الروتين الحكومي بنسبة 25% بحلول عام 2012م وله أهداف لمجموعة مماثلة تقلل الأهداف التي وضعتها رابطة شرق آسيا لتحقيق التعاون بين دول آسيا ودول المحيط الهادي . ولمواجهة تحديات النهج الشمولي لإصلاح إدارة الحدود بدلاً من الحاجة إلي التركيز التقني الضيق حتماً . فإن، وتيرة الإصلاح في بعض الدول التجارية الكبرى والمطالب المرهقة تجعل شركاءها في التجارة

يتمردون في قدراتهم الإدارية لتنمية الدول، وضعف القدرات في الدول النامية عادة ما يعيق التعاون الفعال بين إدارات الجمارك وسلطات إدارات الحدود الأخرى.

الجدول (2.1): المزايا الرئيسية للإدارة المشتركة للحدود

نوع الأنشطة	الممارسات المشتركة	ممارسات الإدارة المشتركة للحدود
السياسات	<ul style="list-style-type: none"> • الأنشطة بين تسهيل التجارة والرقابة • عدم الثقة في ممثلو سلسلة التوريد • التقسيم المحدود للعملاء • حوافز محدودة لتعزيز الالتزام • تركيز الرقابة الطبيعية علي الحدود 	<ul style="list-style-type: none"> • مثالية التسهيل والرقابة معاً • الثقة في تعاون شركاء سلسلة التوريد والنقل • معاملة العملاء مبنية علي مفاضلة الخدمات الثقافية • حوافز قوية لتعزيز الالتزام • تركيز الرقابة العملية علي الحدود • إقامة شراكة مع مجتمع التجارة • تكثيف مشاركة التعاون والمعلومات
العمليات	<ul style="list-style-type: none"> • مخرجات تقدم نماذج وظيفية • التركيز علي البضائع والإيرادات • معاملة واحدة لكل الزبائن • سلطات إدارة مخاطر محدودة • مستويات عالية في التفتيش الطبيعي • المعاملات مبنية علي الإجراءات 	<p>مدخلات مبنية علي نماذج عملية التركيز علي المعلومات:</p> <ul style="list-style-type: none"> • حلول مرنة لمختلف الزبائن • توسيع إدارة المخاطر بالاستخبارات • التدخلات عن طريق الاستثناءات • الاستثناءات مبنية علي الإجراءات والمراجعة مبنية علي الرقابة
العنصر البشري	<ul style="list-style-type: none"> • الرقابة الطبيعية علي الحدود • الشفافية محدودة 	<ul style="list-style-type: none"> • التركيز علي التزام العميل عبر استخبارات إدارة المخاطر • شفافية كاملة
تكنولوجيا المعلومات والاتصالات	<ul style="list-style-type: none"> • معايير الأداء التنظيمي • معايير تدريب إدارة رئيسية • منظور أنظمة الصندوق الأسود من المخرجات فقط • الإخراج ، نقل الخصائص من دون معرفة أعمالها الداخلية الخاصة التي تستخدم البرمجيات الاحتكارية • حلول المشتركة المتكاملة إقليمياً 	<ul style="list-style-type: none"> • معايير واضحة للأداء الفردي والجماعي • كفاءة النمذجة التجارية والإدارية • الاستخدام المكثف لأنظمة البرمجيات ذات المصادر المنتجة (البرمجيات الحرة التي تكون المنطق الداخلي هي متاحة للتفتيش) • الخدمات الموجهة كالهندسة المعمارية • التقاط البيانات المعزولة ومعالجة المعلومات

<ul style="list-style-type: none"> • ضمان استمرارية الأعمال التجارية من خلال ترتيبات الأمن والطوارئ • التحرك نحو الخدمة الذاتية ومكاتب الاستقبال والحصول المباشر علي الأنظمة • بناء الخدمات المشتركة من حل مكون مشترك 	<ul style="list-style-type: none"> • صوامع قومية تسند علي الحلول • حماية أمنية محدودة لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات من الاختراق • التركيز علي معالجة معاملات مكتب الإسناد والمتابعة • الاعتماد علي الإعفاء التجاري أو الحلول القومية 	
<ul style="list-style-type: none"> • نظام النافذة الواحدة للتعاون بين الوكالات • النقطة الحدودية الواحدة • الدخل القائم علي التحصيل 	<ul style="list-style-type: none"> • تشغيل السلطات علي أساس مستغل • التكامل الفردي للتجار مع سلطات متعددة • الإنتاج علي أساس التحصيل 	البنية التحتية أو المرافق

مفهوم الإدارة المشتركة للحدود :

قد ناقش المجتمع الدولي إدارة الحدود المتكاملة والإدارة المنسقة للحدود، و يشير هذا الكتاب إلى أن ما تم أكثر من أن يكون تنسيق حيث أنه يتقاضي كثير من مفاهيم تهديدات التكامل التنظيمي مستخدماً تعبير الإدارة المشتركة للحدود والتي تعتمد علي تضامن جهود السلطات والمجتمع الدولي، ليعمل جنباً إلى جنب من أجل تحقيق الأهداف المشتركة. يشير نموذج الاقتراحات إلي أن سلطات إدارة الحدود يمكن أن تزيد من وتيرة الرقابة لكي تقدم خدمات أكثر فعالية ويمكن أن تقوم بذلك حتى تستعيد ولايتها والالتزامات الخاصة بها.

إن الإدارة المشتركة للحدود ذات حدود ظاهرة تشمل النقل بكل أنواعه وسلسلة التوريد، تقسيم البضائع وعفش الركاب من أجل القبول والتخليص الجمركي المتبع قبل الوصول الطبيعي إلي الحدود أنظر الفصل الرابع.

تعمل سلطات الحدود معاً وتتشارك المعلومات التي تم جمعها لتبادل المزيد من البيانات، وجهة نظر إبرة المخاطرة الشاملة والفحص المتاح وتشجيع ثقافة تقاسم المعرفة وإستراتيجية إدارة الحدود المبنية علي اتخاذ القرارات الإستباقية فإن الإدارة المشتركة للحدود عادةً لا تتحقق من خلال تغيير تنظيمي قسري مما يؤدي إلى نشوء نزاع، ولكن يتم ذلك بإنشاء هيئة إدارية شاملة مكلفة بوضع رؤية لإدارة الحدود وضمان عمل جميع أصحاب المصلحة معاً لتحقيق ذلك.

وهذا يتطلب إدارة سياسية قوية والتزام مع الحوافز المناسبة لتخطي العقوبات وفي يمكن تحقيق مشروع إدارة الحدود المتناغمة تحت مظلة إدارة حدود واحدة، ولخلق مثل هذه الإدارات لا يتطلب ذلك وضع شرط

مسبق من أجل تحقيق النجاح .إن إدارة الحدود التي تتم إدارتها بالصورة المثلى ينتج عنها خفض الوثائق ومعاملة أكثر ملائمةً للتجار من خلال جمع البيانات بصورة أكثر تدقيقاً وأكثر تحليلاً ، ومزيج من خفض التكاليف وزيادة الرقابة لإدارات الحدود يمكن أيضاً من الحفاظ علي استقلاليتها ومحدودية سلطات الجمارك والإدارات الأخرى العاملة في مجال إدارة الحدود. كما أن لإدارة الحدود فوائد للعملاء، تتمثل في تقليل التكاليف الإدارية والالتزام، وتعمل على توفير الزمن وجعل الخدمة أكثر قابلية لتتنبأ.

النتائج المترتبة على الإدارة المشتركة للحدود:

- عمليات سلطات إدارة الحدود المميزة تحدث فرقاً في حقلي التجارة والصناعة
- معايير أداء الأهداف لكل النتائج الرئيسية كالأنشطة في المجالات المتعددة
- تقليل التكلفة من خلال تقادي مضاعفة الجهود في الأوقات غير الضرورية
- بيئة تجارية تكون فيها الأعمال التجارية أكثر أهمية واستجابة

الأهداف الرئيسية للإدارة المشتركة للحدود:

الجوانب الأساسية للإدارة المشتركة للحدود تتم جميعها بموجب السياسة، العنصر البشري، العمليات، تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، البنية التحتية والمرافق، وهي مختصرة في الجدول (2-1). كما أن كثير من ممارسات الإدارة المشتركة للحدود يتم تحقيقها من خلال مبادرات إصلاح غير مترابطة، فتقوم الإدارة المشتركة للحدود بتجميع هذه الابتكارات في نهج شامل .

السياسات:

تُمكن الإدارة المشتركة للحدود سلطات إدارات الحدود من تغيير التركيز الأساسي من النهج المتوازن للرقابة والتسهيل إلى نهج إدارة التزام أمثل وأسهل للغاية. تعتمد الحدود المشتركة على كفاءة إدارة الالتزام ولكنها تقر بمشروعية أغلب عمليات الترحيل والتجارة. تساعد ترتيبات الشراكة الموثوق بها في تطوير الرقابة القانونية والخدمات المقدمة للعملاء معاً .

تساهم إدارة الالتزام الأكثر شمولاً علي زيادة فعالية أداء موظفي الحدود باستهدافها كل من الركاب وشحنات البضائع عالية الخطر بالتدخل بالكشف، والتي تعود بفوائد ملموسة علي العملاء الملتزمين كما أنه يبدو جلياً خضوع العملاء غير الملتزمين إلى مواجهة عقوبات واضحة.

طورت إدارة الحدود المشتركة من ترتيبات شبكات الحكومات والسلطات الدولية بحيث تسمح لتلك السلطات بالتعاون فيما بينها وفقاً للمعايير المشتركة والمتفق عليها بينما يتم عرض معلومات العملاء مركزياً علي لوحة خشبية في حين أن تقسيمات العملاء تمكن السلطات من تعزيز الخدمات وفرض القيمة المضافة، حيث وفر تطابق المعلومات عبر سلطات إدارات الحدود معلومات استخبارية أكثر دقة ويسمح لها باستخدام مواردها بطريقه مقننة والتدخل وفق حالة الخطر. وذلك من خلال مشاركة العمل مع دول الجوار مما يعود بالفائدة علي جميع الشركاء وذلك من خلال تجميع المعلومات المختلفة مما ينتج عنه خبرات متناغمة وكفاءة أكثر للعملاء وذلك من خارج دوائر اختصاص سلطات الحدود.

تتصفا لإدارة المشتركة للحدود بميزة وفرة المعلومات عند النقطة الأولى من سلسلة النقل والتزويد حيث تصبح الإدارة المشتركة للحدود معنية بذلك. وربما ما يكون ذلك عند المصنع حيث يتم تعبئة البضائع بغرض شحنها في ميناء محطة المغادرة أو في الحقيقة في أي وقت قبل الوصول للمقصد الحدودي مكانياً . إن ضمان الالتزام في الحدود النظرية يقلل زمن التخليص عند الحدود الطبيعية وبالتالي فإن سلطات إدارة الحدود ستتمكن من الاهتمام بمراجعة وفحص الشحنات عالية الخطر والمسافرين الخطرين .

العمليات:

تتطلب الإدارة المشتركة للحدود لسلطات إدارة حدودية لتحديد المخرجات التي تستند علي العمليات، مثل: زيادة التزام العميل ورفع القدرة التنافسية بدلاً عن المخرجات القائمة على العمليات، معالجة معاملات تمثل هذا الحجم وبالنظر إلى النتائج المنشودة من السلطات ونقاط العملاء تسمح بتوحيد العمليات لإرضاء المجموعتين فيما تحتاج إليه. هذا بالإضافة للنظر في فرص عمليات الحدود ككل والتي تعود بنتائج مشتركة مثل تقليل عملية الغش خلق فرص من أجل رفع الكفاءة وجعل تقديم خدمات التسليم أكثر فاعلية .

إدارة الحدود المشتركة تمكن السلطات الحدودية من التركيز علي المعاملة الزكية للعملاء. توافق رؤية العملاء يمكن سلطات إدارة الحدود من إجراء عمليات التحليل وتقييم المعلومات بالتعاون مما يجعلها

ذات بنية قوية وصارمة في قراراتها. يستفيد العملاء من تدفق البضائع والمعاملات المبسطة مع عدد من سلطات الحدود كما يمكن تصميم الخدمات وتطوير خبرة العملاء من خلال جميع أشكال التفاعل.

أيضاً يمكن تحليل المعلومات الإستخبارية علي مستوى عملاء السلطات من التركيز علي مراجعة العملاء والشحنات عالية الخطر. تطوير علاقات العملاء الموثوق بهم وتشارك المعلومات بين السلطات تقدم كفاءات كبيرة.

العنصر البشري:

من مطالب إدارة الحدود المشتركة أن يكون موظفو سلطات إدارة الحدود علي قدر عالي من المهارة، والمعرفة، وحسن السلوك ، والخبرة، لكي يتمكنوا من القيام بهذه العمليات الجديدة . والموظفون الذين يتمتعون بالمهارة والخبرة والالتزام يمثلون قوة الدفع الشمولية . بحيث ينبغي ضمان التركيز علي القدرات الإدارية بكل إدارة من إدارات الحدود من أجل القيام بعملية تقييم فعالة وشاملة للتركيز علي الإجراءات الموصى بها لإحداث عملية التحول علي سبيل المثال: القيام بتغييرات تنظيمية من خلال الاستعانة بمصادر خارجية في وظائف معينة. هذا بالإضافة إلى أن عملية التقييم ينبغي أن تقود إلى إحداث التغيير في برامج الحدود ليتمكن موظفو إدارة الحدود أن يتحرروا من مسؤولياتهم الثانوية السابقة للقيام بمهامهم الجديدة بصورة أكثر تأثيراً، كما تدريب الموظفين وتحديد المهام التي تناسبهم وذلك من أجل تقادماً لازدواجية، وتقليل مضاعفة الجهود وتقديم خدمات من شأنها أن تريح العميل.

تكنولوجيا المعلومات والاتصالات:

تشجع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات إدارات الحدود المشتركة علي تطوير طرق التنمية التكنولوجية والتفاعل الذي يعزز عملية مشاركة المعلومات والتعرف علي المخاطر بصورة أكثر فاعلية . وهذا يعني تعاون قومي وإقليمي ودولي وثيق للسلطات الحكومية من أجل توفير وسائل الترحيل والنقل لمقومات الصناعات دولياً . وهذا يمكن إنجازها من خلال أنظمة تكنولوجية مبروطة ببعضها البعض لمشاركة المعلومات بالإضافة إلي أنه قد تكون هنالك حاجة لإبرام اتفاقيات ثنائية، إقليمية، ومتعددة الأطراف. من أجل تسهيل وضع السياسات والإستراتيجيات لخلق عملية التعاون، ومشاركة المعلومات، وتطوير أنظمة قابلة للتشغيل المتبادل. إنه من الصعوبة استخدام البيانات التقليدية، واستفسارات قاعدة البيانات، لتحقيق الأهداف المنشودة

حالياً والتي تتمثل في عملية التخليص السريع أو الفعال، وعملية التشغيل المتبادل بين إدارات الحدود. يجب تحليل كم هائل من البيانات، والمزاد العنفي دقائق، في حين أن البيانات قد تكون ناقصة ، خاطئة ، غير محددة أو تم وضعها دون استيفاء المعايير الدولية (حيث أن ما هو مطلوب في بلد غير مطلوب في بلد آخر) يمكن أن يفسد حسن المنطق الضبابي من ضمان إدارة الهوية والالتزام من خلال مساعدة إدارة الحدود مما يخلق التباين باستخدام بيانات ربما تكون غير موجودة ، غير دقيقة أو خاطئة . تكون المطابقة مع المنطق الضبابي مفيدة من أجل العثور على المعلومات المتنوعة السابقة والتي تتناسب مع الظروف المعقدة خاصة عندما يكون ذلك ضرورياً للوصول إلي كم هائل من البيانات المخزنة بأشكال متعددة منتظمة، وغير منتظمة، وصور، وترميز بايو متري.

بما أن بحوث المنطق الضبابي والمطابقة يتعارضان مع علاقات البنيات البيئية ، فإنه يقوم علي أربعة مبادئ تتمثل فيما يلي:

- تعتبر بعض المعايير البحثية أكثر أهمية من المعايير الأخرى لذلك فإن المعايير البحثية ربما تكون مبرمجة. فمثلاً قد يكون وصف البضائع أقل وزناً مما عليه في دولة المنشأ أو أن معلومات ترتيب نقل الحاويات غير دقيقة.
- قد يكون رصد البضائع أقل وزناً من دول المنشأ أو أن ترتيب نقل الحاويات غير دقيق
- ربما يكون هنالك نقص في بيانات الشحن والركاب
- قد تكون بعض البيانات غير دقيقة مثلاً : اختلاف البيانات التي تم تجميعها في أزمته مختلفة وعبر أطراف مختلفة ، لأن الحكومات ليس لها معايير متفق عليها من أجل جمع هذه البيانات.
- قد تكون بعض البيانات غير دقيقة مثلاً : اختلاف صيغة البيانات من حيث: المواقع، التواريخ، الحاويات والأرقام التعريفية وجميعها قد حدثت نتيجة خطأ طباعي.

مطابقة بحوث المنهج الضبابي وملاحح الخطر بين السلطات الداخلية من شأنه أن يعزز بدرجة كبيرة من فرص نجاح إدارة كشف الهوية والقرارات المسبقة لعملية التخليص المسبق قبل وصول الشحنات إلي الحدود مكانياً. وأيضاً من شأنه أن يحقق وظائف أخرى لإدارة الالتزام مثل المراقبة والتحقيق .

ينبغي أن تكون أنظمة عمليات التجارة عبر الدول، المنظمات، وما شابه ذلك قابلة للتشغيل المتبادل. ربط المعلومات المنتظمة وغير المنتظمة معاً عبر سلطات إدارات الحدود لمنع ازدواجية العمليات وتجنب أوجه القصور الكامنة في القائمة ذاتها أو معلومات الصوامع.

البنية التحتية والمرافق:

لم تستوعب بنية موانئ الوصول التي تم تصميمها سابقاً أولويات ومتطلبات الأمن، التجارة والنقل الحالية. فإن المرافق المنشأة في موانئ الدخول عادة لا تفي بالغرض، لذلك لابد من تحسين هذه المرافق بتعاون سلطات الحدود الأخرى، والدول المجاورة معاً وهي خطوة مهمة لتقليل التكلفة وجعل عملية تسهيل التجارة فاعلة كما تحسن عملية الرقابة التنظيمية.

تُمكن الإدارة المشتركة للحدود من إنشاء بنية خدمات مشتركة حيث يمكن إنشاء نموذج تشغيل مشترك كما يمكن تأسيس مرافق تستخدم لتطبيقات الصناعات الرائدة ويمكن لهذه الترتيبات أن تحقق اقتصاديات ذات حجم كبير في إطار إقليمي، يُمكن بيئة الخدمات من توفير تكاليف تنمية دولة بعينها وتكاليف التنمية الفطرية المشتركة بين سلطات البلاد والتكاليف الإقليمية للمحافظة علي تكنولوجيا الدعم.

الميزات الرئيسية لنهج الخدمات المشتركة هي:

- الرؤية المشتركة والموجهة نحو مستويات والخدمات التسليم.
- ثقافة استمرار عملية التطوير.
- مقاييس الأداء القوية.

يتطلب منهج الخدمات المشترك الإجماع حول بنية نموذج تشغيل فاعل، مؤثرو اتفاق حول العمليات الرئيسية المشتركة علي إدارتها. وينبغي أن تسمح بمشاركة السلطات للوصول بسرعة إلي مستوى الكفاءة لغالبية السلطات الفاعلة لتقلل من تكاليفها التشغيلية، في حين أن السلطة القيادية ستحدد خطى التحديث وأن الحكومات وسلطات حدودها عادة ما تعمل في مراحل مختلفة في برامج الإصلاح والتحديث الخاص بها، في حين أن التقنيات والمرافق الحديثة قد وصلت مرحلة النضوج. حيث ينبغي للخدمات المشتركة أن تحسن من عمليات سلطات الحدود وعملائها بصورة كبيرة - الإرادة السياسية - حيث هنالك حاجة لهذه البنية والبنيات الجديدة الأخرى ومناهج إدارة المرافق، و كذلك توفر الاستعانة بمصادر خارجية أيضا توفر خدمات

متخصصة أكثر فاعلية من حيث التكاليف. لتطبيق وتطوير البرمجيات، و التنمية والصيانة ويمكن أن تتم هذه العمليات بمصادر خارجية ويمكن أيضاً الاستعانة بها لتأسيس تكنولوجيا البنية التحتية، والتعاقد مع هذه المصادر الخارجية لإدارة الأجهزة والخدمات المرتبطة بها، لتحرير سلطات إدارة الحدود حتي تركز علي تنفيذ إستراتيجيات الأعمال التجارية الرئيسية.الاتجاه الحالي هو الاستعانة بمصادر خارجية لتحصيل ضريبة القيمة المضافة مع الوضع في الاعتبار المحافظة علي الأهداف التالية:

- توفير تكنولوجيا وخبراء جدد.
- توحيد المعايير أو مركزية العمليات.
- تحسين سرعة وجودة الخدمات.
- تغيير هيئة السلطة أو الإدارة.
- تحسين الكفاءة لضبط تقلبات الطلب.
- تحسين تركيز الموظفين .
- التعويض عند القصور عن تأهيل الموظفين تأهيلاً مناسباً .
- تحسين نظام الإدارة و الشفافية .
- تقليل التكاليف.
- تفعيل تغيير اللوائح التنظيمية .
- تعظيم الإيرادات.

التحديات التي تواجه الاستعانة بالمصادر الخارجية تشمل:

- تكوين علاقة تتناسب مع الموقف.
- التفاوض والتعاقد علي نحو فاعل .
- إدارة قضايا القوي العاملة .
- تكوين علاقات مفتوحة .
- ضمان الأداء القوي .
- إضفاء المرونة علي الطابع المؤسسي والابتكار .

مخاطر الاستعانة بمصادر خارجية تشمل:

- التجسس الاقتصادي .
- الوصول إلى الرموز القيمة أو الحساسة .
- خرق خصوصية البيانات .
- استمرار الأعمال التجارية .

كما هو الحال في الخدمات المشتركة ، فإن الحواجز الرئيسية التي تواجه المصادر الخارجية هي قصور فهم السلطات الحدودية حول حمايتها من النظام وعدم رغبة سلطاتها في تغيير سياساتها الخاصة بالتحصيل .

عقد شراكة بين القطاع العام والخاص ، أو عقداً تفاقيات تعاقدية بين بيانات القطاعين العام والخاص من شأنها أن تسمح بمشاركة القطاع الخاص بصورة كبيرة في العديد من أنواع المشاريع .

يمكن أن تستفيد النافذة الواحدة من شراكة القطاع الخاص والعام أنظر الفصل الثامن .

الوظائف الأساسية هي المقاربة والتبسيط لتحقيق الفائدة لجميع السلطات الحدودية باستخدام الخدمات المتوفرة مثلاً : مشاركة مستندات الإدارة تقلل من معدل تزايد الوثائق المخزنة في كل بلد .

اعتبارات التنفيذ للإدارة المشتركة للحدود:

تتطلب عملية التحول للإدارة المشتركة للحدود فهم مفصل وتوضيح للأعمال المطلوب تنفيذها ست خطوات لإحداث التحول الناتج:

الخطوة الأولى : وضع الرؤية الواضحة .

الخطوة الثانية : إنشاء هيئة القيادة والحكم .

الخطوة الثالثة : وضع إطار قطاع الأعمال .

الخطوة الرابعة : إجراء دراسة تقديرية تشخيصية .

الخطوة الخامسة : تعريف العمليات وتحديد الكفاءات .

الخطوة السادسة : التخطيط من أجل إحداث التحول .

الشكل (2.1) يوضح نهج الشراكة بين القطاعين العام والخاص (ppp)

نهج الشراكة بين القطاعين العام والخاص عبارة عن اتفاقيات عقدية تم إبرامها بين سلطات القطاعين، والتي تسمح برفع معدل شراكة القطاع الخاص بتقديم أنواع كثيرة من المنتجات.

مسؤوليات القطاع العام:

- 1/ تصميم مبنى الفاقتاتو الذي يستخدم النهج التقليدي لمعظم مشروعات دول القرن العشرين .
- 2/ رسوم عقد الخدمات الخاصة لتوسيع نطاق القطاع الخاص مما يمكن القطاع العام من الاستفادة من الخبرات العملية للقطاع الخاص .

3/ تصميم البناء التصميم والمبني يعززان عقد الخدمات لجهة واحدة من القطاع الخاص.

مسؤوليات القطاع الخاص:

- 1/ أبني شغل انقل يعرف أيضاً أبني شغل صين- تقديم عقد العمليات والصيانة بينما يقوم القطاع الخاص بإرجاع فائض واردات التشغيل والربط والمخاطر .
- 2/ مم أبني مّ ول شغلبتجميع العقود للشركة الخاصة، إرجاع الملكية علي الكيان العام، رسوم الصيانة والتشغيل علي الشركة الخاصة .

وضع الرؤية: وضع رؤية ذات معالم واضحة مرتبطة بالنتائج التي يري منها، على أن يتم تطويرها بالتشارك مع جميع أصحاب المصالح حتى ينعني أن تمّ لك للجميع و تكون رؤية بسيطة وسهلة الفهم، ويجب أن تتضمن تفاصيل وافية لتسير في اتجاه واضح، أو أنها لن تلقى القبول ديمقراطياً، و لن يتم تنفيذه.

تأسيس هيئة القيادة والحكم:

يجب أن تتقيد هيئة القيادة في كل السلطات الحدودية بالرؤية الموضوعية ، وأن تلتزم بتسليم المصادر الخارجية الأعمال المتفق عليها، ولتنفيذ هذا الالتزام فإن هيئة القيادة تحتاج إلي تفويض من الحكومة. رغم ذلك فإن مجموعات كبيرة من القطاعين العام والخاص معنية بذلك ومطلوب مشاركتها بطريقة فاعلة، كما أنه علي صناعات القرار أن يدركوا أن التغيير المتوقع سوف يستغرق وقتاً أكثر من مدة ولاية أي حكومة وعلي القطاعين توفير الدعم وبذل الجهود لتحقيق الغرض المطلوب .

يعمل الهيكل الإداري علي توجيه ومراقبة الأداء وأن تقوم كل الإدارات بالحدودية بتأييد الالتزام السياسي والمالي الذي يُمكن الإدارة المشتركة للحدود من توفير احتياجاتها الخاصة بها ، و تقييم قدراتها الإدارية وتحسين برنامجها الموضوع لإحداث عملية التحول ، اختيار الشركاء باقتدار من أجل دعم البرنامج ولتطويره ومواءمة نماذج أعماله والإستراتيجيات التقنية بالطريقة التي تلفت بها نظر الحكومات والموظفين لقيمة الإدارة المشتركة للحدود . يجب وضع رؤية مشتركة تحظى بمشاركة كل السلطات في إدارات الحدود يجب أن يتمتع هيكل الحكم بسلطة لتحديد العمليات وتنسيق عملية التنفيذ وفقاً لموارد الإدارة .

وضع إطار عمل لقطاع الأعمال:

بما أن إطار العمل الذي تم وضعه لقطاع الأعمال يحتاج إلى اختيار يجب علي جميع أصحاب المصلحة بمختلف كياناتهم أن يقوموا بعملياتهم الشرائية عبر الإدارة المشتركة للحدود.و يمكن أن تمثل الرؤية الواضحة والنتائج المرتبطة بها البداية الحقيقية لسير هذه العملية بصورة حاسمة. كما يعتبر الإطار العملي ضرورياً لتحقيق الرعاية، والقيادة، والالتزام أصحاب المصلحة.

على الحكومات وكل أصحاب المصلحة القائمين على أمر سلسلة التوريد التي تتفاعل بصورة أو أخرى مع سلطات إدارات الحدود أن تدرك حجم الفوائد التي يمكن أن تجنيها من خلال الإدارة المشتركة للحدود ومن بين الفوائد المحورية: تقليل تكاليف تخليص البضائع الأكثر قابلية للتنبؤ والالتزام، إن تحليلاً لقرارات المتخذة بشأن توفير المصادر لأمر بالغ الأهمية لفهم خط سير العلاقة بين الاستثمارات الفاعلة وأثرها علي نتائج الأعمال التجارية عموماً . أن نتأكد وبعناية إن الأفعال الإيجابية لمنطقة أو سلسلة واحدة مثل إضافة فاعلية تكلفة إدارة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات لأضر بالجهود المبذولة في منطقة أو سلسلة أخرى. زيادة استثمارات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات خلال ما يستشهد به دائماً مثل الوسائل الأساسية لنتائج الأعمال التجارية، و يمكن أن تكون ذات قيمة محدودة إذا تم الأخذ بها دون الاهتمام بالمتغيرات الأخرى مستويات الإنتاجية وتوزيع الموظفين بشكل عام.

إجراء التقييم التشخيصي:

لسلطات إدارات الحدود أن تحدد التحول، وإن العمليات التجارية في حاجة إلى الاستمرارية دون توقف لبدء الرحلة كما ينبغي تقييم الوضع الحالي للسلطة من خلال هدفها المنشود مع إطار العمل

التشخيصي الذي تم إنشائه لفهم الوضع أو الأساس الحالي حيث ينبغي دمج الدروس المستفادة من داخل وخارج البلاد ويجب أن يكون هنالك منهجية لكل سلطة لاستخدامها في تحديد الكفاءات المطلوبة لإدارة الحدود المشتركة الخاصة بها. ووضع الحلول اللازمة لذلك، وخارطة طريق التحول وتأثير أي تغييرات ناتجة عنها.

تحديد العمليات والكفاءات:

تأسيس دليل عمليات ورسم خارطة طريق لكل العمليات المرتبطة بالإدارة المشتركة للحدود وتعزيز التكامل السلس مع كل سلطات إدارات الحدود المكلفة بدعم تسهيل التجارة والرقابة التنظيمية . حيث أنها مفيدة لإعادة هندسة العمليات الفردية والجماعية وإيجازها من أجل الوصول لنهاية العمليات، حيث يمكن أن لكتلوج العمليات إزالة الازدواجية وتكرار العمليات التجارية بصورة سريعة، وتحديد أفضل الممارسات، والتميز بين العمليات الرئيسة والثانوية. تمثل كفاءة التقييم أساس التحديد الذي تحتاجه أي سلطة أن تحسن من قدراتها التنظيمية لذا ينبغي أن تركز قدرة التقييم التي تم تصميمها بشكل جيد على فاعلية العمليات، وامتلاك ما يمكن معرفته، والمهارات وتحفيز القوي العاملة في المكان والزمان المناسبين كما ينبغي أن تؤدي إلى فاعلية الشريك وتحقيق الرضا.

التخطيط من أجل إحداث التحول:

تركز الخطوات السابقة على تصميم القضايا ذات الصلة بالإصلاح والتحديث، والتخطيط الدقيق للتنمية، واختبار الجاهزية التشغيلية والذي يعتبر غاية الأهمية لعملية التحول نفسه -المتطلبات المهمة للتخطيط - التوضيح الأفضل مثل: خارطة الطريق - والتي تشمل التنشئة الاجتماعية وتوثيق النهج (اعتبارات التنمية والتنفيذ) والنظر في طبيعة وحجم تأثير الإدارة المشتركة للحدود في تحول الإدارة كما ينبغي أن تتضمن خارطة الطريق :

1. خارطة الطريق نفسها يفضل أن تظهر رسم بياني يوضح المعالم الرئيسية التي تقدم خدمات أو كفاءات جديدة.
2. خطة توجيهية للعمليات التجارية لتحديد العمليات الرئيسة، الأدوار التنظيمية ، اللوائح المطلوبة والتغييرات السياسية المطلوبة .

3. وضع خطة لتكنولوجية المعلومات والاتصالات تصف الطراز المعماري للرجوع اليها مستقبلا .
4. خطة اختباريهيقتدي بها لتبني البيانات المرجعية لتحقيق بيئة تشغيلية جديدة .
5. دعم الخطة والتدريب .

العنصر الأخير في التخطيط لإحداث عملية التحول هو اختيار شركاء للتعاقد معهم من أجل تسليم الإمدادات. وهناك أمثلة كثيرة لسلطات عامة استمرت في تعاقداتها مع القطاعين العام والخاص في بعض الحالات التي تتطلب تمويل القطاع الخاص بنفس التعاقد لكل برامجها والذي يتطلب العودة إلى التفاوض على العقود التقليدية المعاكسة للمفاوضات .

من الأهمية أن يفهم البائعون نوع العلاقة التي تم التعاقد عليها، وأن تكون لديهم خبرة تمكنهم من فهم تلك العلاقة وإذا لم تتوفر الخبرة والفهم؛ فإن هذه العلاقة الطويلة الأمد ستكون عرضة للخطر كما أن شكل العقد لن يكون مثالياً لأي من الطرفين .

ينبغي أن تبحث معايير المناقصة عن الأدلة التي يجب أن تشمل:

- أن يكون البائعين ذوي خبرة ببرنامج تحول من هذا النوع وبهذا الحجم وهذا من المحتمل أن يضم أن عدد من البرامج التي تم تنفيذها، أو قليلاً من سنوات الخبرة في مثل هذا البرنامج.
- توطيد علاقة البائعين وتزويدهم بمجموعه من البرامج .
- تقوية مرجعية البحث ينبغي أن يتم وضعها في الاعتبار و أن تكون الخبرات المكتسبة ذات صلة بمجموعة المراجع والنتائج التي تحققت .
- تقوية إدارة برامج البائعين المقترحة و فرق التسليم .
- الحجم وسلسلة سجلات البائع في الأسواق المحلية وهذا يتطلب ضمان أن المرشح قادر علي إدارة البرامج المقترحة فلياً .
- الإمكانيات المادية للبائع من أجل دعم برامج بهذا الحجم .

مثال لعمليات تخليص البضائع تحت مظلة الإدارة المشتركة للحدود:

الأمثلة التالية توضح العمليات الرئيسية لتخليص البضائع في الإدارة المشتركة للحدود. تعتبر النافذة الواحدة أفضل ما تم استخدامه للربط مع نظام معاملات مكتب الإسناد (الفصل الثامن) . والذي يقدم

لموظفين الإدارة المشتركة للحدود ، والعملاء، وشركاء سلسلة العملاء الآخريين رؤية واحدة وطريقة واحدة، لإدخال وقراءة بيانات العميل ومعلومات المعاملة ونتائج الكشف وما شابه ذلك، ومعالجة الأعمال بشكل مناسب مثل تحليل المخاطر أو توثيق المخالفات التي ارتكبتها سلطات إدارة الحدود سواء أن كانت بصورة مشتركة أو فردية لعرضها مع النتائج المتوفرة عبر النافذة الواحدة . مثلاً ينبغي أن تسمح خدمات النافذة الواحدة بتسجيل التصريحات أو المستندات لعمليات تخليص جديدة .

نموذج يوضح عمليات ذات مستوي عالي لتخليص البضائع:

يعتبر نموذج عملية كامل للعمليات الفرعية لكل خطوة عملية ينبغي أن يتم التعريف بها

الشكل 2-2 يوضح طرق تخليص البضائع المستخدمة في الإدارة المشتركة للحدود

حدود طبيعية

حدود صورية

بداية العملية التجارية

تخليص المواعين
البحرية والسفن

تخليص الشحنات

التخليص المسبق

تخليص
البضائع

المراقبة
والتفتيش

الاستخبارات
وأجهزة
مراقبة
المخاطر

تخليص
المواعين
البحرية
والشحن

النقل
اللوجستي

مشاريع
تجارية
ومستندات
التطبيقية،

نظام العملية
التجارية

التخليص
المسبق

المراجعة

بداية عملية التجارة :

تتضمن عملية التجارة عدة مكونات تتمثل في استخراج رخص، وتصاريح جديدة، والإقرار الجمركي

لنقل البضائع المخطط لها . علاوة علي ذلك يمكن تقسيمها كما يلي:

- نظام العملية التجارية يتفاوض التجار بشأن العقود والاستعداد لتطبيق وثائق التحويل التجاري، مثل التصاريح أو التراخيص.

- تطبيق التصاريح التجارية مثل، الرخص، والأذونات، والتصاريح والشهادات التي تم تطبيقها وإصدارها .
- النقل اللوجستي ينظم التجار عمليات نقل البضائع لوجستياً من نقطة التوريد إلى نقطة الطلب، وإخطار السلطات التشريعية والمواقع ذات الصلة بالمستندات الخاصة بالعملية التجارية (رخص وتصاريح وتخليص جمركي). لتسهيل عملية الشحن أو تفريغ البضائع.

تخليص المواعين التجارية والسفن

تتطلب هذه المكون الخضوع لإجراءات الموانئ الشكلية والتطبيقات التي تتخذ من أجل تخليص السفن ، الرحلات الجوية والأطعم والإجراءات الصحية الخاصة بالموانئ وهذا دائماً يتم قبل المغادرة أو وصول الشحنة يتم إرسال بيانات الغافلات إلكترونياً عبر النافذة الواحدة كيفما توفرت المعلومات تجارياً أو علي أي حال قبل شحن أو تفريغ البضائع .

يتم أعداد مرجع لكل شحنة منفردة . يمكن استخدام موقع الشحن المنفردة كإشارة تتبع واحدة لكل الرسائل من خلال مراجعة التخليص والتخليص المسبق . مشغلي الموانئ أيضاً يسمحون بتحويل البيانات وجزء من المستندات الدائمة التي ينبغي أن تشمل طلبات الشحن والتفريغ ، ويمكن أن يقارن مشغلي الموانئ البضائع المفرغة مع البيانات المقدمة ويستخدمون هذا في كتابة التقارير العينية من البضائع التي تم تفريغها .

تخليص الشحنات:

وهذا يحدث في حالة وصول البضائع أو مغادرتها بصورة حقيقية وهذا المكون يشمل :

الاستخبارات وأجهزة مراقبة المخاطر:

توحيد الرسائل لمسحها وتفنيشها . بحث ومقارنة البضائع مع البيانات الإستخبارية للشحن ثم تفنيشها .

تتم مطابقة تفاصيل الشحنة وما يرتبط بها من موردين ومصدرين و التي تم مقارنتها مع القائمة المعطاة وقائمة الأهداف المخزنة في نظام تحليل المخاطر . الموافقة الأولية علي رموز هوية العملاء الموثوق بهم للسماح بسرعة حركة شحناتهم إلي أماكن عملهم فوراً للتفريغ دون اعتبار لمتابعة الرقابة التنظيمية .

وضعت رموز مفيدة خاصة بالشحنات التي تتطلب تفنيش يدوي إضافي من قبل سلطات إدارات الحدود ، لذلك هنالك نهج واحد وثابت لتخليص البضائع .

المراقبة والتفتيش:

وهذا يعقب مراقبة البيانات التي تتم عبر الشحنات ويتم توجيه الموظفين للقيام بمراقبة وتفتيش البضاعة في الأماكن التي ممت لهذا الغرض . وهذا ينبغي أن يطبق في أماكن العملاء الموثوق بهم والتي تم تصميمها لتفتيش الشحنات أو في الصالات الطرفية ومطابقة سجل رخص العملاء وإجراءات المراقبة والتفتيش مع إقرار البضائع علي النحو المطلوب

تخليص البضائع:

يقوم العملاء بتحويل الإقرارات الجمركية الخاصة بهم عبر النافذة الواحدة . وهذا يمكن استخدامه لاحقاً لتتبع وتجديد الإقرار الجمركي من قسم السجلات إلي أقسام : التقييم، والدفع، والكشف، والإفراج.

استقبال العملاء الموثوق بهم بضائعهم عند تفريغ السفينة تلقائياً يقوم ضباط التفتيش بإجراء عملية التفتيش التقليدي اليدوي ، وفي أماكن عملهم إذا أقتضى الحال ذلك في غضون فترة زمنية معينة . كما يمكن أن يتم التصريح للتجار الموثوق بهم، على سبيل المثال شهرياً بإعداد الإقرار الجمركي دورياً لسفنهم اللاحقة لجميع البضائع التي يستقبلونها بسفنهم اللاحقة وتسوية التزاماتهم المالية المستحقة لتلك الفترة الزمنية .

أنشطة التنشيط المسبق:

متابعة الكشف والفحص ينبغي أن يكون لكل سلطة إدارة حدود بيانات كافية، لتقييم المخالفات، وبناء علي قدرات ومصادر فرق المراجعة؛ لتقرر أي نوع من المراجعة سيتم إجراؤها، ومتى يمكن أن توحيد القوانين الجديدة لتحليل المخاطر ووفقاً للبيانات والمخالفات التي تم اكتشافها . يمكن مشاركة المعلومات الجديدة بين السلطات كما وردت لضمان توحيد معاملة العملاء .

أيضاً يمكن استخدام عملية التخليص المسبق لمعرفة الأخطاء المشتركة كما أن فرص التوعية التفتيشية تساعد علي تعزيز الالتزام باستخدام المعايير بين العملاء وشركاء سلسلة الدعم - أو تساعد علي الاستعراض الدوري لمكانة العملاء الأكفاء لضمان ما يبرره

الخاتمة:

إن الإدارة المشتركة للحدود إذا تم تصميمها وتنفيذها بصورة ممتازة، ووفرت لها المصادر الكافية؛ ستحقق فوائد عظيمة للحكومة والقطاع الخاص، تتمثل في:

- رفع الوعي العام للحاجة إلي التكامل والحكم الراشد في إدارة الحدود.
- توضيح السياسات والمتطلبات الإجرائية والالتزام المباشر بالاتفاقيات الإقليمية والدولية ذات الصلة .
- التنبؤ بعملية التخليص للتجار والركاب الملتزمين .
- الشفافية في فرض التكلفة - لمجتمع التجارة والترحيل العام . وشكليات إدارة الحدود غير القطاعية والتي عفا عنها الزمن ولم تعد لها حاجة .
- تعزيز استقطاب الاستثمار الخارجي .
- عملية إدارة حدود أكثر استجابة، لتلعب دوراً رئيسياً في حماية المجتمع من مهددات الأمن القومي. أنظر الفصل الثامن عشر .

ينبغي علي سلطات إدارة الحدود تطوير رؤية واضحة مشتركة بين إدارات الحدود حتى تكتسب الإدارة المشتركة للحدود الفاعلية. حتى و لو وزعت أنشطة الرقابة التنظيمية لتسهيل التجارة علي سلطات متعددة يجب أن تتسجم جميع وظائف المنظمات في كل الأنحاء ويجب أن تعمل لتحقيق ذات الأهداف ، كما يجب دمج المعلومات الخاصة بهم بسهولة تامة، لحماية البيانات ومتطلبات التشريعات الخاصة بتجميع سلطات الحدود في سلطة واحدة لخلق قوة دافعة لإدارة الحدود المشتركة ، لكن أن عوائق التنسيق الكامنة ستظل في حاجة إلي معالجة؛ لأن النجاح يتطلب إستراتيجية موحدة واضحة المعالم من خلال وظائف وسياسات إدارة الحدود لدعم الإستراتيجية والحكومة وهيكل القيادة ، والتي تسمح بالاستمرار في اتجاه واضح لوضع الإستراتيجية موضع التنفيذ ، هندسة الأعمال المشتركة الشاملة هي إحدى الطرق التي تحدد أفضل القدرات ، الهياكل المنظمة ، العمليات والقدرات ، التكنولوجيا ، والبنية التحتية اللازمة لذلك.

إدارة الحدود المشتركة يمكن أن تحقق عملية التحول . كيف يمكن لسلطات إدارة الحدود أن تؤدي أعمالها؟ بطريقتين: من خلال المنظمات الحكومية الدولية، وترتيبات الربط الشبكي بين السلطات من خلال الشراكات مع العملاء. تسمح ترتيبات الربط الشبكي لسلطات الحدود أن تتعاون بشكل فعال وفقاً للمعايير المشتركة

والمتمق عليها كما تسمح تقسيمات العملاء لسلطات إدارة الحدود بتقديم خدمات متطورة للعملاء الملتزمين وترتكز علي مصادرها التحتية، والقيمة المضافة بشكل أكبر من خلال تدخلات استخبارات إدارة المخاطر .

سوف تحظى الدول بالفوائد الناتجة عن هذه الترتيبات والتي تتمثل في الحماية الأمنية وإدارة الالتزام، بينما ستمكن معظم الدول النامية من مشاركة المرافق والمعرفة مع الدول الأقل نمواً ، ومساعدتها علي بناء قدراتها وفي نهاية الأمر ستستفيد الدول المتطورة من الأداء المتعاضم لشركائها المذكورين . بخلاف الأعمال التجارية أو العسكرية . حيث يكافح الممثلون لتلك الدول من اكتساب ميزة تنافسية لمنافسة نظرائهم . فإدارة الحدود المشتركة هي الفوز . والفوز يتمثل في تقوية قدرات الشركاء وتقليل الضغط الواقع عليهم .

مركز الأمم المتحدة في وصيته الثالثة والثلاثين يحدد النافذة الواحدة لتكون المرفق الذي يسمح للأطراف المعنية بالتجارة والنقل بتقديم المعلومات والوثائق القياسية عبر مدخل واحد من أجل استيعاب كل الصادر والوارد والعاور والمتطلبات التنظيمية ذات الصلة.

تتص الوصية علي أنه إذا كانت المعلومات إلكترونية فإن عناصر البيانات الفردية ينبغي أن تقدم مرة واحدة أنظر توصيات الأمم المتحدة علي الموقع الإلكتروني www.unce.org.

2/ أنظر إطار العمل safe إطار عمل المعايير لتسهيل وتأمين التجارة (منظمة الجمارك العالمية 2017م) علي موقع المنظمة واتفاقيتها كيوتو المعدلة والتي أبرمت في العام 1999م ودخلت حيز النفاذ في العام 2006م .

3/ تصفح موقع الجمارك 2020 علي الأعمال الإلكترونية وجهة نظر علي الرابط <http://www.Accenture.com>.

www.Accenture.Com NR/rdonlyres/DFO

4/ أنظر أجندة الدولة للتنمية : مفاوضات منظمة التجارة العالمية من أجل تنفيذ برامج التنمية علي الموقع [WWW.wto.org/Enqshsh/tratop - e/ddA - e/ddA -e . htm](http://WWW.wto.org/Enqshsh/tratop-e/ddA-e/ddA-e.htm) .

5/ أنظر مؤسسات الصناعة : أفضل تنظيم المفوضية الأوروبية علي الرابط

الفصل الثالث

تحديث إدارة الحدود وسلسلة تزويد التجارة:

تساعد عملية تسهيل التجارة الدول علي تحقيق أهداف التنمية القومية . مما يكسبها قدرة تنافسية أكبر كما يسمح بتبادل البضائع وتقديم الخدمات في الوقت المحدد وبتكلفة منخفضة للمعاملات التجارية . غير أن كثير من البلدان النامية ستكون غير قادرة علي التمتع بفرص التجارة الدولية ما لم يكن في مقدورها تخطي أجندة الإصلاح التقليدية -والتي يتم تخصيصها تقريباً لإصلاح إدارات الجمارك والبنية التحتية المتدنية - والاستثمارات التي تكثر فيها مشاكل التجارة .

تسهيل التجارة، التنمية والقدرة التنافسية:

ربما تتطلب عملية التجارة إصلاح وتحديث مؤسسات إدارات الحدود ، وتغيير السياسات التي تنظم عملية النقل والاستثمار في البنية التحتية. إن سلسلة تزويد التجارة هي من القوة بمقوا أضعف حلقاتها ، حيث تحدد نقاط الضعف وتضع الحلول لها عبر تدخلات تنموية مستهدفة وهذا ما جعلها أن تكون من أعظم عناصر تسهيل التجارة الحديثة وأجندة الدعم اللوجستي .

التركيز العملي لتسهيل التجارة:

ليس له تعريف معترف به عالمياً حيث أن التعريف الضيف ما زال مستخدم عند كثير من الهيئات التي تنفذ برنامج التسهيل في الاقتصاديات المتقدمة - ويخبر أحد الأعلام أن عمليات إصلاح تسهيل التجارة الحالية يقصد بها (تبسيط ، توحيد ، وتنسيق الإجراءات والمعلومات ذات الصلة بنقل البضائع من البائع إلي المشتري عن طريق السداد) . ومع ذلك فإن ممثلين برنامج التجارة قد تبنا سلسلة التزويد من منظور الحدود. بحيث إنه لم يكن محصوراً فقط على إجراءات التجارة بل يكون أيضاً علي سلسلة تزويد الواردات والصادرات وعلي الحركة الطبيعية للبضائع ، لذلك فإن التعريف الأكثر شمولاً لتعريف التجارة هو : تحديد ومعالجة الاختناقات التي حدثت بسبب ضعف اللوجستيات المرتبطة بعملية التجارة والأنظمة التنظيمية التي تعيق فرض التكلفة الفاعلة في الوقت المحدد لحركة البضائع. وهذا يعني أن التعريف الأوسع لعملية تسهيل التجارة والذي يتعلق باللوجستيات ، هو: تسهيل عملية النقل وتهيئة البنية التحتية ذات الصلة بعملية التجارة .

بالإضافة لتبسيط الإجراءات وتوحيد اللوائح التجارية والاستغناء عن المسرب الأحمر الذي يعتبر غير ضرورياً في مثل هذه الحالة تَبني منظور أوسع لسلسلة التوريد يكون أكثر فائدة من أجل إكساب العملية التجارية القدرة التنافسية علي نظائرها الأخرى. لذلك فإن الشركات تعتمد علي سلسلة توريد داخلية لربطها بالأسواق الإقليمية والدولية بالصورة التي تُمكنها من إنجاز مهامها في الزمن المحدد وفرض التكلفة بصورة فاعلة - وفوق كل هذا - فإن أداء سلسلة التجارة يمكن التنبؤ به بأن يكون جدير بالثقة خاصة من جانب تحقيق الموثوقية الخاصة بها والتي يتم تحديدها من خلال مجموعة معقدة من العوامل، والتي تم تنظيمها تحت سقف ثلاثة فئات عريضة تم مناقشتها (بطريقة مفصلة للغاية) في الجلسة الثانية من هذا الفصل . حيث أن جودة التجارة مرتبطة بالبنية التحتية وكفاءة واللوائح الإجرائية والتنظيمية لعملية التجارة وتوفر خدمات القطاع الخاص بصورة خاصة . أيضاً ينعكس منظور سلسلة التوريد علي المنظور العملي لتسهيل التجارة نتيجة لدعم البنك الدولي وشركاء التنمية الآخرين .

المجالات الرئيسية التي يجب التركيز عليها هي:

- الاستثمار في البنية التحتية .
- تحديث إدارات الجمارك وتحسين بيئة طرق عبور الحدود.
- تبسيط إجراءات المستندات الثبوتية وتدفق المعلومات .
- ضمان بوابة العبور مثل الموانئ والمطارات.
- تنظيم وسائل الدعم اللوجستي وخدمات النقل ذات القدرة التنافسية .
- توفير المعابر لتسهيل عبور الأعمال التجارية خاصة في الدول الساحلية .
- تطوير وسائل شحن متعددة الوسائل .
- ضمان الحماية الأمنية لوسائل النقل .
- رفع الحس والإدراك للحاجة إلي تسهيل التجارة.

قد أصبحت عملية إصلاح النقل و التجارة من أولويات التنمية الرئيسية في السنوات الأخيرة . و تتوفر عدة عوامل تسهم في الأهمية المتعاظمة عند صناع القرار والسلطات التي تنشأ التنمية لهذه الأجندة:

أولاً: أصبحت الفوائد الاقتصادية لتسهيل التجارة الآن معروفة وعلي نطاق واسع . نظراً لأن تكاليف الخدمات اللوجستية عادة ما تكون ذات أثر أكبر في عملية التجارة من الأثر الذي يحدثه خفض قيمة التعريف

الجمركية عادةً . قدمت أدبيات المنهج الحديث أدلة تثبت إن فرض التكلفة بصورة غير فاعلة من المحتمل أن يحدث تضخم في عائدات الاستثمارات التي يمكن تحقيقها من خلال عمليات الإصلاح المستهدفة (ولسون، مان و أتسوكي 2004) .

مؤشر الأداء اللوجستي 1-3

أداء الأعمال:

مؤشر الأداء اللوجستي هو أول وحدة قياس مرجعية ركزت على قياس تسهيل التجارة وخدمات النقل اللوجستي حسب الدولة استناداً على المسح العالمي الذي يجريه البنك الدولي كل عامين يغطي (156) دولة يتم إنجازها على أن مجموعة تقارب ألف شخص من متخصصين الخدمات اللوجستية ووكلاء الشحن الدولي والناقلات السريعة. لكل مؤشر أداء لوجستي تقرير يوضح التقييم الشامل للدولة وذلك من أجل مساعدة الدول بالتعرف على تحدياتها وفرصها في البيانات التفضيلية لأداء الخدمات اللوجستية والنقل من خلال ست مجموعات توضح المجالات التي بها مشاكل شائعة وهي مؤسسة مشتركة بين مؤسسة التمويل الدولية والبنك الدولي.

تعتبر قاعدة بيانات أداء الأعمال واحدة من أكبر المبادرات حيث تقدم مقاييس موضوعية لأنظمة الأعمال وإفادها. تقدم الأعمال التجارية للعام 2010م عدد كبير من مؤشرات أنظمة الأعمال وحماية حقوق الملكية التي يمكن مقارنتها عبر 183 دولة على مر الزمان. تتضمن بيانات أيضاً لوائح التجارة. على الرغم من مؤشر الأداء اللوجستي ومؤشرات أداء الأعمال لهما أغراض مختلفة يقيسان أبعاد أداء متنوعة إلا أن المصنفات النسبية للدول على كلا المؤشرين متشابهة بشكل كبير .

متوسط أزمنا حركة عبور التجارة الحدودية

(مؤشرات أداء الخدمات اللوجستية العام 2010)

تصنيف الرحل أو الإقليم	منغير تفتيش طبيعي	من غير تفتيش طبيعي	تصنيف طبيعي	زمن التصدير	زمن الاستيراد
				الأيام	الأيام
إقليم شرق آسيا والباسفيك	155	336	25	358	493
أرويا واسيا الوسطى	148	189	26	277	300
أميركا اللاتينية والكاريبي	162	341	23	277	550
الشرق الأوسط وشما إفريقيا	178	291	45	275	722

330	188	35	320	217	جنوب آسيا
705	779	36	494	283	شبه صحراء إفريقيا
					تصنيف الدخل
3.86	2.53	2.49	1.83	0.83	الدخل العام

ملحوظة: زمن التصدير (الأيام) متوسط المهلة الزمنية لأيام التصدير لمواني ومطارات سلسلة التوريد.

زمن الاستيراد (الأيام) متوسط المهلة الزمنية لأيام التصدير لمواني ومطارات سلسلة التوريد.

قيمة الأداء اللوجستي تستخدم تصنيفات البنك الدولي للحاويات تفصيل المعلومات ([visthttp// word bank orgerydata](http://wordbank.org/erydata))

لكي تحافظ الدول على القدرة التنافسية ستكون في حاجة إلى تقليل تكلفة العمليات التجارية، وأن تستمر في السياسات الداعمة. كل هذه العوامل مهمة غير أن برنامج إصلاح تسهيل التجارة ينبغي التمسك به، وأن تلعب هذه السياسات دوراً كبيراً في تحسين التنافس القومي. يوضح مؤشر الأداء اللوجستي للبنك الدولي (LBI;box31) إلى أن الأداء اللوجستي تم ربطه بصورة مباشرة مع النتائج الاقتصادية مثل: النمو الاقتصادي، التوسع التجاري، والتنوع في الصادرات وغيرها (أرفس وآخرين 2010) وإن الدول التي تقدم خدمات لوجستية أفضل ستحقق النمو الاقتصادي أسرع من غيرها، وستصبح ذات قدرة تنافسية عالية كما أنها ستعزز استثماراتها في المجال التجاري. تشير البحوث إلى أن رفع مستوى الخدمات اللوجستية في الدول ذات الدخل المتوسط يمكن أن يعزز التجارة بنسبة نمو 15% وتعود بالفائدة على كل الشركات والعملاء من خلال خفض الأسعار وتقديم أفضل الخدمات (هوكي مان ونسيتا 2008).

تظهر أدلة مماثلة من خلال مقارنة أداء الدول لمجموعة من المؤشرات والتي كانت متاحة بصورة جزئية فقط حيث أن المؤشرات الجديدة المتاحة بما في ذلك مبادرات الأعمال التجارية التي قام بها البنك الدولي (أنظر الجدول 3.1) ومؤشر المنتدى الاقتصادي العالمي للبنك الدولي تحت على تمكين الملحق التجاري -الذي قاد دعوة ملحة للإسراع في عملية الإصلاح في البلدان ذات المؤشر المنخفض بشكل غير متوقع في التقديرات، خاصةً عندما سجلت الدول المجاورة والمنافسة أعلى تقديرات في الفهارس الأساسية. وتوضح الأدلة الفرق الكبير في الأداء بين الدول ذات الدخل المنخفض والدول ذات الدخل العالي، لكنها تشير أيضاً إلى الاختلافات الكبيرة بين الدول المتماثلة في مستويات التنمية. كانت نتائج تقييم أداء الخدمات اللوجستية حيث الزمن المستغرق لإتمام إجراء المعاملات التجارية مثمرة (الجدول 1-3) يوضح زمنتخليص

البضائع وفقاً لتقويم الأداء اللوجستي للبنك الدولي هي تختلف تماماً عن قياس الأداء اللوجستي الإقليمي، ففي أقاليم شرق آسيا وأفريقيا كان تقريباً بمعدل يوم ونصف اليوم لكن في الأقاليم شبه الصحراوية في أفريقيا يمكن أن يصل إلى يومين كأطول فترة زمنية. تختلف النسب المئوية لزمن التخليص في إجمالي المهلة الزمنية إلى حد كبير في مختلف المناطق، فمثلاً في أقاليم الشرق الأوسط وجنوب أفريقيا حينما يتم التخليص دون التفتيش التقليدي (اليدوي) فإنه يحقق نسبة 25% في أقاليم قارة أوروبا ووسط وجنوب قارة آسيا. تشير هذه البيانات إن أداء الخدمات اللوجستية ليس فقط قضية للدخل القومي أو التنمية، وإنما يعتمد بشكل كبير على سياسات الحكومات الوطنية وخيارات الاستثمار.

كذلك تتضح الحاجة إلى رفع الوعي لأهمية تسهيل التجارة أيضاً من خلال العديد من اتفاقيات التجارة الثنائية والإقليمية السابقة والتي تهتم بتسهيل التجارة. وتتص جولة الدوحة للمفاوضات التجارية المتعددة الأطراف على تضافر كل الجهود لتحديث قواعد منظمة التجارة والتي مر عليها أكثر من خمسين عام (إنجيلين 2008م) وتوسعت المفاوضات إلى الحد البعيد وتخطت الاختصاصات الأولية وشملت القضايا الخارجية كما تخطت النطاق الضيق جداً للإجراءات الجمركية.

الخدمات اللوجستية والقدرة التنافسية للتجارة:

يعتمد الارتباط الفاعل بالأسواق العالمية على موثوقية سلسلة التوريد. الرسالة الأساسية لملاحق الأداء اللوجستي (LPI) هي أنه وبرغم أهمية فرض التكلفة في الوقت المناسب حسب الجداول الزمنية، فالتجار يهتمون في المقام الأول بالموثوقية وقابلية التبوء العام مما يمكن أن يؤثر بشكل كبير على قدراتها التنافسية في فرض التكلفة وبالتالي هذه هي أهم جوانب أداء الخدمات اللوجستية.

يتخذ عدم موثوقية سلسلة الحدود عدة أشكال تتمثل في: امتداد فترة التأخير، وعدم القدرة على التبوء بزمن تخليص البضائع نتيجة لافتقار البنية التحتية، قلة الخدمات، وروتينية الإجراءات لأنظمة الحدود والتي تأخذ وقتاً طويلاً. الإفراط في التفتيش اليدوي والثقة الزائدة في تقديرات المفتشين مما يسبب اختلاف كبير في زمن التخليص والضعف المتكرر في عمليات التفتيش. وكذلك التشدد المفرط في إجراءات الأمن والسلامة في جميع الدول بخلاف الدول المصنفة في المراتب العليا.

ارتفاع درجات عدم إمكانية الموثوقية يدفع للمشغلين لتبني استراتيجيات ذات تكاليف عالية، مثل المحافظة على قوائم الجرد الكبيرة أو التحول إلى نماذج نقل ذات موثوقية أكبر - باهظة الثمن - (كواسي وكوفان 2003). تشير الأبحاث الحديثة إلى إن هذه التكاليف المستحدثة في سلسلة التوريد يمكن أن تكون أعلى من تكاليف الشحن المباشر . (أرفس رابالاند ومارتيو 2007). لذلك فإن عدم قابلية التنبؤ يجعل الشركاء أقل قدرة على التنافس.

فمثلاً يواجه المصدرين في ملاوي وموزنبيق يتجهون إلى المبادلة بين تكاليف النقل المباشرة والتكاليف المستحقة. مصدر السكر وهو سلعة غير باهظة الثمن ولا تتأثر بطول فترة التخزين يوفر المال عن طريق إرسال منتجاتهم عبر سكك حديدية غير آمنة إلى الموانئ الصغيرة الغير منتجة إلى حد ما (نكالا شمال موزنبيق) من أجل التخزين الوسيط بخلاف مساهمة مصنعي الملابس وفقاً لبرنامج قانونالتقضي للفرص والنمو الإفريقي مع الولايات المتحدة والذي ينص على دفع تكاليف نقل البضائع إلى الموانئ الأبعد مثل مينائي ديربان وكيب فيجنوب إفريقيا و لكنها مؤهلة (البنك الدولي) يصل التأخير إلى مستوى حاد في الارتفاع مما يؤدي إلى انخفاض الأداء اللوجستي كما هو موضح بالرسم البياني الاختلاف الكبير في الموثوقية بين البلدان أسفل وأعلى نسب مؤشر الأداء اللوجستي (أرفس وآخرون وآخرون 2010) ففي أعلى الدول أداءً دائماً تصل شحنات الوارد والصادر في مواعيد هاتقريباً ، إما في الدول ذات الأداء المنخفض لم يتحقق ذلك. وذلك وفقاً لنتائج الرصد لما يقارب نصف المشاركين في الاستطلاع (المسح) ففي الفئات من الثانية مروراً إلى الرابعة هنالك أيضاً فرق كبير في الأداء بين الواردات والصادرات حيث يبدو أن سلسلة توريد الصادر تبدو فعلياً أكثر موثوقية ومن ثم فان الحد من عدم الموثوقية في عمليات النقل الداخلي، التخليص والخدمات الأخرى يعد مسألة هامة في ترقية الخدمات اللوجستية في الدول المنخفضة الأداء.

ربما يكون تأخير التسليم أمراً مهماً للأداء اللوجستي في المهلة الزمنية لعمليتي الاستيراد والتصدير والمثير للدهشة أن المهلات الزمنية اقل نسبياً -على الأقل في الدول النامية - مما كان يعتقد سابقاً (أرفس وآخرون 2010) وعادةً ما تكون اقل من المهلة الزمنية للنقل النهري المتجه للأسواق البعيدة تماماً .

الجيل الأول من مشروعات الإصلاح:

البنية التحتية والجمارك

يتطلب تسهيل التجارة الالتزام بعملية الاستثمار و إحداث الإصلاح في ثلاثة مجالات: العمليات التجارية ذات الصلة بالبنية التحتية، عمليات الحدود وأنظمة التخليص والإجراءات، والخدمات اللوجستية بخلاف تحرير التجارة المتعددة الأطراف، والذي يتطلب تنسيقاً دولياً، و عادة ما يتضمن تسهيل التجارة المبادرات الأولية التي تم تنفيذها لدولة أو إقليم واحد فقط. ويمكن أن يتطلب تعاوناً ثانياً أو إقليمياً في بعض الحالات - مثلاً عملية تسهيل التجارة من اجل التجارة الحدودية البرية والتجارة العابرة للبلدان غير الساحلية .

ركزت مشاريع تسهيل التجارة في البلدان النامية خلال العقدین الأخيرين على التجارة المرتبطة بالبنية التحتية بصورة أساسية (المواني، الطرق والسكك) وعلى الأنظمة وإجراءات التخليص الجمركي. فمثل هذه الجهود المبذولة لجعل تدفق التجارة اقل تكلفة، وسرعةً وأكثر موثوقية قد حققت تقدماً كبيراً - على الرغم من الحاجة إلى المزيد من الأعمال. مؤشر الأداء اللوجستي للأعوام 2007 - 2010 (ارفس، موترا وآخرون 2007 ارفس وآخرون 2010) والتي يظهر فيها الميل إلى التشجيع الذي يعكس نجاح مشاريع تسهيل التجارة على سبيل المثال، في إدارة الطرق وفصل الأنشطة التجارية عن المهام القانونية والتنظيمية لسلطة المواني و هي الآن تمثل المعيار في البلدان النامية، والعديد من الأمثلة لنجاح مشاركة القطاع الخاص في عمليات محطات الحاويات. أصبحت حوسبة الإجراءات الجمركية الآن أمراً شائعاً - وقليل من الدول تفتقد تلك الآلية. خلصت الدراسة الاستقصائية التي أجراها البنك الدولي، وصندوق النقد الدولي ومنظمة الجمارك العالمية إلى أن سلطات جمارك كل دولة نامية أدرجت في هذه الدراسة لديها نظام محوسب لاستخراج الإقرار الجمركي، ونظام إدارة المخاطر وعمليات استشارية مع القطاع الخاص وحوارات نشطة مع الدول المجاورة، وفهم عام للحاجة إلى الموازنة بين نظام الرقابة وتحصيل الإيرادات لتسهيل التجارة (البنك الدولي 2006) حيث لم يتم إنشاء أي من هذه الأنظمة في أي من سلطات إدارات الحدود الأخرى المعنية بعمليات تخليص الصادرات، والواردات والشحنات العابرة.

ويعرض مؤشر الأداء الأخير أسباباً للأمل ويكشف عن اتجاهات متواضعة، ولكنها ايجابية في المجالات الرئيسية مثل: الجمارك، والاستثمار في الخدمات الخاصة، واستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في

مجال التجارة. ولا تزال إدارة الجمارك متقدمة على السلطات الحدودية الأخرى في جميع مستويات الأداء، على الرغم من أن الفجوة لا تزال أوسع بالنسبة للدول ذات الأداء المنخفض حسب المؤشرات. تتقارب الإجراءات الجمركية في جميع الأقاليم بما في ذلك المنظمات ذات الدخل المرتفع والتي تعمل لتحقيق التنمية والتعاون الاقتصادي مع الاستخدام الواسع للتخليص القبلي والتقديم عبر الإنترنت والمراجعة اللاحقة للتخليص، قد تحسنت أكثر من الإجراءات المتبعة لأداء الخدمات اللوجستية في سلطات الحدود الأخرى. (أعلى ارتفاع للدول في مؤشر الخدمات اللوجستية من دخلها المتوقع) واصلت الاستثمار في عمليات الإصلاح والتحسينات، والتي أظهرت في مؤشر الأداء اللوجستي مجالات جديدة تحتاج إلى مزيد من الاهتمام، مثل التنسيق بين السلطات المعنية بالتخليص وجودة النقل الداخلي والخدمات الجمركية على الحدود، وتمثل الجمارك حوالي ثلث إجمالي الوقت المستغرق في التخليص وهي حقيقة تؤكد أهمية مواصلة الجهود لتسهيل التجارة ودمج الوكالات الحدودية. هناك حاجة في بعض الأقاليم للتنسيق الإضافي لتقليل التفتيش المتكرر على الشحنات على سبيل المثال يتم التفتيش بنسبة 3% فقط للشحنات في أكثر من مناسبة لذا يصل المعدل إلى أربعة مرات كأعلى نسبة تفتيش في بعض الأقاليم (شرق آسيا، الباسفيك، أوروبا، آسيا الوسطى ومناطق شبه صحراء أفريقيا) وفقاً للمناقشات التي تمت من أجل تحسين تعاون السلطات الحدودية وتطوير أنظمة النافذة الواحدة في الدول النامية تظلامهما .

تختلف نسبة زمن التخليص اختلافاً كبيراً حسب المنطقة الحدودية (الجدول 3.1) فبينما يستغرق زمن تخليص البضائع المستوردة يوم ونصف اليوم في أقاليم شرق آسيا والباسفيك يستغرق تخليصها ثلاثة أيام كأطول فترة زمنية في شبه صحراء أفريقيا، وعلاوة على ذلك فإن زمن التخليص كنسبة مئوية من مجموع المهلة الزمنية أيضاً يختلف اختلافاً كبيراً حسب الأقاليم على سبيل المثال: التخليص بدون التفتيش المادي يمثل 25% من إجمالي المهلة الزمنية في وسط آسيا وجنوب أفريقيا بينما يصل (50-60%) في أوروبا وآسيا الوسطى وجنوب آسيا. تستخدم بعض الدول تقريباً بعض تكنولوجيا المعلومات والاتصال لأغراض الجمارك غير أن غالبية الدول في حاجة إلى ترقية نظام تكنولوجيا المعلومات لسلطات إدارة الحدود الأخرى - لترشيد وتبسيط سلطة التفتيش وتحقيق تبادل أفضل للمعلومات مع السلطات ذات الصلة بالتجارة ومع أعضاء المجتمع التجاري على سبيل المثال: وكالات الشحن الدولية.

في غالبية مؤشرات الأداء الحديثة (أرفس وآخرين 2010) تصنف نسبة كبيرة من المشاركين في الدراسة المسحية أن بيئة الخدمات اللوجستية في مجالات محددة تحسنت في كل مؤشرات الأداء اللوجستي أو تحسنت كثيراً منذ العام 2005 ولعل الجدول (3.2) يوضح أعلى نسبة محرزة للخدمات اللوجستية في الشريحة الخمسية العليا من مؤشر الخدمات اللوجستية حتى في الخمس الخامس (أسفل) شهدت تحسناً ملحوظاً في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، البنية التحتية للخدمات اللوجستية الخاصة ولوائح الخدمات اللوجستية. أن التقدم المحرز في السلطات الحدودية الأخرى بخلاف الجمارك والفساد في البنية التحتية للنقل يبدو أقل انتشاراً في الخمس الخامس. تواجه الموانئ والمرات في وسط وشرق أفريقيا أكبر التحديات لتسهيل التجارة.

الجدول (3.2) يوضح تقارير النسب المئوية لوكلاء الشحن الدولي ظهر تحسن أو تحسن كبير فيالبنية التحتية للخدمات اللوجستية منذ العام 2005 في مجال الخدمات اللوجستية بنسبة الخمس في مؤشر الأداء اللوجستي للدول للعام 2010.

مؤشر الأداء اللوجستي للعام 2010

الخمس الأول	الخمس الثاني	الخمس الثالث	الخمس الرابع	الخمس الخامس	مجال الخدمة اللوجستية
66	56	53	54	48	الجمارك
57	37	33	40	38	السلطات الحدودية الأخرى بخلاف الجمارك
77	78	63	56	66	النسبة الحقيقية لتكنولوجيا المعلومات والاتصال
70	78	66	62	63	الخدمات اللوجستية الخاصة

تشير الدلائل إلى انه وبفضل العديد من مبادرات تسهيل التجارة تم خفض الزمن الذي تستغرقه الحاويات لتفريغ الميناء في بعض الدول الفقيرة. لذلك قامت مدينة دولا الكمرونية بتحسين عمليات الوارد باستخدام نظام نافذة واحدة ومدينة مينيسا الكينية اتخذت إجراءات مماثلة كسابقتها لحل تلك المشكلة مستفيدة من مبادرة

مجتمع الموانئ وقد تراجع الزمن المستغرق لتفريغ الحاويات في كلا الميناءين بما يعادل النصف وذلك في العقدين الآخرين على الرغم من أن المتوسط لا يتعدى عشرة أيام (ارفس وآخرين 2010).

تعتبر البنية التحتية للمعايير أمر بالغ الأهمية خاصة في البلدان النامية غير الساحلية وقد حظيت أهيل البنية التحتية وتوفير الموارد المستخدمة بأولوية قصوى من سلطات التنمية، و الحكومات وذلك بغرض صونها وحمايتها لذا فإن الحكومات قد عملت على ترقية وتوسيع شبكة الطرق بمساعدة مجتمع التنمية. فغالبية الممرات في أفريقيا الآن أصبحت جيدة أو على الأقل مقبولة وبالتالي أصبحت الطرق القصيرة أقل عرضة للتسبب في معاطف أو تأخيرات كبيرة (ارفس، دابلاند ومارتيو 2007 والبنك الدولي 2008) حتى أن البلدان النامية غير الساحلية ومعظم المراكز التجارية الآن تم ربطها بصورة عامة بطرق جوية.

أولويات واحتياجات التغيير:

تحسين العبور، تحسين الخدمات وإصلاح إدارة الحدود بشكل عام:

أن التركيز على إصلاح إدارة الحدود الآن تحول من الإصلاح الجمركي، واستثمارات الجيل الأول في البنية التحتية للموانئ والطرق إلى مجالات عديدة وان القيود المفروضة على هذه المجالات الجديدة متقاطعة ومعقدة. إن أجندة الإصلاح الجديدة سيتم توجيهها للقضايا التالية حسب الحاجة مثل:

- تحسين سياسات ولوائح النقل لتقوية هيكل السوق
- رفع القدرة التنافسية للخدمات المرتبطة بالتجارة مثل النقل بالشاحنات السكك الحديدية
- تحسين التعاون بين السلطات المعنية بالعمليات الحدودية، بالإضافة إلى مزيد من الاهتمام لمعالجة المشاكل إقليمياً بصورة أفضل إقليمياً .

توسيع نطاق تسهيل التجارة والإصلاح اللوجستي على مختلف مشاريع التنمية التي يتم تنظيمها في جميع أنحاء العالم كذلك مفاوضات تسهيل التجارة التي تعقدها منظمة التجارة الدولية (حيث انصب التركيز على توسيع نطاق المواد الخامسة، الثامنة والعاشرة من الاتفاقية العامة للتجارة والتعريفات في المجالات التي لم يتم تغطيتها بصورة شاملة من إصلاحات الجيل الأول سألقة الذكر) العمل على تسهيل التجارة من خلال ممرات العبور للاستفادة من الدول النامية غير الساحلية هو التركيز الخاص لمبادرات دولية أخرى مثل: قانون برنامج ألماتي الذي تم تشييده في العام 2003 برعاية الأمم المتحدة.

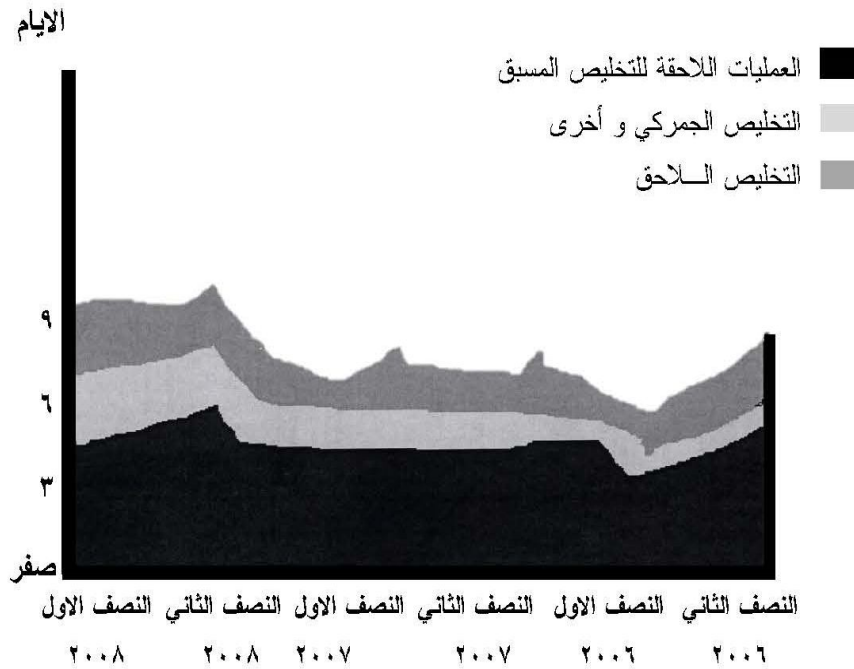
تقليل زمن التخليص الجمركي من خلال التعاون:

مفتاح برنامج إدارة الحدود الجديدة هو نظام أكثر شمولاً لتخليص البضائع. فمثل هذا النظام يتطلب التعاون الوثيق فيما بين جميع سلطات إدارات الحدود مثل: المعايير، الصرف الصحي، النقل، الوكالات البيطرية كما يتطلب إستراتيجية التزام ذات لوائح تنظيمية حديثة تم انجاز القليل عندما أضافت سلطات الجمارك نظم الحوسبة أو عندما تتبنى مبادئ إدارة المخاطر التي تسمح بالكشف الانتقائي للواردات مادامت السلطات الأخرى غير المحوسبة وتستمر في تفتيش البضائع بشكل روتيني بغض النظر عن مستويات المخاطر التي تحويها.

وقد تم تقليل زمن التخليص من خلال مشروع تسهيل التجارة لإدارة الحدود في ميناء رادس بتونس

الشكل 2-3

زمن التخليص للحاويات في ميناء رادس بتونس 2006 - 2008



تم دعم هذا المشروع من قبل البنك الدولي وقد أنصب التركيز على تكامل إجراءات التخليص للسلطات المتعددة ونتيجة لذلك فإن ثلث وقت التخليص قد تم تقليله بشكل ملحوظ لتحقيق مزيد من المكاسب عندما يتم تحويل البيانات والدفع إلى النظام الإلكتروني ميكانيكياً .

جعل أنظمة العبور أكثر فاعلية أن البرامج الجديد أيضاً في حاجة إلى جعل الرقابة أكثر فاعلية على البضائع التي من المفترض أن تعبر أكثر من حدود دولة واحدة للوصول لوجهتها النهائية حيث يتطلب نظام العبور البري فرض التكلفة بصورة معقولة مما يوفر الحماية الموثوقة لمنع تسرب المعلومة إلى أسواق البلدان التي تمر بها ويتطلب ذلك تعاون ثنائي وإقليمي. مثل أنظمة العبور البري هذه هي ضرورية للغاية لاقتصاديات الدول النامية غير الساحلية والتي كثيراً ما يكون وصولها إلى السوق الأجنبية مقيد ومع ذلك فإن أنظمة المرور العابرة على طول الممرات الهامة في العالم الثالث غالباً ما تكون غير فاعلة. إن هنالك بعض الاستثناءات لأنظمة المرور الفاعلة مثل نظام طرق النقل الدولي (تير) ونظم النقل المشترك، التي تم تطويرها في أوروبا بعد الحرب العالمية الثانية، أي عملية السماح للسلس من الباب للباب عبر الكثير من الحدود ولكن ارتفاع وتيرة الضوابط والتركيز على التكلفة، والرقابة الغير فاعلة المعمول بها في كثير من الأقاليم مما يؤدي إلى امتداد أوقات العبور والتي يمكن أن تصل لعدة أسابيع (البنك الدولي 2008م) في معظم أفريقيا فان المعاهدات الإقليمية تنص على أن تكون النظم متماثلة مع النمط الأوربي ولكن افتقار آلية التطبيق السليم وضعف مستوى التعاون بين الدول قد أدى إلى أن تكون أنظمة العبور اقل فاعلية مما ينبغي أن تكون عليه.

يطمع مجتمع اتفاقية التجارة الدولية في أن يحظى تحسين نظام العبور بأولوية قصوى. وعلى وجه الخصوص في الدول النامية غير الساحلية ولاسيما الاستثمارات في البنية التحتية لن تكون ذات جدولتسهيل التجارة ما لم يتم تحسين أنظمة العبور .

تحسين الخدمات اللوجستية ذات الصلة:

ختاماً هناك جزء آخر يعتبر أساسياً في البرنامج الجديد وهو تحسين الخدمات اللوجستية والخدمات الأخرى والتي تدعم عملية التجارة، كثيراً ما تحدث فروق تكلفة الشحن بين البلدان التي تفتقد الكفاءات وعدم المقدرة

في بنية الأسواق لمقدمي خدمات النقل من اللوائح التي تعيق المنافسة المفتوحة (ربالاند وتيرا فانينثورن 2008م). تعاني شاحنات النقل في ممرات غرب ووسط أفريقيا من اللوائح التنظيمية الصارمة للسوق والتي تحد من جودة النقل ومن استخدام المركبات: فربما تقطع شاحنة ما لا يقل عن (2000) كيلو متر في الشهر (مقارنة بالولايات المتحدة حيث تقطع الشاحنة عشرة أضعاف هذه المسافة تقريباً). ونتيجة لذلك فإن هامش التكاليف ثابت، وتعتبر تكاليف النقل على هذه الممرات كثيرة جداً حيث يصل إلى ثلاثة أضعاف ما هو عليه بالنسبة للممرات التنافسية في الجنوب الأفريقي، حيث تجعل المنافسة خدمات النقل اقل سعراً وأسواقها أكثر كفاءة.

فعلى الرغم من أن المشكلة معروفة، لكن لن تتمكن الحكومات ومجتمعات التنمية من إحداث الإصلاح وتحسين الخدمات اللوجستية في القطاع الخاص وذلك لقلة الخبرة لديهم.

• لذا يجب أن يركز المخطط الجديد على تقديم محفزات ذات معنى لخدمات موثوقة وعالية الجودة، لاسيما إزالة حواجز الدخول، غير أن هذه المهمة مازالت تمثل تحديات جديدة على وجه الخصوص سيواجه رواد الإصلاح معارضة اقتصادية سياسية للتخلص من الممارسات التجارية القائمة لإحداث التغييرات التي تحد من البحث عن الإيجار. فعلى سبيل المثال أن موظفي الجمارك المتقاعدون يتمتعون برخص التخليص الجمركي مميزة غير رسمية، غير أن أنظمة النقل بالشاحنات القديمة عادة ما يتم التمسك بها في هذه الدول من أجل تحقيق الأهداف الاجتماعية حتى عندما تكون النتائج الاقتصادية قاسية وطويلة الأجل، حتى في البيئة الأقل كفاءة، فان بعض أصحاب المصلحة يعانون الخسارة من عملية الإصلاح.

• الدول والقيود:

• تعتبر سلسلة الإمداد قوية جداً بمقدار اضعف روابطها وقد لا تكون هناك فائدة للتطور في مجال ما حتى تتم إزالة العوائق في الممرات الأخرى، ولتوضيح هذا الترابط تصنف بلدان الصدارة إلى أربع مجموعات عريضة يرتبط فيها الأداء اللوجستي إلى حد كبير بدخل الدول.

• ودية الخدمات اللوجستية (الخمس العلوي) يكون الأداء رفيع لمعظم البلدان العالية الدخل

• تطابق الأداء للقائمين بالخدمات اللوجستية (الخمس الثاني) الاقتصاديات الناشئة تكون ذات خدمات لوجستية قوية.

• مؤدوا الخدمات اللوجستية الجزئية (من الخمس الثالث، الرابع) عادة يكون للدول المنخفضة أو المتوسطة الدخل والتي لم تعمل على خلق الترابط لكل العوامل في أداء خدماتها اللوجستية المترتبة عليها حتى الآن.

• الخدمات اللوجستية غير الودية (أسفل الخمس) فهي مقيدة بشدة من الناحية السوقية وهي عادة اقل البلدان نمواً .

وباستخدام هذه المجموعات الأربع وبناء على تحليل عوامل الأداء المختلفة يستطيع المرء أن يكون تصنيفاً بديهيّاً تقريبياً للقيود النمطية التي تواجهها الدول في اى من هذه المجموعات (الجدول 3-3) يوضح ذلك.

على الرغم من انه ربما قد يكون تم تحديد الأولويات والمبادرات القائمة إلا انه لا بد من التأكيد على عملية التنفيذ إذا كانت هنالك جدية لتحقيق التقدم . حيث انه يمكن تحقيق التقدم بثلاثة طرق: التركيز على الإصلاح الجماعي, بوضع اعتبارات لمجموعة كبيرة من برنامج المساعدات التنموية, وعن طريق الحصول على المساعدات التقنية

تعزيز تسهيل التجارة هو الجهد الجماعي:

العديد من الهيئات تعمل على مساعدة صناع القرار وأصحاب المصلحة في البلدان النامية على تنفيذ عملية تسهيل التجارة, الإصلاح, والتحديث الموضحة في الشكل (2-3) حيث تشمل أنشطتها المشاريع المطبقة على أرض الواقع, وهي أيضا تشمل ترقية وتطوير المعايير والممارسات العالمية لتوجيه عملية الإصلاح.

قائمة المشاركون على المستوى العالمي تشمل: (البنك الدولي، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) المفوضية الاقتصادية للأمم المتحدة الأوربية (UNECE) منظمة الجمارك العالمية (WCO) منظمة التجارة العالمية، منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (OECD)، صندوق النقد الدولي (IMF) أيضاً مجموعات القطاع الخاصة العالمية تساعد في وضع الأولويات وأحياناً تكون معنية بالتنفيذ. وهذه المجموعات تشمل : الغرفة التجارية (ICC) الجمعيات الاتحادية الدولية للشحن (FIATA) وجمعية الترحيل العالمية (GIA) واتحاد النقل الجوي العالمية (IATA) والاتحاد الدولي للنقل البري (IRN) وأيضاً من الجهات التي تساعد على وضع عمليات الإصلاح للمنظمات الإقليمية مثل: مفوضية الأمم المتحدة مصارف التنمية الإقليمية، حيث تعتبر السلطات الثنائية هي المانح الرئيسي للمساعدات الفنية وأخيراً فإن منتدى مؤتمر تسهيل التجارة والنقل الذي تم تدشينه في العام 1999 يعتبر شراكة دولية لتسهيل حركة التجارة والنقل وهو

يمثل شبكة تضم 250 طرف من القطاعين العام والخاص حيث يعمل الشركاء فيه جنباً إلى جنب لتصميم وانجاز البرامج وتحقيق المعرفة ودعم فرص التدريب. قد أدت العديد من المبادرات إلى هذه الشراكات وعملت على تنفيذها في البلدان النامية يحفز برنامج البنك الدولي لمفاوضات تسهيل التجارة والذي تم إطلاقه في العام 2005 الدول النامية على التفاوض حول جديدة اتفاقيات متعلقة بتسهيل التجارة في منظمة الجمارك العالمية وفهم العجز المتعلق بالقدرات .

الجدول 30 (1-3)

الأنواع المماثلة ودرجات عوائق الخدمات اللوجستية للتجار، الأداء اللوجستي لمجموعة من الدول ومجالات عوائق الخدمات اللوجستية

الأداء اللوجستي لمجموعة من الدول

الأداء اللوجستي لمجموعة من الدول	التجارة ذات الصلة بالبنية التحتية	جودة ودعم الخدمات اللوجستية	جوهر التحديث الجمركي	تكميل إدارة الحدود	تسهيل العبور الإقليمي
حميمية الخدمات اللوجستية	اختناقات قليلة ماعدا السكة حديد	رواد الصناعة	أفضل الممارسات	اقل المشاكل	التدفق
مؤدى الخدمات اللوجستية بشكل منسق	القدرة على فك الاختناقات تدعم توسيع التجارة للالتزام بحل جزري للعوائق	الحالات الطارئة لتتوسع دعم الخدمات اللوجستية لاعتماد على الإقليم	عدم استمرارية العوائق لفترة أطول	العوائق النهائية الملزمة	الاعتماد على الإقليم
مؤدى الخدمات اللوجستية بصورة جزئية	العوائق الأساسية	ضعف السوق	العوائق الأساسية الجزئية	العوائق الأساسية	الإشكاليات
عدم حميمية الخدمات اللوجستية	العوائق الخطرة	تدنى مستوى التنمية	عادة تظل هناك عوائق أساسية	العوائق الأساسية	العوائق الأساسية المشاكل الرئيسية للدول غير الساحلية الأقل نموءاً

هنالك العديد من المبادرات المستمرة التي تم إخضاعها أدت إلى خلق هذه الشراكات وحفزت التنفيذ في البلدان النامية.

يحفز برنامج البنك الدولي لمفاوضات تسهيل التجارة الذي تم تدشينه في العام 2005م للدول النامية من أجل وضع اتفاقيات جديدة لتسهيل التجارة وفهم العجز المتعلق بالقدرات.

الشكل 3-2 يوضح الجهات الداعمة لأنشطة تسهيل التجارة في الدول النامية

- المنظمات الدولية (WO):
- منظمة التجارة العالمية (WTO)
- منظمة الجمارك العالمية (WCO)
- المفوضية الاقتصادية لأوروبا (UNECE)
- مركز الأمم المتحدة لتسهيل التجارة والإعمال الالكترونية (UN/CEFACT)
- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD)
- المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO)
- المنظمة الدولية للنقل البحري (IMO)
- البنك الدولي (IMF)
- منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية
- المؤسسات المالية الدولية الإقليمية
- الشركات، المنظمات، والمؤسسات غير الحكومية، والمنتديات:
- اتحاد النقل والطرق الدولية (IRU)
- الغرفة التجارية الدولية (ICC)
- الاتحاد الدولي لجمعيات وكلاء الشحن (FIATA)
- جمعية النقل الجوي الدولية (IATA)
- المنتدى الاقتصادي الدولي (WEF)
- جمعية اكسبريس العالمية (GEA)
- الشراكة الدولية لتسهيل النقل والتجارة (GFPTT)
- الأجهزة الإقليمية والاتفاقيات الثنائية
- الاتحادات الاقتصادية الإقليمية والإقليمية الفرعية
- جمعية أمم جنوب شرق آسيا (ASEAN)

- السوق المشتركة لشرق وجنوب أفريقيا (COMESA)
- جمعية شرق إفريقيا (EAC)
- جمعية تنمية الجنوب الإفريقي (SADC)
- السوق المشترك الجنوبي

الاتفاقيات الأخرى (تم عقد 185 اتفاقية مع منظمة التجارة الدولية دخلت حيز النفاذ بنهاية العام 2005م سلطات الممرات:

وكالات الأمم المتحدة الإقليمية

منظمة الأمن والتعاون بأوروبا (OSCE)

الهيئات الوطنية:

سجلت لجان تسهيل التجارة والنقل والممرات وفرق العمل ولجان إجراءات التجارة (48) تسجيلاً .

سلطات النقل والتشغيل

جمعيات القطاع الخاص (وكلاء الشحن ، الناقلين وسائقي الشاحنات)

تعظيم محفظة التجارة من أجل المساعدة على التنمية مثال لذلك البنك الدولي:

قام البنك الدولي والمؤسسات الأخرى من زيادة حصتها من أجل تسهيل التجارة والنقل . استجابة لمتطلبات التغيير والأولويات ، وقد تطورت وتنوعت مشروعات البنك الدولي - حيث اكتملت الاستثمارات والإصلاحات الآن وذلك عن طريق مشاركة المساعدات الفنية والمعرفة .

بلغت جملة مشروعات البنك الدولي لدعم تسهيل التجارة حوالي 2.3 مليار دولار من التزامات العام المالي 2009 ، والتي تمثل تقريباً 70% من جملة قروض البنك الدولي المتعلقة بالتجارة (الشكل 303) .

وتمثلت غالبية المشروعات الفاعلة في تحديث إدارات الجمارك ، تحسين البنية التحتية من حيث المخارج والبوابات (مثلاً: بالموانئ والمطارات) تحديث ممرات التجارة ، تحسين عملية تسهيل التجارة والخدمات اللوجستية وتحسين النقل المتعدد الوسائط وقد جعل البنك الدولي تحديث الإدارات الجمركية أهم جزء في محفظته التجارية ، فمول 120 مشروع ذات صلة بالتجارة خلال العقدين الماضيين فبلغت جملة هذه المشروعات في الوقت الحاضر 49 مليون دولار إضافة إلى 150 مليون دولار قيد التنمية وكذلك تحسين متبقي الإيرادات الجمركية ذات الصلة الأولوية القصوى في العديد من البلدان واستمر دعم هذه المشروعات

بصورة متزايدة من أجل تحديث السلطات الأخرى ذات المسؤوليات الحدودية مثال لذلك: السلطات المختصة بالصحة الشرطة، الحجر الصحي، الحجر الزراعي، الجوازات والهجرة ومعايير الإنتاج.

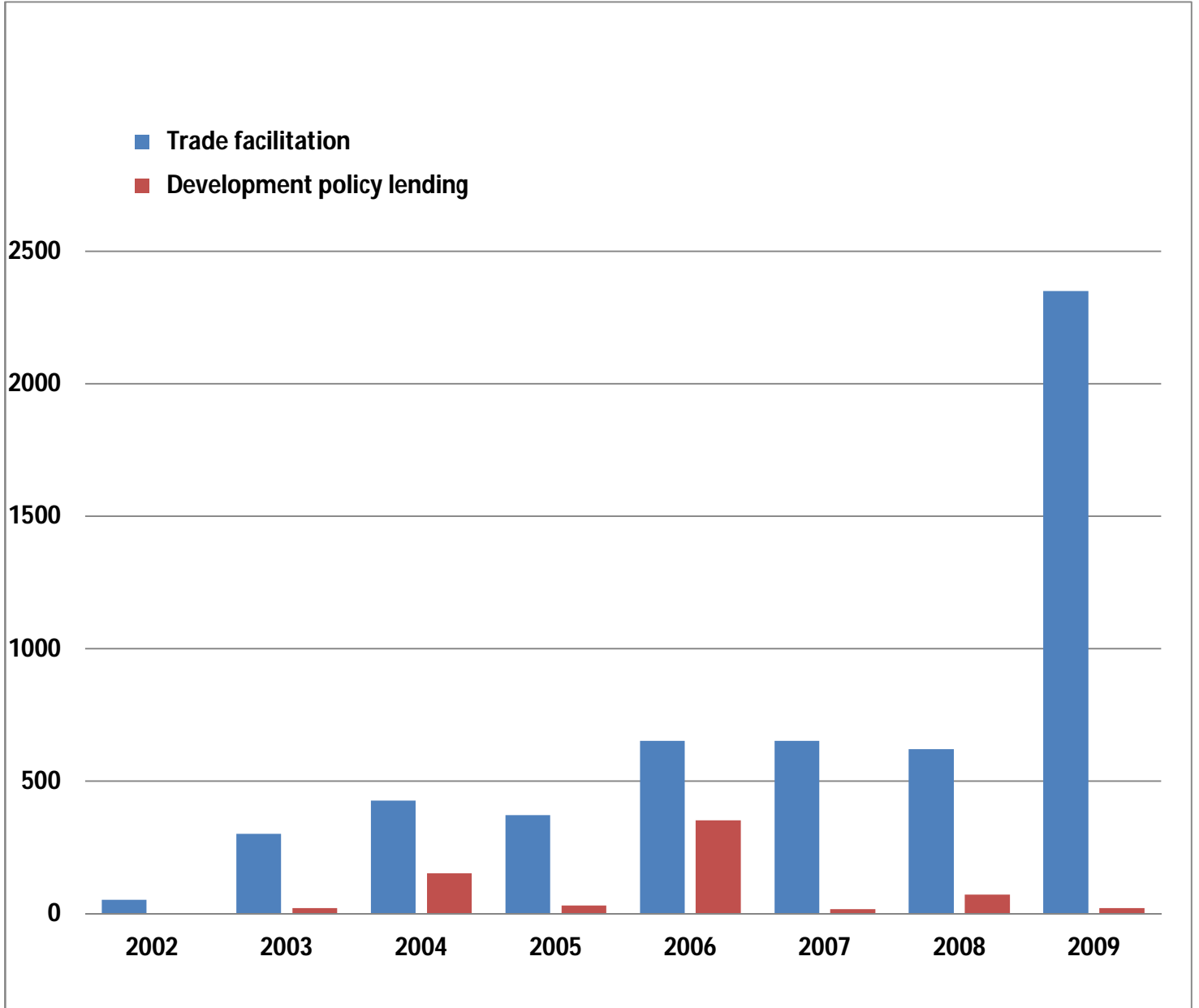
كما حظيت مشروعات تحسين الممرات باهتمام متزايد في برنامج عمل البنك الدولي لتسهيل التجارة. يغطي كل واحد من هذه المشاريع عدة بلدان على امتداد الممر التجاري الواحد، لمعالجة التغيرات في مجالات مثل: البنية التحتية، إدارة الحدود، أنظمة عبور التجارة.

الأمثلة الأخيرة تشمل المشروعات في إفريقيا الوسطى (الشكل 3.3)

وكذلك في شرق وغرب إفريقيا، أمريكا الوسطى، باكستان وأفغانستان. وقد تمت الإشارة إلى التزامات مساهمة القروض البنك الدولي لكل إقليم خلال العام المالي 2009 في الشكل (3.4).

استمر البنك الدولي في دعم مشروعات البنية التحتية ذات الصلة بالتجارة، مع التركيز على الموانئ والمطارات وقد ثبت إن القطاع الأكثر تحديثاً هو قطاع النقل المتعدد الوسائط (السكة حديد) وثبت أيضاً إن الإصلاح في هذا القطاع يمكن إن يقلل من تكاليف الشحنو آثار الكربون لانوضاعها الحالي يجعلها هامشية بالنسبة للخدمات اللوجستية في البلدان الأقل نمواً وحتى في العديد من الدول متوسطة الدخل

التزامات البنك الدولي الخاصة بالإقراض فيما يتعلق بتسهيل التجارة من خلال نوع المشروع



شكل (3.3) إعادة هندسة أنظمة العبور جنوب إفريقيا

أصبح من الممكن الأن إعادة هندسة أنظمة تجارة العبور الإقليمية في آسيا وإفريقيا على امتداد أنظمة العبور التي تعمل بالفعل في أوروبا على سبيل المثال فإن جمهورية تشاد وإفريقيا الوسطى اللتان تستخدمان طريق البر وخط السكة حديد الذي يمر عبر ميناء دوالا بالكاميرون إن أنظمة عبور البضائع المستخدمة يستغرق ستة أسابيع أكثر حيث هناك سبعة أنواع من المستندات مطلوب استيفائها ومراجعتها جميعها عن طريق ثلاثة مكاتب منفصلة كما إن هناك العديد من نقاط التفتيش والرقابة على طول الطريق لكل من الدولتين غير الساحلين وذلك بفصل القيادة القوية للجمارك الكمرونية كجزء من مشروع الممر الإقليمي للبنك التوصل إلى اتفاق يقضي بتعديل أنظمة النقل . العناصر الرئيسية من هذه الاتفاقية هي :-

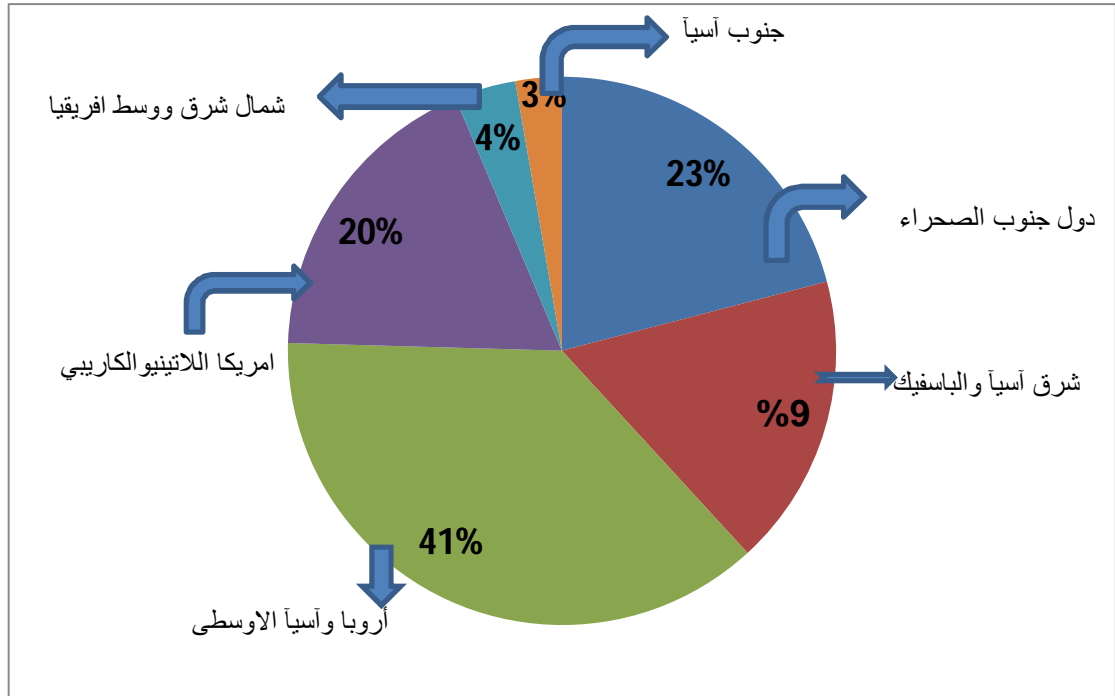
- إدخال مستند مشترك واحد (على قرار الوثيقة الإدارية للاتحاد الأوربي النافذة الواحدة)
- إزالة نقاط التفتيش المتوسطة
- استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات القائمة على قرار مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية نظام البيانات الجمركية المحسوبة .
- بالإضافة إلى رمز التعريف لكل مستند عبور وحماية مع قراءة منظورة على الحدود .
- نظام سندات جديد

ملحوظة :

أحد هذه الأنظمة هو نظام النقل البري الدولي الذي يسهل الستين عاماً ولعب دوراً أساسياً في تنمية تجارة العبور عبر الحدود الأوربية.

الشكل 3-4

التوزيع الإقليمي لالتزامات البنك الدولي بعروض تسهيل التجارة للعام المالي 2003-2004



زيادة الأثر: المساعدات الإدارية:

هنالك زيادة في طلب حكومات الدول النامية ليس فقط في استثمارات مشاريع الإصلاح بل أيضاً في النصح والإرشاد، المعرفة، والمساعدات الإدارية (مع ارتباط القروض بشكل متزايد) فان معظم مكاسب سلسلة التزويد وتخفيضات تكاليف الخدمات اللوجستية من المرجح أن تنجم من المعايير المتدنية مثل التغيير التنظيمي والإصلاح القانوني والتي مازالت مستمرة في العديد من الدول وخاصة الدول الأقل نمواً حيث أن معايير تسهيل التجارة أسهل تطبيقاً كما أنجزت من حزم مالية أكبر من الأنشطة المستقلة.

يقدم البنك الدولي والمنظمات الأخرى المساعدات الفنية للدول النامية بأربعة طرق هي كما يلي:

- وضع أدوات الإصلاح وكتيبات الاصطلاح الجمركي، إصلاح المواني
- توفير بيانات تسهيل التجارة (مثل: مؤشرات الأداء اللوجستي ومؤشرات أداء الأعمال).

- تشخيص مكامن الضعف والعمل على معالجتها (على سبيل المثال: من خلال تقييم عملية تسهيل التجارة والنقل والتي تعتبر مهمة خاصة في تجهيز المشروعات على الأقل في الدول الأقل نموءاً) (انظر تشخيص النقل الدولي 2010 رافين (2005-2001)

- مساعدات المؤسسات الداخلية والإقليمية في تقييم وتنفيذ عملية الإصلاح.

سيعمل موقع تسهيل التجارة الذي تم نشاءه مؤخراً على زيادة المساعدات الفنية.

الخاتمة: أن الانكماش الاقتصادي الأخير جعل تسهيل التجارة أكثر أهمية من ذي قبل حيث انه يمنح رواد الإصلاح فرصة التغلب على الدوائر المعنية حيث انخفضت تكاليف النقل البحري والدولي بصورة كبيرة، وبالتالي فان العوائق الداخلية للتجارة كسهم من إجمالي تكاليف التجارة قد ارتفعت. كما حدثت تغييرات في الطلب وهياكل التكلفة جعلت المشتريين الدوليين يفضلوا سلاسل التوريد الأسهل والأصغر حجماً وأكثر موثوقية (McKinney and company)

موقع تسهيل التجارة:

موقع تسهيل التجارة للبنك الدولي هو البرنامج الذي تم إطلاقه في 2009م يساعد الدول على تنفيذ المبادرات بصورة عملية في خمس مجالات رئيسية:

تحسين إدارة الحدود، التنمية المؤسسية، تسهيل العبور الإقليمي، أسواق الخدمات اللوجستية وبوابات البنية التحتية يقدم موقع تسهيل التجارة المساعدات عبر الخدمات الاستشارية، التقنية، وبناء القدرات.

هنالك خمسة أنواع من المساعدات:

- دعم المستشارين الفنيين بالسياسات والإصلاحات القانونية طويلة الأمد المتعلقة بتسهيل التجارة والنقل
- دعم الخدمات الاستشارية قصيرة الأمد على تصميم وتحسين عملية تسهيل التجارة وأنظمة العبور الإقليمية

- الدعم الفني يساعد على تحسين إدارة الحدود، التخليص، الرقابة الفنية، والأنظمة وأنظمة المعايير
- ترقية تطوير بناء القدرات من اجل الوصول لأفضل تصميم، الاستثمار والإدارة من اجل البنية التحتية باعتباره مهم جداً للتجارة

تدعم حكومات السويد، المملكة المتحدة، وهولندا موقع تسهيل التجارة في الوقت الحاضر. لذلك فإن البلدان ذات الأداء اللوجستي الضعيف والبلدان التي تعتمد أساساً على النقل البري للتصدير هي في نهاية المطاف يقع عليها العبء الأكبر خلال الأزمة الاقتصادية وفي الوقت نفسه تمثل هذه الأزمة فرصة لإعادة ترتيب الأولويات حتى ولو أنها تؤدي إلى ركود في التجارة الدولية خلال خمسة وعشرون عاماً، الشيء الذي بدوره يدفع ملايين الناس بالعودة إلى الفقر المدقع في جميع أنحاء العالم النامية. لذا تعمل الحكومات على تعزيز الاستثمار العام لمجابهة الطلب المتدهور، وللقيام بذلك يجب عليها أن تستهدف المشاريع ذات الفائدة الكبيرة بما في ذلك تسهيل التجارة.

وعلى نحو مماثل يجب على وكالات التنمية أن تتصدى لتأثير الأزمة الاقتصادية من خلال دعم عملية الإصلاح للحد من تكاليف التجارة وبالتالي يمكن أن تخرج بفوائد كبيرة تساعد على تنمية الدول النامية التي تعتمد بصورة كبيرة على التجارة .

ملحوظة:

1. مؤشر الأداء اللوجستي للبنك الدولي يعتبر رسالة رئيسية (أنظر الشكل 1.3)
2. من أجل الحصول على معلومات عن برنامج الماتي يجب توضيح الاحتياجات الخاصة بالبلدان النامية غير الساحلية في إطار عمل جديد للتعاون في مجال النقل العابر لصالح البلدان غير الساحلية والدول النامية للعبور (انظر ترتيب مكتب الأمم المتحدة للبلدان الأقل نمواً ذات الأداء العالي)
3. وهذا ينطبق بشكل خاص على الاستثمار في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والتي من غير المرجح أن تحقق نتيجة إذا تمت بطريقة غير موسعة بإدارات الجمارك وهذا لا ينطوي على السلطات الأخرى.

كما أن الاستثمار في مجال ممرات البنية التحتية لن يقود إلى تغيير التكلفة ما لم يتم تنفيذه وفقاً للمعايير مما يؤدي إلى تحسين أنظمة النقل وجودة الخدمات التي تتم عبر الشاحنات أو انقل متعدد الوسائط وبالمثل، فإن اعتماد نهج حديث لأداة المخاطر من قبل إدارة الجمارك لن يؤدي إلى عملية تخليص سريعة وبسيطة إذا ما استمرت سلطات الحجر الصحي في المطالبة بتطبيق المعايير والتفتيش اليدوي لكل الواردات التي تدخل أو تصنف في مستوى عالي للتعريفات المبوبة.

4. أنشأت منظمة التجارة العالمية ولجنة التعاون والتنمية الاقتصادية قاعدة بيانات بناء القدرات التجارية من أجل الحصول على البيانات الإحصائية وفقاً لأجندة مؤتمر الدوحة لمنظمة التجارة العالمية.

الفصل الرابع

المحطات الجمركية الحدودية تصميمها وتشغيلها

أنفقت الحكومات والجهات المهمة بالتنمية أموالاً طائلة لصالح تحديث وإصلاح إدارة الحدود، وهناك جزء مقدر من هذا الإنفاق تم توجيهه لتحسين البنيات الأساسية للمحطات الحدودية لكن أثبتت التجارب أن تحسين البنيات الأساسية للمحطات الحدودية البرية - ومهما كانت الأهلية المعمارية والهندسية - من النادر أن تساهم في النتائج المتعلقة بتحسين إدارة المحطات الحدودية نحو الأفضل ما لم يتم دعمها من خلال تبني أساليب حديثة في إدارة المسافرين وتدفعات الشحن.

إن أي استثمارات مالية في البنيات الأساسية للمحطات الحدودية يجب أن يتبعها إعادة للنظر في الأنظمة الهندسية وفي مجال الإجراءات كما يجب أن يتم تصميمها بشكل خاص لدعم تبني فكرة الإدارة الحدودية الحديثة، فقط بعد ذلك يمكن أن تساعد في التوفيق بين الهدفين المتمثلين في الرقابة وتسهيل التجارة.

تمثل هذه الدراسة بحث تمهيدي حول المسائل الأساسية في مجال الاستثمارات في تحديث المحطات الجمركية الحدودية كجانب مهم في برنامج عريض لتسهيل التجارة.

التعريف والمفاهيم الأساسية:-

تعني عملية إدارة الحدود الإجراءات التي يتم تطبيقها على الأشخاص والأشياء التي تعبر الحدود لضمان أن العملية تتم وفقاً للقانون وكيف تكون السلطات المختلفة على الحدود منظمة وكيف أنها مهياً لاعتناق فكرة اسخة حول إدارة الحدود، وأخيراً فإنها تعني كيف يتم تصميم وإدارة البنيات الأساسية المادية التي تشغلها هذه السلطات.

تعني الإدارة الفاعلة للحدود ضمان أن :-

أي شخص وأي شيء يعبر الحدود وفقاً للقوانين واللوائح والإجراءات الخاصة بالدولة.
يتم تشجيع مستخدمي الحدود على الالتزام ويتم تقديم خدمات تسهيلات للملتزمين.

يتم تحديد الأشخاص المخالفين وتوقيفهم.

وللقيام بهذه المهام الثلاثة بدون تعطيل التجارة المشروعة أو التسبب في صفوف غير مرغوب فيها أو التأخير على الحدود أو الازدحام على الطرق المؤدية إلى الدولة المجاورة أو داخل الدولة نفسها يجب أن تكون البنيات والمعدات كافية لدعم الإجراءات المستحدثة. إلى حد بعيد - تعتبر الإجراءات سليمة فقط بقدر سلامة التشريعات التي تحكمها، ولضمان انسياب العمليات يجب إشراك كل السلطات على الحدود وأن يكون هناك تعاون في وجود عمليات.

ذهاب وإياب حسب المسار الملائم:

الحدود :

ما هي الحدود؟ وأين تكون؟ دائماً ما تثير هذه الأسئلة بعض الاضطراب نسبة لبعض الحالات الشاذة (مربع 1-4) و لأسباب أخرى. لقد تغيرت فكرة الحدود في السنوات الأخيرة، لسنا في حاجة لحدود تكون على الحد الخارجي الجغرافي للدولة فهي ليست مقدسة ويمكن أن تكون خارج حدود الدولة.

تقديماً الحدود هي الحد الفاصل للسيادة بين دولتين أو الحدود التي لا تمارس الدولة سيادتها بعدها. الحدود إذا كانت على الأرض تفصل بين دولتين فإن عبور الحدود يعني أن الأشخاص والسيارات والبضائع يجب أن تعبر وفقاً للقوانين المعمول بها في الدولة التي تخرج منها إذا كانت مجاورة مباشرة لدولة الدخول، أما على البحر فإن الحدود هي حدود المياه الإقليمية، والحدود عادة -وليس دائماً تعني التقسيم الجغرافي ويمكن ترسيمها وإعادة ترسيمها على امتداد خطوط أثنية أو مناطق ذات تأثير اقتصادي، إن مبدأ تخطيط الحدود يؤثر بشكل ملحوظ على العمليات على الحدود.

ليس من الضروري أن تكون الحدود على التخوم الجغرافية للدولة، يمكن أن تكون المداخل الدولية داخل الأقاليم الوطنية فالمطارات ومحطات السكك الحديدية والموانئ النهرية على طرق المياه الدولية تعتبر محطات حدودية، ورغم ذلك فإن العابرين للأجواء قد يكونوا فوق الأقاليم الوطنية لمئات الأميال.

مرافق التخليص داخل أراضي دولة ما هي مناطق يتم فيها التخزين قبل دفع الرسوم والضرائب أو قبل أن يتم الإفراج عن البضائع للاستهلاك في السوق المحلي، وبنفس القدر توجد مناطق اقتصادية تعرف بالمناطق

الحرّة هي مناطق لمعالجة الواردات وهي حالات المستودعات الصناعية وما شابه ذلك، حيث تعتبر البضائع خارج الإقليم الوطني، ويجب أن تمر عبر الرقابة الجمركية قبل أن تدخل إلى المنطقة الرئيسية. نقطة الخروج عن المنطقة - وحدودها الفاصلة فهي عملياً يمكن اعتبارها حدود.

هناك اتجاه جديد لتخليص البضائع داخل مخازن الموردين، من بين بعض المتطلبات، على الموردين تخصيص مساحات داخل مستودعاتهم للبضائع التي لم يتم تخليصها. مثل هذه المساحات يجب أن تكون منفصلة مادياً عن بقية المبنى عبر ما يمكن اعتباره حدود مسورة أو حائط.

الحدود ليست مقدسة فهناك معالجات مختلفة يمكن أن تتم في مناطق مختلفة، على سبيل المثال فإن سائق شاحنة ربما يكون قد تمت تكملة إجراءاته من قبل سلطات الهجرة على الحدود لكن البضائع المشحونة في الشاحنة قد يتم تخليصها في مكان آخر داخل الدولة لذا فإن الحدود قد أصبحت أساساً مؤسسة وليست نطاق جغرافي.

تكون الحدود بين الاتحاد السوفيتي والدول غير الشيوعية المجاورة له دائماً مزدوجة، ليس هناك خط للحدود فقط بل هناك أيضاً نطاق حدودي يمتد إلى داخل الأراضي الوطنية، والدخول لذلك النطاق الذي يفترض أن الغرض منه هو زيادة الرقابة على حركة العبور واحتمال نفاذ العملاء الأجانب قد تم اقتصره على سكان ذلك النطاق والذين يحملون أذونات الدخول وتتم مراقبتهم عبر نقاط الفحص. يمكن تجزئة التخليص حيث يتم التخليص القبلي في دولة الخروج والتخليص النهائي في دولة الدخول، على سبيل المثال، تقوم سلطات الهجرة بالفحص من الجانب الانجليزي والفرنسي معاً من القنال الانجليزي يحدث ذلك في موانئ العبور والنقل من سفينة لأخرى لكن إجراءات الهجرة النهائية تتم بعد التفريغ.

يمكن أن تكون الحدود خارج الدولة فبعض المحطات الحدودية تعمل في ارض أجنبية باستخدام ترتيبات لمواقع مزدوجة متفق عليها فعندما تكون هناك محطة بعيدة عن خط الحدود فإن المسافرين الداخلين بعد التخليص للدخول يجب أن يظلوا في حالة سفر نحو الحدود الجغرافية على الطرق البرية تحت سيادة دولة الخروج. لا يمكن أن تقوم دولة الدخول باتخاذ إجراءات ضد هؤلاء المسافرين إذا ارتكب هؤلاء المسافرين مخالفات قبل عبورهم خط الحدود.

تقوم جمارك الولايات المتحدة في بعض الموانئ الكندية بالتخليص للمسافرين للدخول، من الناحية التقنية يكون هؤلاء المسافرين من اختصاص الولايات المتحدة ويتم نقلهم بعد ذلك للصالات الوطنية، وإذا تم اكتشاف مخالفة مع ذلك لا تستطيع السلطات في الولايات المتحدة محاكمتهم بل عليهم تسليم هؤلاء المخالفين لرصفائهم الكنديين.

عبور الحدود في دول الشين جين (schengen) يعني أن المسافر قد تمت إجراءات التخليص له لدخول دول الشين جين الأخرى في أول نقطة دخول إلى منطقة الشين جين، ومع ذلك يمكن أن تكون إجراءات التخليص للدخول غير صالحة لكل الدول. تعترف النمسا بجواز السفر الصادر من الأمم المتحدة وحامله دون وجود تأشيرة بينما يحتاجون لتأشيرة لدخول دول الشين جين (schengen) الأخرى إذا كان مثل هذا الشخص يرغب في زيارة إحدى دول الشين جين الأخرى التي لا تقبل جواز السفر الصادر من الأمم المتحدة ولا يعتبر انه قد تم الإفراج عنه لدخول تلك الدولة.

المنطقة الجمركية :-

عادة ما تتطابق المنطقة الجمركية مع الأراضي الوطنية ولكنها لا تتطابق بالكامل على الدوام. المنطقة الجمركية هي المكان الذي يتم فيه تطبيق الإجراءات الجمركية والإجراءات الأخرى على البضائع التي يراد إدخالها إلى البلاد أو إخراجها منها. بعض أجزاء البلاد قد لا تكون منطقة جمركية (المناطق الحرة على سبيل المثال) وإن بعض أجزاء المنطقة الجمركية قد تكون خارج حدود الدول عندما تكون في المواقع الحدودية المزدوجة للتسهيل في منطقة خارج الحدود (تتم مناقشة الجمارك وسلطاتها في الصندوق رقم (4-2)).

عبور الحدود :-

على الرغم من أن المعبر الحدودي هو أي نقطة على طول خط الحدود حيث يمكن عبور حدود الدولة مادياً لكن عادة ما يكون هناك طريق يتم إنشاؤه أو كبري أو نفق أو مبنى، هناك ثلاثة أنواع من المعابر على الحدود هي:

أي نقطة دخول إلى الأراضي الوطنية حيث كان ذلك مسموح به للعامّة أو غير ذلك

معبر حدودي غير محروس يعبر به أو يستخدمه بعض السكان وغالباً السكان المحليين والذين يمتد وجودهم أو يتأثرون عبر الحدود أو أناس آخرين (بإذن مسبق أو بدون) يلتزمون بالقوانين المعمول بها.

معبر حدودي محروس يعبر به إما أن يكون عبوره يقتصر على فئات معينة من المستخدمين الحركة أو مفتوحة لكل الحركة

المحطات الحدودية :-

المحطات الحدودية هي نقاط رسمية للدخول إلى دولة حيث تنشأ سيادتها الوطنية رسمياً وإدارياً وحيث تتم مراقبة الحركة لضمان الالتزام بقوانينها. أضيقت نطاق تحديداً عن المعبر الحدودي، قد تخدم المحطات الحدودية أكثر من دولة، وفقاً للممارسات الأفضل المعمول بها دولياً فإن الإجراء الذي يتم اتخاذه في جانب من الحدود قد تكون له نفس الصفة القانونية في الدولة المجاورة المقابلة.

تكون للمحطات تصاميم مختلفة اعتماداً على طريقة النقل، العبور عن طريق السكك الحديدية يكون دائماً على ملتقى الطرق الرئيسية أو ساحات للتنظيم وليس من الضروري على الحدود. المطارات والموانئ البحرية الدولية لديها تصاميم خاصة بها، وتكون موانئ المحطات النهرية داخل المدن أو بالقرب منها، المحطات الحدودية يتم تمييزها بعلامات معيارية (3-4-box).

تخدم المحطات الجمركية دائماً طرق تصادق عليها الجمارك، خط رحلة ملزم للوصول إلى المحطة الجمركية الحدودية لدولة الدخول بعد عبور خط الحدود (في بعض الأحيان بمصاحبة إجراءات).

***أهم الواجبات على المحطات الجمركية الحدودية :-**

توجد بالمحطات الحدودية سلطات الجمارك والهجرة وهناك سلطات أخرى ذات صلة بالرقابة.

الجمارك :-

يتمثل دور الجمارك في ضمان أن البضائع والركاب الذين ينوون الدخول إلى البلاد لأسباب منطقية توافق المتطلبات الوطنية، لذا ففي البلدان الغربية حيث كانت الجمارك لوقت طويل هي الجهة الوحيدة التي تعمل

على الحدود، يختزل كل عمل إدارة الحدود ووظائفها على الجمارك ، في العديد من الدول ظلت الجمارك هي الإدارة الوحيدة التي لها وجود دائم على الحدود.

سلطات الهجرة:-

تقوم سلطات الهجرة بالتدقيق في هويات الداخلين أو الخارجين عبر الحدود والتأكد على سلطاتهم القانونية في القيام بهذا العمل وذلك بشكل عام من خلال مراجعة جوازات السفر والتأكد من التأشيرات يقوم بعمل سلطات الهجرة إما إدارة خاصة أو بواسطة الجمارك أو من قبل أي جهة شرطية أو أي جهة عسكرية أخرى (شرطة الحدود، حرس الحدود أو قوات الحدود) تقوم سلطات الهجرة أيضا بعمل سجلات بحركة عبور الحدود، هي ليست لها صلة بالضبط بالشاحنات التجارية، إنها فقط تهتم بمشروعية دخول أو خروج الذين يجلبون هذه البضائع -تتبع سلطات الهجرة دائماً فكرة الرقابة الشمولية ووفقاً لهذه الفكرة فإن زيادة المراجعة تتم لزيادة مستوى الأمن وأن عملية الانتظار الطويلة تعتبر مقبولة.

وفقاً لهذه الدراسة فإن شرطة الحدود، حرس الحدود وقوات الحدود هي مصطلحات استخدامها يتم بالتبادل وتوصف بها السلطة التي تقوم بمراجعة مستندات المسافرين (ما لم تكن هناك خدمات هجرة) وأن ذلك يؤكد على سياسة تتعلق بالمحطة الحدودية وخط الحدود- ما لم تقوم الجمارك بممارسة هذه الوظيفة.

سلطات الرقابة الأخرى:-

تشمل سلطات الرقابة الموجودة على المحطات الحدودية:

النقل: يشارك المسؤولون في وزارة النقل في وزن الشاحنات والقيام بإجراءات الاذونات والتراخيص.

الحجر الصحي: ويشمل ذلك الوقاية من الأمراض المعدية، المنقولة غير المعدية ، الإشراف على الإجراءات الصحية، فحص أو مراجعة الكروت الصحية وما شابه ذلك.

الحجر الصحي الحيواني والزراعي: الغرض منه هو التأكد من أن المستهلكين في الدولة يتم مدهم بالأغذية التي تتوفر فيها السلامة للأكل، تستند الرقابة على البيانات المستندية (الشهادات) وأخذ عينات من وقت لآخر وإجراء الاختبارات.

المقاييس وحماية المستهلك: تكون المنتجات الصناعية خاضعة للتدقيق فيما إذا كانت مطابقة للمعايير الدولية والإقليمية والوطنية.

الجهات المسؤولة عن الإشعاع: المسؤولين عن الكشف عن الأشعة في المحطات الحدودية لمنع دخول أو خروج المواد المشعة ، تقوم الجهات المسؤولة عن الطاقة الذرية بالتدخل عندما تكون هناك شكوك تحوم حول أي شحنة تم كشفها ويتم تشجيع التعاون بينهم وبين إدارة المخاطر .

الجهات المسؤولة عن الكائنات البيئية: يكون لموظفي البيئة دور على الحدود في بعض الدول .

وزارة الخارجية: في بعض الدول يتم منح التأشيرات على الحدود ويكون هناك مسئول في القنصلية يقوم بهذا الواجب .

وزارة التجارة في الدول التي تلعب فيها وزارة التجارة دوراً محورياً في تجارة الدولة، ربما تحتفظ بهذا الدور الريادي في الاحتفاظ بتقارير حول الشحنات وإصدار أذونات التحقق من الصادر والوارد (وهذه من المهام الأساسية في الرقابة الجمركية)

وهناك بعض السلطات الأخرى - أكثر من (40) سلطة في بعض الدول قد تعمل في الحدود مع ذلك يجب التمييز بين الحدود الجمركية - (التي يتم فيها تخليص البضائع) والمحطات الحدودية المادية، معظم السلطات الأخرى يجب أن تكون حاضرة في الحدود الجمركية وليس في المحطة الحدودية المادية.

القطاع الخاص في الحدود:

يقدم المشغلين في القطاع الخاص خدمات متنوعة ذات صلة بالإجراءات الحدودية (3-4 box) يمكن تقسيم هذه الخدمات إلى أربعة مجموعات أساسية:

الخدمات التجارية: وتشمل وكلاء التخليص الجمركي (لهم أهميتهم في تأسيس وتوثيق العبور، رغم عدم ضرورة وجودهم عندما يتم تخليص البضائع داخل البلاد. فروع البنوك، حيث يتم تحصيل الرسوم والضرائب عبر الجمارك والسلطات الأخرى حيث يتم دفعها هناك دائماً وكذلك مكاتب الصرافات (مكتب أو أكثر) تقوم بتقديم خدمات التأمينات أو في غياب المعايير الدولية (مثل الكرت الأخضر الخاص بتأمين السيارات) كذلك هناك حاجة لوجود وكلاء التأمين .

الخدمات الشخصية: ويشمل ساحة للجراجات - محطات الوقود - ورش للميكانيكا ومحلات الاسبيرات _
متعهدي الأطفمة -البارات وأحياناً الفنادق وأحياناً مكاتب للسياحة.

الأسواق الحرة: مرخصة في شكل مستودعات خارج نطاق الدولة المالي تقدم البضائع التي لا يتم تحصيل
الرسوم المحلية عليها (box4-6)

الخدمات غير المشروعة :

وهي لا مناص منها حيث توجد نتيجة لوجود المجموعات التي تبقي لفترة طويلة على المحطات الحدودية،
عند بعض المعابر الحدودية هناك مشكلة البغاء مع ما ينتج عنها من مشكلات مصاحبة (جرائم، وإمراض
مثل الايدز والإمراض الأخرى التي يمكن أن تنتقل بسرعة) وبنفس القدر تجار العملة وبعض المهريين أو
السماسرة المعروف عنهم بالاحتيال على المسافرين لأخذ أموالهم.

الأمّن :- مهددات وتحديات جديدة

مع تزايد المهددات في السنوات الأخيرة يجب أن تتوفر في المحطات الحدودية درجة عالية من الأمان، إن
كيفية تصميم وتنظيم وتشغيل المحطات الحدودية يؤثر تأثيراً مباشراً على الأداء في جانب الأمان.

تقوم إدارة الحدود الحديثة بالتدخل في الجانب الأمني بشكل استثنائي، حيث يجب ان تقي الإجراءات الفاعلة
بأهداف التسهيل وفي نفس الوقت تضمن توفير الأمان ويجب ان لا ينتج انعدام وجود مخاطر أو أمن شامل
عن هذه الإجراءات.

يجب حماية المحطات الحدودية :-

إن الزيادة الدراماتيكية في الحركة على الحدود تمت في الخمسين عاماً الماضية وأخيراً جداً، وللمخاوف من
الإرهاب قد اضطرت الحكومات لتصميم طرق جديدة للرقابة على الحدود وإدارتها، مثل تقليل الزحام وزمن
الانتظار. هذه الطرق تم تبنيها بشكل واسع في دول اقتصاد السوق وقد تم التوسع فيها تدريجياً عندما أصبح
الأمّن قضية أساسية.

أربعة من هذه المناهج الجديدة هي :-

- 1-نقل التخليص الجمركي بعيداً عن الحدود الطبيعية وقريباً من المكان الذي يتم فيه تخزين البضائع واستهلاكها (في وجود مشروع مؤثر داخلي للرقابة على العبور).
- 2- تأسيس شبكة سلامة داخلية تسمح بقبض مرتكبي حالات الغش والتهرب التي لم يتم اكتشافها على الحدود داخل البلاد.
- 3- تطوير تعاون دولي لتخفيض درجة التناقص في البيانات بقدر الإمكان.
- 4- إدخال برامج التفويض والالتزام الطوعي بالنسبة للمسافرين والموردين معاً في ظل وجود تسهيل الإجراءات بالنسبة للملتزمين، وفقاً لهذا النموذج من الرقابة فان الهدف هو الحصول على أمن معقول دون التأثير على حركة العبور عبر الحدود، هذا النموذج في حاجة إلى حلول تكنولوجية (ماسحات ضوئية - أجهزة كشف أخرى - بنيات أساسية في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصال -ويحتاج أيضاً لابتكارات أساسية تتصل بالرقابة اللاحقة للتخليص وقدرات كافية في المراجعة جنباً إلى جنب مع الإنفاذ - التعاون بين السلطات وبيئة توفر تعقب معتمدة للمراجعة)، ليس كل هذا متاح لبعض الدول حيث لم يتم توطين هذه البرامج بشكل كامل.

أصبح الأمن ينال الاهتمام الأكبر :-

يُنظر للأمن باعتباره المههد الرئيسي على الحدود، لكن التركيز يكون دائماً على الإرهاب متمثلاً في الأشخاص الخطرين أو في تهريب السلاح والبضائع الخطرة والمحظورة الأخرى والتي تقود نحو القيام بالهجمات الإرهابية، لهذا الأسلوب قصور في جانبين هامين :-

أولاً: أن التركيز على الإرهاب يتجاهل جوانب الأمن الأخرى . لا يقتصر امن الحدود على منع مخاطر الهجمات المادية على الأشخاص أو الممتلكات .انه يشمل أيضاً تحصيل الإيرادات ، حماية المستهلك ومنع خرق سياسات الدولة من خلال الحركة غير المشروعة في الحدود حيث يمثل الالتزام جزء هام من أجندة الأمن . كما تم شرحه من خلال مجهودات سلسلة التوريد الوطنية والإقليمية والدولية . هدف آخر من امن الحدود هو منع المخاطر عن الإنسان والحيوان،حيث تنتشر الأوبئة بسرعة وسائل النقل الحديثة . أن الجهود المبذولة لمنع اختراق الحدودتشمل منع العدوى، ومؤخراً ، التفرس في المسافرين بمجرد وصولهم عن الحرارة العالية والأعراض الأخرى للإمراض المعدية.

ثانياً : يقود التركيز على الإرهاب دائماً إلى أسلوب مؤسسة خلال مؤسسة والذي لا يمثل الأسلوب الأفضل بالنسبة للمخاطر الماثلة. عندما يصاحب الأمن العنف يكون هناك ميل لإشراك الشرطة لحماية الدولة وبالتالي يكون تسهيل التجارة ومخاطرها نزع لا يمكن احتمالها، ومع ذلك فإن بعض الحالات الشاذة الأخرى غير الحركة غير المشروعة من قبل الإرهابيين وبحوزتهم أسلحتهم قد تكون ذات صلة وثيقة بالأمن فعلى سبيل المثال، فإن نماذج التجارة غير المتوافقة - والتي يمكن كشفها من خلال الرقابة على وثيقة الجمارك - قد يخص أنشطة إرهابية ولكن يمكن أن يغفل عنها رجال الشرطة.

دلت التجارب الحالية على أن برامج تسهيل التجارة لا تؤدي إلى زيادة مخاطر الإرهاب، وفي المقابل فقد تم تصميم برامج تسهيل لتحديد الأشخاص والتجارة ذات المخاطر الأقل والتعاون بين السلطات بالإضافة إلى تبادل المعلومات وتبادل فرق العمل المشتركة وأسلوب فرق الأمن كلها أمور ضرورية في إدارة الحدود الحديثة.

المخاطر الصفيرية هدف خادع :-

هناك تمييز واضح بين المخاطر التي يمكن التسامح معها مثل (عواقب الفشل) (فهي ليست كارثية وكذلك فقدان الإيرادات) إن المخاطر التي لا يمكن التسامح معها هي تلك التي تكون عواقب الفشل فيها كارثية (مثل دخول أسلحة الإرهابيين أو الأمراض ذات العدوى السريعة) وأن الخوف من مثل هذه العواقب الوخيمة دائماً يدفع نحو الرقابة الكاملة وأنظمة التفتيش المادي بنسبة 100% دون اعتبار لعامل الزمن والتكلفة.

ورغم ذلك فإن إلغاء كل المخاطر هو هدف لا يمكن تحقيقه، مثال لذلك الاهتمام بتحسين مستوى الأمن في المطارات في السنوات الأخيرة، وبالرغم من أن المسافرين عبر الأجواء تتم إحالتهم للتفتيش المفاجئ واستهلاك للزمن فإن هذه المراجعات قد أثبتت فشل كامل في إجراءات الحواجز. قام ضباط تابعين لمكتب المحاسبة التابع لحكومة الولايات المتحدة في العام 2007م بمراجعة إجراءات الأمن في (19) من مطارات الولايات المتحدة من خلال القيام باختبارات خفية في نقاط التفتيش، في جميع الأحوال فقد عبروا دون أن يتم الكشف عليهم مع المواد التي تحدث التفجير المفاجئ ومعدات الحرائق بينما زجاجات الشامبو والتي يتم حملها للخداع كطعم تتم مصادرتها، مثل هذه النتائج تدعم الجدل بأن مناهج البحث التي تعتمد الكشف بنسبة 100% ليست مؤثرة بشكل عام في إلغاء المخاطر، وعلى الرغم من أنها قد تحدث إعاقة (تأثير من غير

المرجح أن يمنع تشجيع الإرهابيين شديدي المراس) الحواجز الكاملة لكافة المواد غير المؤثرة ويمكن أن تتحسن النتائج مع الاعتماد على استهداف المخاطر من خلال المعلومات.

متى تقرر إنشاء محطة حدودية ؟

بما أن الحدود في حالة تغير وانتقال حيث تظهر حدود جديدة وتتشأ دول جديدة ومع الترسيم الدبلوماسي لخطوط الحدود الجديدة تعمل على تقسيم المجتمعات حيث يتم فتح معابر حدودية جديدة (7-4box) كيف تتم معالجة خطوط الحدود؟ كيف نتعامل مع بلاد محاطة بأراضي أجنبية؟ قرار فتح محطة حدودية عادة يتم دون وضع اعتبار كبير للفائدة الاقتصادية بالنسبة للمنطقة أو الولايات وينتج عنها في بعض الأحيان حرفياً نهايات أو طرق مسدودة بطرق تتوقف على الحدود أو لن تكون ممكنة العبور بسهولة.

الحاجة لمحطة حدودية:-

إقامة محطة حدودية هو قرار سياسي يعتمد على مجموعة من الاعتبارات:

أولاً :-

يتم ترسيمها كجزء من ترتيبات دبلوماسية، إن إحدى أهم التحركات التي تحدث بين الدول المجاورة لتأسيس علاقات طبيعية هي فتح معبر حدودي رمزي، الجدوى الاقتصادية هدف جانبي، مثل هذه المحطة هي - رمزية ، وكيفية توجيه الحركة أمر غير ضروري، يكون المعبر خزانة عرض لكلا الدولتين، ومع ذلك فإن للمحطة الحدودية الرمزية تبعات عريضة. عندما انتهت حرب البوسنة فقد وردت في اتفاقيات دايتون Dayton عملياً فأن أي طريق مغلق أو به عوائق أو تم تدميره يقود من الدولة الجديدة في بوسينا وهيرزوفونا (Herzegovina) إلى الدولة المجاورة الجديدة في كرواتيا يجب إعادة فتحه كنقطة عبور حدودية. إن سلطات الجمارك الكرواتية المنشأة حديثاً بمئات المحطات الحدودية والتي لم يجدوا لها موظفين بشكل دائم قامت بتسليم هذه المحطة لقوة شرطة حدودية مختصة إلى وقت طويل، أعاققت هذه المسألة تحول الجمارك الكرواتية إلى سلطات حدودية حديثة متسقة مع ممارسات الاتحاد الأوروبي. إن الحل الواضح كان هو تسلسل هرمي من التسهيلات الحدودية بعضها سوف يكون مفتوحاً للمواطنين المحليين - بعضها غير محروس - في وجود تجارة تتحرك من وقت لآخر داخل البلاد وتستهدف لمراجعة الالتزام والقليل منها يتم

تشغيلها كمحطة حدودية بشكل كامل، لكن ذلك لم يحدث بما أن الجمارك مسموح لها قانوناً بتشغيل المعابر المصادق عليها فقط بدون حركة أو تحسين داخلي. يعتبر القانون أمر صعب وذلك بشكل كبير بسبب المعارضة القوية من قبل وزارة الداخلية وقوات شرطة الحدود التابعة لها.

ثانياً :-

إن فتح محطة حدودية له أبعاد اجتماعية، على سبيل المثال فإن الحدود وسط آسيا تم تقطيعها في ظل الاتحاد السوفيتي لتقسيم التجمعات العرقية وتوحيد الجمهوريات في امة كبيرة بعد حل الاتحاد السوفيتي فان الحدود التي كان يتم عبورها فوراً وبكل سهولة - لأنها كانت مجرد تقسيمات إدارية - أصبحت فجأة حدود مقفولة، فتح محطات حدودية جديدة هي طريقة لتقسيم السكان من خلال هذه الحدود لإعادة تأسيس الاتصال.

ثالثاً :-

إن إنشاء محطات حدودية جديدة يستند على اعتبارات اقتصادية، تحدد الحركة الاحتياجات وأن بزوغ طرائق للحركة هو ما يجعل هناك حاجة لمحطة جديدة. إن المحطة الحدودية الجديدة هي جزء من البنيات الأساسية في التنمية مثل طرق السيارات الجديدة والجسور والأنفاق. فتح محطات جديدة يؤدي إلى إعادة توجيه الحركة ولكنها ليست في حاجة لكي يكون لها تأثير اقتصادي كبير على المستوى المحلي. وكما هو الحال في الظروف العادية فان معظم البضائع والمسافرين يتم تخليص إجراءاتهم بعيداً عن الحدود، ومع ذلك فان قفل محطة حدودية يكون له آثار دراماتيكية، وعندما أصبحت دول الاتحاد الأوروبي سوق موحدة عام 1993م تم بعد ذلك تمدد مشروع الشين جين (Schengen) قامت السلطات الجمركية بإعادة الزيارة لسياساتهم في البنيات التحتية الحدودية وأصبحت القاعدة انه يجب أن تكون هناك القليل جداً من الرقابة الجمركية أن وجدت. يجب إعادة توطين آلاف الموظفين في الحدود وعائلاتهم في بعض الأحيان وذلك يؤثر بشدة على الاقتصاد المحلي الذي يعتمد كثيراً على الوجود الحكومي.

متى يتم فتح أو قفل الحدود؟

وفقاً للإدارة الحديثة للحدود، تعتبر الحدود عالمياً جسراً يربط بين الدول والأقاليم وليست أسواراً تفصل بينها. ولتجنب التناقض بين الأمن والتسهيل على صانعي السياسات إعادة تقييم نموذج الرقابة والإشراف على الحدود.

هناك نموذجين أساسيين، النموذج المفتوح والنموذج المقفول - كلاهما يتضمن خيارات إستراتيجية مختلفة وبالإضافة لذلك هناك نماذج وسطية.

الحدود المفتوحة:-

الحدود المفتوحة هي الحدود التي يتم عبورها والمرور من المحطات الحدودية بدون أي إجراءات فحص وبالطبع تختلف الشروط وفقاً للظروف والأولويات الآتية بشكل أساسي لدى أوروبا الغربية ولكن هذه الممارسة موجودة أيضاً في أمريكا الشمالية. تتمثل الحدود المفتوحة بشكل كامل من خلال مشروع حدود دول الشين جين (Schengen) يعبر المواطنين التابعين لهذه الدول الحدودية دون أي إجراءات روتينية، مثال آخر هي سويسرا قبل انضمامها إلى منطقة الشين جين (Schengen) فإن المسافرين الذين ليسوا سوى سواح غير مسموح لهم بحمل البضائع والذين ليست عليهم إجراءات بإمكانهم الدخول أو الخروج من البلاد عبر الطرق غير المحروسة. بالمثل فإن المزارعين الذين يمتلكون أراضي على الجانبين في الحدود المفتوحة أو رعاة الماشية على طول الحدود يمكن أن يعبروا دون أن يتم اعتراضهم (وكذلك قطعانهم). أثبتت الحدود المفتوحة جدواها في دالماتيا (Dalmatia) بعد انشطار يوغسلافيا عندما فصلت الحدود بين كرواتيا والبوسنة مازال للمزارعين أراضي في كلا الجانبين ولكنهم أصبحوا غير قادرين على نقل الإمدادات الأساسية ، مثل المخصبات أو علف الحيوانات دون الالتفاف لإبداع تصاريح الاستيراد والتصدير في المكاتب الجمركية.

ورغم أن الحدود المفتوحة تعني أن بعض الحركة التجارية ليست في حاجة للمرور عبر محطة حدودية. مثل هذه الحدود لا تلغي الرقابة ، على العكس ، فإن الحدود المفتوحة تفترض مسبقاً أن معظم مستخدمي المحطات الحدودية - هم أشخاص بصفة عامة يعبرون الحدود مع التقيد بالالتزام في المقام الأول لان الالتزام أمر ثابت بالدليل في أوساط المجتمع وفي المقام الثاني لان الناس يوقفون فتكون الخسارة الناتجة عن عدم الالتزام تتجاوز كثيراً الفوائد التي يمكن أن يجنوها عن عمليات غش صغيرة . الفحص العشوائي أو المقصود مباشر أو في الاتجاه المعاكس ، غير منتظم ولا يؤدي إلى تأخير السيارات الأخرى .

حيثما يتم الاحتفاظ بحدود مفتوحة فان الرقابة على الشريط الحدودي بين محطتين حدوديتين تصبح ضرورية
مثل الرقابة على المحطة الحدودية

على الرغم من أن الحدود المفتوحة لا يمكن دخولها فوراً على أي حدود وفي كل دولة إلا أنها تمثل نموذجاً
للإدارة الحديثة للحدود.

الحدود المقفولة :-

الحدود المقفولة عادة ، لكن ليس دائماً ، هو نظام موروث للدول التي عملت على الانتقال من الاقتصاد
المخطط مركزياً . في الزمان السالف يتم قفل الحدود من خلال عدم الوجود وان أي شخص يعبر الحدود
يعامل بشك ، هذا المرض مازال موجوداً مع وجود دائم للشرطة بعدد كبير أو وجود عسكري (قوات الحدود
أو حرس الحدود) واهتمام كبير من خلال تفتيش أي شخص أو رسالة تحسباً لإمكانية وجود جريمة أو مخالفة
قانونية .

أن التركيز في عالم اليوم أصبح في كثير من الأحيان على الأمن عزز ذلك من نظام الحدود المقفولة .
تهدف الدولة إلى تحقيق الأمن والالتزام بنسبة مائة بالمائة من خلال الرقابة المنظمة ليس لديها دائماً اهتمام
بالزمن المهودر أو التكلفة العالية للمعاملات هذين أثرتين سالبين للحدود المقفولة في الحقيقة تشجع الحدود
المقفولة الرشاوى والمعاملات غير القانونية الأخرى (8) سالبتين . وعلى الرغم من هذه المعوقات فان نظام
الحدود المقفولة يكتسب أراضى جديدة حتى في بعض الدول التي ظلت تفضل نظام الحدود المفتوحة . وبينما
أصبح هناك حماس مستمر في الرقابة على الهجرة الشرعية وفي المطارات فان الفحص الأمني أصبح أمراً
غامض ومثير للشكوك .

عادة ما يتم عبور الحدود المقفولة عند المحطات المصادق عليها فقط ويتم عمل دوريات على الشريط
الحدودي من قبل الجيش أو شرطة الحدود، بينما يعتبر كل شيء يتم نقله عبر الحدود مهرباً فان الدوريات
الحدودية ليست في حاجة لأي خبرات لتصنيف البضائع أو تقدير قيمتها لكن المأمول منها ببساطة تسليم
الجمارك أي شيء تتم مصادرتة . (هذه المسألة دائماً لا تتم بشكل طيب) الطرق الفرعية تكون دائماً مسورة أو
تكون مؤمنة، لإجبار كل الحركة التجارية للتوجه نحو المحطة الحدودية، كما توجد ظواهر أخرى إضافية
وهي أنه في بعض الأحيان يتم هناك نقل الشحنة الإجباري من شاحنة لأخرى.

توجد إجراءات دخول تفصيلية في كل الحدود المغلقة - بعضها مكررة في الكثير من الأحيان تكون مرافق التخليص الجمركي داخل الدولة - ولضمان الحدود المغلقة نظرياً تقوم الدولة ببذل الجهد الواجب في تأمين الحدود وهي كذلك يمكن أن تخلق فرص - لسوء الحظ نادراً ما يتم استخدامها لتخليص البضائع عند نقطة الدخول حيث يساعد إعادة الشحن في تسهيل الفحص الجمركي (بشرط أن لا يعنى ذلك أن كل شيء يجب أن يتم فحصه)

خيارات وسط :-

عندما لا يكون نظام الحدود المفتوحة كلياً هو الحل المرغوب فيه، فإن جزء من النموذج يمكن أن يتبناه احدهم كخيار شخصي - وهو الذي يسمح للسيارات بإتباع المسار الأحمر أو الأخضر وهو نظام تم إدخاله من قبل الجمارك قبل عقود مضت. يمكن تطبيق هذا النظام على بعض المسافرين لمراقبة حركة الهجرة. إن اختيار المسار الأخضر يعنى أن السائقين والمسافرين لن يتجاوزون استحقاقات الجمارك وهذا يعنى إن لديهم مستندات صحيحة وان سياراتهم مرخص لها بالسير على الطريق. إن القيادة على المسار الأخضر يجب أن يصاحب بتثبيت ديباجة خاصة على الزلجة الأمامية للسيارة وإن الفحص العشوائي من وقت لآخر يكون عادة كافي كتأخير لمن يخالفون الإجراءات. يمكن تعزيز النظام أيضاً من خلال الاعتماد المسبق، وفي كثير من حدود دول غرب أوروبا وفي بعض الحدود الكندية الأمريكية يكون هذا الأمر في نفس المكان.

يمكن إن يصدر إذن خاص للمقيمين على الحدود يسمح لهم بعبور الحدود من خلال إجراءات فحص سهلة من قبل سلطات الهجرة، وقامت أرمينيا بإدخال نظام شبه سنوي لاستحقاقات الاستيراد على معبر الحدود مع جورجيا حيث يقام سوق حر عبر الحدود وتم اعتماد استخدام هذا النظام وفي تلك الأثناء يتم فحص جوازات السفر من قبل الجمارك ومقارنتها مع تحركاتهم السابقة، إذا كان الاستخدام صحيحاً، يقوم النظام بتمكين المسافرين الأصليين للاستفادة من الاستحقاق وفي نفس الإثناء يتم تجنب الفحص المطول للتخليص المسبق عدة سيناريوهات، يوجد عدد من ضباط الهجرة الذين يقومون بعمليات الفحص المسبق للركاب القادمين على سطح معظم قوارب التعدي في البحر الأبيض المتوسط لكل من فرنسا وانجلترا على موانئها البحرية، وتضع كل من فرنسا والمملكة المتحدة ضباط هجرة في الجانب الآخر من القنال وفي كل الأحوال قد يكون هناك تفتيش مفاجئ عند النزول من السفينة، ورغم ذلك فإن إجراءات الدخول إلى الدولة تتم بسرعة.

تعمل جنوب إفريقيا وموزنبيق على تطبيق نظام إسعافي في أيام الذروة (50 ألف مسافر يومياً في أعياد الكريسماس وأعياد القيامة (الفصح) في محطة ليمبور - (سانوقارسيا) الحدودية، فعندما تكون المحطة مكتظة يتم تحويل كل الحركة إلى ميناء جوى غير مستخدم داخل أراضي جنوب إفريقيا، حيث تتم الإجراءات للمسافرين من قبل سلطات الجمارك والهجرة لكلا البلدين ويتم تخليص شاحنات التصدير والاستيراد ومن ثم تتحرك الشاحنات التي يتم تخليصها على دفعات ومراقبتها حتى الخط الحدودي.

يشجع الاهتمام بالجانب الأمني الرقابة الحدودية المحكمة حيث تشبه الحدود الخارجية في الاتحاد الاوربي بشكل كبير الحدود المغلقة مع بعض الصعوبات بالنسبة للأشخاص الذين اعتادوا على العبور بإجراءات مبسطة أو بدون إجراءات. انضمام رومانيا لدول الشين جين (schengen) يعنى إن مواطني ملدوفيا الذين يقومون بزيارة أو الدراسة بإقليم رومانيا هم الآن في حاجة إلى تأشيرة ويواجهون بمراجعات مكثفة.

السلطات المختصة:-

قرار إنشاء محطة حدودية يمكن اتخاذه من قبل عدة سلطات، تأتي المبادرة دائماً في الدول العربية من القطاع الخاص (الغرف التجارية واتحادات رجال الأعمال) أو من السلطات الإقليمية أو شبه الشعبية، وفي أفريقيا الجنوبية تعمل مبادرة ممر فولوتو اللوجستي يعمل على ترقية المرافق الحدودية على الجانبين وتعرف كذلك بالمحطة الحدودية الواحدة ويساهم ذلك في تنسيق الإجراءات.

ومع ذلك، فإن فتح محطة حدودية هو قرار يتم اتخاذه دائماً من قبل وزارة المالية أو أي وزارة أخرى مسؤولة عن الجمارك، دائماً ما يتم التشاور مع سلطات الجمارك لأبعد مدى لأنها عادة ما تعتبر السلطة الرائدة على الحدود، بالإضافة إلى أن إدراكها بالتدفقات التجارية وأساليب الغش والاتجاهات الاقتصادية في الإقليم أمور أساسية في تصميم مرافق ذات كلفة عالية ربما تؤثر على اقتصاديات الدولة، وفي بعض الدول يتم اتخاذ القرار من قبل وزارة الداخلية على خلفية أن الحدود هي مسألة أمن وطني.

هذا النهج سوف يكون مؤثراً إذا تم التشاور فيه مع جميع الإدارات التي تشارك في الإجراءات بشكل كافٍ ، وأخيراً هناك بعض الحالات تقوم بالعملية كلها بداية من التصميم وحتى الإنشاء مثل وزارة الإشغال العامة دون التشاور مع السلطات العاملة في الحدود، يحدث ذلك دائماً في وسط وشرق أوروبا حيث تقوم سلطات

الجمارك وسلطات الهجرة بالتواجد في وجود مرافق قبل وقت قصير دون توفر أي معينات خطة وأحياناً دون وقت كافٍ لتجهيز مستلزمات الموظفين.

اتفاقية دولية أو ثنائية: -

قيام محطة حدودية دائماً ما يستلزم تنسيق على مستوى دولي، ويمكن أن تكون هناك اتفاقية دولية رسمية مع وجود برتوكولات إضافية (مثل اتفاقية نفق قناة كانتربري "canterbary" بين فرنسا وبريطانيا العظمى)، وتبادل مذكرات دبلوماسية (مثل تلك التي يتم تبادلها بين دول غرب أوروبا لتأسيس مرافق حدودية متجاورة من وقت لآخر، أو مذكرة تفاهم (عندما تكون البنيات التحتية في حاجة إلى تعديلات بسيطة)

قرار الموقع: هل يكون داخل المدينة أو على الطريق السريع؟

يتم تحديد موقع المحطات الحدودية بحيث تخدم أغراض معينة وأحياناً حيث تكون لها قيمة تاريخية (مثل البوابة الحدودية بين مكاو (macao) سار (SAR) في الصين وأراضى الصين الأصلية. يخضع تحديد موقع المحطة الحدودية الحديثة لثلاثة محددات أساسية: -

يجب أن تجلب إليها الحركة التجارية بدون إن يحدث اكتظاظ.

يجب أن يتم تحديد الموقع الملائم.

يجب أن تخدم المجتمعات والمصالح التجارية في كلا الجانبين من الحدود.

استيفاء كل هذه المعايير يكون أحياناً أمر صعب المثال.

داخل المدن: -

تشمل المحطات الحدودية داخل المناطق الحضرية المأهولة بالسكان تلك التي تقع بين مكاو (macao) وسوار SOAOR في الصين وهونج كونج S.A.R في الصين وأراضى الصين الأصلية، أنشأت هذه المحطات الحدودية لتظل لفترة طويلة أو أنها قد تمت إقامتها بسرعة لأسباب تتعلق بالتوترات السياسية. كان لفرنسا عام 1962م خلاف مالي مع موناكو في نهاية ليلة أنعشت فرنسا حدود منسية لفترة

طويلة بين الدولتين بوضع نقاط مراقبة جمركية على كافة الطرق الرئيسية إلى إمارة موناكو مع وجود شريط حدودي يمر عبر المباني. الفوضى التي حدثت ساعدت في دفع الدولتين لحل الأزمة.

في الأساس، يجب أن تؤدي المحطات الحدودية الحضرية لتحسين الاتصالات لكثير من الناس وبشكل خاص الراجلين (المشاة) لكن مثل هذه المحطات يمكن أن تؤدي إلى تعطيل كبير في الحركة التجارية ، تم تتصيب محطات حدودية حضرية على طول الحدود بين البوسنة وكرواتيا (9) للحفاظ على الروابط التاريخية بين السكان المتحاورين . يمكن للجغرافيا أو البنيات الأساسية التي استمرت لفترة طويلة ان تحتم وجود طرق نحو المدن الحضرية للربط عبر الحدود ، كما هو الحال عند معبر ديترويت - ويندسور والذي يعتبر النقطة الحدودية الأكثر نشاطاً للحركة التجارية من كندا إلى الولايات المتحدة.

أن المبادئ الحديثة تتمثل بشكل عام في عبور المدن وتتصيب محطات حدودية خارجها ودائماً ما تكون هناك حاجة لبنيات أساسية جديدة على الطرق ، ورغم ذلك فان هناك جدوى من وجود معابر حدودية للراجلين (المشاة) .

على الطرق السريعة والرئيسية بين المدن :-

أن الطرق السريعة هي الأمثل بالنسبة للمحطات الحدودية، خاصة بالنسبة للمحطات التي يتم إنشاؤها حديثاً . بشكل عام فان الطريق السريع يكون محاط بالأسوار وبالتالي يمكن بناء محطة جديدة على بعد مسافة من خط الحدود (بافتراض عدم وجود مخرج بينها والحدود) . تكون المحطة جزء من موقف مؤقت للسيارات أو يتم دمجها بالتناوب. في الاتحاد الاوربي ، عندما يتم إنشاء طريق سريع عبر احد الأسواق أو عبر حدود دول الشين جين (schengen) يكون هناك دائماً بالمصادفة بنيات أساسية تسمح لسلطات الجمارك والهجرة بإقامة نقاط فحص مؤقتة بقدر الحاجة (مع وجود علامات أو إشارات الكترونية توجه الحركة إلى مسارات مجهزة بشكل خاص في مناطق الكشف .

الطرق السريعة القديمة كانت دائماً بها مناطق حدودية ، ظلت باقية حتى بعد أن تم تفكيك البنيات الأساسية لهذه المحطات الحدودية ولو بشكل جزئي بعد ظهور قواعد جديدة للاتحاد الاوربي في الرقابة على الحدود.

الأمر الاساسى المتعلق بالمحطات الحدودية على الطرق السريعة هي أنها تكون أحياناً بعيدة عن المراكز الرئيسية، وذلك يعنى وجود مشاكل تتعلق بالسكن والاتصالات بالنسبة لموظفي الحدود (ومع ذلك فان الموظفين في مناطق الطرق السريعة يعانون من مشاكل مشابهة في أماكن أخرى.

القرار حول المهام : هل تكون كل محطة متخصصة في مجال حركة التجارة ؟

يمكن أن تكون المحطات الحدودية متخصصة، على سبيل المثال المعابر الحدودية بين بولندا وبلاروسيا في منطقة برست (Brest) كانت متخصصة في الحركة التجارية (كوزلوفيش (Kozlovichi) وبيالا بودلاسكا (Bialapodlaska) وهناك محطات لتفتيش المسافرين (ترسبول - Terespol - برست Brest)، بينما تتطلب هذه بنيات أساسيه مزدوجة فإنها تتجنب الاكتظاظ الناتج عن الاستخدام الثنائي لطرق الدخول وكذلك من الحركة الثقيلة في المناطق التي مازالت في طور النمو، وهى كذلك تسمح باستخدام معدات ومباني متخصصة (مستودعات مراسي الشحن) ويمكن تطبيقها في معظم طرائق النقل.

المحطات الحدودية على الطرق وطرق المشاة:

تقوم المحطات الحدودية على الطرق وطرق المشاة بتوجيه الحركة التي تكون بطبيعتها لايمكن التنبؤ بها (ومع ذلك فان الإحصائيات التجارية توفر قليلاً أو كثيراً من المعلومات التي يمكن الاعتماد عليها حول أوقات الذروة والأوقات التي تقل فيها الحركة، السيارات التي تصل بشكل غير منتظم والشاحنات التي تسافر في شكل موكب (قافلة) (convoy) - أنظمة الإنذار المبكر التي وضعت في فنلندا على الطرق في هلسنكى إلى الحدود الروسية - قاد سلطات الحدود إلى فتح مسارات جديدة وتعزيز الانتقال إلى الإمام عند الوصول الكثيف للسيارات. تعتمد عمليات المحطات الأرضية على إجراءات الصفوف المتراسة مع الميل إلى استخدام أسلوب الداخل أولاً يخرج أولاً.

عندما تتحرك القوافل التجارية على جانبي الطريق في البلدين فإن تشغيل مفتاح الحركة يعنى ضمان وضع قواعد الطرق السريعة موضع التنفيذ وعادة ما يحدث بين المحطتين الحدوديتين ومع ذلك فان هذا يمكن إن يكون دليل عدم الملاءمة.

يعمل مفتاح الحركة على جسر ميكونج (Mekong) للصدقة بين جمهورية لاو (Lao) الديمقراطية الشعبية (PDR) وتايلاند في جانب لاو (Lao) قبل دخول الجسر، وهذا يعنى أن جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية

يجب أن تطبق قانون الطريق السريع لثاى (Thai) في أراضيها وعند المعابر الحدودية بين أفغانستان (على الجانب الأيمن) وباكستان (على الجانب الأيسر) يتم تشغيل الحركة بشكل غير رسمي بين المحطات الحدودية في البلدين، ومن أجل التأكد يوجد مسار واحد فقط.

يجوز فتح طرق المحطات الحدودية للمواطنين في الدول المختلفة أو يقتصر فتحها على المقيمين على الحدود في البلدين المتجاورين. إن اقتصار فتح الحدود للمقيمين - وهو النظام الذي كان معمولاً به في الاتحاد السوفيتى السابق - يفترض أن يؤدي إلى تسهيل الرقابة حيث يجب أن يكون هناك إذن خاص أو تأشيرة دخول استثنائية ولكن من غير الواضح لماذا تقوم سلطات الهجرة بإجراءات صعبة في مواجهة المواطنين في الدول الأخرى. ربما تتطلب الإجراءات المتعلقة بمواطني دولة ثالثة ربط شبكي عبر الكمبيوتر الذي لا يوجد في كل المعابر الرئيسية في هذه الدول ومع ذلك فإن المحطات الحدودية على الطريق تخدم الأسواق الحدودية المحلية، أما في البلدين (باقراتاسين Bagratches - صادقو Saakhlo) بين أرمينيا وجورجيا فإنها تخدم دولة واحدة، (جستندل Kjustendil) في بلغاريا بالقرب من الحدود مع ماكدونيا أو أندورا (Andorra) بين فرنسا واسبانيا وفي كافة آسيا الوسطى، وبالتالي فإن المحطة ربما تكون في حاجة لبنيات أساسية خاصة لمراقبة عدد كبير من المتسوقين (shoppers).

النقل بالسكك الحديدية:

للمحطات الحدودية على السكك الحديدية مبدئياً خاصيتين أساسيتين:

أولاً: يكون موقعها على محطات السكك الحديدية الرئيسية وفي تقاطعات السكك الحديدية أو ساحات التنظيم وليس بالضرورة على خط الحدود.

ثانياً: عادة ما يتم تخليص الشحنات التجارية خلال محطات حدودية مجدولة والتي تتضمن العمليات التقنية (تغيير القاطرات) تحويل عربات القطار، الصيانة، تحويل الشحنات، وتغيير المسافة بين قضيبين) ومع ذلك، تفرض بعض الدول محطة أولى عند نقطة الدخول حيث يتم الكشف الأول لقطارات البضائع في انتظار كشف أكثر دقة عند محطة التخليص ويكون ذلك عادة عند المحطة الحدودية الرئيسية الأولى داخل الدولة). مثال لذلك اكرانيا ، يعمل هذا النظام على أن يكون الكشف مرتين بدون فائدة محددة طالما أن كل

العمليات التقنية إما إن تكون قد تمت من قبل في بلد المنشأ أو إنها سوف تتم عند أول نقطة في الجدول في الدولة المقصودة.

إن الطريقة التقليدية في الرقابة هي الطلب من المسافرين الخروج برفقة غفهم والمرور عبر حظيرة الجمارك وسلطات الهجرة (بينما يتحرك القطار على طول الرصيف عبر خط حدودي رمزي) ثم إعادة الشحن عند التغيير المتعلق بالقضيب أو تغيير القطارات، ينتظر القطار الجديد في المسار المقابل على طول نفس الرصيف.

في مثل هذه الحالات تكون هنالك رقابة على معظم قطارات عربات النوم، وبعض القطارات الدولية ذات السرعة العالية، يمكن للقطار أن لا يتوقف عند دولة المنشأ بعد بداية عمليات الرقابة أو عند الدولة المقصودة قبل نهاية الرحلة. تتناسب الرقابة بشكل أفضل على سطح القطارات المكيفة فالأبواب والشبابيك يتم قفلها لوماتيكياً ولا يمكن فتحها أثناء التفتيش. لقد اثبتت فاعليتها بصفة عامة، خاصة عندما يتم دعمها بمعدات الكترونية للتدقيق في جوازات السفر أو الوصول إلى السجلات الكمبيوترية. يحق لضباط الرقابة إنزال الراكب دائماً في المحطة التالية عندما يتم الكشف عن حالة عدم مطابقة. تحدد الاتفاقيات الدولية شروط اعتقال الأشخاص في أراضي الدول الاجنبية وإجراءات المحاكمة. يتم تجهيز بعض القطارات الدولية ذات السرعة الفائقة في أوروبا ليتم الحجز داخل القطارات، قد يتم القيام بإجراءات الرقابة الحدودية عند محطات المغادرة والوصول كما يحدث في السفر عبر الطيران.

من الأمور الأساسية المتعلقة بالقطارات - إن عربات القطارات تقدم فرص كبيرة لإخفاء البضائع المهربة وبشكل خاص المخدرات والتي غالباً ما يتمكن ضباط الجمارك من كشفها دون التمكن من تحديد أصحابها (والذين قد ليكونون أحياناً على ظهر القطار)، كذلك يحاول المهاجرون غير الشرعيين الاختباء في قطارات الركاب والبضائع.

يجب أن يكون هناك تناسب بين الرقابة الحدودية وزمن وقوف القطار المجدول بشكل عام ، رغم أنه في بعض الأحيان تكون هناك بعض حالات التأخير. أثبتت التجارب أنه في معظم الدول تستغرق عمليات الفحص المتعلقة بسلطات الجمارك والهجرة زمن أقل عما تستغرقه العمليات الفنية المتعلقة بالسكك الحديدية.

الحركة الجوية:

لعبور الحدود عبر الطائرات أربعة مراحل، المرحلة الأولى من مطار المغادرة والمرحلة الثانية بعد تخطى أجواء دولة المغادرة المرحلة الثالثة عند دخول أجواء الدولة المقصودة والمرحلة الرابعة عند ميناء الوصول، حتى المسافرين الذين يتم تخليص إجراءاتهم للخروج يظلوا في دائرة اختصاص دولة المغادرة حتى لحظة هبوط الطائرة حيث تصبح الطائرات خاضعة لقوانين الدولة المقصودة (بمثل ما في حالة السفر بالأرض حيث أن المحطات الحدودية على مسافة من خط الحدود الطبيعي) هذه العملية المعقدة تؤثر بشكل خاص على الأسواق الحرة والمرافق الأخرى داخل المطارات. في بعض الحالات يكون الشراء من الأسواق الحرة مبرر للغاية حيث يتم تسليم السلع للمسافرين في بوابة الحدود.

تهبط الطائرة في بعض الأحيان هبوطاً غير مخطط له (اضطرابي) في دولة ثالثة، عادة لا يكون للمسافرين تأشيرات دخول إلى تلك الدولة وربما يمكنهم في بعض الأحيان لفترات طويلة في ظروف مرافق عبور غير مريحة. في بعض الأحيان - يتم اعتقال بعض المسافرين في أثناء فترة هذا الهبوط الاضطرابي ودائماً ما يكون ذلك لأسباب سياسية. بعض المطارات تخدم دولتين فعلى سبيل المثال، في مطار جنيف يختار المسافرون الدخول إلى فرنسا أو سويسرا.

تخدم المطارات إجراءات سلطات الجمارك والهجرة المشتركة، بعض إجراءات الرقابة الخاصة بسلطات الهجرة تتم عند مطار المغادرة ويتم التفويض بها لطاقم الخطوط الجوية، وفي هذه الحالة على طاقم الخطوط الجوية التأكد من أن المسافرين بحوزتهم مستندات دخول صحيحة. تتم إجراءات التخليص للدخول مقدماً قبل الصعود إلى الطائرة. وعلى سبيل المثال: يقوم ضباط جمارك الولايات المتحدة بإجراءات التخليص مسبقاً للمسافرين عند بعض مطارات المغادرة الكندية، هذه الممارسة قد تنشأ عنها مسائل إدارية خطيرة تتعلق بنطاق التشريع الوطني خاصة عندما يتم كشف مخالفة.

قد يكون مطار بازل المطار الوحيد في العالم المزدوج أو الثنائي بشكل حقيقي فقد تم إنشاؤه في الأراضي الفرنسية وبه قطاع تابع لسويسرا يقع كلياً داخل نطاق اختصاص سويسرا وتم ربطه بمدينة سويسرية مجاورة وهي مدينة بازل من خلال طريق جمركي يبلغ طوله ثلاثة كيلومترات (رغم تطبيق القانون الفرنسي للطرق الرئيسية على ذلك الطريق) وتوجد طرق مشاة دولية على المعابر الحدودية بين القطاعين داخل المطار.

تمثل المطارات الثانوية في بعض الأوقات نقاط عبور حدودية، مرهون ذلك لخطط اصطاف الطيران والحوجز التي تعملها سلطات الجمارك ولكن احتمال استخدام الطائرات الصغيرة في تهريب المخدرات قاد في السنوات السابقة إلى قيود على حركة الطائرات الصغيرة دولياً إلى مصادقة الجمارك على الموانئ الجوية.

المحطات الحدودية النهرية:

قد تكون المحطات الحدودية النهرية قوارب لعمليات عبور الأنهار أو ربما تستخدم في النقل الدولي للركاب، وغالباً ما تكون على طول طرق المياه الدولية (مثل الراين ، الدانوب أو نهر ميكونج (Mekong) وترسو الحركة عادة داخل مدن على أرصفه المرسى لكن الشحنات التجارية قد ترسو خارج المدن على موانئ الأنهار (كما هو الحال في مرسى سافانا (Savannakhet) خارج مدينة فينتين (Vientiane) بالنسبة للتجارة القادمة من تايلاند إلى لاو (Lao) PDR قبل افتتاح جسر الصداقة في مكونج (Mekong).

الموانئ البحرية:

تختلف عمليات الموانئ البحرية اعتماداً على طرق النقل. تشبه مراسي السيارات والشاحنات عادة المحطات الحدودية البرية لكن حركة الحاويات والشحن بالسفن التي تقتضى إعادة الشحن في حاجة إلى ساحات تخزين كبيرة ، في كلا من الحالتين يتم تخليص الشاحنات ذات الحجم الأكبر في الميناء البحري أكثر مما يتم تخليصها خلال مرافق الطريق. وتتزايد إجراءات النقل من المخازن إلى مواقع داخل البلاد في البر بسرعة ولكنها تتطلب نظام عبور موثوق وملائم والذي ربما لا يكون متوفراً في أي دولة.

القرار المتعلق بتفاصيل الموقع:

هل يكون موقع المحطة الحدودية بعيداً عن الحدود؟ أم في أماكن متعددة لجهات متعددة أو ليس في أي مكان إطلاقاً ؟

يعتمد موقع المحطة الحدودية على الناحيتين الجغرافية السياسية معاً ، فبعض الدول تريد أن تؤكد على سيادتها من خلال الموقع إذا لم تكن محطة حدودية فعلى الأقل نقطة تفتيش على الحدود الطبيعية، على سبيل المثال، عند الدخول إلى بولندا من بلاروسيا عند كوزلوفيش (Kozlovishi) - بيبالا (Biala) بودلاسكا

(Podlaska) يواجه الشخص نقاط تفتيش خاصة بشرطة الحدود، في أماكن متعددة لسلطات مختلفة أو بدون تحديد أي موقع إطلاقاً.

المحطات التي تكون على الحدود الطبيعية:

وضع المحطات الحدودية على الحدود الطبيعية يؤسس بوضوح للسيادة وجزئياً يعمل على تسهيل الرقابة الحدودية مما يسمح بفرص ضئيلة لتفريغ البضائع أو إنزال الركاب قبل الوصول إلى سلطات الجمارك والهجرة، لكن مثل هذا الموقع يتطلب مساحة واسعة والتي لا تكون متاحة دائماً في المناطق الجبلية، وإن مثل هذه المحطة ستكون ذات تكلفة عالية من ناحية التشييد والصيانة. تكون الحدود الطبيعية دائماً على بعد مسافة من المدن وبالتالي انعدام الربط عبر الاتصالات.

حتى بالنسبة لنقطة التفتيش البسيطة إذا تم إنشاؤها على الحدود الطبيعية يمكن أن تخلق كمية من الصعوبات حيث تؤدي إلى صفوف طويلة في بلد المنشأ مما يؤدي إلى الزحام في محطة المغادرة. إذا كانت الحدود على نهر، فعلى الشاحنات القادمة الانتظار على الجسر في انتظار إجراءات التفتيش، مما يهدد بزيادة الإهمال على هيكل الجسر أو ربما تكون الشاحنات في حالة انتظار على رأس الجسر وبالتالي زيادة الصفوف.

تطرح المحطات على الخطوط الحدودية الجبلية مشاكل مشابهة وسيكون الوصول إليها صعباً من قبل الموظفين، للشاحنات التي تنتظر عليها الانطلاق كل مرة بعد أن تتحرك لعدد من الأمتار، وإذا كانت عمليات الكشف مطولة وتتم في الفضاء المفتوح فإن المسافرين الراجلين قد يكون عليهم تحمل ظروف الشتاء القارص الصعبة. وعندما تكون المحطات الحدودية لدولتين في مكان واحد، فإن المرافق المشتركة يمكن أن تؤدي إلى التباس على خط الحدود. لكل دولة محطة في أراضيها الوطنية أو أنها يمكن أن تكون كلها داخل أراضي إحدى الدولتين ويمكن أن تكون المرافق غير متماثلة، وتكون كل المهام ملقاة على طرف واحد أو يكون الكشف في اتجاه واحد ويحدث في دولة واحدة، والكشف في الاتجاه المعاكس في الدولة الأخرى. في الكثير من المعابر على الجسور أو الأنفاق تكون كل إجراءات الرقابة في دولة المنشأ مما يمكن من سرعة الخروج على الطرف الآخر وتمنع الاكتظاظ على الجسور أو داخل الأنفاق.

محطات حدودية على مسافة من الحدود:-

كانت لدول أوروبا الغربية توجيهات قديمة في أن تكون المحطات الحدودية بعيداً عن خط الحدود، بالطبع بلق أن تؤدي الطرق إلى الممرات الجبلية وأحياناً يجب أن يكون الطريق مؤمناً أو يكون مقيداً من هناك نحو الحدود، لكن الجمارك دائماً تعتمد على الدوريات في الطرق لمنع الحركة التجارية من تجاوز المحطة الحدودية. الدوريات على خط الحدود هي الأخرى رادع آخر بالنسبة للأفغان والجسور البرية وتكون المحطات الحدودية عادية عند المداخل والمخارج بالنسبة للجسر أو النفق.

حتى إذا لم تمكن العوامل الجغرافية من أن يكون موقع المحطة الحدودية على بعد مسافة من الحدود، فإن هذا الموقع مفضل حيث يمكن أن تستخدم المساحة بين المحطتين الحدوديتين كمنطقة عازلة أو مساحة للوقوف للتقليل من الزحام في المداخل لدى المرافق الحدودية في الدولة المقصودة. إن المشكلة المتعلقة بمثل هذه المنطقة العازلة هي أن الرقابة المتوفرة عليها قليلة جداً ما لم يتم ترسيم مثل هذه الحدود بدقة. في بعض الدول (كما هو الحال في السابق بين بنين وتوجو) ربما يتم نقل البضائع والتوثيق ولوحات التراخيص بشكل غير قانوني من شاحنة لأخرى. ربما تظهر أيضاً مستوطنات فقيرة مما يزيد من خطر التهريب والجرائم الأخرى.

محطات حدودية في أماكن متعددة لسلطات مختلفة:-

تتعدد في بعض الحدود الجهات الرقابية وتتعدد المواقع التي تحتلها فعلى سبيل المثال، تكون الشرطة الحدودية على الحدود الطبيعية بينما تكون سلطات الجمارك بعيدة عنها. هذا النموذج موجود في بعض دول البلطيق وفي وسط أوروبا وفي الكثير من المحطات الحدودية الأفغانية. هذا ليس حلاً موصى به لعدة أسباب:

أولاً: عندما تكون سلطات الجمارك بعيدة عن الحدود فإنه يتعذر عليها متابعة حركة البضائع عبر الحدود، وتقارير الشحن دائماً ما يتم تسليمها لجهات أخرى فتصبح أقل وثوقاً بها .

ثانياً: يستطيع النظام أن يعمل بشكل عادي فقط عندما لا تكون هناك فرص للشاحنات والبضائع من تجنب السلطات الجمركية (في بايلا (Biala) بودلاسكا (Podlaska) على الحدود بين بولندا وبلاروسيا ، تسافر الشاحنات (7) كيلومترات على طول طريق مسور ومراقب في ظل درجة عالية من الالتزام).

ثالثاً: في الدول التي يكون فيها للسلطات غير الجمركية فهم بسيط (أو مصلحة في) تكون القيود الجمركية هناك مخاطر كبيرة وذلك بأن الشاحنة لن يتم تقديم بيان بشأنها بشكل صحيح. مازالت وزارة التجارة وشرطة الحدود في أفغانستان تقاوم وجود سلطات للجمارك على الحدود حيث تم تصميم المحطات لتستوعب كل السلطات ماعدا الجمارك وبالتالي يكون دائماً هناك اتجاه لتحويل الجمارك لموقع على بعد مسافة من الحدود. في مثل هذه الحالات فإن الطرق المسورة ليست كافية لمنع كما أنها مكلفة، وكلما كانت الطرق طويلة كلما صارت عصية على الرقابة والإشراف من خلال أجهزة الفيديو، في الواقع يكون عملياً فقط بعدد مرات الاستجابة.

غياب المحطة الحدودية :

إن تكوين اتحاد جمركي ثم سوق مشتركة في الاتحاد الاوربي لم يلغي الحدود الوطنية، لكن اختفت المحطات الحدودية أو قد تم التقليل من أهميتها، وأصبحت تعرف عادة بالمراصد الدولية في وجود فحص جمركي أو من قبل سلطات الهجرة ويكون أحياناً عشوائياً وأحياناً مقصود، ومع ذلك في معظم الحالات أصبحت الحدود بالكاد ترى بالعين المجردة بينما مازالت السلطات الوطنية تقوم بتوقيف الشاحنات داخل أراضيها، معظم إجراءات الرقابة على الحركة التجارية تتم عند محطة التخليص أو عند محطة الوصول.

تصميم المحطات الحدودية:

تم الإدراك بأن المحطات الحدودية هي عبارة عن منافذ للدولة ويعتبر إعدادها وتجهيزها بشكل مثالي يسمح بحرية التدفقات التجارية ويجب أن تكون نقاط مراقبة فقط في حالة وجود أسباب لتوقيف الأشخاص أو الأشياء، بينما يجب أن يكون لكل محطة حدودية خصائص متفردة اعتماداً على الحركة التجارية والعقليات المحلية، وأولويات الحكومات ... الخ .

يجب إتباع سبعة أسس هي :-

1. المرونة
2. التنقل
3. التكيف مع أساليب الرقابة الجديدة
4. تكامل المعالجة
5. الرقابة عبر الاستثناء وفي المسارات
6. الحجم المناسب
7. تبادل الأوراق الثبوتية

المرونة:

على المصممين الوضع في الأذهان الحاجة الى تغيير طريقة ترتيب الأشياء بكل سهولة للتكيف مع ظروف الانتقال، فعلى سبيل المثال وعلى الرغم من أن عدد المسارات الكلى ثابت فإن تصميمها كمسارات للدخول والخروج يجب أن يسمح بتغييرها اعتماداً على الحركة التجارية وبنفس القدر، فإن المباني الإدارية يتم تغيير الغرف بها بالنسبة للرجال والنساء باستخدام فواصل متحركة للتوفيق بين نسب الذكور والإناث في الانتقال.

ربما لا تكون هناك حاجة لكل الأجهزة والبنىات الأساسية الموجودة في كل المحطات الكبيرة في محطات المرافق الصغيرة مبدئياً ، فان تركيب كل شيء يتطلب مرافق من صنع الإنسان حتى إذا لم تكن الفائدة منها واضحة دائماً ما يتم التبرير له بلغته منمقة على خلفية أن البنىات الأساسية في الحدود يتم تمويلها من قبل

مانحين أجنب وانه يبدو من عدم المسؤولية عدم استغلال الفرصة استغلالاً تاماً لكن كما دلت التجارب باستمرار أنه من الأفضل كثيراً الحصول على مساحة لاحتمال التوسع في المستقبل.

بالنسبة لأنظمة النافذة الواحدة الحديثة وإجراءات المحطة الحدودية الواحدة ربما يستحق بذل الجهد في تخطيط مرافق مشتركة أو تكون في موقع مشترك حتى إذا تعذر إنشائها مباشرة. موقع المحطة الحدودية بين أفغانستان وباكستان هو موقع نموذجي للاستخدام المشترك بين السلطات الأفغانية والباكستانية. ليست هناك مساحة متاحة للتمدد في الجانب الباكستاني من الحدود ولا يمكن أن تنشئ موقع مشترك في الوقت الحاضر لكن تم تصميم المرافق الأفغانية الجديدة للتمكن من التحول نحو العمليات المشتركة بين البلدين.

التنقل:

المرونة أفضل في حالة التصاميم المتنقلة، بينما مساحة المحطة والبنيات الأساسية الأولية (الطاقة، التصريف، توطيد الرصيف للمباني) يجب أن تكون موجودة منذ البداية فإن البناء يمكن أن يكون تدريجياً، فقد بدأت بعض المحطات الحدودية في شكل حاويات وتمت إضافة بعض التعديلات عليها كلما زادت الحركة التجارية. لقد تم تخصيص القليل جداً من البحوث في مجال تنقل البنيات الأساسية للحدود (أبراج المراقبة - غرف تفتيش الركاب - إقامة وسكن الموظفين - الاتصالات وتقنية المعلومات والتي يمكن توصيلها لتستخدم كبنيات أساسية مؤقتة) يمكن تركيب مثل هذه النماذج في ظروف طارئة بعد أحداث الكوارث الطبيعية أو أي أحداث أخرى مثل نطاق الحروب، المناطق المنكوبة بالفيضانات، الزلازل وغير ذلك لتستفيد من المرافق الطارئة التي يمكن أن يتم نشرها بسرعة لتوفر استمرارية فورية في الرقابة الحدودية، ولذلك يوفر بديل رخيص في ظروف الطوارئ التي تتطلب دعم خارجي ضخم.

التكيف مع أساليب الرقابة الجديدة:

يجب تصميم المحطات الحدودية مع الوضع في الأذهان عمليات الرقابة في المستقبل، فإذا كان قد تم وضع تصور بعمليات عبور حدود مشتركة فعلى المحطة إن تحدد ما هي المجالات التي من المحتمل أن تكون مشتركة، وماهي المجالات التي يتم استثناءها فيما يتعلق بالرقابة؟ يجب أن تشمل مفاتيح المسارات بالنسبة للحركة التجارية التي تمت إعادة توجيهها (على سبيل المثال الحركة الخضراء تمت إعادة توجيهها في دولة إلى الرقابة الحمراء). ويجب وضع مباني الرقابة المتخصصة وضعاً إستراتيجياً (مثل المساحات

الضوئية) التي يكون استخدامها مشتركاً، بعض المسارات يجب أن تتجنب البنيات الأساسية للرقابة الأساسية.

تكامل المعالجات:

مازالت أساليب الرقابة تعتمد على إجراءات السلطات المحددة دائماً رغم أن يلاً من هذه السلطات في حاجة إلى -قليلاً أو كثيراً - نفس البنيات الأساسية (على الأقل بالنسبة لأبراج المراقبة والمنافذ)، على المصممين الوضع في الاعتبار تشييد أبراج مراقبة منفردة وواسعة وكذلك المساكن فعلى سبيل المثال موظفي الجمارك والهجرة، فحتى في وجود فواصل في منتصف مثل هذه الحجرات سوف تعمل على إعداد أفضل في تكامل المعالجات وسهولة التفويض بين الإدارات وبالتالي يؤدي إلى تقليل عدد مرات وقوف السيارات بشكل مباشر.

الرقابة من خلال الاستثناء وفي المسارات:

مبدئياً، أي حركة تجارية يجب إن تخضع لرقابة مسارات الحركة التجارية، على أساس أن حركة عبور الحدود يجب اعتبارها مسألة شرعية ما لم تكن هناك أسباب تدعو للشك. إن الأغلبية الملتزمة يجب أن لا يطلب منها ترك سياراتهم على المحطات الحدودية وهؤلاء الذين عليهم أن لا يغلقوا ممرات السيارات التي تقف خلف الحدود. يتم تطبيق هذه القواعد على السيارات الخاصة وكذلك على الكثير من السيارات الخاصة تلك التي يطلب منها فقط إبراز مستندات العبور الأساسية.

ما هو حجم المساحة المخصصة كموقف للسيارات والشاحنات؟

ماذا عن المباني الإدارية؟ يضع لمصممون دائماً التخطيط على أساس أكبر حجم محتمل للحركة (والذي ربما لن يحدث) والرقابة المكثفة لكل الحركة من قبل جميع السلطات.