

اقتصاديات التطوير اللوجستي في الجمارك المصرية في ظل نظام التسجيل المسبق للشحنات ACI

د. جلال جويذة القصاص

مدرس الاقتصاد والمالية العامة بالمعهد المصري العالي لأكاديمية

الإسكندرية للإدارة والمحاسبة

المخلص

تعاني الجمارك المصرية من التعقيدات الإدارية واللوجستية وطول فترة التخليص الجمركي وارتفاع تكاليفه وهذا مما يؤثر على تسهيل التجارة وتنافسية السوق المصري، وقد قامت مصر في الآونة الأخيرة بتطبيق نظام التسجيل المسبق للشحنات (ACI) ⁽¹⁾، وقد سبق ذلك سلسلة من التطويرات اللوجيستي: منها نظام المخاطر لاستهداف الشحنات (مع تعطل أجهزة الكشف بالأشعة)، وكذلك نظام النافذة الواحدة (مع تخلف البنية التكنولوجية)، ومن ثم تهدف هذه الدراسة إلى وضع إطار وتحليل الدور المتوقع من تطبيق نظام التسجيل المسبق للشحنات ومعرفة متطلبات هذا التطبيق والبحث في إيجابيات وسلبيات ومعوقات تطبيقه والتجارب الدولية في هذا الشأن، وصولاً إلى تطوير وتبسيط الإجراءات الجمركية ومن ثم تسهيل التجارة الخارجية .

Abstract

The Egyptian customs suffers from administrative and logistical complications, the length of the customs clearance period and its high costs affects the facilitation of trade and the competitiveness of Egyptian market. Egypt had recently applied the Advanced Cargo Information (ACI) system, with the failure of Risk Management system (Stopping radiation detection devices), as well as the single window system (with the absence of technological infrastructure), this study aims to frame and analyze the expected role of applying (ACI), knowing its requirements , researching the positives, negatives and obstacles of its application and international experiences, leading to the development and simplification of customs procedures, and foreign trade facilitation.

1- مقدمة

مع معاناة الجمارك المصرية من الروتين والتعقيدات الإدارية واللوجستية، قامت مصر في الفترة الأخيرة بتطبيق نظام جديد تبنته منظمة الجمارك العالمية ألا وهو نظام التسجيل المسبق للشحنات

⁽¹⁾ Advanced Cargo Information

(ACI) (الوقائع المصرية - العدد 25) وهذا النظام هو نظام هجين يجمع بين ثلاثة من الأنظمة التي حاولت مصر تطبيقها خلال الفترة السابقة، وهذه الأنظمة هي: نظام النافذة الواحدة (مع توافي العيب الرئيس فيه وهو الاعتماد على المستندات الورقية) ونظام الإفراج المسبق (مع توافي العيب الرئيس فيه وهو الاقتصار على استقبال البيانات من المستورد فحسب دون المصدر) ونظام المخاطر (مع توافي العيب الرئيس فيه وهو الاعتماد على أجهزة الكشف بالأشعة المعرضة للأعطال بصفة دائمة)، وذلك على أمل إيجاد العلاج الناجع للمشكلات المتراكمة نتيجة تطبيق لوجستيات الجمارك ومنها على سبيل المثال زيادة التكلفة المالية وطول فترة التخليص الجمركي، ومن ثم ارتفاع تكلفة استيراد المدخلات اللازمة للعملية الإنتاجية وغيرها من الواردات، وهذا مما ينعكس بصورة سلبية على القدرة التنافسية للصادرات المصرية، كما يؤدي إلى كثرة المنازعات بين الجمارك وأصحاب الشأن، هذا وقد وقامت مصر - خلال السنوات الأخيرة - بسلسلة طويلة من محاولات التطوير اللوجستي في سبيل تسهيل التجارة الخارجية كالاعتماد على نظام المخاطر في استهداف الشحنات الواردة من الخارج، ومحاولات تطبيق نظام النافذة الواحدة والذي لم يكتمل نظراً للافتقار إلى البنية التحتية التكنولوجية وتضارب الاختصاصات بين الجهات المعنية، و من ثم تسعى هذه الدراسة إلى الإلمام بالتطورات اللوجستية النظرية والعملية التي حاولت مصر تطبيقها في الجمارك المصرية من أجل تسهيل التجارة قبل الإقدام على تطبيق نظام التسجيل المسبق للشحنات (ACI)²، والذي يمثل محور الدراسة الرئيس مع بيان مناقبه ومثالبه وتحليل آثاره الاقتصادية الإيجابية والسلبية على الاقتصاد المصري .

1-1- مشكلة الدراسة

نظراً لتعدد الوضع الجمركي القائم في مصر (قانون الجمارك المعدل 207 لسنة 2020)، الأمر الذي تسبب في تأخير تدفق السلع إلى داخل وخارج مصر، ومع ارتفاع تكاليف الشحنات وطول فترة الإفراج الجمركي، فهل سيتمكن نظام التسجيل المسبق للشحنات (ACI) من توافي المشكلات التي تعوق التدفق السلعي في الجمارك المصرية والمساعدة في تسهيل التجارة الخارجية؟ وهل سيترتب على ذلك عوائد لوجستية واقتصادية إيجابية؟ وانطلاقاً من ذلك تتمثل تساؤلات الدراسة فيما يلي:

(2) بدأ التشغيل التجريبي لنظام التسجيل المسبق للشحنات في مصر على المشحونات البحرية اعتباراً من الأول من أبريل 2021. وبدأ التطبيق الفعلي بداية من الأول من أكتوبر 2021.

- 1- هل الوضع الحالي للإجراءات الجمركية المطبقة في مصر كاف من أجل اختصار فترة التخليص الجمركي وخفض التكاليف المالية وفض المنازعات الجمركية؟
- 2- هل البيانات المقدمة من لدن قطاع الأعمال والقطاع التجاري إلى الجمارك هي بيانات ذات جودة مرتفعة في ظل العمل بالمستندات الورقية للشحنات؟
- 3- ما مدى كفاءة برنامج معلومات الشحن المسبق لحماية سرية البيانات والمعلومات للشحنات الواردة في ظل الرقم التعريفي للشحنة ACID⁽³⁾ ؟

2-1- أهمية الدراسة

أولاً: الأهمية النظرية: يعتبر تطوير وتبسيط الإجراءات الجمركية من أهم المداخل التي تؤدي إلى تسهيل التجارة الدولية وتتمثل قمة هذا التطوير الجمركي في نظام حديث يطلق عليه نظام التسجيل المسبق للشحنات، والذي اعتمدت مصر تطبيقه، من خلال العبور الآمن وتقليل عمليات التفتيش الزائدة وعمليات التخزين وتوفير الوقت والتكاليف للشحنات العابرة للحدود مما يؤدي إلى تعزيز تسهيل التجارة والنمو الاقتصادي .

ثانياً: الأهمية العملية: ابتعاد الجمارك عن النظرة الضريبية التقليدية البالية والتي تستهدف التركيز على ارتفاع الحصيلة الجمركية والاستعاضة عن ذلك بالتركيز على ما يلي:

1. الاعتماد على برنامج متقدم لإدارة المخاطر قبل شحن البضاعة أو قبل وصولها مما يمكن الجمارك من استهداف الشحنات مرتفعة المخاطر وتخفيف استهداف الشحنات منخفضة المخاطر وهذا مما يؤدي إلى سلاسل إمداد أكثر كفاءة من الناحيتين الاقتصادية والأمنية.
2. زيادة عدد التدخلات الإيجابية التي في صالح تسهيل التجارة مما يؤدي إلى توفير الوقت والتكاليف وهذا مما يصب في اتجاه رفع درجة التنافسية في السوق المصري.
3. تحقيق النزاهة والشفافية وخفض معدلات الفساد في الجمارك مما يخفف التكلفة غير المنظورة للسلع النهائية ومستلزمات الإنتاج ويؤدي بالتالي إلى تنمية اقتصادية متوازنة.

3-1- أهداف الدراسة

⁽³⁾ Advance Cargo information declaration (ACID) ¹

يتمثل الهدف الرئيس للدراسة في معرفة إمكانية تطبيق نظام التسجيل المسبق للشحنات في الجمارك المصرية، ويتفرع من الهدف الرئيس للدراسة عدة أهداف فرعية تتمثل فيما يلي:

1. التعرف على الوضع الراهن للوجستيات الجمارك المصرية، من أجل الوقوف على سلبياته.
2. التعرف على نظام التسجيل المسبق للشحنات، وبيان آثاره الإيجابية المتوقعة على سلاسل الإمداد وتسهيل التجارة الخارجية.
3. بيان محاور تطوير الإجراءات الجمركية المفترضة من أجل نجاح تطبيق نظام التسجيل المسبق للشحنات في ضوء السياسات المتبعة لتطوير الإجراءات الجمركية المصرية في المراحل السابقة.

4-1- فروض الدراسة

1. وضع الجمارك المصرية في ظل النظام الجمركي التقليدي بما فيه من تعقيدات في الإجراءات الجمركية وعدم وضوحها ومن ثم طول فترة الإفراج الجمركي وارتفاع تكاليف التخليص على الشحنات مع تعدد الإجراءات الجمركية وكثرة المنازعات الجمركية بين الجمارك والمجتمع التجاري.
2. غياب الثقة المتبادلة بين الجمارك والمتعاملين معها نظراً لانخفاض جودة البيانات والمستندات المقدمة من المجتمع التجاري للجمارك مما ينعكس على أداء برنامج المخاطر.
3. مساعدة نظام التسجيل المسبق للشحنات على رفع كفاءة سلاسل الإمداد وتسهيل التدفق السلعي بما يؤدي إلى تسهيل التجارة الخارجية المصرية.
4. رفع نظام التسجيل المسبق للشحنات لكفاءة الجمارك المصرية وخفض تكلفة الشحن وفترة التخليص الجمركي وبالتالي رفع درجة التنافسية في السوق المصري.
5. كفاءة البرنامج لحماية سرية البيانات المتعلقة بالتجارة والأمن القومي.
6. سيتم اختبار الفروض عن طريق تجارب الدول الأخرى نظراً لحدثة النظام.

5-1- الدراسات السابقة

- دور نظام النافذة الواحدة في تحقيق أهداف السياسة الجمركية في مصر - الفترة من 2000 إلى 2016 (بديوي 2018) حيث أوضحت الدراسة مزايها وعيوب النافذة الواحدة

(والتي هي من ضمن عناصر نظام التسجيل المسبق للشحنات)، إلا أنها لم تتطرق لنظام (ACI) - حيث يتمثل الفارق بين النظامين في أن نظام النافذة الواحدة يعتمد على الدورة المستندية التقليدية بينما نظام التسجيل المسبق هو نظام الكرتوني بامتياز، كما أن نظام النافذة الواحدة يقوم على نافذة في كل ميناء على حده كما يفتقر إلى ميزة الربط الإقليمي بين فروع الجمارك على مستوى الدولة، ولا يوجد به علاقة معلوماتية للمصدر الأجنبي بالجمارك المصرية، بينما نظام التسجيل المسبق للشحنات يحافظ على جودة البيانات المقدمة من مصدر البضاعة نظراً لإدخاله في صلب النظام وتحمله مسئوليته جودة البيانات المقدمة .

- دراسة حول إنشاء النافذة الواحدة وتطبيقها لتسهيل التجارة في السودان (عبد الفاضل 2012)، حيث أوضحت الدراسة مزايا وعيوب النافذة الواحدة في السودان، وليس في مصر، وهذا النظام يعتمد على الدورة المستندية الورقية التقليدية ولم تتطرق الدراسة إلى نظام التسجيل المسبق للشحنات.

- دور النافذة الواحدة في استقطاب الاستثمار الأجنبي والمحلي (الفضل، الرماحي 2015)، حيث ركزت الدراسة على إبراز مزايا وعيوب النافذة الواحدة في العراق والذي يعتمد على الدورة المستندية الورقية التقليدية بكل تعقيداتها ولم تتطرق إلى نظام التسجيل الإلكتروني المسبق للشحنات.

- **The Single Window Concept in International Trade, Transport and Seaports** (Tijan, Jović, Jardas Gulić 2019). The study focused on the single window from the view of trade facilitation, applications, and benefits of it as a facilitator of data exchange, the impact of the single window on international trade and maritime transport, the researchers did not talk about the pure electronic Advanced Cargo Information, but about the pure single window which depends on the traditional paper document cycle.

6-1- منهج الدراسة

استخدام المنهج الوصفي والتحليلي، حيث الاعتماد على توصيف الظاهرة كما وكيفاً ومن ثم تحليلها مما يفضي إلى الوصول إلى نتائج تفتح الطريق نحو الإلمام بكافة جوانب الظاهرة من حيث إيجابياتها ومثالبها.

7-1- خطة البحث

تشمل خطة البحث النقاط التالية:

7-1-1 تقييم الوضع في الجمارك المصرية قبل تطبيق نظام التسجيل المسبق للشحنات

7-1-2 المشكلات المتركمة الناتجة عن تطبيق لوجستيات الجمارك السابقة على نظام ACI

7-1-3 نظام التسجيل المسبق للشحنات ACI

7-1-4 تطبيق نظام التسجيل المسبق للشحنات ACI في مصر

7-1-5 دورة الإجراءات الجمركية للعمل بنظام التسجيل المسبق للشحنات

7-1-6 الإيجابيات والسلبيات والمعوقات المتوقعة من تنفيذ برنامج ACI

7-1-7 تجارب الدول الأخرى في تطبيق نظام التسجيل المسبق للشحنات

7-1-8 وضع مصر على مؤشري أداء الخدمات اللوجستية وتمكين التجارة العالمية

7-1-9 نحو التطوير اللوجستي للجمارك المصرية (السياسات والمتطلبات)

7-1-10 النتائج والتوصيات

2- تقييم الوضع في الجمارك المصرية قبل تطبيق نظام التسجيل المسبق

للشحنات

2-1 الإجراءات الجمركية المطبقة: (القصاص - 2018)

أ. إجراءات اللجان الجمركية بالمناطق اللوجستية الأولى: يقوم موظفو الجمارك باستلام الإقرارات الجمركية مع المستندات - ثم تحديد المسار الجمركي طبقاً لبرنامج المخاطر ثم إرسال صور من الإقرار المميكن مع الفواتير وبيان العبوة وشهادة المنشأ وغيرها إلكترونياً إلى الإدارة الجمركية بمركز المعلومات (Data Center) مع الإبلاغ إلكترونياً لمناطق الفحص ببيان الإقرارات

المفرج عنها خط أحمر أو المطلوب عرضها أمنياً أو رقابياً - تسليم صور من المستندات المرفقة بملفات الإقرارات الجمركية التي تتطلب العرض على الجهات الرقابية إلى مندوبي الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات.

ب. الإجراءات الجمركية بمركز المعلومات **Data Center** : مراجعة البند الجمركي والقيمة وإقرار صاحب الشأن - التأكد من إدراج الأصناف والكميات الموضحة بالفواتير وبيان العبوة بالحاسب الآلي وبالإقرار المميكن - إضافة أية رسوم أو ضرائب لم تضاف عند تقديم الإقرار وتحديد الحسبة النهائية للضرائب والرسوم وإخطار شبك رقم (2) جمارك والبنوك بالضرائب والرسوم المستحقة وإخطار شاشات العرض بالمناطق اللوجستية ببيان الإقرارات الجمركية التي تمت عليها الإجراءات.

ج. الإجراءات الجمركية بمناطق الفحص والمعينة: يتقدم أصحاب الشأن أو مندوبيهم إلى مناطق الفحص والمعينة في حالتها: الإقرارات الجمركية ذات المسار الأحمر - الإقرارات الجمركية التي تتطلب العرض على الجهات الرقابية، ثم يقوم رجل الجمرك في مناطق الفحص والمعينة بإتمام إجراءات المعينة والمطابقة وإخطار اللجنة الجمركية بالمناطق اللوجستية بنتائج المعينة هذه والمطابقة.

د. إجراءات اللجان الجمركية بالمناطق اللوجستية: يتم تلقي إفادات سداد الضرائب والرسوم الجمركية - تلقي موافقات الجهات الرقابية - تلقي إخطارات اللجان الجمركية بمناطق الفحص والمعينة بالمطابقة مع استمارات الجرد - التأكد من استيفاء المستندات الاستيرادية واستكمال أي مستندات أخرى - التوقيع واعتماد إذن الإفراج وتسليم صاحب الشأن أصل إذن الإفراج بمرفقاته، ثم تتولى الإدارة الإلكترونية إبلاغ منافذ الصرف ببيانات الرسائل المفرج عنها جمركياً.

2-2- المشكلات المتركمة نتيجة تطبيق اللوجستيات الجمركية السابقة على نظام

: ACI

2-2-1 زيادة التكلفة المالية للإفراج الجمركي : نظراً لأن الرسوم المتعلقة بإجراءات التخليص الجمركي في مصر غير محددة سلفاً، فإنها تشمل : رسوم الميناء 185 دولاراً للحاوية، رسوم التخليص الجمركي من 26 - 180 دولار / حاوية حسب نوع وقيمة البضاعة المستوردة (الإسكوا 2001)

كما يتكبد التاجر في بعض الأحيان مدفوعات غير رسمية تتراوح ما بين 100 و 130 دولاراً للحاوية (الإسكوا 2001) وينتج عن هذا عدم تيقن المستورد من التكلفة المالية التي سوف يتحملها عند قيامه بالتخليص الجمركي على البضائع التي يستوردها، واتساع مجال النزاع والتفاوض بينه وبين رجال الجمارك في محاولة منه لتجنب الزيادة في تلك الرسوم المالية (4)، وتعتبر كل من رسوم التخليص الجمركي ورسوم الميناء في مصر أكثر ارتفاعاً من دول عربية أخرى، وتؤدي هذه الزيادة في التكلفة المالية الخاصة بالتعامل مع الإدارة الجمركية في مصر إلى ارتفاع تكلفة استيراد المدخلات اللازمة للعملية الإنتاجية وغيرها من الواردات، مما ينعكس بصورة سلبية على القدرة التنافسية للصادرات المصرية (الإسكوا 2001). (5)

2-2-2 طول فترة التخليص الجمركي في مصر: تستغرق إجراءات التخليص الجمركي للبضاعة الواردة إلى الموانئ البحرية المصرية وقتاً طويلاً نسبياً (نحو 10 أيام في المتوسط)، بالمقارنة بالمتوسط السائد في كل من الدول النامية (3.5 أيام) والدول المتقدمة (2.5 أيام)، ومن ثم تعتبر عملية الإفراج الجمركي في مصر أبطأ منها في دول نامية أخرى مثل دولة الإمارات العربية المتحدة وتركيا وشيلي وسنغافورة وغانا وموريشيوس (6)، وهذا مما يمثل إهداراً للوقت ومزيداً من التكلفة المالية التي يتحملها المستورد كرسوم أرضية ورسوم إضافية، ويترتب على ذلك انخفاض في القدرة التنافسية للمنتجات المصرية، ولكن طول الفترة الزمنية التي تستغرقها إجراءات الإفراج الجمركي لا ترجع فقط إلى عدم كفاءة الإدارة الجمركية، بل إلى عدم كفاءة العاملين بالميناء في تفرغ ومناولة وتخزين البضائع (البنك الدولي 2002، 2018) (7)

2-2-3 تعدد الإجراءات الجمركية وعدم وضوحها

تعتبر مصر من أكثر الدول العربية التي تعاني من تعدد الإجراءات الجمركية وعدم وضوحها. حيث تعتمد الإجراءات الجمركية في مصر على الاستخدام المبالغ فيه للمعاملات الورقية، ويصل

(4) على خلاف الوضع في مصر، فإن بعض الدول العربية كالأردن تقوم بتحديد الرسوم المالية الخاصة بإجراءات التخليص الجمركي بصورة واضحة بموجب القانون.

(5) تكلفة التخليص الجمركي للحاوية في دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا إلى حوالي \$ 270 (World Bank 2018)

(6) تم عن طريق برنامج الأسيكودا خفض وقت الإفراج الجمركي في غانا وموريشيوس من أسبوع إلى نصف يوم (UNCTAD 1991)

(7) تصل فترة التخليص الجمركي في دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا إلى 269 بما يعادل 11 يوماً تقريباً (World Bank 2018)

عدد الإجراءات والتوقيعات التي يجب على المستورد استيفاؤها مع كل شحنة نحو 45 إجراء وحوالي 24 توقيعاً في المتوسط، ونظراً لعدم وضوح الإجراءات الجمركية، يتسع المجال لرجال الجمارك في تفسيرها وتطبيقها، ويضطر التاجر إلى التعامل المباشر معهم بمعدل سبع مرات على الأقل لكل شحنة كما أن مشاكل التعامل مع الإدارة الجمركية تجبر نحو 10 % من الشركات المصرية على التواصل يومياً مع مصلحة الجمارك، وتؤدي إلى ضياع حوالي 100 يوم عمل سنوياً في المتوسط، وتدفع الحاجة إلى توفير الوقت والجهد إلى ظهور مشكلة المدفوعات غير الرسمية لتسهيل وتسريع الإجراءات الجمركية، بينما في بعض الدول العربية كالإمارات، وبفضل استخدام النظم الآلية وتكنولوجيا المعلومات فقد وصل عدد الإجراءات إلى 18 إجراء والتوقيعات إلى أربعة فقط، كما أن التعاملات المباشرة بين التجار ورجال الجمارك أصبحت محدودة للغاية ولا تتجاوز مرتين مع كل شحنة (الإسكوا، 2001).

2- 2- 4 كثرة المنازعات الجمركية بين الجمارك وأصحاب الشأن

تؤدي الصعوبات التي يواجهها المستوردون عند التعامل مع مصلحة الجمارك إلى كثرة المنازعات وتزايدها بين الطرفين، وتشير أحدث البيانات المتاحة من منظمة التجارة العالمية إلى أن عدد المنازعات قد ارتفع من 1248 منازعة عام 1992 إلى 2929 منازعة عام 1997، أي بمعدل 135 %، كما ارتفعت نسبة لجوء المستوردين إلى التحكيم العالي لتسوية الخلافات من 26 % إلى 49 % خلال نفس الفترة وترجع غالبية المنازعات إلى مغالاة رجال الجمارك في تقدير قيمة الواردات، وعجز بعض التجار عن سداد الضريبة الجمركية المستحقة على وارداتهم، ويترتب على ذلك تراكم تلك الواردات في الدائرة الجمركية فيما يعرف ببضائع "المهمل والمتروكات"، هذا بالإضافة إلى رسوم الأرضيات وغرامات الحاويات. ولا يقل حجم بضائع "المهمل" المتراكمة بالجمارك في الوقت الراهن عن خمسة آلاف حاوية.

ويستلزم الإفراج عن الواردات تحت التحفظ، لحين فض النزاع حول تسمينها أن يسدد التاجر الضريبة الجمركية بناء على القيمة التي حددتها الجمارك، وإذا انتهى الخلاف لصالح المستورد، فإنه يسترد ما يستحق له، ولكن بعد أن يكون قد ربط موارده المالية لفترة زمنية وهي المدة التي يستغرقها اتخاذ القرار النهائي لفض الخلاف (حلمي 2003).

2- 2- 5 ارتفاع الحماية ووجود بعض التشوهات بالتعريف الجمركية (عبدالمولى

2005) فالضريبة الجمركية قد تهدف إلى الحماية أو إلى زيادة الإيرادات العامة للدولة. (8)

2- 2- 6 الاعتماد على المستندات الورقية للشحنات.

2- 2- 7 ضعف الاعتماد على نظام المخاطر: (9) والذي يشمل: مخاطر القيمة (الإقرار

عن قيمة أقل من القيمة الحقيقية لدفع ضرائب ورسوم أقل) - مخاطر طبيعة ونوع السلعة - مخاطر المنشأ خاصة السلع ذات المسار المتعدد بهدف إخفاء المنشأ الأصلي - مخاطر الإعفاءات والنظم الخاصة مثل مخاطر نظامي السماح المؤقت والدروباك و مخاطر تطبيق قانون تنظيم الإعفاءات الجمركية رقم 186 لسنة 1986) - (القصاص - 2018)

3- نظام التسجيل المسبق للشحنات ACI

نظام التسجيل المسبق للشحنات Advanced Cargo Information ACI يعني تقديم المعلومات عن شحنات البضائع مسبقاً للجمارك (قبل الشحن) وفقاً لإطار معايير تأمين وتيسير التجارة العالمية لمنظمة الجمارك العالمية (SAFE) وهي عبارة عن مجموعة متطلبات تتضمن البيانات والمعلومات عن الشحنات الواردة والصادرة والبضائع العابرة (ترانزيت) واللازمة لتحديد درجة خطورة البضائع قبل الشحن. (10)

3- 1 المتطلبات العامة المبدئية اللازمة لتطبيق نظام التسجيل المسبق للشحنات

ACI

3- 1- 1 يلزم تنظيم ورش عمل ومؤتمرات بحيث يدرك جميع أصحاب المصلحة أن برنامج معلومات الشحن المسبق هو ضرورة ملحة ويجب أن تستغل الجمارك لقاءات الأعمال والمنتديات التجارية لإعلام قطاعات التجارة بالخطوات الوشيكة وإبلاغ هذه القطاعات بمسؤولياتها الخاصة حيث المسؤولية جماعية بين الجمارك وقطاع الأعمال (World Customs Organization 2018).

(8) خاصة مع إباحة منظمة التجارة العالمية للدول حرية استخدام القيود التعريفية كوسيلة حمائية بدلاً من القيود الكمية والحصص.

(9) يرجع ضعف نظام المخاطر إلى تعطل أو تعطيل أجهزة الكشف بالأشعة التي يعمل على أساسها هذا النظام. (10) تجدر الإشارة إلى أن نظام التسجيل المسبق للشحنات قائم في الأساس على المعيار رقم 6 من معايير محور (الجمارك - الجمارك) الخاص بالمعلومات الإلكترونية المسبقة والمتضمن في إطار معايير العمل SAFE الصادر عن منظمة الجمارك العالمية (W.C.O - 2012)

- 3- 1 - 2 على الجمارك إنشاء مجموعة عمل من جميع الكيانات المهتمة والمشمولة من القطاعين العام والخاص للبدء في التنفيذ مع تحديد موعد نهائي معقول للتنفيذ. (11)
- 3- 1 - 3 على الجمارك والشركات المعنية أن تستخدم أحكام ومعايير ومجموعات البيانات الخاصة بالمعلومات المسبقة عن البضائع المنصوص عليها في إطار العمل (SAFE) لصياغة برامجهم وضمن توفير البيانات المطلوبة للجمارك (W. C. O 2018).
- 3- 1 - 4 يجب تأهيل الكيانات المشاركة مثل شركات النقل، ووكلاء الشحن، والمستوردين، والمصدرين، والسماسة وطرود البريد لتقديم معلومات الشحن تحت مسؤوليتهم بما يتوافق مع معايير SAFE.
- 3- 1 - 5 يجب أن تضمن مرحلة التبادل الإلكتروني لبرنامج معلومات الشحن المسبق جدية الرسائل وجودة البيانات المقدمة وإمكانية التحكم في كمية البيانات.
- 3- 1 - 6 إمكانية إنشاء دورات مراجعة منتظمة للجمارك ورجال الأعمال لضمان الكفاءة والأداء الفعال للبرنامج مع عمل دراسة ميدانية مع الشركاء التجاريين لقياس الأداء وتأثير البرنامج على بعض العناصر المستهدفة مثل عمل دراسة تجريبية على نظام معلومات الشحن المسبق من حيث توفير وقت الإفراج.
- 3- 1 - 7 العمل على مشاركة معلومات الشحن المسبق بين النواذ الموحدة لدى إدارات الجمارك ووكالات الحدود الأخرى القابلة للتشغيل البيئي وقواعد وخطوط تبادل البيانات إلكترونياً.
- 3- 2 يعتمد نجاح أو فشل البرنامج أثناء فترة التطبيق على ما يلي**
- 3- 2 - 1 مدى تلقى الجمارك بيانات موثوقة وذات جودة عالية في الوقت المناسب.
- 3- 2 - 2 مدى قيام برنامج معلومات الشحن المسبق بتحسين عملية تقييم المخاطر للسماح للجمارك بالتركيز على الشحنات عالية الخطورة والتخليص الأسرع للشحنات منخفضة المخاطر.
- 3- 2 - 3 مدى تخفيف برنامج معلومات الشحن المسبق من المخاطر الأمنية قبل الوصول أو قبل التحميل على وسائل النقل في الميناء.

(11) بدأ التشغيل التجريبي لنظام التسجيل المسبق للشحنات في مصر على المشحنات البحرية اعتباراً من الأول من أبريل 2021 والتطبيق الفعلي في الأول من أكتوبر 2021.

3- 2 - 4 مدى قدرة برنامج معلومات الشحن المسبق على زيادة التدخلات الإيجابية (التي في صالح تسهيل التجارة) أو التقليل من التدخلات السلبية (التي في غير صالح تسهيل التجارة) ومدى التقليل من التأخير في الوقت والتكاليف.

3- 2 - 5 مدى كفاءة البرنامج لسرية البيانات والمعلومات المقدمة من أصحاب الشأن.

3- 2 - 6 مدى نجاح برنامج معلومات الشحن المسبق في المساهمة في تحسين إمكانية التنبؤ بمواعيد التسليم والتسلم للبضائع بشكل دقيق.

3 - 3 تطبيق نظام التسجيل المسبق للشحنات ACI في مصر من خلال منصة (نافذة) (12)

نظام التسجيل المسبق للشحنات (ACI) هو نظام جمركي جديد طبقاً للمادة 39 من قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020 وقرار وزير المالية رقم 38 لسنة 2021 ويعتمد على إتاحة بيانات ومستندات الشحنة (الفاتورة التجارية والمبدئية وبوليصة الشحن) قبل الشحن لتتمكن الجهات المعنية من رصد أي خطر على البلاد من خلال نظام إدارة المخاطر.

وهذا النظام يهدف لحماية الاقتصاد المصري من البضائع مجهولة الهوية أو غامضة المصدر كما يهدف إلى تقليل زمن وتكلفة الإفراج عن البضائع مع استخدام المستندات الإلكترونية والاستغناء عن المستندات الورقية، هذا وقد بدأ التشغيل التجريبي لنظام التسجيل المسبق للشحنات (ACI) على المشحونات البحرية اعتباراً من الأول من أبريل 2021 ثم بدأت مرحلة التشغيل الإلزامي اعتباراً من الأول من أكتوبر 2021 (13)

هذا وإن كانت هناك بعض الاعتراضات على تنفيذ نظام التسجيل المسبق للشحنات وذلك لعدم اكتمال البنية التحتية التكنولوجية اللازمة لتطبيق النظام، وعدم توافر الكوادر والموظفين الذين يستطيعون استيعاب النظام وتطبيقه (14)، هذا وقد أصدرت وزارة المالية القرار 222 لسنة 2021

(12) منصة (نافذة) تقوم بتشغيلها الشركة المصرية لتكنولوجيا المعلومات MTS

(13) تم التطبيق الإلزامي لنظام التسجيل المسبق للشحنات في الأول من أكتوبر 2021 بعد أن تم التأجيل بقرار وزير المالية رقم 328 لسنة 2021 بتعديل بعض أحكام القرار رقم 38 لسنة 2021 حيث كان وزير المالية قد قرر التأجيل بالحرص على إتاحة فترة زمنية أطول لكل الشركات والمصدرين الأجانب لاستكمال جاهزيتهم للتعامل مع المنظومة الجديدة بما يضمن أعلى درجات الحوكمة للواردات السلعية للموانئ المصرية والالتزام بمعايير الجودة للسلع المستوردة للمواطن المصري والقضاء على السلع المغشوشة ومجهولة المصدر والهوية.

(14) طالب محمد جبريل، عضو لجنة النقل بمجلس النواب عن دائرة كرموز بالإسكندرية، بتأجيل العمل بنظام التسجيل المسبق للبضائع ACID حتى نهاية عام 2023 لنفس الأسباب.

بإطلاق المرحلة الإجرائية الثانية لنظام التسجيل المسبق للشحنات «ACI» ويتضمن هذا القرار عددا من الضوابط والإجراءات الواجب الالتزام بها كمرحلة ثانية لنظام التسجيل المسبق للشحنات (ACI) منها قيام المصدر الأجنبي أو المنتج بإرسال بيانات ومستندات الشحنة إلكترونياً (الفاتورة التجارية، وقائمة التعبئة، بوليصة الشحن، وغيرها) المثبت عليها الرقم التعريفي للشحنة (ACID) (15) إلى منصة (نافذة) من خلال نظام Blockchain المؤمن والمعتمد من الجهات المعنية.

وطبقاً لنظام التسجيل المسبق للشحنات يتعين على الشاحن بميناء التصدير إرسال قائمة تضم جميع الشحنات التي سيقوم بتصديرها إلى مصر بصورة إلكترونية خلال مدة لا تتجاوز 24 ساعة من وقت مغادرة السفينة لميناء التصدير، على أن تتضمن بيانات كل شحنة رقم بوليصة الشحن، ورقم تعريف الشحنة (ACID) ورقم تعريف المصدر، ورقم تعريف المستورد، كما يجب إرسال بيانات الفاتورة التجارية بصيغة إلكترونية توضح مشمول الشحنة من حيث بيانات الأصناف بما في ذلك رقم الكود العالمي لكل صنف بنظام الترقيم القياسي (GS1) (16)، وفي حال عدم وجود رقم كود عالمي لأي صنف يتم تحديد رقم القطعة (Part Number) وفقاً لطبيعة الصنف الوارد.

ويتم استقبال القائمة الإلكترونية التي تضم جميع الشحنات المزمع تصديرها إلى جمهورية مصر العربية على منصة (نافذة) لكي يتم التحقق من سلامة جميع بياناتها، وإرسال نتيجة التحقق (بالإيجاب أو السلب) آلياً وبصورة إلكترونية إلى التوكيل الملاحي، وبعد ذلك يتم إخطار المستورد أو وكيله من المخلصين الجمركيين آلياً من خلال منصة (نافذة) باستلام بيانات أو مستندات الشحنة عبر منصة Blockchain، ثم يقوم المستورد أو وكيله من المخلصين الجمركيين بالدخول على منصة (نافذة) والاطلاع على ملف الشحنة بالرقم التعريفي للشحنة (ACID) واعتماد المستندات الخاصة بهذه الشحنة باستخدام التوقيع الإلكتروني. (17)

(15) الرقم التعريفي للشحنة (ACID) Advance Cargo information declaration

(16) Global Standards

(17) بلغ إجمالي عدد الشركات المسجلة على البوابة الإلكترونية بمنصة نافذة يوم 26 / 8 / 2021 للاستفادة من الخدمات المقدمة عبر المنصة 15000 شركة وبلغ عدد الإقرارات الجمركية التي تكون في طاقة منصة نافذة معالجتها 1200000 وبلغ عدد المراكز اللوجستية الجاهزة للعمل 9 مراكز) الشركة المصرية لتكنولوجيا المعلومات MTS - منصة نافذة).

3- 4 دورة الإجراءات الجمركية للعمل بنظام التسجيل المسبق للشحنات ACI طبقاً

لمنشور الإجراءات رقم 10 لسنة 2021

3- 4- 1 إلزام المستورد أو صاحب البضاعة أو وكيله من المخلصين الجمركيين بإنشاء حساب إلكتروني على موقع (نافذة) الإلكتروني: وهو الموقع الوحيد المعتمد للتجارة الخارجية بجمهورية مصر العربية (18) وذلك من أجل حصوله على اسم المستخدم (User Name) وكلمة السر (Pass Word) وذلك بعد إدخال جميع البيانات التفصيلية الخاصة به، مع الحصول على نموذج التوقيع الإلكتروني (E- Token) الخاص به.

3- 4- 2 إدراج بيانات ومستندات الشحنة المستوردة.

3- 4- 3 الحصول على رقم التسجيل المسبق للشحنة (ACID) (19)

3- 4- 4 استلام مستندات الشحنة إلكترونياً على منصة (نافذة) معتمدة من الجهات المعنية عبر منصة مؤمنة إلكترونياً Blockchain . (20) حيث تقوم منظومة نافذة ACI بعد اعتماد المستورد للمستندات الخاصة بالشحنة بإرسال الملف كاملاً للجهات ذات الصلة لإعمال شئونها تجاه الشحنة الواردة على النحو التالي:

1- الجمارك: تقوم إدارة المخاطر باستهداف الشحنة وتقييم المخاطر مع حجب المسار الخاص بالإفراج عنها (مسار أخضر- مسار أحمر - مسار أصفر).

2- البنوك (البنك فاتح الاعتماد): تقوم البنوك بتجهيز نموذج 4 تمويل واردات بالعملة المتعاقد عليها طبقاً لنظام الإفراج الاستيرادي.

3- الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات: والجهات الرقابية الأخرى لإعمال شئونها.

3- 4- 5 استلام مستندات الشحن إلكترونياً

(18) منصة (نافذة) هي منصة إلكترونية تتبع الشركة المصرية لتكنولوجيا المعلومات MTS وموقعها الإلكتروني على الإنترنت www.nafeza.gov.eg (19) ورد ذلك في المواد 201، 202، 203 من مشروع اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك الجديد رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠ الواردة بالموقع الرسمي لمصلحة الجمارك المصرية.

(20) على سبيل المثال نظام blockchain معتمد بين سنغافورة وأستراليا، كلتا الدولتين يمكنهما إثبات إمكانية إصدار المستندات التجارية والتحقق منها رقمياً عبر نظامين مستقلين، وأثبتت التجربة القدرة على إصدار مستندات رقمية يمكن مصادقتها على الفور وتتبع مصدرها رقمياً والتأكد من سلامة المستند عند مسحه ضوئياً أو قراءته آلياً، وتطبيق مرجع Trade Trust والذي يسمح بالتحقق من المستندات ليس فقط في شكل رقمي ولكن أيضاً في شكل مستندات إلكترونية يتم تحويلها إلى مستندات ورقية في أي وقت من مراحل المعاملة. (2021 customs.gov.sg/news)

3 - 4 - 6 التخليص للإفراج بعد وصول البضاعة: حيث تقوم مصلحة الجمارك بالدخول على منصة (نافذة) وسحب الملف بكامل مرفقاته بدلالة الرقم التعريفي للشحنة (ACID) وإعطائه رقم 46 ك م بنظام الوارد العادي ويتم ربط رقم 46 بكامل مستندات الشحنة⁽²¹⁾ ويتم السير في باقي الإجراءات الجمركية المعتادة للإفراج عن الرسالة طبقاً لأحكام قانون الجمارك ولائحته التنفيذية.

3-5 الإيجابيات والسلبيات والمعوقات الممكن توقعها من تنفيذ البرنامج:

3-5-1 الإيجابيات المتوقعة من تنفيذ برنامج معلومات الشحن المسبق:

أولاً: بالنسبة للجمارك

- أ. القدرة على توفير بيانات عالية الجودة من لدن قطاع الأعمال والقطاع التجاري والتي تقدم إلى الجمارك، ومن ثم تضمن الجمارك صحة القيمة وتحديد نوع الصنف بدقة.
- ب. تحديد المخاطر الخاصة بالبضاعة قبل الشحن من خلال برنامج المخاطر ووفقاً لمعايير إدارة المخاطر: يمكن للجمارك القيام بمعاينة تفصيلية للوارد من الشحنات ذات المخاطر المرتفعة، مع تسهيل الإفراج عن الشحنات ذات المخاطر المنخفضة.
- ج. اتخاذ الجمارك قرارات مناسبة لمنع عبور البضائع التي تمثل خطورة على الحدود مما يؤدي إلى سلاسل إمداد أكثر كفاءة وأماناً.
- د. زيادة عدد التدخلات الإيجابية في صالح تسهيل التجارة مما يؤدي إلى توفير الوقت والتكاليف.
- هـ. العبور الآمن وتقليل عمليات التفتيش وعمليات التخزين وتوفير الوقت والتكاليف للشحنات العابرة للحدود مما يؤدي إلى تسهيل التجارة والنمو الاقتصادي (W. C. O - 2018).

ثانياً: بالنسبة للقطاع التجاري

- أ. خفض تكلفة عمليات الاستيراد والتصدير باختصار سلسلة الإجراءات وتوفير الوقت والجهد، وتسريع عملية التخليص والإفراج عن الرسائل التجارية وتشجيع الصادرات.
- ب. الاستخدام الأمثل للموارد المالية والبشرية حيث يمكن تقديم البيانات من خلال نقطة إدخال موحدة وتلقى الاستجابة من ذات النقطة مع ضمان إرسال البيانات إلى السلطات المختصة.

⁽²¹⁾ رقم 46 ك م هو رقم البيان الجمركي للشحنة الواردة في سجل جمركي مسلسل يسمى بدفتنر 46 ك م بحيث يمكن تتبع الشحنة بهذا الرقم طوال رحلتها الجمركية وحتى الإفراج.

ج. توحيد البيانات المطلوبة مع إمكانية إعادة استخدام البيانات الإلكترونية التي تم تقديمها مستقبلياً وإمكانية الحصول على كافة التقارير والإقرارات من خلال الشبكة العنكبوتية.

ثالثاً: بالنسبة لتسهيل التجارة

أ. زيادة تأمين سلسلة الإمداد الدولية: عن طريق إنشاء قاعدة موحدة لتبادل البيانات الرسمية مما يسمح بتبادل سريع للمعلومات.

ب. ضمان الاستغلال الأمثل للموارد الاقتصادية حيث يؤدي توحيد جهة تلقي البيانات والمستندات المتعلقة بالصفقات التجارية إلى توفير الموارد البشرية والمادية.

ج. تشجيع القطاع التجاري على الالتزام الطوعي بالقوانين واللوائح الجمركية.

3- 5 - 2 السليبات المتوقعة من تنفيذ برنامج معلومات الشحن المسبق (22)

أ. ارتفاع تكاليف إنشاء برنامج معلومات الشحن المسبق بالنسبة للجمارك والشركات.
ب. إمكانية مشاركة معلومات الشحن المسبق بين النواذ الموحدة لدى إدارات الجمارك ووكالات الحدود الأخرى القابلة للتشغيل البيئي وقواعد البيانات وخطوط تبادل البيانات إلكترونياً— وهذا مما قد يلقي بظلاله على الأمن القومي المصري.

ج. مدى كفاءة البرنامج لحماية سرية البيانات والمعلومات المقدمة من أصحاب الشأن. (23)

د. مدى قدرة برنامج معلومات الشحن المسبق على تحسين عملية تقييم المخاطر والتركيز على الشحنات الأمنية عالية الخطورة، ومدى إمكانية الاعتماد على أجهزة الفحص بالأشعة للحاويات التي يفرج عنها خط أخضر طبقاً لنظام المخاطر. (24)

هـ. التزام المستورد بإخطار الناقل (التوكيل الملاحي) بالرقم التعريفي للشحنة ACID لإدراجه على مستندات الشحن الخاصة بالبضاعة (قائمة الشحن وبوليصة الشحن) وهل يؤدي الاعتماد على الرقم التعريفي إلى الاستغناء عن شهادة المنشأ التقليدية؟

(22) من وجهة نظر الباحث

(23) لأبد من دراسة تقنية ال Blockchain المستخدمة في منصة نافذة ومدى حفاظها على سرية المعلومات.

(24) تم تمرير مشروع قانون في الولايات المتحدة في عام 2007 بعنوان "توصيات تنفيذ قانون لجنة 11 سبتمبر بالولايات المتحدة لعام 2007" يفرض إجراء مسح إشعاعي خارجي وتفقيش مؤسسة التأمين الوطني بنسبة 100٪ من جميع حاويات البضائع المتجهة إلى الولايات المتحدة بحلول عام 2012. ينظمه CBP في الولايات المتحدة، وينظر إلى هذا البرنامج على أنه جهد كبير لتعزيز الأمن القومي من خلال منع أسلحة الدمار الشامل من دخول الولايات المتحدة، ولكن بطريقة لا تعرض الحيوية الاقتصادية للبلاد للخطر وتضمن تسهيل التجارة (2009 - : Donner and Kruk)

3- 5 - 3 المعوقات المحتملة لتطبيق نظام التسجيل المسبق للشحنات في مصر (25)

- أ. تباين الجهات التي لها السيطرة الفعلية على الموانئ المصرية: مصلحة الجمارك وهيئة الميناء وشركة المستودعات المصرية وشركة الشحن والتفريغ والقوات المسلحة والمخابرات العامة والمخابرات الحربية وجهاز الأمن القومي وجهاز شرطة الموانئ والرقابة الإدارية والأمن الوطني.
- ب. معاناة قطاع الخدمات اللوجستية في مصر من التفكك والتضارب في الاختصاصات بين العديد من الجهات المسؤولة في كل ميناء وهو مما يعوق التطبيق الأمثل لنظام النافذة الواحدة.
- ب. عدم وجود جهة مسؤولة واحدة عن قطاع الخدمات اللوجستية في الموانئ المصرية أدى إلى أن تقوم كل وزارة بتشكيل لجان ومجالس تباشر النشاط اللوجستي بمعرفتها، مثل غرف الملاحة التابعة لقطاع النقل البحري بوزارة النقل، والهيئة العامة للموانئ البرية والجافة التابعة لوزارة النقل، والمجلس الأعلى للموانئ بوزارة النقل، وشعبة خدمات النقل الدولي التابعة للغرف التجارية، ومصلحة الجمارك المصرية التابعة لوزارة المالية، ومجلس اللوجستيات والشحن التابع لوزارة التجارة والصناعة.
- ج. تباين برامج نظم المعلومات المطبقة في فروع الجمارك المصرية المختلفة مما يجعل توحيدها من الصعوبة بمكان خاصة مع تراكم المعلومات المخزنة على هذه البرامج.
- د. تباين وتعدد الجهات التي لديها الاختصاصات الرقابية (كالحجر الصحي والحجر البيطري والحجر الزراعي ووزارة التجارة وهيئة الرقابة على الصادرات والواردات والأسلحة والذخائر والمفرقات والرقابة الصناعية وهيئة التوحيد القياسي وهيئة السلامة البحرية وحرس الحدود وغيرها) وتباين قدراتها المادية والمعرفية والبنى التحتية في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الإلكترونية.
- هـ. الضغوط الخفية لأصحاب المصالح في اتجاه عدم تطبيق نظام موحد ذو معايير موحدة والخشية من أن ينتج عن نظام النافذة الواحدة بطالة مقنعة بين موظفي الجهات المختصة، حيث سيؤدي استخدام نافذة واحدة في كل ميناء وتبادل البيانات إلكترونياً ووحدة القرار في كل جهة مختصة إلى تقليل عدد التوقيعات المطلوبة.

(25) هذه المعوقات بناءً على الخبرة العملية بالجمارك بناءً على إجراء المقابلات مع المختصين بمصلحة الجمارك بالإسكندرية.

3 - 6 تجارب الدول الأخرى في تطبيق نظام التسجيل المسبق للشحنات**3- 6- 1 تجربة اليابان في نظام التسجيل المسبق للشحنات (Sreya - 2020)**

في عام 1991، نفذت الجمارك اليابانية نظام التسجيل المسبق للشحنات ACI الإلكتروني، والذي يهدف إلى معالجة الإجراءات الجمركية قبل وصول البضائع (منظمة التجارة العالمية، 2010)، وفي عام 2010، كانت النسبة من المستوردين الذين استخدموا هذا النظام 36 % بالنسبة للشحنات البحرية و 52 % بالنسبة للشحن الجوي، وهذا النظام سمح للجمارك اليابانية بتوفير تسهيل التجارة للشحنات منخفضة المخاطر والتركيز بشكل أكبر على الشحنات عالية المخاطر، ووفقاً لدراسة المدة الزمنية للإفراج التي أجرتها وزارة المالية اليابانية عام 2009 فقد تم تقليص وقت التخليص إلى 48 % لشحن البضائع عبر البحر و 95 % لشحن البضائع عبر الجو، وكان العائد الإجمالي السنوي 55.2 مليار ين ياباني منهم 22.7 مليار ين تمثل العائد على القطاع التجاري ومنهم 32.6 مليار ين تمثل العائد على الجمارك اليابانية بينما كانت تكاليف تنفيذ البرنامج 9.7 مليار ين سنوياً⁽²⁶⁾

3- 6- 2 نتائج تجربة كوريا الجنوبية في نظام النافذة الإلكترونية

نتج عن تطبيق نظام النافذة الواحدة في كوريا الجنوبية: حيث تم خفض تكلفة الإفراج بنسبة 19%، وتوفير الوقت اللازم للتخليص بنسبة 23.8%. أما بالنسبة لرضا أصحاب المصلحة: فكان مستوى الرضا الشديد نسبة 27.9 % ومستوى الرضا العادي نسبة 2.3% بينما بلغ مستوى الرضا المحايد أكثر من 50 % (United Nations 2018).

3- 6- 3 نتائج تجربة سنغافورة في نظام التسجيل المسبق للشحنات

النافذة الوطنية الوحيدة للتسجيل المسبق للشحنات في سنغافورة تسمى Trade Net وهو برنامج تم إطلاقه في 1 يناير 1989، حيث تمثلت إيجابيات برنامج Trade Net في تقليل وقت الاستجابة لمعالجة المستندات التجارية من 2 - 4 أيام إلى أقل من 15 دقيقة وإتمام معظم المعاملات في أقل من 10 دقائق مما ترتب عليه التحسن في الإنتاجية والوفورات الاقتصادية، حيث تشير الدراسات

⁽²⁶⁾ نفذت اليابان هذا النظام تحت مسمى NACCS (Nippon Automated Cargo and Port Consolidated

System

وتم تقدير المنافع من تطبيق هذا النظام بواسطة شركة Mitsubishi Research Institute Inc. بعنوان "تقرير حول احتمالات تجديد الأنظمة المتعلقة بالجمارك (مارس، 2005). ثم تمت إعادة تسمية النظام باسم (Nippon Automated

(Cargo and Port

(United Nations - 2011)

إلى أن هذا النظام خَفَضَ تكاليف معالجة الوثائق التجارية بنسبة 20% نظراً لملء نموذج واحد عبر الإنترنت مقابل أكثر من 20 ورقة في الماضي، وانخفض وقت معالجة إذن الإفراج من 2-7 أيام إلى 10 دقائق و تم اختصار عدد 3 - 35 من الوثائق إلى وثيقة واحدة، كما انخفضت رسوم الوثائق التجارية من 6.25 دولار أمريكي / وثيقة إلى 1.8 دولار أمريكي، وهذا مما جعل التحول أسرع لتنظيم الشحنات بشكل أفضل وتحسين الإنتاجية الإجمالية، حيث تم توفير الوقت لوكلاء الشحن بنسبة 25% -35% في التعامل مع الوثائق التجارية، كذلك تم تقليل وقت المعالجة لموافقة الواردات والصادرات إلى 1-2 دقيقة، كما أمكن إلغاء الموافقات غير المستخدمة وتسهيل استرداد ضريبة الوارد التي دفعت بالخطأ، كما تم تخفيض رسوم المعالجة الإلكترونية والإرسال من 2.00 دولار سنغافوري و هذا 0.40 دولار سنغافوري على التوالي إلى 1.80 دولار سنغافوري و 0.18 دولار سنغافوري وهذا سيؤدي إلى توفير 0.42 دولار سنغافوري لكل بيان بسبب انخفاض التكلفة من 3.30 دولار إلى 2.88 دولار (Jonathan - 2017) .

3- 6 - 4 نتائج تجربة تطبيق نظام النافذة الإلكترونية بالسنگال: (W. C. O 2013) (27)

- خفض إجراءات التخليص الجمركي المسبق من 4 أيام إلى 0.5 يوم.
- خفض إجراءات التخليص الجمركي العادي من 18 يوم إلى 9 أيام.
- خفض زمن التصدير من 22 إلى 11 يوماً.

• ارتفعت حصيلة الجمارك من 625 مليون دولار عام 2005 إلى 1.2 مليار عام 2011

3- 6 - 5 نتائج تجربة تطبيق نظام النافذة الإلكترونية في تايلاند: (28)

- انخفضت تكاليف التصدير عام 2007 من 848 دولار أمريكي إلى 595 دولار أمريكي.
- بلغ التوفير في التكاليف اللوجستية 1.5 مليار دولار أمريكي سنوياً.
- انخفض عدد المستندات الاستيرادية من 12 إلى 3 مستندات.
- انخفض عدد مستندات التصدير من 9 إلى 4 مستندات.
- انخفض زمن التصدير من 24 يوماً إلى 14 يوماً.

(27) أنشأت GAINDE 2000 في السنغال النافذة الواحدة وفي فبراير 2005م بدأت GAINDE 2000 في استخدام النافذة الواحدة موازية للنظام التقليدي وقامت النافذة الواحدة بمعالجة 55% من المعاملات، وأصبح استخدام النافذة الواحدة إلزامياً منذ ذلك الحين (United Nations Economic Commission for Europe - 2012)

4 - وضع مصر على مؤشر أداء الخدمات اللوجستية وتمكين التجارة العالمية

1-4 وضع مصر على مؤشر أداء الخدمات اللوجستية (الإسكوا 2001)

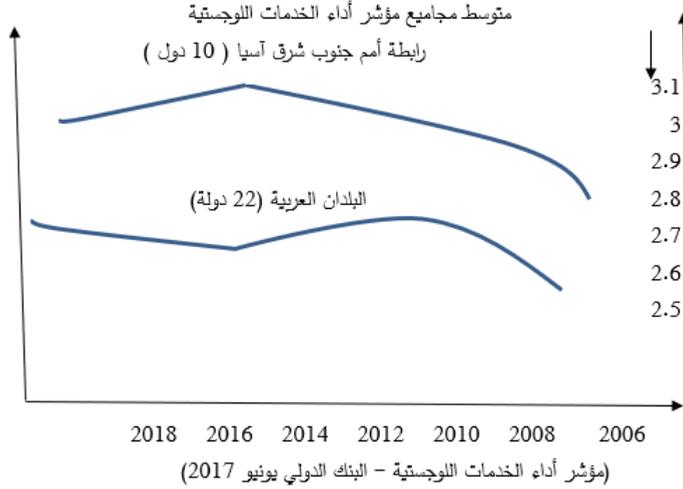
يقوم مؤشر أداء الخدمات اللوجستية بتقييم نوعي عن طريق ستة أبعاد للتجارة⁽²⁹⁾

ونستعرض وضع مصر من خلال هذه الأبعاد كما يلي:

- أ. من حيث كفاءة التخليص الجمركي على الحدود والإجراءات الجمركية: وتتضمن معالجة البيانات الجمركية عبر الإنترنت، وضرورة استخدام شركة تخليص جمركي معتمدة في عملية التخليص، وإخضاع الواردات للمعاينة الجمركية (ويشمل هذا العنصر ثلاثة أنواع من السلطات الحدودية: الإدارات الجمركية (كشف ومعاينة وتأمين)، وهيئة الرقابة على الصادرات والواردات (ضمان الجودة)، والحجر الصحي والزراعي والبيطري).
- ب. البنية الأساسية: وتشمل الموانئ، والطرق، والسكك الحديدية، والمطارات، ومرافق التخزين وإعادة الشحن، وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات.
- ج. نوعية الخدمات اللوجستية: وتشمل: النقل البري، والنقل بالسكك الحديدية، والنقل الجوي، والنقل البحري والموانئ، والتخزين، وإعادة الشحن والتفريغ، والشاحنين ووكلاء الشحن، والدوائر الجمركية، والتوحيد القياسي، الحجر الصحي والزراعي، والمخلصين الجمركيين، وجمعيات التجارة والنقل، ويعد قطاع النقل في مصر من القطاعات الحيوية ويشكل قطاعي النقل والتخزين 4.6% من الناتج المحلي الإجمالي (الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة 2018/2017).
- د. ويقوم قطاعا النقل والتخزين بتشغيل 1.59% من إجمالي متوسط عدد المشتغلين وبلغ عددهم 214.128 ألف مشتغل (الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء 2017 / 2018).
- هـ. التوقيعات: من حيث توقيعات التخليص والتسليم، والتأخير وغرامات التأخير، والتخزين الإجباري، والمعاينة قبل الشحن، وطلب المدفوعات غير الرسمية (النثرية).
- و. سهولة ترتيب الشحنات الدولية: بمعنى سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية.
- ز. التتبع والتعقب: القدرة على تتبع الشحنات وتعقبها منذ شحنها حتى مكان التسليم.

⁽²⁹⁾ تجاوز حجم المبيعات السنوي الناتج عن الشبكات العالمية للخدمات اللوجستية 4.3 تريليون دولار أمريكي (البنك الدولي).

4 - 1 - 2 و وضع المنطقة العربية على مؤشر أداء الخدمات اللوجستية مقارنة برابطة جنوب شرق آسيا، 2007 - 2016 : يظهر الشكل التالي مدى تخلف الدول العربية (ومنها مصر) في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية، حيث في دول رابطة جنوب شرق آسيا يظهر المؤشر أنه كان في 2006 عند 2.8 نقطة ثم بدأ في الارتفاع من 2007 حتى وصل إلى أقصاه في 2015 حيث وصل إلى 3.1 نقطة ثم عاد للانخفاض النسبي من 2016 حيث استقر عند 3 نقاط، بينما نرى أن مستوى الدول العربية كان منخفضا حيث بلغ المؤشر 2.5 نقطة في 2006 ثم ارتفع المستوى إلى مداه في 2010 حيث بلغ 2.7 نقاط ثم عاد للانخفاض في 2016 إلى 2.6 نقطة ثم استقر في 2017 - 2018 عند 2.7 نقطة:



4-1-3 وضع مصر وترتيبها في مؤشر الأبعاد الستة لأداء الخدمات اللوجستية

2018	2016	2014	2012	2010	
67	49	62	57	92	الترتيب العام
77	65	57	69	122	الجمارك
58	50	60	45	106	البنية التحتية
73	45	77	51	110	الشحنات الدولية
63	43	58	50	54	الكفاءة اللوجستية
89	54	43	66	101	المتابعة والتعقب
74	48	99	64	81	التوقيت

(البنك الدولي 2010 / 2018)

- 1-4- 4- التعليق على وضع مصر في مؤشر الأبعاد الستة لأداء الخدمات اللوجستية
- أ. كفاءة عملية التخليص والجمارك: كانت في أحسن مستوى لها في عام 2014 بمجموع 2.85 بترتيب 57، وكانت في أسوأ وضع لها في 2010 بمجموع 2.11 نقطة وترتيب 122 ويعد هذا البعد الأسوأ لمصر في 2010، 2014، 2016، مما يسلط الضوء على حاجة الدولة للاهتمام بتحسين كفاءة عملية التخليص.
- ب. كفاءة البنية التحتية: كانت أفضل من حيث النقاط في عامي 2012 و2016 بترتيب 45 و50 على التوالي، وجاءت في أسوأ وضع لها في 2010 بمجموع نقاط 2.22 وترتيب 106 .
- ج. كفاءة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية: كانت في عام 2016 مسجلة 3.2 نقطة وترتيب 45، وجاءت في أسوأ وضع لها في 2010 مسجلة 2.56 نقطة وترتيب 110 .
- د. كفاءة الخدمات اللوجستية: كانت في أحسن وضع لها في 2016 مسجلة 3.2 نقطة وترتيب 43 وجاءت في أسوأ وضع لها في 2018 مسجلة 2.82 نقطة وترتيب 63 .
- هـ. كفاءة تتبع الشحنات وتعبئتها: كانت في أحسن وضع لها في عام 2014 مسجلة 3.23 نقاط وترتيب 43، بينما كانت في أسوأ وضع لها في 2010 مسجلة 2.56 وترتيب 101، وجاء هذا البعد كأحسن الأبعاد لعام 2014.
- و. كفاءة التوقيت ووصول الشحنات في الوقت المحدد: كانت في أحسن وضع لها عام 2016 مسجلة 3.63 نقاط وترتيب 48، بينما جاءت في أسوأ وضع لها في 2014 مسجلة 2.99 نقطة وترتيب 99. ويعتبر هذا البعد هو الأحسن لمصر حيث جاء الأحسن بين الأبعاد الستة خلال أعوام 2010، 2012، 2014، 2018.

1-4- 5- ترتيب مصر في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية المجمع: في تقرير البنك الدولي لمؤشر أداء الخدمات اللوجستية لعام 2018، كان ترتيب مصر في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية المجمع للتقارير الأربعة من 2012 إلى 2018 (يصدر التقرير كل عامين) هو المركز 60 بمجموع نقاط 2.95 وبمتوسط 2.67 نقطة للجمارك، 2.91 نقطة للبنية التحتية، 2.94 نقطة للشحنات الدولية، 2.95 نقطة للجودة والكفاءة اللوجستية، 2.91 نقطة للتتبع والتعبئ، و3.30 نقاط للتوقيت.

1-4- 6- أسباب تدهور وضع مصر في بعض أبعاد مؤشر أداء الخدمات اللوجستية : تدهور وضع مصر بنحو 18 مرتبة بين عامي 2016 و2018، ويعنى تدهور الوضع في الأبعاد الستة

ارتفاع كلفة التجارة في مصر وانخفاض تنافسيتها في السوق العالمي، وهذا يعني أن السياسات المتبعة تحتاج إلى تعديل خصوصاً في الأبعاد الأكثر تدهوراً مثل الجمارك والبنية التحتية والتعب والتعقب، لا سيما مع تحسن البعد الخاص بالبنية التحتية، وذلك بسبب أن قطاع الخدمات اللوجستية في مصر يعاني من التفكك والتضارب بين العديد من الجهات وهو ما يحول دون وجود استراتيجية واضحة ومتكاملة لتحسين الوضع، وذلك بسبب عدم وجود جهة واحدة مسئولة عن قطاع الخدمات اللوجستية، فهناك غرف الملاحة التابعة لقطاع النقل البحري بوزارة النقل، والهيئة العامة للموانئ البرية والجافة التابعة لوزارة النقل، والمجلس الأعلى للموانئ بوزارة النقل، كذلك شعبة خدمات النقل الدولي التابعة للغرف التجارية، وهناك مصلحة الجمارك المصرية التابعة لوزارة المالية، ومجلس اللوجستيات والشحن التابع لوزارة التجارة والصناعة (المركز المصري للدراسات الاقتصادية ECES / 2018 / 2020).

4 - 2 وضع مصر على مؤشر تمكين التجارة العالمية (ETI)

أطلق المنتدى الاقتصادي العالمي WEF مؤشر تمكين التجارة العالمية عام 2012⁽³⁰⁾

ويعكس هذا المؤشر العوامل الرئيسية لتمكين التجارة والتي تندرج في أربع مؤشرات وهي :

- 1- مؤشر النفاذ إلى الاسواق : ويقاس هذا المؤشر مدى تسهيل السياسات الوطنية لدخول السلع الاجنبية إلى البلد بالإضافة إلى تمكين الصادرات من النفاذ للأسواق الخارجية .
- 2- مؤشر البنية التحتية للنقل والمواصلات :ويقاس جودة البنية التحتية للنقل والمواصلات وقدرتها على تسهيل حركة السلع داخل البلد وعبر الحدود .
- 3- مؤشر بيئة الاعمال: ويقاس مدى توافر بيئة الأعمال التي تؤثر على نشاطات المصدرين والمستوردين في البلد مثل استخدام تقنية الاتصالات والمعلومات والبيئة التنظيمية والأمن وجودة الحوكمة.
- 4- مؤشر إدارة الحدود: ويقاس مدى كفاءة إدارة الجمارك في إجراءات الاستيراد والتصدير والشفافية في إدارة الحدود.

(30) التقرير الأول صدر عام 2008 بصورة سنوية، وبداية من 2010 أصبح التقرير يصدر كل عامين، وآخر تقرير صدر عام 2016

4-2 - 1 وضع مصر بين دول الشرق الأوسط في مؤشر تمكين التجارة العالمية (مؤشر إدارة الحدود وكفاءة وشفافية إدارة الجمارك):

المؤشر	الدولة	تركيا	الإمارات	الأردن	المملكة السعودية	مصر
إدارة الحدود	45	25	42	83	128	
كفاءة إدارة الجمارك	1	66	1	96	114	
مؤشر الشفافية الجمركية	66	6	46	32	84	
مؤشر الخدمات الجمركية	59	2	46	63	109	
كفاءة إجراءات الاستيراد والتصدير	55	6	54	58	105	
كفاءة عمليات التخليص الجمركي	36	12	82	69	66	
وقت الاستيراد: ساعات الامتثال عبر الحدود	63	72	89	126	127	
وقت الاستيراد: ساعات الامتثال الوثائقي	57	58	80	112	133	
تكلفة الاستيراد: الامتثال للحدود	110	116	44	121	97	
تكلفة الاستيراد: الامتثال الوثائقي	86	111	33	119	134	
الوقت اللازم للتصدير: ساعات الامتثال عبر الحدود	38	58	69	96	73	
وقت التصدير: ساعات الامتثال الوثائقي	67	51	28	113	111	
تكلفة التصدير: الامتثال للحدود	88	102	35	59	58	
تكلفة التصدير: الامتثال الوثائقي	67	104	22	82	78	

(المنتدى الاقتصادي العالمي - 2016)

4-2-2 التعليل على وضع مصر بين دول الشرق الأوسط في مؤشر تمكين التجارة (مؤشر إدارة الحدود وكفاءة وشفافية إدارة الجمارك):

- 1- إدارة الحدود: أفضل دولة هي الإمارات بترتيب 25 تليها الأردن بترتيب 42 تليها تركيا بترتيب 45 تليها السعودية بترتيب 83 تليها مصر بترتيب 128.
- 2- كفاءة إدارة الجمارك: أفضل دولة هي تركيا بترتيب 1 تليها الأردن بترتيب 1 تليها الإمارات بترتيب 66 تليها السعودية بترتيب 96 تليها مصر بترتيب 114.

- 3- الشفافية الجمركية: أفضل دولة هي الإمارات بترتيب 6 تليها السعودية بترتيب 32 تليها الأردن بترتيب 46 تليها تركيا بترتيب 66 تليها مصر بترتيب 84.
- 4- مؤشر الخدمات الجمركية: أفضل دولة هي الإمارات بترتيب 2 تليها الأردن بترتيب 46 تليها تركيا بترتيب 59 تليها السعودية بترتيب 63 تليها مصر بترتيب 109.
- 5- كفاءة إجراءات الاستيراد والتصدير: أفضل دولة هي الإمارات بترتيب 6 تليها الأردن بترتيب 54 تليها السعودية بترتيب 58 تليها تركيا بترتيب 55 تليها مصر بترتيب 105.
- 6- كفاءة التخليص الجمركي: أفضل دولة هي الإمارات بترتيب 12 تليها تركيا بترتيب 36 تليها مصر بترتيب 66 تليها السعودية بترتيب 69 تليها الأردن بترتيب 82.
- 7- الوقت اللازم للاستيراد - الامتثال عبر الحدود (ساعات): أفضل دولة هي تركيا بوقت 63 تليها الإمارات بوقت 72 تليها الأردن بوقت 89 تليها السعودية بوقت 126 تليها مصر بوقت 127.
- 8- وقت الاستيراد: الامتثال الوثائقي (ساعات): أفضل دولة هي تركيا بترتيب 57 تليها الإمارات بترتيب 58 تليها الأردن بترتيب 80 تليها السعودية بترتيب 112 تليها مصر بترتيب 133.
- 9- التكلفة اللازمة للاستيراد - الامتثال عبر الحدود (دولار / حاوية): الأولى الأردن بتكلفة 44 تليها مصر بتكلفة 97 تليها تركيا بتكلفة 110 تليها الإمارات بتكلفة 116 تليها السعودية بتكلفة 121.
- 10- التكلفة اللازمة للاستيراد - الامتثال الوثائقي (دولار / حاوية): أفضل دولة هي الأردن 33 تليها تركيا 86 تليها الإمارات بوقت 111 تليها السعودية بوقت 119 تليها مصر بوقت 134.
- 11- الوقت اللازم للتصدير: الامتثال عبر الحدود (ساعات): أفضل دولة هي تركيا بترتيب 38 تليها الإمارات بترتيب 58 تليها الأردن بترتيب 69 تليها مصر بترتيب 73 تليها السعودية بترتيب 96.
- 12- وقت التصدير: الامتثال الوثائقي (ساعات): أفضل دولة هي الأردن بترتيب 28 تليها الإمارات بترتيب 51 تليها تركيا بترتيب 67 تليها مصر بترتيب 111 تليها السعودية بترتيب 113.

13- التكلفة اللازمة للتصدير: الامتثال للحدود: (دولار / حاوية): أفضل دولة هي الأردن بتكلفة 35 تليها مصر بتكلفة 58 تليها السعودية بتكلفة 59 تليها تركيا بتكلفة 88 تليها الإمارات بتكلفة 102.

14- التكلفة اللازمة للتصدير: الامتثال الوثائقي: (دولار / حاوية): أفضل دولة هي الأردن بتكلفة 22 تليها تركيا بتكلفة 67 تليها مصر بتكلفة 78 تليها السعودية بتكلفة 82 تليها الإمارات بتكلفة 104.

4-2-3 ترتيب مصر العالمي من حيث مكونات تسهيل التجارة في مؤشر تمكين التجارة 2016 من حيث أكثر العوامل إشكالية للاستيراد: (الترتيب العام 116 / 136 دولة)

الدرجة القصوى للمؤشر	المستوى الفعلي	العامل
28	26.1	التعريفات والحواجز غير الجمركية
28	21.8	إجراءات الاستيراد المرهقة
28	13.7	ارتفاع التكلفة أو التأخير بسبب النقل الدولي
28	12.0	التكلفة العالية أو التأخير بسبب النقل المحلي
28	9.6	الفساد عند الحدود
28	6.3	البنية التحتية للاتصالات السلكية واللاسلكية غير الملائمة
28	6.1	الجريمة والسرقة

(World Economic Forum 2016)

4-2-4 التعليق على ترتيب مصر العالمي من حيث إشكاليات الاستيراد: (28 نقطة)

1- التعريفات والحواجز غير الجمركية 26.1 وهذا يعني مركز متقدم بالنسبة للقيود التعريفية وغير التعريفية.

2- إجراءات الاستيراد المرهقة 21.8 وهذا يعني أن مصر مازالت تعاني من الروتين.

3- ارتفاع التكلفة أو التأخير بسبب النقل الدولي 13.7 وهذا مستوى معقول نظراً لأن مصر لا تمتلك أسطول تجاري مع أنه يجب العمل على ذلك لتقليل التكلفة والوقت.

4- التكلفة العالية أو التأخير بسبب النقل المحلي 12.0 وهذا مستوى معقول.

5- الفساد عند الحدود 9.6 وهذا يعنى انخفاض الفساد على نقاط الحدود وقد يكون مرجعة لسيطرة الجيش على الحدود.

6- البنية التحتية للاتصالات السلكية واللاسلكية غير الملائمة 6.3 وهذا يعنى وجود بنية اتصالات معقولة.

7- الجريمة والسرقه 6.1 وهذا يعتبر مستوى مناسب.

4-2-5 ترتيب مصر العالمي من حيث مكونات تسهيل التجارة في مؤشر تمكين التجارة 2016 من حيث أكثر العوامل إشكالية للتصدير: (الترتيب العام 116 / 136 دولة)

الدرجة القصوى للمؤشر	المستوى الفعلي	العامل
16	16.0	المتطلبات والمعايير الفنية
16	13.2	تقنيات ومهارات إنتاج غير ملائمة
16	10.4	الحصول على المدخلات بأسعار تنافسية
16	9.8	الوصول إلى التمويل التجاري
16	9.5	التكلفة العالية أو التأخير بسبب النقل المحلي
16	9 -	الصعوبات في تلبية متطلبات الجودة / الكمية
16	8.3	الحواجز الجمركية في الخارج
16	7.4	التكلفة العالية أو التأخير في النقل الدولي
16	6.7	تحديد الأسواق والمشتريين المحتملين
16	5.2	متطلبات قواعد المنشأ في الخارج
16	4.6	إجراءات مرهقة على الحدود

(– World Economic Forum2016)

4-2-6 التعليق على ترتيب مصر العالمي من حيث إشكاليات التصدير: (16 نقطة)

- 1- المعايير الفنية في الخارج 16.0 وهذا مستوى مرتفع للغاية مما يعوق سيولة الصادرات.
- 2- تقنيات إنتاج غير ملائمة 13.2 وهذا مستوى مرتفع للغاية مما يعوق سيولة الصادرات.
- 3- الحصول على المدخلات بأسعار تنافسية 10.4 مستوى مرتفع مما يعوق نمو الصادرات.
- 4- الوصول إلى التمويل التجاري 9.8 وهذا مستوى مناسب.
- 5- التكلفة العالية أو التأخير في النقل المحلي 9.5 وهذا مستوى مرتفع يعوق سيولة الصادرات.
- 6- صعوبات تلبية متطلبات الجودة / الكمية للمشتريين - 9 وهذا مستوى مناسب للصادرات.
- 7- الحواجز الجمركية في الخارج 8.3 وهذا مستوى مرتفع مما يعوق تدفق الصادرات.
- 8- التكلفة العالية أو التأخير في النقل الدولي 7.4 وهذا مستوى متوسط يعوق الصادرات.
- 9- تحديد الأسواق والمشتريين المحتملين 6.7 وهذا مستوى متدني للغاية مما يعوق الصادرات.
- 10- متطلبات قواعد المنشأ في الخارج 5.2 وهذا مستوى مناسب للصادرات.

11- إجراءات مرهقة على الحدود الخارجية 4.6 وهذا مستوى مناسب للصادرات.

4-2 نحو التطوير اللوجستي للجمارك المصرية (السياسات والمتطلبات):

4-3-1 المحور الأول: اتفاقية كيوتو الخاصة بتسهيل الإجراءات الجمركية: (31) اتفاقية كيوتو هي اتفاقية صادرة عن منظمة الجمارك العالمية WCO وتم إبرام هذه الاتفاقية في مدينة كيوتو اليابانية عام 1973 ودخلت حيز التنفيذ عام 1974 (32) وتهدف إلى:

1- إزالة التباين بين الأنظمة الجمركية في الدول الأعضاء والذي يعرقل التجارة الدولية

2- تلبية احتياجات تدفق التجارة الدولية عن طريق تبسيط الإجراءات الجمركية

3- الشفافية وتبسيط وتنميط الإجراءات الجمركية وضمان سلامة الرقابة الجمركية

4- تحديث الإجراءات الجمركية وإقرار أساليب حديثة للرقابة الجمركية مثل إدارة المخاطر والمراجعة اللاحقة واستخدام تكنولوجيا المعلومات.

4-3-2 المحور الثاني: معايير منظمة التجارة العالمية (T.O.W) ومنها:

4-3-2-1 اتفاقية منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة (WTO-TFA) (منظمة التجارة العالمية - 2013)

تحتوي اتفاقية منظمة التجارة الدولية بشأن تيسير التجارة (WTO-TFA) على حزمة من التدابير الرئيسية التي ينبغي للدول الأعضاء تطويرها بشأن تسهيل التجارة تغطي بصفة أساسية مكونات العلاقة بين السلطات الحكومية والقطاع التجاري وتشمل: إجراءات التخليص الجمركي - إجراءات الرقابة غير الجمركية - تبسيط الإجراءات الإدارية - استخدام تكنولوجيا المعلومات من أجل المعالجة وتبادل البيانات - التعاون بين الوكالات والتعاون عبر الحدود - حركة المرور العابر (الترانزيت) ويتطلب الوصول لتنسيق حدودي أفضل وتعاون جمركي فعال العمل على تحقيق ما يلي: أ. الاعتراف بالجمارك كسلطة ذات سيادة بالنسبة للرقابة على حركة البضائع: وهذا يتطلب إنشاء شبكة عالمية للجمارك، ودراية جمركية أكبر لآليات سلاسل الإمداد.

ب. خفض التكاليف المرتبطة بالالتزام بالقانون: بالنسبة للشركات التجارية المشروعة ومتابعة أكثر دقة وفعالية لحركة البضائع عالية المخاطر والتعاون المتبادل في مجالات التخطيط والتنفيذ والمتابعة بين المصالح الجمركية.

ج. تطبيق مبدأ النافذة الإلكترونية الواحدة: والذي يسمح للشركات التجارية بتقديم كافة البيانات والمستندات الضرورية لجهة واحدة تقوم بدورها بإرسال هذه البيانات لكافة الجهات المعنية.

(31) أقر مجلس منظمة الجمارك العالمية عام 1999 اتفاقية كيوتو المعدلة كإطار موحد للإجراءات الجمركية (32) انضمت مصر إلى اتفاقية كيوتو بصيغتها المعدلة بالقرار الجمهوري رقم 334 لسنة 2007.

د. إدارة المخاطر القائمة على جمع البيانات وتحديد درجة المخاطر: جمع البيانات وتحديد حجم ونوعية المخاطر للوصول إلى التفتيش الجمركي الانتقائي.

هـ. الشراكة بين الجمارك والقطاع التجاري: ويتضمن قيام شراكة قائمة على الاستفادة المتبادلة بين الجمارك والقطاع التجاري فالجمارك مطالبة بتيسير عملية الإفراج الجمركي والشركاء التجاريون مطالبون بالالتزام بالشفافية واللوائح الجمركية.

و. اعتماد النظم الحديثة في مجال الإجراءات الجمركية: تطبيق الأساليب التكنولوجية الحديثة داخل الجمارك حيث يتطلب الانتقال السريع للبضائع اعتماد طرق جديدة لتنظيم التجارة بعيداً عن المستندات الورقية وذلك بتسريع عملية الإفراج عن طريق التفتيش الجمركي الانتقائي والمراجعة اللاحقة للدفاتر التجارية مما يتطلب الاعتماد على اتفاقية كيوتو بمنظمة الجمارك العالمية.

4 - 3 - 3 المحور الثالث: دعم القدرات البشرية للجمارك وفقاً لبرنامج كولومبوس: (33)

يتضمن برنامج كولومبوس لبناء ودعم القدرات البشرية على المستوى الدولي إيجاد آلية تمكن موظفي الجمارك من أداء مهامهم بالسرعة المطلوبة مع تخفيف العبء الإداري الروتيني الواقع على عاتق التجارة المشروعة، حيث يتضمن تطوير إجراءات التفتيش والبنية التحتية لتقنية المعلومات والارتقاء بالموارد البشرية وتدريب المفتشين الجمركيين وذلك من خلال برنامج النافذة الواحدة.

4 - 3 - 4 المحور الرابع: تطبيق تدابير مكافحة الفساد الإداري بالجمارك مع إعلان أروشا (34)

للإدارة الرشيدة والنزاهة والشفافية Arusha declaration

أوضحت منظمة الجمارك العالمية بجلاء أنه يمكن مكافحة الفساد بشكل فعال من خلال الاستعادة بما ورد في إعلان أروشا (وإعلان أروشا المعدل) للإدارة الرشيدة والنزاهة والشفافية، وأنه لا بد من تضافر الجهد الوطني والجهد عالمي في هذا الشأن، ومن ثم التأكيد على أن من أولويات الحكومات ضمان خلو الجمارك من الفساد (W.C.O - 2003)

4 - 3 - 5 المحور الخامس: نظام الإفراج الجمركي المسبق

(33) برنامج كولومبوس التابع لمنظمة الجمارك العالمية (WCO) هو عبارة عن برنامج لبناء القدرات الجمركية يعمل على تعزيز تحديث الجمارك وتنفيذ معايير منظمة الجمارك العالمية لتأمين التجارة العالمية وتسهيلها. ففي عام 2005، اعتمدت منظمة الجمارك العالمية إطار معايير لتأمين وتسهيل التجارة العالمية، وهي أداة جمركية دولية تحتوي على 17 معياراً تعزز الأمن وتسهيل سلسلة التوريد الدولية. نظراً لتعقيدها، أطلقت منظمة الجمارك العالمية برنامجاً لبناء القدرات يسمى برنامج WCO Columbus الذي يركز على تقييم الاحتياجات لأعضاء منظمة الجمارك العالمية باستخدام أداة إطار العمل التشخيصي لمنظمة الجمارك العالمية. تعرف منظمة الجمارك العالمية بناء القدرات على أنه "أنشطة تعزز المعرفة والقدرات والمهارات وسلوك الأفراد وتحسن الهياكل والعمليات المؤسسية بحيث يمكن للمنظمة أن تفي بفعالية بمهمتها وأهدافها بطريقة مستدامة".

(34) إعلان أروشا بشأن النزاهة الجمركية تم اعتماده فيمن قبل منظمة الجمارك العالمية عام 1993 وتم تعديله في عام 2003. (إعلان أروشا المعدل) - وإعلان أروشا هو صك غير ملزم يوفّر عدداً من المبادئ الأساسية لتعزيز النزاهة ومكافحة الفساد داخل إدارات الجمارك.

الإفراج الجمركي المسبق هو نظام مطبق في الجمارك المصرية وهو يعنى إتمام الإجراءات في أي منطقة لوجستية قبل وصول البضاعة بناءً على رغبة صاحب الشأن بشرط أن تكون البضاعة جديدة ونمطية ويكون قد تم شحنها فعلاً، وتتم الإجراءات وترسل صورة إذن الإفراج إلكترونياً مع بيان العبوة والفواتير إلى جمرك الوصول حيث تتم إجراءات الفحص والمعاينة وفقاً لمسار الإفراج في برنامج المخاطر : ففي حالة الإفراج بالمسار الأخضر : يسلم لصاحب الشأن أصل إذن الإفراج ويتم الصرف، وفي حالة الإفراج بالمسار الأحمر : تتم إجراءات الفحص والمعاينة والمطابقة الجمركية. (القصاص - 2018).

4 - 3 - 6 المحور السادس: نظام النافذة الواحدة

النافذة الواحدة هي أداة من الأدوات الحديثة التي طرحتها منظمة الجمارك العالمية وهي عبارة عن نظام يسمح للتجار بتقديم المعلومات إلى هيئة واحدة لتلبية جميع المتطلبات التنظيمية ذات الصلة بعملية الاستيراد والتصدير وتوفير مدخلاً واحداً مادياً أو إلكترونياً لتقديم ومعالجة جميع البيانات والوثائق المتعلقة بالإفراج الجمركي ويدير هذا النظام وحدة واحدة تقوم بإبلاغ الجهات المختصة (بديوي - 2018)، وهذا مما يؤدي إلى زيادة كفاءة العمل في الجمارك وخفض التكاليف وسرعة إنهاء الإجراءات وعملية التخليص الجمركي والإفراج عن البضائع اعتماداً على نظام الانتقائية وفقاً لبرنامج المخاطر (كمال 2012) (أبو العلا 2007)

4 - 3 - 7 المحور السابع: نظام الأسيكودا: ASYCUDA (الأنكتاد - ASYCUDA) (35)

الأسيكودا Automated System For Customs Data هو نظام عالمي لحوسبة العمليات الخاصة بالإدارات الجمركية وقد اعتمدهت منظمة الانكتاد (UNCTAD) في ثمانينيات القرن الماضي ويهدف إلى تحسين وتبسيط وتوحيد الإجراءات الجمركية، ونظام الأسيكودا يعمل من خلال بيئة عمل تسمى (Customs Global Network)، وتضم الجمارك والجهات الأخرى ذات الصلة مثل: شركات الشحن والتفريغ، البنوك التجارية، مصلحة الضرائب، الحجر الصحي والحجر الزراعي والبيطري والرقابة على الصادرات والواردات ومعامل التحاليل، ويهدف البرنامج إلى دعم الدول من أجل تسهيل التجارة بواسطة تقوية القدرة التشغيلية للإدارات الجمركية لتنفيذ مهامها الرقابية والمالية من خلال تطبيق أنظمة تكنولوجية حديثة .

(35) أدى تطبيق أنجولا كمثل لنظام الأسيكودا إلى زيادة الإيرادات بنسبة 44% في عام 2018 بعد العام الأول من العمليات و13% في عام 2019 - خفض الأعمال الورقية لتخليص البضائع بنسبة 70% - تخليص سريع للبضائع عند نقاط الدخول والخروج لدى الجمارك حيث تم تقليل عملية التخليص من 30 إلى 7 خطوات - وفي السودان أدى تطبيق النظام إلى تقليص وقت التخليص الجمركي من 8.5 يوماً في 2016، إلى 5.6 يوم في 2018 و3.9 أيام في 2019 زيادة الإيرادات الجمركية وكفاءة تحصيل الضرائب: 48% في 2018/2019 (الأنكتاد 2020)

5- نتائج البحث:**5-1 - النتائج المترتبة على المشكلات المتراكمة في لوجستيات الجمارك القديمة:**

أثبتت الدراسة صحة فروض البحث بشأن:

5-1 - 1 زيادة التكلفة المالية للإفراج الجمركي مما يؤدي إلى ارتفاع تكلفة استيراد المدخلات اللازمة للعملية الإنتاجية وغيرها من الواردات وهذا مما ينعكس بصورة سلبية على القدرة التنافسية للصادرات المصرية.

5-1 - 2 طول فترة التخليص الجمركي في مصر حيث تستغرق إجراءات التخليص الجمركي للبضاعة الواردة إلى الموانئ البحرية المصرية وقتاً طويلاً نسبياً (نحو 10 أيام في المتوسط) مما يرفع من التكلفة المالية التي يتحملها التاجر كرسوم أراضي ورسوم إضافية

5-1 - 3 تعدد الإجراءات الجمركية وعدم وضوحها: تعتبر مصر من أكثر الدول العربية التي تعاني من تعدد الإجراءات الجمركية وعدم وضوحها.

5-1 - 4 كثرة المنازعات الجمركية بين الجمارك وأصحاب الشأن: حيث تؤدي الصعوبات التي يواجهها التجار عند التعامل مع مصلحة الجمارك إلى كثرة المنازعات وتزايدها بين الطرفين وللجوء إلى التحكيم وخلافه ويترتب على ذلك تراكم الواردات فيما يعرف ببضائع "المهمل" بالإضافة إلى الأراضي وغرامات الحاويات.

5-1 - 5 الاعتماد على المستندات الورقية للشحنات مما يعوق سرعة عملية الإفراج وسهولة تزويرها للتحايل على القيمة الحقيقية أو التوصيف الصحيح للسلع الواردة أو المصدرة، حيث يصل عدد الإجراءات والتوقيعات التي يجب على التاجر استيفائها مع كل رسالة نحو 45 إجراء وحوالي 24 توقيعاً في المتوسط.

5-1 - 6 تزايد معدلات المخاطر مثل: مخاطر الإقرار عن قيمة أقل من القيمة الحقيقية - مخاطر طبيعة ونوع السلعة - مخاطر منشأ البضائع الواردة مما يمثل خطورة عالية.

5-1 - 7 تراجع ترتيب مصر على مؤشر أداء الخدمات اللوجستية العالمي من حيث: البنية التحتية والشحنات الدولية والجودة، والكفاءة اللوجستية، وعمليات التتبع، والتعقب.

5-1 - 8 ضعف القدرة على توفير بيانات عالية الجودة من لدن قطاع الأعمال والقطاع التجاري والتي تقدم إلى الجمارك.

5 - 2- النتائج الإيجابية لتطبيق نظام التسجيل المسبق للشحنات:

أثبتت الدراسة صحة فروض البحث بشأن:

- 1- أن نظام التسجيل المسبق للشحنات يساعد على رفع كفاءة سلاسل الإمداد وتخفيف المخاطر قبل شحن البضاعة وقبل وصولها من خلال برنامج المخاطر الذي تطبقه الجمارك مما يؤدي إلى تسهيل التدفق السلعي ومن ثم زيادة حجم التجارة الخارجية المصرية.
 - 2- وفقاً لمعايير إدارة المخاطر: يمكن للجمارك القيام بمعاينة تفصيلية للوارد من الشحنات ذات المخاطر المرتفعة، مع تسهيل الإفراج عن الشحنات ذات المخاطر المنخفضة بشرط تحديث أجهزة الفحص بالأشعة.
 - 3- اتخاذ الجمارك قرارات مناسبة لمنع عبور البضائع التي تمثل خطورة على الحدود مما يؤدي إلى سلاسل إمداد أكثر كفاءة وأماناً.
 - 4- زيادة عدد التدخلات الإيجابية التي في صالح تسهيل التجارة لتوفير الوقت والتكاليف.
 - 5- يرفع نظام التسجيل المسبق للشحنات من كفاءة الجمارك المصرية بالنسبة للشحنات العابرة للحدود ويخفض من تكلفة الشحن ويضمن العبور الآمن وتقليل عمليات التفتيش الزائدة وعمليات التخزين وتخفيض زمن التخليص الجمركي مما يؤدي إلى تسهيل التجارة ومن ثم رفع درجة التنافسية في السوق المصري.
 - 6- كفاءة البرنامج لحماية سرية البيانات المقدمة من أصحاب الشأن عبر تقنية Blockchain
 - 7- أثبتت تجارب الدول الأخرى نجاح نظام التسجيل المسبق للشحنات.
- 5- 2 - 2 أثبتت الدراسة بعض النتائج من خارج فروض البحث وتتمثل في**
- 1- ارتفاع تكاليف إنشاء برنامج معلومات الشحن المسبق بالنسبة للجمارك ووكالات الحدود والشركات وأصحاب المصلحة الآخرين.
 - 2- إمكانية مشاركة معلومات الشحن المسبق بين النواذف الموحدة لدى إدارات الجمارك ووكالات الحدود الأخرى القابلة للتشغيل البيئي وخطوط تبادل البيانات إلكترونياً وقواعد البيانات.
 - 3- قدرة برنامج معلومات الشحن المسبق على تحسين عملية تقييم المخاطر والتركيز على الشحنات الأمنية عالية المخاطر، في حالة الاعتماد على أجهزة الفحص بالأشعة للحاويات التي يفرج عنها خط أخضر طبقاً لنظام المخاطر. (36)
 - 4- إمكانية الاستعاضة عن شهادة المنشأ الورقية بالرقم التعريفي للشحنة ACID المطلوب إدراجه على مستندات الشحن الخاصة بالبضاعة.

(36) بناءً على خبرتي العملية السابقة بالجمارك حوالي 90% من أجهزة الفحص بالأشعة في الموانئ المصرية معطلة أو لا تعمل بكفاءة.

6 - التوصيات

- 6-1 أن تقوم الدولة بإنشاء جهاز قومي له السلطات الكافية للتنسيق واتخاذ القرارات الملزمة لجميع الجهات المعنية بتطبيق نظام معلومات الشحن المسبق، وذلك منعا للتجاذب وتضارب الاختصاصات.
- 6-2 ضرورة دعم الجمارك لإدارات قطاع التكنولوجيا وتحديث برنامج المخاطر حيث يعتمد النظام الجديد على دقة هذه البرامج من أجل القيام باستهداف الشحنات ذات المخاطر المرتفعة مع التشديد على ضرورة الاعتماد على أجهزة الفحص بالأشعة للحاويات التي يفرج عنها خط أخضر طبقا لنظام المخاطر. (37)
- 6-3 تدريب كوادر متخصصة من مأموري التعريف الجمركية على كيفية اتخاذ قرارات مناسبة وسريعة لمنع عبور البضائع التي تمثل خطورة على الحدود، مع التخفيف عن البضائع الآمنة مما يؤدي إلى سلاسل إمداد أكثر كفاءة وأماناً.
- 6-4 أن تتيح الإدارة الجمركية الفرصة للكفاءات البشرية لديها ذات القدرة العالية على التصرف والإدارة الموقفية والتفكير العقلاني والعقليات المرنة من أجل زيادة عدد التدخلات الإيجابية التي في صالح تسهيل التجارة.
- 6-5 أن تقوم وزارة المالية بتغيير المنظومة الإدارية والقانونية القائمة والتي تحد من قدرة رجل الجمارك على التصرف واتخاذ القرار الصحيح في الوقت المناسب.
- 6-6 أن تقوم الغرف التجارية بتنسيق التعاون بين المستوردين والمصدرين ورجال الأعمال مع الجمارك من حيث جدية المعلومات المقدمة من أجل الوصول إلى العبور الآمن وتقليل عمليات التفتيش الزائدة وتوفير الوقت والتكاليف للشحنات العابرة.
- 6-7 ضرورة أن تتولى وزارة المالية تدبير ميزانية كافية لتوفير البنية التحتية اللازمة لدعم برنامج معلومات الشحن المسبق مع إمكانية مشاركة القطاع التجاري والشركات وأصحاب المصلحة الآخرين في هذه التكاليف.
- 6-8 الاتصال والتنسيق المتبادل بين مجلس الوزراء والجمارك ووزارة الداخلية والأمن القومي من أجل مشاركة وكالات وأجهزة الأمن القومي المصرية بكافة فروعها مع الشركة المصرية لتكنولوجيا المعلومات MTS (وهي الشركة المالكة لمنصة نافذة) من أجل كفاءة التشغيل الآمن لبرنامج معلومات الشحن المسبق ومراقبة عمليات التشغيل البيئي وخطوط تبادل البيانات الإلكترونية وقواعد البيانات.

(37) اعتمدت الولايات المتحدة إبان هجوم برجي التجارة العالمية في نيويورك عام 2011 الكشف بأجهزة الأشعة radiation scanning detection devices بنسبة 100% (Donner) Kruk- 2009.

- 6-9 ضرورة قيام وزارة المالية والوزارة المختصة بالتجارة الخارجية بوضع القوانين واللوائح التي تحد من التدخلات السلبية التي تكون في غير صالح تسهيل التجارة.
- 6-10 ضرورة قيام الجمارك بمراجعة موضوع شهادة المنشأ ومطابقته للرقم التعريفي للشحنة واعتبارها ضمن الأوراق المقدمة لمنصة (نافذة) حيث جهالة منشأ البضاعة قد توقع الدولة والمستهلك في مشكلات تجارية.
- 6-11 نقتراح دراسة مستقبلية عن الأثار الاقتصادية لتطبيق نظام التسجيل المسبق للشحنات خلال الفترة من 2022 إلى 2025.

قائمة المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية

- السيد، محمد عثمان عبد الواحد - إكمانيات تفعيل نظم المناطق الحرة لتحقيق أهداف السياسات الجمركية المصرية- رسالة دكتوراه - كلية التجارة - جامعة الإسكندرية - 2016
- الفضل، مؤيد عبد الحسين - الرماحي، حنان عبد الأمير - دور النافذة الواحدة في استقطاب الاستثمار الأجنبي والمحلي - كلية الإدارة والاقتصاد - جامعة الكوفة - مجلة الغري للعلوم الاقتصادية والإدارية - السنة 11 - المجلد 9 - العدد 32 - 2015
- القصاص، جلال جويده - النظم الجمركية في ظل اتفاقيات التجارة الدولية في مصر ودول مجلس التعاون الخليجي- دار التعليم الجامعي بالإسكندرية 2018
- بديوي، الشيماء أمين - دور نظام النافذة الواحدة في تحقيق أهداف السياسة الجمركية في مصر - الفترة من 2000 إلى 2016 - رسالة ماجستير كلية التجارة - جامعة الإسكندرية - 2018
- جرجس، مينا سعيد كامل - تقييم دور الآليات الجمركية الحديثة في مكافحة التهريب الجمركي مع إشارة خاصة لمصر - رسالة ماجستير- كلية التجارة جامعة الإسكندرية - 2018
- حسن، عديلة عباس على - تحليل العلاقة بين نظام الإفراج المسبق واتفاقية كيوتو في تسهيل التجارة الخارجية في مصر - رسالة ماجستير - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالإسكندرية - 2013
- حلمي، أمنية - تطوير الإدارة الجمركية في مصر - ورقة عمل رقم 81 / 2003م
- سوسه، إيمان حسن محمود - إكمانيات تفعيل دور التقييم الجمركي في تحقيق أهداف السياسات الجمركية المصرية - رسالة دكتوراه - كلية التجارة - جامعة الإسكندرية - 2017
- شوقي، ميرفت أحمد - تجارة مصر الدولية بين التسهيل الجمركي للتجارة ومتطلبات الأمن القومي - رسالة ماجستير- معهد النقل الدولي واللوجستيات - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالإسكندرية - 2013
- عبد الغفار، عبد الغفار فاروق - كفاءة الإدارة الجمركية في مصر كمؤشر لتمكين التجارة العالمية - وزارة المالية - مصلحة الجمارك المصرية - 2012
- عبد الفاضل، فتحية - دراسة حول إنشاء النافذة الواحدة وتطبيقها لتسهيل التجارة في السودان - اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) الأمم المتحدة -2012

- عبدالمولى، السيد - التعريف الجمركية الجديدة - خطوة على طريق الإصلاح الجمركي - مصر المعاصرة - يوليو 2005.
- فريد، نهي سمير عبد الحميد - إدارة المخاطر الجمركية ودورها في تسهيل التجارة الدولية - رسالة ماجستير - معهد النقل الدولي واللوجستيات - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالإسكندرية - 2013.
- ميخائيل، ماجي كمال - ماذا تعرف عن النافذة الواحدة - مجلة الجمارك - 2012

دوريات ومنظمات:

- الأسيكودا (ASYCUDA) Automated System For Customs Data - منظمة الأونكتاد (UNCTAD) - الأمم المتحدة
- اتفاقية كيوتو بصيغتها المعدلة بالقرار الجمهوري رقم 334 لسنة 2007
- إعلان أروشا - إعلان أروشا المعدل
- الأمم المتحدة - اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) - لجنة النقل واللوجستيات - الدورة الثامنة عشرة - بيروت، 20 - 21 ديسمبر 2001
- البنك الدولي - قاعدة بيانات مؤشر أداء الخدمات اللوجستية - يونيو 2017 <https://lpi.worldbank.org/international>
- الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء - بيانات التعداد الاقتصادي 2017 / 2018
- المنتدى الاقتصادي العالمي - 2016
- الوقائع المصرية - العدد 25 - السنة 194 - 1 / 2 / 2021 - قرار 38 لسنة 2021 بشأن التسجيل المسبق للشحنات ACI
- بيانات البنك الدولي.
- بيانات الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة 2018/2017
- تقرير الأداء اللوجستي - ECES المركز المصري للدراسات الاقتصادية
- قرارات وزير المالية أرقام 38 لسنة 2021 - 328 لسنة 2021 - 222 لسنة 2021
- مشروع اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك الجديد رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠
- منشورات الإجراءات أرقام 10 لسنة 2021 - 11 لسنة 2021
- منظمة التجارة العالمية، الإعلان الوزاري (WT/MIN(13)/36)، ديسمبر 2013
- موقع (نافذة) المصري www.nafeza.gov.eg

ثانياً: المراجع باللغة الإنجليزية:

- Advance Cargo Information (ACI) Implementation Guidance - World Customs Organization June 2018
- Arusha declaration, <http://www.wcoomd.org/en.aspx> - World Customs Organization
- Customs.gov.sg/news 2021
- Donner, Michel, Kruk, Cornelis, Supply Chain Security Guide, The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank 2009
- Jonathan Koh Director - Trade Facilitation Centre of Excellence - Crimson Logic Pte Ltd. 2017

- SAFE – Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade, W.C.O – 2012
- Sreya, Hong, Enhancing customs control in Cambodia through risk management policy - World Customs Journal - Volume 14, Number 1, March 2020
- Tijan, Edvard, Jović, Marija, Jardas, Mladen, Gulić, Marko, The Single Window Concept in International Trade, Transport and Seaports - Multidisciplinary Scientific Journal of Maritime Research, Faculty of Maritime Studies, University of Rijeka, Croatia, December 2019
- Trading across Borders – Doing Business – World Bank Group, 2018
- UNCTAD, Computerized information systems for port operations (TD/B/C.4/AC.7/11/Supp.1), 1991
- United Nations, Japan’s Development of a Single Window – Towards a Single Window Trading Environment. Case of NACCS – network of experts for paperless trade in Asia& Pacific Brief No. 06, April 2011.
- United Nations, Single Window for Trade Facilitation: Regional Best Practices and Future Development, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) 2018
- United Nations Economic Commission for Europe - Facilitation Implementation Guide 2012
- World Bank, 2000b, and 2000c; and Janet Tay Consultants Pte Ltd., 2002
- World Customs Organization, Advance Cargo Information (ACI), Implementation Guidance, June 2018
- World Customs Organization, Cross -Border Transaction on the Fast Track Benefits & Single Window Aspects- The WCO data Model -- 2013
- www.customs.gov.sg/news-and-media/media-releases/2021-08-18-Media-Release.pdf August 2021
- www.nafeza.gov.eg