"أجندة بحثية تفصيلية لدعم الجهد الحكومى للتحول الرقمى للاقتصاد المصرى"

الورشة التاسعة .. "التجارة عبر الحدود"

بيان صحفي

القاهرة – ٢٤ إبريل ٢٠١٩

عقد المركز المصرى للدراسات الاقتصادية، اليوم الأربعاء، ورشة العمل التاسعة ضمن سلسلة ورش ممتدة على مدار ٦ أشهر بعنوان: "أجندة بحثية تفصيلية لدعم الجهد الحكومى للتحول الرقمى للاقتصاد المصرى"، وناقشت هذه الورشة موضوع "التجارة عبر الحدود"، بحضور ومشاركة عدد من الخبراء والمتخصصين في هذا المجال.

وعرض الخبراء أهم المعوقات التي تواجه عملية التحول الرقمى للتجارة عبر الحدود، وأسباب تراجع مصر في المؤشر الدولى للتجارة عبر الحدود، واقتراحات النهوض بترتيبها.

وقال الدكتور خالد دربالة، استشارى التحول الرقمى، إن عملية التحول الرقمى لأى منظومة تستلزم دراسة المنظومة الحالية وأسباب الخلل بها، والأهداف الاستراتيجية التي تسعى المؤسسة لتحقيقها، وهو ما يمكن من تحديد الشكل الجديد للمنظومة وبنا على ذلك يتم اختيار التكنولوجيا المطلوبة التي تعد وسيلة ولست هدفا في حد ذاتها.

وأشار دربالة إلى تدنى ترتيب مصر في مؤشر التجارة العابرة للحدود، الذى يعد من المؤشرات الرئيسية المؤثرة فى مؤشر أداء الأعمال الصادر عن البنك الدولى، مسجلا المركز ١٧١ من بين ١٩٠ دولة عام ٢٠١٩، متراجعا مركزا عن العام السابق. وأوضح دربالة أن هذا المؤشر يقيس زمن وتكلفة الإفراج عن الرسائل المستوردة والمصدرة، وبالتالي بدراسة منظومة عمل الموانئ والجمارك والرقابة العامة على الصادرات والواردات وجميع الأجهزة الرقابية الأخرى المشاركة في إجراءات الإفراج مثل الحجر الصحى والبيطرى والكشف عن المفرقعات ومرفق تنظيم الاتصالات وغيرها، وبالتالي الترابط والتكامل بينهم.

لمزيد من المعلومات رجاء الاتصال بالمركز المصري للدراسات الاقتصادية، أبراج نايل سيتي، البرج الشمالي، الدور الثامن، كورنيش النيل، رملة بولاق، القاهرة ١١٢٢١- مصر تليفون: ٢٤٦١٩٠٣٧ (٢٠٢) فاكس: ٢٤٦١٩٠٤٥ (٢٠٢) بريد إلكتروني: eces@eces.org.eg.

وتساءل دربالة عن كيفية جذب استثمارات عالمية في مجال اللوجستيات إلى مصر والتي تطل على موانئ هامة، لافتا إلى أن إحدى شركات اللوجستيات التي تعمل في شرق التفريعة نقلت جزءا من أعمالها إلى دولة المغرب المنافسة لمصر في هذا المجال، بسبب تدنى وضع مصر في مؤشر التجارة عبر الحدود.

وبحسب بيانات المؤشر التي استعرضها دربالة، يصل زمن تنفيذ إجراءات الإفراج للشحنات المصدرة في مصر ١٣٦ ساعة، مقابل ٣٧ ساعة في المغرب، و٢٠ ساعة في تركيا، و٣٣ ساعة في الإمارات، في حين يصل زمن الإفراج عن الشحنات المستوردة ٥٠٥ ساعة في مصر، مقابل ٩١ في المغرب، و١٤ ساعة في تركيا، و٦٦ ساعة في الإمارات، لافتا إلى أن زمن الإفراج الفعلى عن الشحنات في مصر يزيد عن ذلك ويتراوح بين ١٦ إلى ٢٩ يوما.

وأشار خبير التحول الرقمى إلى دراسة منظومة الجمارك المصرية منذ نهاية عام ٢٠١٥ وحتى نهاية عام ٢٠١٨ وانتهت الدراسة إلى الشكل الأمثل لتطبيق التحول الرقمى، ولكنها لم تطبق.

وعرض دربالة أهم مشاكل المنظومة الحالية في مصر والمتمثلة في الاعتماد بالكامل على العامل البشرى، كما أن صاحب الشأن هو القائم بتداول البيانات بين الوحدات الجمركية أو بين الوحدة الجمركية وجهات الفحص، ولا يوجد آلية محددة لإثبات ملكية البضائع المجهلة في حالة ما إذا كانت بوالص الشحن غير معنونة لملكية أحد، كما تعتمد المنظومة على آليات رد الفعل ولا يوجد منظومة لإدارة المخاطر للكشف عن الشحنات، بجانب عدم توحيد إجراءات الإفراج بين الموانئ، وعدم وجود منظومة تسعير موحدة.

وردا على أسئلة الحضور حول منظومة الشباك الواحد التي تنفذها الحكومة بالمنافذ الجمركية حاليا بالتعاون مع إحدى شركات القطاع الخاص، قال دربالة إنه طبقا لتعريف منظمة الجمارك العالمية، فإن نقطة تسليم الأوراق والدفع الوحيدة لا تعد منظومة شباك واحد، حيث وُضعت أربعة تعريفات للنافذة الواحدة تعتمد على تكامل كافة إجراءات الجهات المعنية بالمنظومة، وبالتالي لا تعد الجهود الحالية "منظومة نافذة واحدة".

ومن خلال دراسة حالة عملية على ميناء الإسكندرية، أشار دربالة إلى أن تخفيض زمن الإفراج عن الرسائل الواردة على مدار ٣ سنوات بنحو ٢٤ ساعة سنويا يخفض تكلفة فاتورة الاستيراد بقيمة ٢٨٢,٥٦ مليون دولار، ويزيد عائدات الموانئ والجمارك بمقدار ٦٢,٨٨ مليون دولار عل مدار ٣ سنوات، وينخفض زمن الإفراج الجمركي الكلى ليصبح ٣٦١ ساعة بلا من ٥٠٥ ساعة حاليا، ويتحسن ترتيب مصر في مؤشر التجارة العابرة للحدود ٩ درجات، كما تنخفض تكلفة الإفراج من ٥٥٨ دولار إلى ٣٨٨ لكل TEU، وتحسين ترتيب مؤشر كفاءة إدارة الأعمال ٦ درجات.

ومن جانبه استعرض أحمد عبد الواحد، رئيس شعبة التخليص الجمركة بالاتحاد العام للغرف التجارية، عددا من المشاكل التي تواجه المتعاملين مع الجمرك والموانئ المصرية، والتي تتمثل في عمل كل ميناء بإجراءات مختلفة في الإفراج الجمركي، كما لا يوجد تسعير موحد لتداول الحاويات والتفريغ في الموانئ المختلفة، وكثيرا ما يتعرض النظام الإليكتروني في المنافذ للعطل وهو ما يكلف المستثمرين مبالغ كبيرة مقابل أرضيات نتيجة عدم إنهاء الإجراءات.

وأشار عبد الواحد إلى أنه لم يؤخذ رأى المتعاملين في منظومة الشباك الواحد التي يجرى تنفيذها، مطالبا بربط مكاتب التخليص الجمركي والمكاتب اللوجستية بالنافذة الواحدة، للاستفادة من خبراتهم وتسهيل إجراءات الإفراج، داعيا وزارة

النقل لوضع تكلفة محددة وثابتة في جميع الموانئ للتفريغ، ووضع موازين بالساحات زنة ١٠٠ كيلو جرام لتسهيل الإجراءات، وتفعيل أجهزة الفحص بالأشعة التي يتم تعطيلها أحيانا حتى لا يتم كشف عمليات التهريب.

وطالبت الدكتورة عبلة عبد اللطيف، المدير التنفيذى ومدير البحوث بالمركز، بضرورة وجود منظومة واضحة حتى لا تكون الإجراءات عرضة لتفسير كل شخص أو جهة وتحقيق الشفافية فى التعامل، مؤكدة على أهمية زيادة دخول العاملين في الضرائب والجمارك حتى لا يكونوا عرضة لعمليات الفساد.