تيسير توسعة الموانئ عن طريق تبسيط وتكامل العمليات واتساقها – نهج ميناء "فيليكستو"، المملكة المتحدة

عام ١٩٨١، واجه ميناء «فيليكستو» أزمة تشغيلية. فقد بلغت الطاقة الإنتاجية للميناء، عقب النمو المتسارع الذي شهده خلال السنوات السابقة، إلى أكثر من نصف مليون وحدة مكافئة لعشرين قدماً (TEU).

لم يكن الوصول إلى إنتاجية متنامية ممكناً إلا عن طريق زيادة المساحة أو تحسين الكفاءة. وبما أنَّ الأرض كانت محدودة، فقد قررت الإدارة إدماج بعض العمليات والإجراءات التي تُسبب حالات تأخر حركة السلع.

مقدمة

كان السبب الكامن وراء استخدام هذا النهج، بدلاً من اللجوء إلى توسعة المنطقة التشغيلية في الميناء فقط، بسيطاً جداً. فقد شكلت العمليات والإجراءات المستندية المرهقة التي تصاحب عملية تخليص الشحنات وحركتها عوائق خانقة. وفي مثل هذه الحالة، لن تُسفر زيادة المساحة المادية ورفع الطاقة الإنتاجية إلا إلى زيادة عمليات التوثيق والمستندات، كما تحتاج إلى ذات المعالجة اليدوية الشاقة.

وعليه، فقد تقرر تطوير وتنفيذ نظم مجتمعات الموانئ (PCS) مع التركيز بالكامل على التخلص، قدر الإمكان، من عدد المستندات الورقية (التي عادة ما تكون على شكل عدة نسخ) التي تجوب أرجاء الميناء عند إنجاز المعاملات. إنَّ خطوط ووكلاء وشركات الشحن والوسطاء والجمارك والسلطات الحكومية الأخرى ومشغلي النقل ومشغلي الموانئ/المحطات، يعتمدون في أداء مهامهم على المعلومات التي يوفرونها لبعضهم البعض، فالنشاط الذي يُنفَّذ في قطاع يؤثر بالتالي على القطاعات الأخرى. لقد بات واضحاً أنه إن وُجدت طريقة دقيقة وسريعة لتمرير المعلومات فيما بينهم دون استخدام الأوراق، عندئذ يُحتمل تحسين كفاءة العملية بأسرها. مما قد يُيسِّر تسريع حركة السلع ورفع الطاقة الإنتاجية بمجملها. وتُعتبر هذه العوامل لوحدها كفيلة بأن تخفف من جاذبية مقترح التوسعة المادية.

ومن أجل ضمان نجاح النظام، أو على الأقل ضمان الحد من أثر أي إخفاق مُحتمل، شاركت مختلف القطاعات العاملة في مجتمع ميناء «فيليكستو» في عملية التصميم.

وعلى أثر ذلك، أسَّسَت اللجنة التوجيهية وفريق المشروع ومجموعات فرعية متنوعة. وأدَّت دائرة الإيرادات والجمارك (HMRC) دوراً رئيسياً بأن شكلت فريقاً محلياً مُخصصاً بينما وفرت الدعم الفني وساندت السياسة العامة من مقرها الرئيسي. ولطالما قيل أنَّ النجاح الباهر الذي حققه النظام يعود بالأساس إلى حقيقة مفادها أنه نظام «صممه المستخدمون للمستخدمين»، وما زالت هذه الفلسفة قائمة منذ ٣٠ سنة وأكثر.

تُشكل عملية معالجة البيانات الجمركية إحدى أسباب حالات التأخير الرئيسية التي حُددت في مرحلة مبكرة. حيث كان معدل الزمن اللازم لإنجاز معاملة التخليص أربعة إلى خمسة أيام، بينما أظهرت الإحصاءات أنَّ إقراراً واحداً من كل ثلاثة إقرارات جمركية قد احتوى على أخطاء. وخلال تلك الفترة كان وكلاء النقل/وسطاء الجمارك يُعدون بأنفسهم الإقرارات الجمركية البحرية على الورق ويُقدمونها إلى الجمارك، حيث يُدخل موظفو معالجة الإقرارات، بعد ذلك، جميع التفاصيل في نظام الجمارك المركزي لمعالجة الإقرارات الجمركية. وعادة ما كانت عملية التحقق من المعلومات الواردة في الإقرارات تكتشف بعض الأخطاء، ويتبع ذلك عملية إشعار وتعديل ثم تُقدَّم البيانات وتُدخل من جديد. الأمر الذي ساهم إلى حد كبير بإطالة ورفع معدل الزمن اللازم لإتمام معاملة التخليص:

› رغم ذلك، كان نظام الجمارك قادراً على تصريف أمور الإقرارات الجمركية ضمن بيئة تحضير الإقرارات بأسلوب الإدخال المباشر (DTI) [١]، وبالفعل كانت الموانئ الكبرى في المملكة المتحدة تستخدم هذا النظام في حينه. لذلك قررت اللجنة التوجيهية تنفيذ نظم مجتمعات الموانئ (PCS) على مرحلتين. تشهد الأولى منهما إدخال نظام تحضير الإقرارات بأسلوب الإدخال المباشر (DTI) إلى الموانئ، بينما تعمل المرحلة الثانية على تحقيق أهداف نظم مجتمعات الموانئ (PCS) برمتها. وبما أنَّها مرحلة فنية في الغالب، فقد تَقرر تنفيذها بالتوازي مع المرحلة الأولى.

وفي عام ١٩٨١، صدرت دعوة تقديم العطاءات وأُحيل العقد. وبحلول شهر كانون الثاني عام ١٩٨٢، كانت الموارد اللازمة جاهزة وبوشر بتصميم وظيفة نظم مجتمعات الموانئ (PCS). لقد كان الهدف، منذ البداية، أن يُملي المستخدمون النهائيون وبدقة طريقة عمل النظام، كما كانت مسؤولية المتعهد أن يتكفل بتلبية جميع متطلباتهم. ومع ذلك كله، وُضعت عدة قيود على فريق المشروع خلال تطوير نظم مجتمعات الموانئ. وعلى وجه الخصوص، أنَّ النظام يجب:

- أن يتعامل مع العمليات التشغيلية الرئيسية فقط؛
- ألا يُكرر المهام حيثما وجدت أنظمة كفؤة؛
- في المقام الأول أن يسمح بتبادل البيانات الإليكتروني، بما في ذلك معلومات بيان الشحن.

١ يتيح نظام تحضير البيانات بأسلوب الإدخال المباشر (DTI) للمستوردين والمصدرين ووكلائهم بإرسال البيانات الإليكترونية الخاصة بالإقرارات الجمركية إلى نظام الجمارك المؤتمت من مكاتبهم.

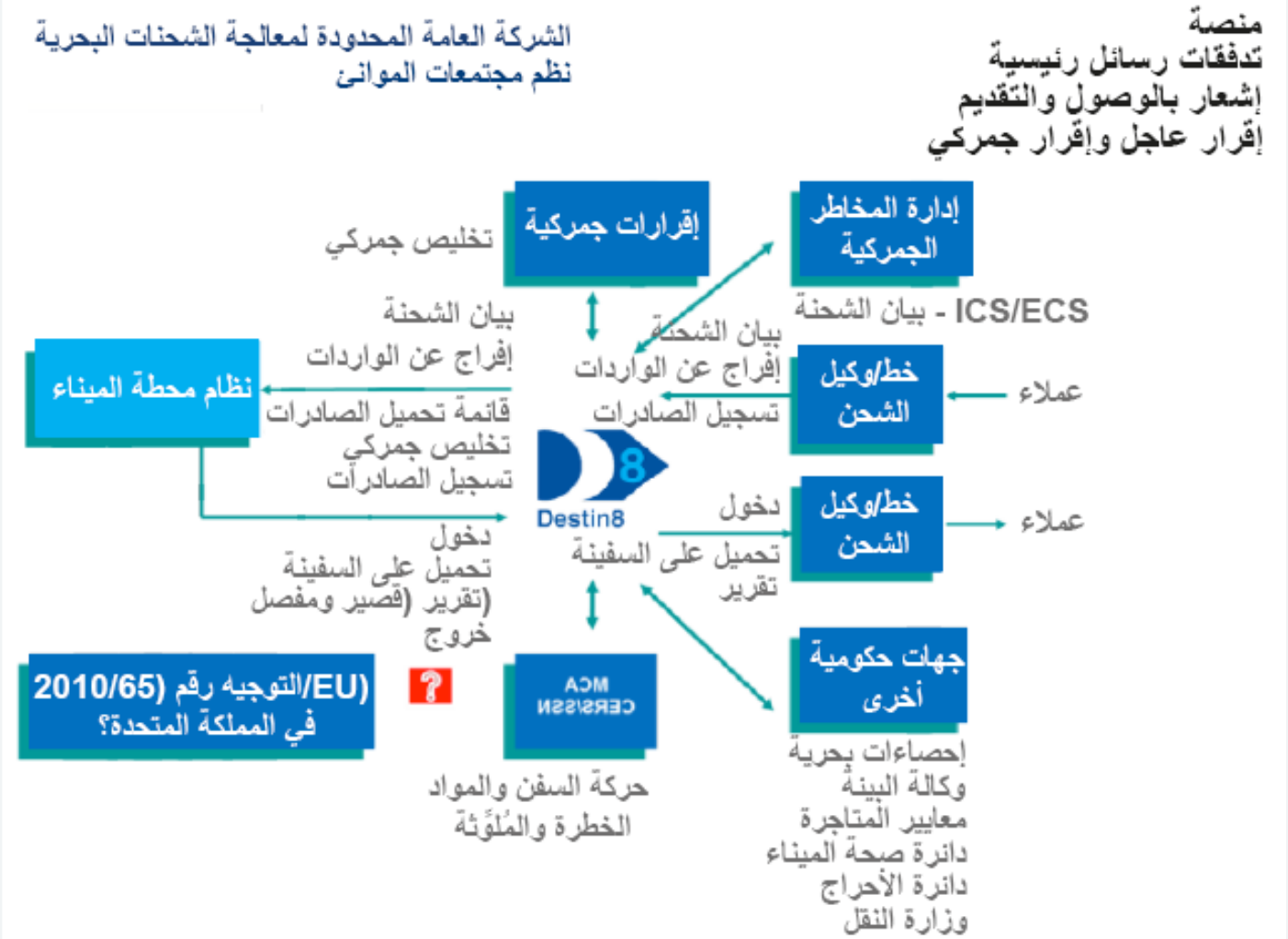
إنَّ سبب وجود مثل هذه المبادئ الأساسية بسيط وواضح، فقد كان لدى كل من ميناء «فيليكستو» والكثير من عملائه وشركات النقل وخطوط الشحن أنظمته الخاصة التي كانوا قد استثمروا مبالغ كبيرة فيها، ولم يريدوا المجازفة بهذه الاستثمارات.

تنفيذ مرحلي

المركزي بغية معالجة الإقرارات الجمركية عبر بوابة واحدة خُصصت لهذه الغاية، أي، نظم مجتمعات الموانئ (PCS). ومن خلال استخدام نظام تحضير البيانات بأسلوب الإدخال المباشر (DTI)، أمسى وكيل الشحن قادراً وبكل فعالية على أداء الدور الذي كان يؤديه موظف الجمارك في السابق، مما خفف من أعباء الموظفين وأتاح لهم التركيز على أنشطة أكثر إنتاجية. لقد أدى إدخال نظام تحضير البيانات بأسلوب الإدخال المباشر (DTI) فحسب إلى تحسّن مذهل في الفترة اللازمة للتخليص التي أصبحت ٦ ساعات تقريباً بعد أن كانت ٤-٥ أيام.

استمر تطوير المرحلة الثانية (التي تُعرف أيضاً بمرحلة السيطرة على المخزون) بالتوازي مع الأولى، وحدث التنفيذ بعد ١٨ شهراً تقريباً. كان الهدف الأساسي من المرحلة الثانية جمع البيانات المتصلة بكل سفينة وكل حاوية/إرسالية استيراد وتصدير تحملها أو تنقلها إلى سفينة أخرى، إضافة إلى تخزين هذه البيانات واستخدامها لكي تتيح لمختلف قطاعات الميناء أن تُنفذ عملياتها المادية دون اللجوء إلى المستندات الورقية.

إنَّ ما يُعرف حالياً بمنصة (Destin٨) هو عبارة عن نظام يُدير ويُعالج أحجاماً ضخمة من البيانات والمعلومات المتصلة بالتجارة الدولية، حيث يجمعها ويُخزنها ويُبادلها ويُوزعها بين ما يُقارب ٧٥٠



شركة محلية ودولية وهيئة حكومية مُنخرطة في مجال التجارة والنقل الدولي. كما أنه يتيح تبادل المعلومات إلكترونياً بين جميع قطاعات الميناء، بما في ذلك خطوط/وكلاء الشحن، وسلطات الموانئ، ومشغلو المحطات، ودائرة الإيرادات والجمارك (قوات الحدود البريطانية)، وهيئات حكومية أخرى (دائرة صحة الموانئ، ووزارة الزراعة، ودائرة الأحراج، ودائرة الصحة النباتية، ووزارة النقل، ومديرية خفر السواحل البحرية، ودائرة المعايير التجارية، ووكالة البيئة)، ووكلاء التخليص، ومزودو اللوجستيات، ومشغلو محطات شحن الحاويات/مستودعات الحاويات الداخلية (CFS/ICD)، ومشغلو النقل البري/السكك الحديد. ويُستخدم نظام تبادل البيانات الإليكتروني (EDI) على نحو واسع بين جميع أصحاب المصلحة في المجالات الوظيفية الرئيسية مثل مرافق معالجة معلومات السفن/الرحلات البحرية، والبيانات الجمركية، والصادرات، والواردات، وحركة البضائع من وسيلة نقل لأخرى، النقل البري/الحديدي، والتخليص الداخلي لدى محطات شحن الحاويات/مستودعات الحاويات الداخلية (CFS/ICD)، والسلع الخطرة والمُلوِّثة، والإحصاءات البحرية، ومرافق الإبلاغ عن النفايات ومتابعة الأملاك العامة.

الخُلاصة

نظام معالجة البيانات الجمركية حال قبول الإقرار يُرسل إشعاراً إلى نظم مجتمعات الموانئ (PCS) بالإفراج الفوري عن السلع. ولا يُستثنى من ذلك إلا تلك الإقرارات الجمركية التي تستلزم مستندات إضافية أو عملية معاينة.

وعلى أي حال، لم تتغير الفكرة الرئيسية المتمثلة «بالاستعاضة عن المستندات الورقية بأخرى إليكترونية تعادلها». وبات واضحاً أن هدف خفض مدة عملية التخليص والحد من المستندات الورقية قد تحقق. ولربما الأهم من ذلك، أنَّ النظام قد شجَّع على نقل البيانات عبر عملية إرسال واحدة بغرض توظيفها لاستعمالات متعددة في مجال تعاملات المؤسسات التجارية بين بعضها البعض فيما يختص بعمليات الميناء.

يُشكل مفهوم الإرسال الواحد إحدى المنافع الرئيسية لنظام نافذة التجارة الدولية الواحدة. ويتمثل أحد الأهداف الجوهرية لنظم مجتمعات الموانئ الخاص بميناء «فيليكستو» في تيسير إعادة استخدام البيانات الواردة عبر عملية إرسال واحدة. ويتمثل على وجه الخصوص، في تلبية مقتضيات تشريعات المملكة المتحدة وتوجيهات الاتحاد الأوروبي واللوائح الحكومية الأخرى.

ونتيجة ذلك، تحققت قابلية التخاطب البيني بين مختلف أنواع أنظمة المعلومات المؤسسية (IOISs) في عدة مجالات، مثل:

الإحصاءات البحرية – تُستخدم البيانات الواردة في بيان شحنة السفينة/الرحلة التي تستقبلها وتخزنها منصة (Destin٨)، في تلبية متطلبات التوجيه رقم (EC/٤٢/٢٠٠٩) لإحصاءات الاتحاد الأوروبي البحرية بشأن الشحنات.

السلع الخطرة والمُلوِّثة (DPG) – تُخزَّن معلومات السلع الخطرة والمُلوِّثة على منصة (Destin٨) لجميع الواردات والصادرات والشحنات المتبقية على متن السفينة لكي تتمكن دائرة السلامة التابعة للميناء من استخدامها عند وقوع أحداث أو حالات طوارئ. كما تكون هذه البيانات إضافة إلى تفاصيل سفينة/رحلة الشحن متاحة لاستخدام السلطة المحلية المسؤولة عن السلامة البحرية، ويمكن إرسال الإشعارات عند اللزوم إلى الجهة المناسبة وفقاً لمتطلبات التوجيه رقم (EC/٥٩/٢٠٠٠) بشأن نفايات الموانئ، والتوجيه رقم (EC/١٦/٢٠٠٩) بشأن سيطرة الدولة على الموانئ، والتوجيه رقم (EC/٥٩/٢٠٠٢) وتعديلاته الواردة في التوجيه رقم (١٧/٢٠٠٩/EC) ورقم (EU/١٥/٢٠١١) بشأن مراقبة حركة السفن.

نماذج اتفاقية تسهيل النقل البحري (FAL) والنافذة الواحدة – يفرض التوجيه رقم (EU/٦٥/٢٠١٠) على الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي قبول شكليات رفع التقارير والإبلاغ بصيغة إليكترونية والالتزام بتنفيذها وإرسالها عن طريق نافذة واحدة بأقرب وقت ممكن وبموعد أقصاه ١ حزيران ٢٠١٥. فحقيقة أنَّ بيانات السفينة/الرحلة التي تُرسل إلى منصة (Destin٨) وتحفظ فيها تحتوي بطبيعتها على معظم البيانات التي يستلزمها نموذج (FAL١) ونموذج (FAL٢)، يضع النظام في موقع مثالي يتيح له تيسير تنفيذ شكليات رفع التقارير التي نص عليها التوجيه رقم (٦٥/٢٠١٠/EU). كما أنَّ وصول بيانات الرحلة إلى منصة (Destin٨) يستوفي متطلبات توجيه الاتحاد الأوروبي رقم (EEC/٩٢/٢٩١٣)، أي أنَّ البيانات الموجودة في بيان شحنة السفينة يُمَكَّن المنصة من استيفاء المتطلبات الرقابية نيابة عن الموانئ وشركات النقل، وبذات الوقت تتيح لشركات النقل إرسال البيانات مرة واحدة فحسب.

تستخدم الجمارك حالياً معظم بيانات حمولة السفن التي تُرسل إلى منصة (Destin٨) لجميع أغراض المراقبة المالية. وتجدر الإشارة إلى أنَّ بيانات حمولة السفينة التي تُرسل إلى النظام تستخدم صيغة الرسائل الجمركية بشأن بيانات الحمولة (CUSCAR) الواردة في قواعد الأمم المتحدة للتبادل الالكتروني للبيانات في مجال الإدارة والتجارة والنقل (UN/EDIFACT)، وتُحوَّل إلى نظام الجمارك المركزي الخاص بمكافحة التهريب بغرض التحليل وإدارة المخاطر. ويجدر الذكر أيضاً أنَّ صيغة (CUSCAR) تقبل عناصر بيانات إضافية أخرى يطلبها نظام مراقبة الواردات (ICS). كما يُتاح بيان حمولة السفينة لدوائر حكومية أخرى مثل دوائر الحجر الصحي والبيطرة والزراعة التي تستخدم النظام أيضاً. ويُمثل فحص التصوير بالأشعة السينية أحد الأمثلة على استخدام هذه الجهات لمنصة (Destin٨)، حيث يستخدم جهاز إنفاذ القانون المختص المنصة لإرسال الإشعارات بشأن متطلبات الفحص، وللإفراج عن الحاويات بعد إتمامه. ولا يحتاج الأمر إلى إصدار أية بيانات ورقية بشأن الحمولة إلى الجمارك أو مشغل الميناء أو الدوائر الحكومية الأخرى التي تستعمل المنصة. أضف إلى ذلك أنَّ شركات النقل بوسعها إجراء التعديلات دون الحاجة إلى موافقة مسبقة شريطة إبلاغ الجمارك فوراً بشأن التعديلات الحساسة.

خلاصة الأمر، أنَّ تجربة ميناء «فيليكستو» قد أثبتت إمكانية تحقيق مكاسب تشغيلية ومالية مُعتبرة عن طريق تطوير أنظمة مجتمعات

موانئ فعالة ومتكاملة. فلا شك أنَّ هذه الأنظمة تخفض من إجمالي حجم العمل المكتبي من خلال توفير وسائل لتجميع المعلومات جملة واحدة، ولا تُهدر الجهود نتيجة الحد من تكرار إدخال وتخزين البيانات. إنَّ الوقت اللازم للتعامل مع الشحنات ومعالجتها والإفراج عنها يخفض من مدة إنجاز المعاملات لأن المعلومات اللازمة تكون متوفرة وجاهزة في الحال لمن يحتاج إليها.

ولا نبالغ عند القول بأنَّ الشرط الأساسي المسبق للنجاح الباهر الذي حققته نظم مجتمعات الموانئ في ميناء «فيليكستو» هو الإحساس «بالملكية». فمن الضرورة بمكان أن يتفق جميع أصحاب المصلحة على مصالحهم المشتركة ويقبلوا خطة عمل مشتركة من أجل تحقيق التطور المطلوب. وينبغي ألا نشيح بنظرنا عن حقيقة أنَّ النظام كان ولا يزال يخضع لتحسين مستمر يقوم به المستخدمون ومن أجل المستخدمين، ولن يعود النظام على جميع أعضاء مجتمع الميناء بأية منافع إلا بهذه الطريقة فقط، الأمر الذي سيكون له تأثيراً مباشراً على مستقبل الميناء ومجتمعه.

المراجع:

- للمزيد من المعلومات حول الشركة العامة المحدودة لمعالجة الشحنات البحرية [MCP plc] أو منصة [Destin8]، الرجاء التواصل مع المدير التنفيذي، السيد "ألن لونج" على الهاتف رقم: +٤٤ ١٣٩٤ ٦٠٠٢٠٠، أو عبر البريد الإليكتروني التالي: alanlong@mcpplc.com.
- الشركة عضو مؤسس في الجمعية الأوروبية لنظم مجتمعات الموانئ [EPCSA].

لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والباسيفيك
[UNESCAP]
بريد إليكتروني: duvaly@un.org
رابط إليكتروني: www.unescap.org/unnext/tools/business_process.asp