

منهجية قياس مؤشر التجارة عبر الحدود تقرير ممارسة أنشطة الأعمال- البنك الدولي

يضع مشروع ممارسة أنشطة الأعمال مقاييس موضوعية لأنظمة أنشطة الأعمال وإنفاذها عبر 190 إقتصاداً عالمياً، وبمدن مختارة على المستويين الوطني والإقليمي، وينظر المشروع الذي تم تدشينه عام 2002 إلى الشركات المحلية الصغيرة والمتوسطة الحجم، ويقيس الأنظمة المطبقة عليها على مدى دورة حياتها. ويُعتبر كل من تقرير ممارسة أنشطة الأعمال والنموذج المعياري لاحتساب التكلفة الأدايتين المعياريتين الوحيدتين اللتين يجري استخدامهما عبر مجموعة متنوعة واسعة النطاق من الاقتصادات لقياس أثر عملية وضع اللوائح والأنظمة على أنشطة الأعمال التجارية.

يشجع تقرير ممارسة أنشطة الأعمال - من خلال جمع وتحليل البيانات الكمية الشاملة للمقارنة بين بيانات اللوائح الحكومية المنظمة لأنشطة الأعمال فيما بين الاقتصادات وعبر الوقت - الاقتصاد على المنافسة نحو زيادة كفاءة هذه الأنظمة؛ ويتيح معايير قابلة للقياس من أجل الإصلاح؛ ويشكل مصدراً للأكاديميين والصحفيين وباحثي القطاع الخاص وغيرهم من الراغبين في الوقوف على آخر التطورات في مناخ الأعمال لكل اقتصاد.

علاوة على ذلك، يتيح التقرير تقارير مفصلة على المستوى الوطني (مدن وأقاليم وولايات داخل الاقتصاد الواحد) تغطي على نحو شامل أنظمة أنشطة الأعمال والإصلاحات ذات الصلة في مدن ومناطق مختلفة داخل الاقتصاد المعني، حيث توفر تلك التقارير بيانات حول مدى سهولة ممارسة أنشطة الأعمال، وتقوم بترتيب المواقع حسب مستوى أدائها، وتوصي بإصلاحات لتحسين مستوى الأداء في كل من المجالات التي تغطيها المؤشرات. كما ويمكن لمدن مختارة مقارنة اللوائح المنظمة لأنشطة الأعمال الخاصة بها مع تلك المتعلقة بمدن أخرى في نفس الاقتصاد أو المنطقة. بعد دراسة 190 إقتصاداً، يقوم تقرير ممارسة أنشطة الأعمال بترتيبها حسب مستوى أدائها.

لقد غطى أول تقرير في سلسلة تقارير ممارسة أنشطة الأعمال، الذي صدر في 2003، 5 مجموعات من المؤشرات في 133 إقتصاداً واستفاد هذا المشروع من المعلومات التقييمية والتعليقات التي قدمتها الحكومات والأوساط الأكاديمية والممارسون والمشاركون في عملية التقييم. ومازال الهدف الأولي للتقرير قائماً، وهو: توفير أساس موضوعي لفهم طبيعة البيئة التنظيمية لأنشطة الأعمال التجارية والعمل على تحسينها والارتقاء بها في مختلف أنحاء العالم.

فيما يتعلق بمؤشر التجارة عبر الحدود، فإن التقرير يقوم بتسجيل الوقت والتكلفة المرتبطين بالعمليات اللوجستية الخاصة بتصدير واستيراد السلع والبضائع، كما ويقاس الوقت والتكلفة (باستثناء التعرفة) المرتبطين بثلاث مجموعات من الإجراءات - الإمتثال للشروط والمتطلبات المستندية، والإمتثال لقوانين الحدود، والنقل الداخلي في إطار الإجراءات الشاملة لتصدير أو استيراد شحنة من السلع والبضائع. ويتحدد ترتيب اقتصادات الدول على سهولة التجارة عبر الحدود من خلال فرز مقياس مدى الإبتعاد عن الحد الأعلى للأداء فيما يتعلق بالتجارة عبر الحدود. وتمثل هذه التقديرات والدرجات المتوسطة البسيط لمقياس مدى الإبتعاد عن الحد الأعلى للأداء بالنسبة للوقت والتكلفة للإمتثال للشروط والمتطلبات المستندية وكذلك الإمتثال لقوانين الحدود في التصدير والاستيراد.

وعلى الرغم من أن تقرير ممارسة أنشطة الأعمال يقوم بجمع ونشر بيانات حول الوقت والتكلفة للنقل الداخلي، فإنه لا يستخدم هذه البيانات في حساب مقياس مدى الإبتعاد عن الحد الأعلى للأداء بالنسبة للتجارة عبر الحدود أو الترتيب على سهولة التجارة

عبر الحدود. يكمن السبب الرئيسي وراء ذلك في أن الوقت والتكلفة للنقل الداخلي يتأثران بالعديد من العوامل الخارجية - مثل جغرافية وطبوغرافية منطقة العبور، وإمكانات الطرق، والبنية التحتية العامة، والقرب من أقرب ميناء أو منفذ، وموقع المخازن التي يتم فيها تخزين السلع التي يجري تبادلها تجاريًا - كما إنهما لا يتأثران بشكل مباشر بسياسات وإصلاحات التبادل التجاري في الاقتصاد المعني.

يتم جمع البيانات حول التجارة عبر الحدود من خلال استبيان موجه لشركات الشحن المحلية، والمخلصين الجمركيين، وسلطات الموانئ والتجار. في حال لم يكن لدى الإقتصاد المعني تبادل تجاري على نطاق واسع عبر الحدود من خلال القطاع الخاص نتيجة للقيود الحكومية، أو الصراعات المسلحة، أو الكوارث الطبيعية، فإن هذا الإقتصاد يحصل على تصنيف "لا ممارسة". وأن الإقتصاد الحاصل على تصنيف "لا ممارسة" يحصل على تقدير "صفر" في مدى الإبتعاد عن الحد الأعلى للأداء لجميع مؤشرات التجارة عبر الحدود.

إفتراضات دراسة الحالة

حتى تكون البيانات قابلة للمقارنة بين الإقتصادات، يتم إتخاذ عدد من الإفتراضات حول السلع المتبادلة تجاريًا والمعاملات التجارية:

- بالنسبة لكل إقتصاد من الإقتصادات الـ 190 التي يشملها تقرير ممارسة أنشطة الأعمال، فإنه من المفترض أن تكون الشحنة متواجدة في مستودع في أكبر مدينة تجارية في الإقتصاد المصدر وتقطع مسافة إلى مستودع في أكبر مدينة تجارية في الإقتصاد المستورد. وبالنسبة لأحد عشر إقتصادا، يجري جمع البيانات بموجب إفتراضات دراسة الحالة ذاتها لثاني أكبر مدينة تجارية.
- تفرض دراسات الحالة الخاصة بالتصدير والإستيراد منتجات مختلفة للتبادل التجاري. ومن المفترض أن كل إقتصاد يقوم بإستيراد شحنة قياسية موحدة تبلغ 15 طن متري من قطع غيار السيارات في حاويات من نوع (HS 8708) من شريك الاستيراد الطبيعي لهذا الإقتصاد - أي الإقتصاد الذي تستورد منه القيمة الأكبر (السعر مضروبًا في الكمية) من قطع غيار السيارات. ومن المفترض أيضاً أن كل إقتصاد يقوم بتصدير المنتج الذي له ميزة نسبية (يحدد بالقيمة التصديرية الأكبر) إلى شريك التصدير الطبيعي - أي الإقتصاد الذي يعتبر أكبر مشتر لهذا المنتج. ويتم إستبعاد الأحجار الكريمة والمجوهرات، والوقود المعدني، والمنتجات النفطية، والحيوانات الحية، والمخلفات وبقايا المواد الغذائية، والأدوية والمواد الصيدلانية من قائمة منتجات التصدير الممكنة، غير أن في هذه الحالات تؤخذ ثاني أكبر فئة من المنتجات بعين الاعتبار، إن اقتضت الحاجة.
- شحنة السلع هي عبارة عن وحدة التجارة. وليس من الضروري وضع شحنات التصدير في حاويات، بينما من المفترض أن تتواجد شحنات استيراد قطع غيار السيارات في حاويات مخصصة.
- من المفترض أن تكون تكاليف الشحن حسب الوزن، أكبر من تكاليف الوزن حسب الحجم.
- إذا كانت الرسوم الحكومية تتحدد بقيمة الشحنة، من المفترض أن تكون القيمة 50 ألف دولار.
- أن يكون المنتج جديدًا وليس مستعملًا.
- أن تقوم الشركة المصدرة/المستوردة بالاستعانة بشركة شحن أو مخلص جمركي (أو الاثنين معاً) ودفع مقابل الخدمات المقدمة، وكذلك دفع جميع التكاليف المرتبطة بالنقل الداخلي، والتخليص الجمركي والفحص والتفتيش الإجباري من جانب الجمارك وغيرها من الهيئات الأخرى، وأعمال المناولة في الموانئ أو على الحدود، ورسوم الإمتثال للشروط والمتطلبات المستندية، وغير ذلك من التكاليف والمصروفات المماثلة.
- أن تكون طريقة النقل الأكثر استخدامًا لمنتجات التصدير أو الاستيراد المختارة وكذلك بالنسبة لشريك التجارة هي الموانئ البحرية، أو المطارات، أو معابر الحدود البرية.

- جميع المراسلات والمستندات الإلكترونية الخاصة بالمعلومات التي تطلبها من أية جهة حكومية فيما يتعلق بالشحنة تعتبر وثائق تم الحصول عليها، والتي جرى إعدادها وتقديمها أثناء عملية التصدير أو الإستيراد.
- يعرف الميناء أو المنفذ بأنه مكان (ميناء بحري أو مطار أو معبر بري) يمكن منه دخول السلع إلى الإقتصاد أو الخروج من الإقتصاد من خلاله.
- الهيئات الحكومية المعنية هي، على سبيل المثال، الجمارك وسلطات الموانئ، وشرطة الطرق، وحرس الحدود، وهيئات المقاييس والمعايير، والوزارات، أو مديريات الزراعة أو الصناعة، أو أجهزة الأمن القومي، وغير ذلك من السلطات والجهات الحكومية.

الوقت

يُقاس الوقت بالساعات، واليوم 24 ساعة (على سبيل المثال، 22 يوما تسجل على النحو التالي: $24 \times 22 = 528$ ساعة). وإذا إستغرق التخليص الجمركي 7.5 ساعة، تسجل البيانات على هذا النحو. وكإجراء بديل، إذا افترضنا تقديم المستندات لمصلحة الجمارك في تمام الساعة الثامنة صباحًا، وتم إنجاز المعاملة مساءً، مع إمكانية الإفراج عن الشحنة في الساعة الثامنة صباحًا من اليوم التالي، ففي هذه الحالة، إن الوقت المستغرق للإفراج الجمركي سيُسجل 24 ساعة نظرًا لأن الإجراء الفعلي إستغرق 24 ساعة.

التكلفة

يتم إستبعاد تكاليف التأمين والمدفوعات غير الرسمية التي لا يؤخذ مقابلها إيصالات من التكاليف المسجلة. وتثبت التكاليف بالدولار الأمريكي. ويُطلب من الأطراف والجهات المساهمة والمشاركة تحويل العملة المحلية إلى الدولار الأمريكي بناءً على سعر الصرف السائد في اليوم الذي يجاب فيه عن الاستبيان. تعتبر الأطراف والجهات المساهمة والمشاركة خبراء من القطاع الخاص في لوجستيات التجارة الدولية حيث تتم إحاطتهم بأسعار صرف العملات الأجنبية وحركتها.

الإمتثال للشروط والمتطلبات المستندية

يتضمن ذلك الوقت والتكلفة المرتبطين بالإمتثال للشروط والمتطلبات المستندية لدى جميع الهيئات والجهات الحكومية في إقتصاد المنشأ، وإقتصاد المقصد وأي إقتصادات يتم العبور من خلالها. ويتمثل الهدف من وراء ذلك قياس إجمالي عبء إعداد مجموعة من المستندات التي تساعد على إنجاز معاملة التجارة الدولية لمنهج وشركيين مفترضين في دراسة الحالة. فعلى سبيل المثال، نظرًا لأن الشحنة تنتقل من مومباي إلى مدينة نيويورك، يجب أن تقوم شركة الشحن بإعداد وتقديم مستندات للجمارك في الهند، وإلى سلطات الموانئ في مومباي، وإلى الجمارك في مدينة نيويورك.

ويتضمن وقت وتكاليف الإمتثال للمنظليات والإشترطات المستندية الوقت والتكلفة اللازمين للحصول على المستندات (مثل الوقت المستغرق للحصول على شهادة مطابقة أو شهادة منشأ)؛ وإعداد المستندات (مثل الوقت المستغرق في جمع المعلومات لإستكمال الإقرار الجمركي أو شهادة المنشأ)؛ وإنجاز المستندات (مثل الوقت المستغرق في انتظار السلطة المختصة لإصدار شهادة صحية نباتية)، وتقديم المستندات (مثل الوقت المستغرق في عرض الإقرار الجمركي على شرطة الطرق أو إظهار إيصال الموانئ لسلطات الموانئ) و تسليم المستندات (مثل الوقت المستغرق في تقديم الإقرار الجمركي للجمارك باليد أو إلكترونياً).

تعتبر جميع المستندات الإلكترونية أو الورقية الخاصة بالمعلومات المطلوبة من أية جهة حكومية فيما يتعلق بالشحنة وثائق تم الحصول عليها وجرى إعدادها وتقديمها أثناء عملية التصدير أو الإستيراد. ويتم ضم جميع المستندات المعدة من جانب شركة الشحن أو المخلص الجمركي للمنتج وشركي التجارة المفترضين في دراسة الحالة بغض النظر عما إذا كان القانون يستلزم ذلك

في الواقع العملي وبسبب أي مستندات معدة ومقدمة للحصول على معاملة تفضيلية - على سبيل المثال، شهادة منشأ - يتم ضمها في حساب الوقت والتكلفة بالنسبة للإمتثال للشروط والمتطلبات المستندية. ويتم ضم أية مستندات معدة ومقدمة لإعتقادها أنها تعمل على تسهيل مرور الشحنة (على سبيل المثال، قد تقوم شركات الشحن بإعداد قائمة التعبئة والتغليف اعتقاداً منها أن ذلك يعمل على تقليل احتمالية الفحص المادي أو غير ذلك من أعمال الفحص والتفتيش التعسفي).

وعلاوة على ذلك، فإن أية مستندات إلزامية للتصدير أو الاستيراد يتم ضمها في حساب الوقت والتكلفة. ولا يعتد بالمستندات التي ينبغي الحصول عليها مرة واحدة. ولا يتضمن تقرير ممارسة أنشطة الأعمال الوثائق المطلوبة للإنتاج والبيع في السوق المحلي - مثل شهادات إختبار معايير السلامة من الغير التي قد تُطلب لبيع الألعاب على المستوى المحلي - ما لم تحتاج الجهة الحكومية أن تطلع على هذه المستندات أثناء عملية التصدير.

الإمتثال لقوانين الحدود

يتضمن الإمتثال لقوانين الحدود الوقت والتكلفة المرتبطين بالإمتثال لقوانين الجمارك في الإقتصاد المعني والقوانين ذات الصلة بأعمال الفحص والتفتيش الأخرى الإلزامية لعبور الشحنة حدود الإقتصاد المعني، وكذلك الوقت والتكلفة لأعمال المناولة التي تتم في موانئها أو على حدودها. ويتضمن الوقت والتكلفة لهذه الجزئية الوقت والتكلفة للحصول على المستندات وإعدادها وتقديمها أثناء أعمال المناولة في الموانئ أو على الحدود، وكذلك التخليص الجمركي، وإجراءات الفحص والتفتيش. على سبيل المثال، سيتم هنا ضم الوقت والتكلفة للحصول على إيصال من مرفأ الميناء.

ويعتمد حساب الوقت والتكلفة المرتبطين بالإمتثال لقوانين الحدود على أن يتم إتخاذ إجراءات الإمتثال لقوانين الحدود، ومن يتطلب هذه الإجراءات ومن يقوم بها، وما مدى احتمالية القيام بأعمال الفحص والتفتيش. فإذا كانت جميع أعمال التخليص الجمركي وغيرها من أعمال الفحص والتفتيش الأخرى تتم في الميناء أو على الحدود في نفس الوقت، فإن تقدير الوقت بالنسبة للإمتثال لقوانين ولوائح الجمارك يأخذ في الحسبان تزامنا مع هذه الإجراءات. ومن الجائز أن يكون الوقت والتكلفة المرتبطين بالإمتثال لقوانين ولوائح الجمارك على الحدود بقيمة زهيدة أو صفر، كما في حالة التجارة بين الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي أو غيرها من اتحادات الجمارك.

وإذا تم القيام بجميع إجراءات الجمارك والفحص والتفتيش أو بعضها في أماكن أخرى، فإن الوقت والتكلفة لهذه الإجراءات يضافان إلى الوقت والتكلفة لتلك الإجراءات التي تتم في الموانئ أو على الحدود. في كازاخستان، على سبيل المثال، تجرى جميع إجراءات التخليص الجمركي والفحص والتفتيش في منفذ الجمارك في منطقة الموانئ وهي غير موجودة على الحدود البرية بين كازاخستان والصين. وفي هذه الحالة فإن الوقت المرتبط بالإمتثال لقوانين ولوائح الجمارك على الحدود هو مجموع الوقت المستغرق في المرفأ وفي الموانئ، والوقت المستغرق في أعمال المناولة على الحدود.

ويطلب تقرير ممارسة أنشطة الأعمال من الجهات والأطراف المساهمة والمشاركة تقدير الوقت والتكلفة للتخليص الجمركي وأعمال الفحص من جانب هيئات الجمارك - المشار إليها باعتبارها أعمال فحص مادية ومستندية لأسباب حساب الرسوم الجمركية من خلال التحقق من تصنيف المنتجات، والتأكيد على الكميات، وتحديد إقتصاد المنشأ، وفحص صحة المعلومات الأخرى الخاصة بالإقرار الجمركي. (تتضمن هذه الفئة جميع أعمال الفحص والتفتيش التي تهدف إلى منع التهريب). ويمثل ذلك إجراءات التخليص الجمركي والفحص والتفتيش التي تحدث في معظم الحالات، ومن ثم، تعتبر حالة "قياسية". وتتضمن تقديرات الوقت والتكلفة كفاءة هيئة الجمارك في الإقتصاد المعني.

ويطلب تقرير ممارسة أنشطة الأعمال أيضاً من الجهات والأطراف المساهمة والمشاركة تقدير وقت وتكلفة التخليص الجمركي وأعمال الفحص من جانب هيئات الجمارك، وجميع الجهات والهيئات الأخرى للمنتج المحدد. وتتضمن هذه التقديرات أعمال الفحص والتفتيش المرتبطة بمعايير الصحة والسلامة والصحة النباتية، والمطابقة، وغيرها من الأمور المماثلة، ومن ثم تتضمن كفاءة الهيئات التي تتطلب أعمال الفحص الإضافية هذه وتقوم بها.

وإذا جرت أعمال الفحص والتفتيش من خلال هيئات وجهات أخرى بخلاف الجمارك في 20% أو أقل من الحالات، فإن إجراءات الوقت والتكلفة المرتبطتين بالامتثال لقوانين الحدود لا تأخذ في الحسبان سوى أعمال التخليص الجمركي والتفتيش والفحص من جانب الجمارك (الحالة القياسية). وإذا جرت أعمال الفحص والتفتيش من خلال هيئات وجهات أخرى بخلاف الجمارك في أكثر من 20% من الحالات، فإن إجراءات الوقت والتكلفة تأخذ في الحسبان أعمال التخليص الجمركي والتفتيش والفحص من جانب جميع الجهات والهيئات. ومن الممكن أن يتم إجراء أنواع أخرى من أعمال الفحص والتفتيش بنسب احتمالية مختلفة. على سبيل المثال، قد تتم عملية المسح بغرض الفحص والتفتيش في 100% من الحالات، بينما تتم أعمال الفحص والتفتيش المادي في 5% من الحالات. وفي مثل تلك المواقف، يحسب تقرير ممارسة أنشطة الأعمال الوقت اللازم للمسح بغرض الفحص والتفتيش لنسبة حدوث في أكثر من 20% من حالات التفتيش بينما لا يحدث الفحص الميداني. ولا يتضمن الوقت والتكلفة المرتبطتين بالامتثال لقوانين الحدود في الإقتصاد الوقت والتكلفة المرتبطتين بالامتثال للقوانين في أي إقتصاد آخر.

النقل الداخلي

يتضمن النقل الداخلي الوقت والتكلفة المرتبطتين بنقل الشحنة من مخزن في أكبر مدينة تجارية وصناعية في الإقتصاد المعني إلى الميناء البحري أو الحدود البرية الأكثر استخداماً في الإقتصاد. وبالنسبة لأحد عشر إقتصاد، يتم جمع البيانات حول ثاني أكبر مدينة تجارية. وتتضمن هذه المجموعة من الإجراءات الوقت والتكلفة المرتبطتين بالنقل الفعلي؛ وأي تأخيرات في المرور وأعمال التفتيش من جانب شرطة الطرق؛ وكذلك الوقت المستغرق في التحميل والتفريغ في المخزن أو على الحدود. وبالنسبة لأي إقتصاد ساحلي وله شريك تجاري خارجي، يتضمن النقل الداخلي الوقت والتكلفة بدءاً من تحميل الشحنة في المخزن حتى وصول الشحنة إلى ميناء هذا الإقتصاد. وبالنسبة لأي دولة لها علاقات تبادل تجارية من خلال حدود برية، يتضمن النقل الداخلي الوقت والتكلفة بدءاً من تحميل الشحنة في المخازن حتى وصول الشحنة إلى الحدود البرية لهذا الإقتصاد.

وتستند تقديرات الوقت والتكلفة إلى طريقة النقل الأكثر استخداماً وشيوعاً (شاحنات، وقطارات، وقوارب نهريّة) وكذلك الطرق الأكثر استخداماً (طرق برية وموانئ ومنافذ حدودية) كما ذكر من خلال الأطراف والجهات المشاركة. وتستند تقديرات الوقت والتكلفة إلى الطريقة المختارة من غالبية المشاركين في العملية. وبالنسبة لأحد عشر إقتصاداً الذين يجري جمع البيانات بشأنها ففيما يتعلق بأكبر وثاني أكبر مدينة تجارية، يسمح تقرير ممارسة أنشطة الأعمال أن يكون الطريق ووسيلة النقل الأكثر شيوعاً واستخداماً مختلفين بالنسبة للمدينتين. على سبيل المثال، يتم نقل الشحنات من دلهي بالقطار إلى ميناء موندرا للتصدير، بينما تقطع الشحنات المسافة من مومباي بالشاحنة إلى ميناء نهافا شيفا كي يتم تصديرها.

وفي دراسة الحالة الخاصة بالتصدير، فإن تقرير ممارسة أنشطة الأعمال لا يفترض وجود الشحنة في الحاويات، وقد تستند تقديرات الوقت والتكلفة إلى نقل 15 طن من منتجات غير موجودة في الحاويات. وفي دراسة الحالة الخاصة بالاستيراد، من المفترض أن تكون قطع غيار السيارات في الحاويات. وفي الحالات التي تكون فيها الحمولة (الشحنة) في الحاويات، فإن تقديرات الوقت والتكلفة الخاصة بالنقل والإجراءات الأخرى تستند إلى شحنة تتكون من حمولة متجانسة تتبع رمز موحد لنظام التصنيف المتوائم. هذا الافتراض له أهمية خاصة بالنسبة لأعمال الفحص والتفتيش نظراً لأن شحنات المنتجات المتجانسة غالباً

ما تخضع لعدد أقل وأقصر من حيث المدة من أعمال الفحص والتفتيش مقارنة بالمنتجات التي تتبع أكثر من رمز من رموز نظام التصنيف المتوائم.

وفي بعض الحالات، تقطع الشحنة مسافة من المخزن إلى مركز الجمارك أو مرفأ الشحن لإجراء أعمال التخليص الجمركي أو الفحص والتفتيش، ثم تقطع مسافة أخرى إلى الميناء أو الحدود. وفي هذه الحالة، فإن الوقت المستغرق في النقل الداخلي هو مجموع الوقت لكل من قطاعي النقل. ويتم ضم الوقت والتكلفة لإجراء أعمال التخليص أو الفحص والتفتيش مع تدابير وإجراءات الإمتثال لقوانين الحدود، وليس مع تلك الخاصة بالنقل الداخلي.

الإصلاحات

تقيس مجموعة مؤشرات التجارة عبر الحدود الوقت والتكلفة المرتبطين بالعملية اللوجستية لإستيراد وتصدير البضائع كل عام. وحسب تأثيرها على البيانات، تصنّف بعض التغييرات على أنها إصلاحات تتدرج في قسم ملخصات عن إصلاحات ممارسة أنشطة الأعمال في 2016/2017 في التقرير بغية الإعراف بتنفيذ تغييرات بارزة. وتقسّم الإصلاحات إلى قسمين: تلك التي تسهّل ممارسة أنشطة الأعمال وتلك التغييرات التي تصعّبها. تستخدم مجموعة مؤشرات التجارة عبر الحدود معيار نمذجي لتصنيف الإصلاحات.

تُستخدم الفجوة الإجمالية من المسافة الكلية للحدّ الأعلى للأداء على المؤشر لتقييم أثر التغييرات في البيانات. ويصنّف كلّ تحديث في البيانات يؤدي إلى تغيير 2% أو أكثر في الفجوة للمسافة من الحدّ الأعلى للأداء على أنه إصلاح. فعلى سبيل المثال، إذا اختصر تنفيذ نظام شباك موحد تقليل الوقت بطريقة تقل فيها الفجوة النسبية بمقدار 2% أو أكثر، يصنّف هذا التغيير على أنه إصلاح. أما تحديثات رسوم الشحن الطفيفة والتغييرات الصغرى الأخرى على المؤشرات ذات تأثير إجمالي دون 2% على الفجوة، لا تصنّف على أنها إصلاح ولكنّ تأثيرها لا يزال ينعكس على المؤشرات المحدّثة لهذه المجموعة من المؤشرات.