



**التطورات الحديثة في لوجستيات التجارة
وأهمية الاستفادة منها في العالم العربي**

اعداد

**اتحاد الغرف العربية
دائرة البحوث الاقتصادية**

من قبل

**د. خالد عبد الوهاب البنداري الباجوري
استاذ الاقتصاد المساعد ووكيل كلية الادارة الاقتصاد
جامعة مصر للعلوم والتكنولوجيا**

يناير 2019

الملخص

تتناول هذه الدراسة التطورات الحديثة في لوجستيات التجارة وأهمية الاستفادة منها في العالم العربي باستخدام المنهج التحليلي الواقعي، والاعتماد على مصادر بيانات البنك الدولي والدراسات المختلفة في هذا الشأن. ووجدت الدراسة أن هناك تبايناً في لوجستيات التجارة بين دول العالم، فمنها المتقدم في مؤشر الأداء اللوجستي، كحال ألمانيا ودول الاتحاد الأوروبي وغيرها من الدول المتقدمة، والتي يقع ترتيبها في مقدمة مؤشر أداء الخدمات اللوجستية للبنك الدولي (LPI). كما أنها تتباين بشكل كبير من بلد إلى آخر في المنطقة العربية، فمنها ما يحتل مركزاً متقدماً في المؤشر، والتي منها الإمارات والسعودية وغيرها من دول مجلس التعاون الخليجي، والتي تصدر البلدان العربية في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية، ومنها من تحتل مراكز متوسطة ومتدنية من المؤشر، بما يؤكد أهمية تحسين الجمارك وتطوير البنية التحتية، وتعزيز قدرات الشحن الدولية. كما أن هناك مجموعة من الاتجاهات مع التطورات الحديثة في مجال اللوجستيات والتي كانت واضحة في القرن الحادي والعشرين وبخاصة مع الثورة الرقمية، وسيكون لها انعكاسات واضحة على البيئة التجارية.

وتوصلت الدراسة الى أن نجاح لوجستيات التجارة في أي منطقة يتوقف على توافر بنية تحتية متطورة وموارد بشرية لديها المهارات الكافية، وكذلك مناخ تشريعي واستثماري يساعد على جذب رؤوس الأموال. كما أن الموقع الجغرافي للمناطق اللوجستية على خطوط الملاحة العالمية وقربها من الموانئ الحيوية من أهم علامات النجاح، الى جانب الأخذ بالتكنولوجيا الحديثة في مجال تطوير الخدمات اللوجستية يؤدي الى دفع عجلة الاقتصاد الوطني من خلال زيادة التبادل التجاري. وعلى الدول العربية أن تأخذ بالتطورات الحديثة في مجال لوجستيات التجارة من أجل تنمية التجارة البينية المتواضعة للغاية، وذلك بإنشاء مجلس للقطاع اللوجستي على مستوى الدول العربية، وتوفير المعلومات اللازمة لتطوير القطاع وعمل دراسات مسحية، الى جانب تبادل المعلومات إلكترونياً، وهو ما يعرف بالإدارة الإلكترونية، الى جانب الاستفادة من الثورة الرقمية في مجال الخدمات اللوجستية، ورفع درجة التكامل بين الدول العربية من خلال انشاء اتحاد جمركي لمواجهة التكتلات الاقتصادية المتقدمة بالدعم اللوجستي، وتحديث الهيئات المتعاملة مع المراكز اللوجستية والإجراءات الجمركية وتحسين البنية التحتية وشبكة الاتصالات والمعلومات، وتحقيق الاستدامة البيئية، مع ضرورة تواجد بيئة سياسية مستقرة تجذب المستثمرين في الخدمات اللوجستية، والتي تفتقر إليها بعض الدول العربية الآن.

الكلمات الدالة: لوجستيات التجارة، التجارة البينية العربية، الوطن العربي، الثورة الرقمية.

المحتويات

3	مقدمة.....
4	أولاً - الخدمات اللوجستية واتجاهاتها الحديثة.....
4	أ- مفهوم الخدمات اللوجستية.....
5	ب- أنواع الخدمات اللوجستية.....
5	ج- أهمية الخدمات اللوجستية.....
6	د- الملامح العالمية لقطاع الخدمات اللوجستية والتطورات الحديثة.....
9	ثانياً - الأداء اللوجستي التجاري العالمي والعربي: نقاط القوة والضعف.....
9	أ- نظرة عامة على مؤشر الأداء اللوجستي الدولي.....
11	ب- النتائج الأساسية لمؤشر الأداء اللوجستي الدولي لعام 2018.....
17	ج- اللوجستيات التجارية في المنطقة العربية.....
23	ثالثاً - دور لوجستيات التجارة في تنمية التجارة العربية الخارجية والبيئية وفي تذليل العقبات.....
24	أ- التجارة الخارجية للدول العربية ومعوقات التجارة البيئية.....
27	ب- أهمية رفع كفاءة الخدمات اللوجستية وتيسير التجارة لزيادة التبادل التجاري في الدول العربية.....
35	رابعاً - مجالات الاستفادة من الثورة الرقمية لتعزيز التجارة العربية.....
36	أ- التحدي الأكبر الذي تواجهه حالياً الخدمات اللوجستية.....
37	ب- التجارة الإلكترونية والثورة الرقمية في الوطن العربي.....
40	خامساً - الاستنتاجات والتوصيات.....
43	المصادر والمراجع.....

مقدمة

تمثل التجارة محرك النمو في الاقتصاد الوطني، وتعتبر قطاعاً هاماً يولد فرص العمل، كما أنها قناة ضرورية لتعزيز الإنتاج بين دول العالم على المستوى الإقليمي والدولي، وذلك من خلال الاستثمار الأجنبي المباشر، وحركة العمالة، بما يساهم في تحقيق نمو اقتصادي مرتفع ومستدام، وفرص عمل أكثر، ولا سيما في ظل استخدام أفضل وفعال للموارد المتاحة للحصول على مزايا تنافسية في السوق العالمي، وخصوصاً في ظل التطورات التكنولوجية في نقل البضائع، وتطور سلاسل التوريد العالمية، وتطور أنظمة التخزين وغيرها من التطورات في الخدمات اللوجستية الأخرى.

وتعتبر لوجستيات التجارة الحديثة مجالاً شاسعاً، تشمل تفاعلات معقدة في مختلف المجالات، مثل البنية التحتية والحوكمة والتنمية المستدامة والموارد البشرية والمالية واللوائح والقوانين. كما تشمل لوجستيات التجارة والنقل المادي للمنتج من البائع إلى المشتري، وتتضمن النقل الداخلي من المصنع إلى المطار أو الميناء البحري أو الاتصال بشركة الشحن أو الوكيل للإجراءات الجمركية في ميناء المغادرة، وتأمين البضائع، والشحن (عن طريق الجو أو البحر)، الجمارك (إجراءات التخليص والإجراءات الإدارية) في ميناء الوصول، وأخيراً تسليم البضائع إلى المتلقي.

ويعوق قصور لوجستيات التجارة عملية التبادل والاندماج في السوق الإقليمية والعالمية، ويقوض القدرة التنافسية عن طريق التأثير المباشر وغير المباشر على تكاليف التجارة والوقت، خاصة بالنسبة للشركات المصدرة. وقد ينظر إلى لوجستيات التجارة غير الفعالة على أنها العقبة أمام دخول عدد كبير من المستثمرين المحليين، والأجانب، وبالتالي فإن تحسين لوجستيات التجارة يحظى باهتمام الدول النامية، وخصوصاً التي تسعى إلى تحقيق التقدم في عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

وتتباين حالة لوجستيات التجارة بين دول العالم، فمنها المتقدم في مؤشر الأداء اللوجستي، والتي تشمل ألمانيا ودول الاتحاد الأوروبي وغيرها من الدول المتقدمة، وتقع في مقدمة مؤشر أداء الخدمات اللوجستية للبنك الدولي (LPI)، كما أنها تتباين بشكل كبير من بلد إلى آخر في المنطقة العربية، فمنها ما يحتل مركزاً متقدماً في المؤشر، والتي منها الإمارات وقطر والسعودية وغيرها من دول مجلس التعاون الخليجي، والتي تقع في مقدمة البلدان العربية في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية، ومنها من تحتل مراكز متوسطة ومتدنية من المؤشر، بما يؤكد أهمية تحسين الجمارك وتطوير البنية التحتية، وتعزيز قدرات الشحن الدولية.

وفي إحدى الدراسات المسحية، نجد أن الشركات في تلك الدول العربية تتفق حوالي 15% من المبيعات على الخدمات اللوجستية، مقارنة بنحو 8% في الاتحاد الأوروبي. وتكمن الأسباب في عدم الكفاءة النسبية لسلاسل اللوجستيات، حيث الشركات تعقد معظم مهامها اللوجستية بنفسها، كما لا تستفيد من الخبرات والمكاسب والكفاءة التي يمكن لشركات الخدمات اللوجستية المتخصصة توفيرها، فضلاً عن أن التكلفة الإجمالية لإدارة المستودعات والمخزون للشركات مرتفعة للغاية، إذا تبلغ حوالي 48% من مجموع تكاليف الخدمات اللوجستية.

وتحاول هذه الدراسة تبيان التطورات الحديثة في لوجستيات التجارة وأهمية الاستفادة منها في العالم العربي باستخدام المنهج التحليلي الواقعي، والاعتماد على مصادر بيانات البنك الدولي والدراسات المختلفة في هذا الشأن.

وتنقسم الدراسة على أربعة محاور أساسية بالإضافة إلى المقدمة والتوصيات، ويشمل المحور الأول: بيان مفهوم الخدمات اللوجستية واتجاهاتها الحديثة، أما المحور الثاني فيتضمن الأداء اللوجستي التجاري في العالم العربي: نقاط القوة والضعف طبقاً لمؤشر الأداء اللوجستي (LPI)، أما المحور الثالث، فيركز على دور لوجستيات التجارة في تنمية التجارة العربية الخارجية والبيئية وفي تذليل العقبات، وأخيراً المحور الرابع، ويضيء على مجالات الاستفادة من الثورة الرقمية لتعزيز التجارة العربية.

أولاً - الخدمات اللوجستية واتجاهاتها الحديثة

أ- مفهوم الخدمات اللوجستية

تشير اللوجستيات¹ التجارية إلى الأنشطة الضرورية لنقل البضائع من المنتجين إلى المستهلكين، مثل النقل، والتخزين، دمج البضائع، التخليص الجمركي، التأمين وأنظمة التوزيع والمدفوعات. ويعرف مجلس محترفي إدارة سلسلة التوريد اللوجستيات على أنها "جزء من عملية سلسلة التوريد للتخطيط والتنفيذ والرقابة على حركة الإنتاج ثنائية الاتجاه بشكل فعال وتخزين المواد، وتدقيق المعلومات والخدمات من نقطة إنتاج المنتجات حتى نقطة الاستهلاك من أجل تلبية متطلبات العملاء".

وتشمل المهام الأخرى التي تعتبر قسماً من السلسلة اللوجستية نظام الدفع، وعملية التوزيع (من مراكز التوزيع إلى تجار الجملة والتجزئة)، واستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في مختلف مراحل العملية التجارية. ولذلك فإن اللوجستيات التجارية هي مصطلح شامل لعدد من الأنشطة التي تؤثر على

أداء الصادرات، ويمكن أن تكون التحسينات في العمليات الجمركية وخدمات الاتصالات وتوافر التمويل التجاري بنفس القدر من الأهمية في الجهود الرامية إلى زيادة قدرات البلد التصديرية لتحسين كفاءة النقل، وغير ذلك من الخدمات اللوجستية للطرف الثاني. ومن ثم، يجب قياس التقدم في الخدمات اللوجستية ليس فقط في إزالة العقبات المادية مثل سوء الطرق، والموانئ المزدحمة، ولكنه أيضاً العقبات البيروقراطية مثل الأنظمة والإجراءات الجمركية التعسفية وغير الفعالة.

ب- أنواع الخدمات اللوجستية

إن الخدمات اللوجستية تقسم إلى ثلاثة أنواع هي:

- إدارة سلسلة الإمداد:

وتشمل عدد الأنشطة المتكاملة كإمداد لعملية التسليم المادي، وتشمل هذه الأنشطة: إدارة المستودعات والإمداد الداخلي والإمداد الخارجي وإدارة المرتجعات، وعددًا من خدمات القيمة المضافة المتنوعة مثل تجميع المنتج وتغليفه وغير ذلك.

- الشحن والتخزين:

وتتمثل في خدمات الشحن للمواد الأكثر وزناً، والتي يزيد وزنها عادة على 50 كجم، وتستخدم جميع وسائل الإمداد الجوية والبحرية والبرية والسكك الحديدية.

- البريد السريع:

إن خدمات البريد السريع تستخدم بشكل أساسي الشحن عن طريق الجو و/أو البر لإتمام عملية تسليم المستندات والوثائق والطرود، ويمكن لشركة تسليم البريد السريع أن تمتلك بعض أو كل الطائرات والمركبات المطلوبة، أو يمكن أن تدخل في عقد استئجار خاص أو طويل الأجل، وعادة لا يزيد وزنها عن 50 كجم.

ج- أهمية الخدمات اللوجستية

يمكن لسلسلة لوجستيات جيدة أن تسهل النمو الاقتصادي بشكل كبير، وتزيد من القدرة التنافسية التجارية وخدمات البنية التحتية من حيث الجودة والكمية. وعلى العكس من ذلك، فإن القصور اللوجستي يقوض القدرة التنافسية من خلال التأثير السلبي المباشر على تكاليف ووقت التجارة، خاصة بالنسبة

للشركات المصدرة، ويمكن أن تؤدي الخدمات اللوجستية غير الفعالة إلى ردع المستثمرين المحليين والأجانب، مما يبطئ التدفقات المحتملة للاستثمار الأجنبي. ويمكن تلخيص أهمية الخدمات اللوجستية في النقاط التالية:

- أ- إن الإدارة اللوجستية السليمة ينتج عنها قيمة مضافة للمنتجات، ويمكن تحديد هذه القيمة في سمات يكتسبها المنتج، وتشمل تسليم المنتج المناسب، بالكمية المناسبة، للمستهلك المناسب، وبالسعر المناسب، وبالتكلفة المناسبة (Fawcett,2000)، وبالتالي يزداد رضى المستهلك، ومن ثم القدرة التنافسية للشركة، ويستفيد الاقتصاد الوطني ككل.
- ب- زيادة رفاة المستهلك من خلال تخفيض التكاليف اللوجستية، وبالتالي تخفيض التكاليف الكلية للمنتجات، وزيادة تنويع المنتجات المتاحة لدى المستهلكين، وزيادة كفاءة خدمات ما بعد البيع، وذلك على المستوى الجزئي.
- ج- على المستوى القومي، تساهم قدرة الدول على التسليم السريع والكفاء لمنتجاتها في زيادة قدرتها التنافسية في الأسواق الداخلية والخارجية.
- د- يؤثر النظام اللوجستي الكفاء على التنمية الاقتصادية بشكل إيجابي، ويقلل البطالة والفقر، وبالتالي يرفع مستوى معيشة الأفراد، ويزيل العجز في ميزان المدفوعات من خلال تعزيز القدرة التنافسية للمنتجات الخاصة بالدولة بالأسواق الخارجية.
- هـ- إن التطور اللوجستي من شأنه أن يقود إلى تحقيق ميزة تنافسية مستدامة، وتحسين تنافسية التجارة الدولية.

د- الملامح العالمية لقطاع الخدمات اللوجستية والتطورات الحديثة

لقد أوضح تقرير دولي² أن السوق الإجمالي العالمي من الإمداد يفوق 320 مليار دولار أمريكي سنوياً، وينمو متوسط معدل نمو يتراوح بين 3% إلى حوالي 10%، وتمثل الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي أكبر أسواق خدمات الإمداد وأكثرها نضجاً، وتشكل الحصة الأكبر في السوق العالمية.

وتبلغ حصة منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا من السوق العالمية حالياً حوالي 10%، ولكنها تمثل المنطقة الأسرع نمواً، حيث يتوقع المحللون زيادة في حجم الخدمات اللوجستية تصل إلى حوالي 25% سنوياً. وهناك ثلاثة لاعبين أساسيين في قطاع الخدمات اللوجستية وهم: فيديكس (Fedex) ويو بي أس (UPS) ودي أتش إل (DHL)، حيث تستحوذ الثلاث شركات مجتمعة حوالي 75% من حصة

السوق الأمريكية في البريد السريع، وعلى رأس تلك الشركات الفيديكس Fedex حيث تستحوذ على 50% من السوق الأمريكي.

ويبلغ إجمالي قيمة الأنشطة اللوجستية حوالي 15% إلى 20% من تكلفة إنتاج السلع المصنعة، علماً بأن حوالي 75% من شركات التصنيع والتوريد تدرس بجدية مسألة استخدام خدمات متخصصة في المجال اللوجستي. وقد ينجم عن ذلك دخول عدد كبير من الشركات في هذا المجال الذي يتسم بالكفاءة، مما سيؤدي إلى احتدام المنافسة فيه. وينبغي التأكيد على أن رقم الأعمال العالمي الناتج عن الأنشطة اللوجستية المختلفة، سواء في قطاع النقل والتخزين والوساطة المالية، والتسليم السريع، والعلميات الطرفية، وإدارة البيانات، بلغ حوالي 4.3 تريليون دولار، وذلك طبقاً لأحداث الإصدارات عن مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2018. لذا يمكن القول أن الأداء اللوجستي هو مفتاح النمو الاقتصادي والقدرة التنافسية للاقتصاديات الوطنية.

إلى جانب ما سبق يمكن القول أن الاتجاهات الحديثة في مجال اللوجستيات والتي كانت واضحة في القرن الحادي والعشرين هي تنفيذ اللوجستيات من خلال طرف ثالث (third – party logistic) ويمثل الوسيط بين المورد أو المنتج والطرف الثاني المشتري، والاتجاه الثاني كان التخزين الافتراضي (Virtual Warehousing) وهو نظام كوني يحقق ديناميكية واستمرارية وظائف اللوجستيات المادية التي تؤدي بكفاءة ودقة من خلال مراكز توزيع ذات مواقع جيدة.

أما الاتجاه الثالث فكان اللوجستيات العسكرية، أي أن اللوجستيات في اتجاهين: الاتجاه الأول، ويركز على إدارة الموارد التي تغطي كافة الوظائف من الحصول على المادة الخام إلى الإنتاج في المصنع. أما الاتجاه الثاني، فيشمل حركة المنتجات من المصنع إلى العميل النهائي. وهذه اللوجستيات تتعامل مع المناولة والتخزين وحركة المواد التي تتدفق عكسياً من المستهلك إلى المنتج أو المورد، وتتضمن عودة الوحدات المعيبة والحاويات أو الصناديق وعوامل التعبئة.

أما الاتجاه الرابع، فيشمل اللوجستيات الكونية، وهذا يعني أن التقسيم الدولي الجديد للعمل أدى إلى تفكيك العملية الإنتاجية التي كانت تتم تحت سقف مصنع واحد، وتوزيعها على عدة دول بحيث تنتج كل دولة جزء من المكون النهائي ليتم تجميعها بالقرب من السوق، وهذا يستلزم تفهم كيفية التعامل مع الفروق في المسافات والعملات والتعريفات الجمركية والثقافات واللغات والظروف السياسية. والاتجاه الخامس ويتمثل في الإطار المرجعي (Benchmarking)، والذي يتم فيه مقارنة الشركة بمستويات في

الأداء العالمي، والمنافسين الذين يقومون بأنشطة وعمليات إنتاجية مماثلة، أي أن الإطار المرجعي يمثل الفجوة في الأداء بين شركة ما وأداء أفضل الشركات المماثلة بهدف تحديد طرق تقليل الفجوة.

وحديثاً بدأ استخدام (Blockchain) من خلال سلسلة التوريد الكاملة للأشخاص، بعد أن أصبح التنفيذ رائعاً لعام 2017. وقد بدأت دول كثيرة في العالم في استخدامه، علماً أن دولة عربية وهي الإمارات بدأت في إدخال هذه التقنية إلى السوق الإماراتي. وذلك إلى جانب استخدام المركبات الحديثة التي من ضمنها سيارة الأجرة الطائرة (AIR TAXI)، والتي تقوم بتسليم الطرود والحزم الصغيرة بين الأماكن المختلفة. بالإضافة إلى ازدهار الطاقة الشمسية كبديل حيوي وبسيط لإنتاج الطاقة. ومن المتوقع أن يؤثر ذلك على قطاع الخدمات اللوجستية من خلال المساعدة في خفض التكاليف، بالإضافة إلى استمرار الاستثمار في البنية التحتية لتعزيز التجارة والطرق والموانئ البحرية والجوية وشبكات السكك الحديدية، مما سيؤدي إلى تحسين وقدرات التجارة، وأخيراً استمرارية الابتكار من جانب مقدمي سلسلة التوريد، وبالتالي سوف تتهاجر شركات في مجال القطاع اللوجستي وتبرز شركات متطورة أخرى لمواجهة تحديات العملاء.

إجمالاً يمكن القول، أن هناك ثمانية توجهات من شأنها أن تقود مستقبل اللوجستيات، والتي أكد عليها المنتدى الاقتصادي العالمي مؤخراً وهي:

- 1- الاهتمام بتنمية المهارات في مجال الخدمات اللوجستية.
- 2- إعادة هيكلة سلاسل التوريد الدولية.
- 3- مرونة سلاسل التوريد الدولية.
- 4- الاستدامة البيئية للخدمات اللوجستية.
- 5- التحول الرقمي لسلاسل التوريد.
- 6- التجارة الإلكترونية، والتي تقود سلاسل الطلب.
- 7- تطوير البنية التحتية.
- 8- الاندماج والتكامل بين الأعمال التجارية.

ثانياً - الأداء اللوجستي التجاري العالمي والعربي: نقاط القوة والضعف

أ- نظرة عامة على مؤشر الأداء اللوجستي الدولي

عند النظر الى التقارير المختلفة والصادرة عن البنك الدولي منذ عام 2007 وحتى التقرير السادس من تقارير "اقامة روابط من أجل التنافس" "Connecting to Compete" الصادر عام 2018، والذي يوضح الأداء اللوجستي لفترة السنتين "Logistics Performance Index (LPI)"، ويشار فيها إلى اللوجستيات العالمية التي تعرف باسم "الانترنت المادي Physical Internet"، كما جاء في تقرير مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) الأول لعام 2007. فاللوجستيات هي شبكة من الخدمات التي تدعم الحركة المادية للسلع والتجارة عبر الحدود والتجارة داخل الحدود. وتشمل اللوجستيات مجموعة من الأنشطة التي تتجاوز نطاق النقل، بما في ذلك التخزين (Warehousing)، والوساطة (Brokerage)، والتسليم السريع (Express Delivery)، وخدمات البنية التحتية الحيوية (Critical Infrastructure Services) مثل المحطات الطرفية (Terminals). ويزيد التنافس على المستوى العالمي بين مزودي الخدمات اللوجستية على نحو متزايد، ويتم تقديم حلول أكثر تنوعاً من أجل التجارة، والتصنيع، مما أدى إلى زيادة رقم الأعمال السنوي الذي تولده هذه الشبكات العالمية إلى حوالي 4.3 تريليون دولار.

واللوجستيات هي الأعمال التجارية (B2B) والتي يتم تنفيذ انشطتها في المقام الأول من قبل الشركات الخاصة لغيرها من الشركات الخاصة. لهذا السبب، يعتمد مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) مباشرة على معرفة المتخصصين في الخدمات اللوجستية في جميع أنحاء العالم. لكن أداء الخدمات اللوجستية في كل اقتصاد يعتمد على تدخلات وسياسات القطاع العام - تلك كانت الرسالة الرئيسية لتقرير مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) لعام 2007، وما زال صحيحاً اليوم. وتشمل السمات العامة كل من اللوائح، البنية التحتية لوسائل النقل؛ تنفيذ الضوابط (The Implementation of Controls)، وخاصة بالنسبة للسلع الدولية (كما هو الحال في تيسير التجارة)؛ وجودة الشراكة بين القطاعين العام والخاص. وأبرزت تقارير "اقامة روابط من أجل التنافس" (Connecting to Compete) السابقة بأن السياسات الأفضل تؤدي إلى تحسين أداء الخدمات اللوجستية.

ومنذ إطلاق مؤشر الأداء اللوجستي (LPI)، استمرت الثغرات في الأداء بين البلدان ذات الأداء المنخفض والأداء العالي، ومعظمها في أوروبا وشرق آسيا، حيث تطورت الخدمات اللوجستية إلى قطاع خدمات هام. كما أن أهمية السياسات المتعلقة بالنقل والإمداد في تعزيز الأداء معروفة اليوم أكثر من عام 2007. وقد تطور التركيز على السياسة، ففي البداية، ركزت السياسات اللوجستية على تسهيل التجارة

وإزالة الاختناقات الحدودية، أما اليوم فمن الصعب فصل مثل هذه القضايا اللوجستية الدولية عن القضايا المحلية. ويتعامل صانعو السياسة وأصحاب المصلحة مع نطاق أوسع من السياسات، مع مراعاة السلامة والاستدامة بشكل متزايد. وتشمل الشواغل المتعلقة بالسياسات التخطيط المكاني، وتخضير سلسلة الإمداد (Greening the Supply Chain)، وتعزيز مرونة سلسلة التوريد للتعامل مع الاضطراب أو الكوارث (المادية أو الرقمية)، كما حظيت تنمية المهارات والتدريب مؤخراً بمزيد من الاهتمام.

ويتطلب النطاق المتزايد للأداء اللوجستي والاعتراف المتزايد بمساهمته في النمو والتكامل الاقتصادي سياسات شاملة. فالمزيد من البلدان، وخاصة الاقتصادات الناشئة، ترى اللوجستيات قطاع من قطاعات الاقتصاد التي تتطلب صنع سياسات متسقة تتقاطع مع المجالات اللوجستية التقليدية. وأشارت تقارير (LPI) السابقة إلى العديد من البلدان التي وضعت استراتيجيات وطنية أو منظمات مخصصة لتطوير الخدمات اللوجستية، مثل كندا والصين وفرنسا وإندونيسيا والمغرب وهولندا وتايلاند، وبالنسبة إلى تقرير عام 2018، فتشمل الأمثلة سلطنة عمان والهند، اللتين أنشأتا في عام 2017 هيئة لوجستية تركز جهودها لتطوير أدائها اللوجستي.

ويحل مؤشر أداء الخدمات اللوجستية للبنك الدولي دول العالم من خلال ستة مؤشرات:

1. كفاءة التخليص الجمركي وإدارة الحدود.
2. جودة البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل.
3. سهولة ترتيب الشحنات الدولية ذات الأسعار التنافسية.
4. كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية.
5. القدرة على تتبع وتعقب الشحنات.
6. سرعة وصول الشحنات إلى المستلمين في الوقت المقرر أو المتوقع.

وقد تم اختيار هذه المكونات على أساس البحث النظري والتجريبي وعلى الخبرة العملية للعاملين في مجال اللوجستيات الذين يشاركون في عمليات الشحن الدولية، ويستخدم (LPI) تقنيات إحصائية³ قياسية لتجميع البيانات في مؤشر واحد، ويمكن استخدام هذا المؤشر الفردي لمقارنة البلدان والمناطق ومجموعات الدخل.

وبشكل موجز يمكن وصف مدخلات ومخرجات مؤشر الأداء اللوجستي على الشكل التالي:

- مدخلات خدمات سلسلة التوريد (Supply Chain Service Deliver):

- الجمارك
- البنية التحتية
- جودة الخدمة

- مخرجات خدمة سلسلة التوريد (Supply chain service delivery)

- التوقيت
- الشحنات الدولية
- التتبع والتعقب

إن مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) يوضح مجموعة واسعة من العوامل التي تؤثر على الأداء، والنتائج المنبثقة عنه لها فوائد واضحة، خاصة للبلدان النامية، والتي تمضي قدماً نحو استخدام مجموعة واسعة من الأدوات والسياسات لتحسين اللوجستيات، حيث تشير الأدلة إلى أن التحسينات في الأداء اللوجستي تعزز تكامل البلدان في التجارة العالمية.

ب- النتائج الأساسية لمؤشر الأداء اللوجستي الدولي لعام 2018

احتلت البلدان ذات الدخل المرتفع خلال السنوات القليلة الماضية، والتي معظمها في أوروبا، المراكز العشرة الأولى في تصنيف مؤشر الاداء اللوجستي (LPI) طبقاً للجدول رقم (1)، وهذا ليس من المستغرب لأن هذه البلدان كانت تقليدياً مهيمنة على صناعة سلسلة التوريد.

جدول رقم (1)

العشر دول الأعلى في مؤشر (LPI) لعام 2018، مقارنة مع سنوات سابقة

2012		2014		2016		2018		الاقتصاد
الدرجة	الرتبة	الدرجة	الرتبة	الدرجة	الرتبة	الدرجة	الرتبة	
4.03	4	4.12	1	4.23	1	4.20	1	ألمانيا
3.85	13	3.96	6	4.20	3	4.05	2	السويد
3.98	7	4.04	3	4.11	6	4.04	3	بلجيكا
3.89	11	3.65	22	4.10	7	4.03	4	النمسا
3.93	8	3.91	10	3.97	12	4.03	5	اليابان
4.02	5	4.05	2	4.19	4	4.02	6	هولندا
4.13	1	4.00	5	4.14	5	4.00	7	سنغافورة

4.02	6	3.78	17	3.82	17	3.99	8	الدانمارك
3.90	10	4.01	4	4.07	8	3.99	9	المملكة المتحدة
4.05	3	3.62	24	3.92	15	3.97	10	فنلندا

Source: Logistics Performance Index 2012, 2014, 2016, and 2018.

ولم يتغير ترتيب الخمسة عشر بلداً الأفضل أداءً على المستوى العالمي، لكن يجدر إبراز التحسينات الرئيسية التي أظهرتها نتائج (LPI) في كل من اليابان والدانمارك والإمارات ونيوزيلندا منذ عام 2012.

أما البلدان العشرة الأدنى في الترتيب، فهي في الغالب بلدان منخفضة الدخل وذات الدخل الأقل من المتوسط في إفريقيا أو في مناطق معزولة، كما يتضح من الجدول رقم (2) وهي إما اقتصادات هشة تأثرت بالنزاع المسلح، والكوارث الطبيعية والاضطرابات السياسية، أو البلدان غير الساحلية التي تواجه تحدياً طبيعياً بسبب الجغرافيا أو وفورات الحجم في الاتصال بسلاسل التوريد العالمية.

جدول رقم (2)

العشرة دول الأدنى في مؤشر (LPI) لعام 2018 مقارنة بسنوات سابقة

2012		2014		2016		2018		الاقتصاد
الدرجة	الرتبة	الدرجة	الرتبة	الدرجة	الرتبة	الدرجة	الرتبة	
2.30	135	2.07	158	2.14	150	1.95	160	أفغانستان
2.28	138	2.54	112	2.24	139	2.05	159	أنجولا
1.61	155	2.57	107	2.51	107	2.06	158	بوروندي
2.69	87	2.39	130	2.56	100	2.07	157	النيجر
2.08	150	na	na	2.03	155	2.08	156	سيراليون
2.11	147	2.08	156	2.17	144	2.09	155	أريتريا
2.28	137	2.50	118	2.26	137	2.11	154	ليبيا
2.03	153	2.27	144	1.72	159	2.11	153	هايتي
2.55	103	2.34	137	2.08	151	2.12	152	زيمبابوي
2.57	98	2.36	134	na	na	2.15	151	جمهورية أفريقيا الوسطى

na is not available.

Source: Logistics Performance Index 2012, 2014, 2016, and 2018.

ولقد تغيرت تركيبة المجموعة الإجمالية بين الاقتصادات ذات الدخل الأعلى من المتوسط في الأداء بشكل حدي، حيث قادت الصين وتايلاند وجنوب إفريقيا المجموعة، وتحسنت كل من كرواتيا وبلغاريا في ترتيب مؤشر الأداء اللوجستي (LPI)، كما يتضح في الجدول رقم (3).

جدول رقم (3)

تحسن الأداء في الاقتصاديات ذات الدخل الأعلى من المتوسط في المؤشر

2012		2014		2016		2018		
الدرجة	الرتبة	الدرجة	الرتبة	الدرجة	الرتبة	الدرجة	الرتبة	الاقتصاد
3.52	26	3.53	28	3.66	27	3.61	26	الصين
3.18	38	3.43	35	3.26	45	3.41	32	تايلاند
3.67	23	3.43	34	3.78	20	3.38	33	جنوب افريقيا
2.93	61	3.19	45	3.34	40	3.28	38	بنما
3.49	29	3.59	25	3.43	32	3.22	41	ماليزيا
3.51	27	3.50	30	3.42	34	3.15	47	تركيا
3.00	54	3.26	40	2.99	60	3.12	48	رومانيا
3.16	42	3.05	55	3.16	51	3.10	49	كرواتيا
3.06	47	3.13	50	3.11	54	3.05	51	المكسيك
3.21	36	3.16	47	2.81	72	3.03	52	بلغاريا

Source: Logistics Performance Index 2012, 2014, 2016, and 2018.

ومن بين البلدان ذات الدخل الأقل من المتوسط، تبرز الاقتصادات الكبرى مثل الهند وإندونيسيا والاقتصادات الناشئة مثل فيتنام كأفضل البلدان أداءً. ومعظمها إما لديها منافذ على البحر، أو تقع بالقرب من مراكز النقل الرئيسية كما يتضح من الجدول رقم (4).

جدول رقم (4)

تحسن الأداء في الاقتصاديات ذات الدخل الأقل من المتوسط في المؤشر

2012		2014		2016		2018		
الدرجة	الرتبة	الدرجة	الرتبة	الدرجة	الرتبة	الدرجة	الرتبة	الاقتصاد
3.00	53	3.15	48	2.98	64	3.27	39	فيتنام
3.08	46	3.08	54	3.42	35	3.18	44	الهند
2.94	59	3.08	53	2.98	63	3.15	46	أندونيسيا
2.73	83	2.76	79	2.60	95	3.08	50	كوت ديفوار
3.02	52	3.00	57	2.86	71	2.90	60	الفلبين

2.85	66	2.98	61	2.74	80	2.83	66	أوكرانيا
2.98	57	2.97	62	3.18	49	2.82	67	مصر
2.43	122	2.81	74	3.33	42	2.81	68	كينيا
2.50	109	2.39	131	2.07	152	2.70	82	جمهورية لاو
2.56	102	2.87	68	2.96	67	2.69	87	الأردن

Source: Logistics Performance Index 2012, 2014, 2016, and 2018

ومن بين البلدان منخفضة الدخل، تمثل بلدان شرق وغرب إفريقيا الشريحة التي أحرزت تحسناً، وهم من قادوا المجموعة في الأداء في تقرير عام ٢٠١٨، كما يتضح في الجدول رقم (5).

جدول رقم (5)

تحسن الأداء في الاقتصاديات ذات الدخل المنخفض في المؤشر

2012		2014		2016		2018		الاقتصاد
الدرجة	الرتبة	الدرجة	الرتبة	الدرجة	الرتبة	الدرجة	الرتبة	
2.27	139	2.76	80	2.99	62	2.97	57	روندا
2.85	67	2.56	109	2.43	115	2.75	76	بنين
2.32	134	2.64	98	2.73	81	2.62	91	بوركينافاسو
Na	na	2.50	119	2.50	109	2.59	96	مالي
2.81	73	2.81	73	na	na	2.59	97	مالاوي
na	na	na	na	3.04	58	2.58	102	أوغندا
2.14	146	2.40	128	2.58	98	2.56	107	جزر القمر
2.04	151	2.59	105	2.38	124	2.51	114	نيبال
2.58	97	2.32	139	2.62	92	2.45	118	توجو
2.21	143	1.88	159	2.38	127	2.43	120	الكونغو

na is not available.

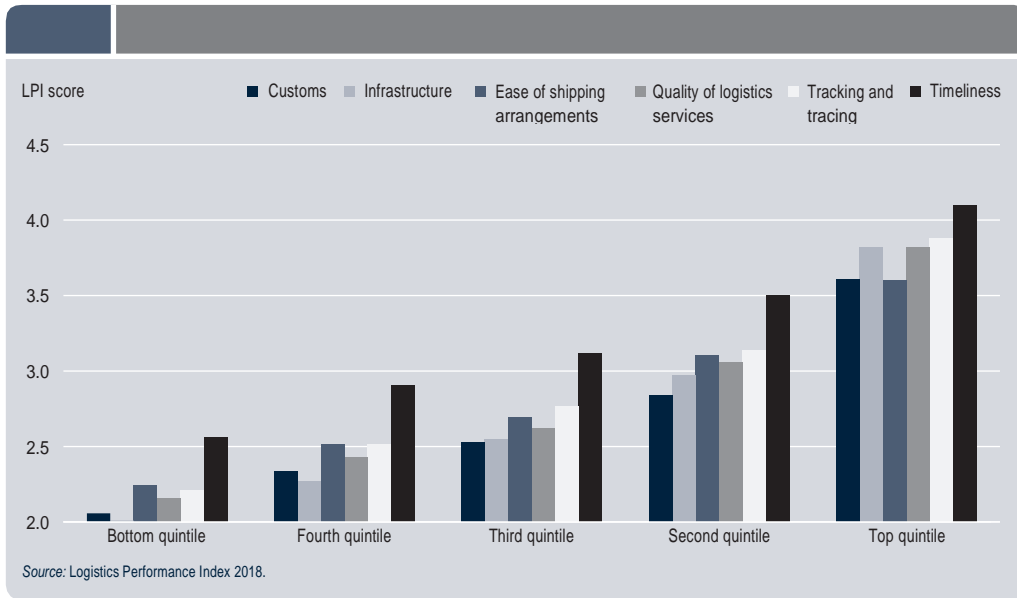
Source: Logistics Performance Index 2012, 2014, 2016, and 2018.

كما هو الحال في التقارير السابقة، يتم تقسيم درجات مؤشر الاداء اللوجستي (LPI) إلى أربع فئات، بما يتماشى مع الشرائح المئوية للنتيجة، والمستخدم في جميع إصدارات (Connecting to Compete)، وهي:

- اللوجستيات - غير الصديقة: تشمل البلدان ذات القيود اللوجستية الشديدة، مثل البلدان الأقل نمواً (الجزء السفلي من LPI).
- الأداء الجزئي: يشمل البلدان التي لديها مستوى القيود اللوجستية في معظم الأحيان في البلدان ذات الدخل المنخفض والمتوسط (الخامسين الثالث والرابع من LPI).
- أداء ثابت: يشمل البلدان في التصنيف الأفضل في أداء الخدمات اللوجستية من معظم الآخرين في مجموعة الدخل الخاصة بهم (الخمس الثاني لمؤشر الأداء اللوجستي LPI).
- اللوجستيات الصديقة: يتضمن البلدان الأعلى أداءً، وأغلبها في المجموعة ذات الدخل المرتفع (الشريحة الخمسية الأكبر من مؤشر الاداء اللوجستي LPI). وهذا واضح من الشكل رقم (1).

شكل رقم (1)

درجات مكونات مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) عام 2018



يرتبط الأداء اللوجستي بقوة مع جودة الخدمة، حيث لا تزال هناك العديد من الاتجاهات التي لوحظت في تقارير (LPI) الماضية. وهناك اختلافات كبيرة في الأداء في مؤشر الاداء اللوجستي (LPI) عبر مكونات (LPI) والأخماس، كما يتضح من الشكل رقم (1). ويبدو أن عنصر توقيت الأداء يتفوق على مكونات مؤشر الاداء اللوجستي (LPI) الأخرى، ويُنظر إليه عموماً على أنه الأقل صعوبة. ومن ناحية أخرى، فإن أداء الدوائر والوكالات الحدودية، فضلاً عن جودة البنية التحتية للتجارة والنقل، منخفض بشكل خاص في البلدان ذات الأداء الأسوأ، والتي تتسم أيضاً بنوعية منخفضة نسبياً للخدمات اللوجستية.

وفي التقارير السابقة، كان متوسط درجات مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) للبلدان يتحسن بشكل عام، ولكن في عام 2018، شهدت البلدان منخفضة الدخل انخفاضاً في درجات مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) من حيث جودة البنية التحتية والأداء الجمركي وجودة الخدمات اللوجستية، حيث تحسنت درجات الدول ذات الدخل الأقل من المتوسط في هذه المكونات الثلاثة طبقاً للشكل السابق. وخلافاً عن التقارير السابقة، أفاد المسح الذي قام به البنك الدولي عن نتائج محسنة في البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات والخدمات اللوجستية الخاصة - ربما بسبب تطوير البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات في العقد الماضي. وبالنسبة للبلدان ذات الدخل المنخفض، سيظل تبسيط إجراءات التخليص على الحدود وضمان الوصول إلى البنية التحتية المادية للتجارة والنقل من القضايا ذات الأولوية.

ولا تزال هناك فجوة ملحوظة في درجات مؤشر الاداء اللوجستي (LPI) بين البلدان ذات الدخل المرتفع والمنخفض. وتتفوق البلدان عالية الدخل، في المتوسط، على البلدان المنخفضة الدخل بنسبة 48% في علامات (LPI). ومن بين البلدان الثلاثين الأفضل أداءً، هناك 24 دولة عضواً في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD)، وهي نسبة لم تتغير كثيراً منذ تقارير (LPI) الماضية. ومع ذلك، فإن دولاً مثل الصين والهند ورواندا وتايلاند وفيتنام تتفوق على نظرائها في مجموعة الدخل. وهذا هو السبب في أن الدخل وحده لا يمكن أن يفسر سبب اختلاف الأداء على نطاق واسع بين البلدان في فئات دخل معينة. من ناحية أخرى، فإن البلدان الغنية بالموارد في الغالب، مثل أنجولا والجابون وغينيا الاستوائية والعراق وتركمانستان، كانت أقل من نظيراتها في مجموعة الدخل.

والفجوة في درجات (LPI) النسبية - الدرجات كنسبة مئوية من درجة الدولة الرائدة - تشبه إلى حد بعيد الفجوة التي تم الكشف عنها في الإصدارات السابقة. وكانت الدرجة النسبية المتوسطة للشرائح الخمسية الثلاث الأعلى أكبر مما كانت عليه في تقارير مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) الثلاثة الماضية. وفي عام 2018، كان أسوأ أداء نسبي هو لأفغانستان، حيث حصل على 29.6% من أفضل نتيجة لألمانيا. وفي عام 2016 كانت سوريا هي الأسوأ أداءً، حيث بلغت النسبة المثيلة 19%. وفي عام 2014، كانت الصومال هي الأسوأ أداءً، حيث بلغت النسبة 25%.

ج- اللوجستيات التجارية في المنطقة العربية

تشير الدلائل إلى أن المشاكل المتعلقة بالتجارة التي تواجه البلدان العربية ترجع إلى حد كبير إلى ضعف الخدمات اللوجستية من حيث البنية التحتية واللوائح. وبلغت حصة المنطقة العربية في التجارة العالمية حوالي 5% في عام 2018، وهي نسبة منخفضة بشكل غير معقول بالنظر إلى إمكاناتها ومواردها. وهناك حاجة لتحسين اللوجستيات التجارية من أجل تعزيز نمو الصادرات غير النفطية وجذب المزيد من الاستثمار الأجنبي المباشر الموجه نحو الإنتاج المعزز للتصدير. وخلصت دراسة⁴ تستند إلى مسح لشركات تجارية في تسع دول أعضاء في منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى (The Greater Arab Free Trade Area – Gafta)، إلى أن التعريفات الجمركية على إجراءات التجارة والجمارك بين دول "الجافتا" لم تعد المشكلة الملحة، ولكن كانت البنية التحتية للنقل وتكاليف التجارة الحقيقية أكثر المشاكل إلحاحاً. كما تشير دراسات أخرى إلى أن حجم التدفقات التجارية العربية أقل بكثير مما يمكن أن يكون بسبب ارتفاع تكاليف التجارة⁵. وتحتاج الدول العربية إلى معالجة عدم كفاءة اللوجستيات التجارية التي تشكل حالياً عائقاً كبيراً، بما يدل على أن الإصلاحات الاقتصادية الواسعة النطاق التي تم إدخالها على مدى العقدين الماضيين لم تعمل بعد في جميع قطاعات الاقتصادات العربية.

ويجسد مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) للبنك الدولي كفاءة الخدمات اللوجستية في العديد من الأبعاد. وقد حصلت منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا (MENA) على درجة 2.5 طبقاً لمؤشر الأداء اللوجستي الدولي، وذلك على الرغم من ارتفاع مستوى دخلها عن مناطق أخرى في العالم، وكانت بالتالي واحدة من الأسوأ أداءً في العالم في عام 2014، وكادت تقترب من درجة منطقة إفريقيا جنوب الصحراء الكبرى في مؤشر الأداء اللوجستي. وكانت المشاكل الأساسية التي تعاني منها دول منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا والتي تنتمي إليها الدول العربية تعقيد الإجراءات الجمركية، وعدم تطوير البنية التحتية، وضعف قدرات النقل البحري الدولية. ولكن في عام 2018 تقدمت منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا في درجتها في مؤشر الأداء اللوجستي العالمي، والذي بلغ حوالي 2.78 درجة، وابتعدت بالتالي عن ترتيب منطقة إفريقيا جنوب الصحراء، واحتلت المرتبة الثالثة بعد أن كانت في المرتبة الخامسة قبل الأخيرة، وذلك بفضل الاهتمام بتطوير البنية التحتية والاهتمام بتوقيت وصول الشحنات إلى متلقيها. ولكن يبقى الاهتمام بتبسيط الجمارك وجودة وكفاءة الخدمات اللوجستية من خلال تنمية وتدريب مهارات القائمين عليها في ظل التطورات العالمية في هذا القطاع أحد المشاكل الملحة، وهذا ما يوضحه الجدول رقم (6) والذي يبين درجات مؤشر الأداء اللوجستي بين مناطق العالم بمكوناته المختلفة والدرجات التي حصلت عليها المناطق المختلفة في العالم.

جدول رقم (6)

مؤشر الأداء اللوجستي حسب المنطقة لعام 2018

توقيت الوصول	تعقب وتتبع الشحنات	الجودة اللوجستية	الشحنات العالمية	البنية التحتية	الجمارك	LPI		المنطقة
						الدرجة		
3.65	3.27	3.21	3.14	3.13	3.04	3.24		أوروبا وآسيا الوسطى
3.49	3.18	3.13	3.03	3.05	3.01	3.15		شرق آسيا والمحيط الهادي
3.19	2.79	2.68	2.73	2.76	2.54	2.78		الشرق الأوسط وشمال أفريقيا
3.05	2.68	2.59	2.69	2.47	2.47	2.66		أمريكا اللاتينية والمحيط الكاريبي
2.90	2.56	2.45	2.48	2.33	2.32	2.51		جنوب آسيا
2.77	2.50	2.39	2.52	2.20	2.27	2.45		أفريقيا جنوب الصحراء

Source: World Bank, Logistics Performance Index database. Available from

<http://ipi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/DEU/2018/R/EAP/2018/R/ECA/2018/R/LAC/2018/R/MNA/2018/R/SAS/2018/R/SSA/2018?>

ويخفي متوسط الدرجات في مؤشر الأداء اللوجستي الدولي للدول العربية قدراً كبيراً من عدم التجانس في أداء البلدان الفردية، ففي عام 2014، كانت هناك ثلاث دول عربية من بين الدول الخمسين الأولى في مؤشر الأداء اللوجستي الدولي، وكانت الدولة الأفضل أداءً في المنطقة هي الإمارات، ولكن ترتيبها العالمي انخفض من السابع عشر في عام 2012 إلى السابع والعشرين في عام 2014. كما شهدت العديد من دول المنطقة العربية انخفاضاً في ترتيبها في مؤشر الأداء اللوجستي (LPI)، مما يؤكد تراجع أو تباطؤ التقدم في القطاع اللوجستي مقارنة بدول أخرى في العالم. وكان أداء معظم الدول العربية ضعيفاً بشكل خاص في مكونات المؤشر المرتبطة بعمليات الشحن والجمارك الدولية.

وإذا نظرنا إلى مؤشر الأداء اللوجستي الدولي لعام 2018، نلاحظ أن الإمارات احتلت المرتبة الحادية عشرة على المستوى العالمي. وذلك بعد أن كانت في المرتبة 27 عالمياً في عام 2014، علماً أنها بقيت الأولى عربياً، وهذا ما يوضحه الجدول رقم (7).

جدول رقم (7)

ترتيب الدول العربية في مؤشر الخدمات اللوجستية لعام 2018

توقيت الوصول		تتبع الشحنات		الجودة اللوجستية		الشحنات العالمية		البنية التحتية		التخليص الجمركي		الترتيب العالمي		مكونات المؤشر (LPI)
الدرجة	الترتيب	الدرجة	الترتيب	الدرجة	الترتيب	الدرجة	الترتيب	الدرجة	الترتيب	الدرجة	الترتيب	الدرجة	الترتيب	الدولة
4.38	4	3.96	13	3.92	13	3.85	5	4.02	10	3.63	15	3.96	11	الإمارات
3.70	36	3.56	30	3.42	31	3.75	9	3.38	27	3.00	38	3.47	30	قطر
3.80	29	2.97	66	3.05	49	3.30	36	3.16	39	2.87	44	3.20	43	عمان
3.30	67	3.17	46	2.86	57	2.99	56	3.11	43	2.66	66	3.01	55	السعودية
3.29	68	3.01	60	2.86	58	3.02	55	2.72	68	2.67	63	2.93	59	البحرين
3.37	59	2.66	96	2.80	67	2.63	98	3.02	45	2.73	56	2.86	63	الكويت
3.19	74	2.72	89	2.82	63	2.79	73	2.82	58	2.60	77	2.82	67	مصر
3.18	77	2.80	74	2.47	104	2.80	70	2.64	73	2.38	106	2.72	79	لبنان
3.18	76	2.77	84	2.55	93	2.44	119	2.72	70	2.49	88	2.69	84	الأردن
3.15	85	2.85	72	2.25	135	2.45	118	2.79	60	2.35	113	2.63	90	جيبوتي
3.24	70	2.86	71	2.30	123	2.50	115	2.10	133	2.38	107	2.57	105	تونس
2.80	120	2.21	138	2.49	138	2.49	116	2.25	113	2.63	72	2.56	107	جزر القمر
2.88	114	2.51	112	2.49	101	2.58	103	2.43	93	2.33	115	2.54	109	المغرب
2.76	124	2.60	103	2.39	113	2.39	122	2.42	96	2.13	138	2.45	117	الجزائر
2.62	139	2.51	115	2.51	96	2.58	102	2.18	125	2.14	136	2.43	121	السودان
2.68	134	2.47	119	2.19	144	2.19	145	2.26	112	2.20	128	2.33	135	موريتانيا
2.44	148	2.37	128	2.29	124	2.37	126	2.51	82	1.82	154	2.30	138	سوريا
2.43	151	2.16	146	2.26	131	2.21	141	2.12	131	2.40	104	2.27	140	اليمن
2.20	157	2.23	140	2.30	121	2.61	100	1.81	157	2.00	145	2.21	144	الصومال
2.77	129	2.19	144	1.91	159	2.32	131	2.03	140	1.84	153	2.18	147	العراق
2.77	123	1.64	160	2.05	153	1.99	159	2.25	115	1.95	149	2.11	154	ليبيا

Source: World Bank, Logistics Performance Index database. Available from

<http://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/DEU/2018/R/EAP/2018/R/ECA/?2018/R/LAC/2018/R/MNA/2018/R/SAS/2018/R/SSA/2018>

وطبقاً للجدول السابق، تقدمت الإمارات في أداء الخدمات اللوجستية، وحصلت على 3.96 نقطة، وحصدت المركز العاشر عالمياً في معيار البنية التحتية اللوجستية بحصولها على 4.02 نقطة، وجاءت في المرتبة الخامسة عالمياً في الشحنات الدولية بحصولها على تقييم 3.85 نقطة. وجاءت في المرتبة الثالثة عشر عالمياً في معيار التتبع بحصولها على 3.96 نقطة، والمرتبة الرابعة عالمياً في معيار الالتزام بالوقت في الخدمات اللوجستية، وذلك بعد أن كانت في المرتبة 24 عالمياً في عام 2014. ويتضح من ذلك أن الإمارات هي التي تقود النمو في قطاع الخدمات اللوجستية في منطقة الشرق الأوسط.

وعلى مستوى الدول العربية، صنف تقرير البنك الدولي قطر في المرتبة الثانية عربياً والثلاثين عالمياً في عام 2018، بعد أن كانت التاسعة والعشرين في عام 2014، وحصلت على 3.47 نقطة في أداء الخدمات اللوجستية على المستوى العالمي، تليها سلطنة عمان في المرتبة الثالثة عربياً و43 عالمياً بتقويم أداء لوجستي عند 3.20 نقطة، ثم السعودية في المرتبة الرابعة بعد أن كانت في المرتبة الثالثة عام 2014، وحصلت على تقويم أداء لوجستي 3.01 نقطة، وفي المرتبة 55 عالمياً، ثم البحرين في المرتبة 59 عالمياً، وحصلت على تقويم أداء لوجستي 2.93 نقطة، ثم الكويت في المركز الـ63 عالمياً بحصولها على 2.86 نقطة، ثم مصر التي جاءت في المركز 67 عالمياً، بعد أن كانت في المركز 62 عام 2014، والمركز 57 في عام 2012، وذلك نتيجة لما مرت به من ظروف سياسية واقتصادية غير مستقرة. بينما احتل لبنان المركز 79 عالمياً، ثم الأردن في المركز 84 عالمياً، بينما احتلت تونس المركز 105 عالمياً، ثم جزر القمر والمغرب في المركز 109 عالمياً، ثم الجزائر التي احتلت المركز 117 عالمياً. وهذا يعنى ان منطقة المغرب العربي تراجعت في أداء الخدمات اللوجستية مقارنة بتقارير أعوام 2014 و2012. وقد تقدمت الصومال في الترتيب بعد أن كانت آخر دولة في مؤشر الأداء اللوجستي الدولي لتمثل المركز 144، بينما احتلت ليبيا المركز 154 عالمياً، والعراق المركز 147 عالمياً.

وبشكل عام، وعلى الرغم من اتجاه بعض الدول العربية لتطوير خدماتها اللوجستية، وعلى رأسها الإمارات وبقية دول مجلس التعاون الخليجي، إلا أن غالبية الدول العربية بحاجة إلى تطبيق استراتيجيات مختلفة لتحسين ترتيبها من حيث أداء الخدمات اللوجستية، وخصوصاً مع التوجه الدولي نحو تطبيق الخدمات اللوجستية الخضراء أو الخدمات اللوجستية الصديقة للبيئة، ولإستخدام التكنولوجيا المتطورة في الخدمات اللوجستية، ارتكازاً على تنمية مهارات القائمين على أداء الخدمات اللوجستية، وكذلك تبسيط الإجراءات الجمركية على الحدود، والاهتمام بتطوير البنية التحتية.

وتظهر صورة مماثلة في مؤشرات التجارة عبر الحدود التابعة للبنك الدولي، والتي تستحوذ إلى حد كبير على درجة تيسير التجارة عبر الحدود كما يوضحها الجدول (1-8). ونجد أن الإمارات هي الأفضل أداءً في المنطقة، وتحتل المرتبة الثامنة عالمياً، من خلال عدد أقل من الوثائق المطلوبة للواردات والصادرات وعدد أقل من الأيام اللازمة لإتمام مثل هذه العمليات في العالم، كما أن تكلفة نقل الحاويات، لكل من الواردات والصادرات منخفضة للغاية. يلي الإمارات في الترتيب كل من المغرب، ثم تونس، والأردن، وجيبوتي، وسلطنة عمان، وقطر، والبحرين، بينما تأتي بعض البلدان في المنطقة العربية مثل الجزائر ومصر والسودان واليمن والعراق في مراتب منخفضة.

جدول رقم (8)

أداء البلدان العربية في مؤشرات التبادل عبر الحدود

الدولة	رتبة التجارة عبر الحدود	عدد الوثائق للتصدير	الوقت اللازم للتصدير (بالأيام)	تكلفة التصدير بالدولار الأمريكي / الحاوية	عدد الوثائق للاستيراد	وقت الاستيراد (بالأيام)	تكلفة الاستيراد (بالدولار الأمريكي / الحاوية)
الجزائر	131	8	17	1.270	9	26	1.330
البحرين	64	6	11	810	8	15	870
جيبوتي	56	5	20	885	5	18	910
مصر	99	8	12	625	10	15	790
العراق	178	10	80	3.550	10	82	3.650
الأردن	54	5	12	825	7	15	1.235
الكويت	117	7	15	1.085	10	20	1.250
لبنان	97	4	22	1.080	7	30	1.365
موريتانيا	151	8	31	1.640	8	38	1.523
المغرب	31	4	10	595	6	14	970
عمان	60	7	10	765	8	9	700
قطر	61	5	15	927	7	16	1.050
السعودية	92	6	13	1.285	8	17	1.309
السودان	162	7	32	2.630	7	46	3.400
سوريا	146	8	18	1.995	9	24	2.410
تونس	50	4	16	805	6	20	920
الإمارات العربية المتحدة	8	3	7	665	5	7	625
الضفة الغربية وقطاع غزة	130	6	23	1.750	6	38	1.425
اليمن	134	6	29	1.065	9	27	1.560

Source: World Bank, Trading across Borders database. Available from

<http://www.doingbusiness.org/data/exploretopics/trading-across-borders>

ويمكن القول أن تقليل عدد المستندات والأيام المطلوبة للاستيراد أو التصدير يشكل أمراً ضرورياً، وهناك أيضاً مجال واسع لتقليل تكلفة النقل، وخاصة بالنسبة للصادرات، بالاعتبار من الدول التي تستثمر بكثافة في مجال النقل لتمكين المنتجات من الوصول إلى الأسواق الدولية بطريقة أكثر تنافسية.

وهناك مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة (The Liner Shipping Connectivity Index LSCI) التابع لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) لقياس اندماج البلد في شبكات الشحن الملاحي المنتظمة العالمية. ويحتوي المؤشر على خمسة مكونات: (أ) عدد السفن؛ (ب) القدرة الإجمالية على حمل الحاويات في تلك السفن؛ (ج) الحجم الأقصى للسفن؛ (د) عدد الخدمات؛ (هـ) عدد الشركات التي تنشر سفناً أو خدمات الحاويات من وإلى موانئ البلاد. ومن الملاحظ أن البلدان العربية لا تتكامل بشكل جيد مع شبكات الشحن الملاحي المنتظمة باستثناء عدد من الدول العربية وعلى رأسها الإمارات، والسعودية، والمغرب، ومصر والتي لديها خطوط ملاحية منتظمة مقارنة بالدول العربية الأخرى، كما يتضح من الجدول رقم (9).

جدول رقم (9)

مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة

(Maximum value = 100)

الدولة	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
الجزائر	10.0	9.7	8.7	7.9	7.8	8.4	31.5	31.1	7.8	6.9	6.9
البحرين	5.4	4.3	4.4	6.0	5.8	8.0	7.8	9.8	17.9	17.9	27.0
جيبوتي	6.8	7.6	7.4	10.5	10.4	18.0	19.6	21.0	16.6	20.3	20.2
مصر	42.9	49.2	50.0	45.4	52.5	52.0	47.6	51.2	57.4	57.5	61.8
العراق	1.4	1.6	4.1	2.6	1.2	5.1	4.2	4.2	7.1	5.7	5.2
الأردن	11.0	13.4	13.0	16.5	16.4	23.7	17.8	16.7	22.8	22.7	22.6
الكويت	5.9	6.8	4.1	6.2	6.1	6.5	8.3	5.6	6.6	7.1	8.2
لبنان	10.6	12.5	25.6	30.0	28.9	29.6	30.3	35.1	43.2	43.2	42.6
ليبيا	5.3	5.2	4.7	6.6	5.4	9.4	5.4	6.6	7.5	7.3	6.8
موريتانيا	5.4	6.0	6.3	7.9	7.9	7.5	5.6	5.6	8.2	6.5	6.0
المغرب	9.4	8.7	8.5	9.0	29.8	38.4	49.4	55.1	55.1	55.5	64.3
عمان	23.3	23.6	20.3	29.0	30.4	45.3	48.5	49.3	47.3	48.5	49.9
قطر	2.6	4.2	3.9	3.6	3.2	2.1	7.7	3.6	6.5	3.4	3.9
السعودية	35.8	36.2	40.7	45.0	47.4	47.3	50.4	60.0	60.4	59.7	61.2
السودان	7.0	6.2	5.7	5.7	5.4	9.3	10.1	9.3			
سوريا	8.5	11.8	11.3	14.2	12.7	11.0	15.2	16.8	15.6	16.5	17.5
تونس	8.8	7.6	7.0	7.2	7.0	6.5	6.5	6.3	6.4	5.6	7.5
الإمارات العربية المتحدة	38.1	39.2	46.7	48.2	48.8	60.5	63.4	62.5	61.1	67.0	66.5

18.4	19.0	13.2	11.9	12.5	14.6	14.4	14.3	9.4	10.2	19.2	اليمن
------	------	------	------	------	------	------	------	-----	------	------	-------

Source: UNCTAD, stat database. Available from <http://unctadstat.unctad.org/EN/>

ثالثاً - دور لوجستيات التجارة في تنمية التجارة العربية الخارجية والبيئية وفي تذليل العقبات

إن القدرة على خفض تكلفة وتحسين جودة اللوجستيات ونظم النقل يحسن من القدرة على النفاذ إلى الأسواق، وهذا يؤدي إلى زيادة التجارة الدولية، ومن ثم إلى زيادة الدخل، وخفض مستوى الفقر، وهذا يعني أن الاهتمام بالتطوير اللوجستي من شأنه أن يقود إلى تحقيق ميزة تنافسية مستدامة، وأن ارتفاع التكلفة اللوجستية يرجع إلى:

- تباطؤ وبيروقراطية الإجراءات الخاصة بالتعامل مع السلع المصدرة والمستوردة.
- ضعف بنية النقل الأساسية.
- تخلف خدمات النقل واللوجستيات⁶.

كما أشارت دراسات كثيرة⁷ إلى أهمية كفاءة خدمات الموانئ التشغيلية والإجرائية في تحسين تنافسية التجارة الخارجية، فالتكلفة الإجمالية للحصول على المنتجات من المنتجين إلى الأسواق، ومن النقل البري إلى الموانئ، تعد مسؤولة عن الجزء الأكبر من التكلفة بالمقارنة بتكلفة الموانئ أو الرحلة البحرية، ومن ثم يمكن أن يكون إسهام تحسين النقل البري أوضح على تحسين تنافسية التجارة الدولية⁸.

كما أوضحت دراسة⁹ أن قدرة المصدر على خفض تكلفة الشحن بمقدار 1% تمنحه نصيب سوقي أعلى بمقدار 5-8%. كما تعد فروق جودة البنية الأساسية مسؤولة عن 40% من الفروق في تكلفة النقل بين الدول الساحلية، وحتى 60% بالنسبة للدول غير البحرية، وأن تحرير خدمات الموانئ، وفتح الأسواق في الشحن قد يخفض التكلفة بحوالي الثلث¹⁰، وهذا يعني أن تنمية اللوجستيات، وتحسين جودة خدماتها سوف يسهم في تقارب مستويات أداء التجارة الدولية عبر التكتلات الإقليمية، وأن أكثر من 70% من الفروق في متوسط نصيب الفرد من الدخل القومي عبر الدول يمكن تفسيره بالاعتماد على الجغرافيا والوصول إلى الأسواق¹¹.

أ- التجارة الخارجية للدول العربية ومعوقات التجارة البينية

إن التجارة الخارجية للدول العربية ترتبط بالهيكل الاقتصادي الخاص بالدول العربية، والذي نجم عنه النمط التقليدي لتقسيم العمل، وهذا أدى إلى تمركز صادرات الدول العربية في المواد الأولية، بينما وارداتها تشمل سلع غذائية وصناعية وغيرها من السلع التي تخدم عملية التنمية بها.

ومن خلال دراسة التركيب السلعي للتجارة العربية الخارجية اتضح أنها تتسم بالحساسية الشديدة لتغيرات الأسعار العالمية للبترول، وتغيرات الطلب عليها في جانب الصادرات، وتغيرات الأسعار العالمية للمواد الغذائية، والسلع الوسيطة بصفة عامة في جانب الواردات.

وقد شهدت الصادرات السلعية العربية الإجمالية تراجعاً بنحو 3.9% في المتوسط خلال الفترة 2010 - 2016، لتصل إلى نحو 796 مليار دولار أمريكي في عام 2016. ويعزى ذلك إلى تأثير الصادرات العربية بالتغيرات في أسعار النفط في الأسواق العالمية، والذي يستحوذ على نحو 70% من إجمالي الصادرات العربية في المتوسط خلال الفترة المذكورة، إضافة إلى تأثير التطورات الداخلية في بعض الدول على مستويات الإنتاج، سواء من النفط أو السلع غير البترولية، وعلى حركة التجارة عبر الحدود بين هذه المجموعة من الدول. نتيجة لذلك، انخفض نصيب الصادرات السلعية العربية من إجمالي الصادرات العالمية ليلعب حوالي 4.7% في عام 2016 مقارنة بنحو 5.9% خلال عام 2010، كما يتضح في الجدول رقم (10).

جدول رقم (10)

الصادرات والواردات العربية الإجمالية (مليار دولار أمريكي)

2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	
796.4	857	1,244	1,311	1,322	1,214	903	الصادرات العربية الإجمالية ومنها:
411	525	905	999	1,021	919	648	صادرات النفط الإجمالية
51.6	61.3	72.8	76.2	77.3	75.7	71.7	نسبة الصادرات النفطية (%)
4.7	5.2	6.6	7.0	7.2	6.6	5.9	وزن الصادرات العربية الإجمالية في العالمية (%)

2.3	2.3	2.4	2.4	2.5	2.2	2.0	وزن الصادرات العربية بدون النفط العالمية بدون النفط (%)
795.8	851	901	858	816	755	651	الواردات الإجمالية ومنها:
47	52	73	77	76	64	47	الواردات النفطية
5.9	6.2	8.2	9.0	9.3	8.5	7.2	نسبة الواردات النفطية (%)
4.6	5.1	4.7	4.5	4.4	4.1	4.2	وزن الواردات العربية الإجمالية في العالمية (%)
4.8	5.2	5.1	5.1	5.0	4.5	4.7	وزن الواردات العربية بدون النفط العالمية بدون النفط (%)
16,843	16,482	18,935	18,784	18,404	18,291	15,254	الصادرات العالمية الإجمالية ومنها:
1,552	1,944	3,129	3,367	3,411	3,280	2,360	الصادرات العالمية النفطية
17,170	16,766	19,024	18,874	18,608	18,487	15,457	الواردات العالمية الإجمالية ومنها:
1,549	1,859	3,048	3,257	3,364	3,227	2,358	الواردات العالمية النفطية

المصدر: محسوبة من قاعدة بيانات صندوق النقد العربي، ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD)

وطبقاً للجدول رقم (10) نجد أن قيمة الصادرات السلعية الإجمالية غير النفطية للدول العربية ارتفعت خلال الفترة 2010 - 2016 بنحو 6.9% في المتوسط لتبلغ حوالي 385 مليار دولار أمريكي في عام 2016، مقارنة بحوالي 258 مليار دولار أمريكي في عام 2010. انعكاساً لذلك ارتفعت مساهمة الصادرات السلعية العربية غير النفطية لتصل الى نحو 48.4% من إجمالي الصادرات العربية خلال عام 2016، مقابل حوالي 28.6% خلال عام 2010. على صعيد الواردات العربية الاجمالية، فقد ارتفعت بنحو 3.4% في المتوسط خلال الفترة 2010 - 2016، لتبلغ نحو 796 مليار دولار خلال عام 2016، مقارنة مع 651 مليار دولار محققة خلال عام 2010. وانعكاساً لذلك، ارتفع الوزن النسبي لها في إجمالي الواردات السلعية العالمية من 4.2% عام 2010 ليبلغ حوالي 4.6% خلال عام 2016. بالنسبة للواردات النفطية للدول العربية، فقد تراجعت حصتها من إجمالي الواردات السلعية العربية لتبلغ نحو 5.9% خلال عام 2016، مقارنة مع حصة قدرها حوالي 9.3% و 9.0% خلال عامي 2012 و 2013 على التوالي.

وعند النظر إلى حجم التجارة البينية كنسبة من إجمالي التجارة الخارجية للدول العربية وفقاً للتقرير الاقتصادي العربي الموحد الصادر عن صندوق النقد العربي نجد أنها تبلغ حوالي 7.2%، أي حوالي 102.9 مليار دولار عام 2016، نتيجة لتراجع كل من الصادرات البينية بنحو 10.1%، والواردات منها بنحو 4.4% خلال عام 2016. وفيما يخص الهيكل السلعي للصادرات البينية العربية، سجلت حصة التجارة البينية للنفط الخام حوالي 6.4% من متوسط قيمة التجارة البينية العربية خلال عام 2016. وفيما يخص مكونات التجارة البينية غير النفطية استحوذت مجموعة السلع الصناعية على النصيب الأكبر، ثم مجموعة السلع الزراعية.

كما شهدت منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى عام 2016 استكمال المفاوضات حول مختلف الجوانب المتعلقة بالتشريعات أو الوفاء بمتطلبات منطقة التجارة الحرة الكبرى، سواء من حيث تحرير تجارة الخدمات بين الدول العربية، أو تحرير السلع، بالإضافة إلى متابعة مرحلة الانتقال نحو إقامة الاتحاد الجمركي العربي.

ويجب القول هنا، إن تحرير التجارة وتخفيض التعريفات الجمركية أو إلغائها بين الدول العربية في إطار منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى لم يكف بحد ذاته، ولم يؤد إلى زيادة تلقائية في التجارة العربية البينية، فهناك معوقات لا تقل أهمية عن التعريفات الجمركية والقيود غير التعريفية كانت ولا تزال تعرقل تنمية التجارة العربية البينية، وتعرف هذه المعوقات بالمعوقات اللوجستية، والتي تؤثر على تدفق التجارة الخارجية¹²، وتشمل أربعة مسارات لوجستية، وهي مسارات العقود والإجراءات والمعلومات والسلع التي تؤثر على كفاءة التجارة الدولية:

1- المعوقات المتعلقة بالمسار اللوجستي للعقود:

وهي تتعلق باستخراج شهادات المنشأ وفواتير التصدير والاستيراد، ووثائق ضمان التأمين، وتقييد إجراءات الحصول على شهادات الكشف والمطابقة في بعض الدول العربية.

2- المعوقات الخاصة بالمسار اللوجستي للإجراءات:

وتتعلق هذه المعوقات بإجراءات السيطرة على الأسعار (إجراءات مكافحة الإغراق) والإجراءات المستندية (طول الوقت المستغرق لمراجعة المستندات ومعاينة ومطابقة البضائع عند كل منفذ جمركي)، والإجراءات الفنية الخاصة ببعض المنتجات واستخدام التراخيص (الشروط الصحية والبيطرية والنباتية والبيئية).

3- المعوقات المتعلقة بالمسار اللوجستي للمعلومات

تتعلق هذه المعوقات بنقص المعلومات حول السياسات التجارية التي تتبعها كل دولة، وغياب الشفافية فيما يتعلق بالمعايير والأشترطات الخاصة بالاستيراد، وضعف البنى المعلوماتية في المنافذ الجمركية، وعدم وجود شبكات معلوماتية للربط بين المنافذ الجمركية والإدارات المعنية بالتجارة بالدول العربية.

4- المعوقات المتعلقة بالمسار اللوجستي للسلع

لا بد من استخدام مؤشرات الأداء اللوجستي الصادرة عن البنك الدولي في تقييم الوضع في الدول العربية، وتحديد المشاكل واقتراح الحلول لمعالجة المشاكل اللوجستية في المنطقة العربية.

مما سبق يمكن القول أن التجارة العربية البينية تواجه العديد من المعوقات لا تقل عن التعريفات الجمركية، وهو ما يفسر ضعف نمو التجارة العربية البينية على الرغم من التخفيض التدريجي للتعريفات الجمركية على جميع السلع ذات المنشأ العربي المتبادلة بين الدول العربية الأعضاء في منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى قبل عام 2005.

ب- أهمية رفع كفاءة الخدمات اللوجستية وتيسير التجارة لزيادة التبادل التجاري في الدول العربية

ما زالت معظم الدول العربية حتى الآن ترى أن الخدمات اللوجستية ليست هي القطاع المناسب لتوليد الأرباح الاحتكارية أو استيعاب عدم كفاءة القطاع العام، بل هي وسيلة لتعزيز التجارة من خلال الكفاءة. وقد اقتصر الإصلاحات في قطاعي النقل واللوجستيات على تقليل أو إزالة بعض الاحتكارات، ولكنها كانت غير كافية لتوليد تخفيضات كبيرة في تكاليف التجارة. وتقدم إصلاح الاتصالات السلكية

واللاسلكية بشكل ملحوظ في العديد من البلدان، لكنه لا يزال بطيئاً للغاية في بلدان أخرى. بالنسبة للبلدان ذات الدخل المنخفض، فإن أكبر الفجوات في الخدمات اللوجستية التجارية تميل إلى أن تكون في البنية التحتية وإجراءات الحدود. وتحتاج البلدان متوسطة الدخل إلى خدمات لوجستية أكثر قدرة على المنافسة لتلبية الطلب المتزايد عليها. ويجب إجراء التقييمات في كل من الدول العربية لتحديد الاختناقات التي تعوق التجارة، بهدف تطوير خطط لإصلاح سلاسل اللوجستيات.

1- المنافع/ الفوائد من كفاءة اللوجستيات التجارية

يمكن أن تكون تكاليف التجارة من خلال سلسلة القيمة كبيرة، ولكنها ليست دائماً مفهومة تماماً. أحد أسباب ذلك هو أن النهج التقليدي يميل إلى التركيز على فهم تكاليف المنتج. وعادة ما يتم تجاهل تكاليف التجارة التي عادة ما تكون خارجة عن سيطرة منتجي البضائع. وتختلف تكاليف اللوجستيات باختلاف الشركات والصناعة وبلدان الإنتاج أو الاستهلاك. كما تختلف تقديرات إجمالي تكلفة اللوجستيات كنسبة مئوية من إجمالي الناتج المحلي (GDP) إلى حد كبير وهي متاحة عادة فقط للبلدان المتقدمة.

ومع نمو الاقتصادات الإقليمية والعولمة، أصبحت تكاليف التجارة مفتاحاً للتجارة الثنائية وتدفقات الاستثمار والتوزيع الجغرافي للإنتاج. ويقدر أن هذه التكاليف في البلدان المتقدمة قد تصل إلى 170% من القيمة، مقارنة بحوالي 5% تمثلها التعريفات¹³. وغالباً ما تكون تكاليف التجارة في البلدان النامية أعلى من نظيراتها المتقدمة.

* نتائج من تحليل الاقتصاد القياسي

هناك دراسات عن تأثير النقل والتكاليف اللوجستية الأخرى على التجارة باستخدام معادلات الجاذبية ترجع إلى "Tinbergen, 1962". ويعزى الاستخدام المكثف لمعادلة الجاذبية بشكل أساسي إلى تنوعها وقوتها في تفسير أنماط التجارة الثنائية. ولكن الكثير من القوة التفسيرية تأتي من الناتج المحلي الإجمالي للبلدين والمسافة بينهما. وقدمت النظرية فيما بعد المزيد من الأسباب للنجاح التجريبي لنموذج الجاذبية¹⁴. والنهج في ورقة الجاذبية المكانية النموذجية هو السيطرة على مجموعة من العوامل، التي ترتبط في الغالب بالجغرافيا والتاريخ، ثم إضافة مصدر آخر لتكاليف التجارة لمعرفة ما إذا كان لها تأثير كبير على التجارة الثنائية. ويعاني هذا المنهج من مشكلتين رئيسيتين: التركيز على مصدر واحد لتكاليف التجارة بدلاً من مقياس شامل، إمكانية التحيز لمتغير مهم لتكاليف التجارة البديلة. ومع ذلك، فإن مجموعة متنامية من الأدبيات تتناول مجموعة واسعة من الروابط المحتملة بين تدفقات التجارة الثنائية،

وتيسير التجارة والخدمات اللوجستية. وتشمل تلك العوامل أداء المؤسسات، والوقت اللازم للاستيراد أو للتصدير، وأرصدة البنية التحتية اللوجستية، ومستويات المخزون، ومقاييس تيسير التجارة.

ويمكن أن يكون لأداء المؤسسات تأثير كبير على تكاليف المعاملات، مما يؤثر بدوره على التجارة. واعتبر "De Groot and Others, 2003" الجودة المؤسسية (المساءلة، الاستقرار السياسي، فعالية الحكومة، الجودة التنظيمية، سيادة القانون ومكافحة الفساد) في سياق نموذج الجاذبية، وخلص إلى أن تحسين جودة المؤسسات سيزيد بشكل كبير التجارة الثنائية. كما جاء "Anderson and Marcouiller, 2002" إلى استنتاجات مماثلة. واقترح "Rajan and Lee, 2007" أن إنفاذ العقود يؤثر على حجم التجارة في السلع المتفاوتة والمتجانسة، مع تأثير أكبر على السلع المختلفة. وقد أظهر تقدير أثر الحرية الاقتصادية على صادرات وواردات الولايات المتحدة الاستهلاكية باستخدام نموذج الجاذبية، وأشار كل من "Depken and Sonora, 2005" أن الجودة المؤسسية الأفضل في البلد الشريك لها تأثير إيجابي على حجم صادرات الولايات المتحدة إلى ذلك البلد. واقترح "Rodrik and Others, 2004" وجود صلة أكثر تعقيداً بين المؤسسات، والتكامل والنمو، حيث يمكن للمؤسسات تعزيز التكامل مما له تأثير إيجابي على الجودة المؤسسية. وتم تحديد الاختلافات في الجودة المؤسسية كمصدر للميزة النسبية والمحدد الهام للأنماط التجارية من قبل "Levchenko, 2004".

وتسهيل التجارة يعزز التجارة الثنائية بشكل كبير. فقد قام "Wilson and others, 2004" ببناء مجموعة من مؤشرات تسهيل التجارة المتميزة، وقياس كفاءة الموانئ، والبيئة الجمركية، والبيئة التنظيمية، والبنية التحتية لقطاع الخدمات، قبل استخدامها في نموذج الجاذبية. وقد قدروا أن جعل البلدان دون المستوى في منتصف متوسط جميع البلدان التي تمت دراستها سيعزز التجارة العامة بينها بنسبة 9.7%. وشكل التحسن في البنية التحتية لقطاع الخدمات حوالي نصف هذا النمو. وأظهر "Clark and others, 2004" أن كفاءة الموانئ تؤثر بشكل كبير على تكاليف النقل، والتي بدورها لها تأثير كبير على التجارة الثنائية. واستناداً إلى تحليلها، فإن تحسين كفاءة الموانئ من النسبة المئوية الخامسة والعشرين إلى الخامسة والسبعين في المائة يقلل من تكاليف الشحن بنسبة 12%، وبالتالي يعزز التدفقات التجارية الثنائية بنحو 25%.

وضعت منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية 16 مؤشراً لتيسير التجارة¹⁵ لتقييم أثر التدابير المحددة على تجارة البلدان النامية. ومن خلال تقييمها، فإن توفير المعلومات المتعلقة بالتجارة وتبسيط ومواءمة الوثائق والإجراءات المبسطة واستخدام العمليات الآلية يكون لها أكبر الأثر على حجم التجارة

والتكاليف. والأثر المشترك للتحسينات في تلك المجالات أكبر من مجموع أثر التدابير الفردية، مما أدى إلى خفض إجمالي تكاليف التجارة في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل التي تتراوح بين 13 و16%.

وقت النقل هو أيضا شكل متميز من التكلفة. وأخذت "Hummels, 2001" بعين الاعتبار المسافة ووقت الشحن المعبر عنه في الأيام في نموذج الجاذبية للواردات إلى الولايات المتحدة من 200 دولة عن طريق الجو أو البحر. ويقدر أن كل يوم إضافي يقضيه في عبور المحيطات بين بلدين معينين يقلل من احتمال التجارة بينهما بنسبة 1% (1.5% للسلع المصنعة). وتعتبر أكبر فئات التصنيع عن استعدادها لدفع ثمن الوفورات الزمنية التي تساوي 0.8% من القيمة الاسمية لكل يوم، وهو ما يعادل تعريفة بنسبة 16% لرحلة متوسطة في المحيط لمدة 20 يوماً. وأبرز "Hausman and Others, 2005" أهمية تقليل مصادر الاحتكاك في النقل اللوجستي.

وركز "Nordås and others, 2006" على العلاقة بين الوقت بالنسبة للصادرات والواردات والخدمات اللوجستية والتجارة الدولية، ووجد أن زيادة الصادرات بنسبة 10% تؤدي إلى انخفاض في القيمة التجارية بين 5% و25%، اعتمادا على القطاع وجهة التصدير. تقديراتهم أعلى من تقديرات "Hausman and others, 2005" لأنها لا تأخذ في الاعتبار تدفقات التجارة الصفرية. وجد "Djankov and others, 2010" أن كل يوم إضافي يتأخر فيه منتج ما قبل شحنه يقلل من التجارة بأكثر من 1%، وأن التأخيرات أسوأ بالنسبة لصادرات السلع الحساسة للوقت مثل المنتجات الزراعية القابلة للتلف.

وقامت دراسة "Subramanian and others, 2005" بقياس تأثير التخليص الجمركي الطويل على إنتاجية عوامل الإنتاج الكلية (TFP) للشركات في الصين والبرازيل. وباستخدام أسلوب الاقتصاد القياسي، أظهرت نتائجهم تأخيرات التخليص الجمركي وانقطاع خدمات المرافق، والذي يثبط (TFP). ووجدوا أن الحد من التخليص الجمركي يوم واحد في الصين يمكن أن يزيد (TFP) بنسبة 2-6%.

ويؤكد عدد متزايد من الدراسات التأثير الإيجابي الذي يمكن أن تحدثه البنية الأساسية المحسنة على التجارة والإنتاج. ومعظم هذه الدراسات تنظر إلى البلدان النامية، حيث أن العوائد على استثمارات البنية التحتية هي الأعلى عموماً خلال المراحل الأولى من التنمية.

واستخدم "Limao and Venables, 2001" نموذج الجاذبية الذي يتضمن تكاليف النقل، بالإضافة إلى المسافة، لتحليل التدفقات التجارية الثنائية. ووجدوا أن جودة البنية التحتية في بلدان المنشأ

والمقصد كان لها تأثير كبير على تكاليف النقل. وتتراوح تقديراتها لمرونة التدفقات التجارية فيما يتعلق بتكاليف النقل بين -2 و-3.5، مما يشير إلى أن زيادة تكاليف التجارة بنسبة 10% تؤدي إلى انخفاض حجم التجارة بأكثر من 20%. وقدروا أن البنية التحتية الضعيفة تمثل أكثر من 40% من تكاليف النقل المتوقعة للبلدان الساحلية، وما يصل إلى 60% للبلدان غير الساحلية.

ووجد "Calderón and Servén, 2004" حلقة وصل قوية بين البنية التحتية المحسنة والنمو الاقتصادي القوي على المدى الطويل. وإذا كانت جميع بلدان أمريكا اللاتينية ستلحق بقيادة المنطقة من حيث البنية التحتية، فإن مكاسبها السنوية للنمو السنوي للفرد الواحد سوف تتراوح بين 1.1 و4.8%. ومن شأن اللحاق بمنطقة شرق آسيا أن يحقق مكاسب من 3.2% إلى 6.3%. غير أن سيناريوهات اللحاق بالركب هذه، تفترض استثماراً كثيفاً في البنية التحتية.

وتعتبر العلاقة بين البنية الأساسية اللوجستية ومستوى المخزون حاسمة أيضاً، نظراً لتكلفة الاحتفاظ بالمخزونات. وتميل الشركات في البلدان النامية إلى الاحتفاظ بمخزونات أكبر من تلك الموجودة في الاقتصادات المتقدمة، وذلك إلى حد كبير بسبب البنية التحتية والخدمات اللوجستية غير الموثوق بها. ووفقاً لـ "Guasch and Kogan, 2001"، فإن الشركات في الولايات المتحدة عادة ما تحتفظ بقوائم جرد تساوي 15% من الناتج المحلي الإجمالي، في حين أن مستويات المخزون في البلدان النامية غالباً ما تكون مضاعفة بمقدار الضعف. وإذا واجه القطاع الخاص معدلات فائدة تتراوح بين 15 و20% لتمويل قوائم الجرد في هذه البلدان، فإن تكلفة الاقتصاد في المخزونات الإضافية تتجاوز 2% من الناتج المحلي الإجمالي. وعادة ما يتراوح مستوى مخزونات المواد الخام بين ضعفين وخمسة أضعاف في البلدان النامية منه في الولايات المتحدة. وإن البنية التحتية السيئة، والتنظيم غير الفعال، وأوجه القصور في تطوير السوق، بدلاً من أسعار الفائدة وعدم اليقين، هي المسؤولة إلى حد كبير. وقدّر كل من "Guasch وKogan" أن التحسن المعياري الوحيد في البنية التحتية يقلل من مخزونات المواد الخام بنسبة 27-47%، مع ما يترتب على ذلك من انخفاض في التكاليف، لا سيما عندما تكون مصحوبة بقواعد تنظيمية فعالة.

* الكفاءة الأكبر للوجستيات التجارية ليست كافية لتشجيع الصادرات

مطلوب تحسين الكفاءة في الخدمات اللوجستية التجارية لتعزيز التجارة وتنمية القطاع الخاص والنمو الاقتصادي، ولكن هذه التحسينات وحدها ليست كافية. ويجب على الشركات الفردية أيضاً أن تتدمج أكثر في سلاسل القيمة الإقليمية والعالمية. وتحسين الخدمات اللوجستية التجارية بالتوازي مع

اقتصاد أكثر تنوعاً وتنافسية ليس سهلاً. وبعد عقود من العمل تحت سيطرة الدولة القوية و/ أو احتكار القلة، يبدو القطاع الخاص في معظم الدول العربية متردداً في التخلي عن مسكنه مع بيروقراطية الدولة. وعلاوة على ذلك، فإن الشركات المملوكة للعائلات هي حذرت بالفطرة ولا ترغب في السعي للحصول على ائتمان خارجي من أجل ضمان التحديث أو التوسع الرئيسي للاستفادة من البيئة المحررة. ومثل هذا التناؤم مفهوم، ولكن من أجل تطوير التصدير لتحقيق فوائد دائمة، فإن مثل هذا الاستثمار ضروري، ويساعد على تحديث الصناعات الرئيسية ذات الإمكانيات الكبيرة لتسريع النمو الاقتصادي في العديد من البلدان العربية.

وعلى الرغم من موقعها الاستراتيجي بين أوروبا وأفريقيا، تواجه الصناعات العربية عقبات كبيرة في توسيع حصتها في تلك الأسواق. يجب تحديد الحواجز اللوجستية الداخلية والخارجية التي تحد من قدرتها التنافسية وإجراء إصلاحات ملائمة مع فهم واضح للأدوار المحددة التي تقوم بها الجهات الحكومية والخاصة. ويتناول الفصل التالي نتائج مسح تم إجراؤه لهذا التقرير بخصوص اللوجستيات في ست دول عربية، ويلقي الضوء على الاستراتيجيات الممكنة لدمج الشركات العربية في سلاسل القيمة العالمية.

2- تيسير التجارة

لا يوجد تعريف موحد لتيسير التجارة، فتيسير التجارة يعالج ببساطة الخدمات اللوجستية لنقل البضائع عبر الموانئ أو نقل الوثائق بشكل أكثر كفاءة والمرتبطة بالتجارة عبر الحدود بمعناها الضيق. وفي السنوات الأخيرة، تم توسيع التعريف ليشمل البيئة التي تتم فيها المعاملات التجارية، بما في ذلك الشفافية والاحتراف في البيئات الجمركية والرقابية، بالإضافة إلى تنسيق المعايير والتوافق مع اللوائح الدولية أو الإقليمية. وتحرك هذه الأمور محور تركيز جهود تيسير التجارة داخل الحدود إلى سياسات "محلية" وهيكل مؤسسية، حيث يمكن لبناء القدرات أن يلعب دوراً هاماً. وبالإضافة إلى ذلك، فإن التكامل السريع لتكنولوجيا المعلومات المتصلة بالشبكات في التجارة يعني أن التعريفات الحديثة لتيسير التجارة ينبغي أن تشمل مفهوماً تكنولوجياً كذلك.

وينظر بصورة متزايدة إلى السياسات التكميلية المتصلة بالتجارة فيما يتعلق بخدمات النقل والاتصالات، والإجراءات الجمركية، وكفاءة الموانئ، والمعايير واللوائح الفنية، والمرونة في أسواق عوامل الإنتاج، باعتبارها مفتاحاً لتعزيز الأداء التجاري للبلد. فإصلاحات التعريفات وحدها غير كافية بحسب "Dennis, 2006". وقد تم إيلاء الكثير من الاهتمام لإصلاح البنية التحتية سواء المادية أو التكنولوجية من أجل التجارة. ويأتي جدول أعمال تيسير التجارة كإجراء مكمل لجهود تحرير التجارة الواسعة في جميع

أنحاء العالم خلال نصف القرن الماضي، والتي خفضت الحواجز الجمركية إلى حد كبير ولكنها تركت حواجز غير جمركية كبيرة في مكانها.

فالتجارة الدولية مبنية على الثقة بين المشتري والبائع، والتنفيذ السليم لعقد البيع هو المفتاح للحفاظ على علاقة تجارية، ويضمن استلام المشتري للشحنة في حالة جيدة، والدفع الفوري للبائع. ولذلك تتسم الكفاءة بأهمية قصوى في جميع عمليات المعاملات التجارية الدولية.

وتميل البلدان النامية التي نجحت في تبسيط وتحديث إجراءاتها التجارية الرسمية إلى: (أ) زيادة التدفقات التجارية الإجمالية للصادرات والواردات؛ (ب) الحصول على أعلى الإيرادات، بسبب زيادة حجم التجارة وارتفاع معدلات كشف الاحتيال؛ (ج) استرداد التكاليف الرأسمالية الأولية الداخلة في إجراءات التحديث؛ (د) تحسين كفاءة إدارة الجمارك. ويبين الإطار (1) الوفورات التي حققتها كوريا الجنوبية من خلال إصلاح تيسير التجارة.

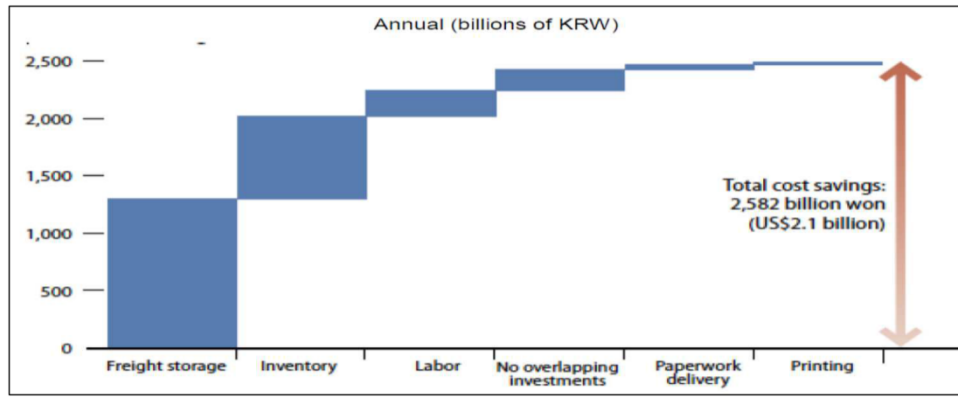
ففي معظم الحالات، كانت تكاليف البنية التحتية والأجهزة محدودة نسبياً، وكان المفتاح هو إعادة هندسة تقنيات الإدارة إلى جانب تدريب أفضل للمهارات البشرية المتاحة. فتؤكد دراسة "Portugal- Perez and Wilson 2010" على أهمية الاستثمار في البنية التحتية المادية لتحسين أداء الصادرات والتأكيد على الحاجة إلى الإصلاح التنظيمي لتحسين بيئة الأعمال.

الاطار (1)

وفورات في التكاليف في كوريا الجنوبية بسبب إصلاحات تيسير التجارة

قدمت خدمة الجمارك الكورية نافذة واحدة تسمح للمتداولين والوكالات الحكومية بتبادل المعلومات وتسريع عمليات التصدير. وترد أدناه تقديرات وفورات التكلفة لشركات كوريا الجنوبية الناشئة عن إصلاحات تيسير التجارة والتي بلغت حوالي 2 مليار دولار.

توفير التكاليف للشركات الكورية بسبب إصلاحات تيسير التجارة



Source: World Bank, Doing Business Report, 2010.

وهناك فوائد أخرى تتبع أيضا من تدابير تيسير التجارة، منها تحسين سهولة التجارة الذي يؤدي ليس فقط لمزيد من التجارة، ولكن أيضا لزيادة الاستثمار الأجنبي. وتشير الدراسات إلى أن الإجراءات التجارية قد تمثل 4-5% من التكلفة الإجمالية للمعاملة التجارية، وهو ما يقارن تقريبا بمساهمة التعريفات الجمركية على السلع الصناعية من البلدان الصناعية بنحو 3.8%. فخفض تكاليف الإجراءات التجارية إلى النصف سيؤدي إلى توفير 325 مليار دولار سنوياً في جميع أنحاء العالم. وتتحمل الشركات الصغيرة والمتوسطة والتجار في البلدان النامية حصة غير متناسبة من هذه التكاليف، ويمكن لتيسير التجارة أن يعزز مشاركة الشركات الصغيرة والمتوسطة والنساء في التجارة الدولية. فالمشاريع الصغيرة والمتوسطة الحجم لديها قدرة محدودة على التعامل مع الإجراءات المرهقة، التي من المرجح أن تثنيها عن المشاركة في التجارة الدولية. فالنساء العاملات لحسابهن، اللواتي يعتمدن في الغالب على المهارات الشخصية، لا سيما في الحرف اليدوية التقليدية والأعمال المنزلية، يواجهن صعوبات في إرسال منتجاتهن إلى الأسواق عندما تكون الخدمات اللوجستية ضعيفة. ومن المرجح أن تشجع الخدمات اللوجستية الفعالة عدداً أكبر من النساء على المشاركة في الإنتاج بهدف المشاركة في التجارة الدولية.

وتتعرض الموارد المالية لتيسير التجارة والمؤسسات الخاصة العاملة في مجال اللوجستيات التجارية لضغوط متزايدة منذ الأزمة المالية العالمية عام 2008، ولم يتم بعد خصخصة قطاعي المصارف والنقل الدولي في العديد من البلدان العربية، ولم توفر المصارف المملوكة للدولة الموارد المالية التي يحتاج إليها القطاع الخاص للتوسع.

3- اتفاقية تيسير التجارة لمنظمة التجارة العالمية: التحديات والفرص للمنطقة العربية

في ديسمبر 2013، تبنى أعضاء منظمة التجارة العالمية اتفاقاً لتيسير التجارة في مؤتمر بالي الوزاري، كجزء من "باقة بالي" "Bali Package" الأوسع، بعد أكثر من تسع سنوات من المفاوضات. وتتعلق الاتفاقية بثلاث قضايا: (أ) عبور البضائع؛ (ب) الرسوم والإجراءات (الوثائق والإجراءات)؛ و(ج) شفافية القوانين واللوائح. والاتفاق له جزئين، الأول يتضمن 13 مادة تحدد التزامات الأعضاء، والثاني يحدد المعاملة الخاصة والتفضيلية للبلدان النامية. وينص على أن يتم تنفيذ الاتفاقية من قبل البلدان النامية وأقل البلدان نمواً (LDCs) بقدر ما تسمح به قدراتهم، وأنه ينبغي تقديم المساعدة والدعم لهم. وقد تم التأكيد على أن تنفيذ أحكام محددة لن يكون مطلوباً من هذه البلدان إلى أن تتوفر لها القدرة اللازمة.

وتشير تقديرات منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) إلى أن التنفيذ الشامل لاتفاقية تيسير التجارة سيقفل من تكاليف التجارة بنسبة 10% في الاقتصادات المتقدمة و13 إلى 15.5% في البلدان النامية. وسيؤدي خفض تكاليف التجارة العالمية بنسبة 1% فقط إلى زيادة الدخل العالمي بأكثر من 40 مليار دولار أمريكي، ومعظمها سوف يتراكم في البلدان النامية¹⁶.

وهناك تحديات تواجه الدول العربية لتنفيذ الاتفاق، لأن معظمها يفتقر إلى رأس المال التكنولوجي والبشري اللازم لتحديث الأنظمة اللوجستية والتجارية، بما يجعلها تمتثل للاتفاقية، كما أن تحديد مجالات محددة للإصلاح والتمويل هي عقبات خطيرة، لا سيما بالنسبة للبلدان ذات الحيز المالي المحدود، كما يتطلب تنفيذ أجندة تيسير التجارة لتعزيز الأداء التجاري موارد كبيرة والتزام وإرادة سياسية.

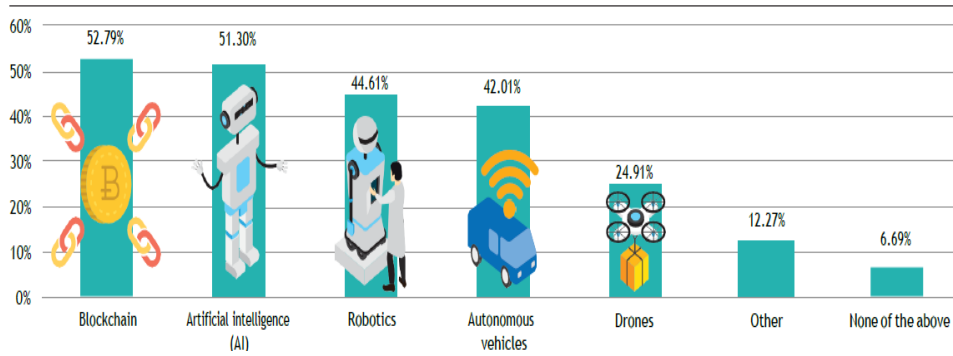
رابعاً - مجالات الاستفادة من الثورة الرقمية لتعزيز التجارة العربية

يعتبر كل من "Blockchain" و"Artificial intelligence" من التكنولوجيات الذي شعر المستجيبين في تقرير اللوجستيات العالمي بأنها هي اللوجستيات التي ستغير اللعبة في الوقت الحالي والمستقبل القريب. ويمثل "Blockchain" المفاجأة لدى المستجيبين، والذي انتشر في كل مكان في

وسائل الإعلام، ولكن لا يزال بعض الدول لا يطبق تلك التكنولوجيا. علاوة على ذلك، في تقرير حديث أجرته شركة "EFT"، فإن بعض الاستثمارات يجري إدخالها في التكنولوجيا. ومع ذلك، فإن مستويات الاستثمار التي نراها لا تشبه نوع الاستثمار اللازم للتحويل الكامل للصناعة ككل، كما يتضح من الشكل رقم (2).

شكل رقم (2)

رأي المستجيبين في التكنولوجيات التي يتم تطبيقها في الوقت الحالي والمستقبل

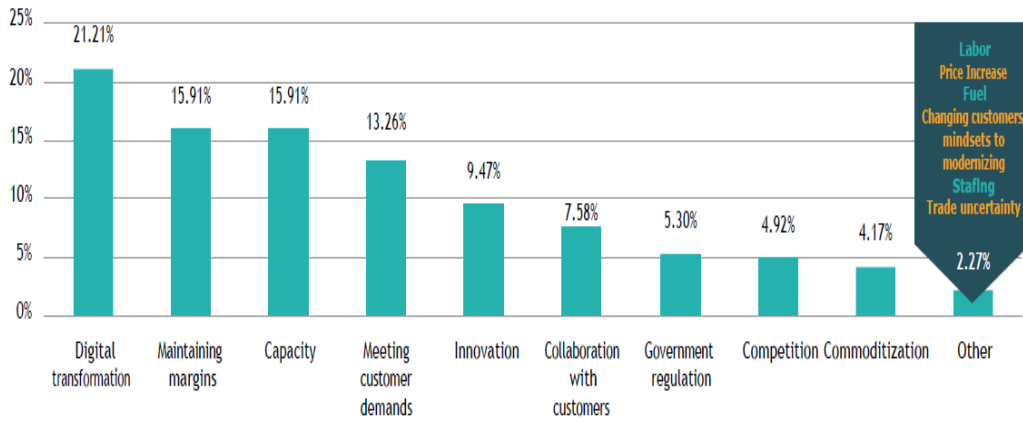


أ- التحدي الأكبر الذي تواجهه حالياً الخدمات اللوجستية

تعتبر التكنولوجيا حقا تحدياً أمام الخدمات اللوجستية، وتمثل منصات تكنولوجيا الشحن تحدياً جاداً الآن لمعظم مقدمي الخدمات اللوجستية "LSP". وفي الواقع، أحد الأسباب التي تجعل مسألة الإنشاء مقابل الشراء قريبة جداً من حقيقة أن العديد من مقدمي الخدمات اللوجستية لا يزالون غارقين في النظم القديمة أو العمليات غير الرقمية. وبالتالي، فإن التحول الرقمي هو التحدي الأكبر الذي يواجهه حالياً مقدمي الخدمات اللوجستية "LSPs". فالصعوبات تواجه مقدمي الخدمات اللوجستية LSPs هائلة. فالعديد - ربما الغالبية العظمى - من شركات الخدمات اللوجستية تأتي من خلفيات غير رقمية، وعلى هذا النحو، فإن التحول الرقمي لا يقتصر على مجرد جلب بعض الأنظمة، بل إنه تحول شامل في مبيعات التكنولوجيا والعمليات والأشخاص. وبالتالي، يجب أن تتطور استراتيجية كل مؤسسة بشكل كبير لفهم المتطلبات الجديدة للإطار المرجعي. وكما يتضح من الشكل رقم (3) فإن التحول الرقمي هو التحدي الأول للمؤسسات، يليه تحقيق هوامش ربحية، يلي ذلك استخدام الطاقة الإنتاجية ومقابلة متطلبات العملاء، طبقاً لتقرير مؤسسة "EFT".

شكل رقم (3)

يوضح آراء المستجيبين من خلال المسح في التحديات التي تواجه المؤسسة



ب- التجارة الإلكترونية والثورة الرقمية في الوطن العربي

إن سيادة التجارة الإلكترونية في المنطقة العربية يعني تعميقاً لتواجد شبكة الإنترنت في الدائرة الاقتصادية الوطنية، بحيث يسري حجم كبير من أنشطة التجارة والأعمال ضمن البيئة الرقمية للإنترنت، ويتم بيع السلع وعرض الخدمات من خلال الشبكات المعلوماتية .

وستبرز على ساحة الاقتصاد جملة من الصفقات التجارية، بين فئات التجارة والأعمال "B2B"، وأخرى بين فئة التجارة والأعمال والمستهلكين "B2C"، وفئات التجارة والأعمال والحكومة "B2G"، وبصورة عامة، فإن التجارة الإلكترونية تفرض مجموعة من الخصائص الفريدة في مجموعة من قطاعات محددة تمتلك أهمية بالغة بالنسبة لبلدان وطننا العربي بصورة عامة، وبيئة التجارة والأعمال ومجتمع المستهلكين بصورة خاصة. إن توفر الموارد الطبيعية في بلدان وطننا العربي، وقيام كثير من الصناعات التحويلية التي تستثمر هذه الموارد في إنتاج موادّ جديدة - سيجعل من هذا القطاع ميداناً خصباً لأنشطة التجارة الإلكترونية بمختلف مستوياتها، سيشكل هذا النوع من الموارد الحصة الكبرى، بينما تأتي بعده بقية الأنشطة، مثل قطاع الاتصالات والمعلومات، والصفقات التجارية التقليدية .

وتحاول العديد من الدول العربية متابعة المستجدات العالمية في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وما تعززه من متغيرات جديدة من خلال تطوير وتحديث اقتصادها ليوكب التطورات السريعة والمتلاحقة من تكنولوجيا المعلومات. وبدأت هذه الدول في الاعتماد على الأعمال الإلكترونية " E - Business" والتجارة الإلكترونية كمنطق للتعامل في الأسواق التي تتعامل فيها شركات هذه الدول. ومن بين هذه الدول الإمارات والسعودية ومصر والأردن. وتواجه الدول العربية تحديات واسعة في هذا المجال،

أهمها الفجوة الرقمية المتسعة في اقتصادها، تلك الهوة الفاصلة التي خلقتها ثورة المعلومات والاتصالات في مجال النفاذ إلى مصادر المعلومات والمعرفة والقدرة على استغلالها، وهي فجوة واسعة ومتعددة الجوانب، وباتت أمراً واقعاً وهي آخذة بالاتساع بينها وبين الدول المتقدمة، إضافة لوجودها بين الدول العربية ذاتها وفي داخل كل دولة على حدة.

وقد أطلقت جامعة الدول العربية خلال "المؤتمر الأول للاقتصاد الرقمي العربي" الذي عقد بأبو ظبي عام 2018، الرؤية العربية المشتركة للاقتصاد الرقمي مع ممثلي الدول العربية الذين حضروا المؤتمر. وتم التأكيد على أن الدول العربية تعمل على تعزيز سبل التعاون البيئي العربي في كافة المجالات ومن أهمها الاقتصادية. وقد أسست بداية لفكرة الرؤية العربية المشتركة للاقتصاد الرقمي كوسيلة إضافية لتعزيز النمو والاستقرار المجتمعي، حيث تحتل بعض الدول العربية - ومن بينها دولة الإمارات مكانة متقدمة بين دول العالم من حيث استخدام شبكة الإنترنت في ضوء تضاعف معدل تدفق البيانات العابرة للحدود التي تربط منطقتنا العربية ببقية دول العالم خلال العقد الماضي بما يتجاوز 150 ضعفاً. وفي هذا المجال، حققت عدة دول عربية قفزة واسعة في قطاع الاستهلاك الرقمي من حيث ارتفاع معدلات الاعتماد على الهواتف الذكية واستخدام وسائل التواصل الاجتماعي.

وتقف المنطقة العربية اليوم أمام فرصة كبيرة من خلال تفعيل العمل العربي المشترك، حيث يمكن من خلالها خلق فرص عمل هائلة، وتطوير المهارات وجذب الاستثمارات ورؤوس الأموال، ودعم أسواقها، وتمهيد الطريق أمام الاكتفاء الذاتي، والمساهمة بالإنتاج المعرفي، عبر شبكة إنتاجية ضخمة تقدر بـ 450 مليون نسمة، هي حجم الموارد البشرية. فإطلاق الاستراتيجية العربية المشتركة للاقتصاد الرقمي، تعد خطوة جيدة ونقله نوعية، وستخدم الشعوب العربية واقتصاداتها، حيث أن تبني الاقتصاد الرقمي وتطويره والاستثمار فيه يعد أمراً مهماً، وكذلك لا بد من التعلم من تجارب الدول الأخرى للاستفادة من الثورة الرقمية.

كما أن الثورة الرقمية في أي دولة تحتاج إلى أساسيات رئيسية، في مقدمتها توفر بنية تحتية متميزة في مجال تقنية المعلومات، إضافة إلى توفير القوانين والتشريعات، مع ضرورة العمل على زيادة الكفاءات عبر التدريب والتأهيل، إلى جانب قضية التمويل للاقتصاد الرقمي. وتعد الإمارات الدولة العربية الأولى في إجراءات التحول نحو الاقتصاد الرقمي في المنطقة، وإن تجربتها أصبحت يعتد بها على صعيد دول المنطقة. وهذه التحولات التي أجرتها الإمارات ساهمت في تحسين الأداء في الاقتصاد الوطني وتسهيل الأعمال وتخفيض التكلفة وزيادة التدفقات الاستثمارية وتعزيزها في الاقتصاد الوطني،

ووصل حجم الاستثمارات إلى 130 مليار دولار. ومن المتوقع أن تعزز الامارات موقعها في الاقتصاد الرقمي خلال العامين المقبلين بدعم من خمسة عوامل أساسية تشمل بالإضافة إلى التسارع الكبير المنجز في التجارة الإلكترونية، توفر البنية التحتية التكنولوجية المعلوماتية، وزيادة انتشار خدمات الإنترنت واستخدام الهواتف الذكية، والتوسع في أنظمة الدفع الإلكتروني، علاوة على الدعم الحكومي اللا محدود للتحويل الرقمي.

ولقد قطعت دول أوروبا والولايات المتحدة والصين وبعض الدول الآسيوية شوطاً مهماً في هذا المجال، كما أن إجراءات التحول نحو الاقتصاد الرقمي في دول المنطقة العربية ما زالت أقل من المستوى العالمي بكثير وتصل إلى 4%، فيما تصل هذه النسبة على المستوى العالمي إلى أكثر من 20%. ويمكن للاقتصاد العربي الرقمي أن يحقق ناتجاً محلياً إجمالياً يصل إلى 3 تريليونات دولار خلال عشر سنوات. فلا بد من توحيد وتطوير التشريعات والأنظمة على المستوى العربي، وتطوير البنى التحتية للاقتصاد الرقمي بما يعزز من مفهوم الشمول في التعامل الرقمي على مستوى الفرد والمؤسسات والحكومات العربية.

إن الدول العربية ما زالت من أقل المستويات دولياً في الاستفادة من التحولات وثورة التكنولوجيا الرقمية، وهو ما يستدعي أن نسارع الخطى من أجل النهوض والاستفادة من التجارب العالمية في مجال الثورة الرقمية، خاصة في مجال الذكاء الاصطناعي، فينبغي توسيع رقعة الشمول الرقمي، وهو ما تستهدفه الرؤية الاستراتيجية العربية للاقتصاد الرقمي، وضرورة وضع الآليات وتوحيد النظم والتشريعات الخاصة في الاقتصاد الرقمي وتعزيز البنية التحتية. فالثورة الرقمية والذكاء الصناعي سيحولان العالم أجمع، وعلينا في المنطقة العربية الاستفادة من هذه الثورة التكنولوجية التي من شأنها أن تعزز معدلات النمو الاقتصادي، وتعزز من الاستقرار الاجتماعي والسياسي في المنطقة. وتهدف الاستراتيجية العربية للاقتصاد الرقمي، إلى تعزيز الشمول المالي والشمول الرقمي والتنمية المستدامة وتعزيز الاستقرار السياسي والاجتماعي ورفع معدلات النمو وتعزيز نوعية الحياة في المنطقة العربية.

خامساً - الاستنتاجات والتوصيات

هناك مجموعة من الاستنتاجات الأساسية من الدراسة ككل تتمثل في النقاط التالية:

أ- تحول الأولويات

تغيرت الخدمات اللوجستية العالمية بطرق كبيرة منذ تقرير الاداء اللوجستي (LPI) الأول لعام 2007، حيث أدت الأزمة المالية العالمية التي شهدتها دول العالم عام 2008، والتي أنهت حقبة من التجارة الدولية السريعة النمو إلى الضغط على الجهات الفاعلة التقليدية، كما ظهر لاعبون جدد ونماذج أعمال جديدة، مثل التجارة الإلكترونية، والتكنولوجيا والمخاوف الجديدة بشأن التغييرات في سلسلة الإمداد.

ب- أهمية تنمية المهارات في مجال الخدمات اللوجستية:

لا تزال الخدمات اللوجستية تمثل نشاطاً تجارياً للأشخاص، أما اللوجستيات على المستوى التشغيلي فهي كثيفة العمالة، وتعتبر الجودة والتدريب واستبقاء الموظفين عاملاً رئيسياً في الأداء اللوجستي. وإن الخدمة الأقل جودة تؤدي الإنتاج والتجارة الدولية. ومع ذلك، فإن الموارد البشرية، التي غالباً ما يتم تجاهلها أو أخذها كأمر مسلم به، لا تعتمد فقط على سياسات الشركات بل أيضاً على المبادرات الوطنية لتعليم وتدريب الأفراد على المهن اللوجستية.

ج- مرونة سلسلة التوريد (Supply chain resilience)

انقطعت التجارة والإنتاج بسبب الأحداث الطبيعية والكوارث التي من صنع الإنسان، مثل الحروب الأهلية أو مؤخرًا، الكوارث الإلكترونية. وفي العصر الحالي للعولمة، خلقت سلاسل التوريد الممتدة مزيداً من الترابط. وتتسبب الأحداث المحلية اضطرابات كثيرة خارج المنطقة المتأثرة مباشرة وتقطع سلاسل التوريد. وفي منتصف عام 2017، أحدثت الهجمات الإلكترونية على مقدمي الخدمات العالمية انقطاعاً كبيراً في سلسلة الإمدادات المادية لأسابيع، لذلك لا بد من وجود المرونة الكافية الأمان السيبراني. فحجم التهديد الإلكتروني والاستعداد للاستجابة يسيرون جنباً إلى جنب، والبلدان النامية والتي منها البلدان العربية تقع في تلك الأحداث وتقطع سلاسل التوريد بها.

د - الاستدامة البيئية للخدمات اللوجستية

ترتبط سلاسل التوريد الصديقة للبيئة بأداء لوجستي، نظراً لأن اللوجستيات تتمتع ببصمة كبيرة ليس فقط على الاقتصاد ولكن أيضاً على البيئة. ويمكن لتدابير إزالة الكربنة أن تحد من التأثير الجسدي لنقل البضائع. وهي تشمل تحسين استخدام الأصول في مجال اللوجستيات (مثل التخزين والمناولة)، وكفاءة أعلى في استخدام الطاقة على الطرق والسكك الحديدية، والطاقة المنخفضة الكربون للسفن (مثل الوقود الحيوي)، وكفاءة استهلاك الوقود في الشحن الجوي.

هـ - اقامة وتحسين البنية التحتية وتيسير التجارة على الحدود

كان التركيز الأولي للإصلاح اللوجستي على اقامة البنية التحتية وتيسير التجارة على الحدود. ويظل هذا البرنامج التقليدي مهماً للبلدان النامية والتي منها البلدان العربية، وخاصة بالنسبة للدول العربية ذات الاداء الضعيف. كما تعد الإصلاحات التنظيمية لقطاعات الخدمات اللوجستية من الأمور الرئيسية للأداء اللوجستي. وتهدف التحسينات التنظيمية إلى تعزيز جودة تقديم الخدمات، وبناء على آليات السوق ومشاركة القطاع الخاص. ومع ذلك، فإن هذه الإصلاحات صعبة التنفيذ الى حد ما في عدد من البلدان النامية والتي منها البلدان العربية، إلا أن بعضها يستجيب لعمل التحسينات المطلوبة.

و - إدارة اللوجستيات كقطاع من قطاعات الاقتصاد

يجب على الدول والتي منها الدول العربية التي تهدف إلى تحسين أدائها اللوجستي أن ترى اللوجستيات كقطاع من القطاعات الاقتصادية الخدمية والتي تدر تدخلاً وتسهل عملية التبادل على المستوى الدولي. فيجب أن يتخطى العمل الحدود الإدارية للنقل والتجارة والبنية التحتية والصناعة والتمويل، ويتطلب ما يلي:

- شراكة بين القطاع الخاص والأوساط الأكاديمية والمؤسسات الحكومية بتمويل مشترك.

- تطوير استراتيجي وتعزيز الابتكار وتعزيز المعرفة والبيانات وتسهيل الاستثمارات.

ز - أهمية البيانات

البيانات ضرورية لتحفيز وتصميم ومراقبة تغييرات السياسة، حيث تعتمد أنظمة المراقبة اللوجستية التي تنفذ في آسيا وأوروبا وأمريكا اللاتينية عادة على المسوح الوطنية والحفاظ على عدد قليل من مؤشرات الأداء الرئيسية استناداً إلى البيانات القائمة.

وأحد أكبر التغييرات منذ 2007 للتواصل مع المنافسة هو التحول الكمي لبيانات الخدمات اللوجستية الخاصة بكل بلد من ندرة إلى وفرة، فعملية سلسلة التوريد وانتشار التتبع والتعقب على المستوى العالمي تقريباً توفر بيانات على المستوى الجزئي حول اللوجستيات التي يمكن استخدامها لتقييم ليس فقط البوابات والممرات الدولية، ولكن أيضاً ربط سلاسل التوريد داخل البلدان. فعلى البلدان العربية أن تعي تماماً أهمية البيانات في عملية اتخاذ القرار في المشاكل اللوجستية التي قد تواجهها.

وهناك مجموعة من التوصيات الأساسية التي على الدول العربية ومتخذي القرار بها الاسترشاد بها حتى تحقق بلادنا العربية النجاح المنشود على مستوى الاقتصادات الوطنية بشكل عام، وقطاع الخدمات اللوجستية بشكل خاص، حيث أن نجاح صناعة اللوجستيات في أي منطقة يتوقف على توافر بنية تحتية متطورة وموارد بشرية لديها المهارات الكافية، وكذلك مناخ تشريعي واستثماري يساعد على جذب رؤوس الأموال. كما أن الموقع الجغرافي للمناطق اللوجستية على خطوط الملاحة العالمية وقربها من الموانئ الحيوية من أهم علامات النجاح، الى جانب الأخذ بالتكنولوجيا الحديثة في مجال تطوير الخدمات اللوجستية، يؤدي الى دفع عجلة الاقتصاد الوطني من خلال زيادة التبادل التجاري.

من هنا يمكن القول أن على الدول العربية أن تأخذ بالتطورات الحديثة في مجال لوجستيات التجارة من أجل تنمية التجارة البينية المتواضعة للغاية، وفي سبيل ذلك عليها أن تأخذ بالتوصيات التالية:

- 1- انشاء مجلس لقطاع اللوجستي على مستوى الدول العربية، وعلى مستوى كل دولة عربية.
- 2- توفير المعلومات اللازمة لتطوير القطاع وعمل دراسات مسحية، الى جانب تبادل المعلومات إلكترونياً، وهو ما يعرف بالادارة الالكترونية، الى جانب الاستفادة من الثورة الرقمية في مجال الخدمات اللوجستية.
- 3- رفع درجة التكامل بين الدول العربية من خلال انشاء اتحاد جمركي لمواجهة التكتلات الاقتصادية المتقدمة بالدعم اللوجستي، وعليها أن تركز حجم تجارتها الخارجية للحصول على اقتصاديات الحجم بما يساعدها على اكتساب التكنولوجيا الحديثة.

- 4- تنسيق وتطوير التشريعات والقوانين الوطنية المتصلة باللوجستيات بالدول العربية وفقاً لمتطلبات السوق العربية.
- 5- تحديث الهيئات المتعاملة مع المراكز اللوجستية والاجراءات الجمركية وتحسين البنية التحتية وشبكة الاتصالات والمعلومات، وتحقيق الاستدامة البيئية.
- 6- ضرورة تواجد بيئة سياسية مستقرة تجذب المستثمرين في الخدمات اللوجستية، والتي تفتقر اليها بعض الدول العربية الآن.

المصادر والمراجع

- Anderson, James E., and Douglas Marcouiller (2002). Insecurity and the pattern of trade: an empirical investigation. The Review of Economics and Statistics. No. 84, pp. 342-352.
- Anderson, James E. and Eric van Wincoop (2003). Gravity with gravitas: a solution to the border puzzle. The American Economic Review, vol. 93, No. 1, pp. 170-192.
- Arvis, J.-F., and others (2013). Trade costs in the developing world: 1995-2010. Policy Research Working Paper, No. 6309. Washington, D.C.: World Bank.
- Behar, A., and others (2011). Exports and international logistics. Policy Research Working Paper, No. 5691. Washington, D.C.: World Bank.
- Calderón, César and Luis Servén (2004). Trends in infrastructure in Latin America, 1980-2001. Working Papers, No. 269 (September). Santiago de Chile: Central Bank of Chile.
- Chauffour, Jean-Pierre and Bernard Hoekman (2013). Harnessing existing trade and investment opportunities. Paper. February.
- Chemingui, Mohamed A. and Marco V. Sánchez (2011). Assessing development strategies to achieve MDGs in the Republic of Tunisia. New York: United Nations, Department of Economic and Social Affairs (DESA).
- Clark, Ximena, and others (2004). Port efficiency, maritime transport costs, and bilateral trade. Journal of Development Economics, No. 75, pp. 417-50. Elsevier.

- De Groot, Henri L. F., and others (2003). The institutional determinants of bilateral trade patterns. Discussion Paper. No. TI 2003-044/3. Amsterdam: Tinbergen Institute.
- Dennis, A. (2006). The impact of regional trade agreements and trade facilitation in the Middle East North Africa region. Policy Research Working Paper, No. 3837. Washington, D.C.: World Bank.
- Dollar, D. and A. Kraay (2002). Institutions, trade and growth. Journal of Monetary Economics, vol. 50, No. 1, pp. 133-162.
- Djankov, Simeon, and others (2010). Trading on time. The Review of Economics and Statistics, vol. 92, No. 1 (February), pp. 166-173. Cambridge MA: MIT Press.
- Fox, Alan. K., and others (2003). Measuring border costs and their impact on trade flows: the United States-Mexican trucking case. Paper presented at the Sixth Conference on Global Economic Analysis. The Hague, the Netherlands.
- Guasch, J. Luis and Joseph Kogan (2001). Inventories in developing countries: levels and determinants – a red flag for competitiveness and growth. Policy Research Working Paper, No. 2552. Washington, D.C.: World Bank.
- Hausman, W.H., and others (2005). Global Logistics Indicators, Supply Chain Metrics and Bilateral Trade Patterns. Washington, D.C.: World Bank.
- Hoekman, Bernard and Jamel Zarrouk (2009). Changes in cross-border trade costs in the pan-Arab free trade area, 2001-2008. Policy Research Working Paper, No. 5031. Washington, D.C.: World Bank.
- Hummels, David (2001). Time as a trade barrier. Working paper. West Lafayette: Purdue University.
- Lafargue, Yves (2011). Quelle vision pour la logistique en Tunisie? Presented at a logistics conference in Tunisia. (In French). Available from http://cmimarseille.org/_src/TL_wk3/TL_wk3_Pleniere_3.pdf.
- Levchenko, Andrei A. (2004). Institutional Quality and International Trade. Working paper No. 04/231. International Monetary Fund (IMF).
- Limão, Nuno, and Anthony J. Venables (2001). Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs and trade. Policy Research Working Paper, No. 2257. Washington, D.C.: World Bank.
- Nordås, Hildegunn Kyvik, and others (2006). Logistics and time as a trade barrier. Trade Policy Working Paper, No. 35. Paris: OECD.

- Portugal–Perez, Alberto and John S. Wilson (2010).Export performance and trade facilitation reform. Policy Research Working Paper, No. 5261. Washington, D.C.: World Bank.
- Tinbergen, J. (1962). Shaping the World Economy: Suggestions for an International Economic Policy. New York: Twentieth Century Fund.
- United Nations, Economic and Social Commission for Western Asia (ESCWA, 2014). Arab Integration: A 21st Century Development Imperative. Beirut.
- World Bank (2018). Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy. Annual reports. Washington, D.C.
- Zaki, Chahir. (2010). Towards an explicit modeling of trade facilitation in CGE models: evidence from Egypt. Working Papers, No. 515 (revised April). Economic Research Forum.

الهوامش

- 1 عرفها معجم أكسفورد بأنها: "فرع من العلوم العسكرية تختص بتدبير ونقل والحفاظ على المواد والأفراد، والوسائط، وقد تم استخدامها من قبل الجيش الفرنسي عام 1905 في الحرب العالمية الثانية، وكانت سبباً في انتصار الحلفاء.
- 2 تقرير صادر عن Working Group on Logistics.
- 3 استخدم المسح لعام 2018 LPI نفس المنهجيات مثل الإصدارات الخمسة السابقة من " Connecting to Compete": استبيان موحد مع جزئين، دولي ومحلي. في الاستبيان الدولي، قام المشاركون بتقييم ستة مؤشرات للأداء اللوجستي في ما يصل إلى ثمانية من البلدان الشريكة الرئيسية في الخارج. في الاستبيان المحلي، يُطلب من المستجيبين تقديم بيانات نوعية وكمية لبيئة اللوجستيات في البلد الذي يعملون فيه. في عام 2018، تم إجراء ما يقرب من 6000 تقييم قطري من قبل المتخصصين في الخدمات اللوجستية. يغطي هذا الإصدار 160 دولة في LPI الدولية و100 دولة في LPI المحلي. يقدم التقرير رؤى جديدة حول تهديدات الأمن السيبراني في الخدمات اللوجستية واستخدام منصات التداول الإلكترونية من قبل الشاحنين.
- 4 . Hoekman and Zarrouk (2009)
- 5 .Chauffour and Hoekman, (2013); and Zaki, (2010)
- 6 .Carruthers and et.al., 2004
- 7 مثل Wilson and et.al., 2002
- 8 إبراهيم، 2011.
- 9 .Hummels, 1999
- 10 .Fink and et.al., 2001
- 11 .Redding and Venables, 2002
- 12 .Wood and et.al., 2002

.Anderson and van Wincoop (2003)	13
.Anderson, 1979; Berrgstrand, 1985	14
.Trande Facilitation Indicators (TFLs)	15
منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، 2013.	16