

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/C.5/2018/4
4 October 2018
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH

المجلس
الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)



لجنة النقل واللوجستيات
الدورة التاسعة عشرة
بيروت، 26-28 تشرين الثاني/نوفمبر 2018

البند 6 من جدول الأعمال المؤقت

أداء اللوجستيات في المنطقة العربية

موجز

تزايدت أهمية الخدمات اللوجستية كثيراً في السنوات الأخيرة، بفعل اشتداد المنافسة وتزايد الطلب على خدمات أسرع وأفضل تلبي احتياجات الأسواق العالمية. فالبلدان المتقدمة كما النامية تستثمر كثيراً في تحسين الخدمات اللوجستية، والمنطقة العربية لا تختلف عنها. وعلى مر السنين، حسنت بلدان عربية عدة من أدائها اللوجستي وفي مجالات أخرى ذات صلة، مثل الربط بالشبكات البحرية العالمية، ولكن لا يزال أمام العديد منها طريق طويلة لمواجهة ما في أسواق اليوم من تحديات في تجارة الأجزاء والمكونات كما السلع النهائية. وفي مختلف أنحاء المنطقة استثمارات متنوّعة في البنى الأساسية المادية وغير المادية من أجل تحسين القدرات في المستقبل.

وتُستعرض في هذه الوثيقة الخدمات اللوجستية في المنطقة العربية حسب أحدث البيانات في قواعد البيانات العالمية الرئيسية، وتُقدّم توصيات لتحسين الأداء في البلدان العربية.

-2-

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
3	5-1 مقدمة
		<u>الفصل</u>
4	29-6 أولاً- وضع اللوجستيات في المنطقة العربية
4	17-6 ألف- مؤشر الأداء اللوجستي
12	25-18 باء- الربط بشبكة النقل البحري
18	29-26 جيم- اللوجستيات والربط بسلاسل القيمة العالمية
19	31-30 ثانياً- خلاصة وتوصيات

مقدمة

1- تفرض العولمة على البلدان الاندماج في الاقتصاد العالمي واستثمار المزايا النسبية للارتقاء في سلسلة القيمة العالمية وتحسين القدرة التنافسية. ومع العولمة وأثرها على زيادة التجارة العالمية صار لقطاع اللوجستيات دور أساسي في دعم الاقتصاد. ولذلك، تسعى البلدان إلى تحسين نوعية الخدمات اللوجستية وكفاءتها، من أجل تعزيز القدرة التنافسية على المدى الطويل.

2- وحسب تقديرات منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية⁽¹⁾ تتراوح التكاليف اللوجستية بين 6 و15 في المائة من مجموع المبيعات، ما يؤكد الدور الهام للوجستيات في المنافسة الدولية. وباستخدام بيانات المدخلات-المخرجات، تشير التقديرات⁽²⁾ أن نسبة اللوجستيات من القيمة المضافة في الاقتصاد تتراوح بين 5 و17 في المائة في المتوسط، حسب التعريف المعتمد أكان ضيقاً أم واسعاً⁽³⁾. وللأنشطة اللوجستية المحلية جزء كبير من هذا المجموع. فلقطاع اللوجستيات مساهمة جلية في الناتج القومي، ولكن بدرجات متفاوتة وفقاً لعوامل مختلفة.

3- وتبين البحوث في مجال اللوجستيات وعلاقتها بالتجارة ترابطاً إيجابياً بين نوعية اللوجستيات وازدياد التجارة: فتحسين بيئة الأعمال التجارية ونوعية الخدمات اللوجستية وتطبيق تدابير تيسير التجارة تزيد احتمال نمو صادرات الشركات.

4- ولتحسين أداء اللوجستيات لا بد من معالجة قضايا مختلفة، مثل تعزيز الربط بشبكات النقل، وتطوير خدمات النقل، وتحسين العمليات الجمركية. وشهدت البلدان التي أجرت إصلاحات في اللوجستيات التجارية زيادة في حركة الصادرات والواردات وفي الإيرادات نتيجة لارتفاع حجم التجارة، وحقت وفورات بفضل كفاءة الإجراءات الجمركية الإدارية، وكتفت استخدام البنى الأساسية والقدرات المتاحة. وفي العديد من الحالات، أدت مثل هذه التحسينات في الخدمات اللوجستية إلى ترشيد الاستثمار في توسيع البنى الأساسية والقدرات الأخرى.

5- ولا تتجاوز حصة المنطقة العربية 5 في المائة من التجارة العالمية و11 في المائة من التجارة البينية، وهي من أقل المناطق تكاملاً على الصعيدين العالمي والإقليمي لأسباب عديدة، بما في ذلك أداء اللوجستيات. وتستعرض هذه الوثيقة الركائز المختلفة للخدمات اللوجستية في المنطقة العربية وفقاً لأحدث البيانات في قواعد البيانات العالمية الرئيسية.

(1) Karri Rantasilai and Lauri Ojala, "Measurement of national-level logistics costs and performance", Discussion Paper, No. 04 (Paris, Organisation for Economic Co-operation and Development, 2012).

(2) Ben Shepherd and Shintaro Hamanaka, "Overcoming trade logistics challenges: Asia-Pacific experiences", (2) *Asia Pacific Journal of Marketing and Logistics*, vol. 27, No. 3, pp. 444-466.

(3) يقتصر التعريف الضيق على النقل والأنشطة ذات الصلة، في حين يشمل التعريف الواسع أنشطة التوزيع في تجارة الجملة والتجزئة.

-4-

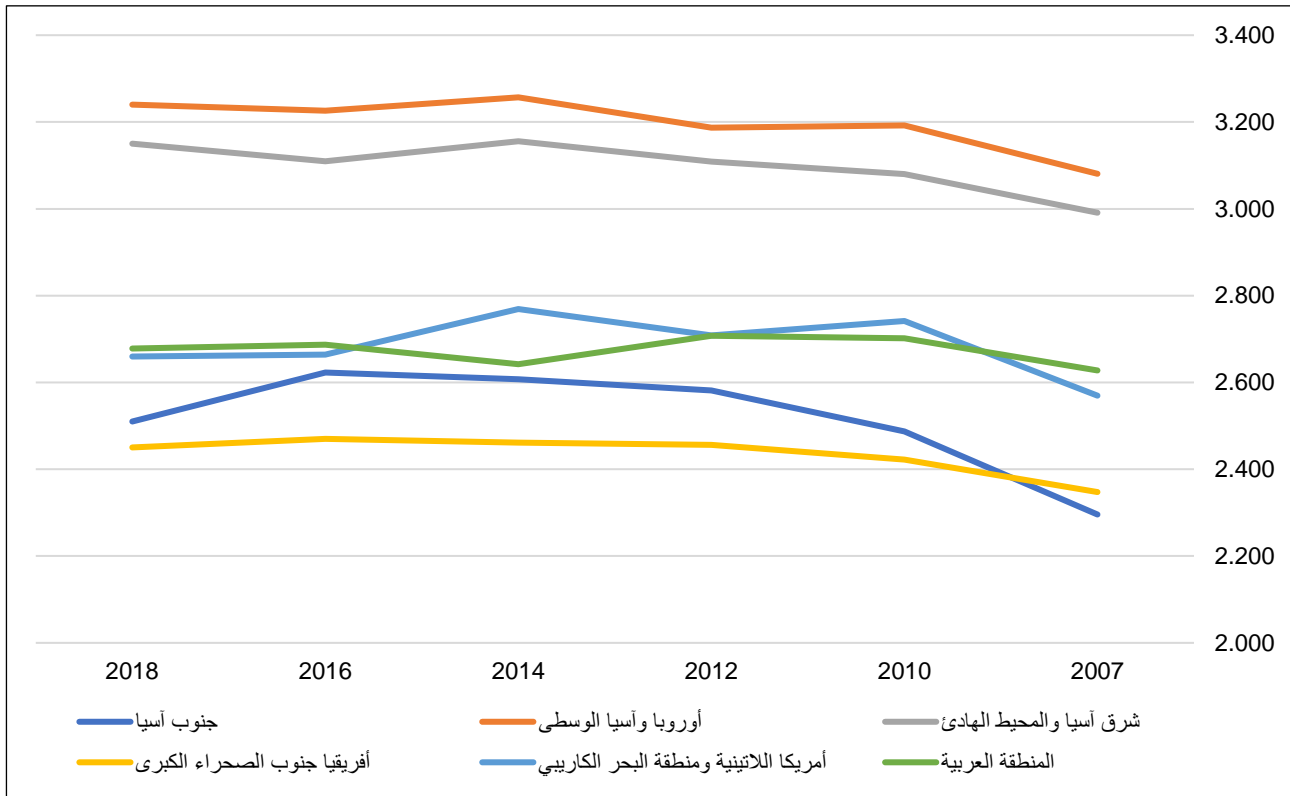
أولاً- وضع اللوجستيات في المنطقة العربية

ألف- مؤشر الأداء اللوجستي

6- وضع البنك الدولي مؤشر الأداء اللوجستي لتوضيح التحديات والفرص في مجال اللوجستيات التجارية. ويصنّف المؤشر لعام 2018 مجموع 160 بلداً في ستة مكونات للتجارة تشمل أداء الجمارك ونوعية البنية الأساسية وحسن توقيت الشحنات، وهي مكونات تزايد الإقرار بأهميتها في تحقيق التنمية. واستُخلصت البيانات من مسح عالمية أُجريت مع خبراء في مجال اللوجستيات سُئلوا عن البلدان الأجنبية التي يعملون فيها.

7- ويبين الشكل 1 اتجاه المؤشر في المناطق المختلفة في الفترة 2017-2018، فيظهر الاتجاه العام للمنطقة العربية إيجابياً باستثناء الانخفاض الطفيف بنسبة 2.41 في المائة في عام 2014، بفعل ما تعرضت له من عدم استقرار واضطرابات سياسية. وأداء المنطقة العربية أفضل من أداء أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى وجنوب آسيا، ولكنه متخلف عن أداء شرق آسيا والمحيط الهادئ وأوروبا وآسيا الوسطى.

الشكل 1- اتجاهات مؤشر الأداء اللوجستي



المصدر: البنك الدولي، قاعدة بيانات مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2018. <https://lpi.worldbank.org/> (1 آب/أغسطس 2018).

ملاحظة: 1.000 = منخفض؛ 5.000 = مرتفع.

الجدول 1- مقارنة بين البلدان العربية ومجموعات البلدان حسب فئات الدخل
في مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2018

4.0	الإمارات العربية المتحدة
3.5	قطر
3.2	عُمان
3.1	الدخل المرتفع: البلدان غير الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية
3	المملكة العربية السعودية
2.9	البحرين
2.9	الكويت
2.8	مصر
2.8	الشريحة العليا من الدخل المتوسط
2.7	لبنان
2.7	الأردن
2.6	جيبوتي
2.6	تونس
2.6	الشريحة الدنيا من الدخل المتوسط
2.6	جزر القمر
2.5	المغرب
2.5	الجزائر
2.4	السودان
2.4	الدخل المنخفض
2.3	موريتانيا
2.3	الجمهورية العربية السورية
2.3	اليمن
2.2	الصومال
2.2	العراق
2.1	ليبيا

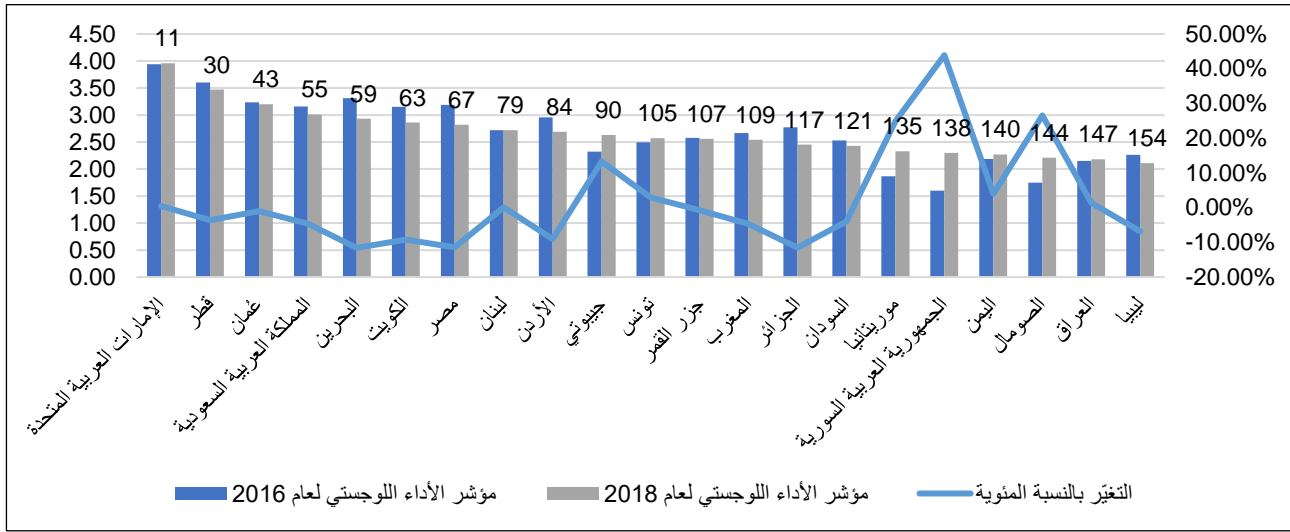
المصدر: البنك الدولي، قاعدة بيانات مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2018.

8- بالقياس إلى متوسط أداء مجموعة الأقران من الشريحة العليا للدخل المتوسط، سجلت الإمارات العربية المتحدة وقطر وُعُمان أداءً أفضل من البلدان المرتفعة الدخل في مجموعة البلدان غير الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، في حين كان أداء المملكة العربية السعودية والبحرين والكويت أدنى. وسجل كل من لبنان والأردن وجيبوتي وتونس أداءً أفضل من متوسط الشريحة الدنيا للدخل المتوسط. وسجلت ليبيا أدنى مستوى من الأداء مقارنة بسائر البلدان العربية، وأقل من مجموعة الأقران في الدخل المنخفض. وفي مجموعة بلدان المشرق، سجلت مصر أفضل أداء، وكان مجموعها مماثلاً لمتوسط الشريحة العليا من الدخل المتوسط؛ وسجل لبنان والأردن أداءً أفضل من متوسط الشريحة الدنيا من الدخل المتوسط، في حين لم يكن أداء العراق والجمهورية العربية السورية جيداً وبقي دون متوسط مجموعة الدخل المنخفض. وفي مجموعة أقل البلدان نمواً، سجلت جيبوتي وجزر القمر والسودان أفضل النتائج، وتجاوزت في أدائها متوسط مجموعة الدخل المنخفض؛ وسُجل أسوأ أداء في موريتانيا والصومال واليمن لم يتجاوز متوسط مجموع الدخل المنخفض (الجدول 1). وتتراوح نتائج البلدان العربية في عام 2018 بين 2.1 (ليبيا) و4.0 (الإمارات العربية المتحدة)، وترتيبها بين المرتبة 154 (ليبيا) و11 (الإمارات العربية المتحدة).

-6-

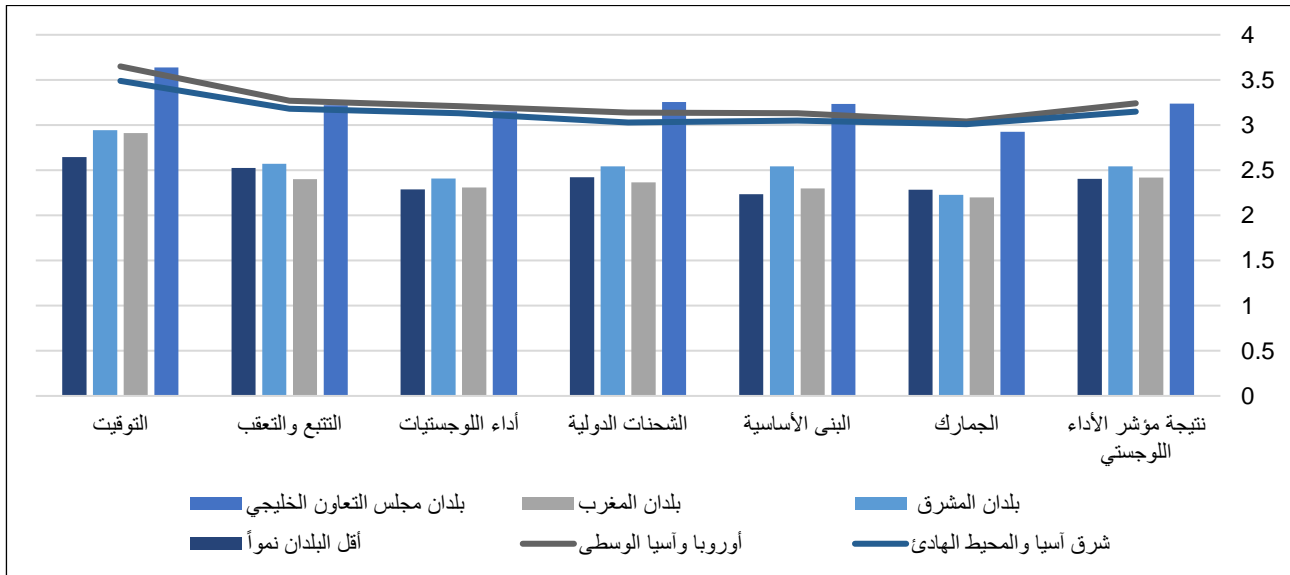
9- وتحسّن مجموع مؤشر الأداء اللوجستي في الجمهورية العربية السورية بنسبة 43 في المائة منذ عام 2016، وارتقى البلد 22 مرتبة من المرتبة 160 في عام 2016 إلى المرتبة 138 في عام 2018. كما تحسنت النتائج منذ عام 2016 بنسبة 26 في المائة في الصومال، و13 في المائة في جيبوتي، و24 في المائة في موريتانيا. في حين تراجع أداء الجزائر والبحرين ومصر بنسبة 11 في المائة (الشكل 2).

الشكل 2- مؤشر الأداء اللوجستي في المنطقة العربية في عامي 2016 و2018



المصدر: البنك الدولي، قاعدة بيانات مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2018.

الشكل 3- أداء مجموعات البلدان في ستة مؤشرات فرعية لمؤشر الأداء اللوجستي لعام 2018



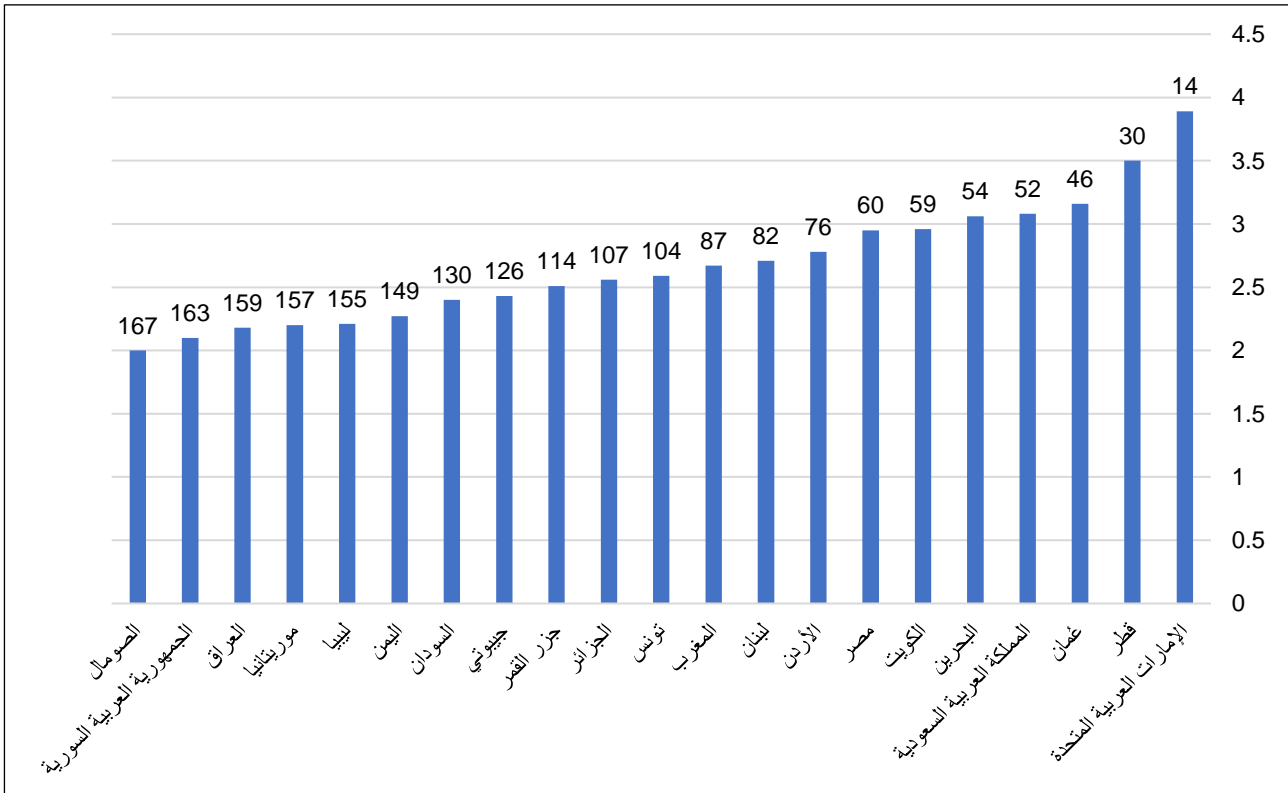
المصدر: البنك الدولي، قاعدة بيانات مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2018.

10- سجلت بلدان مجلس التعاون الخليجي أفضل أداء بين جميع المجموعات، متجاوزة أداء شرق آسيا والمحيط الهادئ في جميع المؤشرات الفرعية (باستثناء الجمارك)، وأداء أوروبا وآسيا الوسطى من حيث البنى الأساسية والشحنات الدولية. وتليها مجموعة بلدان المشرق ثم المغرب، فأقل البلدان نمواً. والفارق بين بلدان مجلس التعاون الخليجي وسائر المجموعات في المنطقة كبير في البنى الأساسية ونوعية الخدمات اللوجستية ونوعية التخليص الجمركي (الشكل 3).

1- مؤشر الأداء اللوجستي الإجمالي للفترة 2012-2018: الصورة الأوسع

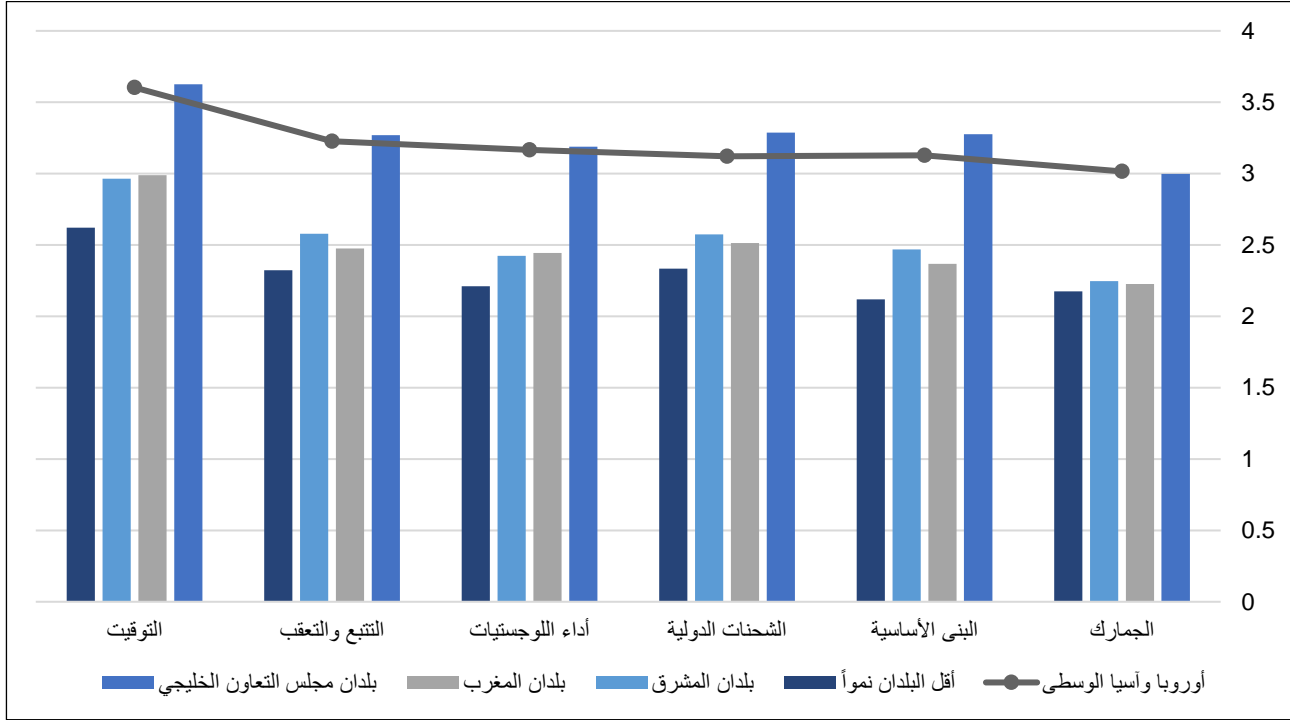
11- يجمع المؤشر الإجمالي بين أحدث أربع نتائج للمؤشر. واستُخدمت نتائج المكونات الستة من مسوح الأعوام 2012 و2014 و2016 و2018 لرسم "صورة أوسع" تعبر بشكل أفضل عن أداء البلدان في الخدمات اللوجستية. ويحد هذا النهج من أثر التغيرات العشوائية بين مسوح المؤشر ويتيح المقارنة بين 167 بلداً. وُحِدَت أوزان لنتائج كل سنة في كل مكون على الشكل التالي: 6.7 في المائة لعام 2012، و13.3 في المائة لعام 2014، و26.7 في المائة لعام 2016، و53.3 في المائة لعام 2017، فيكون بذلك أكبر وزن لأحدث البيانات. وتقدّر القيمة الناقصة حسب نتائج السنوات السابقة.

الشكل 4- مؤشر الأداء اللوجستي الإجمالي في المنطقة العربية للفترة 2012-2018 من حيث النتيجة والمرتبة



المصدر: البنك الدولي، قاعدة بيانات مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2018.

الشكل 5- مؤشر الأداء اللوجستي الإجمالي في المنطقة العربية للفترة 2012-2018
من حيث الأداء في المؤشرات الفرعية



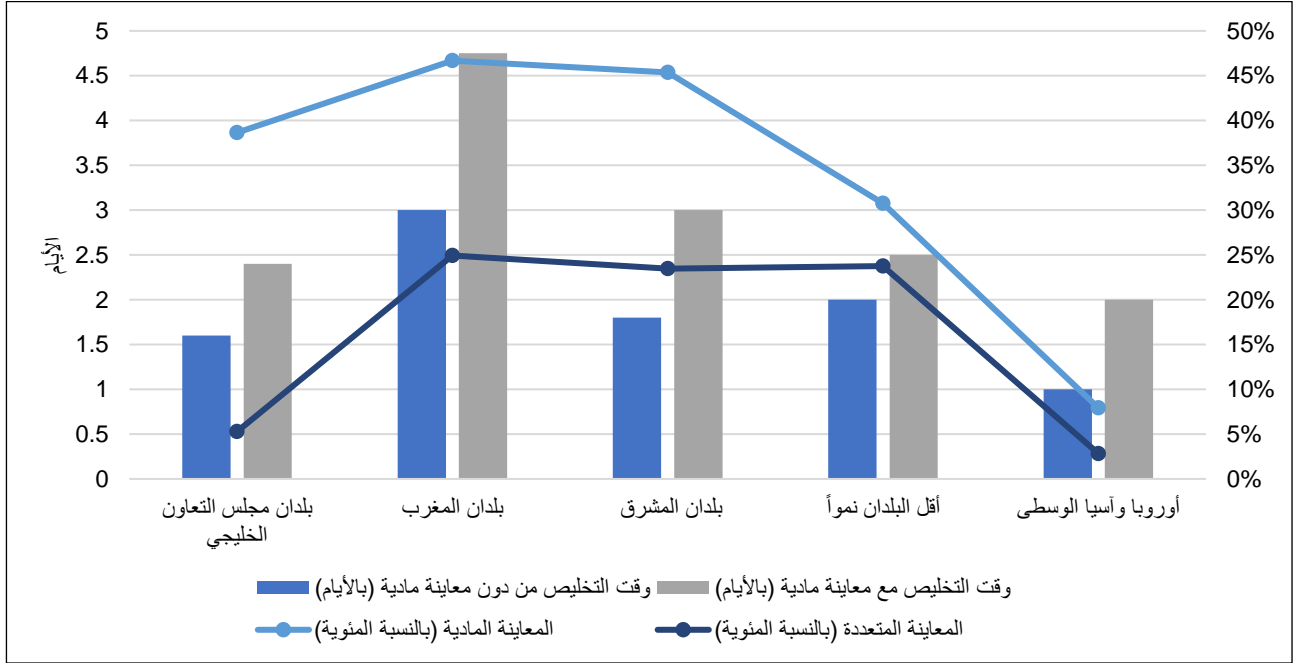
المصدر: البنك الدولي، قاعدة بيانات مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2018.

2- مؤشر الأداء اللوجستي المحلي

12- يتناول مؤشر الأداء اللوجستي المحلي البيئة اللوجستية في 116 بلداً، ويقوم الخبراء في مجال اللوجستيات الذين يشملهم المسح بتقييم البيئة اللوجستية كل في بلده. ويتضمن هذا التقييم معلومات مفصلة عن البيئة اللوجستية للبلد، والعمليات والمؤسسات اللوجستية الأساسية، والأداء من حيث الوقت والكلفة. وهو يتناول أيضاً القيود اللوجستية داخل البلدان، وليس فقط عند المنافذ مثل الموانئ أو الحدود. ويستخدم المحددات الرئيسية الأربعة التالية لقياس الأداء: البنى الأساسية والخدمات والوقت المستغرق عند الحدود وموثوقية سلسلة الإمدادات.

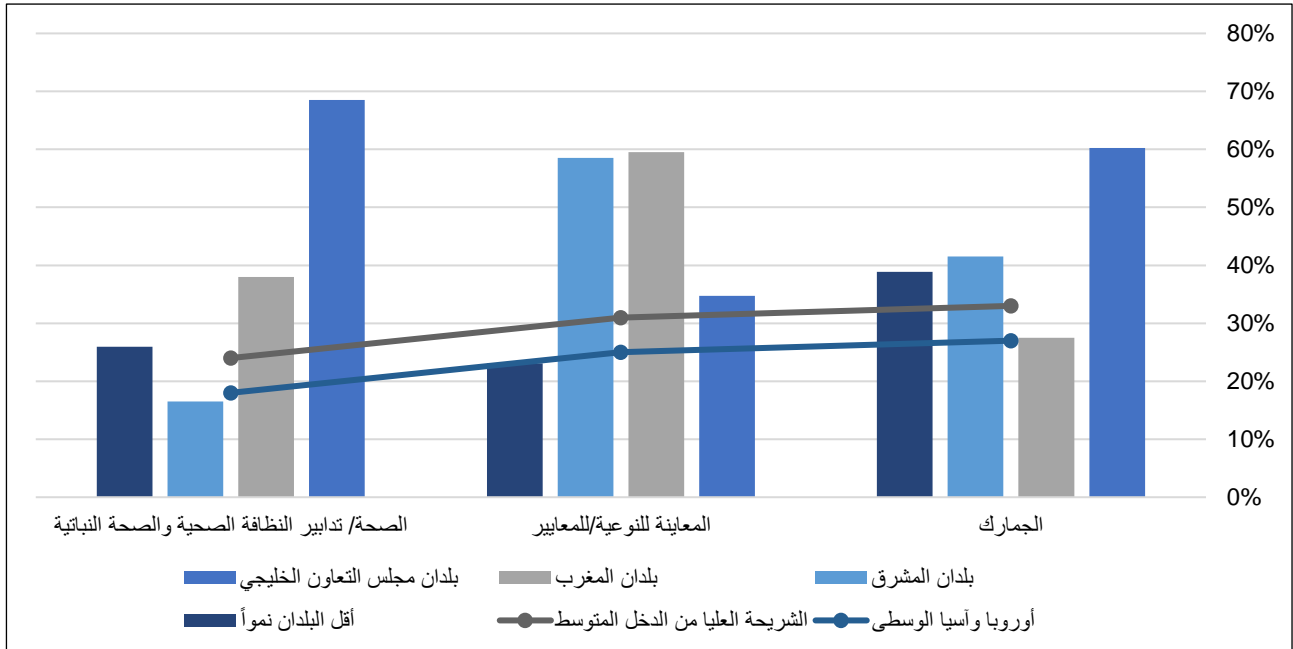
13- وتبين أن الوقت اللازم لتخليص البضائع مع معاينة ومن دونها في بلدان مجلس التعاون الخليجي والمشرق مماثل للوقت المسجل في أوروبا وآسيا الوسطى، في حين تستغرق هذه العمليات وقتاً أطول بكثير في بلدان المغرب. ويستغرق تخليص البضائع من دون معاينة في بلدان المغرب وقتاً مماثلاً للوقت المسجل في مجموعة الدخل المتوسط. وتتراوح نسبة البضائع التي تخضع للمعاينة المادية في البلدان العربية بين 31 و47 في المائة، ما يتسبب بالتأخير عند الحدود في المنطقة (الشكل 6).

الشكل 6- الوقت المستغرق لتخليص البضائع عند الحدود مع معاينة ومن دونها،
ومعدل المعاينة المادية، 2018



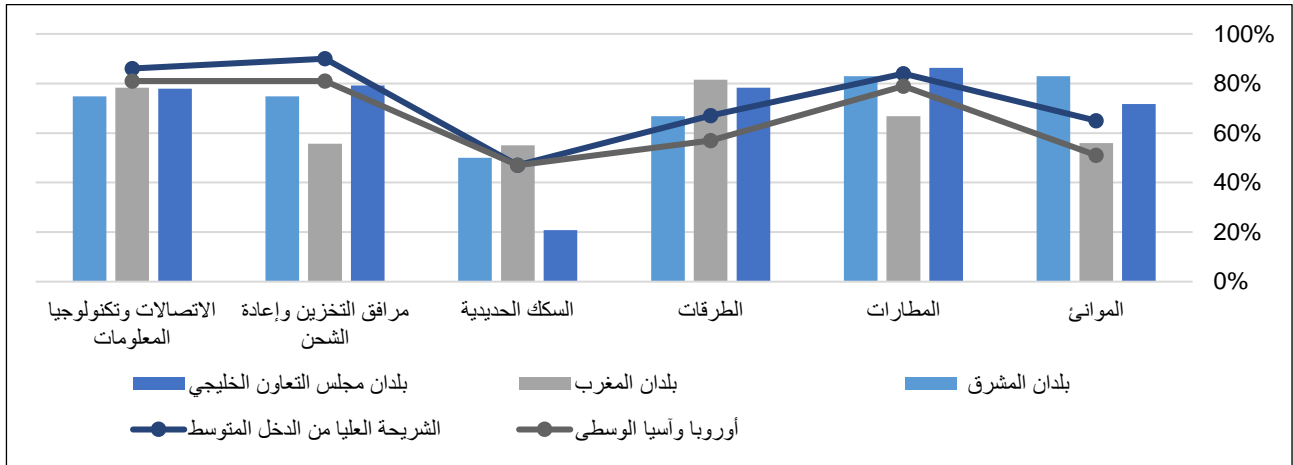
المصدر: البنك الدولي، قاعدة بيانات مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2018.

الشكل 7- أداء الوكالات الحدودية



المصدر: البنك الدولي، قاعدة بيانات مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2018.

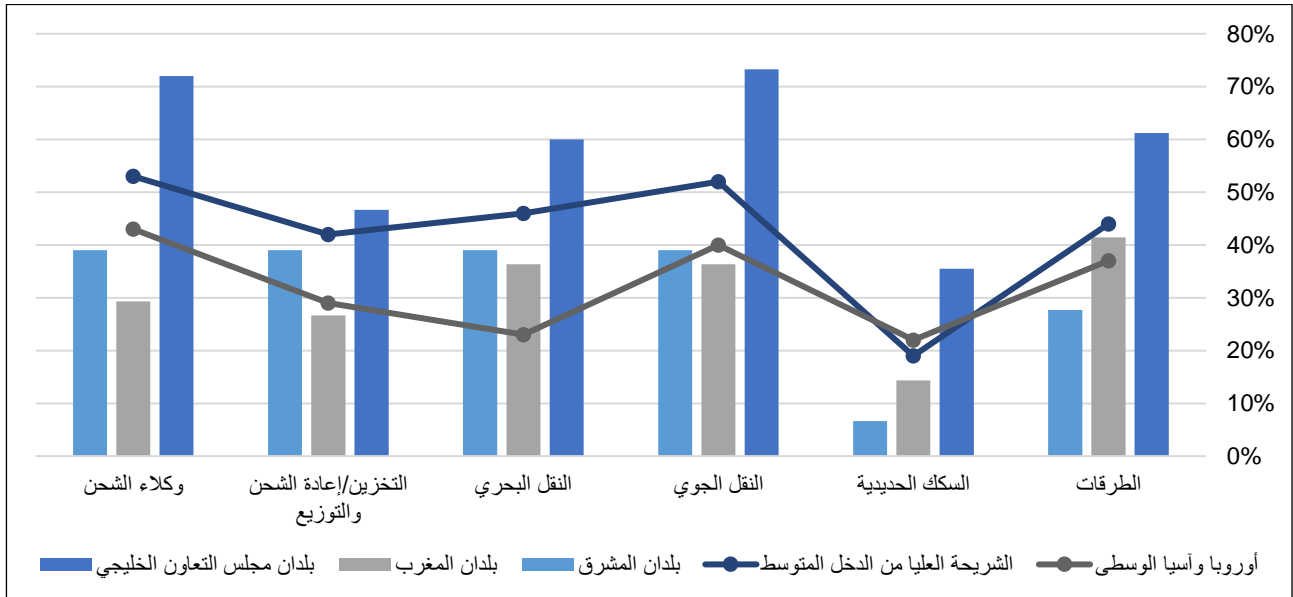
الشكل 8- نوعية البنى الأساسية في المنطقة العربية، 2018



المصدر: البنك الدولي، قاعدة بيانات مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2018.

14- يقيم خبراء لوجستيون الرضا بنوعية البنى الأساسية (الموانئ والمطارات والطرق والسكك الحديدية والتخزين/إعادة الشحن، والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات). وقد سُجّل في جميع المناطق أدنى مستوى من الرضا بالبنى الأساسية للسكك الحديدية، علماً أن ارتباط المنطقة العربية بشبكة السكك الحديدية ضعيف جداً، في حين سُجّل أعلى مستوى من الرضا بالبنى الأساسية للاتصالات وتكنولوجيا المعلومات وفي هذا المجال أيضاً أدنى تفاوت بين المناطق، ما يعني أن البلدان تجاري التطور من خلال الاستثمار بالتكنولوجيات الحديثة (الشكل 9).

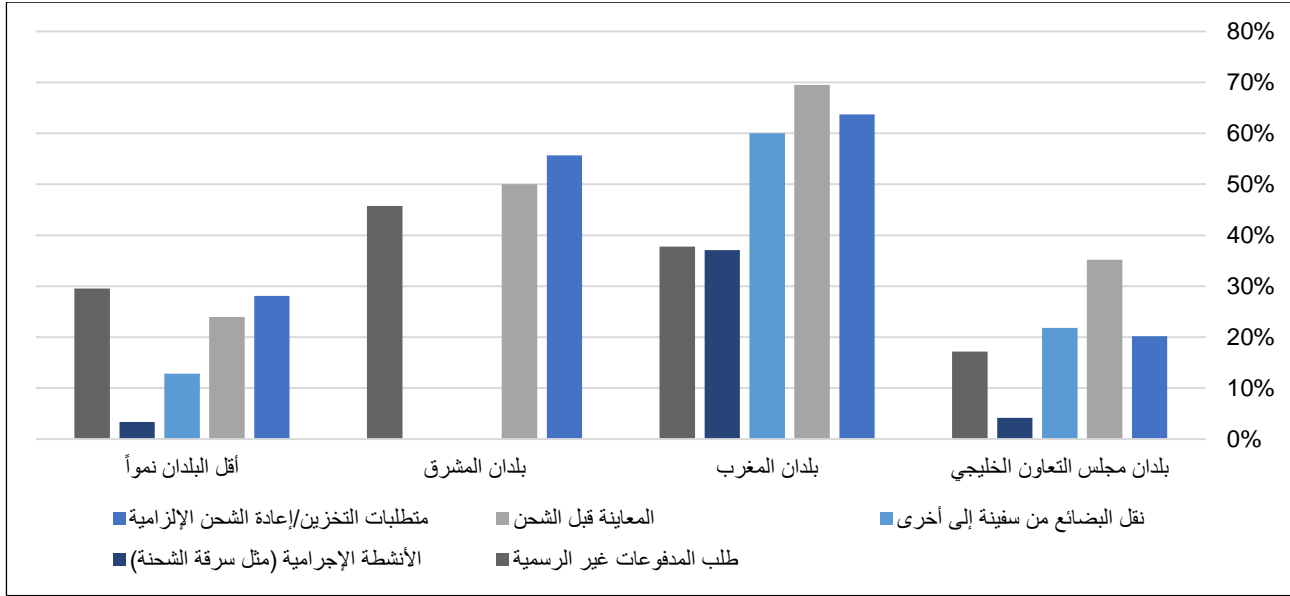
الشكل 9- الكفاءة ونوعية الخدمات في المنطقة العربية، 2018



المصدر: البنك الدولي، قاعدة بيانات مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2018.

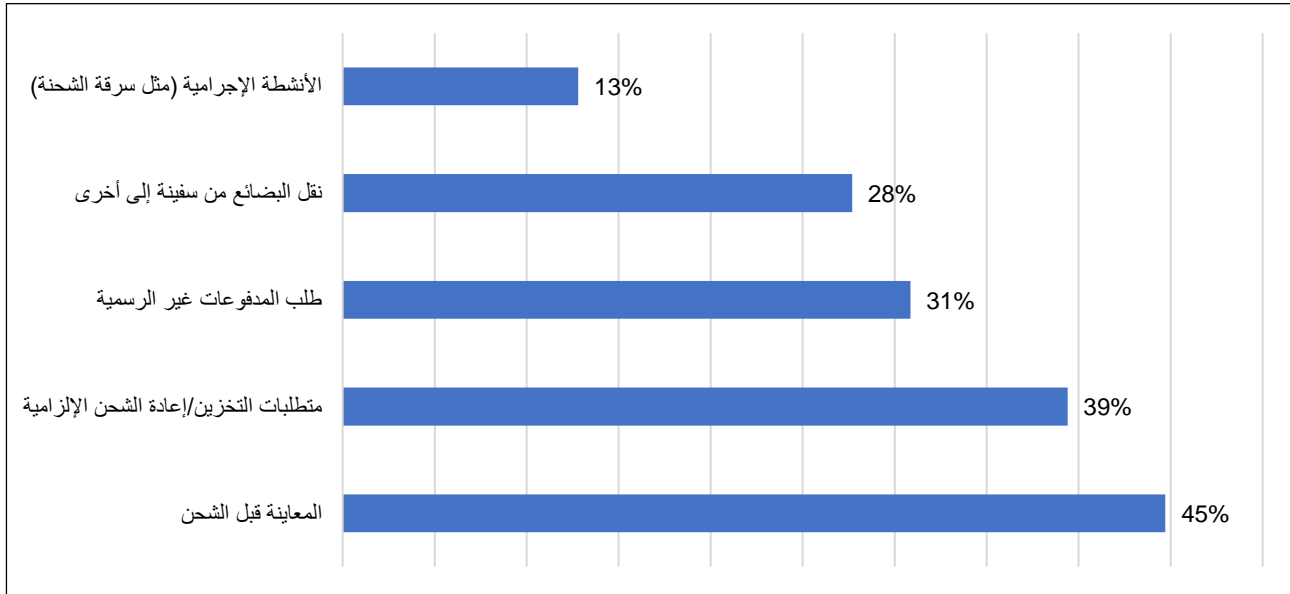
15- بين تنظيمات قطاع الخدمات والأداء من جهة ونوعية البنى الأساسية ونواتج قطاع اللوجستيات من جهة أخرى ترابطاً وثيقاً. وقد صُنّف أداء مقدمي خدمات النقل الجوي والبحري وشحن البضائع عالياً في جميع أنحاء المنطقة.

الشكل 10- أسباب التأخير الرئيسية في مجموعات البلدان العربية، 2018



المصدر: البنك الدولي، قاعدة بيانات مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2018.

الشكل 11- أسباب التأخير الرئيسية في المنطقة العربية



المصدر: البنك الدولي، قاعدة بيانات مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2018.

-12-

16- الوقت يساوي المال، ولذلك من أهم عناصر الخدمات اللوجستية تسليم البضائع في الوقت المحدد، ما يتوقف بشكل كبير على كفاءة تخليص البضائع عند الحدود. ويمكن أن يتأثر تخليص البضائع بتأخيرات تؤثر على الإفراج النهائي عن البضائع، ما يزيد بدوره من كلفة الشحن والمنتجات النهائية.

17- ويقيّم المؤشر الفرعي للتوقيت ضمن مؤشر الأداء اللوجستي هذا الجانب بالنظر إلى الأسباب المختلفة التي قد تتسبب في التأخير عند الحدود. وأداء المنطقة العربية ككل في هذه الحالة أفضل نسبياً من أدائها في سائر المؤشرات الفرعية، ومع ذلك لا يزال بإمكانها أن تحسنه ولا سيما بتسريع المعاينة قبل الشحن والحد من متطلبات التخزين الإلزامية (الشكل 10 والشكل 11).

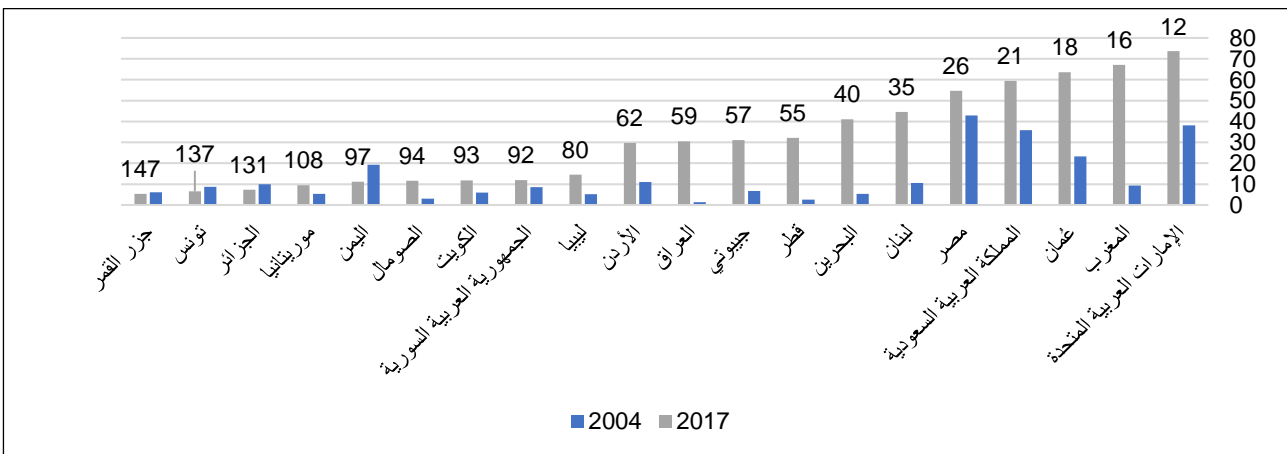
باء- الربط بشبكة النقل البحري

18- من ركائز الخدمات اللوجستية الربط بشبكات النقل العالمية. ويمكن للربط بشبكات النقل البحري أن يحسن كثيراً من كفاءة الخدمات اللوجستية، كما أن أثره على التباين في التكاليف التجارية أكبر من أثر المسافة الجغرافية.

1- مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة

19- في عام 2004 وضع مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة للمقارنة بين مواقع البلدان في شبكة خطوط الملاحة البحرية المنتظمة العالمية وتحليلها. ويستند المؤشر إلى جداول أساطيل حاويات الشحن العالمية ويتضمن المكونات الخمسة التالية: عدد السفن؛ قدرة السفن الإجمالية على استيعاب الحاويات؛ الحد الأقصى لحجم السفن؛ عدد الخدمات المتاحة؛ عدد الشركات التي تشغل ناقلات حاويات من وإلى موانئ بلد معين.

الشكل 12- مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة للبلدان العربية، من حيث القيمة والترتيب العالمي، 2004 و2017

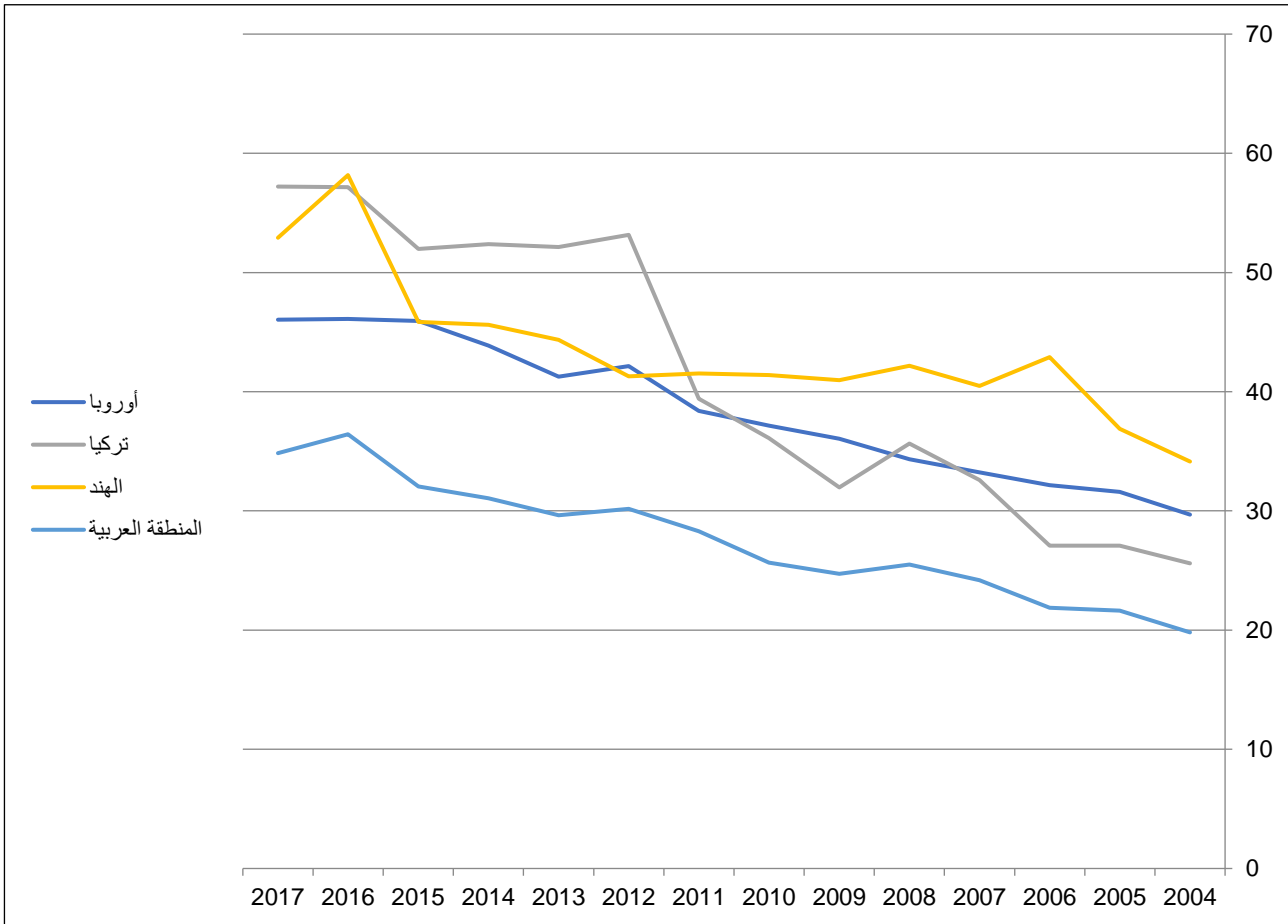


المصدر: UNCTAD, "Liner shipping connectivity index, annual", LSCI database. <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92> (1 آب/أغسطس 2018).

20- من أهم محددات القدرة التنافسية في بلد معين، الكفاءة في خدمات الموانئ والشحن. ويستفيد العديد من البلدان العربية من الموقع الجغرافي الاستراتيجي الذي يربط موانئها بأفريقيا وأوروبا وآسيا الجنوبية. وتبين نتائج مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة (الشكل 12) تفاوتاً كبيراً بين البلدان العربية في قدرتها على تشجيع التجارة من خلال نظام شحن يتسم بالكفاءة.

21- وتزايدت روابط النقل البحري بشكل ملحوظ في السنوات الأربع عشرة الماضية وسجلت جميع البلدان العربية (باستثناء تونس والجزائر وجزر القمر واليمن) تحسناً في الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة. وتحل ثلاثة بلدان عربية بين أفضل 20 بلداً في العالم، هي الإمارات العربية المتحدة في المرتبة الثانية عشرة، والمغرب في المرتبة السادسة عشرة، وعمان في المرتبة الثامنة عشرة. وسجل العراق أعلى نمو في قيمة مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة بين عامي 2004 و2017، تليه قطر.

الشكل 13- مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة في مناطق محددة، 2017-2004

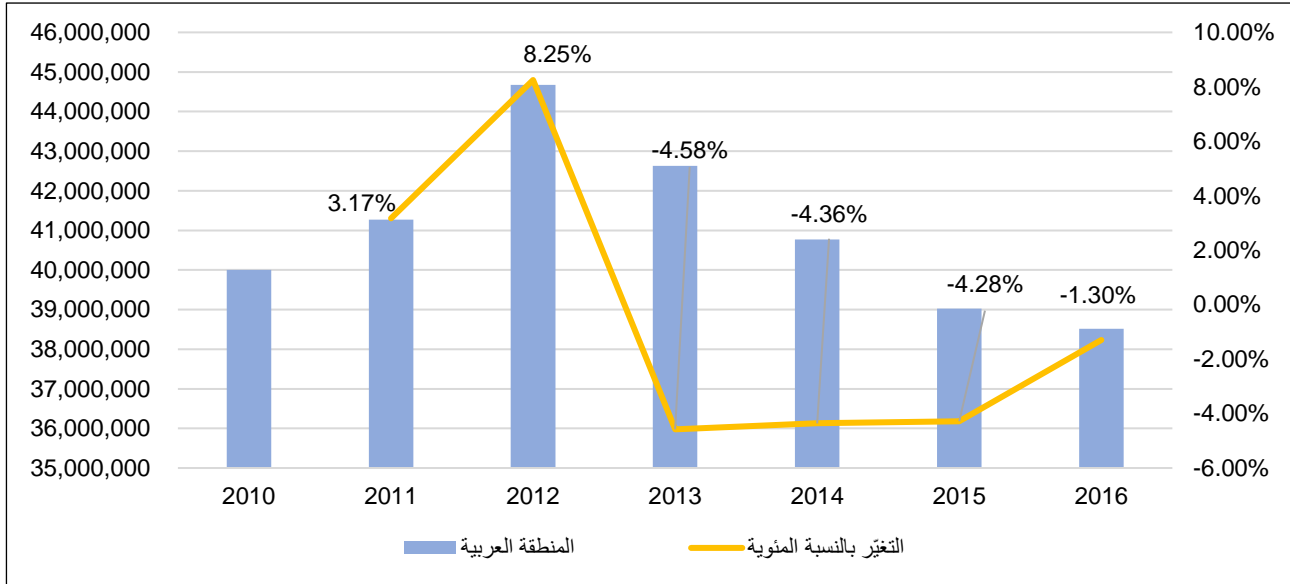


المصدر: UNCTAD, "Liner shipping connectivity index, annual", LSCI database.

-14-

22- ومن حيث متوسط نتائج مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة، سجلت المنطقة العربية أداءً معتدلاً مقارنةً بسائر المناطق، مع اتجاه إجمالي إيجابي بين عامي 2004 و2016 (الشكل 13). وازداد مجموع حركة الحاويات في الموانئ، المستخدم أيضاً لقياس النشاط في المرفأ، بنحو 27 في المائة بين عامي 2004 و2016 في المنطقة العربية (الشكل 14).

الشكل 14- حركة الحاويات في موانئ المنطقة العربية والتغير بالنسبة السنوية



المصدر: الأونكتاد، قاعدة البيانات البحرية. <http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx> (1 آب/أغسطس 2018).

2- مؤشر الارتباط الثنائي بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة

23- في عام 2006، وضع الأونكتاد مؤشر الارتباط الثنائي بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة انطلاقاً من المؤشر الأصلي لقياس الارتباط الثنائي بين البلدان. ويُقاس الارتباط الثنائي بمدى توفر الروابط المباشرة بين بلدين محددين. وكلما انخفضت قيمة المؤشر، ازداد عدد عمليات إعادة الشحن اللازمة. ولذلك، تُصنّف أنواع الروابط حسب الروابط المباشرة المتوفرة. وفي هذا المؤشر الثنائي دليل على مدى اندماج بلد ما في شبكات الشحن البحري العالمية. ويتضمن المؤشر خمسة مكونات هي: عدد عمليات إعادة الشحن اللازمة للانتقال من البلد ألف إلى البلد باء؛ عدد الروابط المباشرة المشتركة؛ المتوسط الهندسي لعدد الروابط المباشرة؛ مستوى المنافسة على الخدمات التي تربط بلدين؛ حجم أكبر السفن على أضعف المسارات.

24- ويتضمن الجدول 2 نتائج مؤشر الارتباط الثنائي بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة للبلدان العربية وبعض شركائها التجاريين. ويبيّن أن في العديد من البلدان العربية (باستثناء البلدان الخمسة الأكثر ترابطاً) ترابط ثنائي أقوى مع شركاء من خارج المنطقة العربية.

الجدول 2- مؤشر الارتباط الثنائي بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة في المنطقة العربية، 2016

الشريك	الجزائر	البحرين	جزر القمر	جيبوتي	مصر	العراق	الأردن	الكويت	لبنان	ليبيا	موريتانيا	المغرب	عمان	قطر	الصومال	المملكة العربية السعودية	السودان	الجمهورية العربية السورية	تونس	الإمارات العربية المتحدة	اليمن
الجزائر		0.18	0.11	0.23	0.32	0.1	0.19	0.17	0.3	0.28	0.19	0.32	0.24	0.17	0.11	0.26	0.19	0.22	0.27	0.26	0.11
البحرين	0.18	--	0.18	0.32	0.36	0.17	0.3	0.26	0.32	0.18	0.12	0.33	0.34	0.25	0.19	0.41	0.26	0.21	0.17	0.41	0.19
جزر القمر	0.11	0.11	--	0.19	0.2	0.16	0.18	0.17	0.19	0.1	0.1	0.2	0.2	0.17	0.17	0.2	0.18	0.11	0.1	0.28	0.17
جيبوتي	0.23	0.32	0.19	--	0.46	0.18	0.4	0.23	0.42	0.22	0.2	0.44	0.41	0.21	0.26	0.48	0.35	0.26	0.22	0.47	0.28
مصر	0.32	0.36	0.2	0.46	--	0.18	0.42	0.27	0.56	0.32	0.22	0.52	0.54	0.27	0.22	0.61	0.31	0.37	0.25	0.61	0.22
العراق	0.1	0.18	0.16	0.18	0.18	--	0.17	0.17	0.18	0.1	0.1	0.18	0.23	0.17	0.16	0.18	0.17	0.1	0.25	0.25	0.16
الأردن	0.19	0.3	0.18	0.4	0.42	0.17	--	0.2	0.34	0.2	0.19	0.4	0.39	0.19	0.2	0.43	0.27	0.24	0.18	0.4	0.25
الكويت	0.17	0.26	0.17	0.23	0.27	0.17	0.2	--	0.26	0.17	0.11	0.24	0.24	0.26	0.18	0.27	0.2	0.17	0.16	0.31	0.17
لبنان	0.3	0.32	0.19	0.42	0.27	0.18	0.34	0.26	--	0.29	0.21	0.47	0.39	0.26	0.21	0.48	0.28	0.36	0.24	0.49	0.21
ليبيا	0.28	0.18	0.1	0.22	0.32	0.1	0.2	0.17	0.29	--	0.18	0.25	0.23	0.17	0.11	0.24	0.19	0.27	0.28	0.25	0.11
موريتانيا	0.19	0.12	0.1	0.2	0.22	0.1	0.19	0.11	0.21	0.18	--	0.3	0.21	0.11	0.11	0.21	0.17	0.19	0.18	0.22	0.11
المغرب	0.32	0.33	0.2	0.44	0.52	0.18	0.4	0.24	0.47	0.25	0.3	--	0.46	0.22	0.22	0.49	0.3	0.28	0.29	0.52	0.22
عمان	0.24	0.32	0.2	0.41	0.54	0.23	0.39	0.24	0.39	0.23	0.21	0.46	--	0.22	0.27	0.51	0.36	0.26	0.22	0.58	0.21

الجدول 2 (تابع)

الشريك	الجزائر	البحرين	جزر القمر	جيبوتي	مصر	العراق	الأردن	الكويت	لبنان	ليبيا	موريتانيا	المغرب	عمان	قطر	الصومال	المملكة العربية السعودية	السودان	الجمهورية العربية السورية	تونس	الإمارات العربية المتحدة	اليمن
قطر	0.17	0.25	0.17	0.21	0.27	0.17	0.19	0.26	0.26	0.17	0.11	0.22	0.22	--	0.18	0.27	0.19	0.17	0.16	0.29	0.17
الصومال	0.11	0.19	0.17	0.26	0.22	0.16	0.2	0.18	0.21	0.11	0.11	0.22	0.27	0.18	--	0.28	0.26	0.2	0.12	0.1	0.29
المملكة العربية السعودية	0.26	0.41	0.2	0.48	0.61	0.18	0.43	0.27	0.48	0.24	0.21	0.49	0.51	0.27	0.28	--	0.37	0.29	0.24	0.63	0.28
السودان	0.19	0.26	0.18	0.35	0.31	0.17	0.27	0.2	0.28	0.19	0.17	0.3	0.36	0.19	0.26	0.37	--	0.18	0.18	0.37	0.26
الجمهورية العربية السورية	0.22	0.21	0.11	0.26	0.37	0.1	0.24	0.17	0.36	0.27	0.19	0.28	0.26	0.17	0.2	0.29	0.18	--	0.3	0.12	0.22
تونس	0.27	0.17	0.1	0.22	0.25	0.1	0.18	0.16	0.24	0.28	0.18	0.29	0.22	0.16	0.12	0.24	0.18	0.21	--	0.24	0.11
الإمارات العربية المتحدة	0.26	0.41	0.28	0.47	0.61	0.25	0.4	0.31	0.49	0.25	0.22	0.52	0.58	0.29	0.1	0.63	0.37	0.3	0.24	--	0.28
اليمن	0.11	0.19	0.17	0.28	0.22	0.16	0.25	0.17	0.21	0.11	0.11	0.22	0.21	0.17	0.29	0.28	0.26	0.12	0.11	0.28	--
الاتحاد الأوروبي	0.26	0.27	0.15	0.34	0.44	0.14	0.3	0.19	0.37	0.26	0.21	0.46	0.4	0.19	0.17	0.43	0.25	0.28	0.24	0.45	0.17
الصين	0.28	0.4	0.21	0.47	0.66	0.19	0.42	0.25	0.52	0.26	0.23	0.64	0.57	0.23	0.23	0.64	0.32	0.31	0.25	0.68	0.23
تركيا	0.32	0.34	0.2	0.35	0.62	0.18	0.34	0.24	0.53	0.31	0.21	0.43	0.43	0.22	0.21	0.52	0.29	0.36	0.29	0.53	0.21

المصدر: الأونكتاد، قاعدة بيانات مؤشر الارتباط الثنائي بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة لعام 2017. <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=96618> (1 آب/أغسطس 2018).

25- وبيّن الجدول 3 أن مجموعات البلدان الثنائية الخمس التي سجلت أعلى قيمة في مؤشر الارتباط الثنائي بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة في الفترة 2010-2016 هي المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة (0.63)، والمملكة العربية السعودية ومصر (0.61)، ومصر والإمارات العربية المتحدة (0.605)، وعمّان والإمارات العربية المتحدة (0.58)، ومصر ولبنان (0.56).

الجدول 3- أفضل خمسة بلدان عربية أداءً في مؤشر الارتباط الثنائي بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة، 2010-2016

الاقتصاد	عام	الإمارات العربية المتحدة	المغرب	عمّان	المملكة العربية السعودية	مصر
الإمارات العربية المتحدة	2010	--	0.5	0.47	0.55	0.48
	2016	--	0.52	0.58	0.63	0.61
المغرب	2010	--	--	0.49	0.43	0.41
	2016	--	--	0.46	0.49	0.52
عمّان	2010	--	--	--	0.47	0.46
	2016	--	--	--	0.51	0.54
المملكة العربية السعودية	2010	--	--	--	--	0.51
	2016	--	--	--	--	0.61
مصر	2010	--	--	--	--	--
	2016	--	--	--	--	--

المصدر: الأونكتاد، مؤشر الارتباط الثنائي بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة لعام 2017.

تحسينات لوجستية جلية في عمّان

تشكّل عمّان، بفضل موقعها الاستراتيجي، مركزاً للشحن العابر يربط بين الشرق والغرب. ويضمّ قطاع اللوجستيات حالياً أكثر من 30,000 عامل يُتوقع أن يزداد عددهم إلى 80,000 بحلول عام 2020. وهو يتولى حالياً أكثر من 3 ملايين وحدة تعادل عشرين قدماً، ويتوقع أن ترتفع هذه القدرة إلى 10 ملايين بحلول عام 2020. وتبلغ قيمة الاستثمارات في توسيع المؤسسة العامة للمجمعات الصناعية 180 مليون دولار.

وأطلقت السلطنة المجموعة العمانية العالمية للوجستيات من أجل تنسيق استثمارات الدولة في الموانئ والمناطق الحرة والسكك الحديدية وشركات النقل البحري والبري. ووضعت استراتيجية القطاع اللوجستي حتى عام 2040 كخطة عمل واسعة لتحديد الأهداف التي يمكن أن تحسّن من قطاع اللوجستيات. وركّزت المبادرات على تحسين قدرة الموانئ وترابط النقل البري لمعالجة الاختناقات في البنى الأساسية. واعتمدت الخطة على الاستراتيجيات المبتكرة لتحسين مرافق الموانئ والمطارات، وتشبيد روابط جديدة للحد من الزحمة وتعزيز القدرات.

والعمل مستمر على توسيع الموانئ الرئيسية الأربعة في البلد وهي صحار والدمم ومطرح وصلالة، ولكل منها تركيز إنمائي خاص: فميناء صلالة يركّز على التوزيع الإقليمي، وصحار على التجارة والصناعة، ومطرح على السياحة، والدمم على أنشطة النفط والغاز.

وأدت الاستثمارات العمالية في البنى الأساسية ونوعية اللوجستيات والجمارك والتتبع إلى تحسّن كبير في نتيجة مؤشر الأداء اللوجستي. فارتفع ترتيبها 16 مرتبة بين عامي 2014 و2018 من المرتبة 59 إلى المرتبة 43، وهي محلّ ثالثاً بين البلدان العربية بعد أن كانت سابعة في عام 2014. وهذا التحسّن في الترتيب هو أفضل أداء سُجّل في المنطقة.

وانطلاقاً من موقع عُمان كمركز للتجارة العالمية، عزّزت دورها في الشحن البحري العابر ضمن شبكات الملاحة البحرية المنتظمة العالمية، وسجلت أداءً من بين أفضل 20 بلداً في العالم، وتزداد قيمة مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة فيها بسرعة. وفي نجاحها دور كبير لميناء صلالة الذي تولى أكثر من 1.5 مليون طن متري في كانون الثاني/يناير 2018. وازدادت قيمة مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة فيها بنسبة 29 في المائة بين عامي 2016 و2017، لتبلغ حداً أقصى غير مسبوق يصل إلى 63.59، فحلت ثالثة في المنطقة.

جيم- اللوجستيات والربط بسلاسل القيمة العالمية

26- تشكل الخدمات اللوجستية العمود الفقري للاقتصادات الحديثة ودورها أساسي في تعزيز القدرة التنافسية في التجارة الدولية. ويتزايد دور الخدمات اللوجستية أهميّةً عندما يتجرأ الإنتاج ضمن نموذج من سلاسل قيمة عالمية، إذ أن التجارة في الأجزاء والمكونات تتأثر بالكفاءة أكثر من التجارة في السلع النهائية. فالأجزاء والمكونات تعبر الحدود لتستخدم في المنتجات النهائية، وأي تأخير أو زيادة في الكلفة بسبب عدم كفاءة الخدمات اللوجستية يُضعف القدرة التنافسية ويؤدي إلى زيادة في كلفة المنتج النهائي. فتحسين الخدمات اللوجستية أساسي لترابط أكثر كفاءة بسلاسل القيمة العالمية والارتقاء فيها.

27- وتعتمد الخدمات اللوجستية المتقدمة على البنى الأساسية المادية الملائمة، وعلى التطور التكنولوجي وخدمات النقل الفعالة والمراعية للبيئة. فينبغي أن تكون الموانئ قادرة على استيعاب الحاويات؛ والبنى الأساسية الداخلية موازية للبنى الأساسية البحرية؛ والطرق مناسبة لنقل الحاويات؛ والعمليات الفورية للجرد ونقل السلع قائمة على تبادل سريع للمعلومات تيسره أحدث البنى الأساسية للاتصالات والمعلومات وللتكنولوجيا، وشروط قانونية وتنظيمية مواتية. وينبغي أن يتسم عمل الجمارك والوكالات الحدودية الأخرى بالكفاءة وعمليات النقل عبر الحدود بالاتساق، ولا سيما في البلدان النامية.

28- وتستلزم سلاسل القيمة العالمية قدرةً على تيسير التجارة، وبيئة ملائمة للأعمال التجارية، وقدرةً على الاتصال بشبكات النقل العالمية، وكلفة منخفضة لليد العاملة. ولذلك، لا بد من بناء القدرات اللازمة لتقوم الشركات بعملها بكفاءة وبحد أدنى من الكلفة، مثل تحسين كفاءة الخدمات اللوجستية، كشرط أساسي لحسن عمل سلاسل القيمة العالمية. ولتدابير تيسير التجارة مثل خدمات النقل واللوغستيات ذات النوعية الجيدة، وإجراءات الإدارة الفعالة للحدود، والمتطلبات التنظيمية دور أكبر من تدابير السياسة التجارية التقليدية في نقل الإنتاج إلى الساحة العالمية. وتشير التقديرات إلى أن تحسين الأداء اللوجستي يسهم في خفض تكاليف التجارة أكثر من 10 مرات من تخفيض مواز في التعريفات⁽⁴⁾.

29- ومن المرجح أن تعيد الثورة التكنولوجية تشكيل قطاع الخدمات اللوجستية والعديد من القطاعات الأخرى، بما في ذلك نموذج إنتاج سلاسل القيمة العالمية. فإنتترنت الأشياء، ونُظم التتبع، والطائرات من دون طيار،

(4) https://www.unescap.org/sites/default/files/ARTNet_trading_Updated2015_infocus_TRADE_COST.pdf

والمركبات الذاتية القيادة والروبوتات، وغيرها من الابتكارات تُحدِثُ تحوُّلات كبيرة في طرق تسيير الأعمال. ونموذج سلاسل القيمة العالمية استند إلى الوفورات في كلفة اليد العاملة، إذ ترسل الشركات جزءاً من إنتاجها إلى بلدان تكون فيها كلفة اليد العاملة متدنية وذلك لتحقيق الكفاءة والحد من تكاليف الإنتاج. غير أنّ الانتشار السريع للروبوتات واستبدالها التدريجي للإنسان من أجل الحد من الكلفة سيؤدي إلى تغييرات هيكلية كبيرة في عملية الإنتاج، تنعكس تغييرات في سلاسل القيمة العالمية وبعدها في الخدمات اللوجستية.

ثانياً- خلاصة وتوصيات

30- تستعرض هذه الوثيقة بشكل عام وضع قطاع اللوجستيات التجارية في المنطقة العربية من منظور عالمي ومحلي، وتطوره على مر الزمن. وبين البلدان العربية تباين كبير من حيث أداء الخدمات اللوجستية: فبعضها من الأفضل أداءً في العالم، في حين يجاهد البعض الآخر لتحسين أدائه. ومع ذلك، حققت المنطقة تقدماً كبيراً على مدى العقد الماضي في معظم المؤشرات. والمجال سانح للتحسين في معظم البلدان العربية، في السياسات العامة وتدابير تيسير التجارة، مثل التخليص الجمركي؛ في حين يلزم بلدان أخرى الاستثمار في البنى الأساسية.

31- وقد بذلت معظم البلدان العربية جهوداً كبيرة لتحديث الخدمات البحرية وتحسينها، غير أنّ معظم النُّهْج ركزت على تشييد البنى الأساسية وتوسيعها. وأحرز تقدّم كبير في جميع أنحاء المنطقة، ولكن بدرجات متفاوتة من حيث الربط بشبكات الملاحة البحرية العالمية. ولذلك لا بد من تكثيف الجهود لتجاري المنطقة أداء سائر المناطق من حيث الربط وما له من آثار على التكاليف التجارية والتجارة عموماً. وتطبيق تدابير تيسير التجارة هو خطوة أولى حاسمة لتحسين أداء الخدمات اللوجستية في المنطقة، لكن أثرها يقتصر على تحسين المؤشر الفرعي الخاص بالجمارك، حيث أداء المنطقة هو الأسوأ بين جميع المؤشرات الفرعية. ولا بد من العمل على تحسين الأداء في سائر مكونات مؤشر الأداء اللوجستي.
