

# E

# الأمم المتحدة

Distr.  
LIMITED

E/ESCWA/EDGD/2014/IG.1/5(Part II)  
31 December 2014  
ARABIC  
ORIGINAL: ENGLISH



المجلس  
الاقتصادي والاجتماعي

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

لجنة النقل  
الدورة الخامسة عشرة  
الرباط، 27-28 كانون الثاني/يناير 2015

البند 6 (هـ) من جدول الأعمال المؤقت

## لوجستيات التجارة في المنطقة العربية: التحديات وخيارات السياسة العامة

ملاحظة: تتضمن هذه الورقة لمحة عامة عن النتائج التي توصلت إليها دراسة حول الخدمات اللوجستية للتجارة في المنطقة العربية ستصدر قريباً. وقد أعدت هذه الورقة لعرضها على لجنة النقل خلال دورتها الخامسة عشرة (الرباط، 27-28 كانون الثاني/يناير 2015).

## مقدمة

1- لوجستيات التجارة هي مفهوم واسع النطاق يشمل مجالات متنوعة، مثل البنى التحتية والحكم السليم والتنمية المستدامة والموارد البشرية والشؤون المالية والتنظيمية. كذلك، يشمل هذا المفهوم جميع العمليات المتصلة بالنقل المادي للسلع من البائع إلى المشتري. وفي سياق التجارة الدولية، تتضمن الخدمات اللوجستية للتجارة النقل الداخلي للبضاعة من المصنع إلى المطار أو الميناء البحري؛ والاتصال بالشركة أو الوكيل المعني بالشحن لإنجاز الإجراءات الجمركية في ميناء المغادرة؛ وتأمين البضاعة؛ والشحن؛ والتخليص الجمركي؛ والإجراءات الإدارية في ميناء الوصول (بما في ذلك تحديد قواعد المنشأ والمعايير المتبعة والضوابط المطلوبة)؛ وأخيراً نقل البضاعة إلى المستفيدين النهائيين. وتتضمن سلسلة الخدمات اللوجستية مهام عديدة أخرى، منها تسديد الرسوم والتكاليف؛ وتوزيع البضاعة (على تجار الجملة وتجار التجزئة)؛ واستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في التجارة والتخزين وتجميع الشحنات.

2- وإذا ما اتسمت الخدمات اللوجستية للتجارة بالكفاءة، فسيكون لها آثار إيجابية كثيرة، منها تحسين الأداء الاقتصادي؛ وتعزيز كفاءة الحكومات؛ وتعزيز القدرة التنافسية للمشاريع التجارية؛ وتوفير خدمات البنى التحتية اللازمة والعالية الجودة. أما قصور الخدمات اللوجستية للتجارة فيضعف القدرة التنافسية للشركات إذ يؤثر سلباً وبشكل مباشر على تكاليف العمليات التجارية وأطرها الزمنية، لا سيما في شركات التصدير. وقد يقوّض القصور المتواصل في لوجستيات التجارة قدرة الشركات على جذب المستثمرين المحليين والأجانب.

3- ومع نمو التجارة الدولية وتسارع وتيرة التكامل الإقليمي في أعقاب الحرب العالمية الثانية، ركزت الهيئات الدولية المعنية على خفض الحواجز الجمركية التي كانت تُعتبر في ذلك الوقت عقبة رئيسية أمام التجارة الدولية. وأدى التقدم الكبير المحرز في خفض تلك الحواجز، لا سيما المفروضة على المنتجات الصناعية، إلى زيادة حصة تكاليف التدابير غير الجمركية من مجموع التكاليف التجارية. ونتيجة لذلك، تحول التركيز على مدى العقدين الماضيين إلى معالجة الحواجز غير الجمركية، ومنها تكاليف الخدمات اللوجستية. ويضع بهار (Behar) وفينابل (Venables) (2011) تكاليف نقل المنتجات إلى الأسواق الأجنبية، بما في ذلك تكاليف الشحن والتأخيرات في عملية النقل، في خانة تلك الحواجز.

4- كذلك، أسفر اعتماد مجموعة جديدة من خيارات السياسة العامة، أُطلق عليها تسمية تدابير تسهيل التجارة، عن الاستمرار في خفض التكاليف التجارية. وتعرّف منظمة التجارة العالمية والاتحاد الأوروبي تسهيل التجارة بأنه تبسيط إجراءات التجارة الدولية ومواءمتها، بما في ذلك إجراءات الاستيراد والتصدير (جمع البيانات اللازمة لنقل السلع في إطار التجارة الدولية وعرض تلك البيانات وإيصالها ومعالجتها). ووُضع تعريف موسّع لتسهيل التجارة، تضمن تمويل التجارة أيضاً. ويعرّف مركز الأمم المتحدة المعني بتسهيل الإجراءات والممارسات الخاصة بالإدارة والتجارة والنقل<sup>(1)</sup> تسهيل التجارة بأنه مجموعة من التدابير الهادفة إلى تبسيط وتوحيد ومواءمة الإجراءات والمعلومات اللازمة لإتمام عملية نقل السلع من البائع إلى المشتري، بما في ذلك دفع ثمنها.

(1) يقوم مركز الأمم المتحدة المعني بتسهيل الإجراءات والممارسات الخاصة بالإدارة والتجارة والنقل بوضع المعايير لتبادل البيانات الإلكترونية المتوفرة في وثائق التجارة الإلكترونية المعدة في شكل XML.

5- وتتناول الدراسة التي تعدها الإسكوا حول الخدمات اللوجستية للتجارة في المنطقة العربية العلاقة بين كفاءة هذه الخدمات والأداء الاقتصادي، وذلك باعتماد نموذج ديناميكي هو نموذج التوازن العام القابل للحوسبة، وبدراسة التجربة التونسية. وهي تتضمن تحليلاً وافياً لأثر زيادة الاستثمار في الموجودات الرأسمالية للوجستيات التجارية على مؤشرات الاقتصاد الكلي الرئيسية. كذلك، تعتمد الدراسة سيناريو المحاكاة، من أجل تحديد التأثير المحتمل على الاقتصاد التونسي لرفع مستوى أداء لوجستيات التجارة في تونس إلى نصف مستوى أداء الإمارات العربية المتحدة، التي صنفت الأولى بين البلدان العربية في الأداء اللوجستي، بحسب مؤشر البنك الدولي للأداء اللوجستي. وفي هذا السيناريو، تتم محاكاة تحسن في البنى التحتية للوجستيات التجارية. وقد ارتكز هذا السيناريو على مكون البنى التحتية للوجستيات التجارية، وليس على كفاءتها، بما أنه أضعف مكوناتها، بحسب المؤشرات الفرعية في إطار مؤشر الأداء اللوجستي في تونس. ومن أهم مساهمات هذه الدراسة أنها تضع نماذج تبين الكلفة المالية للتحسن المنشود في لوجستيات التجارة، خلافاً للدراسات الأخرى التي تكفي باقتراح حلول تكنولوجية من دون الالتفات إلى كلفتها.

6- وتتضمن هذه الورقة أهم استنتاجات الدراسة حول لوجستيات التجارة في المنطقة العربية. وترتكز استنتاجاتها على الردود على استبيان وزّع على مجموعة من الشركات العربية العاملة في ثلاثة قطاعات مختلفة في ستة بلدان عربية. ويجري حالياً وضع اللمسات الأخيرة على التقرير النهائي عن الدراسة.

### أولاً- الأداء اللوجستي للبلدان العربية

7- بلغت حصة المنطقة العربية من التجارة العالمية نسبة 4.3 في المائة في عام 2010. ومن المستغرب أن تظل هذه النسبة متدنية في ظل وفرة إمكانيات المنطقة ومواردها. وتؤكد أدلة متزايدة أن هذا الواقع ناتج من قصور البنى التحتية وضعف التنظيم، وما يترتب على ذلك من إضعاف لسلاسل الخدمات اللوجستية وارتفاع في التكاليف التجارية. وشددت دراسات عديدة حول الأداء التجاري على ضرورة تحسين لوجستيات التجارة في المنطقة العربية، وذلك من أجل حفز النمو في قطاع الصادرات غير النفطية وجذب مزيد من الاستثمارات الأجنبية إلى قطاع الصادرات لإنعاشه. وخُص هوكمان (Hoekman) وزرّوق (Zarrouk) (2009)، استناداً إلى دراسة شملت شركات تجارية في تسعة بلدان أعضاء في منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، إلى أن معظم التعريفات الجمركية المفروضة على التجارة في ما بين بلدان المنطقة الحرة قد أزيلت، وأن الإجراءات الجمركية لم تعد مشكلة كما في أواخر تسعينات القرن الماضي. ففي حين اعتُبرت التعريفات الجمركية في عام 2001 معوّقات رئيسية للتجارة بين بلدان المنطقة، جاءت هذه التعريفات في عام 2008 في المرتبة الأخيرة بين مختلف فئات الحواجز المعوّقة للتجارة، وأصبحت البنى التحتية للنقل والتكاليف الفعلية للتجارة وتدابير تسهيل التجارة، أكبر هذه المعوّقات.

8- ولا تزال الإصلاحات الاقتصادية الواسعة النطاق التي نُفذت على مدى العقدين الماضيين غير كافية. على سبيل المثال، اقتصر إصلاح النقل والخدمات اللوجستية على التخفيف من نفوذ بعض المنشآت الاحتكارية أو إلغائها. ونتيجة لذلك، لم تؤد هذه الإصلاحات إلى تعزيز المنافسة، أو خفض التكاليف. ومع أن الإصلاحات في قطاع الاتصالات السلكية واللاسلكية بلغت مرحلة متقدمة في العديد من البلدان العربية، فهي لا تزال غير كافية في بلدان أخرى. ولغاية الآن، لم تتقبل معظم البلدان العربية فكرة أنه لم يعد من المناسب، في مجال اللوجستيات، توليد الأرباح عن طريق المنشآت الاحتكارية، ولا التعاضى عن قصور القطاع العام، بل يجب أن تصبح كفاءة الخدمات اللوجستية وسيلة لتعزيز التجارة.

9- ويُحدد مستوى التنمية في البلد المعني المجالات ذات الأولوية لتحسين لوجستيات التجارة. ففي البلدان المنخفضة الدخل، تكون البنى التحتية والإجراءات الحدودية هي الأكثر قصوراً بشكل عام. أما في البلدان المتوسطة الدخل، فيجب تعزيز المنافسة على صعيد الخدمات اللوجستية، وذلك لتلبية الطلب المتزايد على الخدمات اللوجستية للتجارة<sup>(2)</sup>.

## ثانياً- كفاءة لوجستيات التجارة في مجموعة من البلدان العربية

10- يؤثر ضعف كفاءة اللوجستيات سلباً على التجارة. وتوفر عدة مؤشرات، لا سيما تلك التي يعرضها البنك الدولي في تقاريره حول ممارسة الأعمال التجارية ونشراثة المعنية بلوجستيات التجارة، أدوات إرشادية هامة لتقييم سهولة عمليات التجارة والنقل في البلدان، ولتحديد الفرص والتحديات المتصلة بها. إلا أن هذه المؤشرات قاصرة في عدة نواح.

11- وقد أرسل الاستبيان الذي تم إعداده لهذه الدراسة إلى مجموعة من الشركات العربية العاملة في قطاعات مختلفة في ستة بلدان، بهدف تقييم أدائها اللوجستي. ونظراً إلى أن الشركات اليوم تعمل في بيئة دولية تزداد تجزؤاً وتتنقل فيها السلع عبر حدود متعددة، تم اختيار ثلاثة قطاعات رئيسية تقوم عليها مشاركة البلدان العربية في سلسلة القيمة العالمية، وهي قطاعا النسيج والأغذية المصنعة، لجهة الصادرات تحديداً، بفعل مساهمتها في النمو الاقتصادي في البلدان العربية؛ وقطاع الإلكترونيات، لجهة الواردات تحديداً، نظراً إلى دورها الرئيسي في تعزيز تنافسية الشركات العربية. وتبين الدراسة أداء قطاع اللوجستيات وفرصه وتحدياته، وتحلل الخصائص التنظيمية والسلوكية للشركات، وأيضاً نظم الإدارة ونوعية المؤسسات وأوجهاً أخرى لسلسلة الخدمات اللوجستية في البلدان العربية.

12- وترد أدناه بعض السمات الرئيسية لسلاسل الخدمات اللوجستية في البلدان المشمولة بالدراسة، بالإضافة إلى مجموعة من التوصيات المرتكزة على نتائج تلك الدراسة.

### ألف- السمات الرئيسية لإدارة اللوجستيات في الشركات

13- على الصعيد الدولي، تستعين الشركات بشكل متزايد بجهات خارجية لتقديم الخدمات اللوجستية التي تُعتبر أنشطة دعم ثانوية، وليس رئيسية. غير أن هذه الخدمات لا تزال تُنفذ داخلياً في الشركات العربية، والدليل على ذلك هو وجود قسم يُعنى باللوجستيات في نصف الشركات المجيبة تقريباً. ويعود ذلك، جزئياً، إلى ضعف الخدمات اللوجستية التي تقدمها الأطراف الثالثة. وبالرغم من ذلك، أشارت نسبة 51.6 في المائة من الشركات المجيبة إلى أنها غير راضية عن الخدمات اللوجستية التي تقوم هي بتنفيذها. ومعظم المهام اللوجستية، باستثناء التخليص الجمركي، تنفذها الشركات داخلياً، وأحياناً بالتعاون مع طرف ثالث عندما تستدعي تلك المهام استثمارات رأسمالية مكلفة، مثل مهام نقل الشحنات القادمة وتوزيعها على العملاء المعنيين. وبالتالي، هناك مجالات كثيرة يمكن فيها تحسين نوعية الأنشطة اللوجستية في البلدان العربية. ويبدو أن تقييم الشركات لخدماتها اللوجستية رهن إلى حد بعيد بأدائها هي.

Jean-Francois Arvis and Christina Busch, "Connecting to compete: the 2014 Logistics Performance Index", (2) presentation made at the Kühne Logistics University, Hamburg, 31 March 2014.

### باء- أداء نظام المشتريات

14- وأفادت الشركات المجيبة بأنها توجه نحو 210 طلبات شراء سنوياً، ثلثها للموردين الوطنيين، والثلث الباقي لشركات دولية. وتتفاوت هذه النسب كثيراً بين القطاعات المختلفة. وُترسل 82 في المائة من الطلبات تقريباً باستخدام وسيلة اتصال فورية يمكن تعقبها، مثل الفاكس أو البريد الإلكتروني. أما النسبة المتبقية، فتتم شخصياً أو عن طريق الهاتف.

15- وبشكل عام، تفتقر عملية المشتريات إلى الديناميكية. فأكثر من نصف المجيبين أشاروا إلى أنهم نادراً ما يبحثون عن منتجات جديدة أو موردين جدد. ومعظم الشركات المجيبة التي تبحث بنشاط عن فرص جديدة، ونسبتها 34.6 في المائة من مجموع الشركات المجيبة، تعثر على موردين جدد في المعارض الدولية (53 في المائة)، أو من خلال بحوث السوق (30 في المائة) التي تجريها تلك الشركات داخلياً، أو عن طريق طرف ثالث. وفي المنطقة العربية، يبدو أن سلوك مديري المشتريات في الشركات يمنعها من الاستفادة من الفرص المتاحة للحد من تكاليفها، لأنهم يختارون الأساليب الأسهل والأرخص لتحديد تلك الفرص، عوضاً عن الاستعانة بالأساليب الشاملة والموثوقة والموثوقة. وغالباً ما تُعقد المعارض الدولية التي يحضرها مديرو المشتريات العرب في بلدان أوروبية، حيث يكون حضور الشركات العربية فيها محدوداً. وهذه الأمور تقلل من فرص العثور على شركاء لها في المنطقة العربية.

### جيم- أداء الجمارك وإجراءات المراقبة التقنية

16- ووفقاً للدراسة، اعتبرت الشركات المجيبة أن كفاءة التخليص الجمركي في الموانئ البحرية والنقاط الحدودية متوسطة (48 في المائة و43 في المائة من هذه الشركات على التوالي) أو تفتقر إلى الكفاءة (28 في المائة و43 في المائة على التوالي). وبالمقابل، جاء تصنيف المطارات جيداً نسبياً، إذ اعتبر 44 في المائة من الشركات المجيبة أن أداءها مقبول. وجاء التباين في ردود الشركات بسيطاً. فثلاث شركات فقط أعطت علامة مرتفعة جداً لكفاءة التخليص الجمركي في المطار، بينما أعطت شركتان فقط علامة منخفضة جداً لكفاءة الأداء في النقاط الحدودية. واعتبر أكثر من نصف الشركات المجيبة أن مستوى شفافية تقييم الأداء الجمركي ونزاهته مقبول في معظم الحالات، في حين رأى 39 في المائة منها أن هذا المستوى مقبول في بعض الحالات. أما الشركات المجيبة التي اعتبرت أن عمليات التقييم الجمركي نادراً ما تتسم بالشفافية والنزاهة، فلم تتجاوز نسبتها 7 في المائة. ويبدو أن إجراءات التخليص الجمركي في البلدان العربية تسير بشكل حسن، باستثناء مدة مكوث البضاعة قبل نقلها، التي تتراوح بين 5 و10 أيام (حسب 80 في المائة من المجيبين)، وهي مدة أطول بكثير مما تسمح به المعايير الدولية. وأحد الأسباب الرئيسية لهذا التأخير كثافة المعايير المادية حيث يخضع نصف الشحنات تقريباً للمعاينة.

### دال- أداء أنشطة النقل والتوزيع

17- تظهر الدراسة أن حوالي 65 في المائة من الشركات المجيبة تشتري المواد من خارج البلد، وذلك على أساس التسليم في موقع البائع أو التسليم على ظهر الباخرة، أي أنها تقوم بترتيب الشحنات بنفسها. وتقوم عملية اختيار وكلاء الشحن على التنافس. ومن الواضح أنه لا بد من الاستثمار بكفاءة في حلول تكنولوجيا المعلومات الهادفة إلى تعقب الشحنات من أجل تلبية احتياجات الشركات. غير أن الثغرات كثيرة في هذا المجال. فمع أن

أداء وكلاء الشحن جيد إلى حد ما، ومستوى كفاءتهم مقبول بحسب 57 في المائة من الشركات المجيبة، فهم لا يزالون بعيدين عن تلبية طلب الشركات التي تتطلع إلى عمليات شحن زهيدة الكلفة ولكن موثوقة.

18- وتشير الدراسة إلى أن وسائل النقل قاصرة هي أيضاً. وتنفذ الشركات العربية معظم أنشطتها المتصلة بالنقل والتوزيع داخلياً. وقيمة أساطيل النقل التي تملكها مرتفعة جداً وتعادل 450,000 دولار أمريكي. وفي المتوسط، تملك الشركات 12 مركبة. غير أن أحجام أساطيل النقل تتباين بين الشركات المجيبة، إذ تتراوح بين مركبتين و55 مركبة<sup>(3)</sup>. وهذه المركبات قديمة عموماً، ويتراوح عمرها بين 10 سنوات و15 سنة في 39 في المائة من الشركات. وتقوم 10 في المائة فقط من الشركات بإيصال البضائع إلى مستلميها النهائيين عبر جهات ثالثة تتعاقد معها من الباطن. فالشركات تتولى بنفسها نقل ما يقارب 4,000 طن من السلع سنوياً، مقابل 425 طناً فقط تنقلها جهات ثالثة. وتكون كلفة الوقود الذي تستخدمه مركباتها بمقدار 7.5 مرات التكاليف الناتجة عن إسناد خدمات النقل والتوزيع إلى جهات ثالثة<sup>(4)</sup>.

19- على الشركات العربية أن تعمل على تحسين جودة أساطيلها، ورفع مستوى مهارات سائقيها، وتكثيف عمليات الشحن وتفرغ السفن التي تتولاها بنفسها. كذلك، عليها أن تعيد النظر في ممارساتها في مجال إدارة النفقات. ومن خلال التشجيع على توفير خدمات أفضل بأسعار أقل، يمكنها أن تعزز المنافسة بين وسائل النقل، وهو أمر من شأنه إتاحة خيارات متعددة على مستوى هذه الوسائل وبالتالي خفض التكاليف المتصلة بها.

#### هاء- أداء أنشطة التخزين والتوضيب في المستودعات

20- تشير الردود على الاستبيان إلى أن الشركات العربية تملك، في المتوسط، ثلاثة مرافق تخزين، تشغل مساحة 4,000 متر مربع وتعادل قيمتها 1.2 مليون دولار أمريكي. وتشير أيضاً إلى أنها تملك معدات للتخزين بقيمة 96,000 دولار تقريباً، وتستخدم تطبيقات إلكترونية وبرمجيات بقيمة 1,500 دولار تقريباً. ويندر أن تتعاقد هذه الشركات مع جهات ثالثة لتنفيذ خدمات التخزين. فهي، بشكل عام، لا تستأجر إلا نسبة 0.4 في المائة من مرافق التخزين التي تستخدمها (468 متراً مربعاً تقريباً)، وذلك مقابل نحو 8,700 دولار في السنة.

21- وقد أبدت معظم الشركات المجيبة رأياً إيجابياً بتوفر مرافق التخزين وجودتها وسلامتها. وأعربت 94 في المائة منها تقريباً عن رأيها الإيجابي بالمعدات المستخدمة في مرافق التخزين، واعتبرت نسبة 65 في المائة منها أن مستوى السلامة في هذه المرافق جيد.

22- وبشكل عام، يبدو أن الشركات تحصل على خدمات التخزين التي تحتاج إليها. غير أنها ما زالت لا تستخدم حلول تكنولوجيا المعلومات القادرة على تعزيز كفاءة إدارة المخزونات. فقد أعرب أكثر من نصف المجيبين عن انزعاجهم من أن طرق البحث العشوائية التي يتبعونها تستغرق وقتاً طويلاً جداً.

(3) تقتصر مركبات النقل على وسائل النقل المستخدمة لنقل السلع، ولا تتضمن مركبات النقل السياحي التي يستقلها كبار المسؤولين أو المديرون في الشركات. وتتضمن العينة المشمولة في الدراسة عدداً من الشركات التصنيعية التي تحتاج إلى أساطيل ضخمة لنقل البضائع، مثل تلك العاملة في قطاعات النسيج وتجهيز الأغذية، والشركات الصغيرة لتجارة المفرق العاملة في قطاع الإلكترونيات. ونتيجة لذلك، توجد فوارق واسعة بين ردود الشركات المجيبة.

(4) نظراً إلى الفوارق في بُنى القطاعات، توجد اختلافات كبيرة بين الشركات المشمولة بالدراسة، وأيضاً بين البلدان التي تعمل فيها هذه الشركات.

## واو- أداء الدعم التكنولوجي والخدمات المالية

23- تستثمر الشركات في البرمجيات الهادفة إلى دعم إدارة اللوجستيات بطرق قد تستحق أحياناً التوقف عندها. فباستثناء إجراءات التخليص الجمركي، تُنفذ الشركات جميع المهام اللوجستية باستخدام برمجيات بدائية. وتفضل الشركات استخدام تطبيقات مخصصة من أجل وضع الخطط والجدول الزمني للإنتاج؛ والتخزين وتجهيز المواد؛ والنقل وإدارة الأساطيل<sup>(5)</sup>. ويؤدي استخدام تلك البرمجيات البدائية في رصد الأنشطة اللوجستية إلى إضعاف إنتاجية الشركات التي لا تستفيد من السمات الهامة التي عادة ما توفرها حلول تكنولوجيا المعلومات المخصصة.

24- وتشير الدراسة إلى أن صعوبة الحصول على القروض تفرض عقبة كبيرة أمام تطوير الشركات وتعزيز قدرتها على الابتكار، وتقوض بالتالي إمكانية تعزيز التنافسية في المنطقة العربية. ويبدو أن دفق المعلومات بين الجهات الفاعلة في السوق ليس هو المشكلة. فنسبة 83 في المائة تقريباً من الشركات المجيبة على علم بفرص التسليف المتوفرة محلياً، التي من شأنها توسيع قاعدة صادراتها من دون أي رهن في المقابل. لكن المشكلة الحقيقية هي أن الشركات تواجه عراقيل تحول دون حصولها على تلك الفرص.

## ثالثاً- خلاصة

25- تشير الدراسة إلى أن 75 في المائة من تكاليف الخدمات اللوجستية في البلدان العربية موزعة، بالتساوي، بين عمليات النقل والتخزين والجرد. أما في أوروبا، فتشغل تكاليف النقل وحدها 60 في المائة من مجموع التكاليف اللوجستية. ومرد هذا الاختلاف إلى دعم الطاقة في البلدان العربية، وانخفاض كل من الأجور والنفقات الاجتماعية.

26- وتظهر الردود على الاستبيان أن الشركات العربية نادراً ما تتعاقد مع جهات ثالثة لتنفيذ الأنشطة اللوجستية، ما عدا في مجال النقل والتوزيع والتخليص الجمركي. ويساهم وجود قسم مخصص للشؤون اللوجستية داخل الشركات إيجابياً في تعزيز كفاءة أنشطتها اللوجستية، لأن ذلك يؤدي إلى ضبط تكاليف خدماتها اللوجستية بشكل أفضل. غير أن الممارسات السيئة على صعيد التعاقد من الباطن وفي عمليات المشتريات التي تفتقر إلى الابتكار تحد من تنافسية الشركات، لا سيما في القطاعات الموجهة للتصدير التي تتعامل بكثافة مع الخارج. ويترتب على تنفيذ الخدمات اللوجستية داخل الشركات المعنية صيانة أسطول ضخم وقديم ومكلف من مركبات النقل، والحفاظ على قدرات تخزين كبيرة.

27- كذلك، تبين الدراسة أن إجراءات التخليص الجمركي أصبحت أقل تعقيداً مما كانت عليه في السنوات الماضية، ولكن من الضروري بذل مزيد من الجهود في هذا المجال، خصوصاً لتقصير المدة الطويلة التي تستغرقها هذه الإجراءات. وتشير إلى أنه من الطبيعي أن تكون فترة مكوث الشحنات طويلة، وذلك بسبب كثرة عمليات المعاينة وسوء سلوك بعض وكلاء الجمارك. وتبين الدراسة أيضاً أن الشركات ما زالت تستخدم

(5) عادة، تستدعي إجراءات التخليص الجمركي وجود وصلة بينية تربط الشركات بإدارة الجمارك، وذلك من أجل الإفادات الجمركية وتقييمات الرسوم الجمركية. ولكن، بما أن الشركات تتعاقد عموماً مع جهات خارجية لأداء هذه المهام، فهي لا تستثمر في البرمجيات المخصصة اللازمة لها.

-8-

برمجيات بدائية في أداء مهامها اللوجستية، وهو ما يؤدي إلى إضاعة الكثير من الوقت وإضعاف كفاءتها. كما أن الشركات تفتقر عموماً إلى الموارد المالية اللازمة للانخراط بفعالية في قطاع التصدير.

28- ومن شأن الاستعانة أكثر فأكثر بمصادر خارجية لأداء مزيد من المهام اللوجستية السماح للشركات العربية بتنظيم إنتاجها وترشيد نفقاتها، وذلك حسب الميزة النسبية لكل عميل من العملاء الاقتصاديين. وهذه التغييرات الهيكلية قد تشجع الشركات على التخصص في حلقات سلسلة القيم، وقد تؤدي إلى خفض النفقات من خلال وفورات الحجم وتراكم المعلومات؛ وتعزيز المنافسة؛ وإنعاش النشاط الاقتصادي؛ وتوليد فرص العمل.

-----