

Dirassat & Abhath
The Arabic Journal of Human
and Social Sciences



مجلة دراسات وأبحاث
المجلة العربية في العلوم الإنسانية
والاجتماعية

EISSN: 2253-0363
ISSN : 1112-9751

أهمية الدعم اللوجستي لتطوير أداء منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى

The importance of logistical support for developing the performance of the Greater Arab Free Trade Area

زاهي محمد الأمين، Zahi Mohamed Lamine

جامعة يحي فارس بالمدينة ، مخبر التنمية المحلية المستدامة.

Yahia Farès University in Médéa, College of Economic Sciences and Commercial Sciences and
Management Sciences . Department of Commercial Sciences, Sustainable Local
Development Laboratory.
zahi.mohamed@univ-medea.dz

تاريخ القبول: 2021-09-01

تاريخ الاستلام: 2021-05-12

ملخص:

تهدف المناطق الحرة بالدرجة الأولى إلى جذب الشركات الأجنبية الصناعية التي تتخصص في سلع يتم إنتاجها بأحدث المعدات التكنولوجية وباستخدام أيدي عاملة متميزة في مهارتها، كما أن معظم الاستثمارات التي تأتي إلى هذه المناطق تعود إلى شركات متعددة الجنسيات التي تسعى إلى الاستحواذ على الأسواق وبالتالي لا يمكن توقع تدفق هذه الاستثمارات ما لم تكن هناك على الأقل نقاط التقاء ومصالح وضمانات كافية بحيث تؤدي إلى زيادة مقدرتها التنافسية وتعظيم أرباح استثماراتها ولأطول مدة ممكنة وبأقل المخاطر.

ولعل أهم هذه الضمانات هو الدعم اللوجستي، الذي يقوم أساساً على الخدمات اللوجيستية المتمثلة بالتخطيط والتنفيذ وتحديث المعلومات والبيانات المرتبطة بالمنتجات والمواد المطلوب نقلها وحتى استلام تلك البضائع والمنتجات ونقلها إلى المخازن أو لجهات التصنيع والتوزيع المختلفة وصولاً للأسواق والمستهلكين في أفضل حال وفي الوقت المناسب وبأقل التكاليف، وهذا ما تصبو إليه منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى.

الكلمات المفتاحية: المناطق الحرة، الدعم اللوجستي، الخدمات اللوجيستية.

Abstract:

The free zones are mainly aimed at attracting foreign industrial companies that specialize in goods produced with the latest technological equipment and employing skilled workers. Most of the investments that come to these areas belong to multinational companies that seek to acquire the markets. Expect the flow of these investments unless there are at least convergence points, interests and guarantees sufficient to increase their competitiveness and maximize their investment profits, as long as possible and with minimal risk.

The most important of these guarantees is logistical support, Which is mainly based on the logistical services represented of planning, implementing and updating the information and data related to the products and materials to be transported and until the receipt of these goods and products and transfer them to warehouses or to different manufacturers and distribution to reach the markets and consumers in the best and at the right time and at the lowest costs, This is what the Greater Arab Free Trade Area aspires for.

Keywords: The free zones , logistical support , logistical services

مقدمة:

تعتبر المناطق الحرة وسيلة اقتصادية تستخدمها الدول بهدف جذب الاستثمارات الأجنبية وتحفيز الاستثمارات المحلية بما يعود على تلك الدول بفوائد من جوانب متعددة وقد ارتبط ظهور المناطق الحرة بتوسع حركة التجارة منذ القدم حيث توسعت أنشطتها وتعددت أشكالها بتطور التجارة الدولية وبخاصة تلك التي شهدتها العالم في العقود الأخيرة منذ القرن العشرين، وخلال السنوات الماضية ظهرت ونمت وترعرعت المناطق الحرة، وتزايدت أعدادها وتنوعت أشكالها وأنماطها وتساعد دورها التنموي و أصبحت تشغل حيزاً أخذاً في الاتساع من اهتمامات الاقتصاديين والسياسيين في البلاد النامية والعديد من الدول المتقدمة على حد سواء، حتى غدت تحتل صدارة أساليب جذب وتوطين الاستثمارات وواحدة من أولويات السياسة الاقتصادية فيها، مستهدفة من ذلك مواكبة التطورات المتسارعة في ميادين التنمية والتقنية والمعلوماتية. وتأخذ هذه المناطق عدة تسميات بحسب النشاط المزاوّل فيها، فقد تكون مناطق حرة تجارية، أو مناطق حرة صناعية أو مناطق حرة للتصدير أو مالية.

وبالرغم من هذا الاختلاف يبقى الهدف منها هو المساهمة في عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية من خلال جذب رؤوس الأموال الأجنبية. ولل فوائد المتعددة التي تجنيها الدول من وراء إقامة هذه المناطق على أراضيها تقوم هذه الدول على تفاوت بينها بمنح إعفاءات جمركية ضريبية بهدف تشجيع وجذب الاستثمارات المحلية والأجنبية للاستثمار في هذه المناطق، كذلك تقدم تسهيلات متعددة بهدف توفير الأجواء الملائمة لاستقرار تلك الاستثمارات والحد من هجرة الاستثمارات المحلية.

وفي ظل العولمة وحدة المنافسة واتساع السوق والاتجاه إلى تكثيف مبدأ إقتصاديات الحجم أصبح لإدارة اللوجستيات دور رئيسي فعال في تأسيس وتطوير المناطق الحرة. ولذلك فإن اللوجستيات تلعب دوراً أساسياً بالنسبة لتخفيض تكاليف الإنتاج والتوزيع. ولقد تبين أن التكاليف اللوجستية بما فيها حجم المشتريات، وتكاليف التخزين، وتداول البضائع، والنقل والتأمين، والفوائد الناتجة عن طول زمن رحلة البضائع، والتلفيات والفاقد تصل في الدول العربية إلى أكثر من 40-60% من تكلفة المنتج النهائي عند

نقطة الاستلام النهائي بالمقارنة بنسبة 10,8 % في الدول الصناعية المتقدمة.

إشكالية الدراسة: يتضح لنا من خلال الأرقام السابقة أن الفارق كبير جداً بين الدول العربية والدول الصناعية المتقدمة من حيث نسبة التكاليف اللوجيستية إلى تكلفة المنتج النهائي، هذا ما دفع بنا إلى ضرورة البحث في **مادى أهمية الدعم اللوجيستي في تطوير منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى؟**

أهمية الدراسة: تكمن الأهمية العلمية للدراسة في تكمن الأهمية العلمية للدراسة على أن مجال الخدمات اللوجيستية أصبحت من المجالات الهامة في الحياة العلمية ولها دور كبير في تطوير الاقتصاد والرفع من أداء مختلف الأنشطة المرتبطة بها، ناهيك على الاتجاهات المتنامية لتطبيق اللوجيستيات في الأنشطة الانتاجية والخدمية من نقل بري، جوي وبحري لما تقدمه من خدمات فعالة وذات كفاءة عالية، التي تساهم بدورها في ازدهار اقتصاديات الدول ورخاها سواء محلياً او دولياً خاصتها التجارة العربية منها.

هدف الدراسة: تهدف الدراسة الى معرفة دور الاتجاهات الحديثة في العمليات اللوجيستية وإبراز أهمية الخدمات اللوجيستية في تحقيق الميزة التنافسية بين الدول العربية الكبرى خاصتها منطقتها التجارية الحرة، ومدى مواكبتها للتطورات العالمية الراهنة ووضع بذلك خطط تتناسب مع التغيرات العلمية الجديدة.

الدراسات السابقة :

*الدراسة الأولى : رصاع حياة ، دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية "دراسة مقارنة بين ميناء روتردام و ميناء وهران"، اطروحة دكتوراه في العلوم قسم العلوم الاقتصادية ، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد ، 2019.

خلصت الباحثة الى أن أصبح الاقتصاد العالمي صناعياً و تجارياً يعتمد على استعمال مبدأ إقتصاديات الحجم الذي تعمق و انطلق بدون حدود مما أدى الى زيادة حجم البضائع المستعملة في التصنيع او التخزين او التسويق ، وبالتالي تطبيق اللوجيستيات في الموانئ البحرية من اجل السيطرة

تطور مفهوم اللوجستيك منذ ظهوره عام 1836 إلى 1900، واستخدام بشكل خاص في المجال العسكري، وقد اقترحت جمعية التسويق الأمريكية سنة 1935م أول تعريف اللوجيستيك بأنه يضم مختلف الأنشطة التي تقوم بها الشركة بما في ذلك أنشطة الخدمات، عندما يتم تحويل المنتج من موقع الإنتاج إلى موقع الاستهلاك. وقد استمر هذا التوجه الذي يعتبر اللوجستيك مرادفا للتوزيع المادي سنوات طويلة.³

ولقد حدد إلى أن الإدارة اللوجيستية لها قسمين رئيسيين :

1- اللوجيستية الادارية (managerial logistics):

هي جزء من سلسلة توريد المواد، والتي تقوم بالتخطيط والتطبيق و التحكم بتدفق البضائع و تخزينها بشكل مرن وفعال، وذلك بين نقطة الإنتاج و نقطة الاستهلاك لهدف ارضاء المستهلك.

2- لوجيستية الانتاج (Production logistics):

هذا المصطلح يطلق لوصف المهام اللوجيستية المتعلقة بالانتاج، بتوريد البضائع الأساسية إلى المصنع وكذلك توريد المنتجات بعد انتهاء تصنيعها، إضافة إلى ذلك تحرص اللوجيستية على توفير تدفق يتصف بالجودة للبضائع يضمن استمرارية الانتاج بالشكل الأنسب مع اخذ التكلفة ومستوى الخدمة بنظر الاعتبار.⁴

يقصد كذلك بالخدمات اللوجيستية التحكم في عملية التخطيط والتخزين الجيد وإدارة تدفق البضائع و المنتجات و المواد الخام من المنتج إلى المستهلك و تسهم الخدمات اللوجيستية في توفير العديد من المميزات التنافسية للشركات حيث تساعد في التحكم بشكل جيد في منظومة تحقيق احتياجات العملاء بالجودة و التوقيت و السعر المناسب و قد تم إنشاء العديد من الشركات التي تخصصت في مجال الخدمات اللوجيستية حيث تساعد في تصدير و استيراد العديد من المنتجات داخل و خارج البلاد من خلال طرق الشحن المختلفة (بري - بحري - جوي) و قد تزايدت أهمية الخدمات اللوجيستية وتزايد الطلب عليها بعد ان أوضحت الدراسات لسوق الأعمال أن نسبة كبيرة من مشكلات الجودة التي تتعرض لها الشركات تكون بسبب معوقات

على العمليات التي تجري على السلع التامة و السلع نصف مصنعة كعمليات التخزين و التغليف و التعبئة ، ولصق العلامة و التنسيق و النقل و التسويق لوصول المنتج النهائي إلى العميل بأقل تكلفة و في الوقت المناسب لإرضاء العميل .

*الدراسة الثانية : اسمهان خلفي ، استخدام تكنولوجيا المعلومات في الأنشطة اللوجيستية و أثرها في تحقيق ميزة تنافسية للمؤسسة " دراسة حالة صيدال"، اطروحة دكتوراه في العلوم قسم العلوم التجارية " إدارة الأعمال" ، جامعة باتنة 1 ، 2018.

حيث توصلت الباحثة من خلال دراستها إلى أن من الضروري للمنظمات الاهتمام بالإدارة الفعالة للأنشطة اللوجيستية و يرجع ذلك لأهميتها في تحسين مختلف التدفقات و تفادي الانقطاعات ، وضرورة الاهتمام بتكامل الأنشطة اللوجيستية الداخلية بالمنظمة و التنسيق بينها عن طريق تشجيع الاتصال و التعاون في الأنشطة المترابطة لتقليل الجهود و تخفيض التكلفة و الوقت اللازم لانجاز الأنشطة ، إلى جانب مواءمة تكنولوجيا المعلومات اللوجيستية مع استراتيجية المنظمة و بيئتها التنظيمية .

المحور الأول: أساسيات حول الدعم اللوجستي

أولاً: الخدمات اللوجيستية:

الخدمات اللوجيستية هي الإدارة العامة لكيفية الحصول على الموارد وتخزينها ونقلها إلى وجهتها النهائية، وتشمل إدارة اللوجستيات تحديد الموزعين و الموردين المحتملين، وتحديد فعاليتهم وإمكانية الوصول إليها، وفي نهاية المطاف، وتقييم الإدارة علاقة مع الشركات المناسبة أو تتعامل مع اللوجستيات الخاصة بها إذا كان ذلك أكثر فعالية من حيث التكلفة¹

تزايدت أهمية الخدمات اللوجيستية 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 اللوجيستية والمنطقة العربية لا تختلف عنها وعلى مرالسنين حسنت بلدان عربية عدة من ادائها اللوجيستي وفي مجالات أخرى ذات صلة²

ثانياً: الاتجاهات الحديثة في العمليات اللوجستية

ان نظم المعلومات اللوجستية توفر المعلومات المناسبة على الصعيدين الداخلي والخارجي للإدارة على كافة مستوياتها حتى يمكن اتخاذ القرارات الفعالة والمؤقتة لكي يوفر القيا بعملية التخطيط والرقابة والتوجيه داخل منظمة ما مثل المنظمات غير الحكومية وتوفر نظم المعلومات اللوجستية مجموعة من نظم المعلومات الوظيفية وتعمل نظم المعلومات المطورة على توفير البيانات المطلوبة بهدف دعم وإدارة وظائف برامج الشركة⁵، ولقد بدأت نظم المعلومات اللوجستية قبل ادخال الكمبيوتر بفترة طويلة من الزمن فقد نشأت بإدارة الحسابات ومجالات الإدارة الأخرى ويوسع استخدام الكمبيوتر من سهولة استخدام المعلومات والحصول عليها والتعامل مع البيانات بكميات كبيرة كما ان هذه البيانات تكون متاحة للاستخدام من قبل المنظمة ككل ان علاقة نظم المعلومات اللوجستية بالوظائف الأخرى قائمة حيث ترتبط نظم المعلومات بنظم معلومات وظيفية تعمل في عدة مجالات مثل (التمويل، التسويق، التصنيع، الإنتاج)، وقد ادى الى افراز العديد من المفاهيم والاتجاهات الحديثة في هذا المجال .

أولاً : اللوجيستيات العكسية : فقد يتعرض المنتج للتلف و يتم اعادته الى المصنع للتصليح او الاستبدال و تعرف اللوجيستيات في اتجاهين :⁶ الاتجاه الأول يركز على ادارة الموارد التي تعطي كافة الوظائف من الحصول على المادة الخام حتى الحصول الى المصنع، والاتجاه الثاني يشمل حركة المنتجات من المصنع الى العميل وتضيف اللوجيستيات العكسية اتجاها ثالثا فهي تتعامل مع المناولة و التخزين و حركة الماد التي تتدفق عكسيا من المستهلك الى المنتج و تتضمن عودة الوحدات المعيبة او الصناديق مواد التعبئة.

ثانياً: تنفيذ اللوجيستيات من خلال الطرف الثالث وذلك من خلال اعطاء المهام اللوجيستية الى اطراف اخرى مستقلة عن الشركة متخصصة في تنفيذ الانشطة

الاستيراد التي قد تعطل مسيرة الانتاج و تكلفة التخزين التي ترفع من قيمة المنتج النهائية و بالتالي فتحتاج المؤسسات لضمان توافر ما يكفيها من المواد الخام و بالكميات المطلوبة و تخزينها بشكل جيد يحافظ عليها و يسمح للمؤسسات بالتحكم في تدفق السلع في الأسواق و وصولها للمستهلك بالنسبة التي تراها مطلوبة و بما يحفظ لها حقوقها الربحية و يحقق لها التنافسية و تعد عملية التوزيع جزء رئيسي من الخدمات اللوجستية الفعالة فعملية التوزيع تمثل المسار الذي تعبر عليه المنتجات من مكان الإنتاج إلى المستهلك المستهدف و تعد منافذ و سبل التوزيع الجيدة من أهم ما تحرص عليه كافة المؤسسات فلا قيمة للمنتج المتميز إذا لم يستطع المستهلك الحصول عليه عند حاجته لذلك و يتم التحكم في عملية التوزيع و اتخاذ القرارات الهامة بشأنها من خلال دراسة عدد من العوامل منها دراسة الأسواق و تحديد فئة المستهلكين المستهدفة و التعرف على رغباتهم و توقعاتهم في المنتج و تحديد حجم السوق نفسه و كذلك طبيعة المنتج تؤثر في عملية التوزيع كما يرتبط التوزيع كذلك بحجم المؤسسة و عدد الموزعين المعتمدين لديها و خبرة هؤلاء الموزعين في التوزيع بالإضافة للاستعانة بالمندوبين المتخصصين و رجال البيع و سبل الترويج المتنوعة (الاليكتروني – عن طريق شبكات المحمول – الانترنت – المجلات – التلفاز – الراديو) و غيرها من الوسائل التي تسهم في تعريف المستهلك بالمنتج و أماكن توافره و تنوع طرق التوزيع المستخدمة فقد تتم بشكل مباشر من المنتج إلى المستهلك النهائي توفيراً لهامش ربح الوسيط و لمحاولة تحقيق السيطرة على التوزيع للمنتج أو للحصول على معرفة مباشرة بآراء المستهلكين و قياس مدى الرضا لديهم عن المنتجات بما يسهم في تزويد المنتجين بخلفية راجعة تساعد في عملية التطوير و التحسين المستمرة للمنتجات بما يلبي رغبات المستهلكين و يفتح أسواق جديدة كذلك في دول أخرى و بالتالي تعتبر عملية التوزيع من أهم العمليات المتضمنة في منظومة العمل اللوجستي ككل ويعول عليها كثيراً لتحقيق أهداف المؤسسات من زيادة الربحية وامتلاك الميزات التنافسية.

2- إعادة ترتيب سلاسل الامداد Realignment:

تتجه الشركات الى التركيز بشكل أكبر على أنشطتها الأساسية التي تحقق تمييزها وتلجأ الى الاستعانة بشركات أخرى متخصصة تقوم بالأعمال والخدمات والأنشطة التكميلية حتى تفرغ طاقتها وإمكاناتها البشرية والمادية على تطوير قدراتها التنافسية في المجالات المميزه لها. وبذلك لم يعد هناك تكامل رأسى داخل المؤسسة مما أدى الى تزايد الروابط الخارجية وتزايد الاحتياج للتكامل والتنسيق الأفقى مع مقدمى الخدمات والموردون مع أطراف سلسلة الامداد لعمليات الانتاج الممتدة جغرافيا في مواقع متفرقة والمعتمدة بشكل أكبر على النقل.

كما يمكن تعريفها ايضا بأنها الاطار النظري الذي يستخدمه المنظمة لتحقيق التكامل بين وظائفها المختلفة والتي تبدأ من الموردين وتنتهي عند المستهلك النهائي وذلك لتدفق سلع وخدمات المنظمة والمعلومات ذات الصلة بغرض كفاءة ادارة المنظمة لعملياتها الداخلية وتعظيم قيمة منتجاتها وخدماتها من وجهة نظر عملائها وملاكها.⁹

وقد أدت عمليات الاستعانة الخارجية إلى زيادة الرقعة الجغرافية لتمتد أبعد وأبعد لتصل الى مناطق توريد وتوزيع متباعدة توافق طموحات سلاسل الامداد للوصول الى مناطق تحقق إنتاج أقل تكلفة مع توزيع لأسواق أكبر لسهولة بيع المنتجات قبل تراجع قيمتها نتيجة وصول سلع منافسة جديدة للأسواق مع الاستفادة باقتصاديات الحجم الكبير في الانتاج.

كذلك تقوم الشركات التي ترغب في تحقيق التوازن بين مركزية الانتاج وتنفيذ المتطلبات الخاصة للعملاء بإعادة ترتيب أعمالها بحيث تقوم بإنتاج الأجزاء الأساسية المشتركة لجميع أشكال المنتج ثم تؤخر أداء المراحل اللاحقة التي يتم فيها تنوع المنتج بحيث يقابل متطلبات الفئات المختلفة للعملاء ويتم ذلك في مواقع أقرب للعملاء بذلك تستفيد الشركات بالوافرات المتحققة من اقتصاديات الحجم والإنتاج والتخزين المركزى بدون حرمان عملائها من تحقيق متطلباتهم المحددة.

وهناك اتجاه لاستخدام أوسع للنقل المباشر من

اللوجيستية، كالشراكة و التحالفات مع منشآت أخرى للاستفادة من المزايا التي يمكن تحقيقها من وراء هذه المشاركة كتخفيض التكاليف، وكذلك تنفيذ اللوجيستيات من خلال الطرف الثالث من خلال الاعتماد على مؤسسات متخصصة في هذا المجال حيث تكون لها أكثر كفاءة في هذه الناحية.⁷

1- إعادة هيكلة النظم اللوجستية :

المصنعون الى إعادة هيكلة النظام اللوجستى بحيث يتم تركيز الإنتاج والتخزين في عدد أقل من المواقع، وتتعامل المستويات المختلفة للتخطيط اللوجستى مع مشكلات متعددة تتركز في المجالات الرئيسية التالية:⁸

✓ اهداف خدمة العملاء.

✓ استراتيجية تسهيل المواقع.

✓ قرارات التخزين.

✓ استراتيجية النقل.

وتؤدى هذه السياسة إلى زيادة القدرة على الاستفادة القصوى من اقتصاديات الحجم الكبير التي تؤدي الى تخفيض تكلفة الانتاج على حساب زيادة الاعتماد على النقل لمسافات طويلة. والاتجاه المتزايد لمركزية المخزون على نطاق جغرافى أوسع مما أدى الى التمتع بتكلفة احتفاظ بمخزون أقل مع تقليل تكاليف النقل من خلال فصل مواقع التخزين عن مواقع تقسيم الشحنات (Break bulk) في مواقع متعددة بشكل لا مركزى قريب من الأسواق ليحقق تخفيض في التكلفة الإجمالية للنقل. حيث يتم النقل بكميات كبيرة من أماكن التخزين البعيدة جغرافيا عن الاسواق ثم يتم تجزئتها في مراكز التوزيع بدون تخزين يذكر لتصل بالكميات الصغيرة المطلوبة للأسواق المتفرقة.

وقد زاد الاتجاه الى المركزية ليتم تطبيقه أيضا على نطاق واسع في نظم توزيع ونقل الطرود والبريد بالاعتماد على نظم معلومات مركزية تقوم على عمليات فرز وتجميع وتوزيع مركزية في جميع المراحل ماعدا حركة المرور الداخلى.

المتحدة مقرأً رئيسياً لعملياتها، حيث تستفيد من موقع الدولة الذي يمثل حلقة وصل بين الشرق والغرب.¹¹

4- تحسين أساليب إدارة المستودعات وعمليات

النقل: الاختيار الأمثل لبدائل وسائط النقل المختلفة من نقل بحري أو برى أو جوى أو استخدام مزيج مناسب منها في نقل متعدد الوسائط يحقق متطلبات العملاء ومتابعة التغيير المستمر في تكاليف وسائط النقل ومعدات التداول والتكنولوجيا المستخدمة والتحديث المستمر للمعلومات لإحداث تغيير في نمط وأساليب الحركة لضمان تدفق أكثر إنسيابية وأقل تكلفة مع زيادة الاعتماد على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، فاستخدام أكثر من وسيلة من وسائل النقل في صورة متكاملة في نقل البضائع يؤدي حتماً إلى الاستفادة من المزايا التي تتمتع بها كل وسيلة من حيث التكلفة والسرعة والأمان¹²

إدارة المستودعات هي الإدارة المختصة بالاحتفاظ والعناية بالمخزون ، بمعنى آخر هي التي تهتم بكل ما يتعلق بالمستودعات مع إتباع الشروط التخزينية لها من حيث أسلوب التخزين المناسب ، والمساحات داخل المخزن والممرات ، وطرق النقل والاستلام والفحص وتواريخ الانتهاء والصلاحيات وتأمين المخزن وتعيين طاقم العمل داخل المخزن¹³

1- التغيير و التميز في تصميم المنتجات: الزيادة في التعقيد والتطوير تؤدي إلى المزيد من القيمة المضافة لكل وحدة من وزن المنتج وخصوصاً للمنتجات النهائية بعد إتمام عمليات التعبئة والتغليف وغيرها. وقد روعي في التصميمات الحديثة للمنتج تكلفة النقل والاستغلال الأمثل للحيز متاح في الحاويات ومراعاة تكلفة إعادة تدوير المنتج للمحافظة على البيئة بحيث يتحقق يسر أكبر في عمليات إعادة تفكيك المنتجات إلى موادها الأساسية للتخلص الآمن أو لإعادة التصنيع. بالإضافة إلى تصميم المنتج بحيث تزيد نسبة الأجزاء القياسية التي يمكن استخدامها في أكثر من شكل بحيث تقلل عدد الوحدات المختلفة وبالتالي تنخفض تكاليف التخزين مثل استخدام شكل واحد لغطاء الزجاجات لأكثر من حجم للزجاجة أو تصميم الحاسوب بحيث يستخدم نفس المكونات الرئيسية وتغيير فقط المكونات التي يحدث فيها تغيير تكنولوجي سريع بحيث يتم

المنتج إلى المستهلك بدون وسطاء وذلك للسلع التي تتميز بقيمة أعلى مقارنة بوزنها خصوصاً مع تزايد الشراء عبر الانترنت ورغبة في تقليل تكاليف شبكة التوزيع التي تحمل على ثمن السلعة وتقلل من تنافسيتها.

من هنا يؤدي إعادة ترتيب شكل سلاسل الإمداد إلى زيادة التركيز في عمليات النقل على عدد أقل من الموانئ والمطارات المحورية التي تتمتع باقتصاديات حجم كبير تقابل احتياجات الشحن بكميات كبيرة من مناطق بعيدة يعاد تقسيمها إلى شحنات أصغر كلما اقتربنا من الأسواق. ويظهر الدور الحيوي للنقل متعدد الوسائط الذي يحقق اختياراً أنسب للمزيج المطلوب من محددات خدمة عميل متعلقة بالتكلفة والوقت ومستوى الجودة والاعتمادية والمرونة على مدى خطوط طويلة من الإمداد تعبر القارات وتحقق إستراتيجيات الإنتاج والتوزيع المحددة.

تسعى العديد من المنظمات لتطوير قدراتها اللوجستية بالتركيز على الشراكة اللوجستية القائمة على المعلومات وعلى التكامل إدارة سلاسل الإمداد. وعلى اعتبار أنه من الصعب على المنظمة إيجاد شركاء سلسلة المداد الملائمين فإن المنظمات التي سبقت المنافسين بتأمين شركاء ناجحين ينبغي أن تكون في وضعية أفضل لتطوير وتحسين قدراتها اللوجستية.¹⁰

3- إعادة الجدولة لضغط زمن تدفق السلع

والخدمات: ضغط الفترة الزمنية المنقضية من وقت إصدار أمر الشراء إلى استلام الطلبية يؤدي إلى تخفيض تكلفة الاحتفاظ بالمخزون ويساعد على سرعة الاستجابة لمتطلبات العملاء وتقليل مخاطر تقادم السلع وانخفاض قيمتها نتيجة دورة حياتها القصيرة فضلاً عن تقلب الطلب. ويمكن القيام بعملية إعادة جدولة الشحنات عن طريق تقديم خدمة التسليم إلى العملاء في اليوم المختار والتسليم إلى المصنع في التوقيت المحدد، على سبيل المثال شركة أرامكس الرائدة في توفير مجموعة واسعة من الخدمات التي تشمل حلول النقل السريع والشحن (تتبع الشحنات و إرسالها) والخدمات اللوجستية وإدارة سلسلة التوريد والتجارة الإلكترونية، وخدمات إدارة المعلومات والسجلات ، وتتخذ أرامكس، المدرجة في سوق دبي المالي، من دولة الإمارات العربية

إستراتيجية تحقق الرؤيا والهدف. وهذا لا يمكن أن يتحقق إذا كانت إدارة كل نشاط تتم على حدى بل لابد من وجود منظومة متكاملة تدرك أن ما يتم اتخاذه من قرارات في وحدة ما يؤثر في الأداء الكلى لتدفق المواد والإمداد ويحقق الانسيابية والسرعة والمرونة المطلوبة لاستيفاء متطلبات العملاء.

يؤدى وجود كفاءة في العمليات اللوجستية حتما الى أداء الأعمال بفاعلية أكبر مما زاد الحاجة الى شركات متخصصة لها خبرات وإمكانات مادية وبشرية وتوفر معدات تؤهلها لمزاولة الأعمال اللوجستية بالحرفية والكفاءة والمرونة المطلوبة وأصبحت الاستعانة بهذه الخدمات تمثل قيمة مضافة حقيقية تزيد من التنافسية في عالم الأعمال.

وبعد عرض وتوضيح تلك الاتجاهات الحديثة والتطورات في شكل وتنظيم شبكات العمليات اللوجستية التي تمثل منظومة وبيئة العمل اللوجستي وتبلور سياساته ومتطلباته الرئيسية، تجدر الإشارة إلى أن الدول العربية تواجه هذه الاتجاهات العالمية، ونعرض في الجزء التالي أهم المناطق اللوجستية في الدول العربية.

المحور الثاني: واقع الدعم اللوجستي في المنطقة الحرة العربية الكبرى

أولاً: أهم المناطق اللوجستية في الدول العربية

تشهد المنطقة العربية زخماً قوياً في تنفيذ المناطق الصناعية واللوجستية المتكاملة مستفيدة من موقعها الاستراتيجي، فضلاً عن دعمها بحزمة موانئ متطورة متصلة بعشرات الموانئ حول العالم مما يضعها في قلب التجارة العالمية.¹⁶

من الجدير بالذكر أن تسعة من أكبر 10 مناطق لوجستية في الشرق الأوسط يوجد في منطقة الخليج وواحدة في الأردن. وهذه المناطق هي: المنطقة اللوجستية في مطار أبو ظبي، ومنطقة رأس الخيمة للتجارة الحرة، ومدينة دبي اللوجستية، وجبل علي، ومنطقة صلالة، ومنطقة البحرين للخدمات، ومدينة دبي الصناعية، وقرية دبي الاستثمارية، ومنطقة العقبة ومرسى البحرين للاستثمار.

فقط تغيير هذا الجزء بسهولة بدون تعديلات في باقي الأجزاء وهذا ماتبنته شركة IBM فان التصميم الفعال والكفاء يساعد في تقليل عدد اجزاء الداخلة في التصنيع و من ثم تقليل وقت تركيب هذه الاجزاء وتسهيل عملية التصنيع و بتالي تكلفة اقل ووصول السلعة الى الزبون في وقت اقل¹⁴، كذلك يمكن تصميم مواد تعبئة صالحة لإعادة الاستخدام ويمكن طيها حتى لا تأخذ حيز وبالتالي تخفض من التكاليف اللوجستية لعمليات التخزين، ومن بين الشركات الرائدة في التميز شركة صناعات السيارات الامركية FORD هو انها قبل طرح او التصميم منتج تقوم بالسماع لصوت الزبائن دون الحاجة الى تعديل خلال مرحلة التصنيع.

1- تكامل الخدمات اللوجستية مع سلاسل

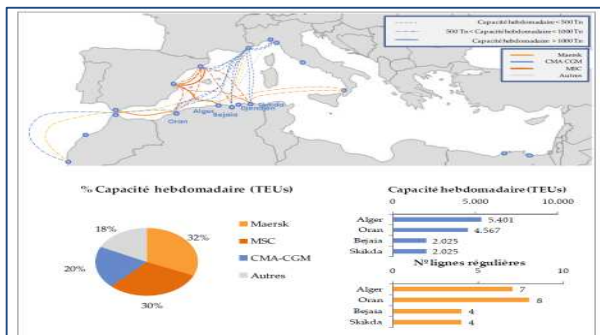
الامداد : تؤدي عولمة الأنشطة الصناعية و امتدادها على مدى جغرافي واسع الى تدفق المواد والمعلومات على طول سلاسل الامداد من المصادر الى المستهلكين مما يتعدى حدود الدول وهذا واحد من أساليب الإدارة الجديدة والمتقدمة التي ظهرت وتطوّرت بسرعة في مختلف الصناعات في جميع أنحاء العالم. و أصبحت تمثل عاملاً مهماً وضرورياً في نجاح الشركات ومدى قدرتها على تقديم خدمات مميزة لعملائها، مع خفض التكاليف في الوقت نفسه لتستطيع المنافسة وتحقيق نجاحات مميزة. ومع إعادة تعيين هيكله سلاسل الامداد.

فمفهوم ادارة سلسلة الامداد يتضمن التخطيط و التصميم و الشراء و الانتاج و مراقبة المخزون و التوزيع و الخدمات اللوجيستية و الجودة¹⁵، فأصبح من الضروري إدارة سلاسل الامداد بشكل متكامل يحقق أفضل النتائج بأقل تكاليف إجمالية ممكنة. أما اذا تم التعامل على مستوى ما هو أمثل لكل عضو من سلسلة الامداد على حدى بدون النظر الى تأثير قراراته على باقي الشركاء فإن ذلك غالباً ما يؤدي الى نتائج دون المستوى الأمثل. وكلما زادت مستويات التكامل بين المشاركين في الأنشطة اللوجستية المختلفة والتنسيق بينهم فإن نتائج تطبيق مفهوم اللوجستيات المتكاملة تمتد من نطاق الإدارة الفنية لتشمل الموردون والمصنعون والعملاء. وفي ظل هذا المفهوم يصبح جميع المشاركين في سلسلة الإمداد مسئولون عن تحقيق ميزات تنافسية من خلال التنسيق المشترك لتنفيذ

وينعكس الاهتمام باللوجستيات في تخصيص مصر نصف مليون متر مربع بمدينة السادات لإنشاء أول منطقة صناعية لوجستية باستثمارات تصل إلى مليار جنيه، وذلك في إطار خطة الوزارة لإنشاء 24 منطقة صناعية لوجستية خلال الأربع سنوات القادمة في مدن العاشر من رمضان والسادس من أكتوبر والسادات وبرج العرب باستثمارات تصل إلى 40 مليار جنيه. وذلك بالإضافة إلى الاهتمام بتطوير التجارة الداخلية المصرية مع مراعاة إنشاء مناطق لوجستية من شبكة طرق ونقل ومناطق لتخزين البضائع وشبكة لتوزيع السلع، حيث تمتلك مصر شبكة نقل لها اتصال محدود ببعض المناطق داخل الدولة، وتتوزع حركة النقل الداخلي للبضائع فيها على عكس اعتبارات التكلفة، حيث أن 95% من البضائع تنقل عبر الطرقات و 4% عن طريق السكك الحديدية و 1% عن طريق النقل النهري وهو أرخص تكلفة نقل، أنه في حين بلغت تكلفة النقل الداخلي حوالي 12% في المتوسط من إجمالي تكلفة سلسلة الامداد الخاصة بالقمح في الدول العربية، فقد وصلت في مصر إلى 51%.¹⁹

كما تمثل الجزائر سوق ذو إمكانات واسعة إلا أنه تواجه بعض القيود من أهمها تخلف البنية الأساسية وتدهورها، حيث كان من المفترض تطوير ميناء رأس دجنة في ولاية بومرداس لسنة 2025 ليصبح ميناء مياه عميقة بإجمالي طول أرصفة يصل إلى 20 كم ومساحة 5000 هكتار تشمل مجمع صناعي يضم عدد من التجمعات الخاصة بصناعة الهيدروكربون والألومنيوم والصلب وساحة لتصنيع السفن بالإضافة لأعداد كبيرة من المشروعات الصغيرة بتكلفة 30 مليون يورو ويعتبر ذلك مشروع طويل الأجل مما يفسر طول الفترة الزمنية المقررة للانتهاء منه.

الشكل 01: خريطة مسارات الخطوط والمشغلين الرئيسيين للعبوات في الجزائر



ولا يقتصر الاهتمام بالنقل واللوجستيات على العشرة مناطق السابق ذكرها فقط، بل يضاف إليها المملكة العربية السعودية بحكم موقعها الاستراتيجي حيث تستحوذ على ما نسبته 55% من قطاع البريد السريع و تبلغ مداخل هذا القطاع في الشرف الأوسط ما قيمته 300 مليون دولار، حيث بلغ متوسط النمو في هذا القطاع خلال فترة 2003-2008 ب 17% ويتوقعان ينمو القطاع في المنطقة بحيث ينم بمعدل سنوي يقدر ب 13%.¹⁷

حيث أطلقت المملكة العربية السعودية مدينة الأمير عبد العزيز بن مساعد الاقتصادية كواحدة ضمن خمسة مدن اقتصادية تهدف إلى توسيع الاقتصاد المتنامي غير النفطي. تركز هذه المدينة على قطاع النقل والخدمات اللوجستية المساندة. وتبلغ مساحة المدينة، وهي ثاني أكبر مدينة اقتصادية في السعودية، 156 مليون متر مربع، بتمويل كامل من قبل القطاع الخاص، يصل إلى 30 مليار ريال (8 مليارات دولار)، يدفع على مدة عشر سنوات، وستوفر المدينة الجديدة حوالي 30 ألف فرصة عمل لأبناء وبنات المنطقة ما يسهم في تطوير المنطقة اقتصاديا.

بدأت المملكة العربية السعودية وبشكل متسارع بالعمل لتنويع اقتصادها غير النفطي، حيث أطلقت مسارا طموحا وبشكل متسارع لتصبح مركزا لوجستيا رائدا في منطقة الخليج ومحيطها.¹⁸

في أبريل من عام 2016، قامت المملكة العربية السعودية بإطلاق رؤية 2030. ولعل من أهم ركائز هذه الرؤية تحويل المملكة إلى المحور اللوجستي المفضل في المنطقة، والقادر على الربط الفعال للمسارات التجارية بين ثلاث قارات هي آسيا وأوروبا وأفريقيا. واليوم، وبعد مضي نحو 18 شهرا منذ إطلاق الرؤية، بدأت تتضح ملامح هذا المسار، مع مواصلة الجهود لجعل عمليات الاستيراد والتصدير أكثر سلاسة، وإعادة تشكيل لوائح وهياكل حوكمة القطاع اللوجستي، وفتح الطريق أمام تحرير السوق ومشاركة القطاع الخاص. الشراكات بين القطاعين العام والخاص يتم تكوينها بهدف تمويل البنى التحتية واستقطاب القدرات من أصحاب الخبرات. وبالتالي، فإنه من المتوقع بحلول عام 2030 أن تتبوأ المملكة العربية السعودية مكانها بين أهم المراكز اللوجستية في المنطقة.

ذ

وتدخل في إطار مخطط تطوير السكة الحديدية الجزائري، بعد استهلاك الجزء الأول من التمويل المقدر بـ 61,480 مليار دينار جزائري في الفترة الممتدة ما بين 2015-2020 من أجل مواصلة إنجاز برنامجها التنموي الذي شرع فيه سنة 2015، ستستفيد الشركة من قرض آخر بقيمة 58.520 مليار دينار جزائري، يُمكنها من إنجاز برنامج استثماري ثاني للمرحلة ما بين 2020-2025 لتكملة البرنامج الأول بهدف تدعيم تنمية المؤسسة²⁰، ومن المخطط أن تستفيد شبكة الطرق البرية باستثمارات قدرها 40 مليون دولار بحلول عام 2025 وذلك لتطوير الطريق السريع بين الشرق والغرب، بالإضافة لعدة مشاريع أخرى.

كذلك تم وضع خطة رئيسية لتطوير قطاع الموانئ تمتد من 2005-2025 وتشمل تجديد وتطوير البنية التحتية القائمة من موانئ تجارية وموانئ صيد وفنارات وأرصعة، كما كشف رئيس مجمع الخدمات المينائية، جلول عاشور أن قدرات الموانئ التجارية الجزائرية في مجال حركة الحاويات سترتفع بثلاثة أضعاف مع حلول سنة 2021 لتصل إلى ستة (06) ملايين وحدة مكافئة لعشرين قدما مقابل 2 مليون وحدة حاليا، ويتعلق الأمر حسب نفس المسؤول ببناء نهائي حاويات بجن جن (جيجل) بقدرة 2 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدما إضافة إلى توسعة وتطوير ميناء الجزائر الذي سيرفع من قدرته إلى 01 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدما وكذا توسعة وتطوير ميناء وهران الذي سيرفع من قدرة استيعابه إلى 1.5 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدما.²¹

واستهدفت الاستثمارات في مجال النقل الجوي توائم البنية التحتية القائمة مع المعايير الدولية، بالإضافة لإنشاء مطارات جديدة في الفترة 2009-2015.

وتتركز تلك المشروعات في شمال البلاد على إمتداد الساحل حيث من المقرر مد الطريق السريع من الشرق والغرب ومشروع Bypass للسكك الحديدية، ومشروعات الموانئ بطبيعة الحال، باستثناء مشروع واحد يهدف لمد السكك الحديدية إلى المناطق النائية في الجنوب.

وينطوي تنفيذ تلك الاستثمارات على فرص للتعاون الاقتصادي القائم على المصالح المشتركة في مجالات مد

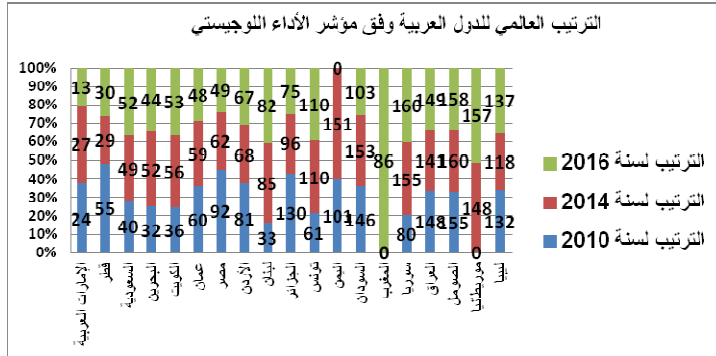
Source: Based on ALPHALINER
2016www.alphaliner.com/publication/

يعتبر تردد السفن على الموانئ الجزائرية أفضل من بعض الدول المجاورة لها، حيث تتردد على موانئ الجزائر ووهران من 7-8 رحلات أسبوعيا تلتها موانئ بجاية وسكيكده بتردد 4 رحلات أسبوعيا، وتعتبر Mearsk صاحبة النصيب الأكبر في التشغيل حيث تسيطر على 32% من طاقة الموانئ وتعمل على وصل الموانئ الجزائرية بموانئها المحورية في Algeciras و Gioia Tauro، تلتها MSC السويسرية بنصيب 30% والتي تدير خطوط مثلثة الطابع بين فالنسيا وبرشلونة والموانئ الجزائرية، ثم CMA CGM بحوالي 20%، التي تخدم الموانئ الجزائرية من خلال قاعدتها الرئيسية في ميناء مرسيليا، وتتردد على موانئ جينوا وبرشلونة.

كذلك خصصت الجزائر ميزانية 7.8 مليون يورو لتطوير الطريق السريع من الشرق إلى الغرب، كما خصصت أكثر من 11 مليون يورو لتطوير النقل بالسكك الحديدية وبالتالي تمثل الجزائر فرص استثمارية ضخمة للمشغلين العالميين في مجال اللوجستيات وأعمال التشييد والبناء والاستشارات خاصة مع توجهها إلى انفتاح السوق وتقليص القيود على توريد الخدمات.

كذلك أعلنت الجزائر عن برنامج واسع لتحديث شبكات النقل: حيث قامت باستثمار أكثر من 40 مليون دولار في الفترة من 2005-2009، بما يمثل 25% من إجمالي الاستثمار المخطط في الخطة التكميلية لدعم النمو، حيث تم تخصيص 10 مليون دولار لقطاع السكك الحديدية بغرض التوسع والتحديث وزيادة أطوال الخطوط بمقدار 6000 كم يتم تمويلها في إطار الخطة الخماسية من 2010-2014، "حيث تحت إشراف وزير الأشغال العمومية والنقل و وزير المالية تم التوقيع يوم الخميس 28 سبتمبر 2017 بوزارة المالية اتفاقية مشتركة للاستفادة من قرض بالشراكة مع البنك الوطني الجزائري من أجل تمويل مشاريع تطوير وتحديث الشركة الوطنية للسكك الحديدية، تركز اتفاقية تمويل القرض الطويل الأجل على شراكة متينة بين الطرفين

الشكل 2: رسم توضيحي لترتيب الدول العربية حسب مؤشر الأداء اللوجستي للسنوات 2010-2014-2016



الطرق البرية والسكك الحديدية والبنية التحتية الجوية والبحرية بالإضافة لأعمال الإدارة الجوية.

ويلاحظ أن المبادرين لاستغلال تلك الفرص الشركات الفرنسية مثل Alstom، Egis، dr Paris، Management، وشركات أسبانية مثل FCA، والشركة الكندية EMD، واليابانية Cojaal، والصينية CRCC، ومن سنغافورة PORTEK، وتعتبر شركة عالمية أحد الاستثناءات القليلة للاستثمار العربي النقل في الجزائر.

ثانياً: تقرير الأداء اللوجستي

يوضح هذا المؤشر مدى قدرة الدول على أداء الخدمات اللوجستية بكفاءة وفقاً لمتطلبات الانتاج والتوزيع الدولي. وحيث أنه أصبح من المتطلبات اللوجستية للعودة وصول السلعة من الباب للباب في الوقت المناسب والحالة المناسبة وبالتكلفة المناسبة فقد كان من الضروري قياس أداء النقل الداخلي ونقاط انتقال الشحنات من وسيلة نقل إلى أخرى من موانئ ومطارات ومعايير حدودية.

احتلت الدول العربية التسعة عشر المذكورة في الإحصائية ترتيب يبدأ بالإمارات في المرتبة الأولى عربياً والرابعة والعشرين عالمياً من بين 155 دولة ووصولاً إلى المركز الخامس والخمسين بعد المائة والأخير للصومال. بمتوسط ترتيب 87. ويعرض الشكل مراكز الدول العربية وفقاً لمؤشر الأداء اللوجستي لسنة 2010، ومحاوره الرئيسية.

ونلاحظ من الشكل التالي وجود علاقة بين المراكز المتقدمة وفقاً لمؤشر الأداء اللوجستي وعضوية الدول بمجلس التعاون لدول الخليج وقلة التفاوت فيما بين مراكزها. ومن الممكن تفسير هذا التقدم في ضوء عضوية هذه الدول في المجلس والممارسات والإجراءات التي تتبعها الدول الأعضاء والتعاون والتكامل فيما بينها، مما قد يكون قد انعكس على أداء كل دولة على حدى علاوة على أداء الدول الأعضاء لوجستياً بشكل عام. ومن ثم قد يكون من المفيد تطبيق تجربة مجلس التعاون لدول الخليج العربية، والسياسات التكاملية والتنمية فيما بين الدول الأعضاء على نطاق أوسع فيما بين الدول العربية بشكل عام.

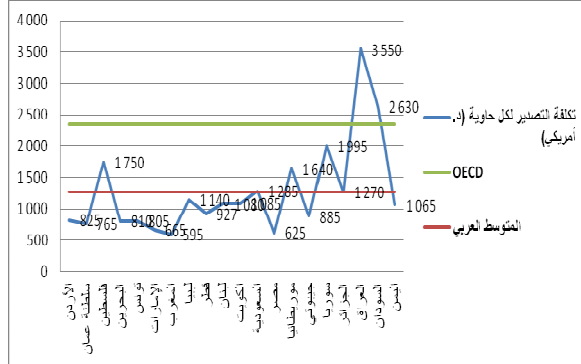
المصدر: من اعداد الباحث استناداً على قاعدة بيانات البنك الدولي لمؤشرات الأداء اللوجستي لسنة 2010 - 2014-2016.

نلاحظ من خلال الشكل بأن هناك تطور ملحوظ للأداء اللوجستي للدول العربية خلال الفترة (2010-2014)، حيث تصدر دول الخليج العربي المراتب الأولى ضمن بقية الدول العربية وعلى رأسها دولة الإمارات العربية المتحدة التي انتقلت من المرتبة 24 سنة 2010 إلى المرتبة 13 سنة 2016، ويرجع ذلك إلى أن الإمارات العربية المتحدة تمتلك منطقة جبل علي التي تعد أبرز منطقة اقتصادية في الشرق الأوسط وكذا أهمية موقعها الاستراتيجي على مفترق طرق التجارة العالمية ما يتيح للخدمات والسلع تسهيل عملية النفاذ إلى الأسواق، أما دول الخليج الأخرى كالسعودية والبحرين والكويت فقد تدهور أدائها اللوجستي ما بين سنتي 2010 وسنة 2016، وقد يرجع السبب ربما إلى افتقارها إلى مناطق اقتصادية هامة ذات طابع استراتيجي، فالسعودية مثلاً حتى سنة 2016 قامت بإطلاق رؤية 2030 والتي من ضمنها إنشاء محاور لوجستية قريبة من الأسواق العالمية، أما فيما يخص دول شمال افريقيا فتجد بأن مصر هي من تحتل الصدارة، فقد تحسن أدائها اللوجستي على ضوى احتلالها المرتبة 49 سنة 2016 بعدما كانت 92 سنة 2016، والسبب هو ربما امتلاكها لقناة السويس، حيث تستفيد هذه الأخيرة من عبور أكثر من 18 ألف سفينة سنوياً بالمجرى الملاحي للقناة، ثم تأتي بقية الدول العربية الأخرى والتي من بينها دول المغرب العربي والعراق والتي يظل فيها الأداء اللوجستي ضعيف مقارنة بدول الخليج أو بمصر، ويرجع السبب ربما إلى نظرة بعض هذه الدول على أن

516

نلاحظ من خلال الشكل بأن دولة الإمارات هي من تصدر القائمة بمعدل 07 أيام فقط، إضافة إلى بقية الدول الأخرى التي تعتمد على معدلات مقبولة للوقت المخصص للتصدير، ما يؤثر بالإيجاب على العمليات التصديرية وعلى الأطراف المتعاقدة.

الشكل 8: تكلفة التصدير لكل حاوية (د. أمريكي)



المصدر: من اعداد الباحث استنادا على قاعدة بيانات البنك الدولي لمؤشر التجارة عبر الحدود لسنة 2015

نلاحظ من خلال الشكل تكلفة التصدير فنجد بأن دولة المغرب هي من تصدر القائمة بأقل تكلفة تصدير مقارنة مع باقي الدول بـ 665 دولار أمريكي، تليها مباشرة كل من الإمارات ومصر، وهذا مؤشر ينعكس بالإيجاب على العملية التصديرية للدولة، ثم تأتي باقي الدول التي بها تكلفة تصدير أكثر من 1000 دولار والتي قد تشكل عائقا أمام العمليات التصديرية، الأمر الذي من شأنه أن ينعكس سلبا على الأداء اللوجستي للدول.

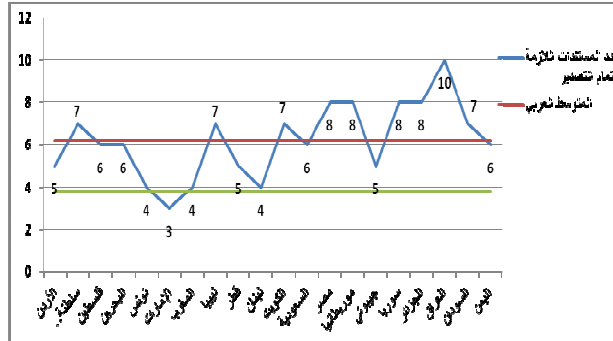
ج- مؤشر التجارة عبر الحدود (التصدير) لسنة 2016

الشكل 09: الوقت اللازم للتصدير: التقيد بإجراءات الحدود (ساعة)

ينعكس بالإيجاب على العملية الاستيرادية للدولة، ثم تأتي باقي الدول التي بها تكلفة استيراد أكثر من 1000 دولار والتي قد تشكل عائقا أمام العمليات التصديرية، الأمر الذي من شأنه أن ينعكس سلبا على الأداء اللوجستي للدول.

ب- مؤشر التجارة عبر الحدود (للتصدير) لسنة 2015

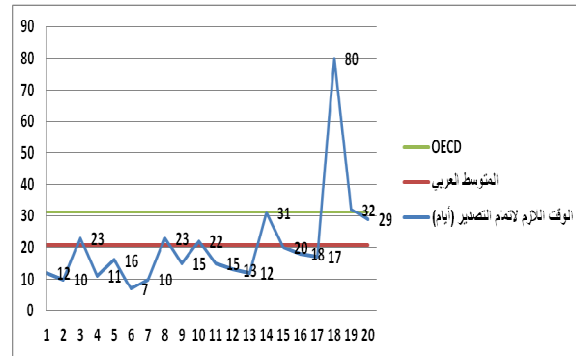
الشكل 6: عدد المستندات اللازمة لاتمام التصدير



المصدر: من اعداد الباحث استنادا على قاعدة بيانات البنك الدولي لمؤشر التجارة عبر الحدود لسنة 2015

نلاحظ من خلال الشكل بأن الدول متفاوتة فيما بينها من حيث إجراءات التصدير لسنة 2015، فبالنسبة لعدد المستندات اللازمة لإتمام الاستيراد نجدها تنحصر ما بين 05 إلى 10 مستندات، وكلما قل عدد المستندات كان ذلك أحسن من أجل تخفيف الإجراءات المطلوبة وعدم تضيقها حتى لا تشكل عائقا أمام عمليات التصدير وأمام الأطراف المتعاقدة.

الشكل 7: الوقت اللازم لإتمام التصدير (أيام)

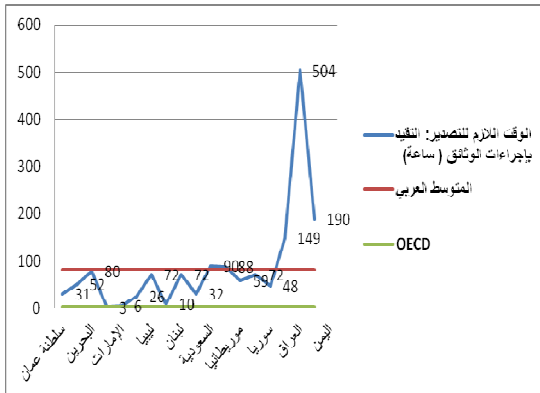


المصدر: من اعداد الباحث استنادا على قاعدة بيانات البنك الدولي لمؤشر التجارة عبر الحدود لسنة 2015

المصدر: من اعداد الباحث استنادا على قاعدة بيانات البنك الدولي لمؤشر التجارة عبر الحدود لسنة 2016

نلاحظ من خلال الشكل بأن دولة البحرين هي من تتصدر القائمة بأقل تكلفة تصدير مقارنة مع باقي الدول بـ 47 دولار أمريكي، تليها مباشرة كل من دول الخليج والأردن ومصر، وهذا مؤشر ينعكس بالإيجاب على العمليات التصديرية لهذه الدول، ثم تأتي باقي الدول التي بها تكلفة تصدير أكثر من 500 دولار والتي قد تشكل عائقا أمام العمليات التصديرية، الأمر الذي من شأنه أن ينعكس سلبا على الأداء اللوجستي للدول.

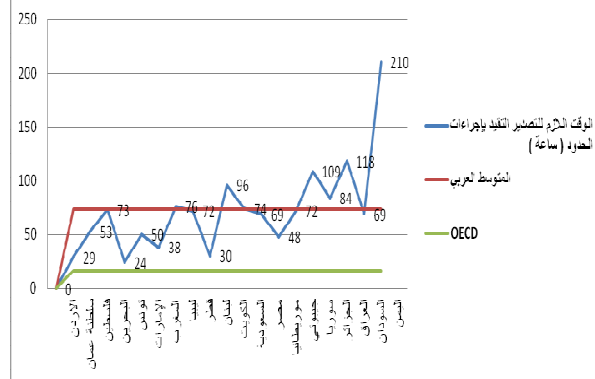
الشكل 11: الوقت اللازم للتصدير: التقيد بإجراءات الوثائق (ساعة)



المصدر: من اعداد الباحث استنادا على قاعدة بيانات البنك الدولي لمؤشر التجارة عبر الحدود لسنة 2016

نلاحظ من خلال الشكل بأن الأردن هي من تتصدر القائمة تليها دولة الإمارات والمغرب، وهذا مؤشر إيجابي ينعكس بالإيجاب على العمليات التصديرية لهذه الدول، ثم تأتي الدول الأخرى وهي متفاوتة فيما بينها من حيث عدد الساعات، ما عدا الجزائر والعراق والسودان التي بها عدد ساعات كبيرة مقارنة مع باقي الدول وهذا من شأنه أن يشكل أثارا سلبية على العملية التصديرية.

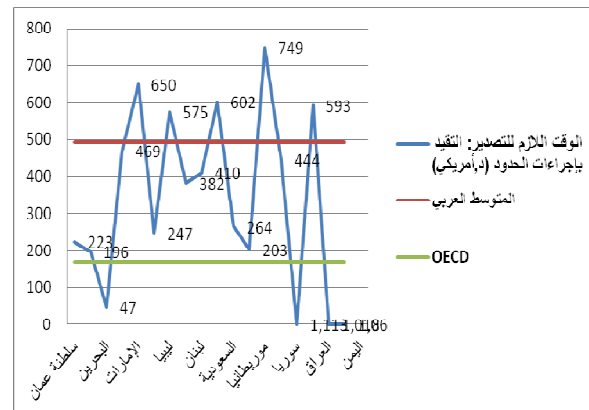
الشكل 12: تكلفة التصدير: التقيد بإجراءات الوثائق (د.أمريكي)

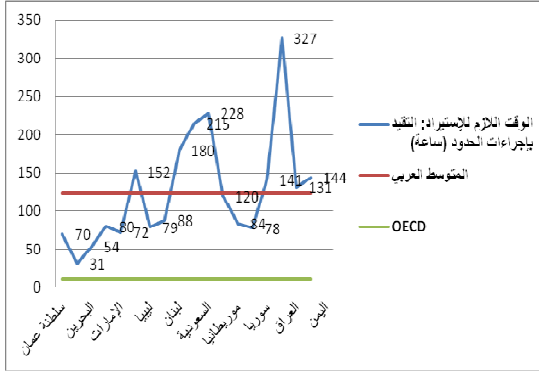


المصدر: من اعداد الباحث استنادا على قاعدة بيانات البنك الدولي لمؤشر التجارة عبر الحدود لسنة 2016

نلاحظ من خلال الشكل بأن دولة البحرين هي من تتصدر القائمة من حيث الوقت اللازم للتصدير والتقيد بإجراءات الحدود بمعدل 24 ساعة، وهي نقطة إيجابية تحسب للدولة وتؤكد على أنها تشجع عملية التصدير، تأتي بعدها الأردن ومصر ودول الخليج والعراق بمعدلات وقت متفاوتة فيما بينها، ثم تأتي دول المغرب العربي ماعدا الجزائر هي في مرتبة متدنية بمعدل 118 ساعة وكذا السودان وجيبوتي التي هي أيضا في مراتب متأخرة، ما ينتج عنه تأثير سلبي على العمليات التصديرية والتقيد بإجراءات الحدود.

الشكل 10: تكلفة التصدير: التقيد بإجراءات الحدود (د.أمريكي)

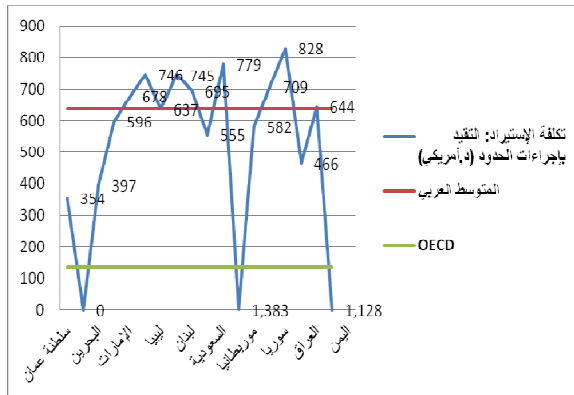




المصدر: من اعداد الباحث استنادا على قاعدة بيانات البنك الدولي لمؤشر التجارة عبر الحدود لسنة 2016

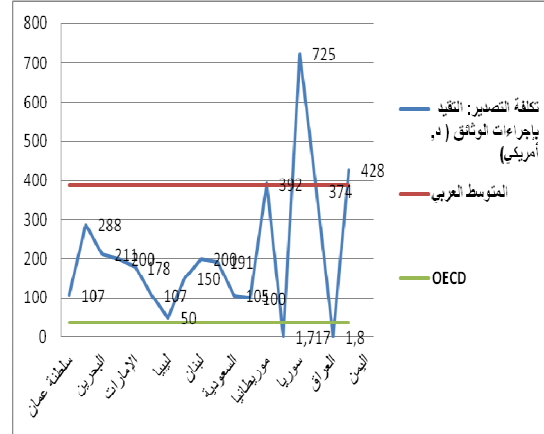
نلاحظ من خلال الشكل نلاحظ من خلال الجدول بأن فلسطين هي من تحتل المرتبة الأولى من حيث الوقت اللازم للاستيراد والتصدير بإجراءات الحدود بمعدل 31 ساعة، تأتي بعدها سلطنة عمان والبحرين وتونس والإمارات وليبيا وقطر وجيبوتي بمعدلات وقت متفاوتة فيما بينها، ثم تأتي باقي الدول التي تستغرق ساعات طويلة لإجراء الاستيراد وهو مؤشر سلبي ينعكس سلبا على الدولة.

الشكل 14: تكلفة الاستيراد: التقيد بإجراءات الحدود (د.أمريكي):



المصدر: من اعداد الباحث استنادا على قاعدة بيانات البنك الدولي لمؤشر التجارة عبر الحدود لسنة 2016

نلاحظ من خلال الشكل بأن دولة فلسطين هي من تصدر القائمة بأقل تكلفة استيراد مقارنة مع باقي الدول بـ 0 دولار أمريكي، تليها مباشرة كل من دول الخليج والأردن

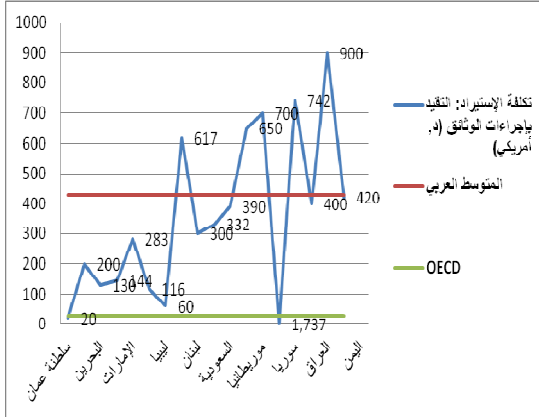


المصدر: من اعداد الباحث استنادا على قاعدة بيانات البنك الدولي لمؤشر التجارة عبر الحدود لسنة 2016

نلاحظ من خلال الشكل بأن دولة الأردن هي من تصدر القائمة بأقل تكلفة تصدير والتصدير بإجراءات الوثائق مقارنة مع باقي الدول بـ 25 دولار أمريكي. تليها مباشرة كل من دول الخليج والأردن ومصر، وهذا مؤشر ينعكس بالإيجاب على العمليات التصديرية لهذه الدول، ثم تأتي باقي الدول التي هي في مراتب متوسطة ماعدا سوريا والعراق التي بها تكلفة تصدير أكثر من 1500 دولار، وهذا نتيجة ما تتعرض له هذه الدولتين من حروب وتدمير، وهذا قد تشكل عائقا أمام العمليات التصديرية، وينعكس سلبا على الأداء اللوجستي لهذه الدولتين.

د/- مؤشر التجارة عبر الحدود (الاستيراد) لسنة 2016

الشكل 13: الوقت اللازم للاستيراد: التقيد بإجراءات الحدود (ساعة)

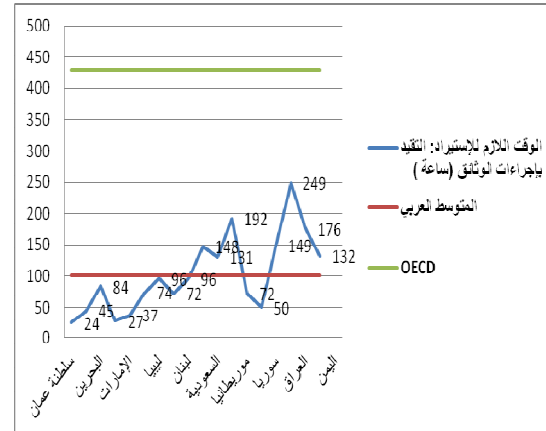


المصدر: من اعداد الباحث استنادا على قاعدة بيانات البنك الدولي لمؤشر التجارة عبر الحدود لسنة 2016

نلاحظ من خلال الشكل بأن دولة سلطنة عمان هي من تصدر القائمة بأقل تكلفة استيراد والتقييد بإجراءات الوثائق مقارنة مع باقي الدول بـ 20 دولار أمريكي، تليها مباشرة الأردن وليبيا، ثم تأتي باقي الدول التي هي في مراتب متوسطة، وهذا مؤشر ينعكس بالإيجاب على عمليات الاستيراد لهذه الدول، ماعدا دولة جيبوتي وسوريا والعراق، نتيجة ما تشهده هذه الدول من حروب والتي كان لها أثر بالغ على الاقتصاد الوطني، وهذا قد يشكل عائقا أمام عمليات الاستيراد، وينعكس سلبا على الأداء اللوجستي لهذه الدول.

ودول المغرب العربي، وهذا مؤشر ينعكس بالإيجاب على العمليات الاستيرادية لهذه الدول، ثم تأتي باقي الدول التي هي في مراتب متوسطة، ماعدا مصر والسودان التي بها تكلفة تصدير أكثر من 100 دولار وهذا ما قد يشكل عائقا أمام العمليات الاستيرادية، الأمر الذي من شأنه أن ينعكس سلبا على الأداء اللوجستي للدول

الشكل 15: الوقت اللازم للاستيراد: التقيد بإجراءات الوثائق (ساعة):



المصدر: من اعداد الباحث استنادا على قاعدة بيانات البنك الدولي لمؤشر التجارة عبر الحدود لسنة 2016

نلاحظ من خلال الشكل فنجد بأن الأردن وسلطنة عمان وليبيا هم من يتصدرون القائمة بمعدلات ساعات قليلة، وهذا مؤشر إيجابي ينعكس بالإيجاب على العمليات الاستيرادية لهذه الدول، ثم تأتي الدول الأخرى وهي متفاوتة فيما بينها من حيث عدد الساعات، والتي بما عدد ساعات كبيرة مقارنة مع باقي الدول المتصدرة القائمة وهذا من شأنه أن يشكل آثارا سلبية على العملية التصديرية.

الشكل 16: تكلفة الاستيراد: التقيد بإجراءات الوثائق (د. أمريكي):

الجدول 1: ترتيب الدول العربية في مؤشر التجارة عبر الحدود للسنوات 2014-2016

تتضمن نظم الدعم اللوجستي الدولي العمل على توفير مصادر الدعم سواء البضائع أو الخدمات أو المعلومات اللازمة وتتم عادة بين الدول وبعد اقتصار ذلك الدعم على الحروب فقط فقد تطور المفهوم ليشمل كذلك التجارة وإدارة الأعمال وأصبح الدعم اللوجستي الدولي يتم من خلاله تزويد الدول بالإمدادات وأصبحت هناك العديد من الدول التي تعمل كمصدر دعم لوجستي للعديد من المنتجات والمواد الخام في عدد من المناطق حول العالم لغيرها من الدول ويتضمن الدعم اللوجستي الدولي التخطيط والتنفيذ وتحديث المعلومات والبيانات المرتبطة بالمنتجات والمواد المطلوب نقلها وحتى استلام تلك البضائع والمنتجات ونقلها إلى المخازن أو لجهات التصنيع والتوزيع المختلفة وصولاً للأسواق والمستهلكين في أفضل حال وفي الوقت المناسب ويسهم هذا الدعم اللوجستي في توافر كافة تلك المنتجات والمواد الخام والأولية وغيرها من المنتجات والخدمات بصورة لا تتطلب من الشركات والمؤسسات الحاجة لاستيرادها من الخارج بل يتيح توافرها لدى دولة مجاورة إمكانية الحصول عليها بتكلفة أقل بكثير من تكلفة استيرادها من دول أبعد من حيث المسافة وهو ما ينتج عنه زيادة كبيرة في الأسعار نتيجة لمتطلبات النقل بالإضافة لتزايد نسب المخاطر كذلك على الشحنة حتى الوصول والاستلام لتلك الشحنة إلى الموانئ وتخزينها في المخازن المناسبة ويفقد الارتفاع الكبير في التكلفة الميزة التنافسية التي يقدمها الدعم اللوجستي الدولي حيث ينتج عنه ارتفاع تكاليف المنتجات النهائية المقدمة للعملاء ما يجعل الإقبال على الشراء منخفض لذا يعد الدعم اللوجستي الدولي هو الأفضل والأكثر أماناً كذلك.

قائمة المراجع:

- 1- محمود خضر، إدارة أعمال اللوجيستية، دار البادية، الطبعة الأولى، عمان، 2015.
- 2- محمد احمد حسان، إدارة سلسلة الامداد والتوزيع، دار الجامعة، الاسكندرية، مصر، 2009.
- 3- احمد محمد عزت ، خالد جابر السقطي ،دراسة اثر كفاءة النظام اللوجستي للقمح في مصر للحد من الفاقد، المجلة العربية للإدارة، مج38 ، ع1، المنظمة العربية للتنمية الادارية، جامعة الدول العربية ، القاهرة ، مصر، مارس 2018 .

الترتيب عربيا	البلد	ترتيب الدول العربية عالميا	
		2014	2016
1	الإمارات العربية	09	101
2	المغرب	40	102
3	تونس	38	91
4	الأردن	60	50
5	جيبوتي	56	162
6	سلطنة عمان	58	69
7	قطر	66	119
8	البحرين	69	85
9	السعودية	84	150
10	لبنان	96	147
11	مصر	101	157
12	الكويت	111	149
13	فلسطين	123	84
14	الجزائر	131	176
15	اليمن	130	189
16	ليبيا	138	107
17	سوريا	143	173
18	موريتانيا	149	160
19	السودان	164	184
20	العراق	178	178

المصدر: من اعداد الباحث استنادا على قاعدة بيانات البنك الدولي لمؤشر التجارة عبر الحدود لسنة 2016

نلاحظ من خلال الجدول بأن دولة الإمارات العربية كانت هي من تحتل المرتبة الأولى عربيا كما أنها كانت تحتل مكانة جيدة على المستوى العالمي باعتبارها ضمن الدول العشرة الأولى في سنة 2014، لتراجع في سنة 2016 عما كانت عليه إلى مراتب متدنية، وهذا ما يؤكد تراجع سعي الدولة إلى تحسين أدائها اللوجستي وعدم إعطائه الاهتمام الكافي، لتصير الأردن هي من تحتل الصدارة في سنة 2016 على المستوى العربي بعد أن كانت في مرتبة متوسطة في سنة 2014، وهذا راجع إلى اهتمام الدولة بتقديم الدعم اللوجستي، تليها سلطنة عمان التي فقدت ترتيبها ب 11 مرتبة في سنة 2016 عن ما كانت عليه في سنة 2014، تليها باقي الدول التي فقدت ترتيبها في سنة 2016 عما كانت عليه في سنة 2014 وهذا راجع إلى نقص الاهتمام بتقديم الدعم اللوجستي من طرف هذه الدول.

خاتمة

- 10- نشرة مركز معلومات الغرفة الشرقية ، نظرة عامة على قطاع الخدمات اللوجستية ، 2008 .
- 11- اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، لجنة النقل واللوجستيات الدورة التاسعة عشرة، بيروت، 26-28 تشرين ثاني 2018..
- 12- الموقع الرسمي للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، الرابط متاح <https://www.sntf.dz> اطلع عليه 2021/04/20 على الساعة 12:09
- 13- الجريدة الالكترونية المصدر DZ الرابط متاح <https://almasdar-dz.com/102118-> اطلع عليه 2021/04/20 على الساعة 12:11
- 14- الموقع الالكتروني لقاعدة المعرفة Alphaliner المستخدمة من قبل العديد من سلطات الموانئ ومشغلي المحطات وشركات الخدمات اللوجستية والشاحنين ، شركات البحث والبنوك والمؤسسات المالية الأخرى ، الرابط متاح www.alphaliner.com/publication/ اطلع عليه 2016.
- 15- الموقع الالكتروني لجريدة العربية ، الموقع متاح على الرابط <https://www.alarabiya.net/qafilah/2019/08/22/> اطلع عليه يوم 2021/04/19 على الساعة 15:29
- 16- موقع متاح على الرابط <https://www.aramex.com/sa/ar> اطلع عليه يوم 2021/04/19 على الساعة 13:51

- 7- رصاع حياة، دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية – دراسة مقارنة بين ميناء روتردام و ميناء وهران -، اطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة وهران 2 محمد بن احمد ، 2019، ص 63.
- 8- حواس فاتح ، النقل و الامداد- دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البري (SNTR (وحدة باتنة)، مذكرة ماستري اقتصاد النقل و الامداد ، جامعة الحاج لخضر باتنة ، 2011 ، ص ص 39-40.
- 9- محمد احمد حسان، ادارة سلسلة الامداد و التوزيع ، دار الجامعية الاسكندرية ، مصر، 2009، ص 41.
- 10- اسمهان خليفي، مرجع سابق ، ص 42.
- 11- <https://www.aramex.com/sa/ar> موقع متاح على الرابط اطلع عليه وم 2021/04/19 على الساعة 13:51.
- 12- فتحي السيد التونسي ، النقل متعدد الوسائط ، التطبيقات و الفوائد و التحديات ، المؤتمر الموسع الثاني للاتحادات العربية النوعية المتخصصة ، ص 03.
- 13- <https://becreativesystem.com/manage-repositories/> اطلع عليه بتاريخ 2021/04/08 على الساعة 23:52.
- 14- سحنون نور الهدى ، بلبليدية ريم، دراسة جودة المنتجات من خلال بعد التصميم – دراسة حالة جين بودواو-مذكرة ماستر ادارة اعمال مؤسسات ، جامعة بومرداس، 2017 ، ص 40.

- 4- اسمهان خليفي، استخدام تكنولوجيا المعلومات في الانشطة اللوجستية وأثرها في تحقيق ميزة تنافسية للمؤسسة –دراسة حلة مجمع صيدال، اطروحة دكتوراه تخصص ادارة اعمال، جامعة باتنة، 2018.
- 5- رصاع حياة، دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية – دراسة مقارنة بين ميناء روتردام و ميناء وهران -، اطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة وهران 2 محمد بن احمد ، 2019..
- 6- فهد ابراهيم جورج حوا، أثر الادارة اللوجيستية في رضا الزبون (دراسة حالة على شركة باسيفيك اترناشونال لاينز* الاردن*) ، رسالة ماجستير في ادارة الاعمال ، كلية الاعمال ، جامعة الشرق الاوسط، الاردن، 2013.
- 7- حواس فاتح ، النقل و الامداد- دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البري (SNTR (وحدة باتنة)، مذكرة ماستر في اقتصاد النقل و الامداد ، جامعة الحاج لخضر باتنة ، 2011 .
- 8- سحنون نور الهدى ، بلبليدية ريم، دراسة جودة المنتجات من خلال بعد التصميم – دراسة حالة جين بودواو-مذكرة ماستر ادارة اعمال مؤسسات ، جامعة بومرداس، 2017 .
- 9- فتحي السيد التونسي ، النقل متعدد الوسائط ، التطبيقات و الفوائد و التحديات ، المؤتمر الموسع الثاني للاتحادات العربية النوعية المتخصصة .

الهوامش:

- 1 / مصطلحات/الخدمات-<https://trading-secrets.guru/logistics/>
- 2- اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، لجنة النقل واللوجستيات الدورة التاسعة عشرة، بيروت، 26-28 تشرين ثاني 2018.
- 3- اسمهان خليفي، استخدام تكنولوجيا المعلومات في الانشطة اللوجستية وأثرها في تحقيق ميزة تنافسية للمؤسسة –دراسة حلة مجمع صيدال، اطروحة دكتوراه تخصص ادارة اعمال ، جامعة باتنة ، 2018، ص 15.
- 4- فهد ابراهيم جورج حوا ، اثر الادارة اللوجيستية في رضا الزبون (دراسة حالة على شركة باسيفيك اترناشونال لاينز* الاردن*) ، رسالة ماجستير في ادارة الاعمال ، كلية الاعمال ، جامعة الشرق الاوسط، الاردن، 2013.
- 5- <http://www.uobabylon.edu.iq/uobColeges/lecture.aspx?fid=9&depid=2&lcid=68880> اطلع عليه بتاريخ 2021/04/08 على الساعة 14:26.
- 6- محمود خضر، ادارة اعمال اللوجيستية، دار البادية، الطبعة الاولى ، عمان، 2015، ص 117.

¹⁵الموقع الالكتروني لجريدة العربية ،الموقع متاح على الرابط
<https://www.alarabiya.net/qafilah/2019/08/22/>
 يوم 2021/04/19 على الساعة 15:29.

¹⁶ <https://al-ain.com/article/arab-logistic-zones-change-world-trade>، على
 اطلع عليه بتاريخ 2021/03/28، الساعة 10:30.

¹⁷نشرة مركز معلومات الغرفة الشرقية ، نظرة عامة على قطاع
 الخدمات اللوجستية ، 2008 ، ص 08.

¹⁸<https://www.mot.gov.sa/ar/AboutUs/Pages/Logistic-splatform.aspx>، 21:22 الساعة 2021/02/12.

¹⁹احمد محمد عزت ، خالد جابر السقطي ،دراسة اثر كفاءة النظام
 اللوجستي للقمح في مصر للحد من الفاقد، المجلة العربية للإدارة،
 مج38 ، ع1،المنظمة العربية للتنمية الادارية، جامعة الدول العربية ،
 القاهرة ، مصر، مارس 2018 ، ص 37.

²⁰الموقع الرسمي للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، الرابط
 متاح <https://www.sntf.dz> اطلع عليه 2021/04/20 على الساعة
 12:09.

²¹الجريدة الالكترونية DZ، الرابط متاح [https://almasdar-](https://almasdar-dz.com/102118)
[dz.com/102118](https://almasdar-dz.com/102118) اطلع عليه 2021/04/20 على الساعة 12:11