

الفصل الثاني عشر

التعاون العربي في مجال النقل البحري واللوجستيات

نظرة عامة

يعتبر النقل البحري من أكثر القطاعات الاقتصادية تأثراً بتطور الاقتصاد العالمي، حيث ينقل النقل البحري جانباً مهماً من حجم المبادلات التجارية الدولية. لذا يعد هذا القطاع الاقتصادي الحيوي من ضمن أضخم وأغزر القوى الإنتاجية توليداً للدخول والقيم المضافة. ولقد أدركت الشركات العالمية الكبرى العاملة في هذا المجال أهمية هذه الصناعة وضرورة تطويرها بما يتوافق مع التقدم في الطلب المتزايد على التجارة البحرية الدولية وتوسع الحاجة إلى أساطيل السفن ومحطات الشحن والاستقبال وشبكات التوزيع المرتبطة بالموانئ. نجم عن ذلك بناء أسس جديدة لمستويات المنافسة الدولية وظهور معايير حديثة للجودة اللوجستية في الخدمات التي تؤديها أساطيل السفن والموانئ لعملائها في السوق العالمية سواء من الشاحنين أو المستوردين.

تفيد الدلائل الاقتصادية على مستوى العالم أن التجارة والنقل نشاطان متلازمان، وأن أنشطة النقل والتجارة تتأثر ببعضهما البعض تأثراً طردياً، وأن العلاقة بينهما علاقة تبادلية حيث أن كفاءة نشاط النقل تنعكس على كفاءة النشاط التجاري، وأن تطور احدهما يعني بالضرورة تطور الآخر. وفي المنطقة العربية يعد عدم توافر خطوط نقل بحري منتظمة من العوامل التي تحد من حجم التجارة العربية البينية، وتؤثر على حجم وتكلفة التجارة مع بعض مناطق العالم التي لا يوجد خطوط نقل منتظمة إليها.

فبالرغم من وقوع معظم الدول العربية على بحار أو محيطات إلا أن حجم التجارة العربية البينية المنقولة بحرا لا يزال محدوداً مقارنة بحجم التجارة الإجمالية للدول العربية. على ضوء ما سبق يحاول هذا الفصل إلقاء الضوء على واقع النقل البحري بالدول العربية واللوجستيات وطبيعة التحديات التي تواجه هذا القطاع وآليات النهوض به. وفي هذا الإطار، يتطرق هذا الفصل إلى تعريف الملاحة البحرية وأقسامها وكذلك الأهمية النسبية للتجارة المنقولة بحرا وواقع النقل البحري في الدول العربية بالإضافة إلى معوقات تطوير النقل البحري بين الدول العربية وملامح التعاون العربي في مجال النقل البحري بالدول العربية. من جانب آخر يتناول الفصل الخدمات اللوجستية المقدمة في الدول العربية، وينتهي ببعض التوصيات على صعيد النهوض بقطاع النقل البحري والخدمات اللوجستية بين الدول العربية.

تعريف الملاحة البحرية وأقسامها

قبل التعرض للنقل البحري وأهميته بالدول العربية فمن الأهمية بمكان التعرف على المقصود بالنقل البحري. فالملاحة البحرية هي " تلك التي تتم في البحر بتحديداته العلمية والطبيعية والجغرافية والجيولوجية، بواسطة منشأة عائمة يمكن أن تتعرض لمخاطر البحر المعتادة، بصرف النظر عن شكل المنشأة القائمة بالملاحة أو حجمها أو الغرض الذي تؤديه" وبناءً على ذلك يمكن تقسيم الملاحة البحرية حسب الغرض منها إلى ثلاثة أنواع وهي: 1. ملاحة رئيسية، وهي تلك التي تهدف إلى نقل البضائع والأشخاص أو الصيد أو النزهة، أو البحث العلمي، و2. ملاحة مساعدة؛ وهي التي تقوم بها سفن الخدمات سفن الإنقاذ والإرشاد؛ و3. ملاحة عامة، وهي تلك التي تقوم بها سفن الدولة لأغراض غير تجارية، مثل السفن الحربية، وغيرها من السفن.

كذلك تنقسم الملاحة البحرية بحسب المسافة التي تقطعها السفينة إلى ملاحة أعالي البحار وملاحة ساحلية. وملاحة أعالي البحار، تختلف باختلاف الدول، ففي فرنسا مثلاً تتحدد بخطوط طول ومعيّنة قبالة الأراضي الفرنسية، أما غير ذلك فإنه يعتبر من قبيل الملاحة الساحلية، وتتحدد في لبنان بتلك التي تتم خارج نطاق البحر المتوسط. أما الملاحة الساحلية فتتقسم إلى ملاحة ساحلية صغرى؛ حيث تكون بين ميناءين يقعان على بحر واحد. والنوع الثاني هو الملاحة الساحلية الكبرى؛ حيث تكون بين ميناءين على بحرين مختلفين. ويوجد أنواع أخرى للملاحة الساحلية؛ وهي الملاحة الدولية التي تتم بين دولتين مختلفتين ولا تدخل في ملاحة أعالي البحار.

تظهر أهمية التفرقة بين ملاحة أعالي البحار والملاحة الساحلية من ناحيتين؛ الأولى أن الاشتراطات الخاصة بسلامة السفن ومؤهلات العاملين على ظهر السفينة تختلف بحسب نوع الملاحة، كما أن تشريعات الدول عامة تقصر الملاحة الساحلية بين موانئها والصيد في مياها الإقليمية على السفن التي ترفع علمها وذلك بقصد حظر مزاحمة السفن الأجنبية للسفن الوطنية في هذا الميدان.

الأهمية النسبية للتجارة المنقولة بحرا

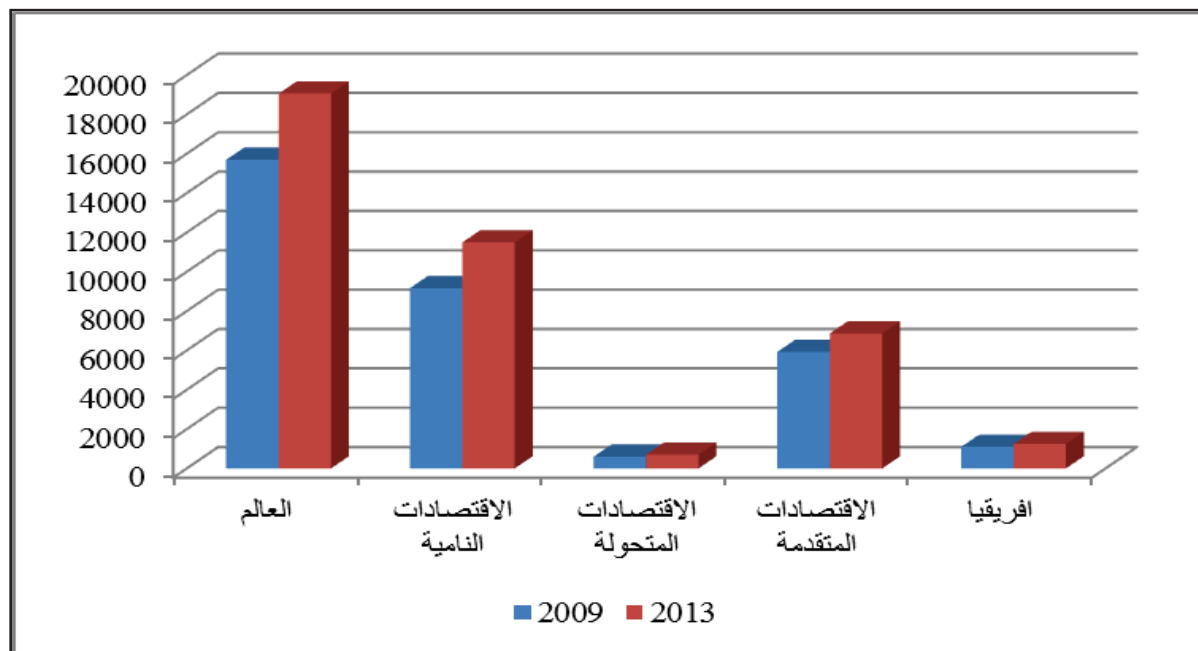
يعد النقل البحري من أرخص أنواع وسائل نقل البضائع، وهذا يعد تفسيراً نسبياً لكونه المسئول عن نقل أكثر من 90 في المائة من التجارة العالمية. وقد شهدت حجم التجارة العالمية المنقولة بحرا تطوراً كبيراً خلال السنوات الخمس الأخيرة في مختلف المناطق الجغرافية والكيانات الاقتصادية، وهذا ما يمكن التعرف عليه من خلال الجدول التالي.

جدول رقم (1)
حجم التجارة العالمية المنقولة بحراً طبقاً لأنواع البضائع ومجاميع الدول
خلال الفترة 2009-2013

مليون طن متري					نوع البضائع المحمولة	المنطقة
2013	2012	2011	2010	2009		
9548.194	9196.703	8784.265	8408.903	7857.999	إجمالي البضائع المحملة	العالم
9505.08	9188.471	8797.739	8443.832	7831.999	إجمالي البضائع المفرغة	
19053.3	18385.2	17582	16852.7	15690	الإجمالي	
5805.735	5529.607	5296.766	5027.767	4798.382	إجمالي البضائع المحملة	الاقتصادات النامية
5688.201	5340.143	5008.784	4717.277	4364.247	إجمالي البضائع المفرغة	
11493.9	10869.8	10305.6	9745	9162.6	الإجمالي	
549.5773	544.1623	505.0474	515.7155	505.3209	إجمالي البضائع المحملة	الاقتصادات المتحولة
149.0762	148.1319	156.6899	122.0513	93.32588	إجمالي البضائع المفرغة	
698.7	692.3	661.7	637.8	598.6	الإجمالي	
3192.881	3122.934	2982.451	2865.42	2554.296	إجمالي البضائع المحملة	الاقتصادات المتقدمة
3667.803	3700.196	3632.266	3604.504	3374.427	إجمالي البضائع المفرغة	
6860.7	6823.1	6614.7	6469.9	5928.7	الإجمالي	
821.3184	757.8146	723.6884	753.9792	707.9518	إجمالي البضائع المحملة	الاقتصادات النامية: إفريقيا
423.2107	393.6267	378.154	416.9006	386.778	إجمالي البضائع المفرغة	
1244.5	1151.4	1101.8	1170.9	1094.7	الإجمالي	

المصدر: قاعدة بيانات الاونكتاد

شكل (1) حجم التجارة المنقولة بحراً وفقاً للمجموعات الاقتصادية عامي 2009 و 2013



المصدر: قاعدة بيانات الاونكتاد

يلاحظ من الجدول والشكل السابقين النمو الكبير في حجم التجارة العالمية المنقولة بحراً، في مختلف مجموعات الدول، فقد ارتفعت على مستوى العالم من نحو 15.7 مليار طن متري عام 2009 إلى نحو 19 مليار طن متري عام 2013 بمعدل نمو بلغت نسبته نحو 21.8 في المائة.

كما ارتفعت في الدول المتقدمة من 5.9 مليار طن متري عام 2009 إلى نحو 6.9 مليار طن متري عام 2013 بمعدل نمو بلغ نحو 4 في المائة. أما الدول النامية فقد ارتفعت من 9.2 مليار طن متري عام 2009 إلى 11.5 مليار طن متري عام 2013 بمعدل نمو بلغ نحو 25 في المائة. وهذا أمر طبيعي في ظل الدور الذي أصبحت مجموعة الدول النامية تقوم به من قيادة النمو الاقتصادي العالمي، واحتلال الصين المركز الأول عالمياً من حيث حجم تجارتها الخارجية.

أما عن حجم التجارة العربية المنقولة بحراً فعلى الرغم من عدم توافر بيانات، فمن المؤكد أنها شهدت هي الأخرى نمواً بالدول العربية خلال الفترة، رغم ذلك فعدم توفر خطوط نقل منتظمة بين الموانئ العربية أدى إلى تقلص حجم التجارة البينية المنقولة بحراً. وهذا يضع على كاهل الدول العربية مسؤولية الاهتمام بالنقل البحري، وضرورة توفر خطوط منتظمة بين الموانئ العربية كإحدى الآليات اللازمة للارتقاء بالتجارة العربية البينية.

واقع النقل البحري في الدول العربية

يكتسب النقل البحري أهمية خاصة في المنطقة العربية على ضوء موقع المنطقة وثرواتها الطبيعية وخاصة من النفط والغاز. تحاول الحكومات في تلك الدول تطوير أنظمة نقل مشترك لصادراتها البترولية، حيث تحتفظ الدول عادة بحصص في شركات الملاحة حتى تضمن توفير أشكال من المعاملة التفصيلية مثل الوقود المدعم أو أسعار فائدة مخفضة لدعم رأس المال.

وقد شهد الأسطول التجاري للدول العربية تحسناً خلال الفترة (2011-2015) بمختلف أنواعه سواء ناقلات النفط أو السفن البضائع العامة أو سفن الحاويات، والجدول التالي يوضح تطور حجم الأسطول التجاري لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية والدول العربية مجتمعة.

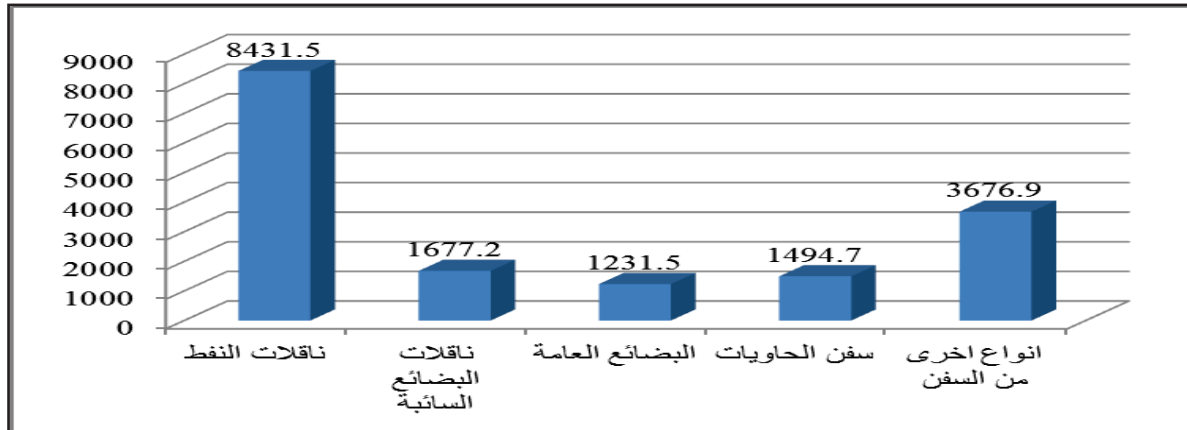
جدول رقم (2)
حجم الأسطول التجاري مصنف من خلال أعلام التسجيل وأنواع السفن
خلال الفترة 2011-2015

الحمولة الساكنة (ألف طن)

2015	2014	2013	2012	2011		
10640.1	8628.2	8749.1	8519.6	8070.9	إجمالي الأسطول	دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية
6804.8	5152.1	5143.1	4709.1	4242.1	ناقلات النفط	
519.5	282.5	298.0	298.0	369.9	ناقلات البضائع السائبة	
354.6	261.4	325.9	355.8	382.3	البضائع العامة	
1337.9	1332.7	1332.7	1499.0	1507.9	سفن الحاويات	
1623.3	1599.5	1649.4	1657.7	1568.7	أنواع أخرى من السفن	الدول العربية
16511.7	14664.4	14910.2	15198.9	15676.4	إجمالي الأسطول	
8431.5	6746.9	6661.0	6136.5	6183.8	ناقلات النفط	
1677.2	1642.6	1742.7	2032.9	2014.7	ناقلات البضائع السائبة	
1231.5	1137.5	1275.1	1382.4	1724.8	البضائع العامة	
1494.7	1480.1	1544.3	1704.1	1673.9	سفن الحاويات	
3676.9	3657.3	3687.1	3943.0	4079.3	أنواع أخرى من السفن	

المصدر: قاعدة بيانات الإونكتاد.

شكل (2) هيكل الاسطول التجاري بالدول العربية (2015) الحمولة الساكنة (ألف طن)



المصدر: قاعدة بيانات الإونكتاد

يلاحظ من الجدول والشكل السابقين أن ناقلات النفط تستحوذ على نحو 51 في المائة من إجمالي الأسطول التجاري بالدول العربية بناقلات تبلغ حمولتها نحو 8431.5 ألف طن. يأتي بعدها ناقلات البضائع السائبة بنحو 1677.2 ألف طن، ثم سفن الحاويات. ونظرا لسيطرة قطاع النفط على النشاط الاقتصادي بدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية ترتفع الأهمية النسبية لناقلات النفط لإجمالي الأسطول التجاري في دول المجموعة لنحو 64 في المائة، في حين تبلغ الأهمية النسبية لسفن الحاويات نحو 12.5 في المائة. أما عن تداول الحاويات

بموانئ الدول العربية ، فالجدول التالي يوضح حركة نقل البضائع في موانئ الحاويات بالدول العربية خلال الفترة (2009-2013).

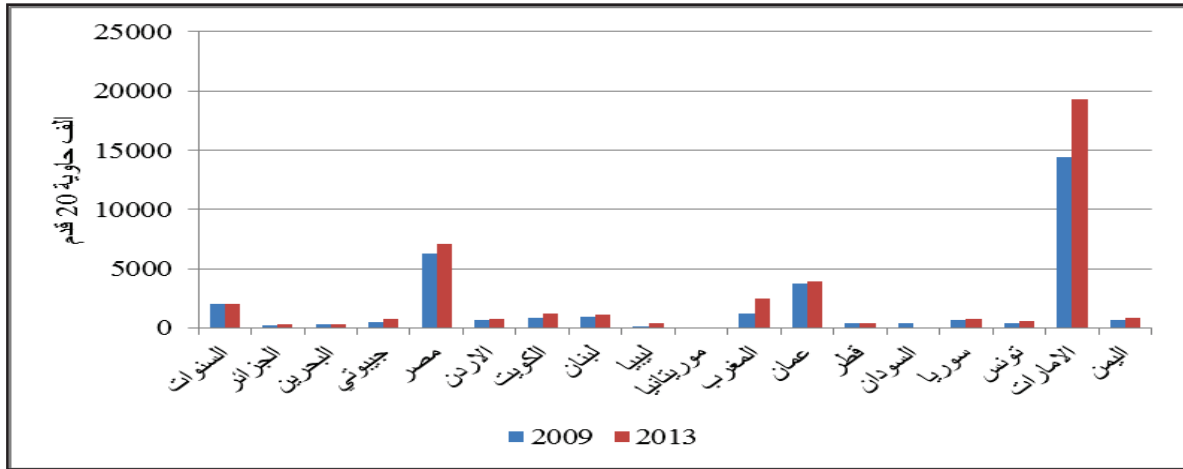
جدول رقم (3)
حركة نقل البضائع في ميناء الحاويات 2013-2009

ألف حاوية 20 قدم

السنوات	2009	2010	2011	2012	2013
الجزائر	250.10	279.78	295.73	317.91	343.03
البحرين	279.80	289.96	306.48	329.47	355.50
جيبوتي	519.50	600.00	634.20	681.77	735.62
مصر	6250.44	6709.05	7737.18	7356.17	7143.08
الأردن	674.53	619.00	654.28	703.35	758.92
الكويت	854.04	991.55	1048.06	1126.67	1215.67
لبنان	994.60	949.16	1034.25	882.92	1117.00
ليبييا	158.99	184.58	195.11	369.74	434.61
موريتانيا	62.27	65.71	69.45	74.66	80.56
المغرب	1222.00	2058.43	2083.00	1800.00	2500.00
عمان	3768.05	3893.20	3632.94	4167.04	3930.26
قطر	410.00	346.00	365.72	393.15	424.21
السودان	431.23	439.10	464.13
سوريا	685.30	649.01	686.00	737.45	795.71
تونس	418.88	466.40	492.98	529.96	571.82
الإمارات	14425.04	15176.52	17548.09	18120.92	19336.43
اليمن	639.67	669.02	707.16	760.19	820.25
الإجمالي	32044.43	34386.46	37954.76	38351.37	40562.67

المصدر: قاعدة بيانات الاونكتاد.

شكل (3) حركة نقل البضائع بالحاويات بالدول العربية (2009-2013)



المصدر: قاعدة بيانات الاونكتاد.

يلاحظ من الجدول والشكل السابقين ارتفاع عدد الحاويات بالدول العربية من 32 مليون حاوية سعة 20 قدم عام 2009 إلى نحو 40 مليون حاوية عام 2013 بمعدل نمو بلغت نسبته نحو 25 في المائة. ومن المؤكد أن هذا الرقم كان سيرتفع بشكل ملحوظ حيال توفر بيانات السعودية. تأتي الإمارات كأكبر دول عربية من حيث حركة الحاويات، حيث ارتفعت من 14.4 مليون حاوية عام 2009 إلى نحو 19.3 مليون حاوية، ثم مصر حيث بلغت فيها عدد الحاويات نحو 7.1 مليون حاوية عام 2013 مقابل 6.3 مليون حاوية عام 2009.

معوقات تطوير النقل البحري بين الدول العربية

بالرغم مما تمتلكه الدول العربية من مقومات طبيعية وبشرية ومالية من شأنها المساهمة في الارتقاء بالتجارة العربية البينية، والتي من المفترض أن تنعكس بدورها على تنمية قطاع النقل البحري، إلا أن واقع الحال يشير إلى وجود بعض المعوقات التي تحد من إمكانية الارتقاء بهذا القطاع الهام والحيوي، والتي يمكن تقسيمها إلى أربع مجموعات وذلك على النحو التالي .

المعوقات الاقتصادية

يمثل ضعف مساهمة القطاع الخاص في الدول العربية في الاستثمارات بقطاع النقل البحري أهم المعوقات الأساسية نظراً لوجود بعض التحديات والتي منها على سبيل المثال لا الحصر التشريعات الوطنية الطاردة للاستثمارات والتي تؤدي إلى توجه ملاك السفن لتسجيل سفنهم في دول التسجيل المفتوح (دول الموائمة) حيث البيئة الاستثمارية الجاذبة مما يعتبر احد أسباب ضعف نمو الأسطول البحري العربي. إضافة إلى ضعف إسهامات قطاع البنوك في تيسير الموافقات والإجراءات التمويلية الموجهة لبناء السفن نظراً لتصنيف الاستثمارات في هذا القطاع على أنها استثمارات طويلة الأجل وعالية المخاطر مما يؤدي إلى زيادة إجماع البنوك على التمويل، على الرغم من أهمية النهوض بصناعة النقل البحري الاستراتيجية. كذلك لا يؤدي صغر حجم السوق المحلي لكل دولة عربية منفردة إلى الاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير بشكل يساعد على خفض التكلفة، في حين أن عدد سكان الدول العربية حوالي 377 مليون نسمة عام 2014 بما يمثل سوق كبيرة يمكن الاستفادة منها في زيادة التجارة العربية البينية، وبالتالي تطوير النقل البحري، وتعزيز التكامل الاقتصادي.

المعوقات الإدارية

رغم وجود اتفاقيات لتيسير وتنمية التبادل التجاري بين الدول العربية، من خلال تدليل العقبات أمام المصدرين والمستوردين، والتي عملت على الحد من الإجراءات الجمركية والإدارية. إلا أن واقع التطبيق يشير إلى وجود

العديد من القيود المتعلقة بالإجراءات الإدارية والبيروقراطية وكذلك اشتراط الحصول على العديد من التراخيص، بالإضافة إلى أن طول الوقت الذي يتطلبه الإفراج عن البضائع يحمل المصدرين تكاليف إضافية، وكلها عوامل تحد من انسياب التجارة بين الدول العربية مما يؤثر سلباً على النقل البحري العربي البيئي.

المعوقات التشريعية

لا شك أن التشريعات تأتي لتضع خطط وأمال التنمية موضع التنفيذ الفعلي، فالقوانين والاتفاقيات ما هي إلا تعبير عن إرادة الدول في موضوع ما. لذا فإن التطور والتحديث في مجال النقل عموماً يقتضى وجود بنية تشريعية حديثة ومتطورة قادرة على إحداث ذلك التقدم وتلك التنمية المنشودة لقطاع النقل البحري العربي. والمعلوم من الناحية القانونية أنه إذا أدخلت الدولة اتفاقية ما إلى نظامها القانوني الداخلي - بحسب الإجراء القانوني الذي تتخذه الدولة والمنصوص عليه في دستورها - فإن الاتفاقية تصبح جزءاً لا يتجزأ من نظامها القانوني الداخلي. لهذا فإن تحقيق الهدف المنشود للدول العربية وهو هدف توحيد التشريعات والأنظمة القانونية المطبقة على مجال النقل، وهو ما لن يتحقق ذلك إلا من خلال توحيد التشريعات الداخلية في مجال النقل بين الدول العربية، أو بانضمام الدول العربية لاتفاقيات تنظم موضوع النقل وتكون نابعة من ضمير المشرع العربي ذاته، بما يتلاءم الاحتياجات في هذا المجال،

معوقات أخرى

إضافة لما سبق هناك تحديات أخرى تتعلق بارتفاع تكاليف التشغيل، وصعوبة وتعقيد الإجراءات في بعض الموانئ العربية، وتدني حجم الحركة والانخفاض في معدلات المناولة في الموانئ، وضعف قدرات الموارد البشرية، واختلاف الموانئ العربية فيما بينها من حيث هياكل الرسوم والتعرفة ومستويات الأجور، وعدم تقديم التسهيلات والأولويات للسفن العربية. إضافة إلى عدم وجود كثير من الموانئ على الخطوط الملاحية الرئيسية لشركات النقل العالمية، وخضوع بعض إدارات الموانئ للروتين في الاداء، وعدم مواكبة الأنظمة المؤسسية والقانونية والإدارية السابقة لمتطلبات عصر العولمة.

التعاون العربي في مجال النقل البحري بالدول العربية

إن التعاون العربي في مجال النقل البحري يعد من الأمور التي أعطتها الدول العربية أهمية كبيرة، ولكن من الأهمية بمكان الإشارة إلى أن جزءاً أساسياً من التعاون العربي في مجال النقل البحري هو التعاون العربي الدولي في هذا القطاع، فانضمام الدول العربية للاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري ساهم في وضع الأساس، أو بمعنى أصح تسهيل التعاون العربي البيئي في هذا المجال، خاصة أن الدول العربية أعضاء في الاتفاقيات

التي تنظم النقل البحري الدولي. فهناك دول عربية قامت بالانضمام إلى اتفاقية بروكسل 1924 وكذلك بروتوكول فسبى 1968. فمثلاً دولة الكويت انضمت إلى قواعد بروكسل دون بروتوكول فسبى، واتفقت معها الجزائر في ذلك.

في حين انضمت إلى قواعد هامبورج 1978 بعض الدول العربية مثل مصر التي انضمت إلى هامبورج بعدما انسحبت من بروكسل، ونفذت هامبورج بها من تاريخ 1-11-1998، وتونس التي انضمت إلى هامبورج في 15-9-1980 ونفذت الاتفاقية بها في 1-11-1992 الأردن التي انضمت إلى الاتفاقية في 10-5-2001 ونفذت الاتفاقية في 1-6-2002، ولبنان التي انضمت إليها في 4-4-1983 ونفذت الاتفاقية بها في 1-11-1992 وسوريا انضمت إلى الاتفاقية في 16-10-2002 ونفذت بها في 17-10-2003 وكذلك المغرب التي انضمت إلى الاتفاقية في 12-6-1981 ونفذت بها في 1-11-1992 .

الملاحظ بالنسبة للدول العربية التي لم تنضم إلى أي من هاتين المعاهدتين، وقامت بوضع قوانين داخلية تحكم النقل البحري للبضائع سعياً منها في أن تكون هذه القوانين أكثر فعالية في تحقيق مصالحها الوطنية فإنه يبدو من الغريب أن تتأثر هذه القوانين بشكل يكاد يكون تاماً بهاتين الاتفاقيتين إذ وصل التطابق بين هذه القوانين وهاتين المعاهدتين إلى حد النقل الحرفي لقواعد هاتين المعاهدتين في التشريعات الداخلية لهذه الدول. ولا شك أن موقف هذا الدول لا يحقق التوحيد المنشود. فمع عدم الانضمام إلى هاتين الاتفاقيتين الدوليتين يصبح من حق أطراف عقد النقل البحري الدولي الاتفاق على قانون واجب التطبيق قد يختلف عن القانون الداخلي عملاً بمبدأ سلطان الإرادة المعمول به في مجال التجارة الدولية وهو الأمر الذي سوف يؤدي بطبيعة الحال إلى استبعاد القوانين الداخلية للدول المعنية .

أما عن موقف الدول العربية من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً المعروفة بقواعد روتردام 2008، فقد أصدر مجلس وزراء النقل العرب القرار رقم 327 في عام 2009 بشأن هذه القواعد الذي نص على "دعوة الدول العربية إلى التريث في الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لعقود نقل البضائع كلياً أو جزئياً عبر البحر (قواعد روتردام 2008) ومراقبة النتائج الإيجابية والسلبية التي تنشأ عن تطبيق تلك الاتفاقية لدى الدول المنضمة إليها. وتكليف الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بتنظيم ورشة عمل لدراسة التأثيرات المتوقعة للانضمام إلى الاتفاقية ورفع نتائجها وتوصياتها إلى الاجتماع القادم للمكتب التنفيذي.

تم عقد ورشة العمل من قبل مجلس وزراء النقل العرب لدراسة التأثيرات المتوقعة للانضمام إلى اتفاقية روتردام 2008، عام فبراير 2010 بحضور لفيف من الخبراء المتخصصين في النقل البحري وممثلي الدول العربية والاتحادات العربية المعنية بالنقل. وقد صدر عن هذه الورشة إعلان الإسكندرية لعام 2010 بشأن

قواعد روتردام 2008 والتي كانت أهم التوصيات التي بها هي دعوة الدول العربية للتوقيع على المعاهدة وإرجاء التصديق، لحين الدراسة المتأنية للموضوع. هكذا فإن الاتفاقية وأحكامها وآثارها الاقتصادية المتوقعة ما زالت إلى اللحظة الراهنة قيد الدراسة من الدول العربية ولم تلقى الدول العربية بكلمتها النهائية في هذه الاتفاقية.

يتضح بعد تحليل السياسة التشريعية للدول العربية إزاء النقل الدولي البحري للبضائع أن هناك دولتين منضمتين إلى قواعد لاهاي، وستة دول عربية منضمة إلى قواعد هامبورج و(14) دولة عربية اكتفت بصياغة نصوصها الداخلية على منوال هاتين المعاهدتين ودون أن تلزم نفسها بالانضمام إلى أي منهما. هذه السياسة التشريعية غير المتجانسة التي تفتقر إلى التوحيد يمكن تداركها عن طريق الدعوة إلى وضع اتفاقية عربية للنقل البحري للبضائع بين الدول العربية، إذ أنه من المؤكد أن المتعاملين في عالم التجارة البحرية بحاجة إلى معرفة أن التجارة أينما كانت فإن القانون الواجب تطبيقه سوف يكون إلى حد كبير هو نفسه، وتلك المعرفة لن تحقق إلا من خلال تبني قواعد قانونية موحدة وهو الأمر الذي يتحقق بواسطة إبرام المعاهدات.

على مستوى التعاون العربي البيئي فقد نجحت الجامعة العربية في إصدار "اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية". وجاءت هذه الاتفاقية نتاجاً لدمج مشروع الاتفاقيتين اللتين كانتا تحت الإعداد في نفس الوقت وهما مشروع اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في المشرق العربي الذي تبنته لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (إسكوا)، ومشروع اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط في إطار جامعة الدول العربية مجلس وزراء النقل العرب، من أجل تعزيز حركة التجارة البينية العربية خصوصاً بعد قرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي في جامعة الدول العربية بشأن البرنامج التنفيذي لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى.

جاء إدماج الاتفاقيتين تنفيذياً لقرار المكتب التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب في دورته (40) عام 2008 بشأن تكليف الأمانة العامة بإجراء تنسيق مباشر وعاجل مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (إسكوا) بهدف التوصل إلى اتفاقية واحدة للنقل متعدد الوسائط بين الدول العربية لتحقيق الأهداف المرجوة منها. ومن ثم فقد عرضت الصيغة الموحدة لمشروع الاتفاقية في اجتماع مشترك عقدته الأمانة العامة للجامعة (القطاع الاقتصادي) مع الأمانة التنفيذية لإسكوا خلال شهر يوليو 2008، تم خلاله إدماج نصي المسودتين الأخيرتين لاتفاقية النقل متعدد الوسائط اللتين تم التوصل إليهما في إطار كل من مجلس وزراء النقل العرب وإسكوا. ورد في ديباجة الاتفاقية المدمجة توضيح الأسباب التي أدت إلى عملية الإدماج هذه، بأنها تعود إلى رغبة الدول العربية الأعضاء في جامعة الدول العربية ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (إسكوا)، في تعزيز وتنمية الروابط الاقتصادية بينها وتحقيقاً لما نصت عليه المادة الثانية من ميثاق جامعة الدول العربية من وجوب قيام تعاون وثيق بين دول الجامعة في الشؤون الاقتصادية والمالية.

شركة الملاحة العربية المتحدة

كمثال للتعاون العربي في مجال النقل البحري أسست شركة الملاحة العربية المتحدة عام 1976، وباتت شركة شحن عالمية تغطي خدماتها أكثر من 240 ميناء في العالم، كما تمتلك أكثر من 185 مكتباً حول العالم. وتقدم الشركة خدمات النقل بالحاويات للبضائع التقليدية (الجافة) والبضائع المبردة بالإضافة إلى خدمات لوجستية أخرى لمجموعة واسعة من العملاء في جميع أنحاء العالم، وذلك باستخدام أسطول حديث من السفن التي تمتاز بالكفاءة ومطابقة المعايير البيئية.

في الآونة الأخيرة قامت الشركة بتوقيع عقد لبناء 17 سفينة جديدة في إطار صفقة تبلغ قيمتها أكثر من ملياري دولار أمريكي تعد الأضخم في تاريخ شركة الملاحة العربية المتحدة، وإحدى أبرز الصفقات في قطاع الشحن البحري في العالم. وتشمل الصفقة سفناً تعتبر من أكبر سفن نقل الحاويات في العالم تتوفر فيها مزايا تقنية هي الأحدث وتعتبر من أكثر سفن الشحن الصديقة للبيئة التي تم بنائها حتى الآن. يشمل العقد بناء 6 سفن شحن بتكنولوجيا متقدمة بسعة 18,800 حاوية نمطية و 11 سفينة شحن بسعة 15,000 حاوية نمطية، كما أنها ستكون السفن الأولى في العالم التي يمكنها استخدام الغاز الطبيعي المسال وقوداً مما يساهم في تقليل الأثر البيئي وتكاليف استهلاك الوقود .

الخدمات اللوجستية المقدمة في الدول العربية

يعد الطلب على وسائل النقل طلباً مشتقاً من الطلب على البضاعة. ولقد أدت نظم النقل المتطورة في دول العالم المتقدم إلى ازدهار التجارة بين هذه الدول، بينما يعتبر تخلف الخدمات اللوجستية وارتفاع تكاليفها بسبب تعقيدات وبطء وتباين الإجراءات الإدارية والتجارية وعدم توحيد الأنظمة الجمركية بالمنافذ الدولية للدول العربية، سبباً مباشراً لتواضع حجم التجارة العربية البينية، وبالتالي تواضع حجم عمليات النقل عموماً والنقل متعدد الوسائط على وجه الخصوص.

نجاح صناعة اللوجستيات في أي منطقة يتوقف على توافر بنية تحتية متكاملة وموارد بشرية مدربة وكذلك مناخ تشريعي واستثماري يساعد على جذب رؤوس الأموال. كما أن الموقع الجغرافي للمناطق اللوجستية على خطوط الملاحة العالمية وقربها من الموانئ المحورية من أهم علامات النجاح. يعتبر القطاع اللوجستي واحداً من أهم القطاعات التي تقوم بدفع عجلة الاقتصاد الوطني حيث انه يساهم بنسبة كبيرة في إجمالي الناتج المحلي لأي دولة، حيث يمثل جزءاً كبيراً من الاقتصاد العالمي بإيرادات وصلت إلى 3.9 تريليون دولار في عام 2013، وبمعدل زيادة سنوية تصل إلى 4.5 في المائة.

تبين التقارير الدولية مثل تقرير البنك الدولي وتقرير التنافسية الدولية أن سلسلة الخدمات اللوجستية المقدمة بالموانئ البحرية فيما يتعلق بالخدمات المقدمة للسفن أو للبضائع بالإضافة إلى قدرة الموانئ على إقامة روابط

قوية بالأسواق العالمية في مجال شحن البضائع يعتبر أمراً بالغ الأهمية لقدرته على تمكين الدول من تحسين قدرتها التنافسية بصورة أكثر فاعلية في ظل المنافسة الشرسة و درجة التكامل العالمية المتزايدة بين الدول.

هذا بالإضافة للمزايا الأخرى المتعددة التي يمكن للدول أن تحققها من الموانئ البحرية من خلال إقامة المراكز اللوجستية التي يتم إنشائها على أساس حركة التداول بالموانئ البحرية، و من أهم هذه المزايا جذب الاستثمارات المحلية و الأجنبية و تشجيع الصادرات و زيادة حجم التجارة الدولية و العمل على تخفيض تكاليف نقل و شحن البضائع مع انجاز هذه العمليات في أقل وقت ممكن.

المعايير الدولية لقياس الأداء اللوجستي العالمي

يعد مؤشر أداء الخدمات اللوجستية الذي وضعه البنك الدولي أداة هامة لقياس مستوى الأداء والخدمات اللوجستية المقدمة من الدول بما يساعد الدول على تحديد التحديات والفرص وتحسين أداء الخدمات اللوجستية الخاصة بها. ويوفر هذا المؤشر معلومات ترتبط بعمليات ومراحل الاستيراد و التصدير، والوقت، والتكلفة، وتقييم جودة البنية التحتية، وخدمات الشحن و شبكة الخدمات اللوجستية.

كشف تقرير مؤشر الأداء الصادر من مجموعة البنك الدولي أن الفجوة بين البلدان صاحبة أفضل وأسوأ أداء في مجال الخدمات اللوجستية للتجارة لا تزال واسعة جداً، رغم التقارب البطيء الذي شهدته منذ عام 2007. ولا تزال هذه الفجوة قائمة نظراً لتعدد الإصلاحات المتعلقة بالخدمات اللوجستية والاستثمار في البلدان النامية، رغم الإدراك العالمي تقريباً بأن ضعف مستوى كفاءة سلسلة التوريد هو العائق الرئيسي أمام تحقيق التكامل التجاري في العالم الحديث. ويصنف التقرير الصادر بعنوان "إقامة روابط من أجل التنافس" لعام 2014: الخدمات اللوجستية للتجارة في الاقتصاد العالمي"، ترتيب 160 بلداً على أساس عدد من أبعاد الخدمات اللوجستية .

يتم استخدام ستة أبعاد أساسية لمعرفة أداء البلدان المرجعية من خلال إعطاء كل من تلك الأبعاد تقييم من أدنى درجة إلى أعلى درجة (من 1 إلى 5). تُمكن تلك الأبعاد من عقد مقارنات بين أداء دول العالم مع عرض أفضل أداء بين الدول. كما تساهم في معرفه العلاقة بين دخل الدول وأدائها اللوجستي. فعلي سبيل المثال أظهر تقرير مؤشر أداء الخدمات اللوجستية لعام 2014 بأن ألمانيا قد حققت أفضل أداء في مجال الخدمات اللوجستية الشاملة في العالم، بينما حصلت الصومال على أدنى مرتبة. يلاحظ أن البلدان مرتفعة الدخل تستحوذ على المراكز العشرة الأولى لأصحاب أفضل أداء لوجستي في العالم. ومن بين البلدان منخفضة الدخل حققت ملاوي وكينيا ورواندا أعلى مستوى من الأداء.

وفيما يلي الستة أبعاد الرئيسية لقياس أداء الخدمات اللوجستية لأغلب بلدان العالم:

1. كفاءة عملية التخليص وهي تعني السرعة والبساطة والقدرة من قبل وكالات مراقبة الحدود، بما في ذلك الجمارك.

2. جودة التجارة وخدمة النقل التي لها علاقة وطيدة بالبنية التحتية مثل الموانئ والسكك الحديدية والطرق وتكنولوجيا المعلومات.
3. سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية.
4. الكفاءة وجودة الخدمات اللوجستية على سبيل المثال ؛ كفاءة مشغلي النقل والمخلصين الجمركيين.
5. القدرة على تتبع وتعقب الشحنات الواردة للموانئ.
6. وصول الشحنات في الوقت المناسب إلى المقصد طبقاً للجدول الزمني لوقت التسليم المتوقع.

يبين الجدول التالي مقياس الأداء اللوجستي طبقاً لتقرير مؤشر أداء الخدمات اللوجستية لعام 2014 في الدول العربية حيث تحتل الإمارات العربية المتحدة المرتبة 27 عالمياً والأولي عربياً. وأظهرت نتائج المؤشر تبوء الإمارات المرتبة 24 من حيث أداء الخدمات اللوجستية والمرتبة 22 عالمياً في معيار الخدمات الجمركية، وذلك بعد أن حصلت على نتيجة بلغت 3.49 نقطة. فيما حصدت المركز الـ 19 عالمياً في معيار البنية التحتية اللوجستية بحصولها على 3.76 نقطة، في حين جاءت في المرتبة 30 عالمياً في الشحنات الدولية بحصولها على تقويم 3.37 نقطة، والمركز 25 عالمياً في معيار جودة الخدمات اللوجستية والاختصاص بحصولها على تقويم 3.58 نقطة. وجاءت في المرتبة 22 عالمياً في معيار التتبع بحصولها على 3.64 نقطة، والمرتبة 24 عالمياً في معيار الالتزام بالوقت في الخدمات اللوجستية، وذلك بعد أن حصلت على 3.98 نقطة. ويتضح من ذلك أن الإمارات هي الدولة التي تقود النمو في قطاع الخدمات اللوجستية في منطقة الشرق الأوسط.

على مستوى الدول العربية صنف تقرير البنك الدولي قطر في المرتبة الثانية عربياً والـ 29 عالمياً حيث أنها احتلت المركز الـ 34 من حيث معيار أداء الخدمات اللوجستية بنحو 3.35 نقطة، تليها المملكة العربية السعودية في المرتبة الثالثة عربياً و49 عالمياً بتقويم أداء لوجستي 3.16 نقطة، ثم البحرين في المرتبة 52 عالمياً حيث حصلت على 3.12 نقطة والكويت في المركز 56 عالمياً بحصولها على 3.00. من ثم سلطنة عمان في المرتبة 59 عالمياً، ثم مصر التي جاءت في المركز 62 وتراجعت من المركز 57 في عام 2012 وذلك نظراً لما مرت به من ظروف سياسية واقتصادية غير مستقرة. بينما احتلت الجزائر في منطقة المغرب العربي المرتبة 96 وليبيا المرتبة 118 وموريتانيا المركز 148 مع غياب المغرب في هذا التصنيف.

بشكل عام، فإن التوجه الذي ظهر عبر تقارير سابقة أن البلدان ذات الأداء المنخفض تعمل على تحسين نتائجها الإجمالية بوتيرة أسرع من البلدان ذات الأداء المرتفع، وأثبت التقرير أن البلدان كافة، بغض النظر عن مستوى دخلها، بحاجة إلى تطبيق استراتيجيات مختلفة لتحسين ترتيبها من حيث أداء الخدمات اللوجستية. بينما هناك توجه عام في البلدان مرتفعة الدخل نحو تطبيق الخدمات اللوجستية الخضراء أو الخدمات اللوجستية صديقة البيئة. ففي عام 2014، أفاد نحو 37 في المائة من المشاركين في مسح عن مؤشر أداء الخدمات اللوجستية الذين يقومون بعمليات شحن إلى دول منظمة التعاون والتنمية أنهم شهدوا طلباً على الحلول اللوجستية الصديقة للبيئة، مقابل 10 في المائة فقط من هؤلاء الذين يقومون بعمليات شحن إلى بلدان منخفضة الدخل. و فيما يلي جدول توضيحي لمعايير الدولية التي وضعها البنك الدولي و التي تمثل مؤشرات أداء الخدمات اللوجستية للدول العربية.

جدول رقم (4)
ترتيب الدول العربية في مؤشر الخدمات اللوجستية

ترتيب العالمي	توقيت الوصول		تتبع الشحنات		الجودة اللوجستية		الشحنات العالمية		البنية التحتية		التخليص الجمركي		أداء الخدمات اللوجستية		الدولة
	الدرجة	الترتيب	الدرجة	الترتيب	الدرجة	الترتيب	الدرجة	الترتيب	الدرجة	الترتيب	الدرجة	الترتيب	الدرجة	الترتيب	
27	3.98	24	3.64	22	3.58	25	3.37	30	3.76	19	3.49	22	3.63	24	الإمارات
29	3.92	27	3.41	34	3.3	36	3.25	33	3.24	35	3	40	3.35	34	قطر
49	3.65	43	3.18	45	3.09	42	2.96	60	3.27	33	2.84	51	3.16	43	السعودية
52	3.12	85	3.35	36	3.04	47	3.01	53	3.12	40	3.1	36	3.12	44	البحرين
56	3.38	61	3.16	47	2.91	59	2.77	81	3.07	43	2.74	57	3	60	الكويت
59	3.39	59	2.66	86	2.74	71	3.04	52	2.93	52	2.86	49	2.94	61	عمان
	3.38	63	2.81	71	2.73	73	2.96	61	2.98	48	2.55	73	2.9	62	المغرب
62	3.13	82	3	62	2.92	58	2.83	77	2.77	61	2.63	64	2.88	63	مصر
68	3.29	69	2.6	96	2.68	78	2.97	58	2.58	73	2.47	81	2.77	73	الأردن
110	3.35	64	2.69	82	2.6	88	2.96	62	2.52	81	2.42	94	2.77	74	تونس
85	3.08	90	2.99	63	2.83	64	2.62	106	2.54	78	2.39	98	2.74	77	لبنان
96	2.95	112	2.46	122	2.35	125	2.56	112	2.29	113	2.42	95	2.51	111	الجزائر
151	3.01	98	2.51	112	2.38	121	2.54	115	2.15	139	1.95	160	2.43	126	اليمن
118	2.79	132	2.57	100	2.28	136	2.38	137	2.13	144	2.27	122	2.41	132	ليبيا
148	2.78	136	2.36	138	2.25	141	2.29	151	2.34	105	2.13	146	2.35	145	موريتانيا
128	2.59	152	2.39	131	2.27	138	2.32	146	2.14	143	2.32	113	2.34	146	القمر
155	2.85	127	2.13	157	2.1	259	2.36	140	2.24	122	2.19	138	2.31	148	سوريا
141	2.76	139	2.12	158	2.15	157	2.31	148	2.02	154	1.94	161	2.22	156	العراق
153	2.48	160	2.26	150	2.26	140	2.17	157	1.94	159	1.99	158	2.19	157	السودان
154	2.56	157	1.97	162	2.09	160	1.9	164	1.91	161	2.04	155	2.07	162	جيبوتي
160	1.75	166	1.52	166	1.62	165	1.59	165	1.51	166	1.76	164	1.63	166	الصومال

المصدر: www.lpi.worldbank.org

أمثلة للخدمات اللوجستية المقدمة في بعض موانئ الدول العربية

يتصف القطاع اللوجستي في كثير من الموانئ العربية وعلى الأخص الدول العربية غير النفطية منها بأنه لم يتطور بنفس التطور العالمي وأنه لا يزال يُطبق المفاهيم التي كانت سائدة في حقبة السبعينات فعدم القدرة على التكيف مع التطورات التكنولوجية الجديدة لها انعكاساتها الخطيرة على المقدرة التنافسية. كما تتباين كفاءة النقل البحري تبايناً كبيراً في المنطقة؛ فبعض الموانئ تتميز بإنتاجية عظيمة، في حين تفتقر إلى ذلك موانئ أخرى. وكذلك تؤدي البنية التحتية في بعض الموانئ إلى نقاط ازدحام واختناق، لعدم تخصيص مسارات جانبية للشاحنات التي تنقل الحاويات من وإلى محطات الشحن. وينجم عن ذلك ازدحام الشاحنات في الميناء، وتأخير في مراكز التفتيش الجمركي، وهذه مشكلة خطيرة للشحنات التي يمثل وصولها في الوقت المحدد مسألة حساسة ودقيقة.

لعل من أهم المشروعات التي تنفذ في هذا المجال المشروع الذي تقوم به جمهورية مصر العربية حالياً، والذي سيعود بالنفع على الدول الشقيقة المجاورة هو مشروع محور قناة السويس الذي يعد من أهم المشروعات القومية في الوقت الراهن والذي من خلاله سيتم ربط الموانئ والمناطق اللوجستية بين دولة مصر وشقيقاتها العربية. المشروع الجديد عبارة عن حفر تفرعة جديدة لقناة السويس والتي يتواجد لها حالياً ستة تفرعات. والتفرعة الجديدة بطول 35 كم وتصل تكلفتها إلى 4 مليار جنيه، بالإضافة إلى تعميق وتوسيع 27 كم في منطقة البحيرات المرة البالغ طولها 11.8 كم فقط وتعميق وتوسيع تفرعة البلاح وطولها 10 كم. وتصل تكلفة عمليات التعميق و التوسيع أو ما يطلق عليه التكريك نحو 15 مليار جنيه أي 4 أضعاف كلفة التفرعة الجديدة. ويقدر عرض التفرعة الجديدة بنحو 317 متر على صفحة الماء وعمقها 24 متر أو 78 قدم لتسمح بمرور سفن ذات غاطس 66 قدم. وبالتالي المرور في القناة الآن أصبح في اتجاهين ما عدا منطقتين وهم من جنوب البحيرات حتى مدينة السويس عند المدخل الجنوبي للقناة. والجزء الثاني هو من شمال البلاح حتى تفرعة بورسعيد المزدوجة بطول 40.1 كم، بما يسمح بعبور قافلة من الشمال وأخرى من الجنوب. يتمثل العائد الاقتصادي للمشروع في⁽¹⁾.

- تحقيق نسبة أكبر من ازدواجية قناة السويس وزيادتها (< 50%) من طول المجرى الملاحي.
- تقليل زمن العبور ليكون 11 ساعة بدلاً من 18 ساعة لقافلة الشمال.
- تقليل زمن الانتظار للسفن ليكون 3 ساعات في أسوأ الظروف بدلاً من (8 إلى 11 ساعة) مما يقلل التكلفة ويزيد عدد السفن التي تسلك القناة بدل من رأس الرجاء الصالح.
- زيادة القدرة الاستيعابية لمرور السفن في القناة لمجابهة النمو المتوقع لحجم التجارة العالمية في المستقبل لتكون 97 سفينة قياسية عام 2023 بدلاً من 49 سفينة عام 2014.

(1) دكتور هاني الحفناوي (2015). نائب رئيس مجلس علماء مصر، عضو مجلس إدارة صفوة الخبراء المصريين للتنمية، وعضو الصالون البحري المصري.

- خطوة هامة على الطريق لإنجاح مشروع محور التنمية بمنطقة قناة السويس ودفع عجلة الاقتصاد القومي المصري لتحويل مصر إلى مركز تجارى ولوجيستي عالمي.
- تحقيق العبور المباشر دون توقف لعدد 45 سفينة في كلا الاتجاهين مع إمكانية السماح لعبور السفن حتى غاطس 66 قدم في جميع أجزاء القناة.
- زيادة عائد قناة السويس بنسبة 259 في المائة عام 2023 ليكون 13.226 مليار دولار مقارنة بالعائد الحالي 5.3 مليار دولار مما يؤدي إلى الانعكاس الإيجابي المباشر على الدخل القومي المصري من العملة الصعبة.
- زيادة فرص العمل لأبناء مدن القناة و سيناء والمحافظات المجاورة مع خلق مجتمعات عمرانية جديدة.
- تعظيم القدرات التنافسية للقناة ورفع درجة التصنيف العالمي للمجرى الملاحي نتيجة زيادة معدلات الأمان الملاحي أثناء مرور السفن.

يوجد أمثلة عديدة لموانئ الدول العربية التي تطبق الأنشطة اللوجستية. فموانئ دبي العالمية تحرص على تعزيز دور دولة الإمارات إقليمياً وعالمياً في مجال تشغيل الموانئ والمحطات البحرية وإثبات موقع الدولة كمصدر للخبرات في مختلف المجالات وخاصة في قطاع الموانئ التجارية والشحن واللوجستيات. وقد تبين أن موانئ دبي العالمية تضم محطة أعمالها أكثر من 65 محطة بحرية في ست قارات ومن ضمنها مشاريع تطوير قيد الإنجاز في الهند وإفريقيا وأوروبا والشرق الأوسط، فيما تعتبر موانئ دبي سفيراً تجارياً لدولة الإمارات. هذا بالإضافة إلى افتتاح محطة الحاويات الجديدة رقم 3 في ميناء جبل علي الذي شهد خلال العام الحالي أول رسو مجدول لسفينة تجارية في المحطة الجديدة التي تعتبر الأكبر والأكثر تطوراً في العالم.

يعتبر تدشين محطة الحاويات الجديدة بمثابة تدشين لعهد جديد وأسلوب عمل مختلف سيجعل من جبل علي مرجعية عالمية في قطاع الموانئ والخدمات اللوجستية بعدما رسخ مكانته المحورية في المنطقة. ومن أهم الفوائد الناتجة من إنشاء محطة الحاويات الجديدة إضافة 4 ملايين حاوية نمطية قياس 20 قدماً إلى طاقة ميناء جبل الاستيعابية العام المقبل لتصل 19 مليون حاوية نمطية، وتتمتع المحطة ببنية تحتية عصرية حيث تضم غاطساً بعمق 18 متراً، ما يوفر القدرة على مناولة المزيد من سفن الحاويات العملاقة تصل إلى 10 سفن في وقت واحد.

وفي المملكة العربية السعودية يعد الاقتصاد السعودي من أكبر اقتصاديات العالم في الوقت الحاضر. ومن مرتكزاته الأساسية الموانئ والتي أولتها المملكة اهتماماً خاصاً ليقينها بأن الموانئ هي شرابيين الاقتصاد السعودي لتغذية البرامج والمشروعات الحيوية التي ينفذها القطاع العام والقطاع الخاص على حدا سواء. بناءً عليه، اهتمت المملكة اهتماماً بالغاً بتطوير الموانئ وإنشاء موانئ جديدة عصرية تواكب التطور العالمي، فمنذ ثمان وثلاثين سنة مضت تم وضع الأسس التي قامت عليها الموانئ السعودية من خلال إنشاء المؤسسة العامة للموانئ، فقد تحولت من مرافئ متواضعة لشحن وتفريغ البضائع يقع على الدولة عبء تشغيلها وإدارتها إلى مدن صناعية متكاملة تقدم جميع الخدمات اللوجستية، ويتسم العمل فيها بالدقة والانسيابية والتنظيم الرفيع

المستوى؛ مما حدا بالدولة إلى أن تعطي أولوية الخصخصة للموانئ، فكانت أول قطاع يتم خصصته في المملكة منذ أكثر من عشرين عاماً.

بذلت المؤسسة العامة للموانئ جهوداً خلال السنوات الماضية للنهوض بالموانئ السعودية كي تتمكن من مواجهة المنافسة القوية التي تواجهها من موانئ الدول المجاورة والموانئ الأخرى العالمية. ولقد شهدت الموانئ السعودية إنجازات عديدة خلال الفترة الماضية على صعيد الأداء والإنتاجية، واستطاعت أن تجد لها موقفاً متميزاً ووجوداً مستمراً على خريطة النقل البحري العالمي، والوقوف في مصاف الموانئ العالمية ذات السمعة الطيبة والأداء المشرف. ويأتي في مقدمة هذه الإنجازات: إنفاق الدولة بمبالغ بالمليارات على إنشاء البنية الأساسية، ودعم مشروعات التوسعة والتطوير لمواكبة التطورات والمستجدات في صناعة الموانئ والنقل البحري.

إضافة إلى وضع الخطط الاستراتيجية للتطوير لتواكب النمو الاقتصادي الكبير الذي تشهده المملكة مما أحدث نقلة نوعية في تركيبة الموانئ السعودية خلال السنوات الماضية، كبناء أرصفة ومحطات لمناولة البضائع، وموانئ جديدة، وخدمات مساندة، وتنفيذ العديد من مشروعات التطوير والتوسعة لتحسين البنية الأساسية من قنوات وأحواض بحرية وأرصفة وطرق ومنشآت وتوفير معدات حديثة وتطوير لآليات التشغيل. وقد أسهم ذلك في تحقيق زيادة كبيرة في الطاقة الاستيعابية، ورفع مستوى الأداء والإنتاجية في جميع الموانئ وتعزيز قدراتها وكفاءتها التشغيلية ومكثها من تلبية متطلبات التنمية والنهضة الاقتصادية الشاملة التي شهدتها المملكة العربية السعودية خلال السنوات الماضية. وجاء التطور الملموس الذي شهدته الموانئ السعودية في السنوات الماضية كانعكاس للنهوض الاقتصادي وتعاضم حجم صادرات المملكة إلى الخارج وزيادة المدن الصناعية من جهة، وازدياد حركة التجارة البحرية العالمية وحاجتها إلى منافذ المملكة البحرية الاستراتيجية من جهة أخرى.

فلم يعد الدور الذي تقوم به الموانئ السعودية مقتصرًا على مناولة البضائع فقط، فقد أصبحت المحرك الاقتصادي لكل القطاعات المنتجة والمستهلكة، وترتبط ارتباطاً مباشراً بجميع الأنشطة الاقتصادية والصناعية التي تقام في جميع مدن ومناطق المملكة. فالموانئ التجارية تؤدي دوراً محورياً في تيسير عمليات جلب السلع كافة والخدمات اللازمة لمتطلبات التنمية الاجتماعية والاقتصادية والصناعية. والموانئ الصناعية لها دور أساسي في دعم الصناعات الوطنية وفتح المجال أمامها للمنافسة الخارجية، من خلال قربها من مناطق الإنتاج وتسهيل عمليات تصدير الصناعات البتروكيماوية والسلع البترولية وتقديم الإعفاءات والتخفيضات المشجعة من تعرفه الموانئ. وكان لنجاح الموانئ السعودية في القيام بتلك الأدوار المتعددة والثقة في إمكانياتها وتجهيزاتها الأثر في توجه الدولة نحو إقامة المدن الاقتصادية في العديد من مدن المملكة. كما أن هناك تنسيق بين المؤسسة العامة للموانئ والهيئة الملكية للجبيل وينبع لتوفير متطلبات الشركات الصناعية ومواكبة خططها التوسعية. وهذا نجاح يضاف إلى سلسلة من نجاحات المؤسسة العامة للموانئ.

تمثل الموانئ السعودية أهمية قصوى للصناعات الوطنية، فهي الجسر الممتد نحو العالم لتصدير المنتجات الصناعية والسلع التجارية لشتى الأقطار على الكرة الأرضية، وذلك نظراً لما يتوفر في الموانئ السعودية من بنى تحتية ومعدات مناولة ونظم تبادل معلومات، وقوى عاملة مؤهلة ومدربة لتسهيل عمليات الاستيراد والتصدير ومقابلة احتياجات الصناعات الوطنية للتصدير إلى جانب تلقي المواد الخام الواردة لتدويرها عبر الصناعات التحويلية كمنتجات مرة أخرى. كما تقدم الموانئ السعودية دعماً للصادرات الصناعية والسلع البترولية عن طريق الإعفاءات من رسوم الموانئ أو خفضها، وكذلك يتوفر بالموانئ السعودية مناطق للإيداع وإعادة التصدير لدعم برامج الصادرات السعودية. ومن أهم الخدمات اللوجستية التي تقدم في موانئ المملكة خدمات مناطق إعادة التصدير، ومساحات تخزين مكشوفة ومسقوفة، وخدمات التزود بالوقود، وتموين الزيوت والشحوم، والتموين بالمياه والمواد الغذائية، ومستودعات قريبة من المدن، إضافة إلى خدمات بنكية متنوعة.

كذلك تم تخصيص مواقع قريبة لوكلاء السفن وتخصيص مواقع قريبة للتخليص الجمركي وتوفير خدمات الاتصالات الحديثة وتوفير وسائل نقل مناسبة وطرق ممهدة وتوفير محطات للأوزان وأماكن الانتظار للمراجعين ومواقف للشاحنات والسيارات، وكذلك الخدمات السياحية والترفيهية.

كما يتوفر بالموانئ السعودية مجمعات متخصصة لبناء وإصلاح وصيانة السفن في كل من ميناء جدة الإسلامي وميناء الملك عبد العزيز بالدمام. وقد أنشأت إحدى الشركات الوطنية مجمعاً لبناء السفن في ميناء الملك عبد العزيز بالدمام يعد الأول من نوعه في المملكة. وقد نجح المجمع في بناء 46 قطعة بحرية متخصصة ومتعددة الأغراض لفائدة الموانئ السعودية وشركة أرامكو وغيرها. وهناك خطط توسعية ليكون المجمع قادراً على بناء تسع سفن في الوقت نفسه. كما أقامت شركة سابك بإنشاء مشروع الدعم اللوجستي في ميناء الجبيل التجاري، يهدف هذا المشروع إلى نقل منتجات شركة سابك من البولييمرات والبولي أثلين والبروبيلين من المصانع إلى الميناء بطاقة سنوية تقدر بـ 4.1 مليون طن، إذ إن المشروع صمم ليستقبل (400) شاحنة يومياً، ويعمل لتصدير (557) إلى (1577) حاوية معبأة يومياً.

تطوير منظومة الخدمات اللوجستية المرتبطة بالموانئ البحرية

بعد مراجعة ودراسة مؤشرات الأداء العالمي للخدمات اللوجستية المقدمة و بعد ما تبين تراجع بعض الدول العربية بناءً على المؤشرات العالمية مثل مصر والتي أظهرت تراجعاً نتيجة تأثير الاضطرابات السياسية وغيرها من الدول العربية التي تأثرت بالتطورات الداخلية غير المواتية في الآونة الأخيرة مما ترتب عليه عدم الاستفادة الكاملة من الموانئ العربية في دعم و تنمية الأنشطة اللوجستية و أنشطة القيمة المضافة. من هذا المنطلق، تعتبر الحلول اللوجستية هي الأساس الذي يضمن استمرار تدفق السلع والخدمات و تحقيق مزايا تنافسية ضمن السوق العالمي والمنافسة. لذلك استحوذ اهتمام معظم الدراسات و الباحثين على الخدمات

اللوجستية وتأثيرها في توفير السلع والخدمات للأسواق المحلية والعالمية بتكلفة منخفضة وجودة عالية. وبناءً عليه، فإن للمراكز اللوجستية دوراً هاماً لتحسين كفاءة الموانئ العربية.

يعتبر الهدف الأساسي من إنشاء المراكز اللوجستية ممارسة كافة الأنشطة ذات الصلة بالنقل واللوجستيات وتوزيع البضائع لكل من السوق المحلي والترانزيت الدولي. بالتالي تعتبر مراكز اللوجستيات كمراكز تجميع و توزيع البضائع الواردة إليها بعد التخليص عليها جمركياً. كما تعتبر مراكز لصناعة القيمة المضافة التي تساهم في رفع القيمة الاقتصادية للمواد المصنعة. كما أن المركز اللوجستي يقوم بخلق العديد من الأنشطة الخدمية المكملة لأنشطة الميناء مثل أعمال التأمين والأعمال البنكية. يوضح الجدول الآتي تصنيف أهم الخدمات والوظائف التي تقدمها المراكز اللوجستية بالميناء.

جدول رقم (5)
الخدمات والتسهيلات التي يقدمها المركز اللوجستي

أنشطة و تسهيلات الخدمات اللوجستية	تصنيف التسهيلات
التخزين معالجة طلبات العملاء تجميع البضائع تعقب الشحنات النقل و التخليص الجمركي مستندات الشحن	أنشطة تتعلق بحركة البضائع
إدارة أساطيل النقل تأجير حاويات و مركبات إصلاح و صيانة للسفن و المركبات إمداد بالوقود تنظيف الحاويات	إدارة تشغيل الحاويات و المركبات
التعبئة و لصق العلامات التجارية رقابة الجودة تجميع و اختبار المنتجات و إصلاحها و صيانتها.	أنشطة ذات قيمة مضافة

المصدر: مركز البحوث و الاستشارات لقطاع النقل البحري.

العناصر اللازم توافرها لإقامة المراكز اللوجستية داخل الموانئ العربية أو بالقرب منها

استناداً إلى المؤشرات و المعايير الدولية لقياس الأداء اللوجستي الذي حددها البنك الدولي وبعد مراجعة الدول التي احتلت المراكز المتقدمة من حيث مؤشرات الأداء اللوجستي، و بعد استعراض العديد من المراكز اللوجستية العالمية التي بجدر الاسترشاد بها حيث أنها تنتمي إلى الدول المتقدمة الاقتصادية، تم استخلاص العناصر الآتية اللازمة لإقامة المراكز اللوجستية:

- البنية الأساسية التي تتضمن مصادر الطاقة الكهربائية وشبكات المياه والصرف وشبكة الاتصالات و شبكة الطرق.
- البنية الفوقية للمركز اللوجستي التي تتضمن إقامة المخازن بأنواعها المختلفة من ساحات مكشوفة، و مخازن مغلقة ومخازن المتخصصة.
- محطة الحاويات (CFS) المتداولة بنظام الـ (LCL) التي تتضمن ساحة لتعبئة وفض الحاويات، ومخزن لبضائع الحاويات المشتركة، ومعدات تداول الحاويات والبضائع.
- شبكة نظم المعلومات التي تتضمن وحدة إدخال البيانات، وحدة الإجراءات والمستندات الجمركية ووحدة التبادل الإلكتروني للبيانات و المستندات.
- التجهيزات اللازمة للأنشطة التشغيلية مثل إقامة مراكز للتعبئة والتغليف والملصقات التجارية، وورش لصيانة وإصلاح وتنظيف الحاويات، وورش لصيانة المعدات ومخازن لقطع الغيار.
- الأنشطة الخدمية والتجارية مثل مباني لكل من الخدمات المصرفية والتأمين والجمارك والتوكيلات الملاحية و متعهدي النقل الدولي، ومبنى لرقابة الجودة.

صعوبات تطبيق خدمات لوجستية مشتركة بين الدول العربية

- علي الرغم من التطور والنمو الاقتصادي الملحوظ، الذي شهدته الدول العربية بشكل عام خلال العقود الماضية، لا يزال قطاع الدعم اللوجستي يواجه العديد من التحديات الاستراتيجية حيث أن هناك العديد من الصعوبات التي تعوق تحقيق تكامل لوجستي مشترك بين الدول العربية، فيما يلي بعض الصعوبات و التحديات التي تواجه الدول العربية لإنشاء قطاع لوجستي مشترك:
- الانتشار الجغرافي الواسع للدول العربية وامتدادها عرضيا وطوليا مع إشرافها على اربع مناطق بحرية تتمثل في : المحيط الأطلسي وغرب المتوسط وشرق المتوسط والبحر الأحمر وبحر العرب والخليج العربي مما يضع عبئا لتحقيق الاندماج والتكامل اللوجستي.
 - قصور طرق النقل الحالية بين أنحاء السوق العربية التي يمكن أمدادها بالدعم اللوجستي سواء السكك الحديدية أو البحرية والموانئ والأنهار والقنوات المائية أو الطرق البرية للشاحنات.
 - انقسام الدول العربية إلى وحدات متباينة ذات أنظمة سياسية واقتصادية واجتماعية مختلفة بما يجعل من الأصعب إيجاد شبكة لوجستية متكاملة ذات كفاءة واحدة مسايرة للتطور العالمي.

- التكلفة المرتفعة والقيود في عملية تطوير الموانئ.
- تباين دور الموانئ العربية في حلقة الإمداد الدولية وهيكل شبكة الخدمات اللوجستية و زيادة الإنتاجية و الكفاءة للموانئ على مستوى العالم.
- المنافسة القوية نحو إنشاء الموانئ المحورية Hub Ports.
- ظهور المشغلين العالميين للمرافئ وازدياد حصتها في السوق المتنامية.

في ظل المتغيرات العالمية أصبح من الممكن التغلب على تلك التحديات عن طريق وضع خطط إستراتيجية لسياسات عربية لوجستية متكاملة طويلة المدى بتقسيم المنطقة إلى مناطق فرعية متعددة ترتبط كل منطقة منها فيما بينها بخطة واحدة تكون أكثر تمثيلاً مع واقع ظروف كل منطقة وذلك في إطار سياسة عربية شاملة للمنطقة العربية كلها في سبيل الوصول تدريجياً إلى وحدة القطاع اللوجستي بطريقة فعالة. غير أنه من صعوبات تطبيق هذا الفكر الأوضاع الداخلية في بعض الدول العربية.

هذا بالإضافة إلى تحديات الناتجة من انتشار مفهوم تطبيق الجودة الشاملة و التي تم الإشارة إليها من ضمن أنشطة المراكز اللوجستية. فقد خطت العديد من الدول العربية في السنوات الأخيرة خطوات جادة لتحديث الموانئ البحرية، إلا أن عدم تطبيق الجودة الشاملة بمفهومها الواسع في تلك الموانئ يقلل في كثير من الأحيان من فرص المنافسة الحقيقية مع الموانئ العالمية الأخرى، وهو ما يدعو إلى اتخاذ إجراءات جوهرية في الإدارة الداخلية للموانئ البحرية العربية بما يكفل لها تكامل الخدمات التي تقدمها وتسخير التكنولوجيا المتقدمة لخدمة أهدافها وسرعة الاستجابة والتفاعل مع كل ما يطرأ على صناعة النقل البحري من مستجدات من حيث تحديات التشغيل ومستويات الأداء، والقيام بخطوات أكثر جدية لإعادة تنظيم الهياكل الإدارية للموانئ البحرية في جميع الدول العربية بلا استثناء.

مقترحات النهوض بقطاع النقل البحري والخدمات اللوجستية بين الدول العربية

سبق لجامعة الدول العربية إعداد دراسة عن النقل متعدد الوسائط بالدول العربية ، قدمت للجنة التنموية الاقتصادية والاجتماعية الأولى التي عقدت بالكويت عام 2009. كما نظمت ورشة عمل لدراسة تطوير وتحديث منظومة النقل البحري في الدول العربية في سبتمبر 2010. توصلت كل من الدراسة وورشة العمل للعديد من التوصيات حول تطوير منظومة النقل بالدول العربية ومن بين تلك التوصيات:

- توحد الدول العربية في أسواق جغرافية تواجه بها التكتلات الإقتصادية المتقدمة بالدعم اللوجستي المتميز. وعليها كذلك أن تركز حجم تجارتها الخارجية في سبيل الحصول على إقتصاديات الحجم بما يساعدها على اكتساب التكنولوجيا المتقدمة ولقطاع النقل البحري.
- الاعتماد الكلى على تبادل المعلومات الكترونيا وهو ما يعرف بالإدارة الالكترونية.
- إنشاء مجلس للقطاع اللوجستي على مستوى الدول العربية وعلى مستوى كل دولة عربية.
- تنسيق وتطوير التشريعات والقوانين الدولية والوطنية المتصلة بنشاط النقل البحري واللوجستيات بالدول العربية تبعاً لمتطلبات السوق العربية.
- إنشاء هيئة إقليمية للوجستيات تعمل على التخطيط والتنسيق بين مختلف وسائط النقل.
- إنشاء منظمة إقليمية متخصصة في تمويل استثمارات النقل البحري والموانئ والنقل متعدد الوسائط تغطي المنطقة العربية.
- بذل كافة الجهود لإنجاح المراكز اللوجستية بالموانئ العربية وذلك من خلال تحديث الهيئات المتعاملة معها والإجراءات الجمركية، وتحسين البنية الأساسية وشبكة الاتصالات والمعلومات.
- ضرورة تفعيل الخدمات اللوجستية البحرية من خلال تقديم تكوين شركات ملاحية لتشغيل السفن و إنشاء ترسانات بحرية، إنشاء توكيلات ملاحية و شركات للسفن و التفريغ وشركات للنقل البرى و البحري والجوي إلى جانب شركات التأمين.
- تتبع ومراقبة المراكز والتجمعات الصناعية والتجارية الجديدة دوليا التي تعتمد على النقل كنشاط أساسي في تطوير الموانئ من خلال إنشاء مراكز لوجستية.
- ضرورة تواجد بيئة سياسية مستقرة تساعد على جذب المستثمرين لصناعة النقل البحري والخدمات اللوجستية و هو ما نفتقر إليه معظم الدول العربية الآن.