

Distr.  
LIMITED

E/ESCWA/C.5/2023/6  
19 September 2023  
ARABIC  
ORIGINAL: ENGLISH

المجلس



الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

لجنة النقل واللوجستيات  
الدورة الرابعة والعشرون  
القاهرة، 10-11 كانون الثاني/يناير 2024

البند 7 من جدول الأعمال المؤقت

## أداء اللوجستيات في المنطقة العربية: نظرة عامة على التطورات

### موجز

تُعَدُّ اللوجستيات حجر الأساس للتجارة الدولية إذ تساهم في تعزيز فعالية نقل البضائع بين مختلف الأطراف المعنية. وللمنطقة العربية تاريخٌ عريقٌ مديد من التجارة البحرية وتقاليد الملاحة البحرية بحُكم موقعها المتميز بين آسيا وأوروبا وأفريقيا، الذي يجعل منها نقطة عبور هامة للمنتجات بين القارات الثلاث. ومع ذلك، فإنَّ المنطقة ذات الموقع الاستراتيجي لا بدَّ أن تكون فعالة وتنافسية لكي تُعتبر مركزاً عالمياً.

وارتقت بعض البلدان العربية إلى مستوى التحدي واشتهرت بكفاءتها وأدائها، بينما لا تزال بلدان أخرى تسعى لتحقيق هذه الغاية. وقد برزت عدَّة صعوبات، لا سيَّما في أداء اللوجستيات وأثاره على تكاليف التجارة والقدرة التنافسية. فعدم كفاية البنى التحتية، وعدم فعالية الممارسات التجارية، والقيود الإدارية هي مجرد أمثلة قليلة عن أسباب عدم الكفاءة الذي قد يؤدي إلى تأخير وعرقلة كبيرين في تدفق السلع، مما يؤثر على الكفاءة التجارية. ورغم ذلك، الحلول موجودة، خاصة مع التطورات التكنولوجية الهائلة في السنوات الأخيرة.

وأدَّت تطوُّرات أخرى مثل ظهور التجارة الإلكترونية وإعادة معايرة سلاسل التوريد العالمية في أعقاب جائحة كوفيد-19 إلى إحداث تغييرات في اللوجستيات، ممَّا أوجد فرصاً وتحديات جديدة. ولجنة النقل واللوجستيات مدعوة إلى استعراض محتوى هذه الوثيقة وإبداء الرأي بشأنه.

## المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
3	5-1	..... مقدمة
		<u>الفصل</u>
4	30-6	..... أولاً- الأداء اللوجستي
4	9-6	..... ألف- الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة
6	12-10	..... باء- مؤشر الأداء اللوجستي
7	16-13	..... جيم- أداء موانئ الحاويات
9	30-17	..... دال- أداء تيسير التجارة
15	44-31	..... ثانياً- الازدحام في الموانئ
16	36-33	..... ألف- أسباب الازدحام في الموانئ
17	39-37	..... باء- آثار الازدحام في الموانئ
18	42-40	..... جيم- ازدحام السفن في الميناء
20	44-43	..... دال- ازدحام الشاحنات في الميناء
20	51-45	..... ثالثاً- تأثير الوقت اللازم للشاحنة لإتمام مهامها
20	47-45	..... ألف- كفاءة الميناء
21	48	..... باء- زيادة تكلفة اللوجستيات
21	51-49	..... جيم- تحسين الوقت اللازم للشاحنة لإتمام مهامها
21	55-52	..... رابعاً- إدارة الازدحام في الموانئ
23	63-56	..... خامساً- الخاتمة والتوصيات

## مقدمة

- 1- تُعدُّ اللوجستيات حجر الأساس للتجارة الدولية، فتعزّز حركة البضائع بين الأطراف المعنية في جميع أنحاء العالم. وقد زادت أهمية اللوجستيات مع نموّ سلاسل القيمة العالمية، فغالباً ما تُنقل الأجزاء والمكونات بين مناطق وبلدان وحتى قارات متعدّدة من أجل تجميع المنتج النهائي. وجعل نموذج الإنتاج هذا كفاءة اللوجستيات عاملاً حاسماً للقدرة التنافسية والمشاركة في التجارة العالمية.
- 2- ورغم النمو الاقتصادي والثروة الناجمين عن التجارة الدولية، ظهرت صعوبات جمّة، لا سيّما في ما يتعلق بالازدحام في الموانئ، وتكلفة التجارة، والمنافسة بين القوى العالمية، وإقامة التحالفات ونُظم التجميع الرئيسي للسيطرة على الإنتاج والأسواق. وازداد الطلب على اللوجستيات الفعّالة نتيجة تغيير أنماط سلسلة التوريد العالمية لإعادة الأنشطة إلى البلد الأصلي أو نقل الأنشطة إلى موقع أقرب إليه أو إلى بلد حليف، والاستخدام المتزايد للتجارة الإلكترونية مقارنةً بالتسوّق في المتاجر في أعقاب جائحة كوفيد-19، إلى جانب تطوّرات أخرى. ومع سعي العالم إلى تحقيق المزيد من الكفاءة والقدرة التنافسية في التجارة والمزيد من الممارسات الأكثر مراعاةً للبيئة مثل القضاء على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، تصبح كفاءة اللوجستيات بالغة الأهمية.
- 3- وشهدت السنوات الأخيرة تطوّرات مهمّة من شأنها أن تساعد في تحسين الكفاءة اللوجستية، وتحديدًا التطوّرات التكنولوجية التي أحدثتها الثورة الصناعية الرابعة، ممّا شجّع على حلّ بعض المشاكل اللوجستية عن طريق الأتمتة باستخدام الذكاء الاصطناعي، وسلاسل الكتل، والمركبات والمعدّات الآلية، والبيانات الضخمة. وتتأثر كفاءة اللوجستيات أيضاً باعتماد تدابير وسياسات مختلفة تهدف إلى ترشيد وتبسيط عمليات مناولة الشحنات وتخليصها، بما في ذلك تنفيذ اتفاقية تيسير التجارة لمنظمة التجارة العالمية والاتفاق الإطاري المتعلق بتيسير التجارة اللأورقية عبر الحدود في منطقة آسيا والمحيط الهادئ.
- 4- وتُعتبر المنطقة العربية اهتماماً بالغاً للكفاءة اللوجستية في سعيها إلى مواصلة ازدهارها كمركزٍ للشحن الدولي بحُكم موقعها الاستراتيجي وروابطها التاريخية بهذا القطاع. ويُعدُّ قطاع الموانئ في المنطقة من أهمّ القطاعات وقد شهد استثمارات وتطوّرات كثيرة على مدى العقود الماضية، ممّا وضع بعض موانئ المنطقة في الطليعة على المستوى العالمي، سواءً من حيث القدرة على المناولة أو من حيث الكفاءة.
- 5- وتسلّط هذه الوثيقة الضوء على التطوّر البارز الذي شهده قطاع اللوجستيات في المنطقة العربية، مع التركيز على بعض القضايا المرتبطة بأداء اللوجستيات، وتحديدًا الازدحام في الموانئ. ويكمّل محتوى هذه الوثيقة الأعمال السابقة التي نفّذتها لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) في هذا المجال، بهدف تقديم صورة معمّقة عن هذا القطاع وأهميته للمنطقة العربية<sup>(1)</sup>.

## أولاً- الأداء اللوجستي

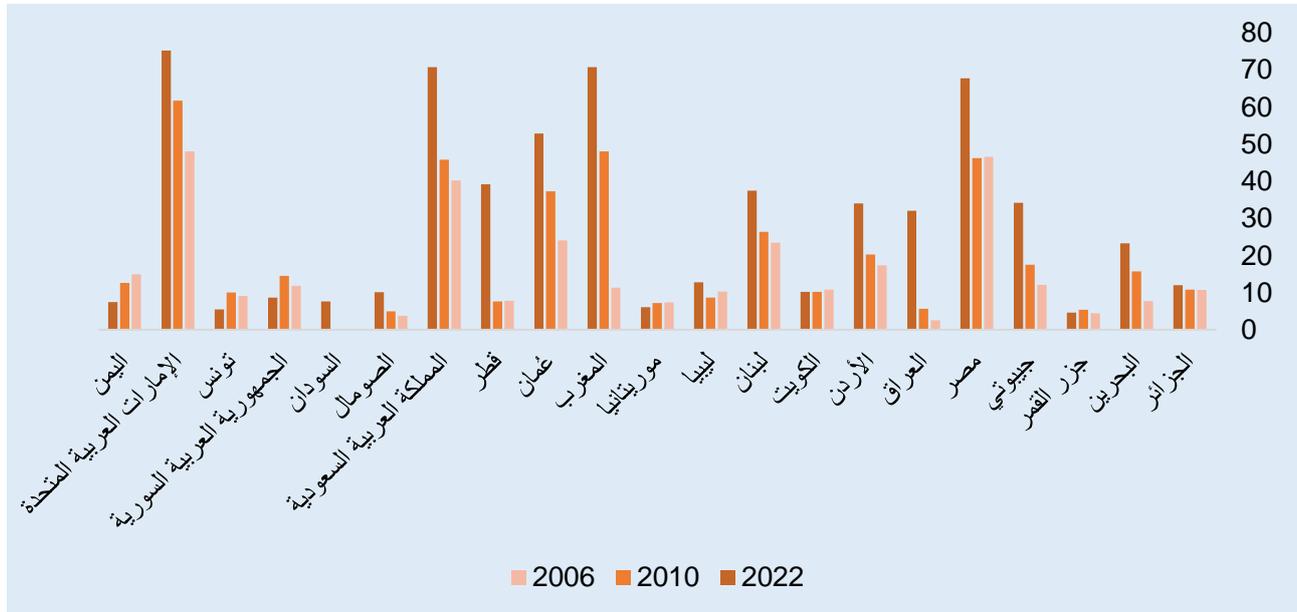
### ألف- الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة

6- يوفر مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة (LSCI) لمحة معمّقة على مدى جودة ربط بلد ما بشبكات الشحن العالمية. ويستند هذا المؤشر إلى خمسة مكوّنات تُجمع سنوياً وتشمل عدد خطوط الشحن التي تخدم بلداً ما، وحجم أكبر سفينة مستخدمة في هذه الخدمات (بوحدّة تعادل عشرين قدماً (TEU))، وعدد الخدمات التي تربط بلداً ببلدان أخرى، والعدد الإجمالي للسفن المنتشرة في بلد ما، والسعة الإجمالية لتلك السفن (بوحدّة TEU). وكلّما ارتفعت النتيجة على هذا المؤشر، تحسّن ربط البلد بخطوط الحاويات البحرية العالمية. ويعني ذلك أنّ الشحن من البلد وإليه يكون أسهل وأرخص نتيجة توفّر السفن.

7- في عام 2022، أحرزت بعض الدول العربية تقدّماً كبيراً في الترتيب الذي احتلته وفق مؤشر LSCI، وهي الإمارات العربية المتحدة المغرب والمملكة العربية السعودية ومصر. وسجّلت المملكة العربية السعودية أعلى زيادة في الأداء منذ عام 2010 (54 في المائة)، فارتفعت نتيجتها على مؤشر LSCI من 45.8 إلى 70.7 في عام 2022. كذلك، ارتفعت نتيجتنا المغرب ومصر على مؤشر LSCI إلى حدّ كبير في السنوات الاثنتي عشرة الماضية بنسبتي 47.5 و46.5 في المائة على التوالي.

8- ورغم التقدّم الذي أحرز في السنوات الأخيرة، لا تزال بعض البلدان، وهي الجزائر والصومال والعراق وليبيا، تواجه تحديات في تحقيق الربط الكافي. بالإضافة إلى ذلك، لوحظ انخفاض في الربط في عدّة بلدان أخرى، من بينها تونس وجزر القمر والجمهورية العربية السورية وموريتانيا واليمن (الشكل 1).

الشكل 1- تطوّر الربط على مرّ السنين



المصدر: بيانات مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة (LSCI) من مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد).  
<https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92>



-6-

9- ويعكس مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة الخاص بالموانئ والتابع للأونكتاد (PLSCI) موقع الميناء في شبكة خطوط الشحن البحرية العالمية المنتظمة. ويأتي مؤشر PLSCI ليكمّل مؤشر LSCI الخاص بالبلد، باستخدام نفس المنهجية ولكن على مستوى الموانئ. وفي الشكل 2، يصوّر المؤشر أيضاً وضع البلدان في عام 2022 من خلال تقييم كلّ ميناء على حدة. ويُعدّ ميناء جبل علي في الإمارات العربية المتحدة من بين أكثر الموانئ ربطاً في المنطقة، مسجلاً نتيجة إجمالية بلغت 77.6، يليه ميناء طنجة المتوسط في المغرب بنتيجة 69.4 ثمّ ميناء بورسعيد في مصر بنتيجة 59.7.

### باء- مؤشر الأداء اللوجستي

#### الشكل 3- النتائج وفقاً لمؤشر الأداء اللوجستي على مرّ السنين



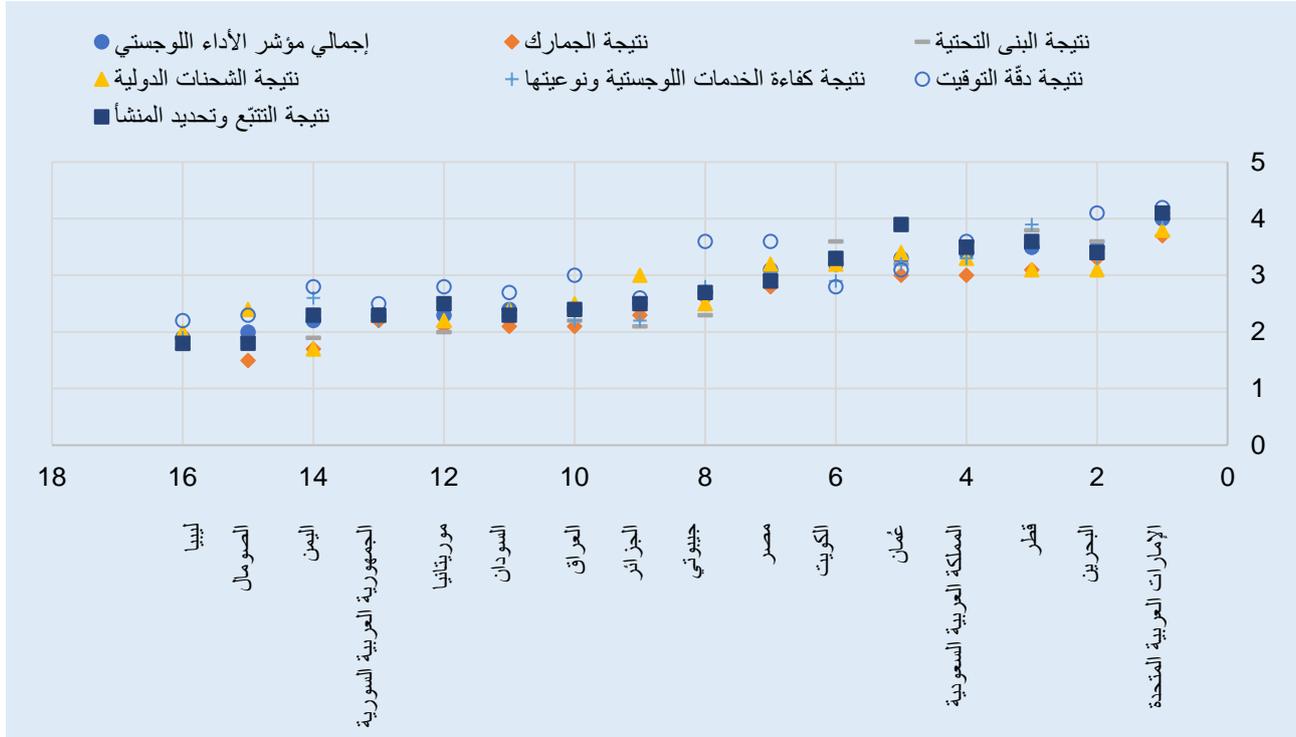
المصدر: بيانات البنك الدولي عن مؤشر الأداء اللوجستي. <https://lpi.worldbank.org/international/global>.

10- مؤشر البنك الدولي للأداء اللوجستي هو مؤشر موجز لأداء قطاع اللوجستيات، يجمع البيانات المتعلقة بستة مكونات أساسية للأداء في مقياس شامل واحد. وتشمل المكونات كفاءة الجمارك، وجودة البنى التحتية للتجارة والنقل، وسهولة الشحن، وجودة اللوجستيات، والتعبؤ وتحديد المنشأ، ودقة التوقيت. ووضِع هذا المؤشر باستخدام استطلاعات تصوّرات المستخدمين بدلاً من الأرقام الواقعية.

11- وتختلف نتائج مؤشر الأداء اللوجستي في عام 2023 بين البلدان العربية. وتحتلّ دول مجلس التعاون الخليجي الصدارة، ويُعدّ بعضها من بين الأفضل أداءً على مستوى العالم. ومع ذلك، فإنّ البلدان المنخفضة الدخل وذات الدخل المتوسط الأدنى، مثل الصومال (2.0) وليبيا (1.9)، تحتلّ أدنى عشر مراتب على مستوى العالم في عام 2023.

12- ويبين الشكل 4 أداء هذا المؤشر في كلّ فئة. وتكشف النتائج أنّ الجمارك هي الركيزة الأسوأ أداءً في معظم البلدان. وانخفاض نتيجة مؤشر الأداء اللوجستي في هذه الفئة في عدد قليل من البلدان، مثل الجمهورية العربية السورية والسودان والصومال وليبيا وموريتانيا واليمن، يمكن أن يُعزى إلى الافتقار إلى البنى التحتية المناسبة. وفي الوقت نفسه، كان أداء دول مجلس التعاون الخليجي هو الأفضل في هذه الفئة.

## الشكل 4- مؤشر الأداء اللوجستي حسب الفئة، لعام 2023



المصدر: بيانات البنك الدولي عن مؤشر الأداء اللوجستي. <https://lpi.worldbank.org/international/global>

## جيم- أداء موانئ الحاويات

13- يصنّف مؤشر الكفاءة لأداء موانئ الحاويات (CPPI)، الذي وضعه البنك الدولي و"أس أند بي غلوبل ماركت إنتلجنس" S&P Global Market Intelligence، موانئ الحاويات الدولية بناءً على كفاءتها التي تُحدّد وفقاً لمقدار الوقت الذي تستغرقه السفينة لإكمال تبادل البضائع بعد وصولها إلى الميناء ثم مغادرتها المرسى. ويهدف الترتيب إلى تسليط الضوء على مجالات التحسين الرئيسية لصالح الأطراف المشاركة في التجارة الدولية، مثل الحكومة، وخطوط الشحن، ومشغلي الموانئ والمحطات الطرفية، والشاحنين، وشركات اللوجستيات، والمستهلكين.

14- تمكّنت الموانئ في المنطقة العربية من الحصول على أربعة مراكز من المراكز الخمسة الأولى في مؤشر الكفاءة لأداء موانئ الحاويات لعام 2021. واحتلّ ميناء الملك عبد الله في المملكة العربية السعودية الصدارة، يليه ميناء صلالة في عُمان وميناء حمد في قطر، بينما حلّ ميناء خليفة في الإمارات العربية المتحدة في المرتبة الخامسة(2). ومع ذلك، لم تتمكّن إلا ثلاثة موانئ في عام 2022 (هي صلالة وخليفة وطنجة المتوسط) من الوصول إلى المراكز الخمسة الأولى، بعد أن تراجع ميناء حمد إلى المركز الثامن وميناء الملك عبد الله إلى المركز السادس عشر (الجدول 1). واحتلّ ميناء صلالة المركز الأول في منطقة غرب وسط وجنوب آسيا والمركز الثاني عموماً بين أكثر موانئ الحاويات فعاليةً في العالم خلال العامين المنصرمين. وبالإضافة إلى عملياته العالمية المستوى،

(2) البنك الدولي، موانئ الحاويات في الشرق الأوسط هي الأكثر كفاءة على مستوى العالم، 2022.

فإن مزايا ميناء صلالة من حيث الموقع وتوسيع الروابط تمنح جميع عملاء الميناء ميزة تنافسية لا مثيل لها في منطقة تحتمل فيها المنافسة(3).

### الجدول 1- مؤشر الكفاءة لأداء موانئ الحاويات، لعام 2022

الترتيب بحسب نطاق حجم السفن					الترتيب العام				
>13,500	-8,501 13,500	-5,001 8,500	-1,501 5,000	<1,500	التغيير مقارنة بعام 2021	إجمالي مزات التوقف	الترتيب	البلد	الميناء
1	1	4	12		0	1,397	2	عُمان	ميناء صلالة
5	7	10	47	86	2	896	3	الإمارات العربية المتحدة	ميناء خليفة
2	12	11	50	163	1	3,097	5	المغرب	ميناء طنجة المتوسط
11	16	14	1		-5	257	8	قطر	ميناء حمد
14	15	23	48	52	4	1,106	11	مصر	بورسعيد
6	2	158	6	83	-15	164	16	المملكة العربية السعودية	ميناء الملك عبد الله
32	42	22	39	40	-5	248	24	جيبوتي	ميناء جيبوتي
23	10	21	172	265	-20	1,292	28	المملكة العربية السعودية	ميناء جدة
41	37	80	83	6	-19	290	33	المملكة العربية السعودية	ميناء الدمام
43	39	67	129	201	-2	1,931	40	الإمارات العربية المتحدة	ميناء جبل علي
54	54	54	70	28	2	148	45	عُمان	ميناء صحار
65	72	55	32	14	-22	187	57	الأردن	ميناء العقبة
60	80	60	66		184	173	65	المملكة العربية السعودية	ميناء الجبيل
	40		21	12	-11	120	73	البحرين	ميناء خليفة بن سلمان
			67	17	66	163	119	الكويت	ميناء الشعبية
			45	84	35	62	120	الإمارات العربية المتحدة	ميناء الشارقة
		135	165	112	-5	182	144	مصر	ميناء الدخيلة
			132	68	37	185	152	الكويت	ميناء الشويخ
61	97	129	248	152	-96	550	154	مصر	ميناء دمياط
			182	123	-6	75	180	الجمهورية العربية السورية	ميناء اللاذقية
	135		33	60	-118	91	205	لبنان	ميناء طرابلس
93	114	178	181	162	39	382	318	لبنان	مرفاً بيروت

المصدر: مؤشر الكفاءة لأداء موانئ الحاويات لعام 2022، البنك الدولي و"أس أند بي غلوبل ماركت إنتلجنس" S&P Global Market Intelligence.

15- ويأتي تصنيف ميناء خليفة في المركز الثالث بين موانئ الحاويات الأعلى كفاءةً في العالم في عام 2022 نتيجةً للاستثمارات المستمرة في البنى التحتية للميناء والجهود المركزة لتحسين الكفاءة التشغيلية، والتي ما زالت تمثل ميزة تجارية جذبت ثلاثة من أكبر خطوط شحن الحاويات كشركاء استراتيجيين. ونتج عن ذلك تحسناً كبيراً في ربط أبوظبي بسائر موانئ العالم وعزز من جاذبية الإمارات العربية المتحدة كمركزٍ للتجارة الدولية(4).

16- ووَضَعَ مؤشر CPPI ميناء حمد في المركز الثامن عالمياً والرابع في المنطقة العربية. وفي عام 2022، تعامل الميناء مع 1.5 مليون طن من البضائع السائبة، وأكثر من 1.40 مليون وحدة TEU، و1,569 سفينة. ويدلّ هذا الإنجاز على التشغيل الفعّال لميناء حمد وتطوير بنيته التحتية ومرافقه وفقاً لأعلى المعايير الدولية(5).

### دال- أداء تيسير التجارة

17- تيسير التجارة أمرٌ ضروريٌّ للتشغيل الفعّال للموانئ وللقدررة التنافسية الإجمالية للبلاد. وتراقب الإسكوا، إلى جانب اللجان الإقليمية الأربع الأخرى التابعة للأمم المتحدة والأونكتاد، تنفيذ تدابير تيسير التجارة الرقمية والمستدامة من خلال إجراء دراسة استقصائية عالمية كلّ سنتين منذ عام 2015. وتصور نتائج الدراسة الاستقصائية لعام 2023 تنفيذ 58 تدبيراً لتيسير التجارة في 18 بلداً عربياً، ضمن عدّة فئات بحسب ما يبيّنه الجدول 2.

### الجدول 2- تدابير تيسير التجارة

المجموعات	المجموعات الفرعية	التدابير
تيسير التجارة العامة	الشفافية (5 تدابير)	النشر المسبق للوائح التنظيمية الجديدة المتصلة بالتجارة والإخطار بها قبل تنفيذها
		إصدار القرارات مسبقاً بشأن التصنيف الجمركي ومنشأ البضائع المستوردة
		وجود آلية طعن مستقلة
		مشاورة أصحاب المصلحة بشأن مشاريع اللوائح التنظيمية الجديدة (قبل وضع صيغتها النهائية)
		نشر اللوائح التنظيمية الحالية الخاصة بالاستيراد والتصدير على الإنترنت
	الشكليات (8 تدابير)	تدابير تيسير التجارة للمشغلين المعتمدين
		قبول نسخ من المستندات الداعمة الأصلية المطلوبة لإجراءات الاستيراد أو التصدير أو المرور العابر
		الشحنات المعجلة
		إجراءات التجهيز السابقة للوصول
		الفصل بين إجراءات الإفراج وإجراءات التحديد النهائي للرسوم الجمركية والضرائب والرسوم والتكاليف
إدارة المخاطر		
عمليات التدقيق ما بعد التخليص		
تحديد معدل أوقات الإفراج ونشره		

(4) مجموعة موانئ أبوظبي، ميناء خليفة الثالث عالمياً على مؤشر أداء موانئ الحاويات العالمي، 2023.

(5) محمد صبري، مؤشر الأداء: الموانئ العربية تهيمن على الترتيب العالمي، 2023.

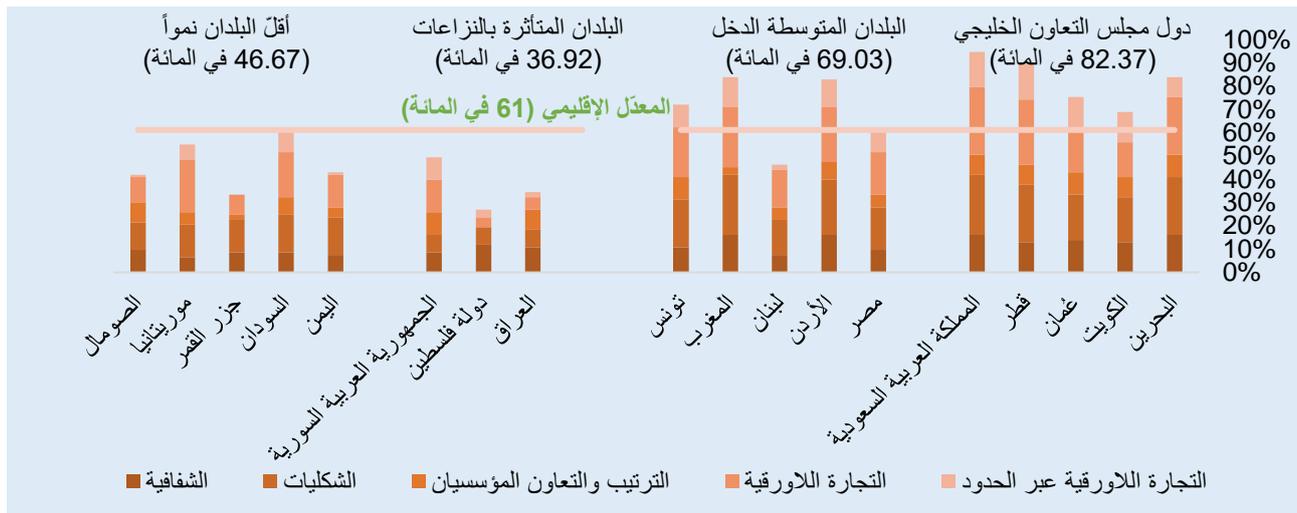
المجموعات	المجموعات الفرعية	التدابير
	الترتيب والتعاون المؤسسيان (5 تدابير)	وكالات حكومية تفوض سلطات الجمارك بالضوابط إطار تشريعي وطني و/أو ترتيبات مؤسسية للتعاون بين الوكالات الحدودية اللجنة الوطنية لتيسير التجارة أو هيئة مماثلة لها مواعمة أيام وساعات العمل مع البلدان المجاورة عند المعابر الحدودية مواعمة الشكليات والإجراءات مع البلدان المجاورة عند المعابر الحدودية
	تيسير المرور العابر (4 تدابير)	دعم إجراءات التجهيز السابقة للوصول لتيسير العبور الحّد من عمليات التفتيش المادي لبضائع المرور العابر واعتماد تقييم المخاطر من قبل السلطات الجمركية التعاون بين وكالات البلدان المعنّية بالمرور العابر اتفاق (اتفاقيات) تيسير المرور العابر
تيسير التجارة الرقمية	التجارة اللاورقية (10 تدابير)	تقديم طلب إلكتروني لاسترداد الرسوم الجمركية تقديم طلب للحصول على شهادة المنشأ التفضيلية وإصدارها إلكترونياً اعتماد نظام النافذة الواحدة الإلكترونية دفع الرسوم الجمركية وغيرها من الرسوم إلكترونياً تقديم بيان الشحن الجوي إلكترونياً تقديم بيان الشحن البحري إلكترونياً تقديم طلب للحصول على إذن الاستيراد والتصدير وإصداره إلكترونياً تقديم التصاريح الجمركية إلكترونياً إتاحة الاتصال بالإنترنت للجمارك وغيرها من هيئات الرقابة على التجارة اعتماد نظام جمركي آلي التبادل الإلكتروني لشهادات الصحة والصحة النباتية
	التجارة اللاورقية عبر الحدود (6 تدابير)	تعيين سلطة تصديق معترف بها التبادل الإلكتروني لشهادة المنشأ التحصيل اللاورقي للمدفوعات من اعتماد مستندي وضع قوانين ولوائح تنظيمية خاصة بالمعاملات الإلكترونية التبادل الإلكتروني للتصاريح الجمركية
	تيسير التجارة في المؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحجم (5 تدابير)	تدابير خاصة أخرى للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحجم المؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحجم في نظام المشغل الاقتصادي المعتمد وصول الشركات الصغيرة والمتوسطة إلى نظام النافذة الواحدة الشركات الصغيرة والمتوسطة الحجم في اللجنة الوطنية لتيسير التجارة تدابير المعلومات المتصلة بالتجارة للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحجم
	تيسير التجارة الزراعية (4 تدابير)	تقديم طلب وإصدار شهادات الصحة والصحة النباتية إلكترونياً المعايير الوطنية وهيئات الاعتماد لتسهيل الامتثال لمعايير الصحة والصحة النباتية إتاحة مرافق الاختبار والمختبرات لتلبية معايير الصحة والصحة النباتية للشركاء التجاريين الرئيسيين معالجة خاصة للبضائع القابلة للتلف
	دور المرأة في تيسير التجارة (3 تدابير)	عضوية المرأة في اللجنة الوطنية لتيسير التجارة سياسة/استراتيجية تيسير التجارة تضمن اهتماماً خاصاً للتجارات

المجموعات	المجموعات الفرعية	التدابير
تدابير أخرى لتيسير التجارة	تيسير تمويل التجارة (3 تدابير)	تدابير تيسير التجارة موجهة إلى التاجرات
		الجمارك و/أو السلطات التنظيمية الأخرى المشاركة في مشاريع سلسلة التوريد القائمة على سلاسل الكتل التي تغطي تمويل التجارة
		النافذة الواحدة تسهّل على المتداولين الحصول على التمويل
	تيسير التجارة في أوقات الأزمات (5 تدابير)	مجموعة متنوعة من الخدمات المتاحة للتمويل التجاري
		تنسيق التدابير الطارئة لتيسير التجارة مع البلدان الأخرى
		تنفيذ تدابير تجارية إضافية لأورقية (عبر الحدود) في أوقات الأزمات والطوارئ
		وجود وكالة لإدارة تدابير تيسير التجارة في أوقات الأزمات والطوارئ
	تيسير التجارة الإلكترونية (تدبير واحد)	نشر التدابير الطارئة لتيسير التجارة على الإنترنت
		التأهب لتدابير تيسير التجارة لمواجهة الأزمات المقبلة
	تيسير تجارة الأحياء البرية (تدبير واحد)	تدابير تيسير التجارة الإلكترونية عبر الحدود
التبادل الإلكتروني لأذون/شهادات اتفاقية الاتجار الدولي بأنواع الحيوانات والنباتات البرية المهذبة بالانقراض (CITES)		

المصدر: بيانات الأمم المتحدة لتيسير التجارة الرقمية والمستدامة اعتباراً من عام 2023.

18- بالنظر إلى التدابير الأساسية لتيسير التجارة ذات الصلة بجميع البلدان العربية والمُدْرَجَة في الدراسات الاستقصائية السابقة والتي يبلغ عددها 31 تدبيراً، بلغ معدل التنفيذ الإجمالي في البلدان العربية المشاركة 61 في المائة في عام 2023، مقارنة بنسبة 54 في المائة في الدراسات الاستقصائية السابقة. وسجّلت المملكة العربية السعودية أعلى أداء بمعدل تنفيذ إجمالي بلغ 95 في المائة، تليها قطر بنسبة 89 في المائة والبحرين بنسبة 84 في المائة (الشكل 5). وسجّلت كلٌّ من جزر القمر ودولة فلسطين أدنى معدّلين للأداء بلغا 27 و33 في المائة على التوالي.

### الشكل 5- التنفيذ الإجمالي لتدابير تيسير التجارة في البلدان العربية، لعام 2023

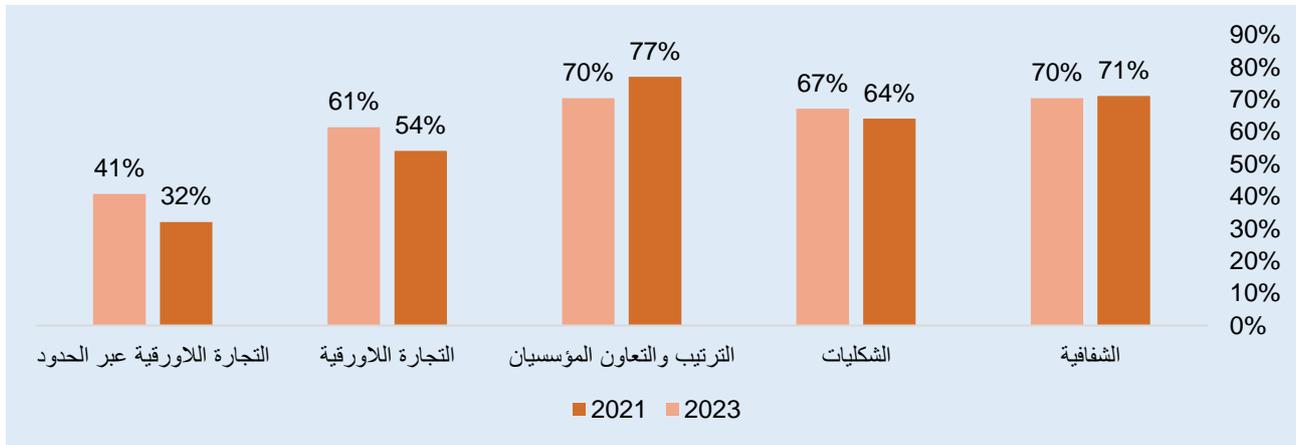


المصدر: الردود على الدراسة الاستقصائية العالمية للأمم المتحدة لعام 2023 بشأن تيسير التجارة الرقمية والمستدامة (سيصدر التقرير قريباً).

19- وسجّلت بلدان مجلس التعاون الخليجي أعلى متوسط دون إقليمي (82 في المائة تقريباً)، تليها البلدان المتوسطة الدخل (69 في المائة تقريباً). وتجاوز معدل التنفيذ في هاتين المجموعتين دون الإقليميتين المتوسط الإقليمي العربي البالغ 61 في المائة. ولا تزال البلدان المتأثرة بالنزاعات والاحتلال وأقلّ البلدان نمواً متأخرة من حيث تدابير تيسير التجارة، بما أنّ أوجه القصور الكبيرة ما زالت تعوق التجارة السلسة والفعّالة عبر حدودها، لا سيّما في فنّي التجارة اللاورقية عبر الحدود والترتيب والتعاون المؤسسيين.

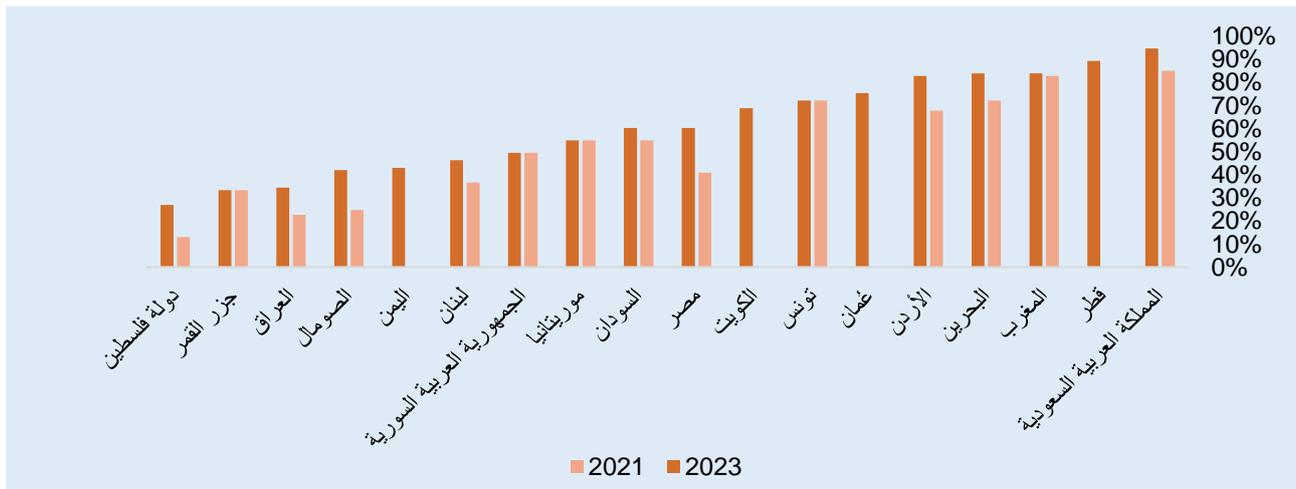
20- وبالتركيز على أداء البلدان العربية التي وردت إيجابتها في الدراستين الاستقصائيتين بشأن تيسير التجارة لعامي 2021 و2023، فقد أُحرز تقدّم كبير في بعض الفئات. وتمّ تحقيق أكبر تقدّم في فئة التجارة اللاورقية عبر الحدود، فارتفع معدل التنفيذ بنسبة 9 في المائة. لكنّ هذه الفئة لا تزال ضعيفة نسبياً رغم إحرازها أكبر قدر من النّقد.

### الشكل 6- تنفيذ مجموعات مختلفة من تدابير تيسير التجارة في المنطقة العربية، لعامي 2021 و2023



المصدر: الدراسة الاستقصائية العالمية للأمم المتحدة بشأن تيسير التجارة الرقمية والمستدامة لعامي 2021 و2023.

### الشكل 7- تنفيذ تدابير تيسير التجارة حسب كلّ بلد عربي، لعامي 2021 و2023



المصدر: الدراسة الاستقصائية العالمية للأمم المتحدة بشأن تيسير التجارة الرقمية والمستدامة لعامي 2021 و2023.

ملاحظة: تركّز المقارنة على 31 تدبيراً لتيسير التجارة ولا تشمل سوى 11 بلداً تتوفر عنها بيانات الدراسة الاستقصائية لعامي 2021 و2023.

21- شهدت فئة الشكليات تحسناً طفيفاً لم يتعدَّ نسبة 3 في المائة. وانخفضت فننا الشفافية والترتيب والتعاون المؤسسيين بنسبتي 1 و7 في المائة على التوالي، علماً أنّهما لا تزالان الفئتين الأكثر تنفيذاً.

22- ومن حيث أداء كلّ بلد على حدة، سجلت مصر أكبر تقدّم في تنفيذ تدابير تيسير التجارة، فارتفع معدل التنفيذ فيها من 40 في المائة في عام 2021 إلى 60 في المائة في عام 2023 (الشكل 6). وارتفع معدل التنفيذ في دولة فلسطين من 12 في المائة في عام 2021 إلى 28 في المائة في عام 2023، مدفوعاً بالتحسينات في التدابير المتعلقة بالشكليات والتجارة اللاورقية عبر الحدود. أمّا في الصومال، فارتفع معدل التنفيذ من 24 في المائة في عام 2021 إلى 41 في المائة في عام 2023 بفعل التحسينات في التدابير المتعلقة بالشكليات والتجارة اللاورقية.

23- وتمكّن إجراءات التجهيز السابقة للوصول، التي تستلزم تقديم الأوراق والبيانات اللازمة قبل وصول السفينة، سلطات الجمارك من إجراء تقييمات حاسمة للمخاطر وتخصيص الموارد على نحوٍ مناسب. ويمكن لشركات ووكلاء الشحن تسريع إجراءات التخليص الجمركي وتخفيف الازدحام في الموانئ من خلال تقديم الأوراق في الوقت المناسب وبدقة. وأصبح هذا النوع من التنسيق بين سلطات الجمارك ومشغلي الموانئ ووكلاء الشحن ممكناً بفضل الإجراءات التجارية الفعّالة عبر الحدود، مثل الوثائق الموحّدة والتبادل الإلكتروني للبيانات. وتقلّص هذه الأساليب من الازدحام في الموانئ عن طريق تمكين تنفيذ أسرع لعمليات التفتيش والتصاريح الجمركية وتفريغ البضائع، وفي الوقت نفسه تحسين الكفاءة عموماً. بالإضافة إلى ذلك، فإنّ المبادرات التي تسهّل المرور العابر، مثل تبسيط عمليات المرور العابر والاتفاقات بين إدارات الجمارك بشأن الاعتراف المتبادل، تدعم التدفق الفعّال للسلع عبر العديد من البلدان. ومن شأنّ تقليص فترات المرور العابر إلى أدنى حدّ، وتجنّب عمليات التفتيش العديمة الجدوى، والاستفادة إلى أقصى حدّ من موارد الموانئ، أن يؤدي إلى تحسين توقيت عمليات السفن وتقليل الازدحام.

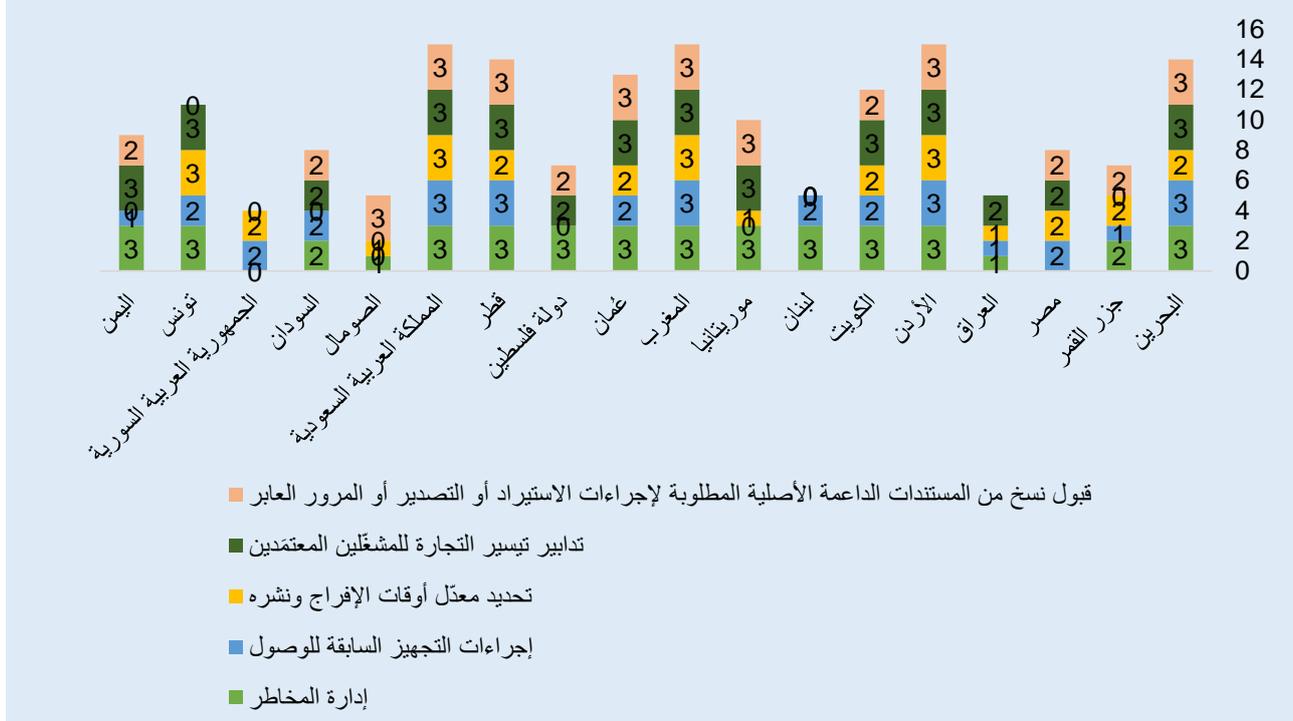
24- يقيّم الشكل 8 شكليات الجمارك. فيلاحظ أنّ معظم البلدان لم تنفّذ إجراءات التجهيز السابقة للوصول تنفيذاً كاملاً، بما فيها تونس والجمهورية العربية السورية والسودان وعمان والكويت ولبنان ومصر. ولا تزال جزر القمر والعراق واليمن في مراحلها التجريبية، بينما لوحظ التنفيذ الكامل لهذا التدبير في دول مجلس التعاون الخليجي والأردن.

25- وتعدُّ إدارة المخاطر أيضاً عاملاً حاسماً، كونها تحدّ من الوقت اللازم للتفتيش المادي للبضائع، وينفّذ هذا التدبير نحو 70 في المائة من البلدان تنفيذاً كاملاً.

26- في ما يتعلق بالتجارة اللاورقية، لم يُنفّذ بعد الدفع الإلكتروني للرسوم الجمركية وغيرها من الرسوم. وأشارت جزر القمر والعراق ودولة فلسطين ولبنان واليمن إلى أنّ هذا التدبير لا يجري تنفيذه في عملياتها الجمركية، بينما أفادت مصر وموريتانيا بأنّه يُنفّذ جزئياً لديهما.

27- ولا يزال يتعيّن إنشاء نُظُم جمركية آليّة بالكامل في تونس والجمهورية العربية السورية ودولة فلسطين والصومال والعراق ولبنان، بينما يشير باقي البلدان إلى نجاح أتمّة الإجراءات والنُظُم الجمركية.

## الشكل 8- نتائج تنفيذ تدابير تيسير التجارة: الشكليات

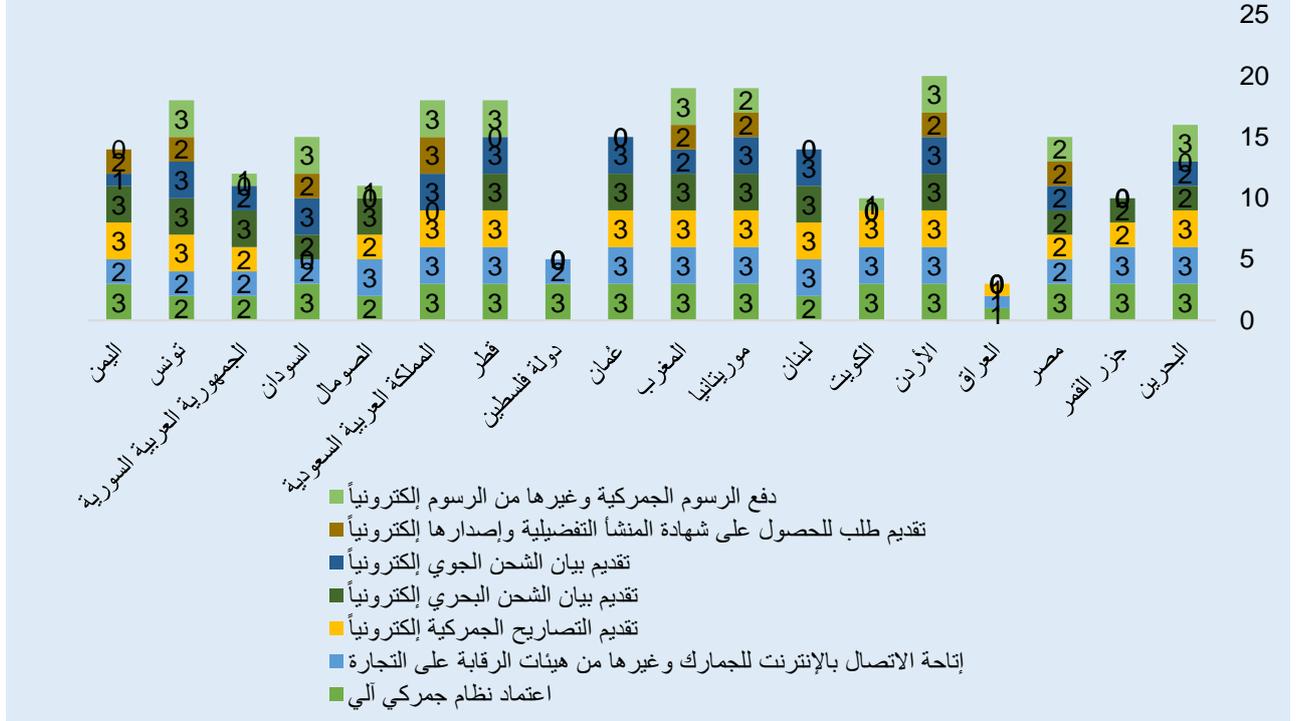


المصدر: الدراسة الاستقصائية العالمية للأمم المتحدة بشأن تيسير التجارة الرقمية والمستدامة لعام 2023.

28- ومن الضروري أتمتة النظام الجمركي لتخفيف الازدحام في الموانئ وتعزيز الإنتاجية التجارية الإجمالية. ويمكن أن تتعرض سلاسل التوريد لاضطرابات شديدة، كما يمكن أن يكون لازدحام الموانئ، الذي قد ينجم عن التأخير في إجراءات التخليص الجمركي، تأثير سلبي على العمليات التجارية. ويمكن تبسيط معالجة وثائق الاستيراد والتصدير باستخدام النظم الجمركية الآلية، مما يوفر الوقت والجهد في عمليات التفنيش ومنح التصاريح والموافقات. وتسهل التكنولوجيا الآلية على وسطاء الشحن والمستوردين والمصدرين تبادل البيانات بسرعة، مما يؤدي إلى عمليات أكثر فعالية وازدحام أقل في الموانئ. وتتيح أتمتة العمليات الجمركية في نهاية المطاف عبور الحدود الفوري للمنتجات، وهو أمر ضروري للحد من الازدحام في الموانئ، وتعزيز التدفقات التجارية، ودعم النمو الاقتصادي.

29- يتطلب تعزيز التجارة العالمية والربط والتوسع الاقتصادي تيسيراً فعالاً للمرور العابر. ويستلزم ذلك تسريع وتبسيط حركة الأشخاص والمركبات والبضائع عبر ممرات العبور. وينطوي اعتماد آليات فعالة لتيسير المرور العابر على مزايا عديدة: فهي أولاً تقصر أوقات العبور وكلفته، مما يزيد من الكفاءة التجارية والقدرة التنافسية. ونتيجة لذلك، تُجذب الشركات إلى المنطقة ويُعزز الاستثمار الأجنبي، مما يحفز النمو الاقتصادي؛ وثانياً، يشجع تيسير المرور العابر التدفق السلس للمنتجات عبر الحدود ويعزز التكامل الإقليمي من خلال تشجيع علاقات أوثق بين البلدان وتعاون اقتصادي أقوى. كما أنه يعزز الفعالية اللوجستية من خلال الحد من عمليات التأخير والعراقيل الإدارية والإجراءات البيروقراطية، مما يؤدي إلى سلاسل توريد وتجارة أكثر كفاءة عموماً.

### الشكل 9- نتائج تنفيذ تدابير تيسير التجارة: التجارة اللاورقية



المصدر: الدراسة الاستقصائية العالمية للأمم المتحدة بشأن تيسير التجارة الرقمية والمستدامة لعام 2023.

30- ويُعدُّ تقييم المخاطر أيضاً عاملاً حاسماً في تسريع عمليات التخليص، وهو عامل موجود في جميع البلدان تقريباً، باستثناء جزر القمر والعراق ودولة فلسطين واليمن.

### ثانياً- الازدحام في الموانئ

31- ازدحام السفن في الموانئ مصدر قلق مشترك في جميع أنحاء العالم، ويحدث عادةً عندما تعجز السفن عن الرسو في الميناء وتحميل البضائع أو تفريغها. والسفن التي تواجه هذا الموقف تجد نفسها مضطرة إلى الانتظار في الخارج عند المرسى حتى يصبح الرصيف متاحاً.

32- ويمكن أن يظهر الازدحام في الموانئ بأشكال متعدّدة ويؤثر على جوانب مختلفة من عمليات الموانئ. وفي ما يلي تفصيلٌ لأنواع المختلفة من الازدحام في الموانئ:

(أ) **ازدحام سفن الحاويات:** يحدث ذلك عندما يكثُر عدد السفن التي تنتظر الرسو أو دخول الميناء بسبب عدم وجود مساحة كافية للرسو، أو الافتقار للموارد الكافية لمناولة البضائع، أو حدوث تأخير في العمليات السابقة؛

(ب) **ازدحام سفن البضائع العامة:** يشير ذلك إلى حالة مماثلة لازدحام سفن الحاويات لكنها تشمل على وجه التحديد السفن التي تحمل بضائع غير معبأة في حاويات أو سلع سائبة؛

(ج) **الازدحام في الميناء:** يشير ذلك إلى الحالة التي تكون فيها مرافق الميناء مكتظة بالسفن والبضائع، مما يطيل وقت التسليم للسفن ووقت مكوث البضائع في الميناء. ويمكن أن يحدث ذلك عندما يفتقر الميناء إلى المعدات أو الموارد اللازمة للتعامل مع البضائع الواردة أو الصادرة بكفاءة؛

(د) **ازدحام البضائع:** يحدث ذلك عندما تمتلئ مرافق التخزين في الميناء، مثل المستودعات وساحات الحاويات، بالبضائع أو الحاويات. وقد ينجم ذلك عن تدفق البضائع بشكل غير متكافئ أو العقبات التي تواجه إجراءات المعالجة أو نقص مساحة التخزين المتاحة؛

(هـ) **ازدحام الشاحنات:** يحدث ذلك عندما يصطف عدد كبير من الشاحنات لدخول الميناء لغرض التحميل أو التفريغ. ويمكن أن ينجم ازدحام الشاحنات عن عدم كفاية البنية التحتية للطرق أو الإجراءات غير الفعالة عند البوابة أو عدم التنسيق عند وصول السفن.

### ألف- أسباب الازدحام في الموانئ

33- قد يتأتى الازدحام في الموانئ عن أسباب مختلفة، منها ما يلي:

#### 1- البنية التحتية/سعة الميناء

34- تشمل البنية التحتية للموانئ عناصر مختلفة مثل الأرصفة والمحطات والمستودعات والرافعات وشبكات النقل. ومن العوامل التي تسبب الازدحام في الموانئ: عدم كفاية البنية التحتية، ومحدودية توافر الأرصفة، وعدم كفاءة عمليات مناولة البضائع، ونقص اليد العاملة والنزاعات عليها، وعدم كفاية شبكات النقل الداخلي. ويُعدُّ تعزيز العمليات وتحسين التنسيق بين أصحاب المصلحة وتحديث التقنيات عوامل بالغة الأهمية لضمان التدفق السلس للبضائع عبر الموانئ، هذا إلى جانب وجود بنية تحتية كافية.

#### 2- إجراءات الموانئ والجمارك

35- يمكن أن يؤدي التأخير الجمركي في تخليص البضائع إلى إبطال ميزة وجود بنية تحتية وعمليات جيدة في الميناء. ومعالجة التأخير في التخليص أمر بالغ الأهمية لتقليص الازدحام في الموانئ. فباعتقاد عمليات مبسطة والاستفادة من التكنولوجيا وتعزيز التعاون، يمكن لأصحاب المصلحة العمل معاً لتخفيف التأخير وتسهيل الحركة السلسة للبضائع.

#### 3- القوة القاهرة

36- يمكن أن يحدث الازدحام في الميناء نتيجة أحداث غير متوقعة تحصل فيه أو حوله. ويمكن أن تكون هذه الأحداث إما طبيعية مثل طقس سيء جداً يسبب تباطؤ العمليات، وإما بشرية، مثل نقص اليد العاملة أو حصول إضرابات عمالية. كما يمكن أن تكون مرتبطة بالصحة، مثل تفشي جائحة تتسبب في تقليص حجم العمليات، أو بالعمليات، مثل تعطل بعض الرافعات وغيرها من المعدات في الموانئ أو حوادث السفن في الميناء. كلُّها عوامل من شأنها أن تسبب تأخيراً في عمليات التشغيل في الميناء وتؤدي إلى ازدحام كبير.

## باء- آثار الازدحام في الموانئ

### 1- تعطُّل سلاسل التوريد

37- يمكن أن تتعطل سلاسل التوريد العالمية بسبب الازدحام في الموانئ، ممّا قد يؤثر على الأعمال التجارية. وقد يتباطأ نشاط التصنيع إذا واجه المصنّعون الذين يعتمدون على المواد الخام أو المكونات المستوردة تأخيرات في الإنتاج. كذلك، قد تؤدي صعوبات مماثلة في تجديد التجار للمخزون إلى نقص في البضائع المتاحة في المتاجر.

### 2- الكلفة

38- للازدحام في الموانئ تأثير كبير على التكاليف عبر مختلف الصناعات وسلاسل التوريد. فهو يؤدي إلى تأخير في حركة البضائع، ومن ثم إطالة أوقات انتظار السفن والشاحنات ومناولة البضائع. ويمكن أن تتسبب هذه التأخيرات بتعطيل جداول سلسلة التوريد، ممّا يؤدي إلى ارتفاع تكاليف إجراء الجردات وزيادة نفقات النقل ووقت تعطُّل الإنتاج المحتمل. إضافة إلى ذلك، يمكن أن تؤدي فترات الانتظار المطوّلة إلى رسوم التأخير والاحتجاز، ممّا يزيد من عبء التكلفة الإجمالية. وعموماً، للازدحام في الموانئ تكلفة هائلة، لأنه يضخم النفقات المرتبطة بالنقل وإدارة الجردات وعدم الكفاءة التشغيلية، ممّا يطرح تحديات أمام الشركات والمستهلكين على حدّ سواء. ويقدر صندوق النقد الدولي<sup>(6)</sup> أنّ تأخير العمليات في الموانئ في عام 2021 نتيجة جائحة كوفيد-19 قد تسبب بزيادة وقت الشحن بنسبة 25 في المائة، مقارنةً بتعريفه عالمية على أساس القيمة تتراوح بين 0.9 و3.1 في المائة. وتساوي نقطة الوسط لهذا النطاق تقريباً، بالقيمة المطلقة، التخفيضات التعريفية المطبّقة عالمياً التي تحققت على مدى 14 عاماً من عام 2003 إلى عام 2017.

### 3- انبعاثات ثاني أكسيد الكربون

39- للنقل البحري دور هامّ في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون العالمية، كونه يمثّل حصّة كبيرة من إجمالي الانبعاثات المنسوبة إلى قطاع النقل. وتشير التقديرات إلى أن هذا القطاع يولّد نحو 2.8 في المائة من انبعاثات غازات الدفيئة العالمية<sup>(7)</sup>. ويمكن لازدحام السفن في الموانئ أن يساهم أيضاً في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، ممّا يؤدي إلى تفاقم المخاوف البيئية والبصمة الكربونية للنقل البحري. فعندما تكون السفن عالقة في الموانئ المزدحمة، بانتظار مساحة الرسو أو الخلوص لتحميل البضائع أو تفريغها، يستمرّ تشغيل المحركات المساعدة، باعثةً غازات الدفيئة إلى الغلاف الجوي. وينتج عن وقت الانتظار هذا استهلاك غير ضروري للوقود وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون، بما أنّ السفن تحرق الوقود للحفاظ على الطاقة اللازمة للعمليات الأساسية مثل الإضاءة والتبريد وتشغيل الأنظمة على متنها. وكلما طال الانتظار، زادت الانبعاثات المولّدة.

.Andras Komaromi, Diego A. Cerdeiro and Yang Liu, [Supply chains and port congestion around the world](#), 2022 (6)

Estela Morante, [Roadmap to decarbonize the shipping sector: Technology development, consistent policies](#) (7)

.and investment in research, development and innovation, UNCTAD Transport and Trade Facilitation Newsletter No. 96, 2022

## جيم- ازدحام السفن في الميناء

## الجدول 3- متوسط أوقات انتظار السفن أسبوعياً في بعض الموانئ العربية بالأيام، لعامي 2022 و2023

الميناء	البلد	متوسط عدد السفن في الأسبوع	متوسط الوقت خارج الميناء (بالأيام)	متوسط الوقت في الميناء (بالأيام)
ميناء عدن	اليمن	7	1.9	3.1
ميناء العقبة	الأردن	10	0.7	0.3
ميناء الجزائر	الجزائر	24	0.6	3
مرفاً بيروت	لبنان	24	0.7	0.9
ميناء دمياط	مصر	56	2	2
ميناء جيبوتي	جيبوتي	26	1.2	0.8
ميناء حمد	قطر	25	0.2	0.5
ميناء جبل علي	الإمارات العربية المتحدة	161	0.5	1.3
ميناء جدة	المملكة العربية السعودية	86	0.7	0.9
ميناء خليفة بن سلمان	البحرين	11	0.3	0.5
ميناء الملك عبدالله	المملكة العربية السعودية	21	0.5	0.8
ميناء اللاذقية	الجمهورية العربية السورية	3	0.4	1
ميناء مقديشو	الصومال	5	2	2.1
ميناء نواكشوط	موريتانيا	8	2.9	2.4
بورسعيد	مصر	44	0.5	1.1
بورتسودان	السودان	13	4.5	3
ميناء صلالة	عُمان	37	0.5	0.9
ميناء صفاقس	تونس	10	1.8	2.5
ميناء طنجة المتوسط	المغرب	56	0.4	0.7
ميناء طرابلس	ليبيا	6	1.7	4.5
ميناء أم قصر	العراق	24	1	2.3

المصدر: تجميع الإسكوا استناداً إلى بيانات من موقع حركة المرور البحرية.

[https://www.marinetraffic.com/en/data/?asset\\_type=vessels&columns=flag,shipname,photo,recognized\\_next\\_port,reported\\_eta,reported\\_destination,current\\_port,imo,ship\\_type,show\\_on\\_live\\_map,time\\_of\\_latest\\_position,lat\\_of\\_latest\\_position,lon\\_of\\_latest\\_position,notes](https://www.marinetraffic.com/en/data/?asset_type=vessels&columns=flag,shipname,photo,recognized_next_port,reported_eta,reported_destination,current_port,imo,ship_type,show_on_live_map,time_of_latest_position,lat_of_latest_position,lon_of_latest_position,notes)

40- تكتسب ساعات الموانئ أهمية قصوى عند تقييم كفاءة عمليات التجارة البحرية ونُظُم النقل. فهي توفر جدولاً زمنياً محدداً للمهام، بما في ذلك تحميل البضائع وتفريغها، وإجراء عمليات التفريغ، وصيانة السفن. وتضمن ساعات الميناء الفعالة وصول السفن ومغادرتها وإتمام الأعمال المهمة ضمن جدول زمني محدد مسبقاً، مما يلغي التأخير ويعزز الكفاءة الإجمالية لسلسلة التوريد. ويعرض الجدول 3 بيانات توضح متوسط وقت الانتظار الأسبوعي للسفن خارج الموانئ (قبل الرسو) والمدة التي تقضيها في الميناء أثناء التوقف. بالإضافة إلى ذلك، توفر المعلومات

متوسط عدد السفن التي يتم استقبالها كل أسبوع، مما يسهّل مقارنة الكفاءة بين مختلف البلدان من حيث السرعة. ويُعتبر الحجم وعدد السفن وأوقات العمليات ثلاثة مؤشرات ترتبط ارتباطاً وثيقاً بهذا التقييم.

41- ويُقسّم التقييم إلى ثلاث مجموعات متميّزة لإجراء مقارنة مجدّية: الموانئ التي تستقبل بين صفر و20 سفينة أسبوعياً، والموانئ التي تستقبل بين 21 و45 سفينة أسبوعياً، والموانئ التي تستقبل 46 سفينة أو أكثر أسبوعياً. ويسمح هذا التقسيم بإجراء تقييم فعّال للبلدان التي تندرج ضمن هذه النطاقات المحدّدة. وعليه، تندرج موانئ خليفة بن سلمان ونواكشوط وطرابلس (ليبيا) وصفاقس ومقديشو والعقبة واللدقية وعدن وبورتسودان ضمن الفئة الأصغر التي تستقبل بين صفر و20 سفينة أسبوعياً، حيث حقّق ميناء خليفة بن سلمان أفضل أداء وسجّل أدنى وقت للسفن خارج الميناء إذ بلغ 0.3 يوماً في المتوسط وأدنى وقت للسفن في الميناء إذ بلغ 0.5 يوماً في المتوسط. وتندرج موانئ أم قصر وحمد وجيبوتي وبورسعيد والملك عبد الله وبيروت وصلالة والجزائر جميعها في فئة الموانئ التي تستقبل بين 21 و45 سفينة أسبوعياً، وتسجّل نتائج مختلفة نسبياً. فيُعدّ ميناء الملك عبد الله الأكثر كفاءة في هذه الفئة كونه يسجّل 0.8 يوماً كمتوسط وقت للسفن في الميناء. كما يسجّل ميناء جيبوتي المتوسط نفسه البالغ 0.8 يوماً أيضاً، لكنّ معدّل الانحراف المعياري لهذه القيمة يساوي 3، ممّا يعنى أنّ القيم غير متناسقة إلى حدّ بعيد وأنّ أوقات معالجة بعض السفن بعيدة كلّ البعد عن ذلك. أمّا في ما يتعلق بالفئة الأكبر التي تستقبل أعداد كبيرة من السفن أسبوعياً، فقد خفّض ميناء طنجة إلى حدّ كبير متوسط وقت الانتظار خارج الميناء إلى 0.4 يوماً، مع متوسط يبلغ 0.7 يوماً للوقت الذي تستغرقه السفينة في الميناء، وذلك لنحو 56 سفينة أسبوعياً. وتجدر الإشارة هنا إلى أنّ ميناء طنجة المتوسط هو في الغالب ميناء لإعادة الشحن. علاوة على ذلك، أظهر ميناء جدّة، الذي يُعدّ من الموانئ التي تستقبل أكبر عددٍ من السفن (86 سفينة)، أداءً مثيراً للإعجاب، فبلغ متوسط الوقت للسفن خارج الميناء وفي الميناء 0.7 و0.9 يوماً على التوالي. وفي الوقت نفسه، سجّل ميناء جبل علي، الذي يستقبل ما معدّله 161 سفينة أسبوعياً، واحداً من أدنى الأوقات خارج الميناء بمقدار 0.5 يوماً، في حين أنّ الوقت الذي تستغرقه عملياته في الميناء ما زال مرتفعاً نوعاً ما، بمتوسط 1.3 يوماً. ومن المهم ملاحظة أنّ الموانئ الأكثر ازدحاماً والأكبر حجماً تميل إلى استيعاب السفن الضخمة. ويرتبط الوقت اللازم للعمليات في الميناء ارتباطاً مباشراً بحجم السفن وكمية الحاويات التي تجري إدارتها. وتُضي السفن الضخمة والحاويات الأكبر حجماً عموماً فترات مطوّلة في الميناء للقيام بأنشطة مختلفة.

42- يركز وقت المعالجة في الميناء عموماً على الوقت الذي تقضيه السفينة في الميناء، بما في ذلك ساعات الرسو، وهو الوقت اللازم لتحميل البضائع وتفريغها أو لتنفيذ عمليات أخرى. لكنّ الوقت الذي تقضيه السفينة قبل أن ترسو في الرصيف المخصّص لها يسمى وقت الانتظار (أو الوقت خارج الميناء). ولفهم أوقات الانتظار، من المهم معرفة عدد مرّات التوقّف عند الميناء وعدد السفن المرتبط بهذه الفترة. فعلى سبيل المثال، بلغ المتوسط الأسبوعي لميناء جبل علي في الإمارات العربية المتحدة 161 سفينة، وهو الأعلى بين معظم البلدان المذكورة. ومع ذلك، كان الميناء نفسه أفضل نسبياً من الموانئ الأخرى التي استقبلت عدد أقلّ بكثير من السفن. كذلك، تمكّن ميناء المغرب من التحكم في أوقات الانتظار، فحدّدها بمتوسط 0.4 يوماً خارج الميناء و0.7 يوماً في الميناء، بمعدّل 56 مرّة توقّف أسبوعياً للسفن في الميناء. وبلغ متوسط الوقت للسفن في ميناء ليبيا 1.7 يوماً خارج الميناء، ومتوسط 4.5 يوماً في الميناء، وذلك لعدد سفن لا يتعدّى السنة أسبوعياً. ولا تعكس ساعات الانتظار تماماً متى تكون السفينة فقط بانتظار توقّف رصيف لها، بل يمكن أن تشمل هذه الساعات أيضاً أوقات الصيانة، أو الانتظار بسبب التغيّرات في الأحوال الجوية أو الشكليات أو اللوائح التنظيمية، أو عدّة أسباب أخرى. ويمكن أن تُعزى أوقات الانتظار الطويلة أيضاً إلى حقيقة أنّ بعض الموانئ تعطي الأولوية للسفن التي تحتاج أوقات توقّف أطول، ممّا يفسّر انخفاض الساعات التي تسجّلها هذه السفن.

## دال- ازدحام الشاحنات في الميناء

43- ثمة جانب آخر للازدحام في الموانئ يتمثل في الازدحام الناتج عن حركة الشاحنات. ولتعريفه على نحو أفضل، يُعرف إجمالي الوقت الذي تقضيه الشاحنة في المحطة لتحميل و/أو إنزال حاوية، من بوابة الدخول إلى بوابة الخروج، بتسمية "الوقت اللازم للشاحنة لإتمام مهامها". ويغطي وقت انتظار وصول الشاحنة، وتحميل الحاويات وتفريغها، وفحص الشاحنة، واستكمال الأوراق، ومغادرة الميناء. وحركة النقل نوعان هما نقل الحاويات من السفن إلى ساحة الميناء وبالعكس، ونقل الحاويات من ساحة الميناء إلى المناطق النائية وبالعكس. وتتطوي حركة النقل الثانية على نقل الحاويات التي تحمل البضائع والتي وصلت إلى الميناء إلى وجهتها النهائية في المناطق الداخلية المجاورة أو بالعكس، وهي غالباً ما تستوجب دخول شاحنات خارجية لإتمام هذه العمليات.

44- كثيراً ما تواجه الشاحنات حالات تأخير وازدحام مروري أثناء سفرها عبر ممرات النقل المكتظة والمناطق المحيطة بها. وتكون آثار هذا الازدحام خارج الموانئ واسعة النطاق وتتطوي على صعوبات عدّة، منها الصعوبات التي يواجهها سائقو الشاحنات، وعرقلة حركة المرور، والمشاكل البيئية، وحتى تدهور سمعة ميناء معين<sup>(8)</sup>.

## ثالثاً- تأثير الوقت اللازم للشاحنة لإتمام مهامها

### ألف- كفاءة الميناء

45- الازدحام بجميع أشكاله مسيء لكفاءة اللوجستيات في الموانئ<sup>(9)</sup>. ويمكن أن يؤدي الوقت المطول لإتمام المهام الناجم عن ازدحام الشاحنات إلى تعطيل التدفق الكامل للعمليات مع إبطاء الحركة الخارجية للبضائع من الميناء وزيادة التكاليف.

46- وقد تسبب عوامل مختلفة ازدحام الشاحنات الشديد والتأخير في دخول الموانئ. وتكمن أحد الأسباب الرئيسية في ارتفاع عدد الشاحنات التي تسعى إلى تحميل البضائع أو تفريغها في الميناء، بما يتجاوز قدرة الميناء على مناولة البضائع بكفاءة. وقد يكون هذا الوضع نتيجة ازدهار التجارة أو عدم كفاية البنية التحتية أو قصور في التخطيط لفترات الذروة. بالإضافة إلى ذلك، يمكن لعوامل أخرى، مثل إنجاز الأوراق وعمليات التفتيش والإجراءات الأمنية يدوياً، أن تبطئ عملية الدخول فتساهم بالتالي في الازدحام والتأخير.

47- وتشمل عواقب هذا الازدحام ارتفاع تكاليف التشغيل لشركات النقل بالشاحنات، وزيادة الانبعاثات الناتجة عن الشاحنات التي تنتظر في طابور لدخول الموانئ، والاضطرابات المحتملة في سلاسل التوريد. وللتخفيف من حدة هذه المشكلة، يمكن أن تساعد الاستثمارات في تحسين البنية التحتية، وتبسيط مناولة البضائع، وتحسين الجدولة، وتبسيط العمليات الإدارية، وتحسين إدارة حركة المرور على تعزيز تدفق الشاحنات إلى الموانئ والحد من الازدحام والتأخير.

(8) Rakin Rahman, [Five problems with truck congestion at ports and how to solve them](#), 2023

(9) المرجع نفسه.

### باء- زيادة تكلفة اللوجستيات

48- تُعدُّ تكلفة اللوجستيات من أكبر النفقات في عمليات الموانئ. وتتأثر شبكة سلسلة التوريد بأكملها سلباً بالأوقات الطويلة التي تستلزمها الشاحنة لإتمام مهامها. ثمَّ أن أوقات الانتظار الطويلة للشاحنات تقلل من ربحيتها وتزيد من اكتظاظ حركة المرور. ويسبب الازدحام إطالة الوقت اللازم لتحميل الحاوية وتفريغها، مما يؤدي إلى زيادة الأسعار ورفع تكاليف الشحن والنفقات اللوجستية للميناء.

### جيم- تحسين الوقت اللازم للشاحنة لإتمام مهامها

49- يمكن لنظام أتمتة البوابات أن يزيد من إنتاجية البوابات إلى حدٍ كبير بدون الحاجة إلى إضافة مساحة أو موظفين، وذلك من خلال جمع البيانات عن الحاويات والمقطورات والشاسيه عند دخول الشاحنات وخروجها من البوابة المخصّصة لها<sup>(10)</sup>.

50- ومن الممكن زيادة تبسيط العملية الإدارية وإجراءات التحميل والتفريغ وإجراءات دخول البوابة لتجنيب المركبات التوقّف المتكرّر والانتظار في مواقع مختلفة لأغراض التدقيق. ويمكن لهذا الإجراء السهل أن يقلل إلى حدٍ كبير من الوقت الذي تستغرقه الشاحنات لإتمام مهامها.

51- وتتمثّل الاستراتيجية التكنولوجية لتحسين حركة الشاحنات وزيادة الفعالية التشغيلية في بناء ساحات مخصّصة للشاحنات في الموانئ حيث يمكنها الانتظار. ويمكن تحويل ساحة الشاحنات إلى مركز يقلل من ازدحام حركة المرور ويزيد الإنتاجية عن طريق اختيار الموقع المناسب، وإنشاء مساحة منظّمة جيداً، واعتماد أحدث التقنيات وأنظمة إدارة حركة المرور. ولضمان راحة سائقي الشاحنات، يمكن لهذا الموقع أن يوفر وسائل الراحة مثل مساحات للركن ومحطات للوقود وأماكن للراحة. وبذلك، يستفيد محيط الميناء من التعاون السلس بين مالكي ساحات الشاحنات وسلطات الموانئ كونه يقلل من أوقات الانتظار ويحسن الأمن ويخفّض الانبعاثات ويبسّط اللوجستيات.

### رابعاً- إدارة الازدحام في الموانئ

52- بحسب ما ورد سابقاً، ينبغي أن تحدّد جميع الأطراف المعنية المسائل التي تسبب الازدحام وأن تفهمها تماماً قبل اقتراح حلول لها.

53- ولا يقتصر سبب الازدحام في الميناء على مشكلة واحدة بسيطة. في الواقع، تكثُر العوامل التي تؤثر على سلسلة التوريد الإجمالية والتخليص الجمركي، فتسبب فترات مطوّلة من التأخير في الموانئ. لسوء الحظّ، لا يقتصر الأمر على تحديد عامل واحد وإصلاحه فوراً.

54- بعد التمعّن في الوضع وتحديد المشكلة الرئيسية، تقوم الخطوة التالية على النظر في الحلّ المناسب لمعالجتها. ولا يوجد حلّ واحد يمكن تطبيقه على كلّ الحالات. فلكلّ ميناء قدرات ووظائف مختلفة تتطلب تدخلات منفصلة بناءً على حالته الخاصة. وتشمل بعض الحلول التي يجب النظر فيها بعد الفحص الدقيق ما يلي:

(أ) **المراقبة والتقييم:** تطبيق نظام موثوق لتتبع عمليات الموانئ وتقييمها، وذلك بهدف تحديد حالات الازدحام والعقبات ومجالات التحسين المحتملة. ويمكن أن يشمل ذلك التحليلات المتقدمة وقياسات الأداء وجمع البيانات في الوقت الفعلي؛

(ب) **الاستثمار في البنية التحتية:** تقييم قدرات البنية التحتية للميناء وتحديد المجالات التي تتطلب التطوير. ويمكن أن يستلزم ذلك رفع قدرة ساحات الحاويات وموانئ الحاويات ومواقع التخزين فضلاً عن تحسين أدوات وتكنولوجيا المناولة. ويمكن أن يسهم الإنفاق على البنية التحتية في زيادة الإنتاجية والحدّ من الازدحام؛

(ج) **تبسيط حركة نقل المنتجات من خلال التخطيط الفعال لعمليات الموانئ وتنسيقها:** قد يستلزم ذلك وضع أنظمة تخطيط وجدولة متطورة، وتحسين جدولة السفن والرصيف، وتعزيز إجراءات معالجة البضائع. ويمكن زيادة الكفاءة التشغيلية باستخدام تكنولوجيا الأتمتة والرقمنة؛

(د) **تعزيز التواصل والتعاون بين أصحاب المصلحة في الموانئ:** ويشمل ذلك خطوط الشحن ومشغلي المحطات ومسؤولي الجمارك وشركات النقل. ويسهم التواصل بين هذه الجهات في تقليص الازدحام، ورفع الكفاءة العامة للميناء، وتشجيع تبادل المعلومات، والتخطيط التعاوني والتنسيق؛

(هـ) **التخطيط الطويل الأجل:** للتنبؤ بالطلب المستقبلي والاستعداد لما يلزم من توسّع أو تعديل للبنية التحتية، وإجراء تقييمات وتوقعات دورية للقدرات؛ ولتشكيل تحالفات طويلة الأجل مع الشركات في القطاع الخاص لجذب رأس المال وتشجيع التوسّع المطرد في البنية التحتية للموانئ؛ ولتحقيق التفاعل السلس مع وسائل النقل الأخرى وتطوير البنية التحتية، وتنسيق خطط توسيع الموانئ مع الأهداف اللوجستية الإقليمية أو الوطنية؛

(و) **التقنيات الرقمية:** يجب أن تحرص الموانئ على أن تكون بنيتها التحتية جاهزة لاستقبال حركة المرور الواردة إليها مع ضمان سلامة العمليات وشفافيتها لدعم التجارة العالمية المتزايدة وأساطيل السفن. ولتقليل الازدحام في الموانئ ومواكبة سلسلة التوريد في العصر الرقمي، على القطاع البحري أن يعتمد على التكنولوجيا للتخطيط للأنشطة بدقة وإدارة الموارد على نحو أفضل وتحسين الاتصال. وثمة حلول تكنولوجية مختلفة مهمة لعمليات الموانئ، منها الذكاء الاصطناعي، وسلاسل الكتل، والبيانات الضخمة، وإنترنت الأشياء (IoT)، والمركبات والمعدات الآلية، وغيرها من الحلول.

55- أمّا الآثار الإيجابية لاعتماد الحلول الرقمية فتشمل ما يلي:

(أ) **تنظيم أفضل:** بفضل نظام التنبؤ بالوقت الفعلي بوقت الوصول المقدّر، يمكن للميناء تجهيز أفراد طاقمه ومعدّاته من خلال معرفة وقت الوصول المقدّر بالتحديد لكلّ سفينة؛

(ب) **يمكن تبسيط التواصل بين جميع أصحاب المصلحة في سلسلة التوريد باستخدام البيانات التي جُمعت من مصادر متنوّعة وتحويلها إلى تحليلات ولوحات معلومات متقدّمة؛**

(ج) **المناولة السريعة:** تتيح الرافعات والمركبات الآلية نقل الحاويات في وقت أقلّ. وتساعد الأتمتة على التخلص من المهام التي تستغرق وقتاً طويلاً مثل نقل عدّة حاويات للوصول إلى حاوية واحدة مخصّصة

لشاحنة معيّنة. نتيجة لذلك، يمكن للمعدّات والأشخاص الموجودين في الموقع التعامل مع المزيد من الشحنات. ويؤدي ذلك إلى تقليص طوابير السفن عند الرصيف؛

(د) انخفاض احتمال أن تصبح المعدّات غير متوفّرة للصيانة أو التصليح: فبدل انتظار تعطل آلة ما (النّهج التصحيحي) أو استبدال القطع بشكلٍ روتيني، سواء كان هناك احتمال بتعطّلها أم لا (نّهج وقائي)، تعتمد الصيانة على المخاطر أو الحالة المكتشفة (النّهج التنبؤي). وخطة العمل هذه تكون أقلّ تكلفةً وفعّالة جدّاً في الوقت نفسه(11).

## خامساً- الخاتمة والتوصيات

56- رسّخت العديد من الموانئ العربية مكانتها كعناصر رئيسية مشاركة في قطاع اللوجستيات العالمي، وهي تضطلع بدور مراكز لإعادة الشحن في التجارة العالمية. وقد أُشيد ببعضها لفعاليتها وأدائها المتفوق، لا سيّما عندما نجحت الموانئ بالتعامل مع أحجام كبيرة من البضائع، ممّا سهّل التجارة العالمية وعزّز التوسّع الاقتصادي الإقليمي.

57- ولهذه الموانئ أهداف طموحة للنمو والتنمية. فلم تكثف بما حقّقه بل استثمرت في تجديد البنية التحتية وتوسيعها ودمجت أحدث التقنيات والأنظمة الآلية لتحسين قدراتها.

58- الكفاءة اللوجستية هي هدف متحرك. والتقدّم التكنولوجي وزيادة سرعة وأساليب الإنتاج والاستهلاك كلّها عوامل ترفع الطلب على اللوجستيات وتغيّره. وإنّ ظهور التجارة الإلكترونية، حيث يزداد عدد الشحنات على حساب حجم الشحنة، يستوجب طلباً جديداً على اللوجستيات، التي يجب أن تكون أسرع وأكثر تطوّراً من الناحية التكنولوجية لتتمكّن من التعامل مع أعداد كبيرة من المعاملات بكميات صغيرة.

59- لا يزال الازدحام يمثل مشكلة حتى في أنجح الموانئ. فله تأثير متعدّد الأبعاد على الاقتصادات والبيئة يتراوح من زيادة تكاليف التجارة إلى الحدّ من قدرة البلاد التنافسية وزيادة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن مكوث السفن طويلاً في الميناء، وغيرها من الآثار.

60- تغطي استراتيجيات التعامل مع الازدحام في الموانئ مجالات مختلفة، بدءاً بتيسير التجارة وتحسين العمليات وصولاً إلى تعزيز إدارة المهام التي تؤديها الشاحنات داخل الميناء وتحسين مناولة البضائع وتحميل السفن وتفريغها، وغيرها من المجالات.

61- ينبغي اتخاذ التدابير اللازمة لمنع الازدحام كلياً في الموانئ بدلاً من التخفيف من آثاره، وذلك رغم اقتراح حلول قابلة للتطبيق تهدف إلى التخفيف من أثر الازدحام على البيئة وتقليص التكاليف، مثل كهربية أرصفة الموانئ لتمكين السفن من إيقاف محرّكاتها أثناء الرسو.

-24-

62- ومنع الازدحام في الموانئ لا يعني بالضرورة أنه ينبغي توسيع مرافق الموانئ لاستيعاب المزيد من السفن والحاويات، بل قد يعني ذلك الإدارة السليمة للمرافق الحالية لحلّ مشكلة الازدحام وتعزيز قدرة الميناء على استيعاب حجم تجارة أكبر. وتشير الدراسات إلى أن بعض الموانئ حول العالم تمكّنت من زيادة قدرتها بنسبة تصل إلى 20 في المائة من خلال تحسين استخدام مرافقها القائمة ومن دون الاستثمار في التوسّع المُكلف.

63- لا يوجد حلّ واحد يناسب كلّ حالات الازدحام في الموانئ لأنّ حالة تختلف عن الأخرى. وعموماً، يمكن للموانئ العربية تعزيز أدائها، وجذب المزيد من النشاط التجاري، والمساهمة في تعزيز النمو الاقتصادي والتنمية والتكامل في المنطقة عالمياً وإقليمياً، من خلال تبني التطوّرات التكنولوجية، وتحسين كفاءة و/أو كفاية البنية التحتية، وتبسيط الإجراءات، وتعزيز التعاون.

-----