

معوقات الخدمات اللوجستية والتجارة عبر الحدود

والمناطق الحرة في ليبيا

يوسف محمد إندارة
كلية الاقتصاد والعلوم السياسية
جامعة مصراتة
y.endara@eps.misuratau.edu.ly

صقر حمد الجيباني
كلية الاقتصاد
جامعة درنة
s.elgiabni@uod.edu.ly

تاريخ النشر: 2023.06.15

تاريخ القبول: 2023.06.04

تاريخ الاستلام: 2023.05.14

الملخص

هدفت الدراسة إلى تحليل وتشخيص الخدمات اللوجستية وتأثيرها في التجارة عبر الحدود والمناطق الحرة في ليبيا، واستخدمت الدراسة المنهج الوصفي التحليلي بالاعتماد على بيانات مؤشر الخدمات اللوجستية الصادر عن البنك الدولي (إدارتي النقل والتجارة) وبيانات مؤشر التجارة عبر الحدود والمناطق الحرة الصادر ضمن تقرير ممارسة أنشطة الأعمال الصادر عن البنك الدولي. وتوصلت الدراسة إلى نتائج عدة من أهمها تدني وضع أداء الخدمات اللوجستية في ليبيا ومؤشرات التجارة عبر الحدود والمناطق الحرة وأوصت الدراسة بإيلاء لوجستيات التجارة أهمية كبيرة لما تمتلكه ليبيا من ساحل بحري يمتد لمئات الكيلومترات وموقع استراتيجي متميز يتضمن الجنوب الليبي والذي يرتبط بحدود واسعة بالبلدان غير الساحلية في أفريقيا جنوب الصحراء مما يؤهلها ان يكون حلقة وصل لتجارة العبور والمناطق الحرة بين الشرق والغرب، والشمال والجنوب.

الكلمات المفتاحية: الخدمات اللوجستية ، التجارة عبر الحدود والمناطق الحرة، ليبيا.

Constraints of logistics performance and trading across borders and free zones in Libya

Sager.H.Saleh.Eljiabani

Faculty of Economics, Darnah University
s.elgiabni@uod.edu.ly

Yousef M Endara

Faculty of Economics, Misurata University
y.endara@eps.misuratau.edu.ly

Abstract

The study aimed to analyze and diagnose logistical services and their impact on cross-border trade and free zones in Libya. The study employed a descriptive analytical approach, relying on data from the Logistics Performance Index issued by the World Bank (Transport and Trade Facilitation) and data from the Cross-Border Trade Index within the Doing Business report also issued by the World Bank.

The study reached several results, including the low and weak performance of logistical services in Libya and indicators of cross-border trade. The study

recommended giving significant importance to trade logistics due to Libya's extensive coastal area spanning hundreds of kilometers and its strategic location, including the Libyan South, which has extensive borders with non-coastal countries in Sub-Saharan Africa. This qualifies it to be a connecting link for transit trade between the East and West, as well as the North and South.

Key words: *Logistics performance, Trading across borders, free zones, Libya.*

مقدمة وأهمية الدراسة:

أصبح الاهتمام والتركيز في العقدين الماضيين على التأثير الاقتصادي للجغرافيا من منظور التنمية الاقتصادية ، وخاصة على التكاليف التي تتحملها البلدان والمناطق غير الساحلية سواء التكاليف اللوجستية او تكاليف التجارة عبر الحدود والمناطق الحرة.

يعد فهم تكلفة كون البلد غير ساحلي وتأثيره الاقتصادي أمراً بالغ الأهمية ، نظراً لأن بلدًا واحدًا من بين أربعة بلدان في العالم غير ساحلي (تقريبًا واحد من كل ثلاثة بلدان في إفريقيا جنوب الصحراء الكبرى) (Arvis, Jean. el.2010).و قد ركزت محاولات معالجة الاقتصاد غير ساحلي بشكل أساسي على الاتفاقيات الإقليمية والمتعددة الأطراف التي تهدف إلى ضمان حرية المرور العابر ، وعلى تطوير البنية التحتية الإقليمية للنقل إلا أن نجاح هذه الإجراءات كان محدودًا ، و العديد من الاستثمارات الضخمة في البنية التحتية كان لها تأثير مخيب للآمال على الاقتصادات غير الساحلية .

تعد الخدمات اللوجستية المساندة للتجارة أحد أهم عناصر القدرة التنافسية الوطنية، ويمكن للبلدان التحقق من أداء أنشطتها اللوجستية لتحديد قدرتها التنافسية في مجال الخدمات اللوجستية التجارية وذلك بتحليل قيمة مؤشر الخدمات اللوجستية ومعاييرها الست (Ulutas & Karakoy,2019).

وتقدر منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD,2005) أن التكاليف اللوجستية تتراوح بين 2% و15% من إجمالي حجم الأعمال (Marti et al,2007) . حيث أن جودة الخدمات اللوجستية والبنية التحتية لها تأثير قوي على تسهيل نقل البضائع بين البلدان. في المقابل ، تؤدي الخدمات اللوجستية غير الفعالة إلى ارتفاع التكاليف من حيث الوقت والمال ، مما يؤثر سلبًا على اقتصادات البلدان والشركات ، و يقلل من حجم المبيعات (البنك الدولي، 2018) .

كما تدعم شبكة الخدمات اللوجستية الحركة المادية للسلع والتجارة عبر الحدود والمناطق الحرة، والتجارة داخل الحدود .وهي تتألف من مجموعة من الأنشطة التي تتجاوز النقل ، بما في ذلك التخزين ، والعمليات الطرفية (الموانئ والمطارات) ، والتسليم السريع ، والوساطة الجمركية ، وكذلك إدارة البيانات والمعلومات .

ولقد تجاوز حجم التداول العالمي الناتج عن الخدمات اللوجستية 4.3 تريليون دولار أمريكي (Madina, et al: 2019)، وأصبح الأداء اللوجستي لدولة ما هو مفتاح إنتاجية الدولة وجاذبيتها للاستثمار الخارجي (وأدت اللوجستيات غير الفعالة إلى زيادة تكلفة ممارسة الأعمال التجارية، وتقليل إمكانية تكامل الأسواق

الدولية والمحلية ، خاصة بالنسبة للبلدان النامية. أما المكاسب من تحسين الخدمات اللوجستية فهي مرتفعة بشكل خاص في البلدان الفقيرة؛ حيث يمكن أن تؤدي زيادة الأداء اللوجستي لبلد منخفض الدخل إلى زيادة التجارة بنسبة 15 في المائة أو أكثر. كما تسمح الخدمات اللوجستية الأفضل بالوصول إلى الأسواق بشكل أكبر، وبالتالي يمكن أن تعزز التجارة .

على سبيل المثال يؤدي التأخير لمدة يوم واحد على الحدود إلى انخفاض التجارة بنسبة 1% في المتوسط .واللوجستيات الأفضل لها تأثير أكبر على تعزيز التجارة من التخفيضات الجمركية: حيث تؤثر التكاليف اللوجستية على تكاليف التجارة أكثر من الحواجز الجمركية في معظم البلدان، فالتجارة الداخلية والتجارة عبر الحدود والمناطق الحرة ترتبط بالوقت والتكلفة المرتبطان بالعملية اللوجستية لتصدير واستيراد البضائع (filova, et al :2021).

و تعتمد سلاسل الإنتاج العالمية أيضًا على قطاع لوجستي قوي يتطلب تنسيق المراحل المختلفة لتطوير المنتج والتجميع النهائي و القدرة على نقل البضائع عبر الحدود بسرعة وموثوقية وبتكلفة منخفضة، كما يعد الافتقار إلى البنية التحتية اللوجستية أحد الأسباب الرئيسية التي تدفع الشركات إلى الامتناع عن توسيع شبكة مشترياتها إلى البلدان الناشئة والنامية.

وتأسيساً على ما تقدم جاءت هذه الدراسة لتحليل دور الخدمات اللوجستية ،والتجارة عبر الحدود والمناطق الحرة في ليبيا. حيث تتمتع ليبيا بموقع جغرافي ممتاز، وساحل بحري طويل يعتبر بوابة أفريقيا نحو دول الاتحاد الأوروبي ومنطقة اليورو، مما يعطيها ميزة تنافسية لأن تكون منطقة عبور، و الاستثمار في التجارة عبر الحدود، باستثمار منطقة الجنوب الليبي ليكون حلقة الوصل بين الشرق و الغرب، و أفريقيا و أوروبا (bruno, et al :2021).

مشكلة الدراسة:

على الرغم مما تتمتع به ليبيا من موقع جغرافي استراتيجي ، و الاقتصاد الليبي يمتلك الوفرة النسبية في الموارد المالية الناجمة عن مورد النفط و الغاز بما يمكنه من الانفاق على البنية التحتية و تطويرها، و على الرغم من إطلالة ليبيا على ساحل بحري طويل قريب من الأسواق الدولية (الاتحاد الأوربي) و يرتبط بالاقتصادات غير الساحلية في أفريقيا جنوب الصحراء مما يؤهلها أن تستثمر في لوجستيات التجارة و التجارة عبر الحدود والمناطق الحرة، إلا أن قيم مؤشرات الخدمات اللوجستية اللازمة للنهوض بالقطاع التجاري، و التجارة عبر الحدود والمناطق الحرة منخفضة مما أدى إلى ارتفاع تكاليفها و تدني مؤشراتها في ليبيا. و من هنا تتمثل مشكلة الدراسة في السؤال التالي :

◀ ما هي معوقات الخدمات اللوجستية و التجارة عبر الحدود والمناطق الحرة في ليبيا ؟

هدف الدراسة :

تهدف الدراسة إلى تحليل و تشخيص أداء الخدمات اللوجستية و التجارة عبر الحدود والمناطق الحرة في ليبيا .

منهجية الدراسة ومصدر البيانات:

اتبعت الدراسة المنهج الوصفي التحليلي من خلال عرض و تحليل مؤشرات الخدمات اللوجستية الصادرة كل سنتين عن إدارتي النقل و التجارة بالبنك الدولي منذ العام 2007 ، و مؤشرات التجارة عبر الحدود والمناطق الحرة و الذي يصدر عن التقرير السنوي ممارسة أنشطة الأعمال الصادر بشكل سنوي عن البنك الدولي منذ العام 2004.

الخدمات اللوجستية وتجارة الحدود : إطار مفاهيمي**الخدمات اللوجستية :**

تقيس الخدمات اللوجستية جودة البنية التحتية المساندة للأنشطة التجارية والاقتصادية للدول، و منذ العام 2007 يصدر البنك الدولي (إدارتي التجارة و النقل) كل عامين مؤشر مركب يسمى مؤشر الخدمات اللوجستية (Logistics Performance Index(LPI).

وهو يساعد هذه الدول التي يشملها المؤشر على تحديد الفرص، والتحديات التي تواجهها في مجال اللوجستيات التجارية، وبالتالي تحديد نوعية السياسات لتحسين أدائها في هذا المجال. تتراوح قيمة المؤشر من (1 الأسوأ) إلى (5 الأفضل) ، ويعتمد في تقييمه للخدمات اللوجستية على ستة مجالات رئيسية:

1. كفاءة إدارة الجمارك والحدود في سرعة وتبسيط عملية التخليص الجمركي.
2. نوعية التجارة والبنية التحتية للنقل.
3. سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية.
4. كفاءة ونوعية الخدمات اللوجستية.
5. القدرة على تتبع وتعقب الشحنات والبضائع.
6. توقيت وصول الشحنات في الوقت المحدد.

ويستند المؤشر في بياناته حول أداء الخدمات اللوجستية على استطلاع للرأي ومسح عالمي كل سنتين. (Doing Business, 2016) ويشمل الشركات العاملة في هذا المجال، مثل وكالات الشحن العالمية ، وشركات النقل السريعة، حيث يتم تقييم الأداء اللوجستي للدول التي يعملون فيها وكذلك تلك التي تتم التجارة معها.

التجارة عبر الحدود والمناطق الحرة:

يتعلق مفهوم التجارة عبر الحدود والمناطق الحرة بالوقت والتكلفة المرتبطان بالعملية اللوجستية لتصدير واستيراد البضائع. ويقاس تقرير ممارسة أنشطة الأعمال الصادر عن البنك الدولي مؤشر التجارة عبر الحدود والمناطق الحرة

Trading across borders لقياس الوقت والتكلفة المتراكمان (باستثناء التعريفات) والمرتبطين مع ثلاث مجموعات من الإجراءات هي : الامتثال التوثيقي (المستندي) ، والامتثال الحدودي، والنقل المحلي)

(الداخلي) من خلال العملية الكاملة لتصدير واستيراد شحنة من السلع و البضائع بحجم حاوية 20 قدماً. (Logistics performance Index and its indicators World Bank) يأخذ تقرير ممارسة أنشطة الأعمال في عين الاعتبار الميزة النسبية لكل اقتصاد عند قياس إجراءات التصدير، بينما يركز التقرير في إجراءات الاستيراد على مُنتج واحد شائع ومُصنّع تعتمد الطريقة الأكثر شيوعاً من وسائل النقل (مثل المرافئ، والمطارات، والمنافذ البرية) للاستيراد أو التصدير وللشريك التجاري (Hausman, et al 2005).

ويتحدد ترتيب الاقتصادات على سهولة التجارة عبر الحدود والمناطق الحرة من خلال فرز مقياس مدى الابتعاد عن الحد الأعلى للأداء فيما يتعلق بالتجارة عبر الحدود. وتمثل هذه التقديرات والدرجات المتوسط البسيط لمقياس مدى الابتعاد عن الحد الأعلى للأداء بالنسبة للوقت والتكلفة للامتثال للشروط والمتطلبات المستندية وكذلك الامتثال لقوانين الحدود في التصدير والاستيراد.

ويجري جمع البيانات حول التجارة عبر الحدود والمناطق الحرة من خلال استبيان موجه لشركات الشحن المحلية، والمخلصين الجمركيين، وسلطات الموانئ والتجار (Doing Business, 2018). وإذا لم يكن لدى الاقتصاد المعني تبادل تجاري على نطاق واسع عبر الحدود من خلال القطاع الخاص نتيجةً للقيود الحكومية، أو الصراعات المسلحة، أو الكوارث الطبيعية، فإن هذا الاقتصاد يحصل على تصنيف "لا ممارسة" (Doing Business, 2017). وأن الاقتصاد الحاصل على تصنيف "لا ممارسة" يحصل على تقدير "صفر" في نتائج الأداء لجميع مؤشرات التجارة عبر الحدود.

الخدمات اللوجستية في ليبيا

يبين الجدول رقم (1) مؤشر أداء الخدمات اللوجستية في ليبيا بمكوناته الست ، ومجموع الأداء اللوجستي للمؤشر خلال الفترة 2007-2018 مع ملاحظة أنه لم تتوفر بيانات عن ليبيا في العام 2007 سنة صدور أول نسخة من تقرير البنك الدولي حول أداء الخدمات اللوجستية .

و كما يشير الجدول (1) فإن كل مكونات الخدمات اللوجستية كانت منخفضة طوال الفترة المشار إليها و أفضلها أداءً -نسبياً- عنصر معدل تكرار وصول الشحنات إلى الشخص المرسله له وفقاً للجدول الزمني المقرر أو خلال المدة الزمنية المتوقعة (التوقيت)، حيث سجل المؤشر الفرعي قيم أكبر من 2.50 طوال الفترة 2010-2018 كما سجل أعلى قيمة لمكونات المؤشر عند (2.98) لعام 2010 قبل أن ينخفض إلى (2.51) عام 2012 ، و يعاود الارتفاع عام 2014 حيث سجل قيمة (2.85) ثم تراجع قليلاً عام 2016 عند (2.83) و يتراجع أكثر عام 2018 عند (2.77) .

و يمكن أن يعزى سبب انخفاض الخدمات اللوجستية خلال الفترة 2010-2018 م إلى عدة أسباب من أهمها الظروف الاستثنائية التي يشهدها الاقتصاد الليبي حيث عدم الاستقرار السياسي و الأمني، و تعدد و تعاقب الحكومات ، و كذلك اندلاع الحروب، و إقفال موانئ و حقول النفط و الأخير يشكل حوالي 97% من صادرات البلاد و الممول الرئيس لواردات البلاد.

أما سبب ارتفاع عنصر (التوقيت) نسبياً مقارنة بالعناصر الأخرى المكونة لمستوى الخدمات اللوجستية فقد يرجع ذلك إلى أن معظم أو يمكننا القول كل صادرات ليبيا من النفط والغاز و 85% من صادرات ليبيا تذهب إلى أوروبا و نظراً لموقع ليبيا الاستراتيجي و قربها من السواحل الأوروبية و امتلاكها لساحل بحري ذو موقع مطل على دول القارة الأوروبية فإن هذا أعطاها ميزة الموقع و قرب المسافة مما مكنها من سهولة و سرعة التبادل التجاري في المكان و التوقيت المناسبين على الرغم من تراجع هذا العنصر (التوقيت) خلال الفترة 2016-2018م للأسباب التي ذكرناها آنفاً حيث تقاوم الانقسام السياسي و الحكومي، خلافاً لإقبال مورد النفط السلعة التصديرية شبه الوحيدة في الاقتصاد الليبي و انهيار أسعاره أيضاً في تلك الفترة لا سيما 2015-2017 م .

يلي المؤشر الفرعي (التوقيت) المؤشر الفرعي الآخر كفاءة و جودة الخدمات اللوجستية حيث سجل قيم للفترة 2010-2018 أكبر من (2.05) .

أما أسوأ المؤشرات الفرعية أداء فقد كان من نصيب: كفاءة عملية التخليص الجمركي، حيث تراوحت قيمته بين (2.15) عام 2010 كأعلى قيمة سجلها هذا المؤشر و (1.95) عام 2018 كأدنى قيمة. و يلاحظ من خلال الجدول أن أدنى قيمة سجلتها عناصر مؤشر الخدمات اللوجستية كان لعنصر: القدرة على متابعة خطوط سير الشحنات و تتبع مسارها عند (1.64) عام 2018 على الرغم من تسجيلها قيمة (2.85) لفترة 2014-2016 .

وبصفة عامة فإن مجموع أداء الخدمات اللوجستية في ليبيا سجل قيم تراوحت بين الأعلى عند (2.50) عام 2014 و الأدنى عند (2.11) عام 2018 كما هو موضح بالجدول (1).

جدول رقم (1) مؤشر أداء الخدمات اللوجستية في ليبيا خلال الفترة 2010-2018

(1=منخفض إلى 5=مرتفع)

السنة	كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية	سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية	معدل تكرار وصول الشحنات إلى الشخص المرسل له وفقاً للجدول الزمني المقرر أو خلال المدة الزمنية المتوقعة	نوعية التجارة والبنية التحتية المتعلقة بالنقل	القدرة على متابعة خطوط سير الشحنات وتتبع مسارها	كفاءة عملية التخليص الجمركي	مؤشر أداء الخدمات اللوجستية (كلي)
2007	-	-	-	-	-	-	-
2010	2.28	2.28	2.98	2.18	2.08	2.15	2.33
2012	2.25	2.62	2.51	1.75	2.38	2.08	2.28
2014	2.29	2.29	2.85	2.29	2.85	2.41	2.50
2016	2.50	2.40	2.83	2.04	2.85	1.88	2.26
2018	2.05	1.99	2.77	2.25	1.64	1.95	2.11

المصدر: من إعداد الباحثان بالاعتماد على قاعدة بيانات البنك الدولي

وفيما يلي سيتم التطرق إلى تقييم كل مؤشر فرعي مكون لمؤشر الخدمات اللوجستية الواردة في تقرير الأداء اللوجستي 2018 و الصادر عن البنك الدولي و ترتيب ليبيا عالمياً حسب كل مكون:

1- الجمارك : (الاسكوا، 2017)

تقوم إدارة الجمارك بدور هام في تنظيم عمليات التجارة الخارجية، كونها الجهة المسؤولة عن تنظيم وتيسير المعاملات المتعلقة بإجراءات التصدير و الاستيراد و ما يترتب عنها من إجراءات التخليص الجمركي على الحدود لذا فإن أي عرقلة أو تأخير في الجانب الإجرائي للعملية الجمركية سيؤثر على انسيابية السلع عبر الحدود و يزيد من تكاليف الصادرات ما يؤثر سلباً على تنافسيتها (فريدة، 2018).

ويشير الجدول رقم (2) أن المؤشر الفرعي لكفاءة الجمارك و التخليص الجمركي في ليبيا سجل قيمة (1.95) عن العام 2018 محتلاً المرتبة 149 عالمياً .

2- البنية التحتية: و تشمل الموانئ و المطارات و الطرق و السكك الحديدية و مرافق التخزين و إعادة الشحن و تكنولوجيا المعلومات و الاتصالات . و كما يشير الجدول رقم (2) سجلت قيمة المؤشر الفرعي (2.25) خلال العام 2018 و المرتبة 115 لنفس العام (فريدة، هال، 2018) .

3- الشحنات الدولية: سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية . سجلت قيمة المؤشر الفرعي (1.99) خلال العام 2018 محتلاً المرتبة 159 عالمياً كما موضح بالجدول رقم (2).

4- الجودة والكفاءة اللوجستية (نوعية الخدمات اللوجستية): ويشمل النقل بجميع أنماطه و الموانئ و التخزين و إعادة الشحن و التوزيع و وكلاء الشحن و الدوائر الجمركية و وكالات ضمان الجودة /المعايير و وكالات الصحة و الصحة النباتية و المخلصون الجمركيون و جمعيات التجارة و النقل و المرسل إليهم او الشاحنون . و يبين الجدول رقم (2) أن قيمة المؤشر الفرعي للجودة و الكفاءة اللوجستية سجلت قيمة (2.05) خلال العام 2018 محتلاً المرتبة 153 عالمياً .

5- تعقب واقتفاء اثر الشحنات :القدرة على تتبع الشحنات وتعقبها و التأكد من وصولها و قد سجل قيمة المؤشر الفرعي (1.64) محتلاً المرتبة 160 كما هو موضح بالجدول (2) .

6- التوقيت: توقيت التخليص والتسليم ، تواتر وصول الشحنات إلى المرسل إليهم ضمن مواعيد التسليم المقررة أو المتوقعة و التأخير و التخزين الإلزامي و المعاينة قبل الشحن و المعاينة عند نقل البضائع من سفينة إلى أخرى و الأنشطة الاجرامية و طلب المدفوعات غير الرسمية .

ويتبين من خلال الجدول رقم (2) أن قيمة المؤشر الفرعي للتوقيت سجلت قيمة (2.77) عن العام 2018 محتلاً المرتبة 123 عالمياً .

جدول رقم (2) المؤشرات الفرعية للخدمات اللوجستية في ليبيا

المؤشر الفرعي	الجمارك	البنية التحتية	الشحنات الدولية	الجودة والكفاءة اللوجستية	تتبع و تعقب الشحنات	التوقيت
الدرجة	1.95	2.25	1.99	2.05	1.64	2.77
الترتيب العالمي	149	115	159	153	160	123

المصدر: البنك الدولي . تقارير ممارسة أنشطة الأعمال: 2016-2017-2018

التجارة عبر الحدود والمناطق الحرة في ليبيا

يوضح الجدول رقم (3) المؤشرات الخاصة بقياس التجارة عبر الحدود والمناطق الحرة في الاقتصاد الليبي لعام 2018 م . و كما يبين الجدول فإن موقع ليبيا من الحد الأعلى للأداء على مؤشر التجارة عبر الحدود والمناطق الحرة لعام 2018 بلغ 64.66 % .

وكما يوضح الجدول رقم (3) نجد الاقتصاد الليبي في تصنيف التجارة عبر الحدود والمناطق الحرة تحصل على المرتبة 118 من 190 دولة على مستوى العالم .

أما فيما يتعلق بالامتثال لقوانين الحدود الذي يتضمن الامتثال للوقت والتكلفة المرتبطين بالامتثال لقوانين الجمارك في الاقتصاد المعني والقوانين ذات الصلة بأعمال الفحص والتفتيش الأخرى الإلزامية لعبور الشحنة حدود الاقتصاد المعني، نجد ان الوقت اللازم للتصدير 72 ساعة بينما تكلفة التصدير بلغت 575 دولار، بينما نجد أن الوقت اللازم للاستيراد بلغ 79 ساعة في حين بلغت تكاليف الاستيراد 637 دولار . يوضح الجدول (3) كذلك الامتثال للشروط والمتطلبات المستندية التي تتضمن الوقت والتكلفة المرتبطين بالامتثال للشروط والمتطلبات المستندية لدى جميع الهيئات والجهات الحكومية في اقتصاد المنشأ، واقتصاد المقصد وأي اقتصادات يتم العبور من خلالها. ويتمثل الهدف من وراء ذلك قياس إجمالي عبء إعداد مجموعة من المستندات التي تساعد على إنجاز معاملة التجارة الدولية لمنهج وشريكين مفترضين (luisa marti, et al .2014)،

ويتضمن وقت وتكاليف الامتثال للمتطلبات والاشتراطات المستندية الوقت والتكلفة اللازمين للحصول على المستندات (مثل الوقت المستغرق للحصول على شهادة مطابقة أو شهادة منشأ)؛ وإعداد المستندات (مثل الوقت المستغرق في جمع المعلومات لاستكمال الإقرار الجمركي أو شهادة المنشأ)؛ وإنجاز المستندات (مثل الوقت المستغرق في انتظار السلطة المختصة لإصدار شهادة صحية نباتية)، وتقديم المستندات (مثل الوقت المستغرق في عرض الإقرار الجمركي على شرطة الطرق أو إظهار الموانئ لسلطات الموانئ) و تسليم المستندات (مثل الوقت المستغرق في تقديم الإقرار الجمركي للجمارك باليد أو إلكترونياً).

و كما يشير الجدول فإن الوقت والتكلفة للامتثال للشروط و الحصول على المستندات لأعمال المناولة التي تتم في الموانئ أو على الحدود، وكذلك التخليص الجمركي، وإجراءات الفحص والتفتيش تستغرق 72 ساعة كوقت لازم للتصدير، و 50 دولار تكلفة التصدير. بينما بلغت 96 ساعة كوقت لازم للاستيراد و 60 دولار تكلفة الاستيراد .

جدير بالذكر أنه من الجائز أن يكون الوقت والتكلفة المرتبطين بالامتثال لقوانين ولوائح الجمارك على الحدود بقيمة زهيدة أو صفر، كما في حالة التجارة بين الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي أو غيرها من اتحادات الجمارك.

جدول رقم (3) مؤشرات التجارة عبر الحدود والمناطق الحرة في ليبيا خلال الفترة 2015-2018

قيمة المؤشر سنة 2018	قيمة المؤشر سنة 2017	قيمة المؤشر سنة 2016	التجارة عبر الحدود والمناطق الحرة (نوع المؤشر)
64.66	64.64	64.66	التجارة عبر الحدود: مقياس الاقتراب من الحد الأعلى للأداء (0-100)
ميناء	ميناء	ميناء	نوع حدود التصدير
72	72	72	الوقت اللازم للتصدير: الامتثال لقوانين الحدود (ساعات)
575	575	575	تكلفة التصدير: الامتثال لقوانين الحدود (USD)
72	72	72	الوقت اللازم للتصدير: الامتثال للشروط والمطلبات المستندية (ساعات)
50	50	50	تكلفة التصدير: الامتثال للشروط والمطلبات المستندية (USD)
ميناء	ميناء	ميناء	نوع حدود الاستيراد
79	79	79	الوقت اللازم للاستيراد: الامتثال لقوانين الحدود (ساعات)
637	637	637	تكلفة الاستيراد: الامتثال لقوانين الحدود (USD)
96	96	96	الوقت اللازم للاستيراد: الامتثال للشروط والمطلبات المستندية (ساعات)
60	60	60	تكلفة الاستيراد: الامتثال للشروط والمطلبات المستندية (USD)
118	114	107	التجارة عبر الحدود: تصنيف

المصدر: البنك الدولي . تقارير ممارسة أنشطة الأعمال: 2016-2017-2018

الجنوب الليبي والميزة النسبية للخدمات اللوجستية والتجارة عبر الحدود والمناطق الحرة:

حوالي واحد من كل خمسة بلدان في العالم غير ساحلي ؛ عشرين من أصل 54 من الاقتصادات ذات الدخل المنخفض هي اقتصادات غير ساحلية، (Madina, et al: 2019) معظمها في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى ، في حين أن 3 فقط من 35 من الاقتصادات ذات الدخل المرتفع هي غير ساحلية. ويمثل الافتقار إلى الوصول إلى التجارة البحرية والنظم اللوجستية تحديات خطيرة للعديد من البلدان النامية غير الساحلية . من حيث أنها تعاني تكاليف أطول في الوقت و تدفع أموالاً أكثر، كما أنها تعاني أيضاً في التصدير ، والنتيجة انخفاض حجم تجارتها وتباطؤ معدلات نموها مقارنة بجيرانها الذين يتمتعون بسواحل.

وبشكل عام يمكن تلخيص أهم التحديات التي تواجه البلدان غير الساحلية في ثلاث نقاط هي:

◀ الاختناقات في موانئ البلدان المجاورة، وسوء حالة الطرق، ويشكلان السبب الرئيسي وراء مشكلات التجارة.

◀ التأخير على المعابر الحدودية مما يؤدي إلى زيادة زمن الشحن.

◀ تعقيد الخدمات اللوجستية المعاونة للتجارة و تدني جودتها .

وعليه، و بما أن الجنوب الليبي يمتلك ميزة نسبية بموقعه الجغرافي كونه يمكن أن يكون حلقة الوصل بين الموانئ الليبية بشمال البلاد مع بلدان أفريقيا جنوب الصحراء ،و بالتالي الاستثمار في المناطق الحرة و التجارة عبر الحدود. إلا أنه و كما تم التوصل إليه بناء على التحليل السابق يعاني الاقتصاد الليبي من تدني الخدمات اللوجستية و ارتفاع تكاليف لوجستيات التجارة و التجارة الداخلية و التجارة عبر الحدود والمناطق الحرة، سواء في تكاليف الوقت أو تكاليف الشحن و لوجستيات التجارة الأخرى ، إضافة إلى البنية التحتية المتردية في ليبيا عامة و الجنوب الليبي خاصة فيما يتعلق بالطرق البرية السريعة ، و المطارات التي تربط الجنوب الليبي و تسهل عملية الحركة التجارية بينه و بين الشمال حيث الموانئ و القرب من الأسواق الأوروبية (alpteking, et al :2019) .

الخاتمة والتوصيات :

يعتبر قطاع الخدمات اللوجستية العمود الفقري للتجارة داخل الحدود أو عبرها حيث تعد كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية عاملاً حاسماً ومحددًا لتعزيز تنافسية الدول في مجال التجارة الخارجية و تزيد من إمكانية اندماجها في الاقتصاد الإقليمي و العالمي

يتضح من العرض و التحليل السابق ارتفاع تكاليف الخدمات اللوجستية في ليبيا نتيجة تدني مؤشراتها الست و هو ما أثر سلباً على التجارة عبر الحدود والمناطق الحرة في ليبيا و يُصعب من إمكانية استثمار ليبيا موقعها الجغرافي المتميز بأن تكون حلقة الوصل بين الشمال و الجنوب خاصة بما تتميز به منطقة الجنوب الليبي من كبر المساحة حيث إمكانية انشاء شبكة طرق واسعة و مطارات و من حيث ارتباطها بالشمال الليبي حيث الساحل و الموانئ البحرية و ارتباطها حدودياً بأفريقيا جنوب الصحراء و البلدان غير الساحلية الامر الذي يحتاج فقط إلى تطوير الخدمات اللوجستية و التجارة عبر الحدود والمناطق الحرة. وبناء على ما سبق تقدم الدراسة التوصيات التالية :

1. تطوير البنية التحتية بشكل يسهل عمليات النقل والتجارة مع ضرورة الاهتمام بالخدمات اللوجستية و تطويرها لما لها من دور كبير في تطوير القطاع التجاري و بالتالي دفع عجلة الاقتصاد الوطني .

2. ضرورة تنمية و تطوير البنية التحتية اللوجستية و التجارة داخل و عبر الحدود في ليبيا خاصة ما يتعلق بتطوير عمل الموانئ و المطارات والطرق و المعابر الحدودية و ما يستلزم ذلك من ضرورة تقديم خدمات بالكفاءة اللازمة تماشياً مع المعايير و الوثائق و المؤشرات الدولية لتمكين الاقتصاد الوطني و المنطقة الجنوبية من الاندماج في المحيط الافريقي و الدولي مما يساهم في تنمية و تطوير التجارة الخارجية و بما ينعكس في النهاية على النمو و التنمية الاقتصادية و رفع مستويات المعيشة و بالتالي محاصرة الفقر و البطالة .

3. مواكبة التطورات التقنية والتنظيمية للجمارك من أجل تسهيل الإجراءات الجمركية بتوحيد الوثائق والمستندات طبقا للمواصفات الدولية من اجل تبسيط إجراءات التجارة الخارجية و النقل الدولي للسلع و البضائع.

المراجع :

فريدة، همال. (2018) دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر. مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية - العدد الاقتصادي - الجزائر .

“Arvis, Jean-François; Raballand, Gaël; Marteau, Jean-François. 2010. The Cost of Being Landlocked : Logistics Costs and Supply Chain Reliability. World Bank. © World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/2489> License: CC BY 3.0 IGO.”

“Arvis, Jean-François; Carruthers, Robin; Smith, Graham; Willoughby, Christopher. 2011. Connecting Landlocked Developing Countries to Markets : Trade Corridors in the 21st Century. Directions in Development ; trade. World Bank. © World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/2286> License: CC BY 3.0 IGO.”

Luisa Martí, Rosa Puertas & Leandro García (2014) The importance of the Logistics Performance Index in international trade, Applied Economics, 46:24, 2982-2992, DOI: [10.1080/00036846.2014.916394](https://doi.org/10.1080/00036846.2014.916394)

Alptekin Ulutas & Cagatay Karakoy (2019). An analysis of logistic performance index of EU countries with an integrated MCDM model . Economics and Business .Vol 5(19) No 4

Hausman, W., Lee, H.L. and Subramanian, U. (2005) Global logistic indicators, supply chain metrics, and bilateral trade patterns. World Bank Policy Research Working Paper 3773, Washington D.C.

Filova, Alexandra & Hrda, Veronika. (2021). Managerial evaluation of the logistics performance and its dependencies on economies in selected countries. Ekonomicko-manazer'ske spektrum. Volume 15, Issue 1, pp. 15-27.

Madina Duzbaieva Sharapiyeva , Alfonz Antoni , Raikul Yessenzhitova. (2019). The Impact of Port Transport-logistics Infrastructure and LPI for Economic Growth: on the Example of Landlocked Countries. Scientific Journal of Maritime Research 33 (2019) 63-75.

- Bruno S. Sergi, e, Vittorio D'Aleo, Sylwia Konecka, Katarzyna Szopik-Depczynska Izabela Dembinska, Giuseppe Ioppol.(2021). Competitiveness and the Logistics Performance Index: The ANOVA method application for Africa, Asia, and the EU regions. Sustainable Cities and Society. Volume 69, June 2021, 102845.
- The Logistics performance Index and its indicators World Bank .
Home | Logistics Performance Index (worldbank.org)
Aggregated LPI | Logistics Performance Index (worldbank.org).
- Doing Business 2016, Measuring Regulatory Quality and Efficiency, Comparing Business Regulation for domestic firms in 189 Economies, A World Bank Group Flagship Report.
- Doing Business 2017, Equal Opportunity for All, A World Bank Group Flagship Report, Comparing Business Regulation for Domestic Firms in 190 Economies.
- Doing Business 2018, Reforming to Create Jobs, A World Bank Group Flagship Report.