

Distr.
GENERAL

TD/B/COM.1/AHM.1/3
29 November 2006

ARABIC
Original: ENGLISH

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية
لجنة التجارة في السلع والخدمات، والسلع الأساسية
اجتماع الخبراء المخصص المعني بالخدمات اللوجستية
جنيف، ١٣ تموز/يوليه ٢٠٠٦

تقرير اجتماع الخبراء المخصص المعني بالخدمات اللوجستية

المعقد في قصر الأمم، جنيف،
في ١٣ تموز/يوليه ٢٠٠٦

المحتويات

الصفحة	الفصل
٢	الأول - ملخص رئيسي
١٤	الثاني - المسائل التنظيمية
	المرفقات
١٥	الأول - البرامج
١٧	الثاني - الحضور

الفصل الأول

ملخص الرئيس

١- عقد اجتماع الخبراء المخصص المعني بالخدمات اللوجستية في ١٣ تموز/يوليه ٢٠٠٦. وقدم المشاركون، بمن فيهم واضعو السياسات الحكوميون والمنظمون والمفاوضون التجاريون، إضافة إلى ممثلي القطاع الخاص والمنظمات الدولية والمجتمع المدني، وجهات نظرهم بشأن كيفية ضمان مكاسب إنمائية من التجارة في قطاع الخدمات اللوجستية. وتم التركيز بوجه خاص على الطريقة التي يمكن بها لحكومات البلدان المتقدمة والنامية أن تقوم بدور فعال على الصعيد الوطني في المفاوضات المتعددة الأطراف من أجل أن تحقق البلدان النامية أكبر قدر من المزايا من التجارة في الخدمات اللوجستية.

٢- وأعدت أمانة الأونكتاد مذكرة معلومات أساسية بعنوان "جوانب التجارة والتنمية في الخدمات اللوجستية" (TD/B/COM.1/AHM.1/2) أشاد بها الحاضرون بوصفها مساهمة مهمة. واعتبروها أساساً مفيداً للنقاش، إضافة إلى كونها مصدراً للمساهمات في عملية وضع السياسات على الصعيد الوطني والإقليمي والمتعدد الأطراف.

٣- وتم تبادل مختلف الآراء والتعبير عن وجهات النظر بشأن القضايا المثارة في مذكرة المعلومات الأساسية وفي العروض التي قدمها الخبراء المدعوون. والهدف من الملخص التالي هو أن يعكس ثراء وتنوع الآراء المعبر عنها والاقتراحات المقدمة في الاجتماع. ويرد في المرفق الأول بهذا التقرير البرنامج الكامل للاجتماع.

ألف - الخدمات اللوجستية: سمة رئيسية للعولمة اليوم

٤- لا يوجد تعريف واضح لما يدخل ضمن الخدمات اللوجستية، كما أن من الصعب وضع حد فاصل بين الخدمات اللوجستية وغيرها من القطاعات، مثل خدمات النقل، التي هي سمة رئيسية للخدمات اللوجستية. ووضع العديد من المقاربات بشأن "إدارة سلسلة الإمدادات" وأشار إليها مراراً بوصفها أهم نشاط تجاري يهيمن على تطور القطاع. ومن منظور القطاع الخاص، فإن الخدمات اللوجستية هي عملية التخطيط والتنفيذ والإدارة والمراقبة لتدفق وتخزين السلع والخدمات والمعلومات المتصلة بها من المنشأ إلى نقطة الاستهلاك. بيد أن الخدمات اللوجستية تشمل أيضاً النقل والتخزين والإدارة وبناء المصانع للتجميع والتصنيع، والخدمات الإعلامية وشتى الخدمات ذات القيمة المضافة مثل خدمات وضع العلامات والتعبئة والتفتيش. وعموماً، بلغ إجمالي قيمة اللوجستيات التعاقدية وحدها ما يقدر بـ ١٣٠ مليار دولار في عام ٢٠٠٢. وفي عام ٢٠٠٣، كانت قيمة السوق العالمية للخدمات اللوجستية تقدر بـ ٣٢٠ مليار دولار. ومن المتوقع أن يشهد القطاع نمواً بنسبة ١٠-١٥ في المائة في أوروبا و ٢٠-٣٠ في المائة في الولايات المتحدة، ومن المتوقع أن يكون النمو أكبر في بلدان مثل الهند والصين. وتلجأ الشركات أكثر فأكثر إلى نقل مهمة من المهام أو يزيد إلى أطراف ثالثة موردة للخدمات اللوجستية متخصصة في الخدمات اللوجستية المتكاملة والذين يرتبط ظهورهم بتزايد عمليات نقل أنشطة إدارة سلسلة التوريد. وتشمل بعض الاتجاهات الرئيسية المتعلقة بنمو الخدمات اللوجستية نقل السلع بالحاويات وإصلاح الموانئ واستعمال سفن أكبر وأسرع واستخدام النقل الجوي والشحن الجوي بواسطة شركات شحن جوي مخصصة.

٥- وتكاليف الخدمات اللوجستية المتعلقة بالتصدير في البلدان النامية، بوصفها حصة من قيمة الصادرات الإجمالية، مرتفعة للغاية. وقد وجد البنك الدولي أن الخدمات اللوجستية في أفريقيا تبلغ ١٥ في المائة من قيمة الصادرات. والتكلفة النسبية المرتفعة للخدمات اللوجستية أمر عادي في كثير من البلدان النامية، لكن بالخصوص في أفريقيا والبلدان غير الساحلية، حيث تزيد في تكلفة التجارة الإجمالية.

٦- ويبين تحليل الأونكتاد أن اللوجستيات العالمية تقدر بـ ٣,٤٣ ترليون دولار ويقدر إجمالي الأنشطة اللوجستية في تكاليف المنتجات النامية الصنع بنسبة تتراوح بين ١٥ و ٢٠ في المائة. ومن بين مكونات تكلفة اللوجستيات، يشكل النقل بين ٦٠ و ٨٠ في المائة وتكاليف الجرد بين ١٥ و ٣٠ في المائة والتكاليف الإدارية بين ٥ و ١٠ في المائة. ومن حيث الاتجاهات، شهدت تكاليف اللوجستيات في أوروبا والولايات المتحدة انخفاضاً سريعاً منذ الثمانينات، وذلك أساساً بسبب انخفاض تكاليف الجرد. ولما كان استعمال النقل بوصفه عملية توزيع قد تزايد، فقد زادت تكاليف النقل أيضاً. وإضافة إلى ذلك، نما الشحن بسرعة أكبر من التجارة لأن الشحن الآن جزء من عملية الإنتاج في سلاسل الإنتاج العالمية التي لا تفتأ تتوسع. ويعزى نمو كميات البضائع على الصعيد العالمي إلى حجم المكون من المصنوعات وليس زيادة في نقل السلع الأساسية.

٧- بيد أن من أكثر استفاد من زيادة كميات البضائع المنقولة عالمياً هو كبريات الشركات في القطاع. وأشار إلى أن ستة تحالفات/متعهدين في النقل البحري تتحكم في ٥٠ في المائة من السعة الإجمالية، وهذا الاتجاه في تصاعد بسبب تزايد حالات الاندماج والاستيلاء في القطاع. وهناك أيضاً تركيز شديد بين مشغلي محطات الموانئ (الذين يناولون الحاويات)، إذ إن أكبر خمس شركات تشغيل محطات موانئ تتحكم في ٤٠ في المائة من عمليات محطات الموانئ على الصعيد العالمي. وهناك زيادة في مشاركة المتعهدين الدوليين الذين توجد مقراتهم في المحاور الإقليمية في المناطق النامية حيث ظهرت هونغ كونغ وسنغافورة والإمارات العربية المتحدة والفلبين بوصفها أهم الجهات الفاعلة التي تتحكم اليوم في ٣٠ في المائة من التجارة العالمية التي تمر عبر الموانئ.

٨- ويهتم الشاحنون بضبط تكاليف الخدمات اللوجستية الإجمالية. فإذا كانت هذه التكاليف آخذة في الانخفاض، فإن تكاليف النقل تظل مرتفعة. وفيما يتعلق بالتداخل بين النقل المتعدد الوسائط واللوجستيات، يبحث الشاحنون عن حلول نقل شاملة مع مرونة متزايدة للخدمات. وهذا يتطلب وجود ترتيبات وإجراءات إدارية مناسبة تشمل البيعتين التنظيمية والقانونية النمطيتين، وحرية الاختيار لشركات الشحن وشركات النقل وإجراءات عبور الحدود وتنظيم خدمات الدعم مثل ترتيبات التأمين.

٩- ويوجد مقر معظم أهم الأطراف الثالثة الموردة للخدمات اللوجستية على صعيد العالم في البلدان المتقدمة. وعموماً، يتحكم كبار موردي الخدمات هؤلاء في نسبة كبيرة من السوق مشكّلين بعض "التكتلات الاحتكارية". وعلاوة على ذلك، حدثت زيادة في اللوائح الحكومية نتيجة للموجة الجديدة من خصخصة عمليات الموانئ قصد معالجة مسألة ظهور تكتلات احتكارية كبيرة من متعهدي الموانئ في كل من البلدان المتقدمة والنامية.

١٠- ويمكن لوجود خدمات لوجستية فعالة أن تساهم مباشرة في تعزيز القدرة التنافسية الدولية وتيسير الاندماج في الاقتصاد العالمي. غير أن تدني حجم التجارة في العديد من البلدان النامية يعوق إنشاء قطاعات للخدمات اللوجستية تتسم بالقدرة على المنافسة، في حين أن عدم وجود قطاع لوجستيات واضح يعوق

الصادرات. وتكلفة الخدمات اللوجستية مقارنة بقيمة الصادرات حاجز كبير أمام دخول مصدري البضائع والسلع الأساسية أسواق تلك البلدان. ويبلغ متوسط تكاليف الخدمات اللوجستية، مقارنة بقيمة الصادرات الإجمالية، ٣ في المائة في البلدان المتقدمة و٨ في المائة في البلدان النامية و١٥ في المائة في أفريقيا ونحو ٣٠ في المائة في البلدان النامية غير الساحلية.

١١- وللبلدان النامية حالياً الخيار بين توظيف موردي خدمات لوجستية أجنبية أو تعزيز قدراتها الوطنية على التوريد أو الجمع بين هذين الخيارين. وفي الوقت نفسه، توجد في معظم البلدان النامية قيود شديدة تتعلق بالعرض، بما في ذلك عدم ملاءمة البنية الأساسية وصغر حجم الأسواق المحلية (وبالتالي عدم كفاية وفورات حجم) وصعوبات دخول الأسواق الأجنبية في مجال الخدمات اللوجستية. وإذا كان بإمكان البلدان النامية أن تستفيد من عملية التحرير، فإنه لا بد من استيفاء بعض الشروط المسبقة فيما يخص البنية الأساسية والتكنولوجيا والموارد البشرية واللوائح والأمن. ومن الضروري وضع إطار تنظيمي سليم ومتوازن، تعززه سياسات إطارية لضمان وجود بيئة تنافسية للقطاع ويتمشى تماماً مع حق التنظيم في إطار الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات المعترف به.

١٢- ولا يعتبر الحديث عن المنافسة في بعض الحالات أفضل حل بسبب التكتلات الاحتكارية الطبيعية. ففي البلدان الجزرية الصغيرة على سبيل المثال، لا معنى لخصخصة عمليات الموانئ. إذ هذا لن يؤدي سوى إلى وضع يحل فيها احتكار القطاع الخاص محل الاحتكار الحكومي. بل حتى في سوق كبيرة مثل الاتحاد الأوروبي، هناك خدمات لا تجدي فيها الخصخصة. وإدخال متعهدين من القطاع الخاص في خدمات المناولة الأرضية لم يكن ممكناً سوى في ثلاثة مطارات حتى الآن، هي أمستردام وباريس ولندن. وسيليه مطار فرانكفورت قريباً. وفي جميع المطارات المتبقية، لا يوجد حجم كاف لسوق حرة. وبناء عليه، ينبغي ألا تفرط البلدان في التفاؤل بشأن عملية التحرير.

١٣- وأشير إلى أنه، مع تطور الصناعة، من المهم مراعاة الفلسفة التي تكمن خلف الخدمات اللوجستية. فإذا كان من الصعب التمييز بين الخدمات اللوجستية والإدارة السلسلة للتوريد، بما أن الناتج الصافي لوظائفها يظل على ما هو عليه، فإن أحد الفوارق الرئيسية هو أن تدفق المعلومات والمواد عموماً، في الخدمات اللوجستية، يدار في إطار منظمة أو شركة واحدة. ويختلف هذا عن سلاسل التوريد حيث توزع الوظائف بين شتى الكيانات، ومن الضروري أن يكون هناك تزامن وتعاون وتقاسم المعلومات.

١٤- ونوقشت أيضاً مسألة "اللغات" التي ينبغي استعمالها في اللوجستيات. وقد كانت شبكة "تبادل المعلومات المتعلقة بالتأهب للطوارئ" (EPIC)^(١) شائعة الاستعمال، لكن اهتمام الصناعة باستعمال نظام موحد بدأ يتلاشى على ما يبدو. وقد وضعت شركة ألمانية اسمها "SAP" (تطبيقات النظم والمنتجات في تجهيز البيانات) اليوم ما يمكن أن يكون إطاراً موحداً مفيداً. ويسمح البرنامج الحاسوبي للشركات بالقيام بأعمالها التجارية على الصعيد

(١) شبكة تبادل المعلومات المتعلقة بالتأهب للطوارئ برنامج حاسوبي لإدارة سلسلة الغرض من أجل المراقبة المحلية أو العالمية للإنتاج والتوزيع. والشبكة، التي تستعمل في مراقبة التدفق الكلي لمواد الشركة، تشمل وظائف مراقبة عمليات الشراء والإنتاج والبيع والتوزيع. ويدر استعمال الشبكة أرباحاً من حيث تقليص مدد التسليم وزيادة موثوقيتها جنباً إلى جنب مع انخفاض تكاليف التخزين والإنتاج والبيع والتوزيع.

العالمي (بالسماح بسلاسة الامتثال للقوانين المحلية وتدابير الأمن التجاري والمتطلبات من الوثائق والتنسيق بين مختلف الأطراف)^(٢). واقترح أن تنظر البلدان في استعمال لغة موحدة قصد تقليص تكاليف الصفقات.

١٥ - وهناك حراك جغرافي مهم في قطاع الخدمات اللوجستية وهو التحول في الأنشطة داخل البلدان المتقدمة والبلدان النامية وفيما بينها. ففي الستينات، كان كل من الإنتاج والخدمات اللوجستية يتم في البلدان المتقدمة، في حين كانت المواد الأولية تنتقل من البلدان النامية إلى البلدان المتقدمة. واليوم، يستمر نفس الاتجاه بالنسبة إلى المواد الأولية، لكن الإنتاج ينتقل إلى البلدان النامية.

١٦ - وقد تطورت بيئة صناعة الخدمات اللوجستية تطوراً ملحوظاً في السنوات الأخيرة. ففي أول الأمر، كانت تُعرض منتجات على أساس "الاحتياجات الأساسية"، وكان الإنتاج ينظم من خلال الإنتاج بالجملة بوفورات حجم. واليوم، هناك "طلب مخصص"، مع تزايد عدد المنتجات التي لها دورة حياة أقصر وتنظيم الإنتاج الذي يستلزم عناصر لوجستية أخرى مثل التسليم في الأجل المحدد وإدارة الجودة الشاملة وتوخي الاقتصاد في الإنتاج. ومع العولمة، يتزايد عدد الشركات التي تنقل وظائف محددة إلى الخارج بحيث تركز على "أعمالها الرئيسية". وقد يتم هذا النقل من المقر إلى مواقع الإنتاج أو إلى بلدان أخرى.

١٧ - ومن السمات الأخرى فيما يتعلق بطريقة التفكير الناشئة التي تكمن خلف اقتصاديات الخدمات اللوجستية ما يلي: ١- نظم التعقب في اللوجستيات بوصفها عنصراً مهماً من عناصر إدارة سلسلة التوريد؛ ٢- الحاجة إلى تعزيز التعاون بين الفاعلين في سلسلة التوريد؛ ٣- نظم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات التي تسمح للجهات الفاعلة من الشركات باتخاذ القرارات قصد خفض التكاليف والتقليل من المخاطر؛ ٤- الحاجة إلى زيادة تكامل نظم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وتوحيدها، إضافة إلى النظر في قضايا الأمن التي تظهر بوصفها شاغلاً رئيسياً.

١٨ - وبحث الدور المحدد للجهات الحكومية الفاعلة. وناقش المسؤولون الحكوميون في الصين قبل فترة ما إذا كان عليهم أن ينشئوا إدارة مستقلة للوجستيات وأي وزارة ينبغي أن تحتضن هذه الإدارة. لكن من المهم إبراز أن وزارات مستقلة ستضع لوائح تنظيمية تتعلق بالوجستيات، وبناء عليه فقد لا يكون إنشاء إدارة واحدة مكلفة بهذا المجال أفضل خيار. والهدف من القواعد واللوائح لهذا القطاع هو تقليل التعقيدات، وتكاليف المعاملات بالتالي. وينبغي أن يكون تنظيم لوجستيات الكفاف (أي لوجستيات توفير الماء والغذاء والمأوى) أولوية قومية. وهنا أيضاً، يمكن إشراك وزارات عدة مثل وزارة الصحة أو وزارة الداخلية. وأشار إلى أن وزارة الدفاع فاعل مهم أحياناً في المسائل المتعلقة بالوجستيات. فعلى سبيل المثال، غالباً ما تضع هذه الوزارة شبكات الطرق وغيرها من مشاريع البنية الأساسية. وهناك حاجة إلى التنسيق والانسجام بين مختلف أصحاب المصلحة.

(٢) تسمح "خدمات التجارة العالمية" التي تقدمها شركة SAP للشركات بما يلي: ضمان الامتثال التام للوائح التنظيمية التجارية؛ وتجنب الغرامات والجزاءات المكلفة والمساعدة على ضمان الأمن القومي؛ وتسريع عملية التخليص الجمركي؛ وتقليص مدد الدورات و ضمان سرعة التسليم للمستهلكين بتقليص الآجال على الحدود الوطنية؛ وأتمتة إجراءات التخزين الجمركية؛ والاستفادة بالكامل من اتفاقات التجارة الدولية؛ إلخ.

باء - تجارب البلدان في تجارة الخدمات اللوجستية

١٩- ألقى الضوء أثناء الاجتماع على أنه لا وجود عملياً لقطاع الخدمات اللوجستية في العديد من أقل البلدان نمواً، وطلب إلى الأونكتاد أن تقدم مساعدة محددة لهذه البلدان. والعديد من البلدان النامية، إدراكاً منها للأهمية البالغة لقطاع الخدمات اللوجستية، اتخذت تدابير للتعاون مع البلدان النامية المجاورة لخفض تكاليف اللوجستيات على الحدود. بيد أنها غالباً ما تواجه مشكلات تتعلق بعناصر مادية مثل البنية الأساسية والطرق وعناصر غير مادية. واعتبر وجود بيئة قانونية داعمة مهماً جداً. وفيما يتصل بالمفاوضات التجارية في المجال، لا تزال هناك قضايا معلقة تخص التعريف بدون حل، وتحتاج البلدان النامية إلى فهم أفضل للالتزامات التي يشتمل عليها هذا القطاع. وأشار إلى أن بإمكان المنظمات الدولية مثل الأونكتاد أن تساهم في هذه المجالات. وطرح مسألة ما إذا كانت البحوث قد أجريت على وفورات الحجم والتكتلات الاحتكارية الطبيعية في القطاع العام. وفي هذا الصدد، أشار إلى أن على البلدان النامية أن تدرك بوضوح دورها سواء بوصفها مقدمة للخدمات اللوجستية أو مستعملة لها وكيف يمكنها الاستفادة من التجارة في الخدمات اللوجستية. واعتبر ذلك قضية مهمة ليس لمقدمي الخدمات الناجحين في جنوب شرق آسيا وإنما للبلدان والمناطق النامية الأخرى. وتحمل البلدان النامية تكاليف مرتفعة وتحتاج إلى خدمات لوجستية جيدة وفي المتناول. وينبغي للبلدان النامية أن تستكشف إمكانية تعزيز التعاون بين بلدان الجنوب، ويمكن للبلدان غير الساحلية أن تعمل من خلال برنامج عمل ألماني لعام ٢٠٠٣.

٢٠- وتبين تجربة نيكاراغوا استمرار الحاجة إلى تعريف الخدمات اللوجستية تعريفاً واضحاً. فالجهات الفاعلة الوطنية ترى الخدمات اللوجستية على أنها نقل السلع من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك أو الحصول على السلع المناسبة في المكان المناسب وفي الوقت المناسب. بيد أن تصنيف المنتجات المركزي للأمم المتحدة يشمل ٢٢٠ خدمة ضمن قطاع الخدمات اللوجستية، والعديد منها تخرج عن نطاق أي "تعريف وطني". وتنتظر نيكاراغوا حالياً في الانفتاح على الخدمات اللوجستية في أساليب التوريد ١ و ٢ و ٣ و ٤. وهناك قطاعان وأسلوبان للتوريد محددان يُنظر في تحريرهما بصورة أولية، هما النقل الجوي والنقل بالسكك الحديدية في الأسلوبين ١ و ٤. ويُنظر في جدوى فتح هذين القطاعين في إطار مشاورات مع مختلف أصحاب المصلحة.

٢١- وهناك إطار قانوني في نيكاراغوا لشركات الموانئ الوطنية تعمل في الأنشطة البحرية وأنشطة الممرات المائية الداخلية. وكل الموانئ الوطنية تشغلها الدولة. وفيما يتعلق بالمنشآت المرفئية، هناك اهتمام محدود بالاستثمار المباشر في الموانئ في الوقت الراهن. وقطاع خدمات الاتصالات والبريد مخصص جزئياً في شكل شركة مساهمة محدودة المسؤولية حيث يجب على الدولة أن تحافظ على أغلبية الأسهم. وتمنح امتيازات وتراخيص أيضاً. وفيما يتعلق بالنقل البري والجوي والمائي، سن مرسوم في عام ٢٠٠٥ تخضع بموجبه جميع أشكال النقل لموافقة وزارة النقل. وهناك نوع من الانفتاح في النقل البري، لكن هذا القطاع حساس. وفيما يتعلق بالخدمات المهنية، يجب منح الأفضلية لمقدمي الخدمات النيكاراغويين على الأجانب في مجال المشتريات الحكومية. ويجب على مقدمي الخدمات أن يكونوا مسجلين بموجب القانون الوطني بوصفهم تقنيين معتمدين.

٢٢- وإذا كانت نيكاراغوا تدرك أهمية الخدمات اللوجستية في التجارة العالمية، فإن هناك بعض العناصر التي ترى ضرورة مراعاتها. ففي نيكاراغوا، تتحكم الدولة أساساً في القطاع، ويحتاج الأمر إلى المزيد من الوقت للخصخصة والتحرير على مراحل بسبب تعقد الخدمات اللوجستية واتساعها. وعلاوة على ذلك، تشترط

نيكاراغوا القدرة على تقييم عملية التحرير. بموجب الطلب المتعدد الأطراف للتأكد مما ينطوي عليه الأمر من تغييرات في التشريعات الوطنية وما إذا كانت هذه التغييرات ذات جدوى وممكنة.

٢٣- وورد أيضاً وصفٌ لتجربة جنوب أفريقيا التي هي اقتصاد يقوم على تصنيع السلع الأساسية والتي تشهد حركة تبادل كبيرة للبضائع داخل حدودها و صوب الخارج. وتبلغ نسبة تكلفة اللوجستيات في اقتصاد جنوب أفريقيا ١٥,٢ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي، وهي نسبة أعلى مما هي عليه في الولايات المتحدة لكنها هي النسبة العادية في البلدان النامية. بيد أن تكاليف اللوجستيات تتزايد بشكل أسرع من حجم اللوجستيات، ويعد النقل عاملاً مهماً يساهم في هذه التكلفة.

٢٤- وتقدم جنوب أفريقيا عناصر اقتصاد مزدوج له سمات كل من الاقتصاد الصناعي والاقتصاد الريفي في آن واحد. وزيادة على ذلك، تواجه جنوب أفريقيا تحدياً كبيراً في التعامل مع اقتصاد غير رسمي واسع النطاق، وهو تحد لا تواجهه البلدان المتقدمة. ومن سمات اقتصادها فيما يخص الخدمات اللوجستية فرص الوصول المحدودة في المناطق الريفية/المتخلفة وعدم تنمية المهارات والحاجة إلى وضع استراتيجية وطنية عصرية وتنفيذها. وقد حددت خمسة أوجه قصور رئيسية، هي: بنية أساسية وطنية عفا عليها الزمن وغياب التقييم والقياس وعدم تطابق سلاسل العرض ونقص المهارات المتقدمة في سلسلة العرض وعدم تقييم الشركات الخاصة، بالقدر الكافي، للحاجة إلى النهوض بالقطاع قصد تلبية شروط السوق الناشئة في الاقتصاد العالمي.

٢٥- وفي السياق الإقليمي، تواجه جنوب أفريقيا العديد من المشكلات في جهودها الرامية إلى تعزيز فعاليتها بوصفها مركزاً إقليمياً للوجستيات. وهذا يشمل قلة فرص الحصول على خدمات النقل في المناطق الريفية الداخلية حيث يستشري الفقر والتكاليف الباهظة للتجارة عبر الموانئ الأفريقية والمعابر الحدودية وشبكات السكك الحديدية والطرق غير المتطورة وإن كانت أهم وسائط النقل في أفريقيا، وقلة فرص الاختيار لنقل البضائع عبر الخطوط الرئيسية في أغلبية البلدان الأفريقية.

٢٦- لكن تطوير لوجستيات الشحن يظل عاملاً مهماً يساهم في التنمية والتكامل في المنطقة. لذا، فقد أشير إلى أنه هدف إنمائي رئيسي، لا سيما بسبب مزايا تخفيف وطأة الفقر التي يمكن أن يأتي بها تحسين النقل لفائدة المجتمعات المحلية الريفية والبلدان غير الساحلية. وتحتاج جنوب أفريقيا على المستوى المحلي إلى إجراء إصلاحات مؤسسية والسماح بملكية البنى الأساسية وضمان تكامل اقتصاديها والتركيز على أهم الأعمال التجارية في مجال الموانئ والسكك الحديدية وخطوط الأنابيب واستعادة الربحية في القطاع والتركيز على توسيع نطاق القدرات. وتخطط جنوب أفريقيا لاستثمار ٣١,٥ مليار راند جنوب أفريقي في السكك الحديدية على مدى السنوات الخمس القادمة وتبحث سبل بناء شبكات نقل متعدد الوسائط ملائمة وتحسين شبكات الاتصالات وتحديث مرافق مناولة البضائع والحاويات وفرض رسوم موانئ تنافسية على الصعيد الدولي. لكن إنشاء قطب إقليمي حقيقي يستلزم تطوير هذه الأهداف أيضاً في إطار منطقة الجنوب الأفريقي.

جيم - منظور كل من مستعملي ومقدمي الخدمات اللوجستية والقضايا التنظيمية في قطاع اللوجستيات والقطاعات المرتبطة به

٢٧- تمت مناقشة التجارب العملية داخل صناعة الخدمات اللوجستية، بما فيها تجارب شركات مثل وول-مارت، والنقل عبر الحدود. كما تم تقديم وصف لأهم سمات صناعة الخدمات اللوجستية، بما فيها مرونتها المتزايدة واستجابة المستهلكين. واعتبرت نظم إدارة العرض الحديثة القائمة على الاستجابة السريعة وفي الزمن الحقيقي للطلب بأنها أساسية للشركات لكي تظل قادرة على المنافسة في الأسواق اليوم. فوول - مارت على سبيل المثال ترصد محلاتها عالمياً لتحديد الزمان والمكان اللذين يجتمعا أن يكون فيهما نقص والاستجابة لذلك بسرعة.

٢٨- وبينت مقارنة شاملة لبلدان عدة في مجال التعاقد الخارجي بشأن الخدمات اللوجستية أهمية النفقات على اللوجستيات عالمياً، بما في ذلك تكاليف الجرد (التخزين والفائدة والضرائب والتأمين)، وتكاليف النقل (تكلفة شركات النقل والوسطاء/الوكلاء، إلخ) وتكاليف الإدارة (مثل إدارة الشحن). وتتراوح مجموعة النفقات نسبةً إلى الناتج المحلي الإجمالي حسب الأقطار ما بين ١٠ إلى ٢٠ في المائة في العديد من البلدان النامية وأقل من ١٠ في المائة في الاقتصادات المتقدمة الأكثر فعالية. وهناك العديد من العناصر التي يمكن أن تفسر هذه الاختلافات، بما فيها ما إذا كان للاقتصاد قطاعات خدمات بلغت درجة النضج أو قطاع صناعي كبير؛ وأهمية الاستيراد مقابل التصدير؛ والنوعية الكلية للبنية الأساسية؛ وعدد من العوامل الجغرافية والسكانية والسياسية. وأشار إلى أنه تم الوقوف خلال اليوم على أرقام مختلفة بشأن قيمة/حجم التجارة في الخدمات اللوجستية. والمُح إلى أن أحد أبسط أساليب تقدير تكلفة اللوجستيات هو حساب ١٠ في المائة من قيمة المنتجات المستوردة. وتستعمل نسبة ١٠ في المائة لأن الاقتصادات التي تتسم بالكفاءة تنفق نحو ١٠ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي على اللوجستيات في حين أن هذه النسبة أعلى في بعض الاقتصادات الأقل كفاءة، وقد تكون أعلى حسب الخصائص المحددة للاقتصاد. ففي النرويج على سبيل المثال، تبلغ تكلفة اللوجستيات ٢٠ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي. ويمكن ردها إلى عدد السكان القليل والمتوزعين هنا وهناك في البلد.

٢٩- وفي الولايات المتحدة بالتحديد، حيث انخفضت تكاليف اللوجستيات من نحو ١٣ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي في عام ١٩٨٤ إلى ٩,٥ في المائة فقط في عام ٢٠٠٥، مثلت تكاليف النقل ٦٢ في المائة من النفقات الإجمالية على اللوجستيات في حين مثلت تكاليف الجرد وتكاليف الإدارة ٣٣ في المائة و٥ في المائة على التوالي. وتشمل أسباب تحسن أداء قطاع اللوجستيات في الولايات المتحدة ما يلي: ١- الإصلاحات التنظيمية (أجريت في مجالي النقل الجوي المحلي والنقل المحلي بالشاحنات، وكذا إصلاح البريد)؛ ٢- الاستثمار في البنية الأساسية العمومية (في شبكة الطرق السريعة بين الولايات ومطارات الشحن والموانئ)؛ ٣- البنية الأساسية الخاصة والابتكار (بظهور البريد السريع والمحلات الكبرى للبيع بالتجزئة، وممارسات الحد الأدنى من المخزون والتعاقد الخارجي بشأن اللوجستيات، من بين أمور أخرى). واعترف بأن من العوامل التي ساهمت في ذلك أهمية العولمة وما يرافقها من تحول في اقتصاد الولايات المتحدة من اقتصاد صناعي إلى اقتصاد يقوم على الخدمات، والنمو السريع للواردات.

٣٠- وعُرضت قضية اللوجستيات في الصين مقارنة بمثيلتها في الولايات المتحدة. ففي الصين، ظلت النفقات على اللوجستيات في عام ٢٠٠٤ تمثل نحو ٢٠ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي، وفيما كان النقل يمثل نسبة ٥٧ في المائة من النفقات الإجمالية على اللوجستيات، وتكاليف الجرد وتكاليف الإدارة ٢٩ و ١٤ في المائة على التوالي. وأشار إلى أن نسبة تكاليف اللوجستيات إلى الناتج المحلي التي تبلغ في الصين ضعف ما عليه الحال في الولايات المتحدة قد تعزى إلى توجه الصين الأساسي نحو التصنيع/التصدير ولأن سوق الاستهلاك المحلية فيها ناشئة لكنها غير متطورة تماماً بعد. بيد أن من شأن التطور السريع للبنية الأساسية في الصين أن يحسن الأمور في السنوات القادمة.

٣١- وتشمل فرص تحسين فعالية الخدمات اللوجستية الاستثمار في البنية الأساسية وتوحيد العمليات والتخصص وممارسات الاحتفاظ بالحد الأدنى من المخزون والتحالفات الاستراتيجية بين مختلف الشركات ذات الخبرة المحددة لتقاسم التكاليف والاستثمارات.

٣٢- وتزايد أهمية القطاع الخاص في بعض المجالات، مثل التسليم السريع. ويقدر عدد الشركات العاملة في هذا القطاع في العالم بالمئات، وتبلغ الإيرادات على الصعيد العالمي زهاء ١٣٠ مليار دولار، وعدد الوظائف المباشرة وغير المباشرة ١,٢٥ مليون و ٢,٦٥ مليون على التوالي. ومن بين العوامل التي يمكن أن تفسر هذا النمو السريع ما يلي: إدارة سلسلة التوريد العالمية والتصنيع في الآجال المحددة والاستعانة بمصادر خارجية على الصعيد العالمي ولوجستيات الدورة السريعة والتخصص وانتشار الإنترنت وتكنولوجيا المعلومات، إضافة إلى النمو الذي يقوده التصدير (زيادة التجارة) بسبب انخفاض التعريفات. والمستعملون الرئيسيون لخدمات البريد السريع هم صناعة كل من التكنولوجيا العالية والمستحضرات الصيدلانية والسيارات والخدمات المالية.

٣٣- وغالباً ما يتخذ مقدمو الخدمات اللوجستية العديد من التدابير لمساعدة البلدان عبر العالم على تبسيط الإجراءات الجمركية بغية تعزيز إمكانات الصناعة. وتشمل الاحتياجات المحددة لمقدمي خدمات البريد السريع بخصوص الإجراءات الجمركية ما يلي: إمكانية استعمال التبادل الإلكتروني للبيانات (أي بيانات منسقة من خلال بوابة عالمية واحدة)؛ وإمكانية التخليص بسرعة، وإدارة المخاطر إدارة أيسر (التركيز أساساً على الشحنات البالغة الخطورة)؛ والتخليص الجمركي على مدار اليوم والأسبوع. وتم التشديد على أن إمكانات الصناعة تتوقف أيضاً على إصلاح قطاع البريد. وبالتالي فإن قطاع البريد السريع يرغب في أن تعامل الخدمات ذات القيمة المضافة المرتفعة معاملة مستقلة عن الخدمات البريدية الأساسية، على أن توضع الحدود الفاصلة للمجال المخصص لمعهدتي خدمات البريد الوطنيين. ومن الضروري أيضاً أن تكون هناك لوائح وحدود دنيا من الترخيص لمقدمي خدمات البريد السريع، وكذا الحماية المناسبة من الممارسات المنافسة للتجارة المنصفة. وتدعو الحاجة إلى بناء القدرات في البلدان النامية، لا سيما فيما يتعلق بالمتطلبات الجمركية والمتطلبات من البنية الأساسية. وينبغي أن تكون الأهداف السياسية الوطنية هي أساس إصلاحاتها السياسية وتحرير الخدمات اللوجستية.

٣٤- ونوقشت الآثار المحتملة أن تكون مقيّدة للتدابير الأمنية. واعتُبر أن وضع معايير متوازنة وعملية ومنسقة قد يساهم في تخفيف عبء الامتثال على المعهدتين من القطاع الخاص. وأشار أيضاً إلى الاعتراف المتبادل. ومختلف تدابير البلدان والمقاربات القائمة على المخاطر بوصفها وسائل إضافية للتعامل مع المتطلبات الأمنية المتزايدة. وفي هذا السياق، قيل إن هناك مكاسب اقتصادية هائلة يمكن تحقيقها من تحرير الطيران. واقترح نموذج "الأجواء الأمريكية المفتوحة" لأنه نموذج أثبت جدارته. وفي هذا الإطار، أشير إلى المفاوضات الجارية بين الولايات المتحدة

والاتحاد الأوروبي بخصوص حقوق حركة النقل الجوي واقتراح الولايات المتحدة تخفيف قواعد الملكية قصد حفز الاستثمار.

٣٥- وأدى اعتماد صناعة البريد السريع الشديد على النقل الجوي بالمتعهدين إلى اعتماد موقف مسؤول تجاه مشكلة حماية البيئة، بما في ذلك القضايا المتعلقة بالانبعاثات والضجيج ونوعية الهواء المحلي. وتوجد بعض الحلول، بما فيها استعمال طائرات عصرية أقل ضجيجاً بنسبة ٧٠ في المائة وتتسم بكفاءة أعلى من حيث استهلاك الوقود. واعتبر العمل الذي تقوم به منظمة الطيران المدني الدولي ذا قيمة كبيرة في هذا الصدد.

٣٦- وأبرزت مختلف العروض المداخلات أثناء الاجتماع أن الاقتصادات الجزرية تواجه مشكلات وتكاليف لوجستية تشبه تلك التي تواجهها البلدان غير الساحلية. ولبعض الموردين قدر معين من السلطة الاحتكارية، لكن قدرتهم على التعسف في استعمال هذه السلطة يمكن أن تحدّها التدابير الحكومية، بما فيها وضع إجراءات جمركية واضحة ومبسطة. ومن شأن وضع إجراءات واستمارات موحدة واعتماد لغة مشتركة للخدمات اللوجستية أن يساهمًا إلى حد كبير في تقليص وقت المعاملات وتكاليفها.

٣٧- وتتلق بعض التحديات التي تواجه البلدان النامية ببنية سوق الخدمات اللوجستية والعلاقة بين إمكان حصول هذه البلدان على خدمات النقل والخدمات اللوجستية وإمكان استفادتها من تحرير التجارة؛ والآثار السلبية للتكتلات الاحتكارية؛ وصعوبة جلب الاستثمار الأجنبي المباشر حتى في القطاعات التي تشملها الخصخصة. ومن الصعب تشجيع الاستثمار في الحالات التي يكون فيها القطاع مستقلاً (سواءً أفقياً أو عمودياً). وفي بعض الحالات، قد لا تعمل الأسواق بفعالية إما بسبب حجمها المحدود وإما بسبب حجم الاستثمارات المطلوب.

دال - الخدمات اللوجستية ومفاوضات منظمة التجارة العالمية

٣٨- لا يعرف قطاع الخدمات اللوجستية بأنه قطاع مستقل في الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات وإنما يندرج ضمن فئات خدمات مختلفة، بما فيها الخدمات المساعدة لجميع وسائط النقل. وتلمح المقترحات التفاوضية الأخيرة وشتى البلاغات إلى اهتمام البلدان بهذا الموضوع. وتظل الالتزامات المتعلقة بالخدمات المساعدة لجميع وسائط النقل المتعهد بها أثناء جولة أوروغواي ثنائية إلى حد كبير (أي أنها لا وجود أو لا قيود لها)، علماً بأن بعض الأعضاء أبقوا على القيود في مجالات مثل الإنشاء وتحديد سقف للأصول الأجنبية والمتطلبات من الحد الأدنى لرأس المال ومتطلبات التأهيل ومدة الإقامة وشروط التدريب. وفي الجولة الحالية، اعترف بقطاع الخدمات اللوجستية ونوقش على المستوى المتعدد الأطراف/الثنائي، وحسب الردود غير الرسمية فإنه غالباً ما يشار إليه في الطلبات.

٣٩- وترتبط الخدمات اللوجستية بخدمات النقل البحري والجوي. فبالنسبة إلى عدد من البلدان، بما فيها أقل البلدان نمواً، يمكن أن تكون عملية تحرير الخدمات البحرية مكلفة، وبالتالي فإن هناك صعوبة كبيرة في فتح قطاع الخدمات اللوجستية. فعلى سبيل المثال، من المرجح أن تستمر الملاحة الساحلية في الوجود لبعض الوقت. ويبدو أنه لا يوجد بلد يريد التخلي عن القيود على الملاحة الساحلية. ومن الأمثلة النادرة على التخلي عن الملاحة

الساحلية حالة الراين؛ وقد يليه الدانوب، لكن الأمثلة الأخرى نادرة. فعلى سبيل المثال، من غير المحتمل على ما يبدو أن يُسمح للسفن الأجنبية بأن تنتقل في الولايات المتحدة، مثلاً على نهر الميسيسيبي، في المستقبل القريب.

٤٠ - ونوقشت المقترحات ذات الصلة التي قدمتها البلدان والمجموعات بشأن اللوجستيات منذ عام ٢٠٠٤. ويتناول المقترح السويسري القطاعات الفرعية التالية: خدمات مناولة البضائع، وخدمات التخزين وغير ذلك من خدمات الدعم والنقل المساعدة. ويحدد الحواجز التالية التي ينبغي تخطيها: شروط الحصول على التراخيص والمتطلبات التمييزية لودائع الضمان والتسعير التفضيلي. ويستلهم المقترح الذي قدمته هونغ كونغ، الصين، أساساً بقائمة مرجعية وضعتها مجموعة "أنصار الخدمات اللوجستية" لأنه لا يسعى إلى مجرد تكرار أشياء سابقة وإنما إلى تجميع المعلومات المتاحة ذات الصلة. ويرمي إلى الحصول على التزامات في المجالات التالية: خدمات نقل البضائع وخدمات مناولة البضائع وخدمات التخزين وخدمات التخليص الجمركي وخدمات وكالات النقل وخدمات محطات ومستودعات الحاويات وخدمات إدارة الجرد وخدمات متابعة الطلبات وخدمات تخطيط الإنتاج وخدمات مراقبة الإنتاج.

٤١ - واقترح "أنصار الخدمات اللوجستية" تصنيف الخدمات على النحو التالي: ١٠ خدمات الشحن اللوجستية الأساسية التي تشمل أساساً الخدمات المساعدة لجميع وسائط النقل؛ ٢٠ خدمات الشحن اللوجستية ذات الصلة التي تشمل خدمات نقل البضائع وغيرها من الخدمات اللوجستية ذات العلاقة مثل خدمات الاختبار والتحليل التقني وخدمات البريد وخدمات الوكلاء بعمولة وخدمات تجارة الجملة وخدمات تجارة التجزئة؛ ٣٠ خدمات الشحن اللوجستية غير الأساسية مثل الخدمات الحاسوبية وما يتصل بها والتعبئة والخدمات الاستشارية الإدارية وما يتعلق بها. كما اقترحوا أن يتعهد الأعضاء بالتزامات إضافية في هذا الصدد.

٤٢ - ونوقش الوضع الراهن للخدمات اللوجستية ضمن إطار منظمة التجارة العالمية. فقد أصدر نحو ٢٠ وفداً، من البلدان المتقدمة والبلدان النامية على السواء، بياناً مشتركاً بشأن تحرير الخدمات اللوجستية. وفي هذه الجولة من المفاوضات المتعددة الأطراف، قدمت مجموعة من البلدان طلباً متعدد الأطراف إلى ٣٤ عضواً. وكان الطلب يستند إلى تطوير القائمة المرجعية عن اللوجستيات التي كانت موجودة في السابق. ويسعى الطلب إلى تكوين انطباع لدى الأعضاء بأن الخدمات اللوجستية ليست مجرد جمع لكل الخدمات ذات الصلة وإنما تكامل لهذه الخدمات لضمان التنسيق والفعالية المناسبين داخل القطاع. وتولي الجهات التي تشارك في تأييد هذا المقترح أهمية للقطاع ليس فقط جرياً وراء مصالحها التجارية وإنما لاعترافها بالدور الرئيس الذي تؤديه الخدمات اللوجستية في توسيع نطاق التجارة العالمية. وتستفيد الخدمات اللوجستية من مقدمي الخدمات ولكن تستفيد أكثر من مستخدمي الخدمات، وكذا من الصانعين والموزعين. كما يجب أخذ الآثار غير المباشرة في قطاعات الاقتصاد الأخرى بعين الاعتبار. والخدمات اللوجستية هي خدمة شبكية بشكل أو بآخر وتشمل مجموعة كاملة من سلاسل اللوجستيات، غالباً على الصعيد العالمي؛ وتحقق المزايا بشكل أفضل إن تمت عملية التحرير على المستوى العالمي مشتملة على أكبر عدد من القطاعات قصد إشراك جميع الجهات الفاعلة المهمة.

٤٣ - وفي حين أن هناك عدداً كبيراً من البلدان التي قطعت التزامات في بعض القطاعات الواردة في القائمة المرجعية، فإنه لا يوجد أي عضو حرر جميع القطاعات الفرعية للخدمات. وهناك فجوات في العروض في الوقت الراهن. وإلى الآن، قدم ٦١ عرضاً من بينها ٤١ تبقي على الالتزامات الحالية في الخدمات اللوجستية، و٢٢ عرضاً

يقترح تحسينات على الالتزامات القائمة؛ و ١٩ عرضاً يقترح التزامات بشأن قطاعات الخدمات الجديدة؛ و ٥ عروض تقترح التزامات جديدة في الخدمات اللوجستية و ١٥ عرضاً لا يقترح أية التزامات في القطاع. ولم يحدث تحرك يذكر بشأن طلبات التحرير التي قدمتها مجموعة "أنصار الخدمات اللوجستية" التفاوضية. ومن الصعب على البلدان النامية أن توافق على الأساليب التي تستعمل قائمة مرجعية أو تنتهج نهجاً تكتلياً لأن من الصعب تحديد آثارها. وفي مجال بناء القدرات في مجال العرض، قد تكون التجارة بين بلدان الجنوب مفيدة للغاية في توليد وفورات حجم في الأسواق النامية الإقليمية.

٤٤ - ورغم مستوى الالتزام المتدني في خدمات النقل البحري والبريد أثناء جولة أوروغواي، فإن الواقع التجاري اليوم يكشف عن نظام أكثر انفتاحاً. وفيما يتعلق بخدمات البريد، فإن البلدان تنتفع جزئياً، علماً بأن احتكار توفير الخدمة أخذ في التلاشي. ويظل البريد السريع خارج نطاق الالتزامات إلى حد بعيد لسببين اثنين: عدم وجود أطر تنظيمية وانعدام الوضوح بشأن قضايا التصنيف في إطار الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات. ولضمان القدرة على التوقع القانوني، لا بد من أن تحدّد بدقة الأنشطة التي يعتمزم أن تشملها الالتزامات في إطار الاتفاق العام. ويتزايد عدد البلدان التي ترى الآن أن تقطع التزامات في خدمات النقل البحري نظراً إلى الدور المهم الذي تقوم به في نقل البضائع. ويقطع نحو ٥٠ بلداً التزامات باستعمال الجدول النموذجي البحري.

٤٥ - ويضع كل من الأونكتاد ومنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي حالياً قوائم مرجعية بأسئلة لمساعدة المتفاوضين في عملية العرض والطلب. ونظرت أمانة الأونكتاد، في جملة ما نظرت فيه في ورقة المعلومات الأساسية التي أعدها لاجتماع الخبراء، في التحديات التي تواجه البلدان النامية بصدد إدماج التجارة في الأهداف الإنمائية؛ وسبل ووسائل تنفيذ المادة الرابعة من الاتفاق العام (زيادة مشاركة البلدان النامية في التجارة الدولية في الخدمات). ويمكن إبراز الأمور التالية: ١٠ - قد تحتاج قائمة المسائل الرئيسية إلى المزيد من التطوير لفائدة شتى قطاعات الخدمات اللوجستية؛ ٢٠ - يمكن التغلب على العديد من التحديات وتخطي العديد من العقبات من خلال مناقشات العرض والطلب والقيود والشروط التي قد تقترن بالالتزامات؛ ٣٠ - ينبغي أن تظل المادتان الرابعة والتاسعة عشرة أساس الطلبات الموجهة إلى البلدان النامية والعروض التي تقدمها، وأهمية بناء القدرات بفعالية والمعاملة الخاصة والتفاضلية والمرونة؛ ٤٠ - ينبغي أيضاً أخذ التطورات في المنتديات ذات الصلة في الحسبان.

هاء - الاستنتاجات والتوصيات السياسية

٤٦ - تبينت بوضوح في مناقشات اجتماع الخبراء المخصص للروابط القائمة بين مشاركة البلدان النامية في التجارة العالمية وتعزيز قدراتها في مجال الخدمات اللوجستية. ونوقش أثر تزايد عدد الأسواق المفتوحة، بما في ذلك من خلال الالتزامات في إطار الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات بالنسبة إلى الموردين المحليين، إضافة إلى الحصول على الخدمات اللوجستية القادرة على المنافسة. وأوصي بتوحي الحذر بشأن طلبات فتح أسواق الخدمات اللوجستية وبشأن التمتع في حالة التأهب الاقتصادي والتنظيمي للبلد قبل عملية التحرير. واعتبرت مسألة معالجة الإصلاح التنظيمي والقيود المفروضة على القدرات والمعاملة الخاصة والتفاضلية شرطاً أساسياً لتقديم العروض.

٤٧ - وسلط الاجتماع الضوء على أن السياسات الحكومية تشكل أحياناً حواجز أمام تقديم خدمات لوجستية فعالة بعدد من الوسائل، لا سيما من خلال أوجه القصور الجمركي، بما في ذلك الإفراط في استعمال الوثائق التي

لا لزوم لها والإجراءات الشكلية الكثيرة وتحديد حجم البضائع وقيمتها وساعات العمل المحدودة. ومن المجالات الأخرى التي تكتنفها مشاكل أمن البضائع الذي يثقل الكاهل وفي بعض الأحيان المشاكل التي تتعلق بتزاهة الموظفين التي تعود في الغالب إلى الأجور غير الكافية، ما يؤدي إلى ثقافة التماس الدخل النفعي والزرعة الشخصية إلى الحد من الأتمتة. ومن الحواجز الحكومية الأخرى التي قد تفضي إلى تكاليف وجداول زمنية للتسليم غير متوقعة القيود على التنافس في مجال النقل عبر التكتلات الاحتكارية والرسوم الخاصة، وكذا عمليات التقييم الجمركي غير الفعال. بيد أنه ينبغي النظر إلى الخدمات اللوجستية بأكملها، بما في ذلك أثرها على مستخدمي الخدمات ومقدميها، وكذا آثارها غير المباشرة.

٤٨ - وإذا كان من المهم للبلدان أن تحصل على خدمات لوجستية ذات جودة عالية وفعالة، من المهم أيضاً تحديد الطريقة التي يمكن بها للبلدان النامية أن تشارك بأقصى قدر في تحرير الخدمات اللوجستية والانتفاع من مزاياها. وفي هذا الصدد، فإن معالجة مسألة الوصول إلى الأسواق عنصر من العناصر، لكن الأهم هو ضرورة بناء القدرات على العرض والحفاظ عليها. وجدد المشاركون التأكيد على أهمية وضع أطر تنظيمية (بما فيها قواعد المنافسة التي ينبغي أن تكون جزءاً لا يتجزأ من الأسواق) وترتيب سليم لكي تستفيد البلدان النامية تمام الاستفادة من تحرير الخدمات اللوجستية.

واو - مساهمة الأونكتاد وعمله مستقبلاً

٤٩ - اقترح اجتماع الخبراء المخصص القضايا التالية التي يمكن أن يضطلع بها الأونكتاد مستقبلاً:

- (أ) تحليل الكيفية التي يمكن بها للبلدان النامية أن تشارك بأقصى قدر في تحرير الخدمات اللوجستية والانتفاع بها، سواء المستعملون لهذه الخدمات أو مقدموها؛
- (ب) تحديد الخيارات السياساتية المناسبة، وبشكل عام الإطار التنظيمي، لضمان نوعية الخدمات اللوجستية وتوافرها والترتيب السليم للإصلاحات، لكي تستفيد البلدان النامية تمام الاستفادة من تحرير الخدمات اللوجستية؛
- (ج) تعزيز استكشاف الروابط بين تيسير التجارة وتحرير الخدمات اللوجستية؛
- (د) تحليل المعلومات العملية عن عمل التكتلات الاحتكارية في قطاع الخدمات اللوجستية والآثار الإنمائية ذات الصلة؛
- (هـ) دراسة آثار التركيز والممارسات المانعة للمنافسة في الخدمات المتعلقة باللوجستيات على اندماج البلدان النامية في التجارة العالمية وفرصها الإنمائية؛
- (و) توفير المساعدة التقنية الأساسية وبناء القدرات في مجال الخدمات اللوجستية للبلدان النامية، وبوجه خاص المجموعات الضعيفة مثل البلدان غير الساحلية وأقل البلدان نمواً.

الفصل الثاني

المسائل التنظيمية

ألف - انعقاد اجتماع الخبراء وجدول أعماله

٥٠ - عقد اجتماع الخبراء المخصص المعني بالخدمات اللوجستية في قصر الأمم بجنيف في ١٣ تموز/يوليه ٢٠٠٦. وترأس الاجتماع السيد أسد عمر (أفغانستان). وكان جدول أعمال الاجتماع يتضمن بنداً واحداً، هو البند الموضوعي من جدول الأعمال كما يرد في البرنامج في المرفق الأول بهذا التقرير.

باء - الوثائق

٥١ - كانت مذكرة أعدتها أمانة الأونكتاد بعنوان "الجانبان التجاري والإئمائي للخدمات اللوجستية" (TD/B/COM.1/AHM.1/2) معروضة على اجتماع الخبراء المخصص لكي ينظر في البند الموضوعي من جدول الأعمال.

٥٢ - وأذن الاجتماع للرئيس، في نهاية مداولاته، بإعداد التقرير النهائي للاجتماع تحت مسؤوليته.

المرفق الأول

البرنامج

- الترحيب بالمشاركين والملاحظات الاستهلاكية ١٠/٣٠ - ١٠/٠٠
- السيدة لاكشمي بوري، مديرة شعبة التجارة الدولية في السلع والخدمات والسلع الأساسية، الأونكتاد
- الجلسة ١ - الخدمات اللوجستية: سمة بارزة من سمات العولمة اليوم ١١/٣٠ - ١١/٤٥
- الخدمات اللوجستية والتنمية: السيدة مينا مشايخي، رئيسة فرع المفاوضات التجارية والدبلوماسية التجارية، الأونكتاد
- الاتجاهات في الخدمات اللوجستية والخدمات المتصلة بها: السيد خوسيه روبياتو، فرع لوجستيات التجارة، الأونكتاد
- اقتصاديات الخدمات اللوجستية: السيدة خيمينا غوتيريز، المعهد الدولي لإدارة الخدمات اللوجستية، مدرسة لوزان الفدرالية العليا المتعددة العلوم التطبيقية (EPFL)
- تجارة الخدمات اللوجستية: السيد بيير لاتريل، أمانة منظمة التجارة العالمية
- الجلسة ٢ - تجارب البلدان في تجارة الخدمات اللوجستية ١٣/٠٠ - ١١/٤٥
- معالجة الاحتياجات المحددة للبلدان في مجال اللوجستيات: حالة نيكاراغوا: السيد سيلفيو زامبرانا، البعثة الدائمة لنيكاراغوا لدى منظمة التجارة العالمية
- التحديات التي تواجه أقل البلدان نمواً في الحصول على خدمات لوجستية فعالة: السيد سولومون كاسا، الجمعية التزانية لوكلاء الشحن
- المتطلبات في مجال اللوجستيات للنمو الذي تقوده الصادرات: السيد دجون سيمبسون، المدير العام لرابطة البريد السريع
- جنوب أفريقيا: قطب إقليمي للخدمات اللوجستية؟: السيدة إيزابيل ميير، مجلس البحوث العلمية والصناعية، جنوب أفريقيا

الجلسة ٣- منظور كل من مستعملي ومقدمي الخدمات اللوجستية والقضايا
التنظيمية في قطاع اللوجستيات والقطاعات ذات الصلة ١٥/٠٠ - ١٦/١٥

مقارنة بين البلدان للتعاقد الخارجي في مجال الخدمات اللوجستية: السيد هارفي
دونالدسون، مدير سلسلة الإمدادات والتثقيف باللوغستيات، معهد جورجيا
للتكنولوجيا

منظور شركات اللوجستيات: السيد رالف كارتر، مدير الشؤون القانونية والتنظيمية،
فيديكس إكسبرس (FedEx Express)

تعليقات: الأستاذ هوغو ب. روس، جامعة إيراسموس، روتردام

الجلسة ٤- الخدمات اللوجستية ومفاوضات منظمة التجارة العالمية ١٦/١٥ - ١٧/٣٠

مستجدات المفاوضات بشأن الخدمات اللوجستية في إطار الاتفاق العام بشأن التجارة
في الخدمات: السيد بيير لاتريل، أمانة منظمة التجارة العالمية

مقاربات اللوجستيات في مفاوضات الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات: السيد
توماس تشان، المكتب الاقتصادي والتجاري، هونغ كونغ؛ السيد فرانسيسكو
ميدجويلارو، ممثل الجماعة الأوروبية (المديرية العامة للتجارة)

قضايا محددة في عملية الطلب والعرض: السيدة مارتين جولسان كيدان، فرع
المفاوضات التجارية والدبلوماسية التجارية، الأونكتاد

الجلسة الختامية ١٧/٣٠ - ١٨/٠٠

المرفق الثاني

الحضور^(٣)

١ - حضر الاجتماع خبراء من الدول التالية الأعضاء في الأونكتاد:

الاتحاد الروسي	السلفادور
الأرجنتين	سويسرا
أفغانستان	الصين
إندونيسيا	العراق
أنغولا	الفلبين
إيران (جمهورية - الإسلامية)	فييت نام
إيطاليا	كازاخستان
البرازيل	ليسوتو
بنما	مدغشقر
البوسنة والهرسك	موريشيوس
تايلند	موزامبيق
الجمهورية العربية السورية	نيجيريا
جنوب أفريقيا	نيكاراغوا

٢ - وكانت المنظمات الحكومية الدولية التالية ممثلة في الاجتماع:

مجموعة دول أفريقيا والبحر الكاريبي والمحيط الهادئ

الاتحاد الأفريقي

منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي

المنظمة الدولية للفرانكوفونية

مركز الجنوب

٣ - وكانت وكالتا الأمم المتحدة التاليتان ممثلتين في الاجتماع:

اللجنة الاقتصادية لأفريقيا

برنامج الأمم المتحدة الإنمائي

(٣) للاطلاع على قائمة المشاركين، انظر الوثيقة TD/B/COM.1/AHM.1/INF.1.

٤ - وكانت الوكالة المتخصصة والمنظمة المعنية التاليتان ممثلتين في الاجتماع:

الاتحاد البريدي العالمي

البنك الدولي

٥ - وحضرت الاجتماع المنظمات غير الحكومية التالية:

الاتحاد الدولي لسيدات الأعمال والمشتغلات بالمهن الحرة

لجنة الأصدقاء العالمية للتشاور (الكويكرز)

معهد السياسات الزراعية والتجارية

المركز الدولي للتجارة والتنمية المستدامة

مؤسسة أوكسفام الدولية

شبكة العالم الثالث

الاتحاد اللوثيري العالمي

٦ - وحضر الاجتماع الخبراء التالية أسماؤهم:

السيد رالف كارتر، مدير الشؤون الإقليمية والتنظيمية، فيديكس إكسبريس (FedEx Express)

السيد توماس تشان، المكتب الاقتصادي والتجاري، هونغ كونغ، الصين

السيد هارفي دونالدسون، مدير سلسلة الإمدادات والتثقيف باللوجستيات، معهد جورجيا للتكنولوجيا

السيدة خيمينا غوتيريس، المعهد الدولي لإدارة الخدمات اللوجستية، مدرسة لوزان الفدرالية العليا

المتعددة العلوم التطبيقية (EPFL)

السيد هانس إيتمان، مجلس البحوث العلمية والصناعية، جنوب أفريقيا

السيد سولومون كاسا، الجمعية التترانية لوكلاء الشحن

السيد بيير لاتريل، أمانة منظمة التجارة العالمية، جنيف

السيد فرانسيسكو ميدجيو لارو، ممثل الجماعة الأوروبية (المديرية العامة للتجارة)، بروكسل

السيدة إيزابيل ميير، مجلس البحوث العلمية والصناعية، جنوب أفريقيا

السيد دجون سيمبسون، المدير العام لرابطة البريد السريع

٧ - وحضرت الاجتماع الضيفة الخاصة التالية:

السيدة ميرتل روشيت، بور أو برانس، هاييتي.
