

تقييم الأداء اللوجستي - قراءة في مؤشرات البنك الدولي (إقامة روابط من أجل المنافسة) 2007-2018 - دراسة حالة الصين

Logistics performance assessment - a reading in the World Bank's indicators (Connecting to Compete) 2007-2018 - a case study of China

*د. جعفر سعدي

جامعة قاصدي مرباح ورقلة - الجزائر

djaafar.saadi@gmail.com

تاريخ القبول: 2023/03/08

تاريخ الاستلام: 2023/06/30

ملخص: تهدف هذه الدراسة لتقييم الأداء اللوجستي وفق مؤشرات البنك الدولي - إقامة روابط من أجل المنافسة- 2007-2018 ، حيث اعتمد البنك على 6 مؤشرات فرعية في حساب مؤشر الأداء اللوجستي الكلي تمثلت في: الجمارك، البنية التحتية، الشحن الدولي، جودة الخدمات اللوجستية، التعقب والتتبع، التوقيت. وقد تم دراسة حالة الصين وفق هذه المؤشرات. وتوصلت الدراسة لتحديد ترتيب الصين عالميا في مؤشر الأداء اللوجستي الكلي والمؤشرات الفرعية للسنوات 2007-2018 حيث احتلت الصين الرتبة 30 سنة 2007 ثم تحسن ترتيبها للرتبة 27 سنة 2010 والرتبة 26 سنة 2012 لتراجع سنة 2014 للرتبة 28 ثم تتحسن مجددا للرتبة 27 و 26 للسنوات 2016 و2018. وكان أحسن ترتيب للصين سنة 2018 من خلال الرتب 31، 20، 18، 27، 27، 27 للمؤشرات الفرعية على التوالي، وكان المؤشر الفرعي الشحن الدولي أحسن مؤشر من حيث الترتيب خلال السنوات 2007-2018 ، بينما شهد المؤشر الفرعي البنية التحتية تحسن تدريجي خلال السنوات 2007-2018 ، في حين أن باقي المؤشرات الفرعية شهدت تحسن وتراجع نسبي خلال بعض السنوات إلى غاية سنة 2018، وتسعى الصين بشكل مستمر لتحسين قدراتها اللوجستية وسلاسل الامداد البحرية والجوية والبرية ومختلف الإجراءات الإدارية وهذا ما انعكس ايجابا على ترتيبها سنتي 2016 و2018.

الكلمات المفتاحية: أداء لوجستي، مؤشرات البنك الدولي، الصين

تصنيف JEL: F29

Abstract: This study aims to assess the logistical performance according to the indicators of the World Bank - Connecting to Compete – for the years 2007-2018, where the Bank relied on 6 sub-indicators in calculating the overall logistic performance indicator which are: customs, infrastructure, International shipments, Logistics quality and competence, Tracking and Timeliness. The case of China was studied according to these indicators.

The study reached to determine the global ranking of China's aggregate logistics performance index and sub-indicators for the years 2007-2018, where China ranked 30th in 2007, and improve its rank to 27th in 2010, then 26th in 2012, to decline in 2014 to 28th, and then improved again to 27 th and 26th for the years 2016 and 2018 respectively, the best ranking of China was in 2018 In the sub-indicators through ranks 31, 20, 18, 27, 27, 27. The International shipments indicator had the best ranking during the years 2007-2018. While the infrastructure index witnessed a gradual improvement during the years 2007-2018, however the rest of the sub-indicators witnessed a relative improvement and decline during some years until 2018. China is constantly striving to improve its logistical capabilities, air, maritime and wild supply chains, in addition to various administrative procedures, as reflected positively in its 2016 and 2018 arrangement.

Keywords: logistical performance, the World Bank's indicators, China

Jel classifications codes : F29

المؤلف المرسل: جعفر سعدي

I. تمهيد

تحظى سلاسل الامداد باهتمام مختلف الدول وخاصة تلك التي تنصدر النشاط الاقتصادي العالمي وتسعى لتحسين أدائها اللوجستي من أجل زيادة قدراتها في التصدير والإستيراد والإلتزام بمختلف المعاملات التجارية محليا ودوليا، ويقدم البنك الدولي مجموعة من الإحصائيات والأرقام حول الأداء اللوجستي العالمي للسنوات 2007-2018 من خلال مجموعة من التقارير (إقامة روابط من أجل المنافسة) حيث اعتمد البنك على 6 مؤشرات فرعية لحساب الأداء اللوجستي الكلي تمثلت في : الجمارك، البنية التحتية، الشحن الدولي، جودة الخدمات اللوجستية، التعقب والتتبع، والتوقيت. ويبحث البنك الدولي في أسباب الاختلاف بين الدول من حيث القدرات اللوجستية وتطور كل دولة على حدى في هذه المؤشرات، وتعتبر هذه التقارير مهمة في تحديد مكانة كل دولة وتحليل واقع أدائها اللوجستي وتقييم ذلك من أجل الوقوف على الأسباب والعمل على إيجاد الحلول المناسبة في حالة تحقيق أرقام أقل سواء مقارنة بالسنوات السابقة أو مقارنة بالدول المنافسة.

من هذا المنطلق يمكن طرح الإشكالية الرئيسية لهذا البحث على النحو الآتي: ماهي تقييم البنك الدولي للأداء اللوجستي للسنوات 2007-2018 ؟ وما واقع ذلك في الصين ؟

و تنفرع من هذه الإشكالية الأسئلة الفرعية التالية:

- ماهي مؤشرات تقييم الأداء اللوجستي وفق تقارير البنك الدولي للسنوات 2007-2018؟
- ماهو تقييم الأداء اللوجستي في الصين وفق تقارير البنك الدولي للسنوات 2007-2018 ؟

أهداف الدراسة

- تحديد مؤشرات تقييم الأداء اللوجستي وفق تقارير البنك الدولي للسنوات 2007-2018؛
- دراسة المؤشرات الفرعية للأداء اللوجستي الكلي وفق تقارير البنك الدولي للسنوات 2007-2018؛
- تقييم الأداء اللوجستي في الصين وفق تقارير البنك الدولي للسنوات 2007-2018؛

أهمية الدراسة

تهتم الدراسة بموضوع اللوجستيات وتقدم تقييم للأداء اللوجستي العالمي وفق تقارير البنك الدولي (إقامة روابط من أجل المنافسة) 2007-2018 حيث تهتم الدراسة بتحديد طبيعة المؤشرات التي يتكون منها الأداء اللوجستي الكلي وفق هذه التقارير وكيف يتم تحديد وزن كل مؤشر لكل دولة حيث تقدم الدراسة حالة الصين وترتيبها العالمي في الأداء اللوجستي وفق هذه المؤشرات وتبحث الدراسة عن تحليل واقع وأسباب ذلك.

منهج الدراسة

من أجل الإحاطة بمختلف جوانب الموضوع وتحديد المفاهيم الأساسية للدراسة والإجابة عن الإشكالية المدروسة تم الاعتماد على المنهج الوصفي، وذلك بالاعتماد على الدراسات ذات العلاقة بمتغيرات الدراسة، والاعتماد على تقارير البنك الدولي (إقامة روابط من أجل المنافسة) 2007-2018 والموقع الإلكتروني للبنك من أجل الحصول على المعلومات التي تخدم الجانب التطبيقي للدراسة.

أولاً: مؤشرات الأداء اللوجستي من منظور تقارير البنك الدولي

منذ إطلاق مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) استمرت الثغرات في هذا المؤشر بين البلدان ذات الأداء المنخفض والأداء العالي ومعظمها في أوروبا وشرق آسيا، حيث تطورت الخدمات اللوجستية إلى قطاع خدمات هام، كما أن أهمية السياسات المتعلقة بالنقل والإمداد في تعزيز الأداء معروفة اليوم أكثر من عام 2007، ففي البداية ركزت السياسات اللوجستية على تسهيل التجارة وإزالة الاختناقات الحدودية، أما اليوم فمن الصعب فصل مثل هذه القضايا اللوجستية الدولية عن القضايا المحلية، ويتعامل صانعو السياسة وأصحاب المصلحة مع نطاق أوسع من السياسات مع مراعاة السلامة والاستدامة بشكل متزايد، وتشمل الشواغل بالسياسات: التخطيط المكاني، تخضير سلسلة الإمداد (Greening the Supply Chain) وتعزيز مرونة سلسلة الإمداد للتعامل مع الاضطراب أو الكوارث (المادية أو الرقمية)، كما حظيت تنمية المهارات والتدريب مؤخرًا بمزيد من الاهتمام. (خالد عبد الوهاب البنداري الباجوري، 2019)

1. نظرة عامة على مؤشر الأداء اللوجستي الدولي

عند النظر إلى التقارير الصادرة عن البنك الدولي منذ عام 2007 وحتى التقرير السادس من تقارير (إقامة روابط من أجل المنافسة) (Connecting to Compete) الصادر عام 2018، والذي يوضح الأداء اللوجستي لفترة السنتين Logistics Performance Index (LPI) ويشار فيها إلى اللوجستيات العالمية التي تعرف باسم (الانترنت المادي Physical Internet)، كما جاء في تقرير مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) الأول لعام 2007 فاللوجستيات هي شبكة من الخدمات التي تدعم الحركة المادية للسلع والتجارة عبر الحدود والتجارة داخل الحدود، وتشمل اللوجستيات مجموعة من الأنشطة التي تتجاوز نطاق النقل بما في ذلك: التخزين (Warehousing)، الوساطة (Brokerage) التسليم السريع (Express Delivery) وخدمات البنية التحتية الحيوية (Critical Infrastructure Services)، ويزيد التنافس على المستوى العالمي بين مزودي الخدمات اللوجستية على نحو متزايد، ويتم تقديم حلول أكثر تنوعاً من أجل التجارة والتصنيع مما أدى إلى زيادة رقم الأعمال السنوي. (خالد عبد الوهاب البنداري الباجوري، 2019)

2. مؤشر أداء الخدمات اللوجستية

لابد من قياس أداء الخدمات اللوجستية لتحديد مواطن الضعف في السلاسل اللوجستية وتقديم المشورة لمعالجتها كما أن قياس الأداء يفيد في تقييم مدى ملائمة الأعمال في البلدان وإمكاناتها في التجارة الدولية، وبشكل مؤشر أداء الخدمات اللوجستية الذي وضعه البنك الدولي أداة قياس مرجعية الهدف منها مساعدة البلدان على تحديد التحديات والفرص التي تواجهها في مجال اللوجستيات التجارية وتحديد الإجراءات التي ينبغي أن تتخذها لتحسين أدائها في هذا المجال. ويستند مؤشر أداء الخدمات اللوجستية إلى مسح عالمي لأصحاب المصلحة، حيث يدلون بانطباعاتهم حول سلاسة اللوجستيات في البلدان التي يعملون فيها وتلك التي لهم معها تعامل تجاري، ويملك أصحاب المصلحة معرفة وافية بالبلدان التي يعملون فيها وتقييمات مطلعة

لبلدان أخرى لهم معها تعامل تجاري، كما يملكون الخبرة في البيئة العالمية للوجستيات، ولمشاركة وسطاء الشحن من جنسيات متعددة وشركات النقل الكبرى تأثير على مصداقية المؤشر وجودته. (مؤشر الأداء اللوجستي في المنطقة العربية، 2017)

ويقدم البنك الدولي تقريره عن مؤشر أداء الخدمات اللوجستية مرة كل سنتين، وقد كون مجموعة من البيانات على أساس التقييمات الكمية والنوعية لمدى سلاسة اللوجستيات تكون قابلة للمقارنة بين البلدان وعلى مدى فترات زمنية مختلفة، ويتكون مؤشر أداء الخدمات اللوجستية من مؤشرين دولي ومحلي أما المؤشر الدولي فيقدم تقييمات نوعية للبلد عن ستة أبعاد يجربها خبراء في اللوجستيات يعملون خارج البلد ويطلب من كل مجيب على أسئلة المسح ترتيب ثمانية بلدان بالإضافة لبلده، أما المؤشر المحلي فيوفر تقييمات نوعية وكمية للوجستيات في بلد معين يجربها خبراء يعملون فيه، ويتضمن معلومات مفصلة عن بيئة اللوجستيات وبيانات عن التكاليف ووقت التنفيذ والعمليات والمؤسسات اللوجستية الأساسية ويشمل المسح أكثر من 160 بلد ويستند إلى 5000 تقييم أعد من طرف 1000 خبير في اللوجستيات، ووفقا لمؤشر أداء الخدمات اللوجستية يتم ترتيب البلدان حسب ملامح اللوجستيات التجارية على مقياس 1 (منخفض) إلى 5 (مرتفع) ولا يستند الترتيب إلى المؤشر المحلي بل الدولي. وقد تم اختيار المكونات التي تم تحليلها في مؤشر الأداء اللوجستي بناء على الأبحاث النظرية والتجريبية الحديثة وعلى الخبرة العملية للمتخصصين في اللوجستيات للمشاركين في الشحن الدولي. (مؤشر الأداء اللوجستي في المنطقة العربية، 2017) ويتألف مؤشر الأداء اللوجستي من ستة أبعاد رئيسية تتمثل في: (CONNECTING TO COMPETE 2018)

- كفاءة عملية التخليص وإدارة الحدود (الجمارك): أي السرعة والبساطة والقدرة على التنبؤ بالإجراءات الشكلية بواسطة أجهزة مراقبة الحدود بما في ذلك الجمارك؛
 - نوعية البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل (البنية التحتية): مثل الموانئ والسكك الحديدية والطرق وتكنولوجيا المعلومات؛
 - سهولة ترتيب الشحنات ذات الأسعار التنافسية (الشحنات الدولية)؛
 - كفاءة وجود الخدمات اللوجستية (جودة الخدمات اللوجستية): النقل بالشاحنات والشحن والوساطة الجمركية مثل مشغلي النقل والوسطاء الجمركيين؛
 - القدرة على تعقب وتتبع الشحنات (التعقب والتتبع)؛
 - توقيت الشحنات في الوصول إلى الوجهة في موعد التسليم المحدد أو الموقع (التوقيت): أي التردد الذي تصل به الشحنات إلى المرسل إليهم خلال مواعيد التسليم المجدولة أو المتوقعة.
- ويستخدم مؤشر الأداء اللوجستي تقنيات إحصائية قياسية لتجميع البيانات في مؤشر واحد يمكن استخدامه لإجراء مقارنات عبر البلدان.

ومن الأمثلة عن الإجراءات الجمركية نجد: معالجة البيانات الجمركية عبر الانترنت، ضرورة استخدام مخلص جمركي معتمد في علمية التخليص، اختيار مكان التخليص النهائي، الافراج عن البضائع

بتعبه بانظار اتمام المستندات المطلوبة للتخليص، اخضاع الواردات للمعاينة أو لعدة معاينات ويشمل هذا العنصر ثلاثة أنواع من السلطات الحدودية (الإدارات الجمركية، وكالات ضمان الجودة ووكالات الصحة)، أما البنى الأساسية فتتمثل في: الموانئ، الطرق، السكك الحديدية، المطارات، مرافق التخزين وإعادة الشحن وتكنولوجيا المعلومات والاتصال. وبالنسبة لنوعية الخدمات اللوجستية فتتمثل في: النقل البري، النقل بالسكك الحديدية، النقل الجوي، النقل البحري، إعادة الشحن والتوزيع، وكلاء الشحن، المخلصون الجمركيون، جمعيات التجارة والنقل، والمرسل إليهم والشاحنون، أما التوقيت فيعبر عنه من خلال: تواتر وصول الشحنات إلى المرسل إليهم ضمن مواعيد التسليم المقررة أو المتوقعة والتأخير، التخزين الإلزامي، المعاينة قبل الشحن والمعاينة عند نقل البضائع. (مؤشر الأداء اللوجستي في المنطقة العربية، 2017)

وبشكل موجز يمكن وصف مدخلات ومخرجات مؤشر الأداء اللوجستي على النحو الآتي: (خالد عبد الوهاب البنداري الباجوري، 2019)

■ مدخلات خدمات سلسلة التوريد (Supply Chain Service Deliver)

- الجمارك

- البنية التحتية

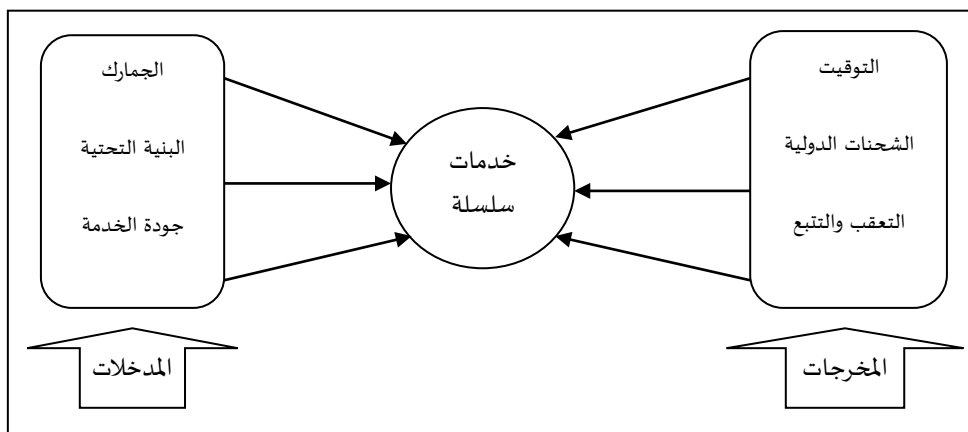
- جودة الخدمة

■ مخرجات خدمات سلسلة التوريد (Supply chain service delivery)

- التوقيت

- الشحنات الدولية

- التعقب والتتبع



ويمكن توضيح ذلك من خلال الشكل التالي:

الشكل 1: مدخلات ومخرجات مؤشر الأداء اللوجستي LPI

Source: Connecting to Compete 2018 Trade Logistics in the Global Economy, p: 08.

ثانيا: تقييم الأداء اللوجستي في الصين وفق مؤشرات البنك الدولي 2018-2007

يوضح الجدول التالي مؤشر الأداء اللوجستي الكلي للصين 2018-2007 وفقا لتقارير البنك الدولي إقامة روابط من أجل المنافسة، حيث يعبر هذا المؤشر عن متوسط المؤشرات الفرعية المكونة له والتي تتمثل في : الجمارك، البنية التحتية، الشحن الدولي، جودة الخدمات اللوجستية، التعقب والتتبع، والتوقيت:

الجدول 1: مؤشر الأداء اللوجستي الكلي للصين 2018-2007

السنوات	2007		2010		2012		2014		2016		2018	
	الرتبة	الدرجة	الرتبة	الدرجة	الرتبة	الدرجة	الرتبة	الدرجة	الرتبة	الدرجة	الرتبة	الدرجة
الصين	30	3.32	27	3.49	26	3.52	28	3.53	27	3.66	26	3.61

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على تقارير البنك الدولي (إقامة روابط من أجل المنافسة) للفترة 2018-2007

نلاحظ من خلال الجدول رقم (01) أن أفضل رتبة احتلتها الصين عالميا في مؤشر الأداء اللوجستي الكلي للسنوات 2018-2007 حسب تقارير البنك الدولي (إقامة روابط من أجل المنافسة) كانت 26 عالميا سنّي 2012 و 2018، وقد احتلت في سنة 2007 الرتبة 30 للتقدم في الترتيب العالمي سنّي 2010 و 2012 للرتبة 27 و 26 على التوالي ثم تراجع سنة 2014 للرتبة 28 لتحسن مجددا سنّي 2016 و 2018 للرتبة 27 و 26 على التوالي وعلى العموم كان ترتيبها عالميا محصور بين التربة 30 والرتبة 26 وهذا الترتيب متوسط مقارنة بحجم وامكانيات الصين وهذا يعود بالدرجة الأولى إلى الاختلاف في القدرات اللوجستية بين مختلف الجهات الشرقية والغربية والشمالية والجنوبية للبلاد والتي تمتد على مساحة كبيرة كما أن هناك اختلاف في الطبيعة الجغرافية لهذه الجهات حيث نجد الجهة الشرقية تمثل الحدود البحرية بينما باقي الجهات تمثل الحدود البرية وتختلف هذه الحدود من حيث الوجهات التجارية ومن حيث طبيعة سلاسل الامداد، كما أن هناك تفاوت بين زيادة النشاط التجاري في الصين وبين زيادة القدرات اللوجستية حيث أن سنة 2014 شهدت تراجع في عديد المؤشرات الفرعية للأداء اللوجستي (الجمارك، البنية التحتية، الشحن الدولي، جودة الخدمات اللوجستية، التعقب والتتبع، والتوقيت)، ومن جهة أخرى هناك تفاوت بين المؤسسات الصينية في القوة الإدارية والمالية وهذا ما يؤثر على التفاوت في الإلتزام بالإجراءات الخاصة بالعمليات اللوجستية، في المقابل نلاحظ تحسن في الأداء اللوجستي للسنوات 2016 و 2018 وهو ما يعكسه التحسن في المؤشرات الفرعية.

والجدول التالي يوضح المؤشرات الفرعية للأداء اللوجستي للصين 2018-2007 وفقا لتقارير البنك الدولي إقامة روابط من أجل المنافسة:

الجدول 2: المؤشرات الفرعية للأداء اللوجستي للصين 2007-2018

السنة	الجمارك	البنية التحتية	الشحن الدولي	جودة الخدمات اللوجيستية	التعقب والتتبع	الترقيت
	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistics quality and competence	Tracking and tracing	Timeliness
	الرتبة	الرتبة	الرتبة	الرتبة	الرتبة	الرتبة
2007	35	2.99	30	3.20	28	3.31
2010	32	3.16	27	3.54	27	3.31
2012	30	3.25	26	3.61	23	3.46
2014	38	3.21	23	3.67	22	3.50
2016	31	3.32	23	3.75	12	3.70
2018	31	3.29	20	3.75	18	3.54

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على تقارير البنك الدولي (إقامة روابط من أجل المنافسة) للفترة 2007-2018

نلاحظ من خلال الجدول رقم (02) أن أفضل المراتب التي احتلتها الصين عالميا في المؤشرات الفرعية للأداء اللوجستي للسنوات 2007-2018 حسب تقارير البنك الدولي (إقامة روابط من أجل المنافسة) كانت في مؤشر الشحن الدولي وكانت أفضل رتبة لها ضمن هذا المؤشر 18 عالميا سنة 2018 وقد شهدت تحسن لهذا المؤشر من سنة 2007 حتى سنة 2018 من الرتبة 28 إلى الرتبة 18، أما أقل المراتب التي احتلتها الصين في المؤشرات الفرعية للأداء اللوجستي للسنوات 2007-2018 حسب تقارير البنك الدولي (إقامة روابط من أجل المنافسة) كانت في مؤشري الجمارك والتوقيت، وعلى العموم فلم تشهد الصين تحسن كبير في المؤشرات الفرعية للأداء اللوجستي سوى في مؤشري البنية التحتية والشحن الدولي أما باقي المؤشرات فقد شهدت تحسن نسبي في مؤشر التعقب والتتبع وتذبذب في باقي المؤشرات.

كما أن تأخر الصين أو تقدمها في الترتيب لا يعود بشكل أساسي لتحسن قدراتها اللوجستية وإنما لتطور وتحسن الدول المنافسة في الترتيب، حيث نلاحظ من خلال تحليل الأداء اللوجستي للصين أن هناك تذبذب في الأرقام حيث هناك تحسن في بعض المؤشرات ثم تراجعها ثم تحسنها مجددا وهذا حسب الاختلاف في سياسة التصدير والإستيراد والإمكانيات اللوجستية المخصصة لذلك.

وعند تحليل الأداء اللوجستي المحلي للصين نجد أن في سنة 2007 بلغت مهلة التصدير 1.6 يوم كأفضل معدل و 2.6 يوم كمعدل متوسط و 4.3 يوم كأقل معدل للتصدير بينما بلغت مهلة الإستيراد كأفضل

معدل 2.4 يوم و3.8 يوم كمعدل متوسط و7.5 يوم كأقل معدل للإستيراد، بينما بلغت تكلفة خدمات النقل والموانئ في حالة التصدير 380 دولار للحاوية بمقاس 40 قدما أو نصف مقطورة أما تكلفة خدمات النقل والموانئ في حالة الإستيراد فقد بلغت 388 دولار للحاوية بمقاس 40 قدما أو نصف مقطورة، كما بلغ الوقت المستغرق بين تقديم البيان الجمركي المقبول والتخليص الجمركي 1.4 يوم وبلغت نسبة المعايينة المادية 7% وإمكانية إجراء المراجعة 36% أما نسبة الشحنات التالفة متضمنة السرقة فقد بلغت 01% (Domestic LPI, Performance: China 2007)

في سنة 2010 بلغ متوسط مهلة التصدير للميناء أو المطار 2.77 يوم أما في حالة الإستيراد فقد بلغ المتوسط 2.56 يوم وهو ما يعني تحسن في المعدل المتوسط مقارنة بسنة 2007، في حين زادت تكلفة خدمات النقل والموانئ في حالة التصدير عن سنة 2007 حيث بلغت 419 دولار للحاوية بمقاس 40 قدما أو نصف مقطورة سنة 2010 وفي المقابل انخفضت تكلفة خدمات النقل والموانئ في حالة الإستيراد قليلا عن سنة 2007 لتبلغ 376 دولار سنة 2010. وخلال هذه السنة 2010 بلغ وقت التخليص مع الفحص المادي 3.38 يوم وبدون فحص 1.7 يوم. (Domestic LPI, Performance: China 2010).

في سنة 2012 بلغت تكلفة التصدير في الميناء أو المطار 454 دولار للمسافة 162 كم بمعدل 3 أيام وفي حالة التوريد البري بلغت التكلفة 645 دولار للمسافة 215 كم بمعدل 3 أيام أما في حالة الإستيراد بلغت التكلفة في الميناء أو المطار 453 دولار للمسافة 133 كم بمعدل 4 أيام وفي حالة التوريد البري بلغت التكلفة 637 دولار للمسافة 171 كم بمعدل 4 أيام حيث أن قدرات التصدير أفضل من قدرات الإستيراد بسبب الاختلاف بين الصين والدول التي تتعامل معها من حيث القدرات، وخلال هذه السنة 2012 بلغ وقت التخليص مع الفحص المادي 4 أيام وبدون فحص 2 يوم حيث زاد وقت التخليص نوعا ما مقارنة بسنة 2010، أما عدد الوثائق والمستندات فقد بلغ عددها 6 في حالة التصدير و 5 في حالة الإستيراد لسنة 2012 وخلال نفس السنة بلغت نسبة الشحنات التي تلي معايير الجودة 69.46% . (Domestic LPI, Performance: China 2012)

أما في سنة 2014 بلغت تكلفة التصدير في الميناء أو المطار 494 دولار للمسافة 198 كم بمعدل 2 أيام وفي حالة التوريد البري بلغت التكلفة 683 دولار للمسافة 248 كم بمعدل 2 يوم أما في حالة الإستيراد بلغت التكلفة في الميناء أو المطار 683 دولار للمسافة 172 كم بمعدل 3 أيام وفي حالة التوريد البري بلغت التكلفة 514 دولار للمسافة 137 كم بمعدل 2 يوم حيث مقارنة بسنة 2012 فقد شهدت سنة 2014 تحسن في معدل التصدير والإستيراد من حيث الوقت ولكن هناك زيادة معتبرة في التكلفة الخاصة بالتصدير والإستيراد سواء في الميناء أو المطار أو من خلال التوريد اليومي. وخلال هذه السنة 2014 بلغ وقت التخليص مع الفحص المادي 3 أيام وبدون فحص 2 يوم حيث انخفض وقت التخليص نوعا ما مقارنة بسنة 2012، أما عدد الوثائق والمستندات فقد بلغ عددها 4 في حالة التصدير و 5 في حالة الإستيراد حيث انخفض عدد الوثائق في حالة التصدير لسنة 2014 مقارنة بسنة 2012 وخلال نفس السنة 2014 بلغت نسبة الشحنات التي تلي معايير الجودة 75.68% بزيادة معتبرة مقارنة بسنة 2012. (Domestic LPI, Performance: China 2014).

وقد تحسن الأداء اللوجستي من حيث الوقت والمسافة سنة 2016 مقارنة بسنة 2014 في معدل التصدير في الميناء أو المطار 3 أيام للمسافة 130 كم أما معدل التصدير في حالة التوريد البري فقد ارتفع الأداء قليلا حيث بلغ 6 أيام للمسافة 402 كم وكذلك في حالة الإستيراد سواء من خلال الميناء أو المطار أو من خلال التوريد البري بمعدل 5 أيام للمسافة 187 كم ومعدل 9 أيام للمسافة 649 كم على التوالي، وخلال هذه السنة 2016 بلغ وقت التخليص مع الفحص المادي 3 أيام وبدون فحص 2 يوم أما عدد الوثائق والمستندات فقد بلغ عددها 5 في حالة التصدير و 4 في حالة الإستيراد لسنة 2016 وخلال نفس السنة بلغت نسبة الشحنات التي تلي معايير الجودة 71.64% حيث انخفضت قليلا مقارنة بسنة 2014 (Domestic LPI, Performance: China 2016)

كما تحسنت هذه الأرقام أكثر سنة 2018 حيث بلغ معدل التصدير في الميناء أو المطار 2 يوم للمسافة 337 كم وفي حالة التوريد البري بلغ معدل التصدير 6 أيام للمسافة 707 كم بينما بلغ معدل الإستيراد في الميناء أو المطار 6 أيام للمسافة 382 كم وفي حالة التوريد البري بلغ معدل الإستيراد 4 أيام للمسافة 784 كم، وخلال هذه السنة 2018 بلغ وقت التخليص مع الفحص المادي 2 يوم وبدون فحص 1 يوم حيث شهد تحسن كبير مقارنة بالسنوات 2012، 2014 و 2016، أما عدد الوثائق والمستندات فقد بلغ عددها 4 في حالة التصدير و 4 في حالة الإستيراد لسنة 2018 حيث أن هذه هو الأقل مقارنة بالسنوات 2012، 2014 و 2016، وخلال نفس السنة 2018 بلغت نسبة الشحنات التي تلي معايير الجودة 81 % حيث سجلت أفضل نسبة مقارنة بالسنوات 2012، 2014 و 2016 (Domestic LPI, Performance: China 2018)

الخلاصة

خلصت هذه الدراسة إلى أن البنك الولي قدم مجموعة من التقارير (إقامة روابط من أجل المنافسة) للسنوات 2007-2018 والتي شملت مجموعة من المؤشرات الفرعية التي تمثل الأداء اللوجستي الكلي وهي: الجمارك، البنية التحتية، الشحن الدولي، جودة الخدمات اللوجستية، التعقب والتتبع، التوقيت، كما أن البنك يقدم إحصائيات وأرقام حول الأداء اللوجستي المحلي، حيث أن الأداء اللوجستي الدولي يتم التعبير عنه من خلال نتائج إستبيان يتم إعداده خصيصا لذلك وتوزيع على مجموعة خبراء في اللوجستيات يعملون خارج البلد ويطلب من كل مجيب على أسئلة المسح ترتيب ثمانية بلدان بالإضافة لبلده أما المؤشر المحلي فيوفر تقييمات نوعية وكمية للوجستيات في بلد معين يجربها خبراء يعملون فيه، ويتضمن معلومات مفصلة عن بيئة اللوجستيات وبيانات عن التكاليف ووقت التنفيذ والعمليات والمؤسسات اللوجستية الأساسية ويشمل المسح أكثر من 160 بلد ويستند إلى 5000 تقييم أعد من طرف 1000 خبير في اللوجستيات، وقد تم من خلال هذه الدراسة تقييم حالة الصين من حيث الأداء اللوجستي الكلي (الدولي) والمؤشرات الفرعية كما تم تحليل الأداء اللوجستي المحلي للصين للوقوف على واقع اللوجستيات في هذا البلد وتحديد أسباب ومبررات ترتيب الصين ضمن البلدان المتوسطة في الأداء اللوجستي مقارنة بإمكانيات وحجم الصين والنشاط التجاري والاقتصادي الكبير الذي تشهده.

نتائج الدراسة

1. قدم البنك الدولي مجموعة من التقارير الخاصة بالأداء اللوجستي (إقامة روابط من أجل المنافسة) للدول للسنوات 2007-2018 حيث يتم إعداد تقرير كل سنتين لتحديد ترتيب كل دولة في مؤشر الأداء اللوجستي الكلي؛
2. يشمل الأداء اللوجستي الكلي (الدولي) على 6 مؤشرات فرعية : الجمارك، البنية التحتية، الشحن الدولي، جودة الخدمات اللوجستية، التعقب والتتبع، التوقيت؛
3. يعبر الأداء اللوجستي المحلي عن تقييمات نوعية وكمية للوجستيات في بلد ما ويتضمن معلومات مفصلة عن بيئة اللوجستيات وبيانات عن التكاليف ووقت التنفيذ والعمليات والمؤسسات اللوجستية الأساسية؛
4. احتلت الصين مراكز متوسطة في الأداء اللوجستي الكلي حيث كان أفضل ترتيب لها 26 عالميا سنّي 2012 و2018؛
5. لم تحقق الصين مراتب متقدمة في المؤشرات الفرعية للأداء اللوجستي وباستثناء مؤشر الشحن الدولي الذي حققت فيه تقدما في الترتيب من سنة 2007 حتى 2018 ومؤشر البنية التحتية الذي حقق فيه إستقرار نسبي فإن باقي المؤشرات شهدت تذبذب في الترتيب.
6. حقق الصين سنة 2018 أفضل أداء لوجستي محلي وهو ما انعكس إيجابا على ترتيبها العالمي في مؤشر الأداء اللوجستي الكلي وفي المؤشرات الفرعية حيث حقق أفضل أداء مقارنة بالسنوات 2007-2016.
7. يعد الاختلاف في القدرات اللوجستية بين مختلف المناطق في الصين والاختلاف في القدرات اللوجستية عبر الميناء أو الطائرة وعبر التوريد البري وكذا شساعة المساحة والاختلاف في القدرات المالية والإدارية بين المؤسسات في الصين أهم الأسباب في تواجدها في ترتيب أقل مقارنة بالدول المتقدمة في الترتيب.

- الاحالات والمراجع:

1. خالد عبد الوهاب البنداري الباجوري، التطورات الحديثة في لوجستيات التجارة وأهمية الاستفادة منها في العالم العربي، إتحاد الغرف العربية: دائرة البحوث الاقتصادية، جانفي 2019.
2. مؤشر الأداء اللوجستي في المنطقة العربية: مكوناته ومنهجية إعداده ومستوياته، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، لجنة النقل واللوجستيات، الدورة الثامنة عشرة، 2017.
3. CONNECTING TO COMPETE 2007 TRADE LOGISTICS IN THE GLOBAL ECONOMY
4. CONNECTING TO COMPETE 2010 TRADE LOGISTICS IN THE GLOBAL ECONOMY
5. CONNECTING TO COMPETE 2012 TRADE LOGISTICS IN THE GLOBAL ECONOMY
6. CONNECTING TO COMPETE 2014 TRADE LOGISTICS IN THE GLOBAL ECONOMY
7. CONNECTING TO COMPETE 2016 TRADE LOGISTICS IN THE GLOBAL ECONOMY

-
8. **CONNECTING TO COMPETE 2018** TRADE LOGISTICS IN THE GLOBAL ECONOMY
 9. **Domestic LPI, Performance: China 2007**,
<https://lpi.worldbank.org/domestic/performance/2007/C/CHN#chartarea>
 10. **Domestic LPI, Performance: China 2010**,
<https://lpi.worldbank.org/domestic/performance/2010/C/CHN#chartarea>
 11. **Domestic LPI, Performance: China 2012**,
<https://lpi.worldbank.org/domestic/performance/2012/C/CHN#chartarea>
 12. **Domestic LPI, Performance: China 2014**,
<https://lpi.worldbank.org/domestic/performance/2014/C/CHN#chartarea>
 13. **Domestic LPI, Performance: China 2016**,
<https://lpi.worldbank.org/domestic/performance/2016/C/CHN#chartarea>
 14. **Domestic LPI, Performance: China 2018**,
<https://lpi.worldbank.org/domestic/performance/2016/C/CHN#chartarea>