

## تحليل الأداء اللوجستي لدول الفضاء الاورومتوسطي واقع و تحديات

### *Analysis of the logistics performance of the Euro-Mediterranean countries*

#### *Reality and challenges*

خوني رباح

جامعة محمد خيضر بسكرة - الجزائر

khouni.rabah@univ-biskra.dz

حساني رقية<sup>1</sup>

جامعة محمد خيضر بسكرة - الجزائر

rekia.hassani@univ-biskra.dz

تاريخ النشر: 2026/03/03

تاريخ القبول: 2025/04/20

تاريخ الارسال: 2025/04/02

#### ملخص:

تهدف هذه الورقة البحثية الى تحليل الاداء اللوجستي لدول الفضاء الاورو متوسطي بضمته الشمالية و الجنوبية، و كذا الوقوف على واقعه و اهم التحديات التي تواجهه.

و للوصول الى ذلك استعنا بمؤشر الاداء اللوجستي LPI لسنة 2023 الصادر عن البنك الدولي و الذي يركز على ستة مؤشرات فرعية للقياس. و قد توصلنا الى ان هناك تباين كبير جدا في الاداء اللوجستي بين ضفتي المتوسط، حيث تظهر الدول الاوروبية مؤشرات اداء قوية في حين يتراوح اداء الدول العربية بين المتوسط و الضعيف، و يعود ذلك لجملة التحديات التي تواجهها منها الامنية، الاقتصادية و التكنولوجية.

**الكلمات المفتاحية:** الفضاء الأورومتوسطي - الأنشطة اللوجستية - الأداء اللوجستي - مؤشرات الأداء - التحديات ..

#### Abstract:

*This research paper aims to analyze the logistics performance of the countries of the Euro-Mediterranean space on both its northern and southern shores, as well as to identify its reality and the most important challenges it faces.*

*To achieve this, we used the Logistics Performance Index LPI for the year 2023 issued by the World Bank, which is based on six sub-indicators for measurement. We have found that there is a very large disparity in logistics performance between the two shores of the Mediterranean, as European countries show strong performance indicators while the performance of Arab countries ranges between average and weak, and this is due to a set of challenges they face, including security, economic and technological.*

**Key words:** Euro-Mediterranean space - logistics activities - logistics performance - performance indicators - challenges.

## مقدمة:

تلعب الخدمات اللوجستية دوراً رئيسياً في تعزيز ودعم النمو الاقتصادي داخل الدولة فتحسين أداء الخدمات اللوجستية يساهم في تحسن النشاط التجاري سواء من ناحية الصادرات أو الواردات، ومن ثمّ الميزان التجاري والأداء الاقتصادي ككل.

فاللوجستية يُسهم في تسهيل حركة السلع والخدمات بين الدول عبر تطوير وسائل النقل (البحري، الجوي، والبري) وشبكات التوزيع. كلما كان النظام اللوجستي أكثر كفاءة، انخفضت التكاليف المرتبطة بالشحن، مما يحفز الدول على زيادة حجم التبادل التجاري.

و بما ان الدول الأورومتوسطية (التي تشمل دول جنوب أوروبا، شمال إفريقيا، وشرق المتوسط) تلعب دوراً مهماً في الربط بين الأسواق الأوروبية، الآسيوية، والإفريقية فموقعها الجغرافي المتميز يجعلها نقطة عبور استراتيجية للتجارة الدولية، ومع تزايد المبادلات التجارية العالمية، أصبح تطوير قطاع اللوجستية ضرورة لتحقيق التكامل الاقتصادي بين دول المنطقة وتعزيز تنافسيتها.

و قد عملت الدول الأورومتوسطية في اطار ما سمي بالشراكة المتوسطية، ثم الاتحاد من اجل المتوسط الى تطوير هذا القطاع عبر جملة من الإجراءات، الاستثمارات و الشراكات، و بعد مرور عدة سنوات على بدأ هذا المشروع السؤال الذي يطرح نفسه هو :

**ما هو واقع أداء القطاع اللوجستي في الفضاء الأورومتوسطي ؟ و ما هي اهم التحديات التي تواجهه ؟**

و يتفرع عن هذا السؤال الرئيسي الأسئلة الفرعية التالية :

- ما هو واقع أداء القطاع اللوجستي للدول الأورومتوسطية وفقاً لمؤشرات الأداء المتعارف عليها ؟
  - هل مستوى الأداء اللوجستي متماثل في كل الدول الأورومتوسطية ؟
  - ما هي اهم الصعوبات التي تواجه الدول الأورومتوسطية في تطوير أداء قطاعها اللوجستية ؟
- و للإجابة على هذه التساؤلات سنعتمد على فرضيتين رئيسيتين هما :

**الفرضية الأولى :** تتباين مستويات الأداء اللوجستي في الدول الأورومتوسطية تبعاً لتباين مستويات التطور الاقتصادي فيها .

**الفرضية الثانية :** التحديات اللوجستية في الفضاء الأورومتوسطي متعددة ومتداخلة لكنها متباينة بين الدول .

و للإجابة على الأسئلة المطروحة و التأكد من صحة الفرضيات من عدمه سنقسم هذه الورقة البحثية الى محورين كما يلي :

• المحور الأول : واقع سوق اللوجستية العالمي 2023

• المحور الثاني : واقع و تحديات سوق اللوجستية في الفضاء الأورومتوسطي

### المحور الأول: واقع سوق اللوجستية العالمي 2023:

يعد النقل والخدمات اللوجستية شريان الحياة للاقتصادات الدولية، كما تعتبر الكفاءة اللوجستية مؤشراً قوياً عن تنافسية أي اقتصاد، و هو ما يفسر أهمية هذا القطاع الخدمي و يفسر أيضاً التطور الذي حدث فيه و سنحاول من خلال هذا المحور تسليط الضوء على سوق اللوجستية العالمي و حجمه و اللاعبين الأساسيين فيه.

**أولاً: مفهوم اللوجستيك :**

في سنة 1948 قامت الجمعية الامريكية للتسويق بتعريف اللوجستيك على أنه: "مجموعة من الانشطة التي تتعلق بتحريك المنتجات النهائية أو تامة الصنع من نهاية خط الانتاج، وهذه الانشطة تتمثل في النقل ومناولة المواد والتخزين.. الخ، وهو ما يطلق عليه بالامداد التوزيعي" <sup>1</sup>.

و لقد عرف مجلس إدارة الاعمال اللوجيستية في الو.م.أ عام 1960 الانشطة اللوجيستية في الو.م.أ على انها تلك العملية الخاصة "بتخطيط وتنفيذ ورقابة التدفق والتخزين الكفاء والفعال للمواد الخام والسلع النهائية والمعلومات ذات العلاقة وذلك من مراكز الانتاج الى مراكز الاستهلاك بهدف الوصول الى رضا الزبون" <sup>2</sup>.

ان هذا المفهوم الحديث يشير الى كل الانشطة المسؤولة عن حركة المواد الخام والاجزاء من الموردين الى الشركة في داخل الشركة أثناء عملية الانتاج ثم حركة المنتجات تامة الصنع الى الاسواق والزبائن المستهلكون المتستخدمون .

**ثانياً- نظرة على السوق العالمي للوجستيك 2023 :**

يلعب النقل والخدمات اللوجستية دوراً حيوياً في تعزيز التعاون والتنمية الاقتصادية، حيث أنهما شريان الحياة للاقتصاد، تعتمد القدرة التنافسية لأي اقتصاد على كفاءة لوجستيته، وهو عامل حاسم لجميع الدول، وخاصة تلك التي لا تزال في طور النمو. تتمتع الخدمات اللوجستية بالقدرة على حل المشكلات الاجتماعية وتحفيز خلق فرص العمل وجذب الاستثمار.

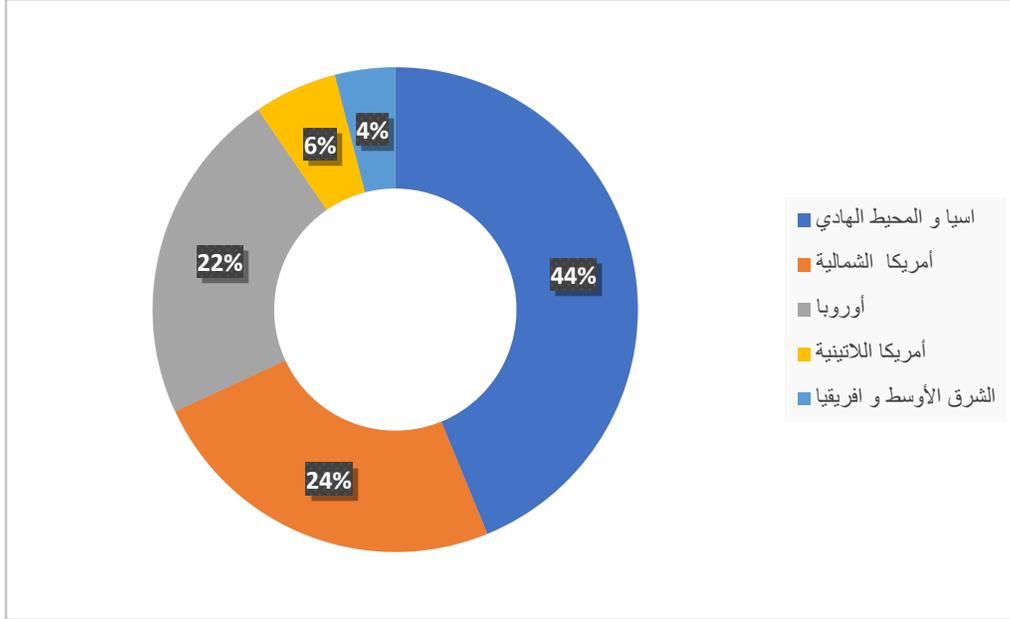
و سنحاول القاء نظرة على تطور سوق اللوجستيك العالمي و عوائده و أكثر طرق النقل استخداما فيه .

**1- حجم السوق العالمي للوجستيك 2023 :**

بلغ حجم سوق الخدمات اللوجستية العالمية 8.96 تريليون دولار أمريكي في عام 2023، و يتميز بميمنة كل من منطقة آسيا والمحيط الهادئ بحوالي 3,952.34 مليار دولار أمريكي والتي حققت معدل نمو سنوي مركب قدره 10.45% خلال عام 2023 ، ثم تأتي في المرتبة الثانية أمريكا الشمالية بحوالي 2,193.70 مليار دولار أمريكي وحققت معدل نمو سنوي مركب قدره 8.91% خلال نفس الفترة.

و قد توزعت سوق اللوجستيك حسب مناطق العالم سنة 2023 كما هي موضحة في الشكل (01) الموالي :

## الشكل ( 01 ) : توزيع حصص سوق اللوجستيات العالمي حسب المناطق 2023



Source : <https://www.precedenceresearch.com/logistics-market>

نلاحظ من خلال الشكل الهيمنة الواضحة لمنطقة اسيا و المحيط الأطلسي على سوق اللوجستيات بنسبة 44% ثم تأتي بعده منطقة أمريكا الشمالية بـ 24% تليها أوروبا بـ 22% ، هذا التوزيع للحصص صاحبه ترتيب موازي للعوائد كما هو موضح في الجدول ( 01 ) الموالي:

## الجدول ( 01 ) : عوائد سوق اللوجستيات حسب المناطق 2020 – 2023 ( مليار دولار )

المناطق	2020	2021	2022	2023
اسيا و المحيط الهادي	3,145.16	3,319.43	3,480.71	3,952.34
أمريكا الشمالية	1,869.04	1,925.89	1,971.87	2,193.70
أوروبا	1,636.81	1,697.05	1,748.34	1,955.51
الشرق الأوسط و افريقيا	440.22	448.98	455.05	505.60
أمريكا اللاتينية	320.53	324.91	327.31	359.23

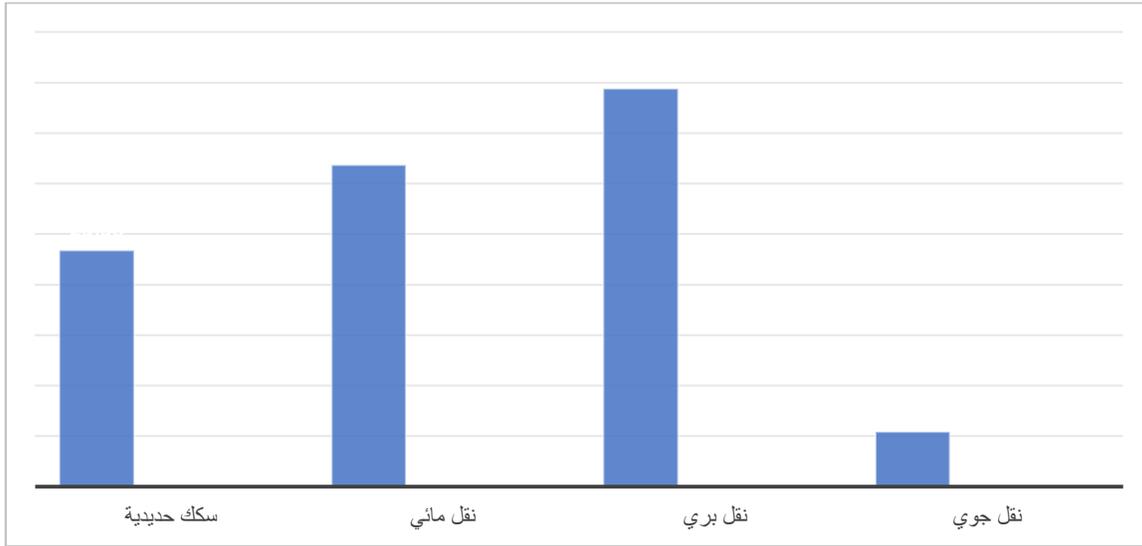
Source : <https://www.precedenceresearch.com/logistics-market>

من خلال الجدول نلاحظ ان كل المناطق شهدت منحى تصاعدي للعوائد خلال الفترة 2020-2023 مع تفوق واضح لمنطقة اسيا و المحيط الهادي حيث انتقلت العوائد فيها من 3145 مليار دولار الى 3952 مليار دولار أي بزيادة تفوق 8 مليار دولار ثم تليها أمريكا الشمالية بـ 2,193.70 مليار دولار.

## 2- حصص عوائد سوق اللوجستيك العالمي حسب نوع النقل :

يتصدر كل من النقل البري ثم النقل المائي على أكبر حصص عوائد سوق اللوجستيك علة المستوى العالمي يليهما النقل بالسكك الحديدية في حين تستحوذ النقل الجوي على نسبة ضئيلة لا تتجاوز 5,41% ، كما هو موضح في الشكل (02) الموالي :

الشكل ( 02 ) : حصص عوائد سوق اللوجستيك حسب نوع النقل 2023 ( % )



Source : <https://www.precedenceresearch.com/logistics-market>

و سجلت كل أنواع النقل نموا في إيراداتها السنوية خلال الفترة 2020-2023 و كان أكثرها النقل البري الذي انتقل من 2,988.73 مليار دولار سنة 2020 الى 3,528.38 مليار دولار سنة 2023 كما هو موضح في الجدول الموالي :

الجدول ( 02 ) : تطور عوائد سوق اللوجستيك حسب نوع النقل 2020-2023 ( مليار دولار )

نوع النقل	2020	2021	2022	2023
نقل بري	2,988.73	3,086.94	3,168.25	3,528.38
نقل مائي	2,311.03	2,422.81	2,524.17	2,853.85
سكك حديدية	34.1721	1,796.11	1,862.44	2,095.78
نقل جوي	390.66	410.38	428.41	485.38

Source : <https://www.precedenceresearch.com/logistics-market>

## المحور الثاني: واقع و تحديات سوق اللوجستيك في الفضاء الاورومتوسطي

يعد حوض المتوسط مركز العالم جغرافيا مما يجعله مفترق طرق تجاري يتوسط القارات ، كما يضم دولا مهمة جدا في المجال التجاري و هو ما يعطيها أهمية كبيرة في مجال الخدمات اللوجستية، و سنحاول من خلال هذا المحور الوقوف على واقع القطاع في المنطقة من نقاط قوة و ضعف و كذا التحديات التي تواجهه.

### أولاً: واقع سوق اللوجستيك في الفضاء الاورومتوسطي :

يقصد بالفضاء الاورومتوسطي دول الاتحاد الاوروبي بالإضافة الى الدول المطلة على البحر المتوسط وتضم الشراكة الأورومتوسطية اليوم 44 عضواً ، 28 من الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي و16 دولة في الشراكة هي: ألبانيا، المغرب، البوسنة والمهرسك، تركيا، مصر، الأردن، لبنان، تونس، موريتانيا، موناكو، الجبل الأسود، ليبيا، سوريا والجزائر، فضلاً عن السلطة الوطنية الفلسطينية.

### 1- أهمية الفضاء الاورومتوسطي في مجال اللوجستيك

اللوغستيك في الفضاء الأورومتوسطي يشير إلى الأنشطة المتعلقة بالنقل والإمداد والتوزيع بين أوروبا ودول حوض البحر الأبيض المتوسط. هذا الفضاء يتميز بأهمية جغرافية واستراتيجية كبيرة لأنه يربط بين قارات أوروبا، آسيا، وأفريقيا عبر المتوسط. و تعود أهميته الى :

#### أ - التجارة والبنية التحتية :

● **الموانئ:** البحر الأبيض المتوسط يحتوي على بعض من أهم الموانئ في العالم، مثل ميناء طنجة في المغرب، ميناء برشلونة في إسبانيا، وميناء الإسكندرية في مصر. هذه الموانئ تعمل كنقاط تجارية رئيسية للتبادل التجاري بين أوروبا وشمال أفريقيا ودول أخرى.

● **طرق الشحن البحرية :** يُعد البحر المتوسط ممراً مهماً للتجارة العالمية، حيث تمر من خلاله نسبة كبيرة من البضائع المتداولة بين الشرق والغرب.

#### ب - التكامل الإقليمي :

● **الشراكات الأورومتوسطية :** مثل عملية برشلونة التي بدأت في عام 1995 بهدف تعزيز التعاون الاقتصادي والسياسي بين دول الاتحاد الأوروبي ودول البحر الأبيض المتوسط. ضمن هذا السياق، يتم دعم مشاريع لتحسين اللوجستيات والنقل بهدف تعزيز التكامل الاقتصادي.

● **شبكات النقل عبر المتوسط :** هناك مشاريع متعلقة بتطوير شبكات النقل السككي والبحري والجوي بين دول المتوسط والاتحاد الأوروبي، مما يسهل حركة البضائع والأشخاص.

هذا الفضاء اللوجستي يلعب دوراً رئيسياً في تعزيز التجارة بين أوروبا والدول المتوسطية، ومن المتوقع أن يستمر في التطور مع تحسن البنية التحتية وتزايد التعاون الإقليمي.

### 2- مؤشرات أداء القطاع اللوجستي في الفضاء الاورومتوسطي 2023 :

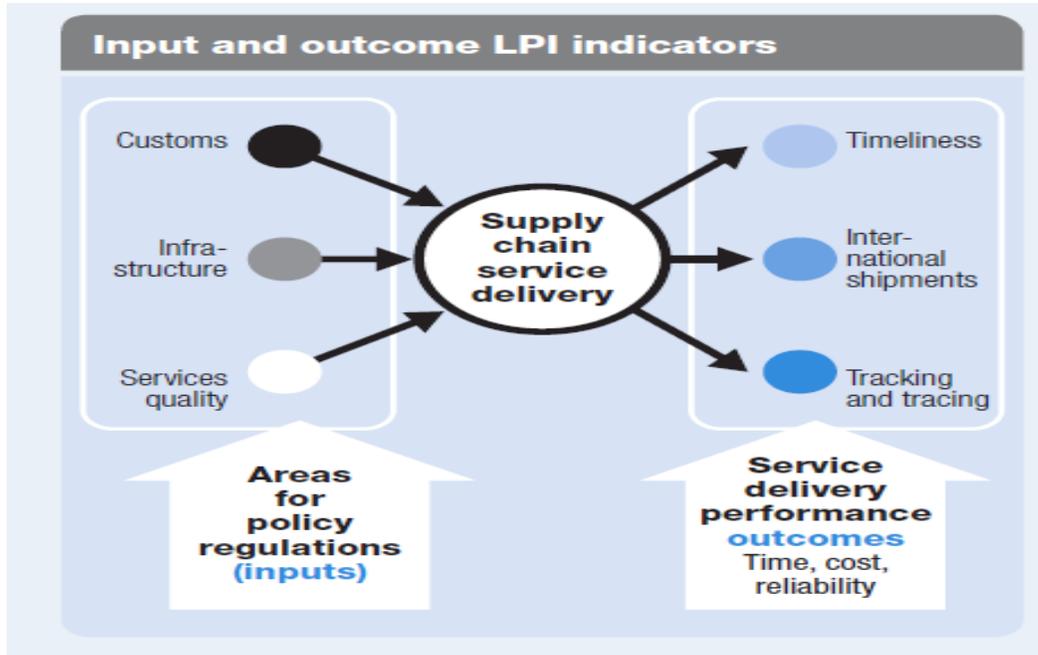
سيتم هنا الاعتماد على مؤشر الأداء اللوجستي LPI الصادر عن البنك الدولي ، و يقيس مؤشر الأداء اللوجستي 2023،

الذي يغطي 139 دولة، مرتبة الدولة في جودة البنية التحتية المساندة للأنشطة اللوجستية بناءً على استطلاع رأي حول أداء الخدمات اللوجستية من خلال 6 محاور تشمل<sup>3</sup>:

- كفاءة إدارة الجمارك والحدود في سرعة وبساطة التخليص،
- نوعية التجارة والبنية التحتية للنقل،
- سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية،
- كفاءة ونوعية الخدمات اللوجستية،
- القدرة على تتبع وتعقب الشحنات والبضائع
- توقيت وصول الشحنات إلى الموقع المقرر في الوقت المحدد.

و يتكون المؤشر من خمس درجات للقياس تتراوح بين ( 1منخفض ) الى ( 5 مرتفع )، و يمكن توضيح كيفية عمل و اعداد المؤشر كما عو موضح في الشكل ( 03 ) الموالي :

### الشكل ( 03 ) : مدخلات و مخرجات مؤشر الأداء اللوجستي LPI



Source : The Logistics Performance Index and Its Indicators, Trade Logistics in the Global Economy ,The Logistics Connecting to Compete 2023, p 12

## أ- أداء القطاع اللوجستي في دول جنوب حوض المتوسط 2023

تشمل دول جنوب المتوسط الدول العربية المطلة على البحر الأبيض المتوسط ، و تتباين هذه الدول من حيث كفاءة أدائها اللوجستي نظرا لاختلاف الظروف الاقتصادية، السياسية و الأمنية فيها، و يظهر مؤشر الكفاءة اللوجستية لسنة 2023 تفوق مصر على باقي الدول العربية من حيث المرتبة التي احتلتها و هي 56 علما و كذا أداء المؤشرات الفرعية، كم يوضحها الجدول ( 03 ) الموالي :

## الجدول ( 03 ) : مؤشر الأداء اللوجستي لبعض دول جنوب و شرق حوض المتوسط 2023

المرتبة عالميا	المؤشر العام للاداء اللوجستي LPI	مؤشر الإجراءات الجمركية	مؤشر البنية التحتية	مؤشر الشحن الدولي	مؤشر كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية	مؤشر التوقيت والتتبع	مؤشر التعقب والتتبع
97	2,5	2,3	2,1	3,0	2,2	2,6	2,5
139	1,9	1,9	1,7	2,0	1,9	2,2	1,8
56	3,1	2,8	3,0	3,2	2,9	3,6	2,9
130	2,3	2,2	2,2	3, 2	2,2	2,5	2,3

Source : The Logistics Performance Index and Its Indicators, Trade Logistics in the Global Economy ,The Logistics Connecting to Compete 2023, p 10.

نلاحظ من خلال الجدول السابق ان ليبيا احتلت المرتبة الأخيرة عالميا في مؤشر الأداء اللوجستي و هي المرتبة 139، نفس الشيء بالنسبة بالنسبة لسوريا التي تحتل مرتبة جد متأخرة و هي المرتبة 130 عالميا و يعود ذلك طبعا الى الظروف الأمنية الجد صعبة التي يعيشها البلدين، بينما احتلت الجزائر المرتبة 97 عالميا و هي مرتبة غير جيدة، و قد سجلت نقاط فوق المتوسط في ثلاث مؤشرات فرعية و اسوء نقطة سجلت في مؤشر البنية التحتية و هي تحت المتوسط و قدرت بـ 2,1/5 ، و مؤشر جودة و كفاء الخدمة اللوجستية و قدرت بـ 2,2/5.

مصر احتلت مرتبة جد مقبولة و هي 56 أي انها احسن من اكثر من نصف الدول الداخلة في التصنيف، كما سجلت نقاط فوق المتوسط في كل المؤشرات الفرعية و كان احسنها في مؤشر التوقيت ثم الشحن الدولي، و تظهر مصر أيضا اداء افضل في كل المؤشرات الفرعية مقارنة بباقي الدول العربية الأخرى.

بالنسبة لكل من تونس و المغرب لم يظهر في مؤشر 2023 اما في مؤشر الأداء اللوجستي العالمي لعام 2018 جاءت المغرب في المرتبة 109 في التصنيف العام عالميا و احتلت تونس المرتبة 105 عالميا.

رغم تقارب ترتيبيهما، تتميز تونس بأداء أفضل نسبيا في الشحنات الدولية والالتزام بالمواعيد، في حين يتفوق المغرب قليلاً في تتبع الشحنات. بشكل عام، البلدان يواجهان تحديات متشابهة في تحسين البنية التحتية والكفاءة اللوجستية<sup>4</sup>، كما هو موضح في الجدول

(03) الموالي :

## الجدول ( 03 ) : مؤشر الأداء اللوجستي لتونس و المغرب 2018

المؤشرات الفرعية	المرتبة عالميا	الإجراءات الجمركية	البنية التحتية	الشحن الدولي	كفاءة الخدمات اللوجيستية	التتبع و التعقب	و التوقيت
المغرب	109	2.67	2.68	2.76	2.88	3.0	3.57
تونس	105	2.28	2.49	2.69	2.46	2.67	3.03

Source : Logistics Performance Index and Its Indicators 2018, World Population Review.

كان أداء المغرب وتونس متفاوتاً في هذه المؤشرات الفرعية و يظهر المغرب أداءً أفضل من تونس في معظم المؤشرات الفرعية، خاصة في "التتبع والتعقب" و "التوقيت"، وهو ما يعزز موقعه المتقدم في الترتيب العام.

و بصورة عامة يمكن تصنيف الاداء اللوجستي لدول جنوب المتوسط و سوريا ( شرق المتوسط) بين الضعيف و المتوسط في مؤشر الأداء لسنة 2023

## ب - الأداء اللوجستي لدول شمال حوض المتوسط 2023

على عكس دول جنوب المتوسط، تحتل دول شمال المتوسط مراتب متقدمة في الترتيب العام لمؤشر الأداء اللوجستي لسنة 2023، و تسجل مؤشراتها الفرعية قيم جيدة كما هو موضح في الجدول ( 04 ) الموالي :

## الجدول ( 04 ) : مؤشر الأداء اللوجستي لدول شمال حوض المتوسط لسنة 2023

المرتبة عالميا	المؤشر العام للوجستي LPI	مؤشر الإجراءات الجمركية	مؤشر البنية التحتية	مؤشر الشحن الدولي	مؤشر كفاءة و جودة الخدمات اللوجيستية	مؤشر التوقيت	مؤشر التعقب و التتبع
فرنسا	13	3,9	3,7	3,8	3,7	4,1	4,0
اسبانيا	15	3,9	3,6	3,8	3,7	4,2	4,1
البرتغال	38	3,4	3,2	3,6	3,1	3,6	3,2
اليونان	21	3,7	3,2	3,7	3,8	3,9	3,9
ايطاليا	22	7,3	3,4	3,8	3,4	3,9	3,9
تركيا	40	3,4	3,0	3,4	3,4	3,6	3,5
مالطا	43	3,3	3,4	3,7	3,0	3,2	3,4

Source : The Logistics Performance Index and Its Indicators, Trade Logistics in the Global Economy ,The Logistics Connecting to Compete 2023, p 12.

و نسجل ان <sup>5</sup> :

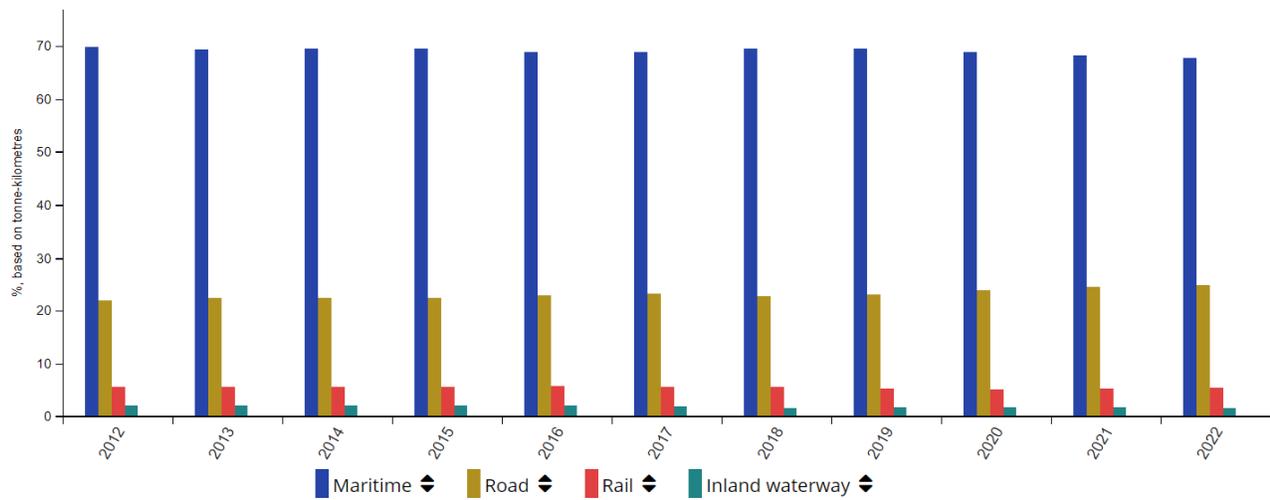
- احتلت فرنسا المرتبة 13 في مؤشر الأداء اللوجستي في عام 2023 بسبب فرص توسع الأعمال في جميع أنحاء أوروبا

- إيطاليا تؤمن المرتبة 22 في عام 2023 LPI بسبب البنية التحتية التجارية القوية والكفاءة في الخدمات اللوجستية
- شهد تصنيف LPI في إسبانيا ارتفاعا بمقدار أربعة مراكز بسبب ترقيات شبكة البنية التحتية والطرق الجديدة عالية السعة حيث احتلت المرتبة 5 عالميا.
- من المتوقع أن تؤدي الاستثمارات الرئيسية في الطرق في أسواق الخدمات اللوجستية الرئيسية للطرق ، مثل ألمانيا وفرنسا وإيطاليا إلى تعزيز الاتصال وظروف الطرق .
- الاقتصادات الإقليمية تقوم باستثمارات ضخمة في البنية التحتية للطرق لتعزيز حجم نقل البضائع في المنطقة الأوروبية
- استثمر الاتحاد الأوروبي أكثر من 5 مليارات دولار أمريكي في عام 2022 لزيادة حصة سوق النقل بالسكك الحديدية إلى 25٪ بحلول عام 2030.

في عام 2022، وافق الاتحاد الأوروبي على 5.4 مليار يورو من خلال منح حوالي 135 مشروعا للبنية التحتية للنقل. تهدف هذه المشاريع إلى المساعدة في الانتعاش الاقتصادي بعد الجائحة في الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي ، وتعزيز روابط النقل ، وتعزيز النقل المستدام ، وتعزيز السلامة ، وخلق فرص العمل. جميع المشاريع المدعومة هي جزء من شبكة النقل عبر أوروبا ، التي تربط الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي وتتوافق مع هدف الاتحاد الأوروبي المتمثل في استكمال الشبكة الأساسية TEN-T بحلول عام 2030 والشبكة الشاملة بحلول عام 2050 ، كل ذلك مع التوافق مع الأهداف المناخية المحددة في الصفقة الخضراء الأوروبية<sup>6</sup>.

اما من حيث أكثر طرق النقل الأكثر استخداما في الدول الأوروبية فנסجل سيطرت واضحة للنقل البحري في الفترة 2012 – 2022 بمتوسط 67% من اجمالي العمليات يليه النقل البري بمتوسط 20% من اجمالي العمليات خلال نفس الفترة كما هو موضح في الشكل (04) الموالي :

الشكل (04) : طرق النقل المستخدمة في اوروبا للفترة 2012 – 2022 (%)



Source : Eurostat statistics explained, Freight transport statistics - modal split, available on : <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index>

في عام 2022، ساهم النقل البحري بأكثر من ثلثي (67.8%) أداء نقل البضائع في الاتحاد الأوروبي، يليه النقل البري بنسبة ربع (24.9%). مثل النقل البحري والبري 92.7% من إجمالي أداء نقل البضائع في الاتحاد الأوروبي في عام 2022. ومثل النقل بالسكك الحديدية 5.5%، والممرات المائية الداخلية 1.6%، والنقل الجوي 0.2%<sup>7</sup>.

4- عوامل القوة و الضعف في قطاع اللوجستيات في الدول الأورومتوسطية:

لاحظنا مما سبق انه في الفضاء الأورومتوسطي، تختلف الدول من حيث قوتها وضعفها في قطاع اللوجستيات و يعود ذلك الى العديد من العوامل مثل البنية التحتية، الموقع الجغرافي، الكفاءة التكنولوجية، والسياسات الاقتصادية. يمكن تقسيم الدول إلى مجموعات قوية، متوسطة، وضعيفة بناءً على تلك العوامل .

### 3- تصنيف دول الفضاء الأورومتوسطي حسب قوتها اللوجيستية :

تصنف الدول في الفضاء الأورومتوسطي حسب درجة أدائها اللوجستي الى ثلاث مجموعات اساسية و هي كما يلي:

#### أ - الدول الأقوى في مجال اللوجستيات في الفضاء الأورومتوسطي :

1. فرنسا: ميناء مرسيليا هو واحد من أكبر الموانئ في البحر المتوسط. يتميز بتوفر بنية تحتية متقدمة وقدرة على التعامل مع أنواع متعددة من الشحنات.

- الربط مع أوروبا: تتمتع فرنسا ببنية تحتية متكاملة للنقل، مع شبكة طرق سريعة وسكك حديدية تربطها بباقي أوروبا.

2. إسبانيا: إسبانيا تتمتع بموقع استراتيجي هام يربط بين أوروبا، إفريقيا، والأمريكيتين عبر البحر الأبيض المتوسط.

- موانئ متطورة: ميناء برشلونة وميناء فالنسيا من أكبر الموانئ في البحر المتوسط وأكثرها نشاطاً. كما أن ميناء الجزيرة الخضراء يعتبر واحداً من أهم موانئ النقل البحري في أوروبا.

- تكامل لوجستي: إسبانيا تستثمر بشكل كبير في شبكات النقل المتعددة الوسائط (السكك الحديدية، الطرق، والموانئ) مما يسهل التكامل بين وسائل النقل المختلفة.

3. إيطاليا: إيطاليا تمتلك مجموعة من الموانئ الكبرى مثل ميناء جنوة وميناء نابولي. ميناء تريستي يعتبر مركزاً مهماً للشحن البحري، خصوصاً باتجاه أوروبا الشرقية وآسيا.

- النقل السككي: إيطاليا تعتمد على شبكة سكك حديدية قوية، مما يسهل حركة البضائع عبر الحدود الأوروبية.

4. تركيا: تركيا تعد مركزاً رئيسياً للتجارة بين أوروبا وآسيا، بفضل موقعها الجغرافي.

- موانئ حديثة: ميناء مرسين وميناء إسطنبول من الموانئ الحديثة التي تشهد حركة تجارية كثيفة. تركيا تستثمر بشكل كبير في تطوير موانئها وبنيتها التحتية اللوجستية.

- التطوير السريع: برامج تطوير البنية التحتية في تركيا تهدف إلى تعزيز مكانتها كقوة لوجستية في المنطقة.

5. **المغرب:** ميناء طنجة المتوسط يعتبر من أكبر الموانئ في إفريقيا والبحر المتوسط وأحد أكثر الموانئ تنافسية على المستوى العالمي. المغرب يستثمر بشكل كبير في تطوير بنيته التحتية لتعزيز مكانته كمحور لوجستي بين أوروبا وإفريقيا، موقع جغرافي جيد يمثل في قرب المغرب من أوروبا ما يجعل من موانئه مركزاً استراتيجياً للنقل البحري والتجارة.

#### ب : الدول المتوسطة القوة:

1. **مصر:** قناة السويس تمثل واحدة من أهم الطرق البحرية في العالم، وتحقق إيرادات كبيرة لمصر من حركة الشحن البحري. لكنها تواجه تحديات مرتبطة بتطوير البنية التحتية داخل الموانئ المصرية، موانئ رئيسية كميناء الإسكندرية وميناء بورسعيد من الموانئ الهامة، لكن البنية التحتية اللوجستية خارج نطاق قناة السويس تحتاج إلى تطوير.
2. **اليونان:** ميناء بيرايوس يعد أكبر ميناء في اليونان وأحد أهم الموانئ في البحر المتوسط، خاصة بعد استثمارات الصين في تطويره ليصبح مركزاً رئيسياً في مبادرة "الحزام والطريق"، نقص الاستثمار في البنية التحتية الداخلية : رغم موقعها الاستراتيجي ووجود موانئ هامة، تواجه اليونان تحديات تتعلق بنقص الاستثمار في شبكات النقل الداخلية مثل الطرق والسكك الحديدية.
3. **تونس:** موانئ فعالة: تونس تمتلك موانئ مثل ميناء رادس، الذي يتمتع بنشاط كبير في الشحن التجاري، لكن البنية التحتية اللوجستية قد تواجه تحديات تحتاج إلى تحسينات، تونس لديها إمكانات قوية للنمو اللوجستي لكنها تحتاج إلى استثمارات إضافية لتطوير البنية التحتية و لتعزيز قدرتها على المنافسة مع جيرانها مثل المغرب.

#### ج : الدول الأضعف في مجال اللوجستيات:

1. **الجزائر:** ضعف الاستثمار في اللوجستيات فعلى الرغم من وجود موانئ رئيسية مثل ميناء الجزائر وميناء وهران، فإن الجزائر لم تستثمر بشكل كبير في تحسين بنيتها التحتية اللوجستية مقارنة بجيرانها، الاقتصاد الجزائري يعتمد بشكل رئيسي على النفط والغاز، ما يجعل الاستثمار في البنية التحتية اللوجستية أقل أولوية مقارنة بالدول الأخرى.
2. **ليبيا:** ضعف البنية التحتية: نتيجة للاضطرابات السياسية والأمنية، تعاني ليبيا من تراجع حاد في البنية التحتية اللوجستية. موانئها، مثل ميناء طرابلس، تعمل بقدرة محدودة ولا تتمتع بالكفاءة المطلوبة لدعم تجارة إقليمية ودولية قوية، انعدام الاستقرار الأمني والسياسي أثر بشكل كبير على قدرة البلاد على تطوير بنيتها التحتية اللوجستية.
3. **سوريا:** تدهور البنية التحتية : الحرب الأهلية المستمرة منذ سنوات دمرت الكثير من البنية التحتية اللوجستية في سوريا، بما في ذلك الموانئ والطرق والسكك الحديدية، عدم الاستقرار السياسي والأمني يجعل من الصعب تطوير أو الاستثمار في البنية التحتية للنقل واللوجستيات في الوقت الحالي.

#### 4. العوامل التي تؤثر على قوة الدول في قطاع اللوجستيات:

الدول الأقوى في مجال اللوجستيات في الفضاء الأورومتوسطي مثل فرنسا، إسبانيا، إيطاليا، تركيا، والمغرب تستفيد من استثمارات كبيرة في البنية التحتية وموقعها الاستراتيجي، و تستمد قوتها في الأداء اللوجستي أيضا من عوامل أخرى تتمثل في :

- **البنية التحتية :** موانئ حديثة، شبكات طرق وسكك حديدية متطورة، وتكامل بين وسائل النقل المختلفة.

- **الاستقرار السياسي والأمني** : الدول التي تتمتع باستقرار سياسي وأمني عادة ما تكون أكثر قدرة على جذب الاستثمارات وتطوير بنيتها التحتية.
- **الاستثمار في التكنولوجيا** : الدول التي تستثمر في الرقمنة والابتكار في قطاع اللوجستيات تتمتع بميزة تنافسية كبيرة.
- **الموقع الجغرافي** : الموقع الاستراتيجي يساعد على تعزيز دور الدول كمراكز لوجستية إقليمية وعالمية.

## 5. مسببات ضعف الدول الأقل تطوراً

تُظهر البلدان المتوسطية الشريكة، وخاصة تلك الموجودة في جنوب البحر الأبيض المتوسط، العديد من نقاط الضعف اللوجستية في مجال النقل. إن قربها من السوق الأوروبية لبلدان مثل المغرب وتونس، المندمجة بشكل جيد في التجارة الأورومتوسطية، يمنحها ميزة تنافسية في الاستجابة للقطاعات الحساسة للوقت فيما يتعلق بالمجالات التي تقدم تكاليف أقل (البلدان منخفضة التكلفة) ولكن و لسوء الحظ، فإن هذه الميزة التنافسية نسبياً يعوقها ضعف الأداء اللوجستي على جميع المستويات (اللوجستيات الكلية، واللوجستيات المتوسطة، واللوجستيات الجزئية) و يعود ذلك لعدة أسباب أهمها<sup>8</sup>:

- ارتفاع التكلفة اللوجستية : بما يعادل 20% من متوسط الناتج المحلي الإجمالي في دول جنوب البحر الأبيض المتوسط؛
- هيمنة القطاع غير الرسمي : النقل البري المجزأ مع هيمنة القطاع غير الرسمي على الرغم من الإصلاحات الجارية، مع استمرار لعب النقل للحساب الخاص، ذي الجودة المتدنية، والنقل البري الدولي الذي يهيمن عليه وكلاء النقل الأوروبيون؛
- تخلف البنية التحتية : البنى التحتية للتخزين متخلفة أو غير متطورة على الإطلاق، وندرة شبكات المنصات اللوجستية وشبكات المهارات في جميع أنحاء السلسلة اللوجستية العالمية؛ ضعف المعروض من الخدمات اللوجستية مع قلة التنوع، وغياب مقدمي الخدمات اللوجستية الوطنيين الحقيقيين، ووجود مشغلين متعددي الجنسيات مع ظهور عدد قليل من المشغلين الوطنيين، خاصة في المغرب؛
- النقل البحري والنقل عبر الموانئ يخضع لعملية إعادة هيكلة كاملة: إصلاح الموانئ مع نقل إدارة المحطات إلى شركات مناولة المواد الخاصة، وغالباً ما تكون شركات متعددة الجنسيات؛ شراكة نشطة بين القطاعين العام والخاص مع منح امتياز مناولة المواد لمشغلين من القطاع الخاص، غالباً شركات متعددة الجنسيات (طنجة المتوسط، الدار البيضاء، ميناء بجاية، الجزائر العاصمة، إلخ)؛ وخصخصة الأسطول (المغرب) أو تعزيزه في المجال العام (الجزائر وتونس وليبيا وغيرها)؛
- عدم الاستعانة باطراف خارجية في العمليات : يفضل الوكلاء الصناعيون والتجار يرون عمومًا الاستعانة بمصادر داخلية للأنشطة اللوجستية. فقط بعض عمليات النقل والتخزين الاستعانة بمصادر خارجية. يرجع السبب في الاستعانة بمصادر داخلية للوجستيات إلى إحجام هؤلاء المشغلين عن الثقة بأطراف ثالثة فيما يتعلق بالمعلومات التجارية داخل الشركة.
- انخفاض جودة الخدمات : يمثل النقل والتخزين حصة كبيرة من السوق لمقدمي الخدمات اللوجستية. ولسوء الحظ، فإن مستوى الخدمات المقدمة منخفض الجودة نسبياً، مع شروط فنية دون المستوى المطلوب.
- منافسة القطاع غير الرسمي : إن الروتين البيروقراطي والمنافسة التي يمثلها القطاع غير الرسمي في مجال النقل البري والتخزين تجعل تطوير القطاع الرسمي والحفاظ على معايير الجودة العالية أمراً صعباً.

– **مشكل التشريعات و الأنظمة** : إن المؤسسات والتشريعات في كثير من الأحيان لا تتكيف مع ديناميكيات الخدمات اللوجستية، كما أن أنظمة المعلومات قليلة التطور أو غير متطورة على الإطلاق لتلبية الاحتياجات الحقيقية لسلسلة التوريد.

### ثانيا : التحديات التي تواجه قطاع اللوجستيك في الفضاء الأورومتوسطي :

هناك العديد من التحديات التي تواجه القطاع اللوجستي في الفضاء الأورومتوسطي، ويمكن تقسيمها إلى عدة فئات تشمل الجوانب الاقتصادية، السياسية، التكنولوجية، التنظيمية، والبنية التحتية:

#### 1. التحديات المتعلقة بالبنية التحتية<sup>9</sup>:

● **نقص البنية التحتية الحديثة** : على الرغم من وجود موانئ رئيسية تعمل بكفاءة عالية في بعض البلدان المتوسطة مثل إسبانيا والمغرب، إلا أن العديد من الدول الأخرى، خاصة في جنوب وشرق المتوسط، تعاني من نقص في الموانئ الحديثة والطرق السريعة وشبكات السكك الحديدية. هذا يؤثر بشكل مباشر على الكفاءة اللوجستية ويزيد من تكاليف النقل.

● **الاختناقات المرورية** : بعض الموانئ، خاصة في شمال المتوسط، تعاني من ازدحام شديد بسبب تدفق البضائع الكبير وعدم وجود طاقة استيعابية كافية أو مرافق تخزين ملائمة. كما أن تأخر تطوير شبكات الطرق والسكك الحديدية يتسبب في بطء عملية نقل البضائع من الموانئ إلى المناطق الداخلية.

● **ربط غير كافٍ بين وسائل النقل المتعددة** : القدرة على دمج مختلف وسائل النقل (البري، البحري، الجوي، والسككي) بشكل سلس تعد من التحديات المهمة. الافتقار إلى التكامل بين هذه الوسائل يعقد عمليات الشحن ويزيد من التكاليف والوقت المستغرق في نقل البضائع.

#### 2. التحديات الجمركية والتنظيمية<sup>10</sup> :

● **القيود الجمركية المعقدة** : العديد من الدول في الفضاء الأورومتوسطي لديها أنظمة جمركية مختلفة، مما يجعل التنسيق بين تلك الأنظمة أمراً معقداً. القوانين والإجراءات الجمركية التي تختلف بين دول المنطقة تؤدي إلى تأخيرات في المعاملات وتزيد من التكاليف بالنسبة للشركات.

● **التأخر في معالجة الشحنات** : التأخيرات الطويلة في الموانئ نتيجة الفحوصات الجمركية أو الإجراءات البيروقراطية المعقدة تشكل عائقاً كبيراً أمام تدفق البضائع، خاصة إذا كانت البضائع حساسة للوقت مثل المنتجات الزراعية.

● **معايير الأمان والسلامة** : تختلف المعايير المتعلقة بالسلامة والجودة بين دول المتوسط وأوروبا، ما يؤدي إلى تعقيد عمليات نقل السلع ويزيد من الحاجة إلى توافق في معايير الجودة والسلامة.

#### 3. التحديات السياسية والأمنية :

● **عدم الاستقرار السياسي** : بعض دول جنوب وشرق المتوسط تعاني من اضطرابات سياسية وأمنية تؤثر سلباً على اللوجستيات. الصراعات الإقليمية، الإرهاب، والتهديدات الأمنية الأخرى تؤدي إلى مخاطر أكبر في نقل البضائع وتدفع التجارة.

● **التوترات بين الدول** : التوترات الدبلوماسية أو السياسية بين بعض الدول المتوسطة يمكن أن تؤثر على التدفق السلس للتجارة وتفرض قيوداً على الحركة اللوجستية.

**4. التحديات الاقتصادية 11:**

- **الفروقات الاقتصادية بين الدول :** هناك فجوة كبيرة في مستوى التنمية الاقتصادية والبنية التحتية بين الدول الأوروبية الشمالية والدول الواقعة في جنوب المتوسط. هذه الفروقات تؤدي إلى تفاوت في قدرات الدول على الاستثمار في تطوير البنية التحتية اللوجستية.
- **تكاليف النقل المرتفعة :** تكاليف النقل والشحن قد تكون مرتفعة في بعض الدول المتوسطة بسبب نقص المنافسة أو البنية التحتية غير المتطورة، مما يؤثر على التجارة ويجعل المنتجات أقل تنافسية.
- **نقص التمويل :** المشاريع اللوجستية الكبيرة مثل تطوير الموانئ أو السكك الحديدية تتطلب استثمارات ضخمة. العديد من دول جنوب المتوسط تعاني من نقص في التمويل اللازم لتنفيذ هذه المشاريع.

**5. التحديات التكنولوجية 12 :**

- **الرقمنة :** على الرغم من أن العديد من دول أوروبا المتوسطة تعتمد بشكل متزايد على الرقمنة وتكنولوجيا المعلومات لتحسين كفاءة اللوجستيات، إلا أن دولاً أخرى في المنطقة لا تزال تواجه صعوبات في تطبيق تلك التقنيات. هذا يشمل تطبيقات مثل أنظمة تتبع البضائع أو منصات التجارة الإلكترونية.
- **نقص الكفاءات والتدريب :** القدرة على استخدام تقنيات حديثة في اللوجستيات تتطلب كوادر مدربة ومؤهلة. العديد من الدول تواجه تحديات في توفير تلك الكوادر اللازمة لتبني الحلول التكنولوجية المتقدمة.

**خاتمة:**

يتميز الفضاء الاورومتوسطي بموقعه الاستراتيجي حيث يتوسط العالم، و هو ما يجعله حلقة ربط بين القارات الأربع الأكبر في العالم ( أوروبا، افريقيا، اسيا و أمريكا)، و هو ما يعزز مكانته في التجارة الدولية من جهة و في النشاط اللوجستي من جهة أخرى، و قد ارسى الاتحاد من اجل المتوسط التعاون بين ظفتي المتوسط في كثير من الأنشطة الاقتصادية و من بينها النشاط اللوجستي، غير اننا و من خلال الدراسة لاحظنا:

- هناك تباين كبير جدا في الأداء اللوجستي بين ضفتي المتوسط تتفوق فيه الضفة الشمالية على الضفة الجنوبية ،
- دول جنوب و شرق المتوسط تسجل مستويات أداء تحت المتوسط عدا المغرب و مصر،
- الظروف الأمنية تلعب دورا كبيرا في تراجع بعض الدول العربية على راسها ليبيا و سوريا،
- اغلبية دول الجنوب و الشرق تعاني من نقص في البنية التحتية الخاصة بقطاعي النقل و الشحن و التخزين و يعود ذلك لمشاكلهم الاقتصادية من جهة و عدم كفاية الاستثمارات المحلية و الأجنبية الموجهة الى هذا القطاع من جهة أخرى،
- تقف التشريعات و الإجراءات و ثقلها عائقا أيضا في وجه تطور القطاع في الضفة الجنوبية للمتوسط ،
- على النقيض من الجنوب الضفة الشمالية للمتوسط ممثلة في دول الاتحاد الأوروبي تسجل معدلات أداء لوجستي جيدة و استثمارات هائلة في القطاع الذي يعد من بين انشط المناطق في العالم في هذا المجال بعد اسيا و المحيط الهادي من جهة ، و أمريكا الشمالية من جهة أخرى.

التحديات اللوجستية في الفضاء الأورومتوسطي متعددة ومتداخلة، ولكنها توفر أيضًا فرصًا كبيرة للتعاون والاستثمار. التغلب على هذه التحديات يتطلب جهودًا مشتركة بين الدول المعنية، بالإضافة إلى تحسين البنية التحتية، وتعزيز التكامل الاقتصادي، وتبني التكنولوجيا الحديثة.

- <sup>1</sup> Pierre Médan, Anne Gratacap, *Logistique et Supply Chain management*, DUNOD, Paris, 2008, p09-10
- <sup>2</sup> ثابت عبد الرحمن إدريس، إدارة العمليات اللوجيستية، الدار الجامعية، الاسكندرية، 2002/2003، ص.29
- <sup>3</sup> <https://www.argaam.com/ar/article/articledetail/id/1638044>
- <sup>4</sup> *Logistics Performance Index and Its Indicators 2018, World Population Review*
- <sup>5</sup> <https://www.mordorintelligence.com/ar/industry-reports/europe-cross-border-road-freight-transport-market>
- <sup>6</sup> Ibid
- <sup>7</sup> Eurostat statistics explained, *Freight transport statistics - modal split*, available on : <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index>
- <sup>8</sup> Mustapha El Khayat, *Logistics in the Mediterranean: Current Situation and Prospects*, Institut Européen de la Méditerranée, 2011
- <sup>9</sup> Ibid
- <sup>10</sup> <https://www.oecd.org>
- <sup>11</sup> Union for the Mediterranean : <https://ufmsecretariat.org>
- <sup>12</sup> <https://www.maritime-executive.com>

## قائمة المراجع :

1. <https://www.precedenceresearch.com/logistics-market>
2. *The Logistics Performance Index and Its Indicators, Trade Logistics in the Global Economy ,The Logistics Connecting to Compete 2023*
3. *Logistics Performance Index and Its Indicators 2018, World Population Review*
4. Eurostat statistics explained, *Freight transport statistics - modal split*, available on : <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index>
5. Pierre Médan, Anne Gratacap, *Logistique et Supply Chain management*, DUNOD, Paris, 2008, p09-10
6. ثابت عبد الرحمن إدريس، إدارة العمليات اللوجيستية، الدار الجامعية، الاسكندرية، 2002/2003، ص.29
7. <https://www.argaam.com/ar/article/articledetail/id/1638044>
8. <https://www.mordorintelligence.com/ar/industry-reports/europe-cross-border-road-freight-transport-market>
9. Mustapha El Khayat, *Logistics in the Mediterranean: Current Situation and Prospects*, Institut Européen de la Méditerranée, 2011
10. <https://www.oecd.org>
11. Union for the Mediterranean : <https://ufmsecretariat.org>
12. <https://www.maritime-executive.com>