

المجلد ٨ العدد ٢ أكتوبر ٢٠٢٤	مجلة البحوث والدراسات الإفريقية ودول حوض النيل
Website: https://mbddn.journals.ekb.eg/	الترقيم الدولي الموحد الإلكتروني ٤٤٥٠- ٢٦٨٢
E-mail: afr.journal@aswu.edu.eg	© تصدر عن معهد البحوث والدراسات الإفريقية ودول حوض النيل - جامعة اسوان - جمهورية مصر العربية

دور الكيانات اللوجستية وخدماتها في رفع معدلات التجارة البينية الإفريقية

The role of logistics entities and their services in raising intra-African trade rates

عمر السيد صادق عبد اللطيف *

*باحث بقسم ادارة اللوجستيات كلية النقل الدولي واللوجستيات الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

الملخص

القيام بممارسة الأعمال اللوجستية بشكل متكامل ومتطور يمكن أن يساعد المنظمات على زيادة حصتها السوقية مهما كان حجم الإنتاج في هذه المنظمات وتجدد الأنشطة اللوجستية في الاستجابة السريعة للأسواق وتلبية احتياجات هذه الأسواق من سلع وخدمات مما يتضمن النجاح والاستمرارية لمثل هذه الأسواق وفقا للأداء العالي الذي يعمل على زيادة المنافسة في تلبية متطلبات المجتمع ونظرا لأهمية الكائنات اللوجستية التي تتمثل في الهيئات والمؤسسات المعنية بتقديم الخدمات والأنشطة وإصدار القوانين والتشريعات وتحديد المعايير الخاصة بتلك الخدمات بما يعزز تحقيق أهداف المنظمات ويلعب النقل بصفة عامة دورا حيويا في مختلف مناحي الحياة الحديثة من حيث تلبية المتطلبات كما أن النقل البحري يتمثل في الموانئ البحرية له النصيب الأكبر في مجال التنمية الاقتصادية للدول ومنها التنمية في حركة التجارة البينية وزيادة الاستدامة في تلك التجارة التي تساعد في رفع معدلات التجارة بين دول القارة السمراء مما يؤدي بدوره في تحقيق النمو الاقتصادي ورفع مستوى المعيشة على المستوى المحلي والمستوى الدولي.

الكلمات الرئيسية: الكيانات اللوجستية؛ وخدماتها؛ والتجارة الإفريقية.

Abstract

Conducting logistics work in an integrated and advanced manner can help organizations increase their market share regardless of the volume of production in these organizations. Logistics activities are reflected in the rapid response to markets and meet the needs of these markets for goods and services, which includes the success and continuation of such markets in accordance with high performance, which increases competition in meeting the requirements of society and considering the importance of the logistical objects represented by the bodies and institutions concerned with providing services, activities, issuing laws and legislation, and determining the standards for those services, which promotes the achievement of the objectives of organizations. Transport in general plays a vital role in

various aspects of modern life in terms of meeting the requirements. Maritime transport is represented by seaport, which has the largest share in the field of economic development of countries, including the movement of inter-trade and increasing sustainability in that trade. Therefore, governments in countries strive to compete in providing logistics services through their logistics entities that provide these services in an integrated form, which helps raise the rates of trade between the countries of the black continent, which in turn leads to achieving economic growth and raising the standard of living at the local and international level to reach the integration level..

Keywords: The logistics entities, and their services ,and African trade.

المقدمة:-

تعتبر ادارة الأنشطة والعمليات اللوجستية من المظاهر الإدارية الحديثة فى مواجهة التحديات المعاصرة الاقتصادية ، التكنولوجية ، والمعلوماتية ، و هى تعبر نموذج من نماذج الادارة المتكاملة لمزيج من الاعمال و الانشطة الاساسية فى المنظمة و تتكامل انشطة الامداد و التوزيع المادى معا لتشكل ما يعرف بالانشطة اللوجستية.

وبمفهوم اخر فان ممارسة الاعمال اللوجستية بشكل متطور و متكامل و متجانس يمكن ان يساعد المنظمة على التوسع فى الاسواق و زيادة الحصة السوقية مهما كبر حجم الانتاج و فى النهاية اهمية الانشطة اللوجستية تجسدت فى الاستجابة السريعة للعملاء فى السوق ، من خلال السرعة فى توفير السلع و الخدمات التى تتفق مع احتياجات و رغبات العملاء و لكى تضمن المنظمة نجاحها و استمراريتها فانها بحاجة الى اداء على مقارنة مع المنافسين فى ظل فاعلية ادارتها اللوجستية و التى من خلالها تصل الى تحقيق ما يحتاجه العملاء بأقل التكاليف و اقل وقت و اعلي جودة ممكنة

ونعني بالكيانات اللوجستية كافة الهيئات والمؤسسات المعنية بتقديم الخدمات والأنشطة اللوجستية وإصدار قوانينها وتشريعاتها وتحديد المعايير الخاصة بتلك الخدمات بما يضمن تحقيق الأهداف اللوجستية بما يعزز تحقيق رضا العملاء مثل منظمات الأمم المتحدة (منظمة التجارة العالمية ، منظمة الجمارك العالمية ، الأونكتاد، صندوق النقد الدولي، البنك الدولي ،.....الخ) إضافة إلى المؤسسات التي تقدم الحلول اللوجستية ، شركات النقل الدولي ، المنظمات الحكومية الخاصة بتشغيل الموانئ البحرية ، المنظمات الدولية الأخرى (الفياتا ، الأياتا ، الإكاو، البيمكو ، غيرها)

يلعب قطاع النقل بصفة عامة دورا حيويا فى مختلف الحياة الحديثة وذلك لإرتباطه المباشر مع القطاعات المختلفة وإرتباطه أيضا بمقومات التنمية الاقتصادية كما أن الموانئ البحرية تمتلك النصيب الأكبر فى مجال التنمية الاقتصادية للدول ومنها تطوير حركة التجارة البينية ومع زيادة الضغوط العالمية الاقتصادية إتجهت الدول إلى تطوير إستراتيجيات طوية الأجل تركز على زيادة الإستثمارات فى مجال النقل لتنظيم عمليات التنمية المستقبلية . وبالرغم إلى حجم قارة إفريقيا الضخم والكبير وتمتعها بالموارد المختلفة سواء الأيدي العاملة أو الموارد

الطبيعية أو المساحات الواسعة إلا إنها لا تمثل إلا جزء صغير جدا من حجم التجارة العالمية ويرجع السبب في ذلك إلي عدم التكامل بين الكيانات والمؤسسات التي تقدم الخدمات اللوجستية بالإضافة الي بعض التحديات والمشكلات الاخرى التي تناولتها الدراسة

• مشكلة الدراسة:-

مشكلة البحث تتمثل في انخفاض حجم التجارة البينية الافريقية ومرورها بالعديد من التحديات والازمات نتيجة سوء استغلال موارد القارة الافريقية وانخفاض حجم الانتاج وانخفاض معدلات النمو الاقتصادي وارتفاع معدلات البطالة وضعف اقتصاد دول القارة السمراء وانخفاض حجم تجارة القارة في التجارة العالمية لذلك تسعى هذه الدراسة للبحث في دورالكيانات اللوجستية والخدمات اللوجستية وغيرها كاتفاقيات التجارة الدولية والمنظمات الدولية في دعم التجارة البينية الأفريقية وزيادة حجمها وذلك من خلال الاجابة على التساؤلات التالية:

١. ما مدى تأثير كفاءة ادارة عمليات النقل كأحد الأنشطة اللوجستية باستخدام الوسائط المختلفة كالبر والبحر والجو والسكك الحديدية على تحسين حجم التجارة البينية بين الدول الافريقية؟
٢. ما مدى تأثير التنسيق والتكامل بين الكيانات اللوجستية في تطوير حركة التجارة الأفريقية؟
٣. ماهو دور المنظمات الدولية واتفاقيات التجارة الدولية في زيادة حجم التجارة البينية الافريقية؟
٤. ما مدى تأثير المؤسسات اللوجستية في فهم التحديات المستقبلية التي تواجه الدول الإفريقية؟

• أهداف الدراسة:

١. السعي نحو تطوير وبلورة إستراتيجيات تنسيقية متكاملة بين الدول الأفريقية تضمن زيادة حجم التجارة البينية الافريقيه وكذلك رفع مستوى تجارة القارة في التجارة العالمية ورفع معدلات الانتاج والنمو الاقتصادي لدول القارة وتوفير فرص عمل للطاقات البشرية الهائلة لتقليل معدلات البطالة ورفع مستوى دخل الفرد في القارة السمراء
٢. فهم التحديات المستقبلية التي تواجه الدول في مجال التنمية المجتمعية طويلة المدى من خلال التركيز عل النقاط الأساسية التي تساعد في قيام التطوير والتنمية المستقبلية بين دول القارة السمراء.
٣. تحليل التحديات التي تحول دون تنفيذ منطقة تجاره الحره الافريقية بين دول القارة ومحاولة ايجاد حلول عملية لها

• أهمية الدراسة :

تستمد الدراسة الحالية اهميتها من النقاط التالية :

١. مساعدة الجهات ذات العلاقة بالجوانب التطبيقية، مثل ادارة الموانئ البحرية وتحولها الي موانئ ذكية وقياس اهمية وظائف الادارة اللوجستية و دورها في تحقيق جودة الخدمة وتطوير التجارة البينية بين الدول الافريقية وتحقيق فوائد اقتصادية كبيره

٢. فتح المجال للباحثين الاخرين للتعلم اكثر في مجال الادبيات ذات العلاقة بالادارة اللوجستية و نشاطاتها واثرها على دعم التجارة الدولية

• إسهامات الدراسة:

تظهر اسهامات الدراسة في تحديد المقومات اللازمة لتحول القاره الافريقية من سوق استهلاكي مستورد الي سوق انتاجي مصدر من خلال حسن استغلال موارد القارة المعدنية والبشرية لزيادة الانتاج ورفع معدلات التجاره البينية بين دول القاره الافريقية وزيادة صادرات القارة وذلك يتم خلال الاهتمام بالخدمات والانشطة اللوجستية وعلي راسها النقل من خلال العمل علي تحويل الموانئ البحرية التقليدية التي تمتلكها القاره علي سواحلها الي موانئ ذكية مؤتمته بالكامل وايضا ربط دول القاره الافريقية من خلال تطوير البنية التحتية في النقل البري والاستفادة من خدمات النقل من الباب للباب ويظهر ذلك فيما يعرف بطريق القاهرة كيب تاون الذي يتيح للدول الافريقية نقل بضائعها وافرادها برا من جنوب افريقيا الي مصر مرورا بالعديد من الدول الافريقية ومن ثم الوصول الي ميناء الاسكندرية وبالتالي سهولة تصدير المنتجات الي اوربا وايضا مما يساعد علي زيادة اسهام الدول الافريقية في التجاره العالمية ورفع معدلات التجارة البينية بين دول القاره من خلال تحديد فوائد واستراتيجيات تطبيق اتفاقية التير TIR لنقل البضائع لما يوفره النقل البري من امكانية نقل كميات كبيره من المواد الخام والمنتجات النهائية والافراد بين دول القاره كما يحدث في الاتحاد الاوروبي كل ما سبق يعتبر بنية تحتية تسهم في الوصول الي ما يعرف بمنطقة التجاره الحره الافريقية التي يتم فيها اعفاء المنتجات ذات المنشا الافريقي من التعريفات الجمركية وبالتالي كل ماسبق يسهم بشكل كبيرفي رفع معدلات التجاره البينية الافريقية.

• فرضيات الدراسة:

١. يوجد اثر ذى دلالة احصائية لادارة الكيانات والمؤسسات اللوجستية علي حركة التجارة الأفريقية.
٢. يوجد اثر ذى دلالة احصائية لادارة الأنشطة اللوجستية وتحسين البنية التحتية للنقل علي تطوير ودعم التجارة البينية
٣. يوجد اثر ذو دلالة احصائية لمنظمات التجاره الدولية واتفاقيات التجاره الدولية علي حجم التجاره البينية بين الدول الافريقية

• منهجية الدراسة:

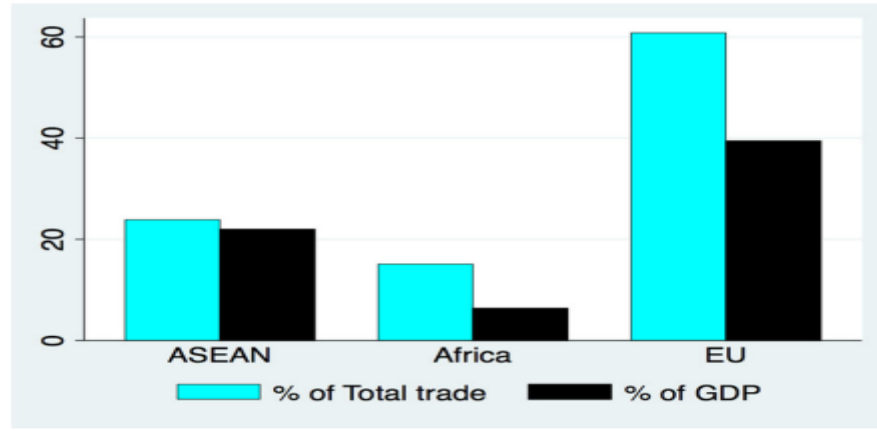
بعد مراجعة العديد من الدراسات السابقة استخدم الباحث المنهج الإستقرائي بإستخدام الإسلوب الوصفي لوصف الظاهرة ومحاولة تقنين ابعاد هذه الظاهره وهي انخفاض معدلات التجارة البينية بين دول القاره الافريقيه وتحديد اسباب هذا الانخفاض من كل الجوانب وتحديد نقاط القوة التي يمكن استغلالها لحل هذه المشكله ونقاط الضعف التي تعرقل تحقيق النمو الاقتصادي وزيادة الانتاج وزيادة اسهامات القارة الافريقية في التجارة العالمية وزيادة حجم التجاره البينية وانخفاض معدلات البطالة والفرص التي يمكن تحقيقها من زيادة حجم التجاره البينية بين الدول الافريقية وتيسير التبادل التجاري والتجاره الحره بين دول القاره والتهديدات التي تحول دون تحقيق اهداف الدراسة باستخدام تحليل SWOT

• وتناولت الدراسات السابقة العديد من المحاور الهامه التي نوضحها فيما يلي:

• المحور الاول: التجاره البينية بين الدول الافريقية

بحثت الدراسة في تأثيرالتكامل الأفريقي على الدخل الحقيقي للفرد في أفريقيا وبناءً على ذلك فإننا نعتبر التجارة البينية بين البلدان الأفريقية وتدفقات الهجرة بين بلدان افريقيا تعكس مستوى التكامل الإقليمي واطهرت نتائج الدراسة انه من منظور طويل الأجل لم يكن التكامل الأفريقي قويًا بما يكفي لإحداث تأثير إيجابي وهام وقوي على دخل الفرد الحقيقي في إفريقيا ومع ذلك يبدو أنه يعزز الدخل بشكل كبير على المدى القصير والمتوسط وذلك من خلال الهجرة بين البلدان الافريقية سواء للتعليم او العمل او التجاره وعلى الرغم من الجهود المبذولة على مختلف المستويات لتحقيق هذا الهدف فإن الإحصاءات المتعلقة بالوضع الحالي للتكامل الأفريقي ليست قوية ولا تزال التجارة البينية بين البلدان الأفريقية والتي تعد واحدة من الأفكار الكمية الرئيسية في هذا التكامل منخفضة للغاية عند ١٥ ٪ من إجمالي التجارة الأفريقية في عام ٢٠١٥ وأقل بكثير من رابطة دول جنوب شرق آسيا بنسبة ٢٤ ٪ والاتحاد الأوروبي عند ٦١ ٪ ، كما هو موضح في الشكل ١. وبالتالي ، فإن معدل الانفتاح التجاري بين البلدان الأفريقية والتجاري هو فقط ٤,٦ ٪ مقارنة بـ ٢٢ ٪ لرابطة دول جنوب شرق آسيا و ٣٩,٤ ٪ للاتحاد الأوروبي اما بالنسبة لمعدلات الهجرة ما يقرب من ٨٠ ٪ من المهاجرين في أفريقيا في عام ٢٠١٥ هم من الأفارقة متقدمين على الآسيان بمعدل هجرة داخل المنطقة بنسبة ٧٠ ٪ والاتحاد الأوروبي بمعدل ٣٦,٥ ٪. ومع ذلك ، من حيث نسبة السكان ، فإن أفريقيا ، التي يبلغ معدل الهجرة داخلها ١٤ لكل ١٠٠٠ نسمة في عام ٢٠١٥ ، متخلفة كثيرًا عن الاتحاد الأوروبي مع ٣٩ لكل ١٠٠٠ ، ولكن قبل الآسيان ، التي تبلغ النسبة ١١ لكل ١٠٠٠ نسمة Gnimassoun, ٢٠١٩

ويوضح الشكل (١) احصائيات التجارة البينية والنتاج المحلي الاجمالي لكل من افريقيا واسيا والاتحاد الاربوي:



Note: Data are from the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD).

Source by The data used to build these graphs are from the World Bank and the United Nations for bilateral migration and the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) for bilateral trade.

يعيش (٣٥ %) من عدد السكان في افريقيا في دول يوصف اقتصادها بأنه اقتصاد فقير لأنها تكون دول غير ساحلية اي حبيسه وبالنسبة للبلدان غير الساحلية في إفريقيا أحد التفسيرات لضعف اقتصادها هو الحواجز الداخلية الأعلى لأفريقيا أمام التجارة مقارنة بالمناطق الأخرى والتي تتفاهم بشكل أكبر وعندما تكون الدول غير ساحلية فإن ذلك يرفع من تكلفة النقل إلى الأسواق العالمية وكذلك إلى الأسواق الأفريقية الأخرى مما يجعل مؤشرات النمو ترتفع ببطء لذلك برنامج التكامل الإقليمي الشامل يحاول ان يخفف من الحواجز الداخلية لان آفاق النمو لأفقر البلدان في إفريقيا محدودة وبالتالي فإن الدمج الإقليمي بين الدول يساعد علي زيادة معدلات النمو بين دول القارة من خلال الاعتماد على البنية التحتية والسياسات التجارية التي تدمج اقتصادات هذه الدول مع جيرانها كذلك تحاول الدول الأفريقية الي حل كل الخلافات السياسية بين بعضها البعض لتحقيق التكامل الإقليمي ووضع خطط للتغلب علي الصعوبات الجغرافية بين دول القارة لتيسير التجارة البينية ورفع معدلات النمو وتحسين دخل الفرد Ngcpah, ٢٠١٨

اتفاقية منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية (AFCFTA) اوضحت الاتفاقية فوائد التجارة الحرة في العقود الاخيره وتسعي أفريقيا لتبني خطط تضمن مزيد من التجارة مع نفسها وفي مارس ٢٠١٨ وقع ٥٢ من الدول الأفريقية اتفاقية تجارية قارية وهي اتفاقية منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية (AFCFTA) وتتبنى هذه الاتفاقية اجنده تحتوي علي مجموعه من البنود حيث تلتزم الدول بإزالة التعريفات الجمركية على ٩٠ في المائة من البضائع وتحرير التجارة تدريجياً وكذلك تجارة الخدمات ومعالجة مجموعة من الحواجز الاخرى وإذا تم تنفيذ هذه الاتفاقية بنجاح ، فإن الاتفاقية ستنشئ سوقاً أفريقياً واحدًا يزيد عن مليار مستهلك مع إجمالي الناتج المحلي الإجمالي لأكثر من ٣ تريليونات دولار. هذا سيجعل إفريقيا أكبر منطقة تجارة حرة في العالم واتفاقية منطقة

التجارة الحرة القارية الأفريقية AFCFTA ما يميزها ان نطاقها يتجاوز منطقة التجارة الحرة التقليدية التي تركز عموماً على التجارة في البضائع ، لتشمل التجارة في الخدمات ، الاستثمار ، وحقوق الملكية الفكرية وغيرها مما يزيد من فرص التبادل التجاري ويوفر فرص عمل لشباب القارة السمراء ويساهم في رفع معدلات النمو للدول المشتركة في الاتفاقية ويحسن التجاره البينية بين الدول ويزيل العديد من الحواجز التي تعوق نمو التجاره البينية الأفريقية بين الدول الأفريقية وبعضها كما اهتمت ايضا الاتفاقية بالتجارة الالكترونية بين دول القاره فنتيجة التطور التكنولوجي والثوره الصناعية اصبحت التجاره الالكترونية شكل هام ومؤثر من اشكال التجارة يؤثر في اقتصادات العديد من الدول ويحقق عائد سنوي كبير لذلك تسعى الاتفاقية الي الاهتمام بالتجاره الالكترونية وتطويرها وحل مشكلاتها Songwe, 2019, ٢٠١٩

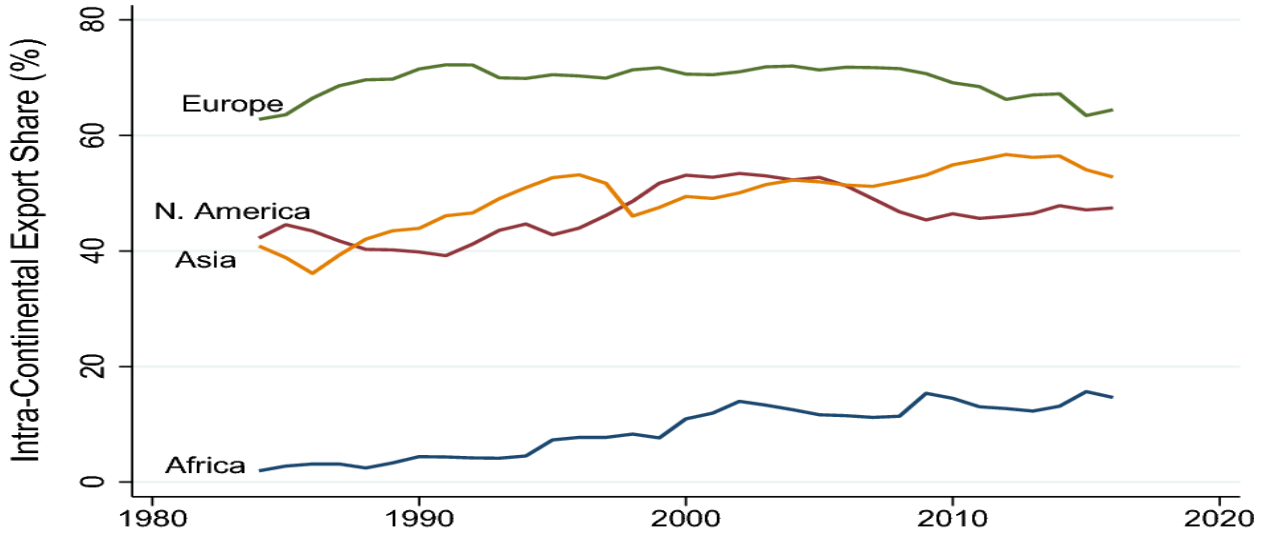
على الرغم من انخفاض الفقر العالمي ، لم يتم تقاسم فوائد الرخاء العالمي بشكل عادل لذلك تسعى افريقيا أن تعمل بشكل افضل وتحسن استخدام مواردها لزيادة انتاجها حيث انه زادت حصة الصادرات البينية الأفريقية كنسبة مئوية من إجمالي الصادرات الأفريقية من حوالي ١٠ في المائة في عام ١٩٩٥ إلى حوالي ١٧ في المائة في عام ٢٠١٧ ، لكنها لا تزال منخفضة مقارنة بالمستويات في أوروبا (٦٩ في المائة) وآسيا (٥٩ في المائة) وأمريكا الشمالية بنسبة (٣١ بالمائة) وبالتالي زيادة التجاره البينية بين دول القاره الافريقية يعد محرك رئيسي للنمو ومن المتوقع أن تزيد منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية من قيمة الصادرات البينية الأفريقية وسوف تغير منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية قواعد اللعبة لتحفيز التجارة بين البلدان الأفريقية ومن المتوقع من خلال توحيد او إلغاء التعريفات الجمركية على السلع ، لزيادة قيمة التجارة بين البلدان الأفريقية بنسبة تتراوح بين ١٥ في المائة (أو ٥٠ مليار دولار) و ٢٥ في المائة (أو ٧٠ مليار دولار) ، اعتماداً على جهود التحرير في عام ٢٠٤٠ مقارنة بالوضع الذي لا توجد فيه منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية ومن المتوقع ان تزيد حصة التجارة بين البلدان الأفريقية بنحو ٤٠ في المائة إلى أكثر من ٥٠ في المائة ، اعتماداً على تحرير التجاره والغاء القيود الجمركية علي السلع وبدء تنفيذ اجراءات تحرير التجاره بين عامي ٢٠٢٠ و٢٠٤٠ Songwe, 2019, ٢٠١٩

تدرك المؤسسات الإقليمية والدولية (بنك التنمية الأفريقي ، والاتحاد الأفريقي ، واللجنة الاقتصادية لأفريقيا ، والبنك الدولي) أن تطوير البنية التحتية من طرق وكباري وخطوط طيران وموانئ متطورة ذكية وخطوط سكك حديدية وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات والانترنت في أفريقيا أمر ضروري لتعزيز إمكانات التجارة بين البلدان الأفريقية ولها تأثير بالغ علي التنمية الاقتصادية وتسهم بشكل كبير في الحد من الفقر وبالتالي بنك التنمية الأفريقي والبنك الدولي جعل لتطوير البنية التحتية الافريقيه أولوية قصوى وهذا اوضح الصلة بين جودة البنية التحتية للنقل والاتصالات السلكية واللاسلكية والتجارة الإقليمية والتجارة البينية بين الدول الافريقية ودخل الفرد ولان البنية التحتية القوية تسهم بشكل واضح في ربط البلدان الافريقية مع بعضها البعض وربط القاره الافريقية بسلاسل الامداد العالمية وتقلل من تكلفة نقل المنتج وبالتالي تزيد من القدرة التنافسية للمنتج الافريقي وتساعد علي جذب استثمارات اجنبية مباشرة في كافة المجالات ومنها الصناعات والزراعة والاستيراد والتصدير والسياحة وغيرها Gnimassoun, 2018, ٢٠١٨

مؤشرات تقييد تجارة الخدمات (STRIs) من قاعدة بيانات البنك الدولي تشير إلى أن تحرير الخدمات يحفز نمو الناتج المحلي الإجمالي على المدى الطويل كما ان تقليص الحواجز غير التعريفية في الخدمات ادت إلى ارتفاع في الصادرات البينية الأفريقية من المنتجات الزراعية والسلع المصنعة والأغذية المصنعة والوقود والمنتجات كثيفة الطاقة والمنتجات الخشبية والورقية والمنسوجات والملابس على المدى الطويل كما اوضحت قاعدة بيانات البنك الدولي ان قطاعا التصنيع والموارد الطبيعية هما الأكثر تأثراً بتقليل الحواجز أمام تجارة الخدمات في أفريقيا وبتطبيق بعض الاتفاقيات التي تحسن من التجارة البينية بين الدول الافريقية مثل اتفاقية التجارة الحرة القارية الافريقية سوف تتحول افريقيا الي سوق قاري واحد للسلع والخدمات وتيسير حركة الأعمال دون عوائق وكذلك الأشخاص والاستثمارات التي ستفتح في نهاية المطاف الطريق لإنشاء الاتحادات الجمركية (CU) في إفريقيا والغاء الكامل للتعريفات الجمركية علي السلع والخدمات بمجرد أن تصبح اتفاقية التجارة الحرة القارية الأفريقية فعالة وطبقا لتوقعات البنك الدولي يمكن أن تولد هذه الاتفاقية مكاسب الرفاهية بقيمة ١٦,١ مليار دولار ومن المتوقع أن ينمو الناتج المحلي الإجمالي والتوظيف بنسبة ٠,٩٧٪ و ١,١٧٪ على التوالي خلال فترة طويلة ويقدر نمو التجارة بين البلدان الأفريقية بنسبة ٣٣ ٪ والعجز التجاري في القارة من المتوقع أن ينخفض بنسبة كبيرة وستساعد هذه الاتفاقية في التحفيز من اجل توحيد اللوائح الجمركية وتقليل وقت التخليص الجمركي وتسهيل اجراءاته بين البلدان الافريقية كطريقة رئيسية لتحسين التجارة البينية الأفريقية في الخدمات والسلع بين الدول الافريقية Oyelami, Zongo, ٢٠٢٢.

ويوضح الشكل (٢) مقارنة التجارة البينية وتصدير السلع في كل من افريقيا وامريكا الشمالية واسيا والاتحاد الاوربي في الفترة من ١٩٨٠ وحتى ٢٠٢٠ ويوضح الشكل انخفاض التجارة البينية وتصدير السلع في افريقيا في حين ارتفاع معدلات التجارة وتصدير السلع الي اعلي مستوياتها في دول الاتحاد الاوربي لما تنطبق هذه الدول فيما بينها من سياسات تحرير تجارة السلع والخدمات والغاء القيود الجمركية عليها وهناك تباين في حصة التجارة البينية عبر البلدان الأفريقية فعلي سبيل المثال تذهب ٤٣٪ من صادرات زيمبابوي إلى بلدان أفريقية أخرى وترسل كينيا وأوغندا حوالي ثلث صادراتهما إلى بلدان أفريقية أخرى ربما لأنهما جزء من الاتحاد الجمركي لمجموعة شرق إفريقيا (EAC) من ناحية أخرى قد تكون حصة نيجيريا في التجارة البينية الأفريقية المنخفضة نسبياً (٩٪) بسبب تركيزها على النفط الذي يرتفع الطلب عليه في البلدان الصناعية المتقدمة ويلاحظ ان حصص التجارة بين البلدان الأفريقية منخفضة نسبياً ، حيث تجاوزت خمسة بلدان فقط ١٥٪ ولم تكن هناك دولة أعلى من ٢٥٪. في المقابل ، ارتفعت حصص التجارة بين البلدان الأفريقية كثيرًا مؤخرًا (٢٠١٤-٢٠١٦) ، حيث تجاوزت ٢٤ دولة نسبة ١٥٪ و ١١ دولة فوق ٢٥٪. على سبيل المثال تمتلك دول مجموعة شرق إفريقيا كينيا وأوغندا وتتنافس حصصًا تجارية عالية نسبيًا بين البلدان الأفريقية خلال هذه الفترة الأخيرة

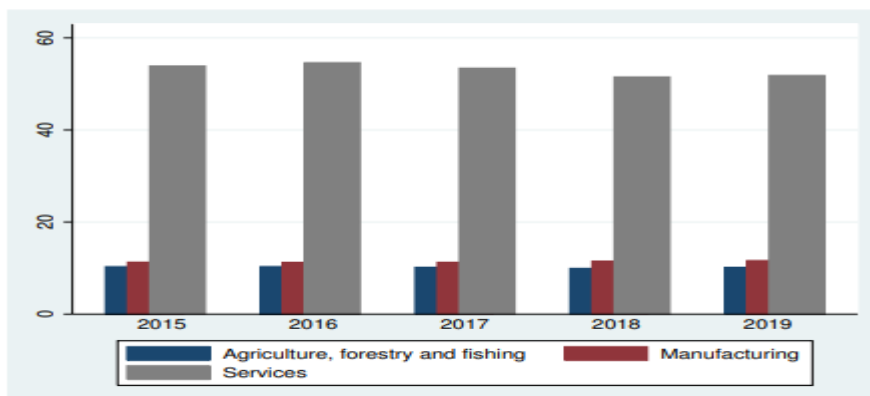
وفيما يلي يوضح الشكل (٢) معدلات التجارة البينية وتصدير السلع في افريقيا وامريكا الشماليه وآسيا والإتحاد الاوروبي Olney ,. ٢٠٢٢



Source by: W. Olney., 2022

اوضح تقرير مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية الاونكتاد عام ٢٠١٧ ان التجارة الأفريقية في الخدمات أقل تطوراً من التجارة في السلع في حين أن حصة القيمة المضافة للخدمات في الناتج المحلي الإجمالي والتجارة العالمية كبيرة في البلدان الصناعية كما ان التجارة في الخدمات تمثل حصة هامشية في إجمالي التجارة الأفريقية كما تمثل التجارة البينية الأفريقية في الخدمات أكثر من ٤٪ من التجارة بين إفريقيا وبقية العالم ووضح ايضا انه بين عامي ٢٠١٨ و ٢٠١٩ ، تراجع صادرات الخدمات في إفريقيا بنسبة ٣٪ ، بينما زادت عالميا صادرات الخدمات بنسبة ٢٪ وذلك لان قطاع الخدمات في أفريقيا تهيمن عليها المعاملات ذات القيمة المضافة المنخفضة والمعاملات غير الرسمية وبالتالي لا يزال قطاع الخدمات أقل قدرة على المنافسة كما ان تطبيق الرقمنة فية امر صعب كمدخل للنشاط الاقتصادي للصناعة والزراعة والصيد وغيرها كما يشير تقرير الاونكتاد إلى أن عددًا من البلدان الأفريقية أصبحت اقتصاداتها موجهة نحو الخدمات وتساهم في ما يقرب من نصف الناتج الإجمالي لأفريقيا وهي دول محورية مثل جنوب أفريقيا ومصر ونيجيريا التي تعد أكبر مصدري ومستوردي الخدمات في القارة علاوة على ذلك هذا القطاع قوي وبعض البلدان تخصصت في الخدمات الرئيسية مثل البنوك والنقل على سبيل المثال ، أنغولا وساحل العاج ومصر والجابون والمغرب ونيجيريا ورواندا وجنوب إفريقيا ويساهم قطاع الخدمات بشكل كبير في نمو الناتج المحلي الإجمالي الأفريقي واصبح أحد القطاعات ذات أعلى معدل توظيف في أفريقيا ويستوعب حصة كبيرة من عمالة الشباب ويلعب دورًا رئيسيًا في القضاء علي البطالة بين شباب القارة الافريقية ويحسن مستوي دخل الشباب في افريقيا

و يوضح الشكل (٣) مستوى تجارة الخدمات في الزراعة والصناعة والصيد في الدول الافريقية في الفترة بين عامي (٢٠١٥ - ٢٠١٩) (ونلاحظ ان نشاط الصيد هو النشاط السائد بين البلدان الافريقية ويعمل فيه نسبة كبيرة من شباب القارة الافريقية Oyelami, ٢٠٢٢).



Source: World Development Indicators Database (World Bank)

للكيانات اللوجستية وما تقدمه من خدمات لوجستية دور كبير في صادرات دول افريقيا قامت الدراسة بتحليل أداء الخدمات اللوجستية التجارية للبلدان الأفريقية باستخدام مؤشر أداء الخدمات اللوجستية للبنك الدولي (LPI) ومكوناته أجريت الدراسة بناءً على إحصائيات أداء البلدان حول العالم في عام ٢٠١٦ بهدف تحديد الخدمات اللوجستية غير الفعالة للبلدان الافريقية وبهدف التحقق من أهمية فعالية أداء الخدمات اللوجستية التجارية للبلدان الأفريقية وتأثيرها على قيم الصادرات من أجل تعزيز حصة الدول الافريقية في تصدير البضائع في السوق العالمية وايضا تدعيم التجارة البينية بين دول القارة ووجدت الدراسة ان دول افريقيا تشهد أدنى درجة في مؤشر أداء السوق لا سيما من حيث جودة وتخطيط البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل من حيث النقل البري من طرق برية تربط الدول الافريقية ببعضها وتسهل نقل البضائع والركاب وتقدم خدمات النقل من الباب للباب وكذلك خطوط السكك الحديدية والنقل النهري كما يحدث في دول الاتحاد الاوروبي لما يمتلكه النقل النهري من قدرة علي نقل كميات كبيرة من البضائع وبتكلفة منخفضة وتواجه ايضا الدول الافريقية عدم انتظام خطوط الطيران سواء لنقل الركاب او البضائع بالاضافة الي اهدار الوقت والمال في اجراءات التخليص الجمركي وعبر الحدود البرية وكذلك وجدت الدراسة ان الدول الافريقية تعاني من ضعف الموانئ وانها موانئ تقليدية غير مؤتمته بعيدة عن تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وانترنت الاشياء التي تحسن من انتاجية الموانئ كما تعاني الموانئ الافريقية من نقص المستودعات فيها وكذلك صعوبة الوصول الي المعلومات وايضا انخفاض تطبيق النقل متعدد الوسائط بين البلدان الافريقية للاستفادة من مزاياه وبالتالي تحسين اداء هذه الخدمات اللوجستية وتقديم خدمات اضافية مثل التتبع والتعقب والشحنات الدولية وضمان تسليم البضائع في الوقت المحدد يعزز سلسلة التوريد في البلدان الأفريقية ويحسن معدلات التجارة البينية بين دول القارة ويرفع اسهام افريقيا من خلال زيادة حصص التصدير في التجارة العالمية ويرفع مؤشر المبيعات ويحقق عائد كبير من العملة الصعبة كل ذلك يحدث من خلال الاهتمام بالخدمات اللوجستية وتفعيل دورالكيانات اللوجستية في القارة الافريقية Buvik,etal, ٢٠١٩).

التجارة البينية هي أحد الأركان الأساسية الداعمة للتنمية الاجتماعية والاقتصادية لأفريقيا حيث تحفز التجارة البينية القارية القدرة الإنتاجية والقدرة التنافسية في الدول من خلال تعريض الصناعات المحلية للمنافسة وتهدف هذه الدراسة الي التحقيق في مدى تأثير البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات على التجارة بين البلدان الأفريقية مع الأخذ في الاعتبار العوامل الأخرى ذات الصلة التي تؤثر أيضًا على التجارة مثل الجودة المؤسسية والتحصييل التعليمي واجريت الدراسة علي ٢٨ دولة أفريقية واطهرت الدراسة ان البنية التحتية للاتصالات السلكية واللاسلكية وتحويل الموانئ الي موانئ ذكية مؤتمته بالكامل وتحسين كفاءة وجوده الطرق البرية وتقديم خدمات لوجستية كالمراقبة والتتبع للشحنات الدولية واعادة التعبئة والتغليف والتزود بالوقود لها تأثير كبير على التجارة بين البلدان الأفريقية كما تلعب الجودة المؤسسية والتحصييل التعليمي دورًا أيضًا في التأثير على التجارة بين البلدان الأفريقية ووفقا لتقرير منظمة التجارة العالمية فقد ساهمت العولمة والثورة الصناعية في نمو تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وتطبيقات انترنت الاشياء والحوسبة السحابية مما كان له تاثير كبير علي تكامل الاسواق المالية بين البلدان وزاد من فرص التعاون الاقليمي في التجارة بين بلدان قارات العالم المختلفة واصبحت التجارة الإقليمية تخلق اقتصادًا إقليميًا ضخمًا من اقتصادات وطنية صغيرة وليست بالضرورة متساوية وبالتالي تعزز النمو والتنمية الاجتماعية والاقتصادية طبقا لتقرير منظمة التجارة العالمية وبالتالي اصبحت التجارة البينية مهمة لأنها تحفز القدرة الإنتاجية والقدرة التنافسية ومستوي جودة المنتجات في البلدان الأفريقية من خلال الكشف من صناعات اقليمية منافسة للصناعات المحلية وذلك وفقا لتقريرلجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا [UNECA] كما تؤثر التجارة البينية والدولية على دخل الفرد خلال تأثيرها على النمو الاقتصادي وخلق فرص العمل وتقليل معدلات البطالة وزيادة الإيرادات وتحسين الإنفاق الحكومي علي الخدمات كالصحة والتعليم والاجور وغيرها Bankole,et al, ٢٠١٩.

• المحور الثاني: الكيانات اللوجستية ودورها في تطوير ودعم التجاره البينية الأفريقيه

الكيانات اللوجستية هي كافة الهيئات والمؤسسات المعنية بتقديم الخدمات والأنشطة اللوجستية وإصدار قوانينها وتشريعاتها وتحديد المعايير الخاصة بتلك الخدمات بما يضمن تحقيق الأهداف اللوجستية ويعزز تحقيق رضاء العملاء مثل منظمات الأمم المتحدة ونعرض من هذه الكيانات ما يلي:

أولاً: منظمة التجارة العالمية

منظمة التجارة العالمية (WTO) تأسست عام ١٩٤٨ لتنظيم التجارة العالمية في السلع والتقييم الجمركي للبضائع وهي عبارة عن البرامج واللوائح التي تهدف إلى تنظم وتسهل التجارة الدولية بين الأمم وتستخدم الحكومات المنظمة بهدف وضع القواعد التي تحكم التجارة الدولية ومراجعتها وتنفيذها لتعزيز أهداف منظمة التجارة العالمية لتسهيل التجارة الدولية للسلع على الصعيد العالمي كانت هناك تفاعلات بين منظمة الجمارك العالمية والتجارة العالمية فظهرت الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة (الجات) وساعدت منظمة التجارة العالمية أصحاب الحقوق في إنفاذ حقوقهم فيما يتعلق بحقوق النشر والعلامات التجارية للبضائع من خلال إجراءات إنفاذ الحدود وفقاً للاتفاقية بشأن الجوانب المتعلقة بالتجارة من حقوق الملكية الفكرية لمنظمة التجارة

العالمية وتتعاون منظمة التجارة العالمية ومنظمة الجمارك العالمية في التقييم الجمركي وقواعد المنشأ للبضائع حيث ان من أهم واجبات الجمارك تحديد قيمة البضائع المستوردة اي تحديد قيمة البضاعة بشكل صحيح والطريقة الحقيقية تلعب دورًا مهمًا للغاية في تسهيل وتحسين التجارة الدولية للبضائع لأن هناك علاقة مباشرة بين الرسوم الجمركية على البضائع المستوردة واسعار هذه البضائع وقدرة المنتج المحلي علي منافستها لمقاومة سياسة الاغراق الناتجة عن انخفاض سعر بعض المنتجات المنتجة في بعض الدول كالصين مثلا وهنا يظهر دور الجمارك في فرض رسوم جمركية علي استيراد هذه البضائع لرفع سعرها وحماية المنتج المحلي وتحسب الرسوم الجمركية على أساس قيمة البضاعة إذن وكلما ارتفعت قيمة البضاعة ، زاد مقدار الرسوم الجمركية المستلمة من البضاعة والعكس صحيح وبالتالي تسعى منظمة التجارة العالمية الي تحرير التجارة وتسهيل ابرام اتفاقيات التعاون التجاري والاتحادات الاقتصادية والجمركية والتجارية بين الدول وتسهيل انشاء المجموعات الاقتصادية بين الدول كمجموعة العشرين ومجموعة السبع دول واتحاد الناقتا وتقليل او الغاء القيود الكمية والتعريفية علي البضائع فيما بينها وسرعة انتهاء اجراءات التخليص الجمركي وعبور البضائع مما يسهم في تحسين اقتصادات الدول وزيادة ارباحها وصادراتها كل ذلك يوضح ان قيام الدول الافريقية بانشاء سياسات تجارية وجمركية موحدة واتحادات جمركية فيما بينها بقيادة الدول المنتجة منها واعفاء المنتج الافريقي من الضريبة الجمركية وتبسيط اجراءات التفتيش للبضائع وسهولة عبور الحدود كما في دول الاتحاد الاوروبي وانشاء وتفعيل منطقة التجارة الحرة الافريقية يسهم في رفع معدلات التجارة البينية بين الدول الافريقية Moosavy,etal ٢٠١٩.

ثانياً: منظمة الجمارك العالمية

منظمة الجمارك العالمية تم تأسيسها عام ١٩٥٢ وتهدف منظمة الجمارك العالمية الي تعزيز التعاون بين الحكومات في المسائل الجمركية بما يخدم مصالح التجارة الدولية ، مؤكدة على أهمية التعاون الجمركي في قضايا التجارة وتطور التعاون الجمركي باعتباره ضرورة حتمية للتجارة العالمية ومنظمة الجمارك العالمية تمثل المحاولة الأولى للتعاون الجمركي متعدد الأطراف على الصعيد العالمي على نطاق واسع ومحاولة التغلب علي التحديات التي تعوق التعاون الجمركي منذ البداية وتنفيذ المحاولات المبتكرة لتعزيزالتعاون الجمركي بين الدول ذات السيادة المنتجة المصدرة او المستوردة وتبزل منظمة الجمارك العالمية الجهود المستمرة لتبسيط ومواءمة الإجراءات الجمركية لتسهيل التجارة الدولية بين دول العالم وايضا تيسير التجارة البينية بين الدول المجاورة وتيسير حركة عبور البضائع والافراج عنه بسرعه ومحاولة التغلب علي معوقاتها ولمنظمة الجمارك العالمية مساهماتها في توسيع التجارة عبر الحدود وقد حددت منظمة الجمارك العالمية ترتيبات التجارة التفضيلية ، وقيود الحصص ، وقضايا مكافحة الإغراق ، واجهت إدارات الجمارك تحديات فيما يتعلق بمنشأ الشحنات وبسبب متطلبات العمل الورقي على شهادات المنشأ أحياناً في تأخير التخليص علي الشحنات الوارده أو الشحنات الصادرة كان هناك نقص عام في الاتساق بين إدارات الجمارك بشأن تطبيق قواعد المنشأ كما حددت منظمة التجارة العالمية بعض التعريفات الهائمة الخاصة بالجمارك مثل الخط الجمركي والدائرة الجمركية والاتحاد الجمركي وغيرها مما يساعد في معرفة كل نطاق جمركي بدقة لتطبيق القانون الخاص بالجمارك في كل دولة

وتحديد القواعد المنظمة لعمل الجمارك واصبح الاتجاه العالمي نحو تحرير التجارة العالمية وتسهيل التجارة البينية والدولية بين الدول من خلال تخفيف او الغاء التعريفات الجمركية والقيود الجمركية سواء القيود الكمية او التعريفية علي البضائع مما يسهم في تحرير التجارة وزيادة الصادرات بين الدول ويعتبر الجمرک مصدر من مصادر العملة الصعبة في ميزانيات الدول من خلال جمع رسوم العبور البحرية والبرية علي البضائع وتسعي الان منظمة الجمارك العالمية في تسخير التكنولوجيا وتطوير الموانئ والمنافذ الجمركية من خلال استخدام الأختام الإلكترونية RFID وطرق المسح من غير الحاجة الي التفتيش الحاويات وتطبيق انظمة تتبع الحاويات واستخدام القفل الإلكتروني للحاويات E-seal لرفع مستوى امان الحاويات وضمان عدم فتحها اثناء خط السير واستخدام وحدات البيانات لإدارة المخاطر من قبل الأعضاء وربط كل مجتمع الميناء لتيسير حركة الاستيراد والتصدير وتطبيق انظمة الكترونية لانهاء كل اجراءات التخليص الجمركي عبر نافذة واحدة لتقليل التكاليف والحفاظ علي البضاعة وتوفير الوقت وتقليل رسوم الارضيات في الجمارك وتسهيل الافراج النهائي عن البضائع وبالتالي تطبيق كل هذه الاجراءات في الموانئ البحرية والبرية لدول افريقيا يسهم بشكل كبير في زيادة التجارة البينية بين دول افريقيا ورفع اسهام افريقيا في التجارة الدولية Parthiban,etal ٢٠٢٠.

ثالثاً: إتحاد الشحن الدولي BIMCO

قاعدة بيانات BIMCO's Shipping KPI Standard. BIMCO هي الأكبر في العالم وهي اكبر جمعية ملاحية دولية تضم حوالي ٢١٠٠ عضوتشمل العضوية أصحاب السفن والمشغلون والمديرون والسماسة والوكلاء وتحتوي قاعدة البيانات هذه على بيانات الأداء المتعلقة بإدارة السفن من عام ٢٠١١ حيث سجلت آلاف السفن مؤشرات الأداء الرئيسية لها ويتم تسجيل مؤشرات الأداء على أساس ربع سنوي تدير شركة BIMCO من خلال معيار Shipping KPI Standard الخاص بها قاعدة بيانات تضم حالياً أكثر من ٦٤٠٠ من السفن التجارية (الحاويات ، السوانب الجافة والسائلة ، الناقلات ، المبردات) وتسمح قاعدة البيانات بتصنيف السفن علي اساس نوع السفينة ، التجارة ، نظام التشغيل سواء سفن منتظمة او جواله التي تحاول تطبيق نظام ابحار اوتوماتيكي يعرف بالملاحة الإلكترونية وتقوم بتقديم تقارير تلقائية وتشمل هذه التقارير التحديات التي تعوق تطبيق نظام الملاحة الإلكترونية طبقاً للوائح المنظمة البحرية الدولية بهدف رفع معدلات الامان والسلامة للسفن والبضائع وتقليل عبء العمل الاداري علي متن السفينة والشواطئ توفير الوقت وتحسين السمعه وتقليل المخاطر وتهدف ايضا الي تسهيل حركة النقل البحري وتقليل تكلفة النقل وزيادة الانتاجية السنوية للسفن وسرعة توصيل البضائع مما يسهم في زيادة حركة التجارة الدولية ونمو عمليات الاستيراد والتصدير وكذلك تطبيق نظام لمراقبة السفن والتحقق و الإبلاغ عن استهلاك الوقود بهدف تقليل تكاليف الوقود الذي يساعد في انخفاض تكلفة النقل الاجمالية وقياس انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الشحن الدولي لتحقيق معايير الاستدامة البيئية كل ذلك يعني ان هذه السفن تتطلب تقنيات معينة في الموانئ التي تستطيع استقبالها وهذا يتطلب من البلدان الافريقية تحسين البنية التحتية التكنولوجية في الموانئ وتحويلها الي موانئ ذكية مؤتمته قادرة علي استقبال احدث انواع السفن لزيادة انتاجية الموانئ الافريقية وتحسين قدراتها مما ينعكس ايجابيا علي مستوى التجارة البحرية الافريقية وزيادة

معدلات التجارة البينية بين الدول الافريقية من خلال نقل البضائع عن طريق البحر وبالتالي رفع معدلات التجارة البينية الافريقية بين الدول الافريقية الساحلية في شمال وغرب وشرق وجنوب افريقيا Nesheim,etal, ٢٠١٩.

رابعاً: منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)

تأسست الايكاو في سنة ١٩٤٤ بهدف النهوض بالتطور الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في شتى أنحاء العالم، وهي إحدى الوكالات المتخصصة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة، وتتولى وضع القواعد والأنظمة اللازمة لسلامة الطيران وأمنه وكفاءته وانتظامه، واللازمة كذلك لحماية البيئة في مجال الطيران وهي تعمل بمثابة محفل للتعاون في جميع مجالات الطيران المدني بين دولها المتعاقدة البالغ عددها ١٩٠ دولة وركزت الايكاو في الفترة الاخيره على حل قضايا السلامة في أفريقيا إلى الاهتمام باستثمار الموارد المالية والبشرية مما أحرز المزيد من النتائج فيما يتعلق بمعدلات الامان والسلامة والملاحة الجوية ونقل البضائع والافراد في الرحلات السياحية جوا واستطاعت عبر برنامج التنفيذ الشامل لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي وضع نهج استراتيجي ثلاثي الأضلاع لتمكين الدول من إنشاء نظام مستدام للسلامة والحفاظ عليه ومساعدتها على تحديد أوجه النقص لديها وتشجيع ثقافة السلامة في أوساط مقدمي خدمات الطيران في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي وتوفير الخدمات التشغيلية لدعم نظام الملاحة الجوية القائمة على تحسين الأداء وتوفير التكنولوجيا في المطارات لدعم نظام الملاحة الجوية القائمة على الأداء في إطار تنفيذي لدعم الانتقال إلى المفهوم التشغيلي وتحرير تنظيمات النقل الجوي وكفاءة في الهيكل الأساسي للمطارات وكذلك تعزيز الالتزام على نطاق القارة الافريقية بسلامة الطيران من خلال برامج العمل التي تستند إلى تحقيق أهداف الأداء وفقا لنواتج قابلة للقياس لما يمثلته النقل الجوي من اهمية بين اوساط النقل سواء لنقل الركاب او البضائع وتحاول الايكاو ضمان انتظام رحلات الطيران من الموانئ الافريقية الي بلدان العالم والعكس وصياغة سياسات وقوانين ملزمة للدول تضمن ذلك وتوفير البنية التحتية اللازمة في المطارات من ابراج المراقبة ومسارات الاقلاع والهبوط واجهزة الاستقبال والارسال السلكية واللاسلكية والملاحيين الجويين ومراقبين حركة الملاحة وغيرها من الخدمات اللوجستية وسائل النقل داخل المطار وكذلك ضمان حماية البيئة وتقليل الانبعاثات الناتجة من الطائرات في ظل التوجهات العالمية للحفاظ علي البيئة وحل مشكلات المناخ كذلك توفير برامج التعاون الفني بين منظمات الطيران علي مستوي العالم لما للنقل الجوي من اهمية كبرى لانه يساعد في زيادة عوائد التجارة البينية والدولية الافريقية كاحد اهم وسائط النقل واعلاها امانا واسرعها لسرعة استجابة رغبات العملاء وضمان انسيابية حركة سلاسل التوريد العالمية وتحقيق فوائد اقتصادية وتجارية ICAO, ٢٠٠٩.

خامساً: الاتحاد الدولي لجمعيات النقل والشحن (FIATA)

FIATA وتعني الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن ، هو منظمة تتكون من حوالي ٣٥٠٠٠ شركة وطنية تتمثل وظيفتها في "تنظيم النقل" - تشغيل وربط المكونات المتنوعة لـ "سلسلة النقل" وعملاؤهم هم الشاحنون والمصنعون والمصدرون ، وهم يشاركون أيضاً في التعاقد وتنسيق تعاون وتشارك اطراف مجتمع الميناء وهم :

الناقلون ، وكلاء الجمارك ، شركات التأمين ، التجار ، المرسل إليهم و تعني باللغة الإنجليزية "الاتحاد الدولي لجمعيات وكلاء الشحن" وهي منظمة غير حكومية وتمثل اليوم صناعة تعطي ما يقرب من ٤٠,٠٠٠ شركة شحن وخدمات لوجستية ، تُعرف أيضًا باسم "مهندسو النقل" ، ويعمل بها حوالي ٨ - ١٠ ملايين شخص في ١٥٠ دولة وهناك مجموعة من المنظمات التي تمثل صناعة شحن البضائع في مجال النقل علي مستوي العالم وتخدمه ومنا غرفة التجارة الدولية (ICC)الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) والاتحاد الدولي للسكك الحديدية (UIC)والاتحاد الدولي للنقل البري (IRU)ومنظمة الجمارك العالمية (WCO)ومنظمة التجارة العالمية (WTO) كما اوضحتهم الدراسة ومرحل البضائع هو شخص لا يمتلك اي اصول كالسفن والطائرات ولكن لديه شبكة علاقات تمكنه من ربط اصحاب المصلحة داخل مجتمع الميناء كالشاحنين والناقلين ببعضهم وحجز فراغات لشحن البضائع علي السفن وكذلك يقوم بانهاء كل اجراءات تخليص البضائع ثم شحنها علي وسائل النقل المناسبة واخراجها من الميناء وتوصيلها الي وجهتها النهائية اي يسهم في تحقيق خدمة النقل من الباب للباب اي يعتبر مرحل البضائع يقوم بدور الناقل متعدد الوسائط بتوفير وسائل النقل المختلفة اللازمة لنقل البضائع وحمايتها وتأمينها والحفاظ عليها واختيار خط السير الامثل للبضاعة بقصد تقليل تكلفة النقل حتي وصول البضائع الي المستلم في الوقت والمكان المناسب وبالجودة والحالة المناسبة وبالتالي قيام مرحليين البضائع بدورهم بشكل فعال وتيسير نقل البضائع وعبورها بين الدول يسهم في تقليل وقت وتكلفة عمليات النقل وبالتالي زيادة معدلات التجارة البينية بين الدول التي تجمعها حدود برية واحدة وكما اوضحت الدراسة ان التجارة البينية الافريقية تواجه العديد من الصعوبات التي تحول دون سهولة حركة التجارة والنقل والاستيراد والتصدير بين الدول وبالتالي ايجاد حلول لهذه الصعوبات يسهم في ازدهار التجارة البينية الافريقية من خلال تيسير عمل هذه المنظمات الدولية ودعمها والتنسيق فيما بينها لزيادة معدلات التجارة البينية الافريقية وزيادة المشاركة الافريقية في التجارة العالمية Ortiz,etal,٢٠١٧

سادساً: الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA

اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) هو حلقة وصل تجارية تجمع الخطوط الجوية العالمية حيث يُمثل حوالي ٢٦٠ شركة نقل جوي أو ما نسبته ٨٣% من إجمالي حركة الملاحة الجوية ويدعم الاتحاد كذلك عدداً من مجالات قطاع الطيران ويُساعد في صياغة سياساته المتعلقة بقضايا الطيران المهمة وتحقيق اقصي استفادة من مميزات النقل الجوي التي تتمثل في السرعة العالية لعملية النقل لتتناسب البضائع الحساسة للوقت وغالية الثمن وكذلك ارتفاع معدلات الامان اثناء النقل وضمان قلة حوادث النقل الجوي عالمياً ويُعد قطاع الطيران عنصراً أساسياً من عناصر التجارة العالمية يسهم في ازدهار التجارة ويستخدم النقل الجوي كثيرا في النقل سواء الركاب او البضائع في الدول شاسعة المساحة مترامية الاطراف ففي عام ٢٠١٤ لوحده، نُقل بالشحن الجوي ما قيمته ٦,٨ تريليون دولار من السلع، أي ما يُعادل ٣٥% من قيمة التجارة العالمية كما يُعتبر عاملاً مهماً لربط الدول مع الاقتصاد العالمي وحلقة الوصل بين الشركات وطيف واسع من الأسواق العالمية مما يُوفر قاعدة عملاء ضخمة لمنتجاتها. علاوة على توفير منافع مباشرة للمستخدمين ومنافع اقتصادية أعمّ وأوسع جراء أثره الإيجابي

على الإنتاجية والنماء ولعل من أهم مشكلات النقل الجوي في أفريقيا عدم انتظام رحلات الطيران وتأخرها بالإضافة إلى الأعمال الورقية الروتينية في المطارات مما يستهلك الكثير من الوقت في شحن البضائع جوا وانخفاض كفاءة أداء الخدمات اللوجستية في المطارات الأفريقية كالتغليف وإعادة الشحن والتفريغ والتخزين والمناولة بالإضافة إلى انخفاض معدلات الاستقرار الأمني السياسي في الدول الأفريقية مما يؤثر سلباً على قطاع النقل الجوي في أفريقيا والتجارة البينية الأفريقية ويحاول الاتحاد الدولي للنقل الجوي تحسين قطاع النقل الجوي في أفريقيا وتحسين كفاءة أداء الخدمات اللوجستية في المطارات وانتظام مواعيد الرحلات لرفع معدلات التجارة البينية الأفريقية جوا (الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA)

سابعاً: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) UNCTAD

الأونكتاد هيئة حكومية دولية دائمة أنشأتها الجمعية العامة للأمم المتحدة في عام ١٩٦٤ ويقع مقرنا الرئيسي في جنيف سويسرا ولها مكاتب في نيويورك وأديس أبابا وتعتبر الأونكتاد جزءاً من الأمانة العامة للأمم المتحدة وتهدف إلى دعم البلدان النامية للوصول إلى فوائد الاقتصاد المعولم الذي يوجب التطورات العلمية والتجارية والتكنولوجية بشكل أكثر عدالة وفعالية وتساعد على التعامل مع العوائق المحتملة لتحقيق تكامل اقتصادي إقليمي ودولي أكبر وتقديم مبادرات وخطط تساعد البلدان النامية على استخدام التجارة والاستثمار والتمويل والتكنولوجيا كوسائل لتحقيق التنمية الشاملة والمستدامة وتحسين معدلات التجارة سواء البينية أو الدولية والأونكتاد في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا تهدف إلى تعزيز التنمية الاقتصادية الإقليمية كشرط أساسي لتيسير التجارة الإقليمية والدولية من خلال معالجة التعقيدات الكامنة في الإعداد المؤسسي على المستويين المحلي والإقليمي ومحاولة وضع خطط لحل مشكلات القارة الأفريقية والاستفادة من مواردها وثرواتها وتحسين مستوى المعيشة لسكانها من خلال تفعيل مبادرات حماية المستهلك وسياسة المنافسة وفتح الأسواق الأفريقية أمام المنتجات لتحسين جودة المنتج الأفريقي لزيادة قدرته على المنافسة وتطوير الشبكات الإقليمية والانفتاح على العالم وتقاسم المعارف والخبرات، وتشكيل الرأي، وزيادة المساءلة فضلاً عن تطوير مزيد من التعاون الإقليمي الفعال ويهدف برنامج الأونكتاد لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا الذي أطلق في عام ٢٠١٥ إلى تعزيز التكامل الاقتصادي الإقليمي من خلال تعزيز الأسواق وتحسين سياسات المنافسة وحماية المستهلك في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا وذلك من خلال دمج اقتصادات الدول النامية في الاقتصاد العالمي وتحسين البنية التحتية في القارة الأفريقية واستغلال ثرواتها استغلالاً أمثل وتطوير شبكات الطرق والموانئ والمطارات لربط الدول الأفريقية ببعضها وتيسير النقل فيما بينها لتحسين التجارة البينية والاهتمام بتجارة الخدمات وتحسين أداء الأنشطة اللوجستية لتقليل التكلفة وتعظيم الأرباح التجارية لرفع مستوى معيشة مواطنيها وزيادة الناتج المحلي لدول أفريقيا وزيادة معدلات التصدير ورفع أسهماتها في التجارة الدولية (مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD)

• المحور الثالث: النقل البري بين دول القارة السمراء ودورة في تحسين التجارة البينية الإفريقية

يقصد بالنقل الدولي هو نقل البضائع والركاب بين دولتين أو أكثر وفقاً لبنود اتفاقية دولية مبرمة بينهما ومن أهم وسائل النقل الدولي هي الطرق البرية التي تحقق مميزات عديدة في نشاط النقل أهمها تحقيق خدمة النقل من الباب للباب وتوصيل البضائع للعميل في الوقت والمكان المناسب علي عكس السكك الحديدية والمطارات والنقل البحري حيث يتم نقل البضائع والركاب بواسطة سيارات النقل الثقيل باستخدام المركبات (سيارات ، سيارات ذات نصف مقطورات ، مقطورات ، وشبه مقطورات) ويتم النقل على أساس اتفاقية دولية تقع فيها نقطة المغادرة في إقليم دولة ما وتكون نقطة الوجهة في أراضي دولة أخرى من خلال عقد يسمى عقد النقل البري الدولي ويعتبر النقل الدولي للبضائع عن طريق البر هو نوع هام من أنواع وسائل النقل التي تؤثر في التجارة الخارجية أو التجارة البينية بين الدول وعادة لا يتم تنفيذ النقل البري من قبل أطراف العقد ولكن من قبل الشركات المرتبطة التي يمكنها تقديم خدمة النقل فيما يعرف بمقدمي الخدمات اللوجستية من الطرف الثالث ومن أمثلة اتفاقيات النقل البري الدولية الاتفاقية الأوروبية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة عن طريق البر (ADR) (١٩٥٧) والاتفاقية الأوروبية للنقل على الطرق السريعة الدولية (AGR) ويتم نقل أنواع مختلفة من البضائع علي الطرق البرية منها البضائع العامة والمواد الغذائية والاثاث والبضائع الخطرة والمواد الكيماوية وغيرها وتخضع هذه البضائع والمركبات التي تحملها للتفتيش وفقاً لاتفاقيات النقل البري الدولي للبضائع بين الدول التي تربطها حدود برية وتحدد هذه الاتفاقيات مسؤوليات كل من الناقل والمرسل والمرسل اليه حيث انه للمرسل الحق في التصرف في البضائع ، على وجه الخصوص ، لمطالبة الناقل لإيقاف النقل أو تغيير المكان المخصص لتسليم البضائع أو تسليم البضائع إلى المستلم المشار إليه في إشعار الشحن المرسل يفقد هذا الحق من لحظة تحويل النسخة الثانية من البوليصة إلى المستلم والناقل مسؤول عن الخسارة الكلية أو الجزئية للبضائع أو تلفها وقعت خلال الفترة ما بين قبول البضاعة للنقل والتسليم إلى المستلم يعفى الناقل من هذه المسؤولية إذا كان غير مذنب أو كانت هناك ظروف لا يمكن للناقل تجنبها وعلي المرسل دفع اجرة النقل (الناولون) حسب الاتفاق في العقد بين الشاحن والناقل ويتم تحديد اجرة النقل علي اساس قيمة الشحنة وما تتطلبه من اجراءات وخدمات اخري ويحدد العقد ايضا من المسؤول عن التأمين علي البضائع اثناء خط السير وحتى وصولها سواء الناقل او المستلم ومن اهم اتفاقيات النقل البري للبضائع ما يعرف باتفاقية النقل البري باستخدام بطاقات TIR كما اوضحتها الدراسة Bryukhov,etal, ٢٠١٨.

ويعتبر وسيط النقل البري وهو الطريق من اهم اولويات البنية التحتية للدول الافريقية وعلي راسها مصر وجنوب افريقيا وتعرض الدراسة احد اهم مشروعات النقل البري علي مستوى القارة الافريقية وهو طريق القاهرة كيب تاون.

▪ طريق القاهرة كيب تاون

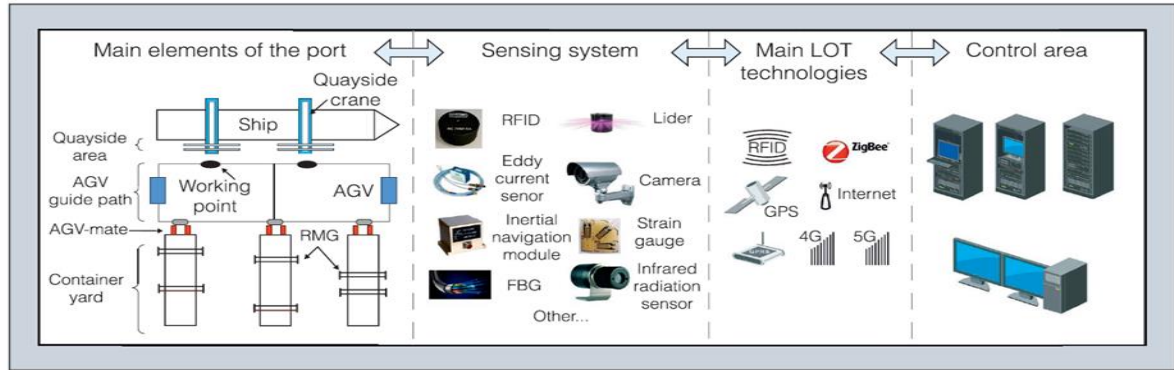
يطلق علي طريق القاهرة كيب تاون انه الطريق العابر للدول والقوميات والقارات علي امتداد اكثر من ١٠٢٢٨ كيلو متر منها ١١٦٦ كيلو متر داخل مصر ويبدأ من الاسكندرية علي البحر المتوسط مروراً بالعاصمة المصرية القاهرة وحتى كيب تاون عاصمة جنوب افريقيا للربط بين اوصال القارة الافريقية من شمالها حتي جنوبها الذي

بدأ تنفيذ عام ٢٠١٥ ويبدأ الطريق من مصر مروراً بالسودان واثيوبيا وكينيا وتنزانيا وصولاً الى زامبيا وزيمبابوي والجابون لينتهي في جنوب افريقيا ويخطط ان يتم الانتهاء من الطريق في عام ٢٠٢٤ للتحويل مصر الي حلقة نقل البضائع من اوروبا واسيا الي افريقيا والعكس حيث يمكن تصدير المنتجات الزراعية والمواد الخام والمنتجات المصنعة برا من جنوب افريقيا حتي الاسكندرية ثم بحرا من خلال ميناء الاسكندرية الي اوروبا اي ان هذا الطريق يعتبر جزء من عمليات النقل متعدد الوسائط مما يترتب عليه زيادة صادرات مصر الي دول القارة الافريقية مما يسهم بشكل كبير في رفع معدلات التجارة البينية وتعظيم الروابط التجارية بين مصر ودول العالم وتحقيق ازدهار اقتصادي تجاري للدول التي يمر فيها الطريق ورفع معدلات الاستثمار حيث يستطيع المستثمر نقل بضاعته بين الدول التي يمر بها الطريق في زمن قياسي لا يزيد عن ٤ ايام عكس النقل البحري الذي قد يستغرق اسابيع وربما اشهر ويتوقع ان تكون العوائد الدلارية علي مصر من هذا الطريق حوالي ٣٠ مليار دولار في غضون ثلاث سنوات ويخدم هذا الطريق العديد من اتفاقيات التجارة التي تربط الدول الافريقية وعلي راسها اتفاقية الكوميسا التي تضم ٢١ دولة افريقية تمتد علي مسافة ١٣ مليون كيلومتر مربع ويبلغ عدد سكانها ٥٦٠ مليون نسمة بناتج اجمالي محلي ٧٧٠ مليار دولار ويبلغ التبادل التجاري بين مصر ودول الكوميسا حوالي ٤ مليار دولار سنويا كما يخدم ايضا هذا الطريق اتفاقية التجارة الحرة الافريقية التي بدأ العمل بها عام ٢٠٢١ وتبلغ التكلفة اللازمة لانشاء مسافة من الطريق داخل مصر حوالي ٢٦ مليار جنية مصري اي حوالي ١,٦ مليار دولار وفي ظل اتفاقية النقل البري للبضائع TIR التي ستخدم طريق القاهرة كيب تاون من خلال امكانية نقل البضائع بين دول القارة بمستند نقل واحد وتسهيل اجراءات عبور الشاحنات مما يقلل وقت وتكلفة المرور وايضا تقليل عدد مرات تفريغ وتفريغ البضائع مما يحقق اعلي معدلات امان للبضائع ويمنع تلفها كل ما سبق يوضح ان طريق القاهرة كيب تاون سيكون له تاثير بالغ علي التجارة البينية بين الدول الافريقية لما سيتم علي هذا الطريق من بناء كيانات مثل الموانئ الجافة ومراكز توزيع البضائع من البلدان التي يمر بها الطريق الي باقي البلدان الافريقية والمخازن والمستودعات التي تقدم خدمات لوجستية للبضائع مثل التعبئة والتغليف والشحن والتفريغ والتخزين والتخليص الجمركي والمراقبة والتتبع لرفع معدلات امان نقل البضائع علي طول الطريق بين دول القارة وغيرها وهذا يعني توفير الكثير من فرص العمل لشباب القارة ورفع مستوى الدخل والحد من الفقر والبطالة في القارة السمراء Odhiambo,etal, ٢٠٢١.

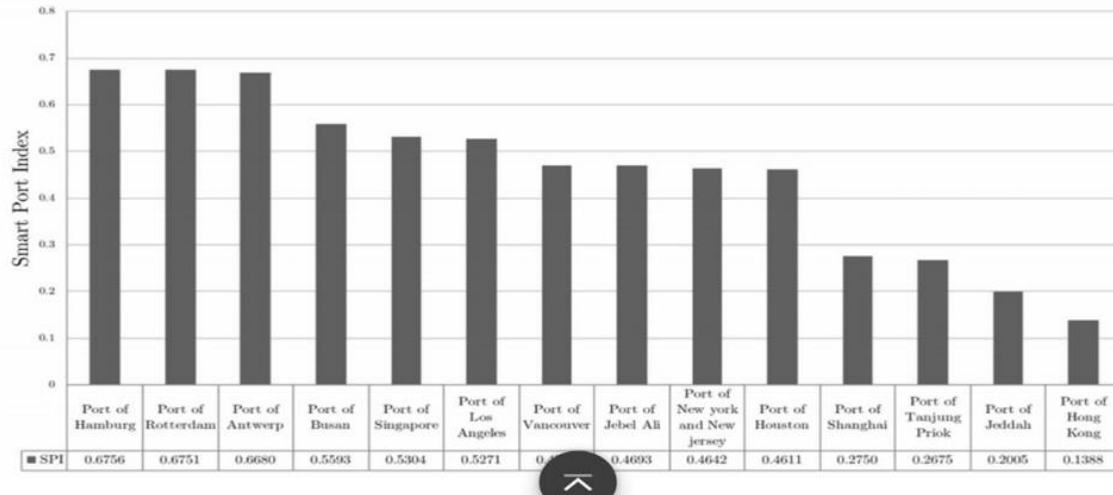
• المحور الرابع: أثر الموانئ الذكية في تطوير التجارة البينية الافريقية

يعتبر الميناء احد اهم عناصر النقل البحري وتواجه افريقيا رغم المنافذ البحرية والنهرية التي تمتلكها مشكلة في انخفاض عوائد النقل البحري والنهري وانخفاض اداء هذه الموانئ يرجع الي انها مازالت موانئ تقليدية بعيدة كل البعد عن تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وتطبيقات الانترنت الاشياء التي تساهم في ربط كل اجزاء الموانئ مع بعضها البعد وربط كل عناصر مجتمع الميناء من الناقلين والشاحنين وعمال الشحن والتفريغ ومرحلي البضائع ومشغلي المحطات وغيرهم وكذلك ضعف البنية التحتية داخل هذه الموانئ وقلة عدد الارصفة وانخفاض الغاطس

بحيث لا يلائم غاطس السفن العملاقة وضعف اجهزة وادوات ارشاد السفن ومعدات القطر وغيرها وتمتلك افريقيا مساحات كبيرة من الشواطئ بالاضافة الي نهر النيل وغيره من الانهار والبحيرات العذبة ولعل اشهر هذه الموانئ ميناء الاسكندرية في مصر وميناء جيبوتي في القرن الافريقي وميناء بربرة وميناء دربان وغيرها من الموانئ الهامة في نقل البضائع من والي افريقيا كما نجد ان النقل النهري علي مستوي العالم يستخدم في نقل الركاب والبضائع كما في اوربا حيث يستخدم النقل النهري في نقل طن من البضائع لكل فرد اوروبي علي مدار العام وهذا يرجع الي تطور هذه الموانئ وامكانياتها التكنولوجية المتطورة وبنيتها التحتية القوية ونعرض بعض الموانئ الذكية وامكانياتها علي مستوي العالم والتي يجب تطبيق نفس هذه الامكانيات في موانئ افريقيا ويعتبر الميناء الذكي ميناء مؤتمت بالكامل حيث يتم توصيل جميع الأجهزة عبر ما يسمى بـ IoT Smart Port وفي الموانئ الذكيه يتم تطبيق نظام المستشعرات على نطاق واسع في مجالات مختلفة مثل شبكات الطاقة الذكية وتشكل شبكة من أجهزة الاستشعار والمحركات الذكية والأجهزة اللاسلكية ومراكز بيانات البنية التحتية الرئيسية للميناء الذكي خاصة في محطات الحاويات والتي تتيح لسلطات الميناء تقديم الخدمات الأساسية بطريقة أسرع وأكثر كفاءة من اجل زيادة الإنتاجية وتحقيق مكاسب ماليه ورفع كفاءة العمليات في الميناء حيث يتم استخدام أجهزة استشعار مختلفة مثل أجهزة الاستشعار بالقصور الذاتي، وأجهزة الاستشعار فوق الصوتية، وأجهزة استشعار التيار، والرادار، وأجهزة الاستشعار والتصوير، وقارات RFID والعلامات لجمع البيانات المطلوبة من أجل تحويل "الميناء" إلى "ميناء ذكي" كما في الشكل التالي Yang, 2018.



■ أولاً: اهم الموانئ البحرية الذكية علي مستوى العالم



الموانئ علي مستوى العالم مرت بالعديد من مراحل التطور عبر الزمن ولها اجيال مختلفه بداية من جيل الموانئ التقليدية العادية وصولا الي الموانئ الذكية المؤتمته بالكامل والتي تحتوي علي البنية التحتية الحاسوبية المرنة والموجهة نحو الخدمات المبتكرة لتلبية المطالب المختلفه التي تاتي للميناء علي مدار اليوم طوال الاسبوع وخلال كل ايام السنه يوضح الشكل ان الموانئ لديها مستويات مختلفه من الاهتمام بكل مجال من مجالات نشاط الميناء الذكي حيث يوضح الشكل تقدم ميناء هامبورج حيث يحتل المركز الاول في قائمة الموانئ العالمية الاكثر ذكانا طبقا لتصنيف SPI ويأتي في المركز الثاني ميناء روتردام ويليها ميناء انتويرب ثم ميناء بوسان ثم باقي الموانئ حتي نصل الي ميناء جده السعودي وميناء هونج كونج الصيني وقد أبدت الموانئ الأوروبية اهتماماً أكبر بالقضاء على القضايا البيئية والمتعلقة بالطاقة من موانئ آسيا وأمريكا الشمالية وقد تم الحديث عن اغلب هذه الموانئ بشكل منفرد وتم توضيح اليات وتقنيات انترنت الاشياء والذكاء الاصطناعي التي تطبقها هذه الموانئ علي مستوى العمليات والامن والطاقة والاستدامه البيئيه وكل ذلك يوضح تسارع موانئ العالم نحو التحول من موانئ تقليديه الي موانئ ذكية عالية الانتاجية وصديقه للبيئه واوضح الشكل السابق ان ميناء سنغافورة أعلن المزيد من الإجراءات الذكية في عمليات الميناء أكثر من البيئه ، بينما في ميناء جدة ، الإجراءات الذكية لديها تتغلغل في السلامة والأمن أكثر من العمليات فكل ميناء يحاول تطبيق اليات وتقنيات انترنت الاشياء في اهم القطاعات بداخله والتي تمر باداء سيئ من اجل رفع كفاءتها وحل مشكلاتها باستخدام تقنيات انترنت الاشياء كأنظمة التتبع والحوسبة السحابية والبيج داتا والبلوك تشين والاوناش والروافع الكهربائية الاوتوماتيكية وتطبيقات الهواتف الذكية وغيرها Molavi, et al ., ٢٠١٩

• المحور الخامس: الاتفاقيات الدولية والمنظمات الدولية ودورها في تيسير ودعم التجارة البينية الافريقية

أولاً: اتفاقية الجات (GAAT)

المنظمات التجارية لها عددًا من الأحكام وتعتبر الجات مؤسسة يمكن من خلالها تحليل قضايا التجارة على أساس متعدد الأطراف قائم على التفاوض وحل المشكلات بين الدول الاعضاء بالطرق السلمية والاهتمام بدول العالم الثالث او الدول النامية واشراكها في التجارة الدولية وتحسين اقتصاداتها تم انشاء اتفاقية الجات عقب مؤتمر جنيف عام ١٩٤٨ عقب الحرب العالمية الثانية وأعطت الجات التجارة الدولية وجهًا جديدًا حيث كانت التجارة لا تخضع للتنظيم قبل عام ١٩٤٧ اما بعد انشاء اتفاقية الجات اصبحت التجارة الدولية منظمة بشكل جيد من خلال اعتماد نظام عمل تحكمه المفاوضات العامة وقد أدت هذه الاستراتيجية إلى خفض التعريفات الجمركية وغير الجمركية وتسوية الخلافات بين الأطراف المعنية وتهدف هذه الاتفاقية الي تحسين احوال البلدان النامية بسبب مشاكلها الفريدة في تمتيتها حيث ان المادة ٢٤ من اتفاقية الجات تسمح للتجمعات الإقليمية مثل المجموعة الاقتصادية الأوروبية (EEC) والمجموعة الاقتصادية لدول غرب إفريقيا (ECOWAS) حيث يتم تشكيلها كمنطقة تجارة حرة أو اتحاد جمركي بشرط أن تفعل هذه المجموعات فقط الا تفرض حواجز تجارية مع بقية العالم ومن وجهة النظر الاقتصادية تعتبر اتفاقية الجات اتفاقية متعددة الاطراف تحكم التجارة الدولية لتبادل المزايا بين الدول الاعضاء الناتجة عن تحرير التجارة الدولية من القيود التعريفية والقيود الكمية التي يطق عليها القيود غير التعريفية وتوفر آلية للحد وتثبيت التعريفات الجمركية وغيرها من الحواجز التجارية التي وضعتها العديد من الدول لحماية اقتصاداتهم مثل التعريفات الوقائية العالية والقيود الكمية على الواردات وضوابط الصرف وغيرها وبالتالي فإن تطبيق اتفاقية الجات له اثر كبير علي اقتصاديات الدول الافريقية الاعضاء فيها حيث تؤثر ايجابيا علي قدرة هذه الدول علي المشاركة في التجارة الدولية بعد قدرتها علي تحسين اقتصادها وزيادة تجارتها البينية حيث تنطوي اتفاقية الجات علي مجموعة من المبادئ اهما مبدا الدولة الاولي بالرعاية الذي يعطي مميزات للمنتجات المصنعة في الدول النامية عند تصديرها لبقية الدول الاعضاء في الجات مثل تخفيض الضرائب الجمركية عليها او الغاءها ومبدا التخفيضات الجمركية حيث تنص الاتفاقية انه على كل طرف متعاقد نفس الفوائد التي يقدمها للطرف الاخر ومنع الإضرار بأي طرف على حساب الأطراف الأخرى بالإضافة إلى ذلك حيث تتعهد الدول الموقعة بعدم خضوع المنتجات المستوردة إلى معاملة أكثر قسوة من الوطنية سواء في الضرائب والتنظيم ومبدا الشفافية ومبدا المفاوضات لحل المنازعات بالطرق السلمية بين الدول الاعضاء واخيرا مبدا المعاملة التفضيلية في المعاملات التجارية بين الشمال والجنوب لفتح اسواق الدول المتقدمة امام منتجات الدول النامية لزيادة قدرتها علي تحقيق نمو اقتصادي ورفع مستوى المعيشة فيها وزيادة مستويات التوظيف وتحسين قدرة الدول النامية علي استخدام مواردها وحسين حركة رؤوس الاموال وبالتالي زيادة انتاجها وتحقيق فائض انتاجي وتصديره الي بقية الدول المجاورة ومن ثم رفع معدلات التجارة البينية بين هذه الدول وزيادة اسهاماتها في التجارة الدولية

Ayenagbo,etal. ٢٠١١.

ثانياً: اتفاقية التير TIR

تم توقيع اتفاقية TIR لعام ١٩٧٥ ويعني نقل البضائع بين مكتب المغادرة الجمركي ومكتب الوجهة الجمركي بموجب إجراء TIR بهدف تنظيم نقل البضائع العابرة للحدود السياسية للدول عن طريق الطرق البرية وبهدف تطوير المناطق اللوجستية والإمكانات والبنية التحتية المتطورة اللازمه للنقل البري والتي تربط الدول الافريقية ببعضها وكذلك تذليل العقبات التي تعوق تيسير عبور البضائع النقلة برا وتحديد الأحكام الأساسية والعناصر الرئيسية لنظام TIR وتحقيق أهداف وفوائد هذه الاتفاقية لشركات النقل الدولي البري أيضاً حيث أصبح هناك حاجة اليوم إلى نظام نقل شحن دولي مع بطاقات TIR وتيسير عبور البضائع برا وتقليل الوقت اللازم لذلك والقضاء علي الروتين والتفتيش المتكرر الذي يستنزف الوقت وتقليل عدد مرات التوقف فقد يستغرق شحن مركبات الشحن البري على الحدود أحياناً من بضع ساعات إلى بضعة أيام ، مما يؤدي إلى ذلك إلى زيادة التلوث البيئي وخطر الفساد وربما يحدث ضرر للبضائع المنقولة ونظام TIR يشجع على زيادة معدلات التجارة البينية و الدولية ويقلل من تكاليف النقل من خلال استخدام دفتر النقل البري الدولي (TIR) وهذا يعتبر أمراً ملائماً وضرورياً لشركات النقل الدولي ويقلل الانشطة اللوجستية كالتفريغ والفحص والمناولة وإعادة التستيف مرة اخري داخل عربات النقل عند كل حدود دولية اثناء خط السير حيث يتم فقط التحقق من الحالة الخارجية لأنصاف المقطورات والأختام والطوابع مما يقلل من العمالة والمجهود البدني اللازم لتفتيش وإعادة شحن البضائع ويعتبر نظام التير TIR ضروريا لضمان تدفق البضائع لعابرة لشركات النقل الكبيرة ويسهم في الحصول علي خدمة النقل من الباب للباب التي يقدمها النقل البري ومن اولويات اتفاقية التير تسهيل النقل الدولي للبضائع عن طريق البر حيث ادركت الاتفاقية أن تحسين ظروف نقل البضائع هو أحد المفاتيح الرئيسية لتطوير التعاون بين الدول من خلال الاتفاق على تبسيط الإجراءات الإدارية في النقل البري الدولي وخاصة على الحدود السياسية للدول ومما لا شك فيه ان ذلك ينعكس علي تحسين التجارة البينية بين الدول التي تجمعها حدود برية مشتركة من خلال تقليل تكاليف النقل وسرعة وصول مستلزمات الانتاج وكذلك سهولة وسرعة توزيع المنتج النهائي
٢٠٢٠, .Milana,etal

■ اهم عناصر اتفاقية TIR

يتم نقل البضائع في مركبات أو حاويات علي طرق برية آمنة و دفع الرسوم الجمركية ورسوم الاستيراد الأخرى مضمون بضمان دولي ويجب أن تكون البضائع مصحوبة بوثيقة معترف بها من قبل جميع الأطراف المتعاقدة في اتفاقية (TIR Carnet). حيث يبدأ هذا المستند في بلد المغادرة ويستخدم كملف ووثيقة المراقبة لإجراء TIR في بلدان المغادرة والعبور والوجهة النهائية كما يجب تطبيق إجراءات الإشراف الجمركي (تحديد البضائع) في بلد المغادرة وهذه الاجراءات معترف بها أيضاً في بلدان العبور والتوزيع ويتم التحكم في إصدار بطاقات TIR من قبل سلطة وطنية مرخصة وعادة ما تكون الجمارك حيث تلتزم بتطبيق نظام عبور TIR والابتكارات التقنية والتغييرات في الجمارك والنقل وسن التشريعات اللازمة لتيسير العبور الامن للبضاعة وتعتبر اتفاقية TIR واحدة من أنجح اتفاقيات النقل البري الدولي وهي الوحيدة حتى الآن التي تضمن وجود نظام عبور جمركي عالمي و

حتى الآن لديها ٧٦ طرفاً متعاقدًا بما في ذلك الاتحاد الأوروبي يغطي هذا النظام أوروبا بأكملها ويمتد إلى شمال إفريقيا والشرق الأوسط ونظام TIR مفتوح لأكثر من ٣٣٠٠٠ مشغل وينقل حوالي ١,٥ مليون شحنة TIR سنويًا كل ما سبق يوضح أهمية قيام الدول الإفريقية بتطبيق الاتفاقية لتيسير عبور مستلزمات الانتاج والبضائع فيما بينها مما يسهم في رفع معدلات التجارة البينية وتيسير حركة نقل المواد الخام والبضائع بين الدول
٢٠٢٠, .Milana,etal

• تحليل SWOT

وفيما يلي تعرض الدراسة أهم نقاط القوة والضعف والفرص والتهديدات التي تواجه التجارة البينية بين دول القارة الإفريقية.

أولاً: نقاط القوة (S)

١. الثروات الطبيعية والمعدنية الهائلة التي تمتلكها القارة الإفريقية مثل الحديد والفسفات والمنجنيز والبوكسيت والرمال الزجاجية والغاز والبتروول وغيرها
٢. الطاقات البشرية الهائلة والتعداد السكاني الهائل في القارة السمراء حيث يصل تعداد القارة الإفريقية نحو مليار و ٢١٦ مليون نسمة نسبة كبيرة منهم في سن العمل والانتاج
٣. الموقع الجغرافي المتميز للقارة حيث تطل علي العديد من المسطحات المائية سواء محيطات او بحار
٤. توافر الانهار في القارة الإفريقية كمصدر للمياه العذبة اللازمة للانتاج او الشرب
٥. سهولة مد خطوط النقل سواء الطرق البرية او خطوط السكك الحديدية لربط دول القارة ببعضها ورفع معدلات التبادل التجاري فيما بينها

ثانياً: نقاط الضعف (W)

١. تضارب المصالح التجارية والاقتصادية بين دول القارة
٢. غياب الامن مما يهدد عمليات نقل البضائع بين الدول بالسرقة
٣. ارتفاع وتيرة الصراع السياسي والعسكري وانتشار الحروب الاهلية والنزاعات بين الدول الإفريقية
٤. انتشار الامية والجهل بين دول القارة وكذلك الامراض والابوئة والمجاعات
٥. تصدير الثروات المعدنية للدول الكبرى علي صورة مواد خام باسعار بخسة وغياب التصنيع
٦. غياب التكنولوجيا والتطور في مجالات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وانترنت الاشياء وضعف تبادل المعلومات والبيانات بين دول القارة
٧. ضعف البنية التحتية للنقل من طرق وموانئ ومطارات وصرف صحي وغيرها
٨. تخلف الموانئ البحرية وضعف امكانياتها وتعتبر اغلب موانئ افريقيا موانئ تقليدية غير مؤتمته تفتقر لمعايير الموانئ الذكية
٩. عدم انتظام رحلات الطيران بين دول القارة وضعف الاستفاده من النقل الجوي ومميزاته
١٠. عدم توافر القوانين والتشريعات اللازمة لدعم الكيانات اللوجستية واهدافها في القارة السمراء

١١. انخفاض الاهتمام باللوجستيات وسلاسل التوريد وانخفاض كفاءة اداء الانشطة اللوجستية بسبب البيروقراطية المفرطة والروتين المجحف مما يؤدي الي انخفاض التجارة البينية بين دول القارة وزيادة مشكلات النقل سواء للبضائع والافراد

١٢. ضعف الاستفادة من النقل النهري فعلي الرغم من ان القارة الافريقية يمر بها نهر النيل وهو من اطول الانهار في العالم الا ان استخدام النهر في نقل البضائع والافراد صعب للغاية بسبب مشكلات القبائل التي تسيطر علي مناطق مرور النهر في القارة السمراء وكذلك وجود العديد من مناطق المستنقعات التي تضيق فيها مياة النهر وتمنع مرور السفن وانتشار العديد من الجنادل والجنندل عبارة عن مجموعة من الصخورالكبيرة والجزر الصخرية التي تعترض مجري النهربالاضافة الي انتشار العديد من السدود والخزانات علي طول مجري النهر في كل البلدان التي يمر فيها النهر والتي تعوق حركة الملاحة واستخدام النهر في نقل الركاب والبضائع

ثالثاً: الفرص (O)

١. امكانية انشاء مناطق حرة تجارية وسياسات جمركية تخفف القيود الجمركية علي المنتج الافريقي كما في الاتحاد الاوروبي
٢. مد الطرق البرية الممهدة لنقل الركاب والبضائع بين دول القارة لرفع معدلات التجارة البينية كما في طريق القاهرة كيب تاون لتعظيم الاستفادة من النقل البري ومميزاته كما وضحته الدراسة
٣. امكانية مد خطوط سكك حديدية لنقل الركاب والبضائع بين دول القارة مما يسهم في رفع معدلات التجارة البينية الافريقية وتحقيق وفيات الحجم وتقليل تكلفة النقل
٤. توحيد القوانين والتشريعات وتطبيق اتفاقيات لتسهيل التجارة كالاتحادات الجمركية واتفاقية TIR وغيرها من الاتفاقيات التي تخدم التجارة بين دول القارة الافريقية
٥. توحيد العملة المستخدمة في التجارة بين دول افريقيا كما في الاتحاد الاوروبي مما يسهم في تحرير التجارة وتحقيق اقصي استفادة من التبادل التجاري بين الدول الافريقية

رابعاً: التهديدات (T)

١. دخول العديد من الدول الكبرى والسيطرة علي موارد القارة الافريقية في المعادن والغاز والبتترول بسبب غياب التكنولوجيا اللازمة للتقيب واحتكارها علي بعض الشركات الامريكية والفرنسية والانجليزية وغيرها
٢. استغلال الدول الكبرى للفقر في افريقيا وسيطرتها علي منافذ هذه الدول البرية والبحرية والجوية من موانئ ومطارات وغيرها كالصين مثلاً طبقاً لعقود حق الانتفاع لفترات طويلة
٣. شدة المنافسة عالمياً وعدم قدرة الدول الافريقية علي انتاج منتج بجودة عالية ينافس المنتج الاوروبي والامريكي بسبب عدم سماح عمالقة الاقتصاد كالصين وامريكا للدول الافريقية بامتلاك التكنولوجيا المتطورة اللازمة للانتاج في كافة المجالات
٤. انتشار الصراعات والحروب الاهلية والاقليمية بين الدول وعدم استقرارها سياسياً مما يهدد التجارة ويعوق حركتها

• النتائج

وفيما يلي نعرض عدد من النتائج التي توصلت إليها الدراسة من خلال تحسين ورفع كفاءة عدد من المحاور مما ينعكس إيجابياً علي تحسين كفاءة التجارة البينية بين الدول الإفريقية.

• تحول السوق:

تسهم الدراسة في تحديد المقومات اللازمة لتحويل القارة الأفريقية من سوق استهلاكي إلى سوق إنتاجي، مع التركيز على استغلال الموارد المعدنية والبشرية.

• زيادة الإنتاج والتجارة:

تعزيز الإنتاج وزيادة معدلات التجارة البينية بين دول القارة من خلال تطوير الخدمات اللوجستية.

• تحويل الموانئ:

عدد من موانئ الدول تعتبر موانئ تقليدية غير ذكية مؤتمتة مما يتسبب في ضعف كفاءة أنشطة النقل.

• تحسين البنية التحتية:

الحاجة الي تطوير البنية التحتية للنقل البري، مع التركيز على طريق القاهرة-كيب تاون لتعزيز الربط بين الدول الأفريقية.

• اتفاقية: TIR

يوجد العديد من العقبات أمام حركة التجارة البينية في الدول الإفريقية نتيجة عدم تطبيق اتفاقية TIR لنقل البضائع يساهم في تسهيل الحركة التجارية ويعزز القدرة على نقل كميات كبيرة من المواد الخام والمنتجات.

• منطقة التجارة الحرة الأفريقية:

ضعف التجارة البينية الأفريقية بسبب غياب منطقة تجارة حرة تسمح بإعفاء المنتجات ذات المنشأ الأفريقي من التعريفات الجمركية.

• تأثير التكامل الأفريقي:

على المدى الطويل، لم يكن التكامل الأفريقي قوياً بما يكفي لإحداث تأثير إيجابي على دخل الفرد الحقيقي، لكن يبدو أنه يعزز الدخل على المدى القصير والمتوسط.

- الإحصاءات التجارية:

التجارة البينية الأفريقية كانت منخفضة جدًا، حيث بلغت ١٥% من إجمالي التجارة الأفريقية في عام ٢٠١٥، مما يعكس حاجة لتعزيز التكامل.

- ضعف الكيانات اللوجستية مقارنة بالإتحاد الأوروبي

توصلت الدراسة الي ضعف دور الكيانات اللوجستية وخدماتها في الدول الإفريقية بالمقارنة بدول اوروبا وأسيا مما يضعف التجارة البينية بين دول القارة الإفريقية

- معدلات الهجرة:

ما يقرب من ٨٠% من المهاجرين في أفريقيا كانوا من الأفارقة، لكن معدل الهجرة الداخلية كان أقل بكثير مقارنة بالاتحاد الأوروبي.

- التجارة في الخدمات:

التجارة في الخدمات أقل تطورًا من التجارة في السلع، حيث تمثل حصة هامشية في إجمالي التجارة الأفريقية.

- تراجع صادرات الخدمات:

تراجعت صادرات الخدمات في أفريقيا بنسبة ٣% بين عامي ٢٠١٨ و ٢٠١٩، في حين زادت صادرات الخدمات عالميًا.

- الهيمنة على المعاملات ذات القيمة المضافة المنخفضة:

يهيمن قطاع الخدمات في أفريقيا على المعاملات ذات القيمة المضافة المنخفضة، مما يقلل من تنافسيته.

- أهمية الخدمات في الاقتصاد:

دول مثل جنوب أفريقيا ومصر ونيجيريا أصبحت اقتصاداتها موجهة نحو الخدمات، مما يساهم بشكل كبير في الناتج المحلي الإجمالي.

- مستوى تجارة الخدمات:

قطاع الخدمات يعتبر من أعلى القطاعات في معدل التوظيف، ويستوعب نسبة كبيرة من عمالة الشباب، مما يسهم في خفض البطالة.

• نشاط الصيد:

يعتبر نشاط الصيد النشاط السائد بين البلدان الأفريقية، حيث يعمل فيه نسبة كبيرة من شباب القارة.

تظهر هذه النتائج أهمية التكامل الأفريقي وتطوير البنية التحتية والخدمات لتحقيق تحول اقتصادي مستدام وتعزيز التجارة البينية.

• التوصيات

١. تطبيق الاتفاقيات التجارية التي تدعم تجاره الحره بين الدول الافريقيه وتيسير عملها وعلي راسها اتفاقية التجارة الحره القاريه الافريقيه واتفاقية الTIR وغيرها من الاتفاقيات الدولية
٢. تبادل المنتجات المصنعه والسلع المجهزه في اطار التجاره البينيه وتبادل المعرفه وخلق المزيد من القيمه
٣. علي البلدان الافريقيه ضروره تنميه الصادرات وتطوير المنتجات وجعل التجاره اكثر شمولاً
٤. تقليل تصدير المواد الخام مثل المعادن والبتترول وغيرها من الثروات الطبيعية التي تتمتع بها القاره الافريقيه واستخدامها في الانتاج والتصنيع ثم تصديرها
٥. اجراء العديد من الاصلاحات السياسيه وحل الخلافات والنزاعات بين دول القارة لزيادة معدلات امان عبور السلع بين البلدان الافريقيه مما ينعكس ايجابيا علي التجارة البينية الافريقيه
٦. تطبيق استراتيجيات التنوع الاقتصادي للتكيف مع ظروف الانكماش في البلدان المستورده وتقديم منتجات قادره على المنافسه من حيث الجوده والسعر
٧. ادراج المزيد من الشركات الصغيره والمتوسطه الحجم في اسواق الدول الافريقيه وتسهيل اجراءات انشاء هذه الشركات لانها تساعد في تشجيع الابتكار وتساعد في فتح المزيد من الاسواق وزياده الانتاج وبالتالي زياده فرص التصدير
٨. تطوير الصادرات من خلال تحقيق التكامل الاقليمي وحماية المستهلك بين البلدان الافريقيه والدخول في سلاسل القيمه العالميه من خلال اتفاقيات تجاره الحره القاريه الافريقيه AFCFTA

٩. علي الدول الافريقيه تطوير سياسات واستراتيجيات فعالة للتصدير وتحديد الفرص الجديده للتويع والتصنيع وتطوير سلسله القيمه
١٠. فتح المجال لتسهيل جذب استثمار مباشر من الدول الكبرى في القاره الافريقيه في مجالات الزراعه والتعليم والبنيه التحتيه والصناعه والتكنولوجيا لتحقيق فائض اقتصادي وتوفير العديد من فرص العمل لشباب القارة
١١. تسهيل التجاره البنيه بين الدول الافريقيه والتغلب علي صعوباتها لتحسين مستويات المعيشة ودخل الفرد والقضاء علي الفقر
١٢. الاهتمام بتقديم مبادرات وخطط تساعد البلدان النامية في افريقيا علي استخدام التجارة والاستثمار والتمويل والتكنولوجيا كوسائل لتحقيق التنمية الشاملة والمستدامة وتحسين معدلات التجارة سواء البنيه او الدولية
١٣. الاهتمام بالتعليم الفني لزيادة الانتاج واستغلال ثروات القارة وتحقيق فائض انتاجي يمكن تصديره مما يرفع اسهامات افريقيا في التجارة الدولية
١٤. تطوير الاقتصاد الافريقي وجعله اكثر مرونة وقدرة علي امتصاص الصدمات التي يتعرض لها الاقتصاد الدولي نتيجة الازمات الاقتصادية العالمية
١٥. تحسين البنية التحتية للنقل في القارة السمراء من طرق وجسور وموانئ ومطارات وخطوط سكك حديدية وخطوط انابيب للاستفادة من المميزات النسبية لكل هذه الوسائط وربط الدول الافريقية وتيسير التجارة البنيه فيما بينها
١٦. تطوير النقل البحري في افريقيا من خلال رفع معدلات الامان والسلامة للسفن والبضائع وتقليل عبء العمل الاداري علي متن السفينة والشواطئ وتوفير الوقت وتقليل المخاطر وتسهيل حركة النقل البحري وتقليل تكلفة النقل وزيادة الانتاجية السنوية للسفن وسرعة توصيل البضائع مما يسهم في زيادة حركة التجارة الدولية من والي افريقيا
١٧. تطوير الموانئ البحرية والنهرية في القارة الافريقية وجعلها اكثر ذكاء من خلال استخدام تطبيقات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وانترنت الاشياء لربط جميع عناصر مجتمع الميناء بالاضافة الي ربط كافة عناصر سلسلة التوريد وتوفير احدث معدات شحن وتفريغ السفن ومناولة البضائع لتقليل وقت بقاء السفن في الموانئ
١٨. القضاء علي البيروقراطية والروتين في المطارات والموانئ وتوفير اليات تضمن سرعة وكفاءة اداء الانشطة اللوجستية فيها لتقليل الوقت والتكلفة
١٩. نتيجة ظهور التحويه واستخدام الحاويات في نقل البضائع علي الدول الافريقية الاهتمام بمحطات الحاويات من خلال تطبيقات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وانترنت الاشياء التي تتيح لسلطات الميناء تقديم الخدمات الأساسية بطريقة أسرع وأكثر كفاءة في محطات الحاويات من اجل زيادة الإنتاجية وتحقيق مكاسب

ماليه ورفع كفاءة العمليات في الميناء حيث يتم استخدام أجهزة استشعار مختلفة مثل أجهزة الاستشعار بالقصور الذاتي، وأجهزة الاستشعار فوق الصوتية، وأجهزة استشعار التيار، والرادار، وأجهزة الاستشعار والتصوير، وقارئ RFID وغيرها لتيسير فحص البضائع وانهاء اجراءات التخليص الجمركي في اسرع وقت ممكن

٢٠. اصدار القوانين والتشريعات اللازمة لتيسير عمل الكيانات اللوجستية في دول القارة الافريقية بكفاءة

٢١. تبني سياسات جمركية موحدة بين دول القارة واعفاء المنتج الافريقي من التعريفات الجمركية وتحرير الخدمات مع الحفاظ علي تنافسية المنتج المحلي

٢٢. فتح المجال امام شركات الخدمات اللوجستية مثل شركات النقل ووكلاء الشحن وغيرها لتيسير نشاط النقل بين الدول الافريقية وربط مصادر التوريد بأماكن التوزيع لسهولة الوصول الي العملاء وتعظيم رضا العميل

٢٣. الاهتمام بتجارة الخدمات بين دول القارة الافريقية فكما اوضحت الدراسة ان تجارة الخدمات تمثل ادني معدلات لها بين دول القارة السمراء

٢٤. الاهتمام بالنقل متعدد الوسائط بين دول القارة الافريقية وتيسير عمل متعهدي النقل متعدد الوسائط لتسهيل عبور ونقل البضائع بأكثر من وسيط بين بلدان القارة

٢٥. ضرورة قيام مؤسسات التمويل الافريقية كبنك التنمية الافريقي والبنك العربي الافريقي وغيرها بتمويل مشروعات البنية التحتية اللازمة لربط دول القارة وزيادة معدلات التجارة البينية فيما بينها كطريق القاهرة كيب تاون

• المصادر والمراجع

- Gnimassoun, B. (2020). Regional Integration: Do intra-African trade and migration improve income in Africa? *International Regional Science Review*. ٦٣١-٥٨٧ , (٦) ٤٣ ,
- Songwe, V. (2019). Intra-African trade: A path to economic diversification and inclusion. Coulibaly, Brahima S.: *Foresight Africa: Top Priorities for the Continent in*. ١١٦-٩٧ ,
- Ngepah, N., and Udeagha, M. C. (2018). African regional trade agreements and intra-African trade. *Journal of Economic Integration*. ١١٩٩-١١٧٦ , (١) ٣٣ ,
- Oyelami, Lukman, and Amara Zongo. Modeling the Impact of Non-Tariff Barriers in Services on Intra-African Trade: Global Trade Analysis Project Model. No. 2022-08. Bordeaux School of Economics (BSE). ٢٠٢٢ ,(
- Olney, W. W. (2022). Intra-African Trade. *Review of World Economics*. ٥١-٢٥ ,(١) ١٥٨ ,
- Buvik, Arnt S., and Tesfaye B. Takele. "The role of national trade logistics in the export trade of African countries." *Journal of Transport and Supply Chain Management*-١ : (٢٠١٩) ١٣,١ .١١
- Bankole, Felix Olu, Kweku-Muata Osei-Bryson, and Irwin Brown. "The impact of information and communications technology infrastructure and complementary factors on Intra-African Trade." *Information Technology for Development*. ٢٨-١٢ : (٢٠١٩) ٢١,١
- Kossi, Ayenagbo, et al. "Analysis of the importance of general agreement on tariffs and trade (GATT) and its contribution to international trade." *Journal of Economics and International Finance*. ٢٨-١٣ : (٢٠١١) ٣,١
- Daigoriūtė, Milana, "RESEARCH ON THE NEED FOR THE TIR TRANSIT SYSTEM IN LITHUANIAN COMPANIES." *INDIVIDUAL. SOCIETY. STATE. Proceedings of the International Student and Teacher Scientific and Practical Conference*. ٢٠٢٠ .
- Nesheim, Dag Atle, and Kay Endre Fjørtoft. "Using the BIMCO Shipping KPI Database to identify costs and benefits of e-navigation solutions." *Journal of Physics: Conference Series*. Vol. 1357. No. 1. IOP Publishing. ٢٠١٩ ,
- Bryukhov, R. B., and K. E. Kovalenko. "International legal regulation of road transportation (features of the legal consciousness of legislators)." *MATEC Web of Conferences*. Vol. 239. EDP Sciences. ٢٠١٨ ,
- Odhiambo and Edna "The potential for minibus electrification in three African cities: Cairo, Nairobi, and Cape Town." *Volvo Research and Educational Foundations*. (٢٠٢١)

Parthiban, M. M., T. Samaya Murali, and G. Kanaga Subramanian. "World Customs Organization and global trade: imprints and future paradigms." *World Customs Journal* . ۱۷۶-۱۵۷ : (۲۰۲۰)

Moosavy, Seyed Ali. "The role of the World Customs Organization in advancing the objectives and plans of the World Trade Organization." *Religación: Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*. ۳۷۶-۳۶۳ : (۲۰۱۹) ۴, ۱۴

Ortiz, F. J. S. (1986). FIATA. In *Yearbook Maritime Law* (pp. 385-388). Springer, Dordrecht.

<https://tfig.itcilo.org/AR/contents/org-iata.htm>

Yang, Y., Zhong, M., Yao, H., Yu, F., Fu, X., & Postolache, O. (2018). Internet of things for smart ports: Technologies and challenges. *IEEE Instrumentation & Measurement Magazine* , . ۴۳-۳۴ , (۱) ۲۱

Molavi, A., Lim, G. J., and Race, B. (2019). A framework for building a smart port and smart port index. *International journal of sustainable transportation*, 14(9), 686-700.