



GLOBAL COALITION  
FOR EFFICIENT LOGISTICS

أسئلة وأجوبة

سجل

الأسئلة

# مقدمة

تتضمن هذه الوثيقة إجابات على مجموعة من الأسئلة التي طرحتها مختلف المنظمات العامة ومؤسسات القطاع الخاص من أنحاء العالم حول التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) والمبادرة العالمية التي يسعى إلى إطلاقها.

لمزيد من المعلومات يرجى إرسال الأسئلة على البريد الإلكتروني: [info@gcel.net](mailto:info@gcel.net)  
ندعوكم أيضا للاطلاع على الوثائق الإضافية في موقعنا على الإنترنت: [www.gcel.net](http://www.gcel.net)

# قائمة المحتويات

أولاً: من هو التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) ومن هو فريق عمله العالمي؟

- 8 1س من هو التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL)؟
- 8 2س من هم أعضاء التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL)؟
- 9 3س ما هو رأي المنظمات العالمية ذات العلاقة بقطاع الخدمات اللوجستية، مثل منظمة التجارة العالمية ومنظمة الجمارك العالمية، وغيرها، في هذا البرنامج؟ هل يؤيدونه؟ هل هناك منشور رسمي في هذا الشأن؟
- 10 4س كيف يمكن اكتساب العضوية في التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL)؟ ما هو المتوقع من الأعضاء؟ ما هي الرسوم؟
- 10 5س بما أن نشر النظام العالمي للوجستية (GLS) المقترح سيكون على مستوى عالمي وينطوي على العديد من الدول في مختلف أنحاء العالم، كيف يقترح التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) إقناع مختلف البلدان والحصول على التزام منها لدعم المبادرة؟
- 14 6س ما هي الدول/البلدان التي أنجزت مرحلة إعداد برنامج HumaWealth وبدأت مرحلة التنفيذ؟ ما هو عدد البلدان/الدول المتبقية؟
- 16 7س ما هي الخطوات التي اعتمدها بلدان أخرى، مثل ماليزيا وسنغافورة، للانضمام إلى هذا البرنامج؟
- 16 8س بالنسبة إلى هذا البرنامج، ما هي الخطوات المقبلة التي يتعين على بلد ما اتخاذها لكي يصبح بلداً رئيسياً في الخط التجاري المعياري (BTL)؟
- 17 9س من الذي يقترح الوزارات/البلدان كشركاء BTL محتملين: التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) أو نظراء وزاريين آخرين؟

# قائمة المحتويات

## ثانياً: ما هي المهمة العالمية للتحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL)؟

18	ما هي مهمة التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL)؟	10س
18	ما هي المنجزات التي يسعى التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) إلى تحقيقها؟	11س
19	لماذا هناك حاجة إلى نظام مثل نظام GLS؟	12س
19	ما هو الفرق بين نظام GLS ومفهوم النافذة الواحدة؟	13س
20	كيف يساهم نظام GLS في إعادة تنشيط الاقتصاد العالمي؟	14س
20	كيف يقوم نظام GLS بدعم خارطة الطريق لإنعاش الاقتصاد العالمي؟	15س
21	من خلال تطبيق نظام GLS، يدعي التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) بأنه يتمكن من تحقيق معدل توفير يبلغ ٣٠٪ في كلفة التجارة. هل من الممكن تحقيق هذا الوفر لكافة البلدان، بما في ذلك البلدان ذات الحالة المادية المتواضعة؟	16س
21	هل هناك دراسات لدعم الأرقام المتعلقة بالفوائد التي يقدمها البرنامج إلى البلد من حيث خلق فرص العمل، والتوفير في التكاليف وغيرها من الفوائد؟	17س

# قائمة المحتويات

## ثالثاً: كيف سيتمكن التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) من تحقيق مهمته؟

22	ما هي البنية التحتية المرنة وكيف سيصار إلى نشرها في العالم؟	18س
23	ما هو نظام GLS وكيف يعمل؟	19س
23	هل يحاول نظام GLS توحيد صناعة الخدمات اللوجستية العالمية؟	20س
25	كيف يمكن لنظام GLS معالجة مشكلتي النقص في الكفاءة التجارية وسلامة البضائع؟	21س
26	هل يبني نظام GLS على نتائج ملموسة يمكن تقديمها؟	22س
26	كيف يمكن تسديد تكاليف نظام GLS إذا كان سيتم توفيره دون أي كلفة (مجاناً) إلى المستخدمين النهائيين؟	23س
27	ما هو الخط التجاري المعياري (BTL)؟	24س
28	أين سيتم نشر نظام GLS ومن سيتولى هذه المسؤولية؟	25س
29	كيف يمكن للبنية التحتية المرنة دعم تسهيل التجارة؟	26س
30	ما هي العناصر الهيكلية المختلفة للحل، من جهتي النظر التقنية والوظيفية؟	27س
32	كيف يضمن GCEL موثوقية وأمن النظام إذا كان سوف يكون قائماً في بلد واحد فقط فيما الهدف هو توفير خدمات عالمية؟	28س
35	إن عمل نظام GLS بسلاسة يتطلب مشاركة مختلف الأطراف في سلسلة التوريد ولا سيما العاملين في مجال الصناعة والهيئات التنظيمية (الوكالات الحكومية). هل سيبقى النظام يعمل إذا لم تكن كافة الأطراف المعنية مرتبطة في هذه العملية؟ هل سيعمل النظام إذا لم يكن النظام الجمركي جزءاً منه مثلاً؟	29س
35	كيف يتمكن نظام GLS من تعزيز كفاءة العناصر الستة المستخدمة في قياس مؤشر أداء الخدمات اللوجستية من قبل البنك الدولي، خاصةً في البلدان التي تواجه تحديات في تكوينها الجغرافي، أي التي تتكون من العديد من الجزر، أو الدول التي تتكون من أراضٍ حبيسة (غير ساحلية) وتلك التي تفتقر إلى التنمية في البنية التحتية؟	30س

# قائمة المحتويات

## ثالثاً: كيف سيتمكن التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) من تحقيق مهمته؟

- 36 هل هناك تقييم (قياسي) أجري لتحديد الفوارق بين التطبيق الفعلي للبرنامج في مقابل النتائج المتوقعة؟ 31س
- 36 هل هناك دراسة حول: 32س
- أ. درجة تكيف وتكامل البرنامج مع سياق البلد؟
- ب. اتفاق البرنامج مع اللوائح التنظيمية للدولة؟
- 38 يركز البرنامج على تعزيز الكفاءة وربط مكامن القوة في البلدان المتقدمة (التي تتمتع بالقدرات التكنولوجية والصناعية) والبلدان النامية والناشئة (التي تتمتع بالقوى العاملة الشابة والقدرة الشرائية القابلة للتوسع). هل يتعين على هذه البلدان الأخيرة الاعتماد دائماً على نقل المعرفة من البلدان المتقدمة وتكييفها لتلبية احتياجاتها الخاصة، أم يمكنها الاستفادة من قوتها التكنولوجية الحالية؟ 33س
- 39 وفقاً لمنظمة التجارة العالمية، هناك حاجة إلى تحرير الخدمات المالية. ولكن إذا لم يوافق بلد ما على هذه المسألة، كيف يمكن تحقيق ذلك؟ 34س
- 40 ماذا يتطلب البرنامج من المؤسسات الاقتصادية المختلفة والحكومة وغيرهم من المشاركين في الخط اللوجستي من حيث: 35س
- أ. تحسين نظم المعلومات الخاصة بها؟
- ب. إعادة النظر في الإجراءات والعمليات؟
- ج. حماية سيادتها القانونية المحددة في المهام التي تسعى إلى تحقيقها؟
- د. حماية البيانات الشخصية (السرية) الخاصة بها؟

# قائمة المحتويات

## رابعاً: لماذا يختلف نهج التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) عن سواه؟

- 41 س36 بما أنه تم الإعلان عن نظام GLS بأنه مبادرة النافذة العالمية الواحدة ذات الفوائد الإضافية، كيف يمكن لنظام GLS أن يكمل مبادرات النافذة الواحدة الوطنية والإقليمية، مثل الآسيان (ASEAN) وكذلك مبادرة اندونيسيا للنافذة الوطنية الواحدة؟
- 43 س37 المبادرة العالمية ذات النافذة الواحدة موجودة بالفعل. لذلك، يتعين على الحكومات أن تأخذ هذا الأمر في الاعتبار، لا أن تبدأ من الصفر. ألا تعتقدون أن برنامج HumaWealth يجب أن يهدف إلى تعزيز هذه المبادرات وليس إنشاء مبادرة جديدة؟
- 44 س38 ما هي كلفة استخدام مثل هذا النظام؟
- 45 س39 لماذا يجب أن يكون نظام GLS مجاني للمستخدم النهائي؟
- 46 س40 القوانين مصممة خصيصاً لتناسب المتطلبات المحلية. هل هناك حاجة للحكومة لتقييم قوانينها الوطنية وتغييرها لتلبية متطلبات مبادرة GCEL؟
- 47 س41 ما هي مخاطر هذا البرنامج؟ ما هي ضماناته؟

# قائمة المحتويات

## خامساً: أين سينجز التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) مهمته؟

48	ما هي مزايا نظام GLS مقابل الأنظمة الأخرى في السوق؟	س42
48	ما هي الظروف والقيود الجغرافية والزمنية لهذا المشروع؟ هل يمكن العودة عن اعتماد النظام؟ هل من الممكن التوقف عن استخدامه؟ في هذه الحالة بأي ثمن؟	س43



## من هو التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) ومن هو فريق عمله العالمي؟

### س1: من هو التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL)؟

التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) هو كيان مستقل غير ربحي يجمع بين القطاعين العام والخاص ويتخذ سويسرا مقراً له وهو يهدف إلى تعزيز الاقتصاد الرقمي من خلال منصة التجارة الرقمية الأولى في العالم. لقد قام GCEL بتوحيد جهود القطاع العام، المسؤول عن مواجهة التحديات الاقتصادية واللوجستية، والقطاع الخاص، القادر على تقديم الحلول، للعمل معاً على توفير الأدوات اللازمة، وخارطة الطريق، واللاعبين الدوليين الأساسيين لنشر برنامج اقتصادي ملموس يعالج موضوع الأزمة الاقتصادية العالمية في يومنا هذا. يضم أعضاء التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) الشركات العالمية الرائدة في ميادين التمويل والتأمين والتكنولوجيا التي تمثل اليوم أكثر من مليونين وسبعمائة ألف خبير يعملون في ما يزيد عن 130 دولة وتخدم مجتمعةً حوالي 60٪ من الناتج الإجمالي العالمي إضافةً إلى 21 منظمة غير حكومية و156 بلداً.

### س2: من هم أعضاء التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL)؟

يضم أعضاء التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) من القطاع الخاص الشركات العالمية الرائدة في ميادين التمويل والتأمين والتكنولوجيا والاستشارات. والتزاماً بمبدأ المساواة وبغية عدم التمييز بين الشركات، لن يعلن GCEL عن أسماء هذه الشركات ولن يدلي بأي معلومات عنها إلا بعد عملية "طلب الرخص" [RFL] التي تتوخى الشفافية وتلتزم مبدأ تساوي الفرص بهدف اختيار البوابات الالكترونية التي ستتولى النشر العالمي. أما فيما يتعلق بأعضائنا من القطاع العام، قام حكام ولايات ميشيغان ونيبراسكا وإيلينوي بتأسيس GCEL ومنذ ذلك الحين، ازداد عدد أعضائنا في القطاع العام ليشمل عدداً كبيراً من الحكومات في كل من آسيا، والشرق الأوسط وإفريقيا وأوروبا والقارتين الأمريكيتين. عمل GCEL لمدة 10 سنوات في ميدان البحث والتطوير والحصول على الإجماع العالمي، إلا أنّ عملية العضوية العالمية الفعلية لم تبدأ إلا في خلال السنوات الثلاث الماضية.

## من هو التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) ومن هو فريق عمله العالمي؟

س3: ما هو رأي المنظمات العالمية ذات العلاقة بقطاع الخدمات اللوجستية، مثل منظمة التجارة العالمية ومنظمة الجمارك العالمية، وغيرها، في هذا البرنامج؟ هل يؤيدونه؟ هل هناك منشور رسمي في هذا الشأن؟

يرجى مراجعة المعلومات العامة على الانترنت، بما في ذلك [www.gcel.net](http://www.gcel.net). يمكن تلخيص الإجماع العالمي الذي حصل عليه برنامج HumaWealth في ثلاث مستويات كما هو مبين أدناه:

1. قامت 156 دولة، ممثلة بطريقة مباشرة وغير مباشرة من خلال المنظمات الإقليمية، بتوقيع مذكرات تفاهم مع التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) لنشر البنية التحتية المرنة ضمن إطار برنامج HumaWealth. وقد قامت هذه المنظمات بالتحقق والتثبت من صحة الفوائد الاقتصادية التي يقدمها البرنامج والتي تلبى طموحاتها وتطلعاتها الاقتصادية.

2. قامت 26 شركة تكنولوجيا، بما فيها كبريات الشركات العالمية الرائدة التي تقوم ببناء أنظمة التكنولوجيا العالمية والتي تخدم حوالى 60% من الناتج الإجمالي العالمي بتوقيع وإبرام اتفاقات تعاقدية تمهيداً لمرحلة اختيارها للمشاركة في عملية النشر العالمي. كذلك قامت هذه الشركات بالتحقق من صحة هذا الحلّ بعد استعراض المواصفات التقنية.

3. تتضمن المنظمات الدولية الملتزمة بالإجماع العالمي على سبيل المثال لا الحصر:

أ. منظمة الأمم المتحدة. وهي عضو في التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL).

ب. منظمة التجارة العالمية. التي دعنتنا لمساعدتها في ما يلي: مبادرة المعونة من أجل التجارة، برنامج الممر التجاري بين الشمال والجنوب، برنامج حول منطقة حوض نهر الميكونغ الكبرى [GMS] وبرنامج تسهيل التجارة.

ج. المنظمة العالمية للجمارك. ذكر الأمين العام أن مبادرة النافذة العالمية الواحدة ذات الفوائد الإضافية (+ + Global Single Window) التي يسعى GCEL إلى تحقيقها تمثل الرؤية المستقبلية للمنصة الجمركية للقرن 21 التي تسعى المنظمة إلى تحقيقها في جميع أنحاء العالم.

د. مركز التجارة الدولية. وصف المدير التنفيذي مبادرتنا على أنها «النافذة العالمية الواحدة ذات الفوائد الإضافية» (+ + Global Single Window).

إنّ منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، والاتحاد الإفريقي، ومنظمة الدول الأمريكية، ورابطة أمم جنوب شرق آسيا-المجلس الاستشاري للأعمال لا تشكّل سوى عدداً قليلاً من المنظمات الدولية الأخرى التي صادقت على المنصة الرقمية. ومع ذلك، فإن غاية التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) ليس مجرد الحصول على إجماع عالمي بل توفير حلّ على مستوى العالم. (راجع وثيقة برنامج HumaWealth لمناطق أوروبا والشرق الأوسط وإفريقيا والفيديو الخاص بالتحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL)).

## من هو التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) ومن هو فريق عمله العالمي؟

س4: كيف يمكن اكتساب العضوية في التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL)؟ ما هو المتوقع من الأعضاء؟ ما هي الرسوم؟

إن العضوية في التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) مجانية. عند الموافقة على استمارة التسجيل عبر الإنترنت، سيصار إلى إرسال معلومات إضافية تتعلق بأنشطة GCEL. إن أعضاء GCEL يتشاركوننا رؤيتنا وأهدافنا ويعملون معنا لمعالجة المشاكل التي تواجه التجارة العالمية والتي تتعلق بالأمن والكفاءة والنقص في القدرات وذلك بهدف تعزيز الاقتصاد العالمي وجعله أكثر أمناً ومثانة. ويمكن لأعضاء GCEL المشاركة في لجان مختلفة للتعبير عن آرائهم وعن توصياتهم لمصلحة مناطقهم أو أوطانهم، أو صناعاتهم.

س5: بما أن نشر النظام العالمي للوجستية (GLS) المقترح سيكون على مستوى عالمي وينطوي على العديد من الدول في مختلف أنحاء العالم، كيف يقترح التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) إقناع مختلف البلدان والحصول على التزام منها لدعم المبادرة؟

دعونا نبحث في ما يلي باختصار:

- ما هي حاجات الأمم؟
- من هي المنظمات التي تثق بها الأمم؟
- ما هي كلفة البرنامج المقترح؟
- ما هي الفوائد والمنافع التي يقدمها البرنامج؟
- من هي الدول/المنظمات التي تحققت من الفوائد وصادقت عليها؟

ما هي حاجات الأمم؟

في ما يتعلق بالأزمة المالية العالمية والمتطلبات الضرورية لبناء قاعدة اقتصادية متينة للألفية الجديدة، يعبر جميع القيمين على الاقتصاد العالمي عن المخاوف ذاتها حيث يطالبون بما يلي:

- حل شامل وعالمي قادر على إفادة البلدان المتقدمة والنامية على حد سواء.
- فكرة مبتكرة تتميز بالانتشار السريع.
- شراكات دائمة ومتينة على المدى الطويل بين القطاعين العام والخاص.
- نمو اقتصادي مستدام يساهم في خلق فرص عمل ويعزز الاستقرار الاجتماعي.
- انتعاش سريع لاستعادة صحة القطاع المالي.

## من هو التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) ومن هو فريق عمله العالمي؟

س5: ( يتبع )

ويرتكز التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) على جميع المبادئ المذكورة أعلاه. أما هدفه في المرحلة الحالية فهو دعوة الدول التي هي على استعداد لاتخاذ دور قيادي في منطقتها لكي يتسنى لنا معاً أن نطلق مرحلة الانتشار العالمي بسرعة وعلى أكبر قدر ممكن من الفعالية وفي الواقع، كل الدول التي وجهنا إليها دعوة الانضمام إلينا هي حالياً عضو في GCEL.

**من هي المنظمات التي تثق بها الأمم؟**

لقد وضع التحالف العالمي للوجستية الفعالة صيغة الهيكلية العالمية (Global Structural Formula) الفريدة لتقديم حل عالمي ملموس يعالج صناعة تعدد أمنياً قومياً (مثل التجارة أو الخدمات اللوجستية أو التمويل أو التأمين). وتعد هذه الصيغة بالغة الأهمية إذ أنها تضمن استدامة برنامج عالمي تقوم المنظمات العالمية القادرة بإنجازه والمحافظة عليه بكفاءة، وتتولى إطلاقه منظمة لا تتوخى الربح، ويتم تنفيذه بالتنسيق مع الهيئات الحكومية.

لا بد لأي حل عالمي أن يعالج المعضلة الأساسية التالية: من الذي سيوفر الحل لتحفيز التنمية الاقتصادية وتحقيق أهداف كل من البلدان النامية والمتقدمة؟ حيث أن التجارة العالمية تؤثر على كل من القطاعين العام والخاص، يتضمن الحل العالمي الذي وضعه التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) مشاركة المنظمات المذكورة أدناه. فجميع هذه المنظمات تعمل معاً للاستفادة من قدراتها واختصاصاتها. كما تقدم الصيغة آلية مستقلة للرصد العالمي بهدف التذليل من المخاوف الجيوسياسية والاحتكارية، مع ضمان الانتشار العالمي السريع، وبالتالي توفير الفوائد لجميع المشاركين.

**الحكومة**

ليس من مسؤولية الحكومات تزويد الحلول في السوق التجارية، ولكن تقع على عاتقها مسؤولية حل المشاكل الحرجة التي تواجه بلدانها. ولتجنب تحديات الاحتكار، يمكن للحكومات أن تتشارك مع المنظمات التي لا تتوخى الربح، وخاصة تلك التي توفر آليات رصد وتعتمد عملية اختيار تلتزم مبدأ تكافؤ الفرص والشفافية لجميع المنظمات القادرة على تقديم الحل العالمي المطلوب.

**المنظمات التي لا تتوخى الربح - التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL)**

التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) هو كيان مستقل لا يتوخى الربح ويسعى إلى الجمع ما بين القطاعين العام والخاص ضمن شراكة حقيقية حيث أنّ مجموع جهودهما يعد ضرورياً لمواجهة التحديات العالمية الكبرى من أجل الصالح العام. ويقوم GCEL بالإشراف على المنظمات التي تبغى الربح وبمراقبتها لإيصال المنافع العالمية المقترحة على نحو سريع وبطريقة من شأنها إلغاء المخاوف الجيوسياسية والاحتكارية.

## من هو التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) ومن هو فريق عمله العالمي؟

س5: ( يتبع )

### المنظمات التي تبغى الربح (شبكة المجلس العالمي للوجستية)

وهي المنظمات القادرة التي يقوم GCEL باختيارها وفقاً للمبادئ التوجيهية المنشورة وعملية طلب الرخص [RFL] التي تلتزم مبدأ الشفافية وتكافؤ الفرص. وتعمل هذه المنظمات الربحية معاً في بيئة تعاونية تحت إدارة عالمية تقوم بمراقبة والإشراف على جهودها الرامية إلى بناء النظام الأساسي المطلوب ونشره. تضمن هذه الشركات الانتشار العالمي السريع وتقوم بتوفير الفوائد لعملائها في البلدان المتقدمة والنامية على حد سواء مدفوعةً بالفرص والأرباح التي تتوفر في السوق.

### القطاع الخاص

تسعى منظمات القطاع الخاص إلى تحقيق أقصى قدر من الربحية عن طريق خفض التكاليف وتوسيع أسواقها أو إنشاء أخرى جديدة وغيرها من العوامل. وتحتاج هذه الشركات إلى بيئة تنافسية تقوم بتوفيرها المنظمات الربحية القادرة والموثوقة والتي تقدم خدمات ذات كفاءة عالية طوال أيام الأسبوع وفي جميع الأوقات (٧/٢٤) وتسعى إلى الحفاظ على هذه الجودة لمواصلة أعمالها.

في الوقت الحاضر، تتضمن لائحة أعضاء GCEL من القطاع الخاص الشركات العالمية الرائدة في ميادين التمويل والتأمين والتكنولوجيا تمثل معاً أكثر من مليونين وسبعمائة ألف مليون خبير في ١٣٠ بلداً وتخدم مجتمعةً حوالي ٦٠٪ من الناتج الإجمالي العالمي.

### ما هي كلفة البرنامج المقترح؟

سيصار إلى استخدام النظام العالمي للوجستية (نظام GLS) من دون أي كلفة للمستخدم النهائي  
• من خلال الدمج السلس للمعلومات (إما عن طريق الانترنت أو من خلال الإدخال في النظم العمودية القائمة)

### ما هي الفوائد؟

باختصار:

- تخفيض نفقات الاستيراد والتصدير من المتوسط العالمي الذي يبلغ ١١٪ إلى ٦٪ ما يؤدي إلى وفر سنوي يبلغ ٧٠٠ مليار دولار
- توفير ١٥٪ على متوسط كلفة الإنتاج
- تأمين الحدود العالمية وتدفع التجارة ضد الإرهاب الذي يمارس ضد البضائع
- الجمع بين الخبرة والقوى العاملة الشابة وبالتالي توفير ملايين فرص العمل في البلدان المتقدمة والنامية
- وضع الأساس اللازم لتوسيع السوق العالمية وفتح أسواق أخرى جديدة
- تقديم فرصة في السوق أمام صناعات التمويل والتأمين والتكنولوجيا تبلغ قيمتها ٦ تريليون دولار أميركي

## من هو التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) ومن هو فريق عمله العالمي؟

س5: ( يتبع )

من هي الدول / المنظمات التي تحققت من الفوائد وصادقت عليها؟

لقد تم اختبار البنية التحتية المرنة وإثبات فعاليتها على أحد أكثر المعابر ازدحاما في العالم على الحدود بين كندا (ويندسور، أونتاريو) والولايات المتحدة الأمريكية (ميشيغان). وقد أدى نجاح هذا المشروع إلى اعتماد سبعة من أصل عشرة من التوجيهات الرئاسية الأمريكية الوطنية ذات الصلة بالأمن الداخلي الذي يتعلّق بتنظيم أمن البضائع.

وبالإضافة إلى ذلك، تلقى برنامج HumaWealth الذي أطلقه التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) مصادقات وموافقات العديد من المنظمات الدولية، بما فيها منظمة التجارة العالمية ومركز التجارة الدولية، وجامعة الدول العربية، واتحاد المصارف العربية، وأكبر شركة شبه حكومية في ماليزيا، ومنظمة الدول الأمريكية، ورابطة أمم جنوب شرق آسيا-المجلس الاستشاري للأعمال، ورابطة مؤسسات التمويل الإنمائي في آسيا والمحيط الهادئ، وغيرها من المنظمات. وعلاوة على ذلك، تم التحقق من صحة مقترح القيمة الذي يقدمه GCEL من قبل أعضاء القطاع الخاص في ميادين التمويل والتأمين والتكنولوجيا والتي لديها قوى عاملة مجتمعة تبلغ ٢,٧ مليون خبير يعملون في من ١٣٠ دولة.

## من هو التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) ومن هو فريق عمله العالمي؟

س6: ما هي الدول/البلدان التي أنجزت مرحلة إعداد برنامج HumaWealth وبدأت مرحلة التنفيذ؟ ما هو عدد البلدان/الدول المتبقية؟

كما ذكرنا سابقاً، لقد تم اختبار هذه التكنولوجيا بالفعل. وعلاوة على ذلك، اتفقت الحكومات حول العالم على أن هذا هو الحل الصحيح الذي يفضي إلى تعزيز النمو الاقتصادي المستدام وقد أصبحت شركات التكنولوجيا على أتم الاستعداد لنشرها.

لذلك، قد يفترض السؤال خطأ أنه سبق وتم اختيار البوابات الإلكترونية ونشر البنية التحتية المرنة بالفعل. وبموجب هذا الافتراض، يمكن أن يُعتبر التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) أنه يهدف إلى بيع هذا الحل. ولكن على العكس تماماً، إذ أنه يسعى إلى توفير الفرص المتساوية أمام صناعات التمويل والتأمين والتكنولوجيا في كل منطقة لتكون جزءاً من الشبكة وتقوم بنشر الحل بشكلٍ يقوم بإلغاء المخاوف الجيوسياسية والاحتكارية.

إن عدم احترام التوازن الجيوسياسي هو السبب الرئيسي وراء فشل الحلول السابقة الأخرى. وبالرغم من أن هذه الحلول قد أثبتت جدواها وتم نشرها واستخدامها، إلا أنه لم يتم اعتمادها من قبل الشركاء التجاريين في بلدان أخرى، لأن هؤلاء الشركاء كان لديهم مخاوف احتكارية كبيرة ما ساهم في إيقاف الانتشار العالمي لهذه النظم.

إن تنفيذ أي حل يهدف إلى تعزيز فعالية التجارة العالمية يجب أن يعالج أموراً أكثر عمقاً من التكنولوجيا وعمليات النشر النموذجية. فيجب أن يكون الحل استثنائياً للحفاظ على التوازن الجيوسياسي. وكما هو مبين في وثائق برنامج HumaWealth، يتم الحفاظ على هذا التوازن من خلال الخطوات التالية:

1. اختيار أهم الشركات العالمية الرائدة من خلال عملية تلتزم مبدأ الشفافية وتكافؤ الفرص، حيث سيكون العدد 28: تمويل (12) وتأمين (4) وتكنولوجيا (12) ستشكل البوابات الإلكترونية التي سيتم من خلالها الولوج إلى النظام.
2. نشر البنية التحتية المرنة في العالم من خلال أربعة خطوط تجارية معيارية (Benchmark Trade Lanes – BTL) في كل من آسيا والشرق الأوسط وأفريقيا وأوروبا والأمريكتين.
3. تشجيع كل البوابات الإلكترونية على بناء واجهة مستخدم خاصة بكل منها وفي الوقت عينه تعزيز بنية التطبيق الأساسية وقاعدة البيانات والمحافظة عليها بشكل جماعي.
4. يقوم التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL)، باعتباره شراكة لا تتوخى الربح بين القطاعين العام والخاص، برصد ومراقبة أداء شركات التكنولوجيا هذه للحماية من النشر الاحتكاري وغير المتوازن جيوسائياً. كما سيقوم GCEL بالتأكد من أن جميع المشاركين، من القطاعين العام والخاص، سيتلقون التدريب الضروري لاستخدام الأدوات الرقمية الجديدة التي يوفرها هذا البرنامج بشكل فعال.

## من هو التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) ومن هو فريق عمله العالمي؟

س6: ( يتبع )

لا يمكن لأي حل عالمي أن يحقق النجاح إلا من خلال هذه الطريقة. أما القيام بخلاف ذلك، أي نشر هذه التكنولوجيا في السوق المحلي، فلن يؤدي إلا إلى نشوء مسائل جدية وخطيرة: من سمح لكم بذلك؟ من اختار تلك البوابات الالكترونية؟ لماذا لم يتح للآخرين فرصة للمشاركة؟ وعلاوة على ذلك، إذا كان هناك حل معياري موجود فعلا في السوق، فهذا يعني أنكم تتنافسون مع شركات التكنولوجيا في العالم. في ظل هذه الظروف، فإنها لن تتعاون معكم لنشر الحل إلى عملائها، ولن تشارك الحكومات أيضاً لأنكم منظمة تسعى إلى تحقيق الربح، ولستم في موقف محايد يمكن أن يوفر الدعم لها.

يتعين أن تتم المتابعة بالتنفيذ، كما هو مبين في وثائق النافذة العالمية الواحدة + +، ووثائق المنافع التي تعود على الجميع، وHumaWealth.

لقد بدأنا بمرحلة تقييم أداء الممر التجاري المعياري (BTL) لدولتين تابعتين لمجموعة الـ G20 هما اندونيسيا والهند، لقياس كفاءة الشحن وفق العناصر الست المذكورة سابقاً. أما الخطوة التالية فهي إجراء تدريب للمستخدمين وتوفير التعليم للمؤسسات/الشركاء في كل بلد. وتشكل هذه الإجراءات أساساً لنشر الممر التجاري المعياري (BTL) بين اقتصادي اندونيسيا والهند.

ونحن نعمل الآن في منطقة الشرق الأوسط وأفريقيا لتحقيق الأمر نفسه كما وقعنا مذكرة تفاهم مع منظمة الدول الأمريكية لإطلاق الخط التجاري المعياري (BTL) بين أمريكا الشمالية والجنوبية.



## من هو التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) ومن هو فريق عمله العالمي؟

س7: ما هي الخطوات التي اعتمدها بلدان أخرى، مثل ماليزيا وسنغافورة، للانضمام إلى هذا البرنامج؟

تلقي HumaWealth دعماً قوياً من كل من ماليزيا وسنغافورة. وفي كلتا الحالتين، لم يكن هناك حاجة إلى أي تغيير في القوانين أو اللوائح القائمة لكي تصبحا جزءاً من هذه المبادرة. وفي الوقت عينه، تقوم الدولتان الآن باستكشاف سبل تعزيز أنظمتها التجارية والتبادل التجاري لتناسب والميزات العالمية المتينة التي تتمتع بها البنية التحتية المرنة.

في أعقاب ندوات التعريف بـ HumaWealth في ماليزيا وإندونيسيا والهند، تم التوقيع على مذكرة تفاهم مع ممثلين عن كل من هذه البلدان، وقد بدأت مرحلة تقييم برنامج نشر الخط التجاري المعياري (BTL) في آسيا.

وفي حالة سنغافورة، وافقت جامعة سنغافورة الوطنية (NUS)، وهي إحدى الجامعات الرائدة في آسيا، على ترأس اللجنة الفرعية الأكاديمية للتحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL). وبموجب هذا الدور، تعترف NUS بأن هذه المبادرة ستساعد سنغافورة على تفعيل التجارة وجعلها أكثر كفاءة باعتبارها رائد عالمياً.

س8: بالنسبة إلى هذا البرنامج، ما هي الخطوات المقبلة التي يتعين على بلد ما اتخاذها لكي يصبح بلداً رئيسياً في الخط التجاري المعياري (BTL)؟

تشمل هذه الخطوات حفل إطلاق البرنامج أي عقب التوقيع على مذكرة التفاهم وتنفيذها لبدء مرحلة نشر الخط التجاري المعياري (BTL)، التي تنطوي على خطوات رئيسية عدة، بما في ذلك: (1) تقييم كفاءة الشحن في جميع أنحاء البلاد، (2) اختيار المشاركين في الخط التجاري المعياري (3)، (BTL) تدريب وتثقيف المستخدمين، (4) نشر البنية التحتية المرنة و(5) استعراض فوائد البرنامج على النطاق الإقليمي والتي تحققت من خلال البنية التحتية المرنة وبالتالي تحقيق مطالب زبائن وعملاء البوابات الالكترونية التي طال انتظارها.

لمزيد من المعلومات، يرجى الاطلاع على وثائق برنامج HumaWealth.

## من هو التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) ومن هو فريق عمله العالمي؟

س9: من الذي يقترح الوزارات/البلدان كشركاء BTL محتملين: التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) أو نظراء وزاريين آخرين؟

خلال حملات التعريف ببرنامح HumaWealth والحصول على إجماع عالمي من جميع أنحاء المناطق الأربع (آسيا، الشرق الأوسط وأفريقيا وأوروبا والأمريكتين)، نقوم كذلك بتقييم مؤهلات بلدان محددة تلبي متطلباتنا لئتم اختيارها للمشاركة في الخط التجاري المعياري (BTL). عند الانتهاء من حملات التعريف بالبرنامج في كل منطقة من المناطق الأربعة، سوف نضع اللمسات الأخيرة على عملية التقييم واختيار أفضل بلد يلبي متطلباتنا للمشاركة في الخط التجاري المعياري (BTL). وما أن يثبت هذا البلد قدرته على تلبية متطلباتنا، سوف نقوم بتنسيق أنشطتنا لاختيار بلد آخر كشريك تجاري متبادل من أجل الشروع في أنشطة الخط التجاري المعياري (BTL). ومن الواضح أن الشركاء في الخط المذكور سيجنون ميزة تنافسية كبيرة باعتبارهم أول من قام بهذه المبادرة، بالإضافة إلى فوائد كبيرة أخرى نتيجة نشر البنية التحتية المرنة.

بناء على الخطط الاقتصادية الحاضرة والمستقبلية، يمكن للبلد أن يوصي بالتعامل مع دول/وزارات كشريكة تجارية وترشيحها للمشاركة في الخط التجاري المعياري (BTL).

## ما هي المهمة العالمية التي يسعى التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) إلى تحقيقها؟

س10: ما هي مهمة التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL)؟

تتمثل مهمة التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) بتوفير الأدوات وخارطة الطريق إضافة إلى اللاعبين الأساسيين لتعزيز الاقتصاد الرقمي العالمي. فنحن نبدأ بالكفاءة في التجارة والقاسم المشترك الذي يربط عالمنا ألا وهو صناعة الخدمات اللوجستية العالمية. وفي هذا الإطار يوفر GCEL الأدوات الضرورية لتحقيق الكفاءة في التجارة من خلال البنية التحتية المرنة، التي ستقوم المنظمات القادرة من القطاعين العام والخاص بنشرها في جميع أنحاء العالم دون أي كلفة.

س11: ما هي المنجزات/نتائج التي يسعى التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) إلى تحقيقها؟

سيقوم برنامج GCEL بنشر البنية التحتية المرنة في خلال ١٨ شهرا من خلال شبكة عالمية تتألف من المنظمات الموثوق بها ما سيؤدي إلى:

- تخفيض كلفة التجارة من المتوسط الحالي الذي يبلغ ١١٪ إلى ٦٪، ما يؤدي إلى وفرٍ عالمي تبلغ قيمته ٧٠٠ مليار دولار؛
- تخفيض متوسط تكاليف التشغيل في المنطقة بنسبة تصل إلى ١٥٪، من دون أي كلفة لجميع المستخدمين النهائيين؛
- زيادة حجم نمو التجارة بقيمة ١,٢ تريليون دولار في منطقة الشرق الأوسط وأفريقيا؛
- خلق ٩٤ مليون فرصة عمل في الصناعات التحويلية وقطاع الخدمات في جميع أنحاء العالم؛
- فتح سوق عالمية جديدة واسعة أمام صناعات التأمين والتمويل، والتكنولوجيا العالمية، والتي من المتوقع أن تصل الفرص فيها إلى ٦ تريليون دولار بحلول عام ٢٠٢٠؛
- تعزيز القدرة التنافسية للملايين من الشركات الصغيرة والمتوسطة في جميع أنحاء العالم، وربطها بالأسواق العالمية، وجعلها أكثر قابلية للتمويل؛
- زيادة القدرة الاستيعابية في جميع خطوط النقل والإمداد المباشر، وخصوصاً زيادة الإنتاجية في الموانئ والمعابر الحدودية وتوفير المؤشرات الواضحة عن المواقع التي من شأنها جذب الاستثمارات من القطاعين العام والخاص، ما يتيح إمكانية تحديد أولويات الاستثمارات من أجل الحصول على عوائد أعلى.

## ما هي المهمة العالمية التي يسعى التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) إلى تحقيقها؟

### س12: لماذا هناك حاجة إلى نظام مثل نظام GLS؟

يمكن تلخيص ضرورة وجود نظام GLS في ثلاث أسباب هي: الأزمة الاقتصادية، وعدم الكفاءة في التجارة وتهديد الإرهاب ضد الشحنات الذي يهدد تدفق التجارة. وبسبب انخفاض الطلب نتيجة للأزمة الاقتصادية العالمية، ثمة حاجة لاستعادة الطلب عن طريق تعزيز القدرة الشرائية للاقتصادات المتوسطة الدخل والتي تمثل ٤٥٪ من سكان العالم، ما يؤدي بالتالي إلى النمو المطرد في الاقتصاد العالمي. إن الصناعات اللوجستية المجزأة للغاية، والتي ما زالت تسيطر عليها النظم العمودية الداخلية، غير قادرة في الوقت الراهن على إدارة عملية أفقية بشكل كفاء. وهذا النقص في الكفاءة واسع النطاق ويكلف ما يقرب من ٧٠٠ مليار دولار سنوياً على مستوى العالم كما وأن خطر الإرهاب ضد البضائع والشحنات يهدد تدفق التجارة.

### س13: ما هو الفرق بين نظام GLS ومفهوم النافذة الواحدة؟

يمثل نظام GLS بعداً جديداً في صناعة النقل البحري العالمية ويقدم مستويات جديدة من الكفاءة والأمن للبضائع والشحن لكل مشارك في عملية الشحن. كما ويوفر هذا النظام وسائل وأدوات سلسلة من الطرف إلى الطرف (end-to-end) أمام المشاركين في صناعة الخدمات اللوجستية لمساعدتهم على إدارة سلسلة التوريد العالمية، بغض النظر عن وسائل النقل البحري. ويعزز نظام GLS من فعالية الاستثمارات في النظم «القديمة» القائمة داخل المؤسسات من خلال اعتماد المعايير المفتوحة الأمر الذي يتيح استغلال قدرات جديدة من النظم القديمة القائمة وأنظمة الملكية. ويقوم نظام GLS بتوحيد وتبسيط عملية الشحن من خلال تطبيقات متطورة للأعمال من شأنها تعزيز الثقة والاعتماد على الشبكات اللوجستية في جميع أنحاء العالم. كما أنه يوفر منصة مفتوحة مشتركة أمام خدمات التمويل والتأمين وخدمات التتبع وتحديد المواقع وتحديد الترددات الإذاعية (RFID) وبالتالي تحقيق أقصى قدر من قيمة العرض لعملائهم، وتوسيع الفرص في السوق.

يتخطى نظام GLS مرحلة المفهوم حيث تم اختباره وثبت في الواقع العملي على إحدى أكثر الممرات التجارية ازدحاما في أميركا الشمالية. وقد قامت الشركات الأعضاء في التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) الرائدة في ميادين التمويل والتأمين والتكنولوجيا بالتحقق من صحة نظام GLS ومن اقتراح القيمة الذي يقدمه. قبل أن تصبح هذه الشركات أعضاء في GCEL عليها أن تتقدم بعملية "طلب الرخص" [RFL] لتشارك في عملية نشر نظام GLS على الصعيد العالمي من خلال برنامج مدته ١٨ شهراً. بالنسبة لنظام النافذة الواحدة، يرجى الاطلاع على س٢٦.

## ما هي المهمة العالمية التي يسعى التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) إلى تحقيقها؟

### س14: كيف يساهم نظام GLS في إعادة تنشيط الاقتصاد العالمي؟

باختصار سيقوم نظام GLS بتحقيق ما يلي: تخفيض كلفة التجارة في البلدان النامية والمتقدمة على حد سواء، وتوسيع امتداد أسواقها؛ تخفيض تكاليف التشغيل لشركات القطاع الخاص وتعزيز قدرتها على خلق فرص العمل والمحافظة عليها؛ توفير خطوط نقل وإمداد لوجستية قوية لتعزيز إنتاجية وشفافية التجارة ما يؤدي إلى وضوح ديناميكي وتحكم أفضل بالتجارة، فضلاً عن إمكانية التحذيرات من الأخطاء في وقت مبكر ما يعزز من الثقة؛ توفير الأدوات اللازمة للتوسع في الأسواق الإقليمية والعالمية في أماكن بعيدة من خلال نظام GLS؛ الاستفادة من خبرات الدول المتقدمة ومن أسواق العمل الشاب في البلدان النامية؛ تعزيز إمكانية توافر البيانات التاريخية بشكل مباشر للتخطيط في الحاضر والمستقبل. كل هذه الفوائد يقدمها نظام GLS للمستخدمين النهائيين دون أي كلفة.

### س15: كيف يقوم نظام GLS بدعم خارطة الطريق لإنعاش الاقتصاد العالمي؟

للإجابة على هذا السؤال، علينا أولاً أن ننظر في الآثار المترتبة عن الأزمة المالية العالمية والفرص الناشئة عنها إضافة إلى الأهداف الحالية والمستقبلية للاقتصاديات في جميع أنحاء العالم. باختصار، كان للأزمة العالمية تأثيراً كبيراً على البلدان المتقدمة والنامية على حد سواء، وفي جميع المناطق. والأثر الأكبر كان من نصيب الدول التي تعتمد بشكل أساسي على الصادرات إلى الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي. واستشرافاً للمستقبل، تشدد الأزمة مجدداً على الأهداف الاقتصادية الأربعة التي تعدّ غاية في الأهمية وهي كالتالي:

- تعزيز التبادلات التجارية مع مناطق أخرى من العالم، وخاصة بين بلدان المنطقة ذاتها؛
- تعزيز الطلب على السلع الاستهلاكية وسلاسل التوريد بين الدول المجاورة ما يؤدي إلى إعادة التوازن الاقتصادي بشكلٍ بناء؛
- الاستثمار في البنية التحتية التي تعزز فرص النمو المستدام أمام المنطقة في المستقبل؛
- التصدي للتحديات البيئية والاجتماعية، بما في ذلك تثبيت قطاع الخدمات باعتباره مصدراً للنمو الاقتصادي.

لتحقيق ما ورد أعلاه، لا بد من وضع خارطة طريق متينة بما أنها تساعد على اغتنام الفرص الاقتصادية الجديدة. فتوسيع قاعدة التجارة فيما بين البلدان المجاورة النامية والمتقدمة داخل المنطقة الواحدة يعدّ أمراً بالغ الأهمية للاستفادة من مواطن قواها وربطها ببعض. وتعتمد خارطة الطريق الاقتصادية التي يضعها GCEL على ربط مواطن القوة لتحقيق التميز في الأعمال وتعزيز الاقتصاد الإقليمي من خلال اعتماد البنية التحتية المرنة. وسيصار إلى توفير هذه الأخيرة من دون أي كلفة بالنسبة إلى الشركاء التجاريين في المنطقة ذاتها، وستساعد على تعزيز الابتكار وتوفير معايير الاستثمار وتدعيم سلاسل التوريد داخل كل منطقة ومع بقية العالم. هذه هي المكونات الأساسية التي تساهم في اغتنام مستقبل اقتصادي جديد. للمزيد من التفاصيل، يرجى الاطلاع على وثائق برنامج HumaWealth.

## ما هي المهمة العالمية التي يسعى التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) إلى تحقيقها؟

س16: من خلال تطبيق نظام GLS، يدعي التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) بأنه يتمكن من تحقيق معدل توفير يبلغ 30% في كلفة التجارة. هل من الممكن تحقيق هذا الوفر لكافة البلدان، بما في ذلك البلدان ذات الحالة المادية المتواضعة؟

نعم. من المتوقع انخفاض كلفة الاستيراد والتصدير بقيمة 30% من خلال استخدام البنية التحتية المرنة التي تقوم بتعزيز العناصر الستة لكفاءة الخدمات اللوجستية. فلنأخذ بعين الاعتبار أن إنجلترا، حتى ببنيته التحتية الهائلة، تتكبد خسائر سنوية تزيد قيمتها على 28 مليار دولار بسبب التوثيق غير الدقيق أو المتأخر للبضائع أو حتى فقدانه. وقد تناول نظام GLS بنجاح وضعاً مماثلاً على معبر الحدود الشمالية بين الولايات المتحدة / كندا. (للحصول على مزيد من التفاصيل يرجى الاطلاع على تقرير SCAC).

س17: هل هناك دراسات لدعم الأرقام المتعلقة بالفوائد التي يقدمها البرنامج إلى البلد من حيث خلق فرص العمل، والتوفير في التكاليف وغيرها من الفوائد؟

نعم. فإن اقتراح القيمة الإجمالي الذي يقدمه التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) للبلد يشمل خفض التكاليف التجارية ونفقات وحدات التشغيل، وخلق فرص العمل، وزيادة فرص السوق أمام قطاع الخدمات في البلاد. وثمة درس مفيد من التاريخ يساعدنا على فهم مبادرة التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) ووضعها في منظورها الصحيح. فقبل نحو 70 عاماً تقريباً، قدم السيد مالكولم ماكلين حاوية الشحن البحري إلى العالم باعتبارها وسيلة أفضل لنقل المنتجات على الصعيد العالمي. في الواقع، قام هذا الصندوق الحديدي بتقليص تكاليف الشحن وتفريغ السفن بشكل كبير إضافة إلى تعزيز أمن الشحنات. كما وسمح هذا الابتكار الفذ بتعزيز الكفاءة التجارية ما أدى إلى زيادة حجم نمو التجارة العالمية بشكل كبير وجعل الاقتصاد العالمي أكثر ترابطاً. واليوم، وفي ظل هذا العصر الرقمي، يمكننا تعزيز كفاءة التجارة مرة أخرى من خلال تسخير طاقات التكنولوجيا لتقليص تكاليف التبادلات التجارية ونفقات التشغيل وزيادة حجم التجارة، وجعلها أكثر أمناً وكذلك تعزيز الاقتصاد العالمي. باختصار، لقد نجح تعزيز الكفاءة التجارية في الماضي ونستطيع اليوم تحقيق النجاح مرة أخرى وبالطريقة عينها.

كيف يمكن إطلاق هذا العصر الرقمي الجديد من الكفاءة التجارية؟ هناك عدة دراسات مهمة قامت بها الأمم المتحدة، والبنك الدولي، والآبيك (APEC)، ومنظمة التجارة العالمية وغيرها من المنظمات والتي تعترف الآن بالعناصر الستة المهمة التي تؤثر على كلفة التجارة وهي: الاندماج، والتوثيق الإلكتروني، والتتبع والرؤية، والعمليات، والكفاءة، والشحن الآمن. وفي هذا الإطار ستقوم البنية التحتية المرنة بتعزيز كفاءة هذه العناصر الستة، ما يسمح بالتالي تعزيز كفاءة التجارة، وخفض تكاليفها ونفقات وحدات التشغيل. فزيادة الكفاءة والشفافية في المعاملات التجارية بين البلدان والمناطق، من شأنه تخفيض التكاليف واستقطاب المزيد من الاستثمارات، وتعزيز القدرة الشرائية المحلية وزيادة حجم نمو التجارة. كما ستقوم هذه البنية التحتية بتوفير الأدوات وخارطة الطريق لتحقيق أقصى قدر ممكن من الفوائد المذكورة من خلال ربط مكامن القوة بين البلدان المتقدمة والنامية والناشئة. فمع تعزيز الكفاءة والشفافية في البلدان النامية والناشئة، ستتمكن البلدان المتقدمة من شراء المنتجات بكل ثقة من الأخيرة، وبالتالي ستساهم في تحسين قدرتها الشرائية. في المقابل، يمكن للبلدان النامية والناشئة شراء المنتجات والخدمات من الدول المتقدمة وهكذا سيتم إعادة التوازن التجاري بطريقة بناءة داخل المنطقة، وكذلك في جميع أنحاء العالم.

يرجى الاطلاع على وثائق برنامج HumaWealth، التي تقدم شرحاً وافياً عن كيفية استخدام الأدوات وتطبيقها. يرجى الاطلاع أيضاً على وثائق «الفوائد التي تعود على الجميع»، والتي تفسر كيف يمكن تعزيز العناصر الستة والميزات المتاحة للمنظمات المشاركة في سلسلة خطوط التوريد.

## كيف سيتمكن التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) من تحقيق مهمته؟

س18: ما هي البنية التحتية المرنة وكيف سيصار إلى نشرها في العالم؟

تتألف البنية التحتية المرنة من التالي:

1. النظام العالمي للوجستية (Global Logistics System – GLS) وهو عبارة عن منصة مفتوحة لتكنولوجيا المعلومات تمّ المصادقة عليها والتحقق من الفوائد التي يقدمها من قبل أهم المنظمات العالمية.
2. شبكة نشر عالمية تتألف من أهم الشركات الرائدة في ميادين التمويل والتأمين والتكنولوجيا والتي ستعمل بمثابة البوابات الالكترونية لنشر النظام (Gateways). تتضمن هذه الشبكة 12 شركة معلوماتية و12 شركة تمويل و4 شركات تأمين موزعة بالتساوي في مناطق آسيا والأميركيتين وأوروبا والشرق الأوسط وأفريقيا وستتيح إمكانية الولوج إلى نظام (GLS). بالإضافة الى ذلك، ستكون هناك أنظمة لدمج المعلومات وأنظمة خدمات التتبع على غرار النظام العالمي لتحديد المواقع (GPS) وتقنية تحديد الترددات الإذاعية (RFID). وسوف يقوم GCEL بنشر التعليمات وطلب الرخصة لإختيار البوابات الالكترونية المؤهلة، على أساس المناطق، والتي ستتولى مسؤولية تعزيز ونشر واستمرار النظام الأساسي.
3. شراكة بين القطاعين العام والخاص لقيادة برنامج الإنتشار العالمي السريع. في هذا الإطار سوف يتم إختيار الخط التجاري المعياري (BTL) في كلّ منطقة حول العالم (آسيا، الأميركيين، أوروبا والشرق الأوسط وإفريقيا) حيث سوف يتم تطبيق التكنولوجيا من نقطة التحميل الى نقطة التفريغ. وسيقوم التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) بالدراسة التحليلية لتقييم فعالية الشحن (SEA) قبل مرحلة تطبيق التكنولوجيا وبعدها وسيصار إلى استعراض نتائج هذه الدراسة لمقارنة مستوى التطور. ستكون هذه الخطوط التجارية بمثابة المعيار في كافة المناطق التي تتواجد فيها البوابات الالكترونية والتي ستتولى نشر النظام العالمي للوجستية على مستوى العالم لتقديم المنافع الهامة لقاعدة زبائنها. إذا ما عمدت كلّ بوابة الكترونية إلى ضمّ حوالي 150 من لائحة زبائنها فستقوم بإنجاز قرابة 60 % من فوائد سوق الشحن بحلول العام 2020.

## كيف سيتمكن التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) من تحقيق مهمته؟

### س19: ما هو نظام GLS وكيف يعمل؟

إن النظام العالمي للوجستية (GLS) هو منصة مفتوحة حظيت على براءة إختراع عالمية تتيح التبادل السلس للمعلومات بين المشاركين في سلسلة التوريد (من مرحلة الإنتاج إلى مرحلة التوزيع Shelf to shelf) وتقدم مجموعة من الأدوات الرقمية لتعزيز الفعالية والشفافية وتحقيق التميز بالأعمال. ويوفر نظام GLS دمجاً سلساً لكافة الأنظمة العمودية الداخلية ويتيح الولوج عبر البوابة الإلكترونية بالنسبة إلى كافة الشركات المتعلقة بحركة الشحن. ويؤمن هذا النظام أيضاً أدوات يتم تداولها من الطرف إلى الطرف لإدارة حركة الشحن في سلسلة التوريد العالمية بكافة وسائط الشحن. كما يؤمن أيضاً منصة رقمية مفتوحة مشتركة لكافة الخدمات الثانوية الضرورية لقطاع الوجستيات مثل التمويل والتأمين وتقنية تحديد الترددات الإذاعية RFID إضافة إلى نظام التعقب العالمي لتحديد المواقع GPS.

### س20: هل يحاول نظام GLS توحيد صناعة الخدمات اللوجستية العالمية؟

من الطبيعي توقع وجوب القيام بعملية توحيد في حالة تقديم حل تكنولوجي. لقد بذلت منظمات كبيرة مساع عديدة لتوحيد الصناعة اللوجستية العالمية (GLI) كخطوة أولية نحو تعزيز فعالية اللوجستيات إلا أنها فشلت بإحراز نتائجها المرجوة لأن عملية التوحيد في هذه الحالة غير ممكنة. ولدى كل منطقة وبلد ومنظمة حول العالم تحفظاتها بشأن التغيير الجذري لعملياتها اللوجستية. فموانع التغيير هي نتيجة عوامل عديدة بما فيها سنوات الخبرة في مركزها الجغرافي المحدد والتكنولوجيا المتاحة وقوانين البلد وأسعارها من بين أمور أخرى.

في الوقت الحالي من المبكر جداً محاولة توحيد الصناعة اللوجستية العالمية (GLI). ولكن يمكننا توحيد وتسهيل عملية الشحن لأنها القاسم المشترك لكافة النظم العمودية للقطاع اللوجستي العالمي والدول. بمعنى آخر، لقد فشلت كافة المحاولات السابقة لحل هذه المشكلة لأنها حاولت توحيد الصناعة اللوجستية العالمية. أما نهج نظام GLS فيختلف لأنه يركز على توحيد عملية الشحن وليس على الصناعة اللوجستية العالمية بحيث أن الشحن هو القاسم المشترك لهذه الصناعة.

توفر صناعة الطيران مثلاً مفيداً جداً في هذا الإطار حيث أنها عالجت مسألة توحيد المعلومات. لقد اعتمد مجال الطيران في الماضي وبشكل كبير على المبيعات والتسويق والحجز والخدمات الأخرى التي توفرها وكالات السفر بحيث انه كان منطقياً أن تقوم شركات الطيران بعمليات حجز لركاب أقل ورحلات أبطأ ووجهات محدودة أكثر. ولكن حين بدأ مجال المسافرين بالنمو مؤمناً وجهات أكثر ومستخدماً طائرات أسرع وأكبر، ازداد حجم الحجوزات أضعافاً وأضعاف. بالإضافة الى ذلك، أصبحت الدقة والفعالية عاملين هامين جداً لتنظيم الوصلات الجوية على نحو سريع بحيث لم تعد محاولات وكالات السفر الفردية عبر الوسائل القديمة مواكبة لهذا التطور. إبتكر مجال الطيران العالمي أنظمة معلوماتية مركزية حيث يستخدم وكلاء السفر حول العالم اليوم أربعة أنظمة للحجوزات فقط: سايبير (Sabre) وورد سبان (World Span) وأمادايوس (Amadus) و جاليليو (Galileo). تتوفر هذه الأنظمة أيضاً للعمامة عبر صفحات الأترنت: إكسبيديا (Expedia) وأوربيتس (Orbitz) وكاياك (Kayak) وغيرها بحيث يتمكن أي مسافر من الولوج اليوم لما كان محصوراً بوكلاء الطيران في الماضي.



## كيف سيتمكن التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) من تحقيق مهمته؟

س20: ( يتبع )

في سبيل تطوير تلك الأنظمة القوية، أدرك مجال الطيران أن القاسم المشترك في نظام الحجز المتعدد هو المسافر. وبناءً على ذلك، كان الهدف الأساسي لأنظمة الحجز الإلكترونية هو تعزيز فعالية المسافر وأمنه مهما كانت وجهته أو الطائرة التي يستقلها. لهذا، تؤمن كل وكالة طيران للمسافر المعلومات الأدنى المطلوبة للسفر عبر البلدين والنظاميين العاموديين لشركتي الطيران على الرغم من اللغات المتعددة وأهداف الشركات ومهمات شركات الطيران العديدة حيث تُطبع المعلومات الأدنى على جوازات المرور الإلكترونية مثل إسم المسافر وبوابة السفر ورقم الرحلة إلخ... وفي حالة صناعة الخدمات اللوجستية العالمية، أدرك نظام GLS هذه الأمور ويشير إليها بـ «عناصر المعلومات العالمية» «UDEs».

وقد تمكن مجال الطيران، عبر استخدام عناصر المعلومات العالمية، من وضع حلّ تكنولوجيا التسهيلات الذي يؤمن الخدمات الأفضل لزيائنه حيث يتمكن هؤلاء الزبائن اليوم عبر الإنترنت، وبشكل مجاني، من تقييم الوسيلة الأفضل التي تلائم إحتياجاتهم وشراء التذاكر واختيار المقاعد ودفع تكلفة التذاكر وترتيب نقلهم وغيرها من الخدمات.

كما أن القاسم المشترك في الأنظمة العامودية لشركات الطيران هو المسافر، كذلك يمثل الشحن القاسم المشترك بين الأنظمة العامودية لشركات اللوجستيات. لهذا، يجب أن يتركز هدفنا على تعزيز فعالية الشحن وأمنه في الأنظمة العامودية اللوجستية المتعددة وليس على تلك الموجودة في الشركة الواحدة. إذا لم نحقق هدفنا سوف نقع مرّة أخرى في فخ الحلول المصممة خصيصاً لحالة واحدة أو ينتهي بنا الأمر في محاولة فاشلة أخرى لتوحيد الصناعة اللوجستية العالمية.

يخولنا التركيز على الشحنة من توحيد وتسهيل عملية الشحن مرتكزين على المعلومات الأدنى المطلوبة وعلى عناصر المعلومات العالمية الخاصة بالقطاع اللوجستي وبالتالي تحقيق الفعالية الأفقية والأمن من مرحلة الإنتاج إلى مرحلة التوزيع.

## كيف سيتمكن التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) من تحقيق مهمته؟

س21: كيف يمكن لنظام GLS معالجة مشكلتي النقص في الكفاءة التجارية وسلامة البضائع؟

تمثل شركتا DHL أو Federal Express، اللتان تمارسان عملهما عبر نظام واحد وحاملة واحدة، أهم النماذج التي توفر أمن وسلامة البضاعة. فقد تمكنت هاتين الشركتين من تعزيز فعاليتها عبر الاستخدام الأفضل لمستودعاتها بالإضافة الى تنظيم وصول ومغادرة طائراتها وشاحناتها. غير أن هذه الشركات تمتلك قدرة على إستيعاب عدد معين من الشحنات وتوزيع جغرافي محدود أي انها لا توفر خدماتها في كافة الأسواق حول العالم حيث يقل مستوى الفعالية في حال إضطرارها العمل خارج إطار شبكة عملها. إن نظام GLS هو مماثل لأنظمة هذه الشركات ولكنه يمثل نهج «النظام الأوحده والحاملات المتعددة». كما إن نظام GLS غير محدود من حيث حجم الشحنة ووجهتها ما يعني أن نظام GLS سيؤمن الولوج العالمي عبر توسيع القدرة الاستيعابية. في ما يتعلق بمجالي الإستيراد والتصدير وتكاليف وحدات التشغيل ثمة ستة عناصر تساهم في عدم الكفاءة وهي: الدمج، والتوثيق الإلكتروني، والتتبع والرؤية، الكفاءة، والمنهجيات والشحن الآمن. بحسب الدراسات الموثقة التي أجراها البنك العالمي وأبيك (APEC) وغيرها من المنظمات، فإنّ تعزيز الستة العناصر المذكورة سابقاً يؤدي إلى تقليص أسعار كلفة أعمال الإستيراد والتصدير العالمية بشكل كبير. تركز البنية التحتية المرنة لـ GCEL على هذه العناصر الستة حيث أن انتشارها سوف يساعد على بلوغ الهدف المرجو أي تعزيز كفاءة التجارة.

أما في ما يتعلق بسلامة البضائع، فتفتيش الشاحنات على نقاط الحدود يعد عملاً متأخراً جداً حيث يتعيّن علينا أن يكون لدينا إشراف أمني متعدد الطبقات من مرحلة الإنتاج إلى مرحلة التوزيع لضمان سلامة البضائع بدءاً بإستخبارات البلد وخفر السواحل وصولاً إلى إنفاذ القوانين الداخلية للبلد. فسلامة البضائع في القرن الواحد والعشرين تتطلب مشاركة المعلومات الإستخبارية. وبفضل نظام GLS، ومن خلال المنصة الرقمية للتجارة، يصبح بالإمكان توفير هذه المعلومات بشكل مباشر ومصدق عليها عبر مصادر متعددة. وتؤمن خطوة كهذه إمكانية تحديد الشحنات المشبوهة والشحنات القادمة من مناطق بعيدة.

## كيف سيتمكن التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) من تحقيق مهمته؟

س22: هل يبني نظام GLS على نتائج ملموسة يمكن تقديمها؟

لقد خضع نظام GLS لدراسة دقيقة حيث أثمر تقرير التأمين على البضائع ضد الإرهاب (SCAC) نتائج ناجحة حول النسخة رقم 2.4 من نظام GLS بعد دراسة الفعالية اللوجستية وتعزيز سلامة البضائع خلال المرحلة الأولى من المبادرة عبر أكبر مداخل الحدود للولايات المتحدة الأميركية. تضمنت المرحلة الأولى شركة فورد للسيارات (Ford Motor Company)، وماجنا إنترناشونال (Magna International)، تي ن تي للوجستيات (TNT Logistics)، وأوراكل (Oracle)، وكومبيووير (Compuware) وبيل كندا إمبرجيس (Bell Canada-Emergis) وشركات أخرى. ولقد وافقت أهم الشركات الرائدة في ميادين التمويل والتأمين والتكنولوجيا بالإضافة إلى نخبة من الأكاديميين المحترمين ومعاهدهم على منافع مبادرة GLS و GCEL وأعربوا عن إستعدادهم للمشاركة في المبادرة العالمية التي أطلقها هذا الأخير. (المزيد من المعلومات، الرجاء الإطلاع على تقرير SCAC).

س23: كيف يمكن تسديد تكاليف نظام GLS إذا كان سيتم توفيره دون أي كلفة إلى المستخدمين النهائيين؟

تتضمن عملية نشر نظام GLS ثلاثة أنواع من مؤسسات الصناعة التي سوف تؤمن سوية خدمات دعم شاملة تعدّ ضرورية في التجارة العالمية لنقل البضائع من مرحلة الإنتاج إلى مرحلة التوزيع (التمويل والتأمين والتكنولوجيا). وسوف تشكل هذه الصناعات البوابات الالكترونية لتأمين الولوج المجاني للمستخدمين النهائيين لنظام GLS وإمكانية دمج زبائنهم الحاليين والمستقبليين بنظام GLS وصيانة النظام الأساسي وضمان استمراره. ويؤمن نظام GLS للصناعات المذكورة أعلاه منصة رقمية مفتوحة لا مثيل لها وشبكة لتوسيع خدماتها عالمياً. علاوة على ذلك سوف يعزز نوعية الخدمات ويقصّ مخاطر الأعمال ما يؤدي إلى ارتفاع كبير في نسبة الإيرادات. وسوف تقوم هذه الصناعات بمشاركة هذه العائدات مع البوابات الالكترونية لإكمال صيغة الأعمال المبتكرة التي تنتمي إلى الألفية الجديدة والتي تتيح الولوج إلى نظام GLS من دون أية كلفة للمستخدمين النهائيين ما يؤدي بالتالي إلى إعماده عالمياً.

لقد أثبتت هذه الصيغة نجاحها في مجال الطيران. إذ يمكننا اليوم معاينة جميع خدمات الطيران الموجودة عبر شبكة الإنترنت واختيار شركة الطيران التي تناسب احتياجاتنا وتغيير مقاعدنا ودفع رسم التذكرة وحجز السيارة والفندق وذلك مجاناً عبر برنامج يؤمن الولوج إلى هذه الخدمات. فالإزداد في الإيرادات الناتج عن استخدام بطاقة الإئتمان يسمح بدفع تكاليف هذه البرامج التكنولوجية.

عبر نشر نظام GLS من خلال البوابات الالكترونية الموثوقة، من المتوقع أن تبلغ فرصة السوق أمام شركات التمويل والتأمين والتكنولوجيا بحلول العام 2020:

- المؤسسات المالية 5.000 مليار دولار أميركي
- مؤسسات التأمين 600 مليار دولار أميركي
- مؤسسات التكنولوجيا 116 مليار دولار أميركي

سوف تتأمن للبوابات الالكترونية فرصة بقيمة 400 مليار دولار أميركي من خلال صيغة مشاركة الإيرادات المذكورة أعلاه.

## كيف سيتمكن التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) من تحقيق مهمته؟

س24: ما هو الخط التجاري المعياري (BTL)؟

تتألف البنية التحتية المرنة من منصة رقمية مفتوحة وشبكة عالمية للنشر وبرنامج إنتشار سريع وقد تم اختبارها عند أهم وأكبر الحدود النشطة بين الولايات المتحدة وكندا بمشاركة صناعة السيارات (شركة فورد للسيارات Ford Motor Company، وماجنا إنترناشونال Magna International، و لوجستيات تي ن تي TNT Logistics، وأوراكل Oracle، وبيبل كندا إيميرجيس وشركات أخرى). وقد اختبرت هذه الشركات، بشكل مباشر، مدى ازدياد الفعالية بعد استعمال تكنولوجيا البنية التحتية المرنة (الرجاء مراجعة تقرير SCAC).

يقوم GCEL حالياً بإعداد الشبكة التي ستقوم بنشر البنية التحتية المرنة عالمياً ويتضمن ذلك خطوات عديدة. تتضمن الخطوة الأولى اختيار 28 شركة تؤلف شبكة الانتشار العالمية (12 شركة تمويل و4 شركات تأمين و12 شركة تكنولوجيا). سوف يتم اختيار هذه الشركات من خلال عملية طلب الرخص RFL التي تلتزم مبدأ تكافؤ الفرص خلال إطلاق الحدث التكويني لبرنامج HumaWealth المنوي عقده في جينيف في قصر الأمم. وسوف يتم اختيار الشركات كبوابات الكترونية حسب المواصفات التالية: الامتداد في الاسواق العالمية، والقدرة على تطبيق التكنولوجيا (كيفية دمج أنظمة الزبائن العامودية في النظام وتأمين الولوج الإلكتروني إلى الشركات الصغيرة والمتوسطة الحجم SMEs) بالإضافة الى القدرة على تذليل الصعوبات الجيوسياسية.

سوف تحقق هذه الشركات معاً بالتعاون مع GCEL إنتشاراً سريعاً لبرنامج HumaWealth من خلال أربع خطوط تجارية معيارية BTL حول العالم (آسيا، الشرق الأوسط وإفريقيا، أوروبا، والأميركيتين) لإطلاق البنية التحتية المرنة الذي يستغرق 18 شهراً. وسوف يتم استخدام البنية التحتية المرنة عبر المشاركين في سلسلة التوريد لإنجاز المعاملات التجارية من مرحلة الإنتاج إلى مرحلة التوزيع من خلال الولوج إلى بوابة الإنترنت أو عبر دمج الأنظمة الداخلية. وسوف يتم الإنتشار العالمي خلال 12 شهر بعد ذلك (الرجاء مراجعة الأسئلة 2 و 4) حيث ستحظى البوابات بفرصة في السوق تصل قيمتها إلى 6 ترليون دولار أميركي بحلول العام 2020.

## كيف سيتمكن التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) من تحقيق مهمته؟

س25: أين سيتم نشر نظام GLS ومن سيتولى هذه المسؤولية؟

سيصار إلى نشر نظام GLS من خلال أربعة خطوط تجارية معيارية في كل من آسيا والشرق الأوسط وإفريقيا وأوروبا والأميركيتين على أن تكتمل عملية النشر خلال 18 شهراً من إنعقاد الحدث التكويني العالمي لبرنامج HumaWealth. ومن المقرر عقد هذا الحدث العالمي في مقر الأمم المتحدة حيث ستشارك في تنظيمه منظمات عالمية منها: منظمة الأمم المتحدة ومنظمة التجارة العالمية ومنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي ومنظمة الدول الأمريكية والأمانة العامة لجامعة الدول العربية ورابطة دول جنوب شرق آسيا وغيرها.

في ما يتعلّق بالتكنولوجيا، لا يثق العالم إلا بالمنظمات التي أثبتت نجاحها في ميدان العمل والتي تؤمن خدمة متواصلة على مدار اليوم وكافة أيام الأسبوع. وتقوم هذه الشركات المختصة بالتكنولوجيا بنشر الأنظمة الداخلية العمودية حول العالم وقد لعبت جماعياً دوراً هاماً في الريادة والابتكار في عالمنا هذا. إلا أن هذه الشركات لم تستطع حتى الآن، ولأسباب عديدة، ابتكار بيئة تسهّل دمج المعلومات على مستوى العالم لإنجاز متطلبات سلسلة التوريد ومن هذه الأسباب نموذج العمل الذي لا يتناسب مع الحل العالمي ولا يعالج المسائل الجيوسياسية والإحتكارية. إلا أن السبب وراء عدم التمكن من إستكمال متطلبات سلسلة التوريد لم يكن أبداً النقص في المقدرات التكنولوجية.

واليوم، قام GCEL بتذليل المخاوف المذكورة أعلاه عبر برنامج عالمي مثبت الفعالية حيث قام للمرة الأولى بإستقطاب أهم شركات التكنولوجيا في العالم. وقد وقعت هذه الشركات إتفاقيات عدم المنافسة (non-compete agreements) مع GCEL بما أنها تدرك أنه لا يمكن لهكذا مبادرة النجاح إلا عبر قيادة تحالف يجمع بين القطاعين الخاص والعام. ويكفي أن تقوم كل شركة، تمثل بوابة الكترونية، بجذب 150 من زبائنها لتحصل كلّ واحدة منها على 5% من حجم السوق العالمية بحلول العام 2020. وبفضل النظام سوف تحقق البوابات الالكترونية الإثنتي عشر معاً 60% من حجم السوق العالمية بحلول العام 2020.

تعدّ مبادرة GCEL العالمية غير مسبوقه لأنها تؤمن اقتراح القيمة الأمثل لجذب كافة أنواع المستخدمين على اعتماد النظام. يتضمن هذا الاقتراح الفوائد التالية، على سبيل المثال لا الحصر:

- 1- تقليص تكاليف التجارة وتكاليف وحدات التشغيل.
- 2- نشر النظام من خلال شبكة عالمية تتألف من الشركات الموثوقة العاملة في مجال تقديم الخدمات.
- 3- الولوج الى البرنامج من دون أي تكلفة.

تضمن هذه المنافع المميزة الإنتشار السريع للمبادرة حيث أن البوابات الالكترونية الإثنتي عشر ستؤمن ولوجاً مجانياً عبر الإنترنت بالنسبة إلى أية منظمة لا تعتمد النظام الداخلي العمودي. أما المنظمات التي تمتلك الأنظمة الداخلية العمودية الخاصة بها فسيتم دمجها بشكل مجاني أيضاً عبر الشركات التكنولوجية التي توفر لها الخدمات أو عبر الشركات الكفوءة لدمج المعلومات.

## كيف سيتمكن التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) من تحقيق مهمته؟

### س26: كيف يمكن للبنية التحتية المرنة دعم تسهيل التجارة؟

توفر البنية التحتية المرنة، التي يسعى GCEL إلى إطلاقها، أدوات عديدة من شأنها توسيع عملية التمويل التجاري وتعزيز سلامته وزيادة نمو حجم التجارة عبر زيادة الإنتاجية بالنسبة إلى مؤسسات التمويل والقياديين في الصناعات المذكورة.

#### توسيع عملية التمويل التجاري وتعزيز سلامته

- يحتاج قطاع المصارف إلى زيادة حصصه مع قاعدة زبائنه الحالية وإلى إيجاد أسواق جديدة لتأمين عائد أكبر لرأس المال والتعويض عن الفراغ الذي خلفه فائض التمويل خلال نهاية القرن الماضي. في هذا الإطار تقوم البنية التحتية المرنة باستكمال مساعي القطاع المصرفي التجاري (إضافة إلى ITC و ADB وغيرها) لتعزيز التمويل التجاري عبر توفير شفافية مباشرة لمعاملات التبادل التجاري الملموسة بهدف الحصول على تقييم أفضل لنوعية القاعدة الائتمانية و ضمانات التعامل.
- إن تعزيز الشفافية المباشرة للمعلومات التجارية و ضمان تطابقها والمصادقة عليها من قبل أطراف ثالثة كلها عوامل تساعد على توزيع التمويل التجاري بالطريقة الأكثر فعالية وكفاءة.
- إن تقليص مخاطر الائتمان والمعاملات التجارية من شأنه زيادة التمويل التجاري الذي يعدّ ضرورة بالنسبة إلى الشركات التي قد لا تتأهل لتسهيلات مالية من هذا النوع.

#### زيادة نمو حجم التجارة عبر زيادة الإنتاجية

- تتمحور الاستراتيجيات التي تتبناها شركات الأعمال اليوم لتعزيز منافستها في أسواق العمل حول الخيارات الثلاثة التالية: 1- التشغيل المركزي الذي يسعى إلى تخفيض تكاليف وحدات التشغيل عبر زيادة حجم الإنتاج وموازنة أسعار العمليات الباهظة. 2- التشغيل اللامركزي الذي يسمح بخفض تكاليف العمليات في أماكن أخرى. 3- خلق عمليات تشغيل جديدة الذي يتيح فتح أسواق جديدة واعدة أو التخلي عن المخاوف القومية. مهما كانت الإستراتيجيات التي تتبناها الشركات، والتي تقوم وثائق برنامج HumaWealth بشرحها على نحو وافٍ، لا بد من تعزيز فعالية وأمن سلسلة التوريد اللوجستية من أجل تحقيق التميز في الأعمال. فمن شأن تقليص نفقات الإستيراد والتصدير وتكاليف عمليات التشغيل خلق قدرة شرائية جديدة في البلدان النامية ما يتيح لها إمكانية تعزيز القدرة التنافسية للأعمال في السوق العالمية.
- بالإضافة إلى خفض التكاليف، فإن البنية التحتية المرنة تساعد على تعزيز سلامة البضائع ما يؤدي إلى وصول الشحنات في الوقت المحدد أي أنها تساعد على تحسين وتنظيم أوقات إيصال الطلبات. من شأن ذلك تعزيز ثقة الزبائن المحتملين لشراء البضائع من الموردين الذين يسعون إلى زيادة صادراتهم.
- تؤمن البنية التحتية المرنة أيضاً بالنسبة إلى الشركات الصغيرة والمتوسطة الحجم إمكانية الولوج المجاني عبر الإنترنت للحصول على مجموعة أدوات متينة تتواجد عادة في النظم عالية التكلفة. وتتضمن هذه الأدوات إمكانية تحديد جميع الشركات المرتبطة بمسيرة الشحنة والحصول على الأسعار منها والتخطيط والتنسيق معها وذلك على نحو سريع لضمان وصول الشحنة في الوقت المحدد وبأقل تكلفة. إن تعزيز شفافية شبكة الخدمات اللوجستية يزيل عائقاً هاماً جداً يحول دون نمو صادرات الشركات الصغيرة والمتوسطة.

## كيف سيتمكن التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) من تحقيق مهمته؟

س26: ( يتبع )

لقد تلقى GCEL مؤخراً تقديراً من أمين عام منظمة التجارة العالمية WTO باسكال لامي حيث عبّر هذا الأخير عن أن برنامج GCEL يقع «في صلب عمل منظمة التجارة العالمية حول التسهيل التجاري والمعونة مقابل التجارة.» للمزيد من المعلومات حول منافع البنية التحتية المرنة يرجى الاطلاع على وثيقة «الفوائد التي تعود على الجميع».

س27: ما هي العناصر الهيكلية المختلفة للحل، من وجهتي النظر التقنية والوظيفية؟

من وجهة النظر الوظيفية، الرجاء الأخذ بعين الاعتبار النقاط التالية كملخص عالي الجودة بشأن فوائد ومميزات المنصة الرقمية والتي لا تقدمها مبادرات النافذة الواحدة الأخرى (للمزيد من المعلومات الرجاء مراجعة وثيقة «الفوائد التي تعود على الجميع»). الفوائد الأساسية هي كالتالي:

- توفير أرباح ووفورات لكافة المشاركين في الصناعة اللوجستية العالمية بما فيها الشاحن ومزودي الخدمات اللوجستية المتعددة وشركائهم في التجارة (الذين لديهم حوافزهم الخاصة لإستخدام هذا البرنامج).
- تحويل الالتزامات التعاقدية لشركاء الشاحن التجاريين ومزودي الخدمات اللوجستية الى مصفوفة إلكترونية منظمة لرصد الحركة اللوجستية.
- توفير مجموعة أدوات إلكترونية متينة وحيوية لإدارة اللوجستيات من مرحلة التوزيع حتى مرحلة الإنتاج بحيث تتمكن الشركات من التخطيط بسرعة وتنظيم النشاطات الخاصة بجميع الشركات المشاركة في حركة الشحن عالمياً.
- رصد وتتبع الشحنات بشكل مباشر وعلى المستوى العالم.
- توفير إمكانية الإنذار في وقت مبكر للكشف عن الحالات المشبوهة، وإتاحة الوصول إلى المعلومات والأدوات اللازمة لحلّ المشاكل على النحو المناسب.
- جمع البيانات اللازمة وتنظيمها للاستيفاء بمتطلبات المبادرة الوطنية والدولية لأمن البضائع وتوفير الأدوات للحفاظ على أمن البضائع من خلال طبقات متعددة لإبقاء الخطر على مسافة بعيدة (يرجى مراجعة تقرير SCAC).
- توفير البيانات التاريخية للمساعدة في التخطيط للمستقبل، واستعراض تدقيق الحسابات.
- دمج الشركاء من قطاعي التمويل والتأمين العالمي لتقديم الخدمات ذات القيمة المضافة.
- رصد وتقييم العقد مقابل التوقعات في مقابل التزامات تقديم الخدمات الفعلية لشركاء التجارة العالميين ومزودي الخدمات اللوجستية.
- دمج مستويات المخزون مع العمليات اللوجستية التي تتم في آخر لحظة (just-in-time/JIT).
- توفير إمكانية الإنذار المبكر للحوادث الشاذة وإتاحة الوصول إلى المعلومات والأدوات اللازمة لاستصدار قرار مناسب على أساس عالمي.

## كيف سيتمكن التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) من تحقيق مهمته؟

س27: ( يتبع )

من المنظور التقني، تسعى منصة التجارة الرقمية إلى تحقيق ما يلي:

- التقليل من عملية توحيد البيانات اللازمة عبر استخدام عناصر البيانات العالمية (UDEs)، ما يعني استخدام الحد الأدنى من البيانات لنقل المنتجات خلال عملية الشحن الأفقي.
  - يتم ذلك من خلال الدمج العالمي للسلس للمعلومات (إما عن طريق الانترنت أو القابس)، ما يوفر رؤية ثلاثية الأبعاد في جميع مراحل سلسلة التوريد – بشكلٍ مباشر وغير مباشر.
  - ويخلق ما ورد أعلاه بعداً جديداً من البيانات العالمية، ويتيح تقديم ميزات جديدة لم تكن متاحة سابقاً ما يؤدي بالتالي إلى تحقيق أقصى قدر من الكفاءة والأمن للجميع. سيصار إلى نشر المنصة الرقمية من خلال نموذج عالمي للأعمال فريد من نوعه يتيح للمستخدمين إمكانية الولوج إلى النظام التكنولوجي الأساسي والوصول إلى مجموعات الأدوات ذات الصلة من دون أية تكلفة. من شأن ذلك أن يشجع جميع المشاركين في سلسلة التوريد على استخدام النظام من دون انقطاع في تدفق معلومات المعاملات التجارية.
  - سيصار إلى صيانة المنصة الرقمية والمحافظة عليها من خلال فرصة السوق التي ستبلغ 6 تريليون دولار أميركي والتي ستتوفر أمام خدمات التمويل والتأمين والتكنولوجيا وسوق الصرف إضافة إلى صيغة تقاسم العائدات التي ستعود بالفوائد إلى جميع.
- (للمزيد من المعلومات، يرجى مراجعة وثيقة النافذة العالمية الواحدة ذات الفوائد الإضافية +).



## كيف سيتمكن التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) من تحقيق مهمته؟

س28: كيف يضمن GCEL موثوقية النظام وأمنه إذا كان سوف يكون قائماً في بلد واحد فقط فيما الهدف هو توفير خدمات عالمية؟

للإجابة على هذا السؤال بشكل صحيح، يجب الإجابة على مجموعة الأسئلة الأساسية التالية:

- أ. أين هي بيانات التجارة في الوقت الحاضر، وهل يتم تبادلها؟
- ب. من سيقدر أي بيانات تجارية سيتم تبادلها ومع من؟
- ج. من الذي سينقل البيانات وكيف سيتم ذلك؟
- د. ما هو نوع آلية الرصد المتاحة لتوفير بيئة آمنة؟
- هـ. ما هو نوع التكنولوجيا المستخدمة لضمان أمن البيانات التجارية؟

### 1. أين هي بيانات التجارة في الوقت الحاضر، وهل يتم تبادلها؟

يجري تبادل البيانات التجارية اليوم مع الشركاء التجاريين والسلطات المختصة المعنية في مسار الشحن. ومع ذلك، يتم تبادل البيانات بطريقة سلبية ومكلفة مع وجود مستوى عالٍ من التكرار ومجال أكبر لوقوع الأخطاء. في الواقع، تستخدم أساليب متعددة لتبادل البيانات التجارية، من الفاكس وصولاً إلى النظام الكامل لدمج البيانات.

### 2. من سيقدر أي بيانات تجارية سيتم تبادلها ومع من؟

يقرر مالك البيانات التجارية ما هي البيانات التي سيتم تبادلها ومع من. ولكن عوضاً من تبادلها بطريقة مكلفة ومعقدة، يسمح نظام GLS لأصحاب البيانات التجارية بتبادلها بطريقة بسيطة عبر «وضع إشارة في المربع». وتوفر هذه العملية إمكانية التحكم بالمعلومات بالطريقة الأمثل وبشكل استباقي وفعال، ما يقلل من تكرار المعلومات والأخطاء المكلفة.

### 3. من الذي سينقل البيانات وكيف سيتم ذلك؟

هناك طريقتين رئيسيتين لتبادل البيانات مع الشركاء التجاريين والسلطات الحكومية ما أن يوافق صاحب البيانات على تزويدها بطريقة استباقية وليست سلبية. أولاً إذا كان صاحب البيانات يقوم بالولوج إلى نظام GLS عن طريق واحدة من بوابات التكنولوجيا الائتني عشر التي يختارها هو، سيتم نقل البيانات تلقائياً من خلال GLS. أما إذا كانت طريقة الولوج تتم من خلال نظامه العامودي الداخلي الخاص (plugg-in)، يتم نقل البيانات تلقائياً من النظام العامودي الداخلي عبر البوابة الإلكترونية التي يختارها، أو من خلال نظام دمج بيانات يتم تحديده مسبقاً.

## كيف سيتمكن التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) من تحقيق مهمته؟

س28: ( يتبع )

من المهم بمكان الإشارة إلى أن أعضاء البوابات الالكترونية سيتم اختيارهم من بين أهم الشركات التكنولوجية الرائدة في العالم والتي تتبع النظم العمودية الداخلية منذ سنوات عديدة وهي تشكل جماعياً أكثر من 70% من حصة السوق العالمية. ولقد طالبهم عملاؤهم لسنوات عديدة، باعتبارهم مقدمي الحلول الموثوق بهم، لتزويدهم بحل متكامل يقوم بدمجهم مع العالم. وبعد هذا الاندماج ضروري جداً لاستبدال النظم الحالية القائمة المحدودة والمجزأة «من نقطة إلى نقطة» وبالتالي تعزيز كفاءة نظمهم العمودية القائمة. واستجابة لهذا الطلب المعترف به في السوق، انضمت البوابات الالكترونية إلى التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL).

### 4. ما هو نوع آلية الرصد المتاحة لتوفير بيئة آمنة؟

علينا أن نعترف بحقيقة أساسية قبل معالجة هذا السؤال: وحده النظام المركزي يمكنه تعزيز كفاءة التجارة العالمية ووضع الأساس اللازم لاقتصاد الحاضر والمستقبل. وبالتالي، فإن البيانات الواردة في هذا النظام المركزي هي نتيجة طبيعية لا بد من صيانتها وإدارتها ورصدها بالشكل المناسب. لذا، فقد صمم التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) آلية مراقبة قوية تتألف من أربع مستويات رئيسية. يساعد هذا التصميم على التذليل من المخاوف الاحتكارية والجيوسياسية، مع ضمان أقصى قدر ممكن من الأمن ضمن بنية تراعي الشفافية. أما المستويات الأربع فهي:

**المستوى التقني.** سيقوم التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) باختيار أفضل 28 شركة عالمية رائدة في ميادين التمويل والتأمين والتكنولوجيا لتشكّل بوابات الكترونية يتم من خلالها نشر نظام GLS. ويتم اختيار هذه الشركات من 28 دولة مختلفة من خلال عملية «طلب الرخص» [RFL] التي تلتزم مبدأ الشفافية، وتشكل معاً شبكة المجلس العالمي للوجستية (WLCN). وتعمل البوابات الالكترونية الاثنتي عشر بانسجام لتعزيز الإجراءات الأمنية المشفرة من الناحية الفنية لحماية قاعدة بيانات نظام GLS المتكررة على الصعيد العالمي.

**مستوى الإدارة.** سوف تشكل بوابات التكنولوجيا الاثنتي عشر الهيئة التكنولوجية للمجلس العالمي للوجستية (WLCD) التي ستولى تحسين وصيانة نظام GLS لصالح ومنفعة العالم. سيقوم ممثل منظمة شبه حكومية يقوم بإدارتها 28 ممثلاً من مختلف الدول بترأس مجلس (WLCD) وإدارة العمل اليومي. باختصار، سوف تشارك 40 دولة في إدارة عمل WLCD لضمان عمل جميع الأطراف معا بطريقة متزامنة لتشغيل وتحسين وإدارة نظام GLS وقاعدة البيانات ذات الصلة.

**مستوى هيئات الرصد.** إن التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) هو منظمة لا تتوخى الربح تسعى إلى تعزيز الشراكة بين القطاعين العام والخاص وستولى رصد ومراقبة أداء WLCD و WLCN.

**مستوى آلية التدقيق.** ستقوم أهم شركات التدقيق على المستوى العالمي بإجراء عملية تدقيق ومراجعة دورية لـ WLCD من الناحية الفنية والتشغيلية ومن ثم ستقوم بنشر هذا التحليل.

## كيف سيتمكن التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) من تحقيق مهمته؟

س28: ( يتبع )

5. ما هو نوع التكنولوجيا المستخدمة لضمان أمن البيانات التجارية؟ سيتم نشر أكثر النظم الأمنية المتقدمة من الناحية المادية والتقنية، على أن يقوم بصيانتها والحفاظ عليها أفضل فريق في فئته على مستوى العالم.

## كيف سيتمكن التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) من تحقيق مهمته؟

س29: إن عمل نظام GLS بسلاسة يتطلب مشاركة مختلف الأطراف في سلسلة التوريد ولا سيما العاملين في مجال الصناعة والهيئات التنظيمية (الوكالات الحكومية). هل سيقم النظام يعمل إذا لم تكن كافة الأطراف المعنية مرتبطة في هذه العملية؟ هل سيعمل النظام إذا لم يكن النظام الجمركي جزءاً منه مثلاً؟

نعم. فكما ناقشنا أعلاه، لقد قام نظام GLS بتعزيز أمن الحدود للجمارك الأمريكية وساعد القطاع الخاص على تلبية متطلبات أمن الشحن في أدنى جهود ممكنة ودون أي تكلفة. هناك اعتراف متزايد في جميع أنحاء العالم على أن التجارة يجب أن تكون أكثر أماناً وأكثر كفاءة. هذه الحاجة المزدوجة، التي لا يمكن لصناعة اليوم المجزأة أن تعالجها وحدها على نحو كاف، تمثل في حد ذاتها حافزاً لمشاركة الأطراف المتضررة، وخصوصاً الجهات التنظيمية والوكالات الحكومية. (للحصول على مزيد من التفاصيل حول أمن البضائع والفوائد التي يقدمها البرنامج للحكومة، يرجى الاطلاع على وثيقة «المنافع التي تعود على الجميع» وعلى تقرير (SCAC).

س30: كيف يتمكن نظام GLS من تعزيز كفاءة العناصر الستة المستخدمة في قياس مؤشر أداء الخدمات اللوجستية من قبل البنك الدولي، خاصةً في البلدان التي تواجه تحديات في تكوينها الجغرافي، أي التي تتكون من العديد من الجزر، أو الدول التي تتكون من أراضٍ حبيسة (غير ساحلية) وتلك التي تفتقر إلى التنمية في البنية التحتية؟

إنّ نشر نظام GLS لا يتطلب سوى الحد الأدنى من المتطلبات التكنولوجية لربط جميع المشاركين في صناعة الخدمات اللوجستية ودمجهم في النظام. ويمكن تحقيق ذلك سواء من خلال كمبيوتر شخصي [PC] وخط هاتفي أو شبكة افتراضية خاصة [VPN] ونظام داخلي عامودي.

وقد يتساءل البعض ما إذا كان يمكن نشر هذه البنية التحتية المرنة في مختلف بقاع العالم. في هذه الحالة يمكن النظر في انتشار البنية التحتية المرنة للاتصالات السلكية واللاسلكية الرقمية كدراسة حالة. واجهت اندونيسيا تحديات جغرافية عديدة لاعتماد تكنولوجيا الهاتف الخليوي. لكن من خلال الاستثمار في برج خلوي بسيط نسبياً، تمكنت من اعتماد هذه التكنولوجيا بسرعة ما أدى إلى تطورها وتخطيها بلدان متقدمة عديدة. فقد استثمرت هذه الدول الأخيرة بكثافة في النظام التناظري ما أبطأ من عملية انتقالها من الأنظمة التناظرية إلى الأنظمة الرقمية.

ويمكن نشر البنية التحتية المرنة للخدمات اللوجستية الرقمية في مثل هذا الوقت السريع أيضاً. إن تطور شبكة الإنترنت بالإضافة إلى تكنولوجيا نظام GLS، يوفران «جسراً افتراضياً» عبر الجزر الاندونيسية، ما يحقق أقصى قدر ممكن من الكفاءة والأمن لسلسلة التوريد في هذا البلد. في الواقع، يمكن تعزيز كفاءة الخدمات اللوجستية في إندونيسيا، والتي تحتل حالياً مرتبة في أسفل قائمة البنك الدولي لمؤشر الأداء اللوجستي، بشكل كبير من خلال نشر البنية التحتية المرنة للتحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL).

من خلال البوابة الإلكترونية التي ستتاح إلى المستخدمين النهائيين دون أي تكلفة، يمكن لنظام GLS أن يتخطى الحدود المادية. وبالإضافة إلى ذلك، سيقوم برنامج HumaWealth بتقديم خارطة الطريق لجذب الاستثمارات الوطنية والدولية في مشاريع تطوير البنية التحتية المادية.

## كيف سيتمكن التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) من تحقيق مهمته؟

س31: هل هناك تقييم (قياسي) أجري لتحديد الفوارق بين التطبيق الفعلي للبرنامج في مقابل النتائج المتوقعة؟

نعم. يرجى الاطلاع على تقرير SCAC وثيقة «الفوائد التي تعود على الجميع» التي تقوم بترجمة نتائج SCAC إلى دولارات وسنتات.

س32: هل هناك دراسة حول:

- أ. درجة تكيف وتكامل البرنامج مع سياق البلد؟
- ب. اتفاق البرنامج مع اللوائح التنظيمية للدولة؟

أ. درجة تكيف وتكامل البرنامج مع سياق البلد؟

كما أجبنا في السؤال السابق، هناك ضرورة لوجود نهج عالمي يقوم على عناصر المعلومات العالمية (UDEs) لضمان نجاح عملية نشر النظام واعتماده من قبل أي بلد. لمزيد من المعلومات، يرجى الاطلاع على الوثائق المشار إليها.

ب. اتفاق البرنامج مع اللوائح التنظيمية للدولة؟

لضمان نجاح الحلّ المقترح، تكمن الخطوة الأولى باعتماد مبادرة النافذة العالمية الواحدة التي ستمكّن جميع الشركات والمؤسسات من دمج المعلومات والبيانات باستخدام عناصر المعلومات العالمية (80%)، بغض النظر عن مكان تواجدها. أما الخطوة التالية فتقضي بمساعدة هذه الشركات والمؤسسات على تلبية الاحتياجات الخاصة بكل بلد من حيث توفير المعلومات والبيانات. غير أنّ هذه المتطلبات تتجاوز اللوائح الحكومية وبالتالي على النظام أن يفي أيضاً بما يلي:

- متطلبات الشراء / البيع؛
- متطلبات الصناعة؛
- متطلبات التمويل؛
- متطلبات التأمين.

تساعد النافذة العالمية الواحدة جميع المشاركين التجاريين على دمج أنظمتهم، وتبسيط عملية التجارة، وتلبية متطلبات البلد على النحو التالي:

- يصار إلى تجميع عناصر المعلومات العالمية مسبقاً والتي تمثل حوالي 80% من بيانات الشحنة من نقطة الإنتاج إلى نقطة التوزيع، وسيقوم المشاركون في خط الإمداد بإدخال المعلومات الـ 20% المتبقية.
- سيتم اعتماد المتطلبات الخاصة بكل دولة بشكل سريع لأن كلّ شحنة لا تتوافق مع هذه المتطلبات سواء بسبب البيانات الخاطئة أو غير الكاملة العناصر سيصار إلى رفضها. في هذه الحالة، يمكن للمرسل بكل بساطة تصحيح المعلومات أو استكمال تعبئتها وإعادة تقديمها، وبالتالي تسريع معاملات الشحنات التالية.

## كيف سيتمكن التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) من تحقيق مهمته؟

س32: ( يتبع )

- تضمن العملية نفسها اعتماداً سريعاً للتغييرات التنظيمية. فأي تغيير من هذا النوع يعني أن تصريح الشاحن الأجنبي عن الصادرات الذي كان مقبولاً في أمس سيتم رفضه اليوم. أما في حالة النافذة العالمية الواحدة، يمكن للمصدر تصحيح الخطأ وإعادة التصريح على نحو سريع، وبالتالي تعديل المعلومات لتمثل مع المتطلبات الجديدة.
- تعزز النافذة العالمية الواحدة أيضاً عملية التحقق من صحة البيانات وذلك لأن البيانات التي تتلقاها السلطة الحكومية يتم التحقق بشأنها من أجل التناسق والدقة من مصادر متعددة لضمان التقييم السليم.

تنطبق ذات المبادئ المذكورة أعلاه أيضاً على المتطلبات غير الحكومية، وهي، متطلبات الشراء/البيع والصناعة والتمويل والتأمين.

- تساعد النافذة العالمية الواحدة في الوفاء بجميع احتياجات عملية الشراء/البيع من حيث البيانات. على سبيل المثال، قد يرغب المستورد في شراء الماشية من الأرجنتين أو البرازيل. هنا يحدد اتفاق الشراء/البيع عدد رؤوس الماشية، وعمرها وحجمها، وشروط تسليمها، وسعرها، وهلم جرا. في هذه الحالة، دعونا نفترض أن هذا يشكل 40% من متطلبات البيانات من نقطة الإنتاج حتى نقطة التوزيع.
- قد يطلب المشتري أيضاً فحص الماشية وتقديم تقرير بحالتها من قبل مساح في كل مرة يتم فيها تحميل الماشية أو تفريغها. تمثل كل عملية من عمليات المسح هذه حدثاً خلال عملية الشحن. يتيح النظام أمام المشتري فرصة تعيين الكيانات المختلفة لإجراء وتوثيق هذه الأحداث التي تتم خلال عملية الشحن من خلال نظام يتم الدخول إليه على شبكة الإنترنت أو من خلال نظامها الخاص إذا كانت مدموجة بالفعل. وقد تمثل تقارير المسح 30% من احتياجات البيانات الشاملة.
- وبما أن الشحنة تتضمن ثروة حيوانية، يجب أن يكون هناك امتثال بالمتطلبات الصناعية والزراعية من خلال شهادة التزام بسلامة الأغذية أو غيرها، الأمر الذي سيضيف 10% لمتطلبات البيانات.
- وعندما تُضاف المتطلبات الحكومية والمالية والتأمينية ذات الصلة أيضاً، ستكون جميع الاحتياجات من البيانات تقريباً موجودة بالفعل في النظام عندما يحين وقت حجز ناقل الشحنة وإصدار تصريح بالتصدير.
- قد يضطرّ الشاحن إلى إدخال بعض هذه البيانات فقط أما بيانات المسح فسيتم إدخالها مع تقدم عملية الشحن.
- في حال أراد المشتري شهادات C-TPAT، أو ISO أو غيرها من الشهادات، يمكن إدخال هذه المعلومات مباشرة إذا كانت الشركات أو المؤسسات المناظرة تملك نظاماً عامودية.

النتيجة الصافية هي أن جميع المعلومات المطلوبة ستكون متاحة من خلال نافذة عالمية واحدة. غير أنه هناك ما هو أكثر من الأنظمة وحدها. فالهدف الأسمى هو تسهيل التجارة من خلال تعزيز كفاءة الشحن، من المصدر إلى المتلقي. يتطلب ذلك من جميع الشركاء التجاريين الاندماج مع النافذة العالمية الواحدة، بحيث يمكن أن يوفروا، ليس فقط البيانات المطلوبة من قبل الحكومات، بل أيضاً البيانات التي يطلبها المشترون/البائعون، والصناعات، وشركات التمويل والتأمين.

## كيف سيتمكن التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) من تحقيق مهمته؟

س33: يركز البرنامج على تعزيز الكفاءة وربط مكامن القوة في البلدان المتقدمة (التي تتمتع بالقدرات التكنولوجية والصناعية) والبلدان النامية والناشئة (التي تتمتع بالقوى العاملة الشابة والقدرة الشرائية القابلة للتوسع). هل يتعين على هذه البلدان الأخيرة الاعتماد دائماً على نقل المعرفة من البلدان المتقدمة وتكييفها لتلبية احتياجاتها الخاصة، أم يمكنها الاستفادة من قوتها التكنولوجية الحالية؟

إن الهدف الرئيسي هو زيادة حجم التجارة، وخلق فرص العمل ودفع عجلة الاقتصاد في المنطقة. ولذلك، فإننا بحاجة إلى تحديد مكامن القوة الفريدة لكل من المشاركين وبعد ذلك إيجاد السبيل الأفضل لربطها ببعض. وعبر توفير حافز لحدوث عملية الربط هذه، نقوم بتعزيز الاقتصاد وتوفير كل الأفاق الاقتصادية الجديدة لتلبية الطموحات والتطلعات الاقتصادية للشعوب.

من المنظور التجاري، تحتاج دول شمال البحر المتوسط، على سبيل المثال، إلى بلدان جنوب البحر المتوسط الآن أكثر من أي وقت مضى. فمصانعها لديها فائض في الإنتاج لعدم وجود ما يكفي من الطلب الأوروبي على استيعاب كافة منتجاتها وخدماتها. ولذلك، فإنه من مصلحة دول الشمال المتوسطي شراء المنتجات من دول الجنوب المتوسطي، ما يؤدي إلى تعزيز نمو إمكانات السوق الهائلة الكامنة في عدد السكان الشباب وتعزيز القدرة الشرائية في هذه الأخيرة مشكلاً بذلك دورة تجارية فاضلة. إذا لم يعد هناك اتجاه واحد في التبعية، بل هناك تبعية متبادلة، وهذا هو لب الاقتصاد المتوازن.

أما من المنظور التقني، تستند مبادرة التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) على التوازن من البداية. وخير مثال على ذلك هو أن الشبكة العالمية التي ستقوم بنشر البنية التحتية المرنة تتألف من 28 شركة، سبع شركات في كل منطقة. وهذا يعني أن شركات التمويل والتأمين والتكنولوجيا من جميع أنحاء العالم ستكون موضع ترحيب لحضور «الحدث التكويني» في جنيف بحيث يمكن أن تصبح هذه الشركات مرشحة لعملية اختيارها كإبواب الكترونية لنشر النظام. وإذا كانت هذه الشركات، سواء صغيرة أو متوسطة أو كبيرة، تفنقر إلى القدرات التقنية مثلاً فنحن نشجعها على تشكيل شركات محاصة (joint ventures) لتلبية متطلبات الترخيص التقنية إذ أننا ملتزمون بمبدأ تكافؤ الفرص، وقد اتخذنا جميع التدابير اللازمة للترحيب بمشاركة جميع الشركات من كافة أنحاء العالم.

عندما تكون الشركات في بلد معين جزء من الشبكة العالمية، عندها يمثل هذا البلد جزءاً نشطاً في عملية صنع القرار لنشر الحل على المستوى العالمي. وبالتالي، فإن هذا يمثل فرصة كبيرة للبلدان، في جميع أنحاء العالم، لاتخاذ خطوة إلى الأمام واحتلال موقع قيادي وأن لا تعتمد دائماً على شركات تكنولوجيا أخرى من العالم.

## كيف سيتمكن التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) من تحقيق مهمته؟

س34: وفقاً لمنظمة التجارة العالمية، هناك حاجة إلى تحرير الخدمات المالية. ولكن إذا لم يوافق بلد ما على هذه المسألة، كيف يمكن تحقيق ذلك؟

من حق أي دولة حماية مصالحها الوطنية والدولية (الخدمات المالية على سبيل المثال)، وفي هذه الحالة، قد تكون أي من البلدان النامية أو الناشئة قلقة من أن تهيمن البنوك الكبيرة من البلدان المتقدمة على بنوكها ومصارفها، والسبب قد يكون نقص في حجم الأصول لاستيعاب التكاليف الثابتة في الاكتتاب والإدارة وخدمة العملاء لتكون قادرة على المنافسة. ويمكن أن تعتبر البنوك في البلدان النامية والناشئة أنها لا تملك احتياطات القروض المطلوبة للائتمان مع القواعد المصرفية المقررة.

لا بد لأي حل عالمي متعلق بصناعة الخدمات المالية أن يكون سريع الانتشار، ومرناً، ويستوفي شروط اللوائح والأنظمة وسياسات الصناعة والهيئات التنظيمية الحكومية. إن الحل الذي يقدمه التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) يقوم بتوفير الأدوات التي تقدم العديد من الفوائد للقطاع المالي، بما في ذلك، على سبيل المثال لا الحصر:

- تخفيض تكاليف الاكتتاب من خلال توفير إمكانية الوصول الديناميكي إلى المعلومات المجمعة، بما في ذلك النشاط التاريخي والمستقبلي مع العملاء والبنائين ما يتيح الاستفسار الآلي لتحديد علامة المقترض.
- تقليل مخاطر المعاملات من خلال رصد استخدام عائدات القرض عبر التوثيق الإلكتروني المباشر للعقد، والتوقعات والبيانات الفعلية، والتي يتم التحقق منها جميعاً من قبل أطراف ثالثة ذات الصلة بالمعاملة.
- تقليل مخاطر استعادة الأصول عبر آلية ديناميكية لتحديد موقع الأصول وتسهيل القدرة على الاستيلاء على الضمانات (سواء لتحويل المسار أو التصفية)، ما يقلل من خطر فقدان الأصول أو التقليل من قيمتها.
- تعزيز الائتمان لتصنيف بازل III مع تحسين متطلبات إبقاء نسبة رأس المال من الشريحة الأولى وبالتالي زيادة رأس المال الإجمالي للقروض المصرفية وتعزيز قدرة البنك على تحويل أرباح المساهمين.

سوف توفر البنية التحتية المرنة هذه الفوائد للبنوك الصغيرة والكبيرة على حد سواء. وإذا وافق بلد معين على تحرير الخدمات المالية وفقاً لمنظمة التجارة العالمية، فإن النظام يساعد على تحقيق تلك النتيجة. ومع ذلك، إذا اختار بلد ما عدم المشاركة في هذه العملية، فإن النظام سوف يسمح للبنوك في هذا البلد احتلال المساحة التي يستحقونها وتوفير الخدمات على المستوى العالمي. في كلتا الحالتين، يوفر نظام البنية التحتية المرنة للبنوك مصدراً إضافياً للدخل ويساعدها على تعزيز قدرتها التنافسية في السوق العالمية.



## كيف سيتمكن التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) من تحقيق مهمته؟

س35: ماذا يتطلب البرنامج من المؤسسات الاقتصادية المختلفة والحكومة وغيرهم من المشاركين في الخط اللوجستي من حيث:

- أ. تحسين نظم المعلومات الخاصة بها؟
- ب. إعادة النظر في الإجراءات والعمليات؟
- ج. حماية سيادتها القانونية المحددة في المهام التي تسعى إلى تحقيقها؟
- د. حماية البيانات الشخصية (السرية) الخاصة بها؟

أ. تحسين نظم المعلومات الخاصة بها؟

لا يحل هذا النظام محل النظم القائمة ولا يتطلب تطويرها وتجديدها. بل إنه يقوم بتعزيز كل النظم القائمة عن طريق دمج المعلومات من نقطة معينة إلى العالم أو الوصول إلى البوابة عبر شبكة الإنترنت، وبالتالي يقوم بجمع المعلومات الأساسية حول المعاملات المتعلقة بسلسلة التوريد وتوفير الأدوات من دون أي كلفة. كل هذه العوامل تمكن من الرصد المباشر واتخاذ القرارات المناسبة.

ب. إعادة النظر في الإجراءات والعمليات؟

إدخال المعلومات إلكترونياً عوضاً عن الطريقة اليدوية ما يعني عدد أقل من الضربات على لوحة المفاتيح، وتكرار أقل للبيانات، وإمكانية أكبر للتحقق من صحة البيانات من قبل طرف ثالث، وما إلى ذلك (انظر وثيقة «المنافع التي تعود على الجميع»).

ج. حماية سيادتها القانونية المحددة في المهام التي تسعى إلى تحقيقها؟

لا يتطلب البرنامج اتخاذ إجراءات إضافية لصالح أي من المؤسسات المشاركة من أجل حماية سيادتها القانونية. من ناحية أخرى، وكما تمت الإشارة في تقرير SCAC، يوفر النظام معلومات متقدمة ومباشرة عن نشاط النقل البحري العالمي للموظفين الحكوميين ليتمكنوا من تطبيق استخباراتهم الخاصة وتحديد الشحنات المشبوهة. يمكن للسلطات في البلد المستورد الطلب من المسؤولين في البلد المصدر وقف الشحنات في أي وقت قبل مغادرة أراضيها.

د. حماية البيانات الشخصية (السرية) الخاصة بها؟

توفر الصيغة الهيكلية العالمية آلية الإدارة والرصد للتدليل من المخاوف الاحتكارية والجيوسياسية. (يرجى الاطلاع على تقرير وثيقة GSW ++ ووثيقة SCAC، والسؤال رقم 28).

## لماذا يختلف نهج التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) عن سواه؟

س36: بما أنه تم الإعلان عن نظام GLS بأنه مبادرة النافذة العالمية الواحدة ذات الفوائد الإضافية، كيف يمكن لنظام GLS أن يكمل مبادرات النافذة الواحدة الوطنية والإقليمية، مثل الآسيان (ASEAN) وكذلك مبادرة اندونيسيا للنافذة الوطنية الواحدة؟

تعتبر عملية تسريع معاملات التخليص الجمركي واحدة من الأهداف الأساسية التي تسعى مبادرات النافذة الواحدة إلى تطبيقها والتي ترمي إلى تحقيق وفورات سنوية تقدر قيمتها بمليارات الدولارات. ولهذا السبب، فإن مقارنة النافذة الواحدة تحظى بدعم منظمة التجارة العالمية ومنظمة الجمارك العالمية، والأمم المتحدة ودول كثيرة تبنت هذا المفهوم. وهناك اليوم ثلاثة أنواع من مبادرات النافذة الواحدة:

- النافذة الوطنية الواحدة (NSW). هناك 17 مبادرة تتعلق بالنافذة الوطنية الواحدة وضعتها أمم مختلفة.
- النافذة الإقليمية الواحدة (RSW). هناك مبادرتين تتعلقان بالنافذة الإقليمية الواحدة، واحدة في الاتحاد الأوروبي والأخرى في دول رابطة الآسيان والتي تعتبر جهودها في مرحلة أكثر تقدماً.
- النافذة العالمية الواحدة (GSW) التي تقدم فوائد هائلة للمبادرات المذكورة أعلاه، ولكن حتى الآن لم يُصار إلى تقديم أية مبادرة حقيقية تتعلق بالنافذة العالمية الواحدة. وفقاً للخبراء العالميين فإن أمر وجود النافذة العالمية الواحدة هو طبيعي وحتمي، وتوقع بعضهم وضعها بحلول عام 2015. وعلاوة على ذلك، يعتقد خبراء التجارة العالمية أنه يمكن تسريع عملية وضع هذا النوع من المبادرات إذا قامت منظمة دولية بتحفيز القطاعين العام والخاص في مختلف أنحاء العالم للانضمام إلى ركب مسار تطور هذه المبادرة. في هذا الصدد، تجدر الإشارة إلى أن مركز التجارة الدولية قام بوصف التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) على أنه مبادرة النافذة العالمية الواحدة مع فوائد إضافية GSW + +.

ويؤكد مؤشر البنك الدولي لأداء الخدمات اللوجستية أنه يمكن تخفيض كلفة التجارة بدرجة كبيرة من خلال تحسين الكفاءة التشغيلية عبر التركيز على العناصر السبعة المذكورة أدناه: تخليص المعاملات الجمركية، والتوثيق الإلكتروني، والدمج، والتتبع والرؤية، والكفاءة، والمنهجيات والشحن الآمن. ويعمل نظام GLS على تحسين جميع هذه المقاييس السبعة ليحقق بالتالي وفراً سنوياً يعادل بقيمة 700 مليار دولار في الاقتصاد العالمي. وسوف يتاح نظام GLS دون أي كلفة للمستخدم النهائي.

لقد قامت سنغافورة، التي احتلت المرتبة الأولى في مؤشر البنك الدولي للأداء اللوجستي لعام 2007، بعدة محاولات في الماضي لتصدير وتبادل خبرتها وكفاءة خدماتها اللوجستية مع شركائها التجاريين. بيد أن هذه الجهود أحبطت بسبب المخاوف الجيوسياسية والاحتكارية. وبالإضافة إلى ذلك، فإن نموذج الأعمال المقترح لم يلبى شرط الحل الإقليمي/العالمي.

تدرك مختلف المنظمات في سنغافورة أنه ثمة العديد من الفوائد التي يمكنها الحصول عليها بفضل المشاركة في مبادرة التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL)، وهو برنامج يحكمه القطاعين الخاص والعام من جميع أنحاء العالم. إذ يسعى GCEL إلى التخلص من المخاوف الجيوسياسية والاحتكارية لضمان الانتشار العالمي السريع وتحقيق الكفاءة اللوجستية والتجارية. ومن شأن نظام GLS تعزيز الكفاءة والقدرة التنافسية لسنغافورة من خلال تعزيز كفاءة الخدمات اللوجستية لشركائها التجاريين. وتقديراً لأوجه التأزر بين طموحات سنغافورة في مجال الكفاءة والأنشطة العالمية التي يضطلع بها التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL)، تلقى الأخير في سنغافورة «جائزة التميز في تقديم الحلول اللوجستية العالمية المتكاملة المبتكرة» لعام 2008 لآسيا والمحيط الهادئ.

## لماذا يختلف نهج التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) عن سواه؟

س36: ( يتبع )

يمكن لنظام GLS تعزيز نجاح مبادرة النافذة العالمية الواحدة بطرقٍ عدة ما يعظم إجماع أصحاب المصلحة والتزامهم بالمشاركة فيها. نذكر منها، على سبيل المثال لا الحصر:

- الصيغة الهيكلية العالمية التي تقدّم نظام GLS وتقلّل من المخاوف الاحتكارية والجيوسياسية لضمان الانتشار السريع.
- يقوم نظام GLS بتقليص كلفة التجارة بنسبة 30% وكذلك يخفض من تكاليف وحدة التشغيل بنسبة 15%.
- سيصار إلى توفير نظام GLS من دون أي تكلفة للمستخدمين النهائيين.
- إنّ الدمج السلس للنظم العموديّة الداخلية وسهولة الوصول إلى البوابة الإلكترونيّة المقدمة من قبل أكبر شركات التكنولوجيا في العالم، يبيح سهولة الوصول إلى فوائد نظام GLS.
- يقوم نظام GLS بتعزيز إمكانية التحقق من صحة البيانات واتساقها. فعملية تبادل المعلومات الشاملة والتي يتيحها نظام GLS بين جميع الأطراف التجارية في سلسلة التوريد (من مرحلة الإنتاج إلى مرحلة التوزيع) توفر فرصة إضافية للتحقق من صحة المعلومات المقدمة لمعاملات التخليص الجمركي ودفع المستحقات الجمركية من قبل طرف ثالث.

باختصار، يقدم نظام GLS وآلية توفيره إلى العالم العناصر الضرورية لتنفيذ مبادرة النافذة العالمية الواحدة الحقيقية بنجاح.

## لماذا يختلف نهج التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) عن سواه؟

س37: المبادرة العالمية ذات النافذة الواحدة موجودة بالفعل. لذلك، يتعين على الحكومات أن تأخذ هذا الأمر في الاعتبار، لا أن تبدأ من الصفر. ألا تعتقدون أن برنامج HumaWealth يجب أن يهدف إلى تعزيز هذه المبادرات وليس إنشاء مبادرة جديدة؟

صحيح فبرنامج HumaWealth يهدف إلى تعزيز المبادرة القائمة، أي النافذة العالمية الواحدة، إذ أنه ليس من المنطقي أن نبدأ من الصفر. ماليزيا، التي تعتبر مقياساً للتجارة، توفر مثلاً جيداً في هذا الصدد. فقد وضعت هذه الدولة مبادراتها الخاصة حول النافذة الوطنية الواحدة باسم DagangNet، وهي شركة من القطاعين العام والخاص. وفي هذا الإطار أشار المدير التنفيذي السابق لهذه الشركة، وهو الآن نائب رئيس MDEC، قسم التطوير التكنولوجي للحكومة الماليزية، خلال فعاليات التعريف ببرنامج HumaWealth في ماليزيا، إلى ما يلي:

«التجارة هي حقاً □ عالية. ولا يمكن لماليزيا وحدها تعزيز الكفاءة المطلوبة في التجارة والمبادلات التجارية. ومهما كان عدد المبادرات القائمة حول النافذة الوطنية الواحدة. لا يمكن تحقيق التحسن المحتمل في التجارة العالمية من دون بنية ختية مرنة عالية أكبر لزيادة مواءمة العمليات التجارية الرقمية في مختلف الاقتصاديات. وتسريع نسق التجارة الدولية. وبالتالي تخفيض كلفة التجارة بشكل □ أكبر.»

لقد بدأنا بنشر الخط التجاري المعياري (BTL) في آسيا عقب إبرام مذكرة تفاهم مع اندونيسيا والهند وماليزيا. الخطوة الأولى هي القيام بالدراسة التحليلية لتقييم كفاءة الشحن [SEA]، التي نستطيع من خلالها تقييم نوعية الخدمات التي تريد المنظمات الماليزية أن تتلقاها من DagangNet. بهذه الطريقة، سوف تساعد DagangNet على توفير خدمات إضافية تحتاجها الشركات الماليزية لتعزيز كفاءتها التجارية وتحسين القدرة التنافسية في ما يتعلق بالتجارة الإلكترونية.

وكمثال آخر، قامت مقاطعة غوانغدونغ الصينية، التي مثلت ربع حجم نمو الناتج المحلي الإجمالي في الصين على مدى السنوات الـ30 الماضية، بوضع خطط للبدء بتطبيق مبادرة النافذة الواحدة على مستوى المقاطعات. غير أنها لم تشرع في ذلك لأنها تدرك أنه لا يمكن تحقيق أقصى قدر من الكفاءة من دون الاندماج في حل عالمي وأن مبادرة التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) توفر هذا الحل العالمي، ولهذا السبب هي تدعم مبادرتنا.

## لماذا يختلف نهج التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) عن سواه؟

س38: ما هي كلفة استخدام مثل هذا النظام؟

سوف يتاح نظام GLS مجاناً لشركات الشحن، وموَقري الخدمات اللوجستية، ونقاط الدخول والحكومات حول العالم. كيف يكون هذا؟ هل تم ذلك من قبل؟ الجواب هو نعم. اليوم يمكنك شراء تذكرة طيران على الانترنت دون أن تدفع لاستخدام النظام. وبالمثل، فإن نظام GLS سيكون متاحاً دون أي تكلفة لسلسلة التوريد والمستخدمين من السوق الخاص في التجارة العالمية. إنَّ توفير نظام GLS دون أي كلفة وتقليص تكاليف وحدة التشغيل بنسبة تصل إلى 15% يضمن سرعة اعتماد هذا النظام. وبصورة مشابهة لصناعة طيران نقل الركاب، حيث يمكنك استخدام بطاقة الانتماء الخاصة بك لشراء تذاكر الطيران والتأمين على السفر، سوف يوفر نظام GLS للمستخدمين سهولة الوصول إلى الخدمات المساندة مثل المخزون، وتمويل المستحقات، وخطابات الانتماء، وطريقة الدفع التجارية الالكترونية والتأمين الالكتروني. وسوف يتم استخدام العائدات الناتجة لتعزيز النظام الأساسي حيث سوف يتم تقاسمها مع أعضاء الشبكة في إطار اتفاقية تقاسم العائدات. ونقدم أخيراً مقارنة مفيدة بين غوغل Google وياهو Yahoo. ف كلا الموقعين يوفران خدمات مجانية، مثل البريد الالكتروني والوصول إلى الانترنت، والبحث عن طريق الانترنت. وهما قادران على تقديم هذه الخدمات المجانية من خلال توليد عائدات من الإعلانات. وبصورة مشابهة جداً، سوف يتم تبادل عائدات نظام GLS وتقاسمها داخل أعضاء الشبكة، ما يتيح استخدام النظام دون أي كلفة.

## لماذا يختلف نهج التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) عن سواه؟

س39: لماذا يجب أن يكون نظام GLS مجاني للمستخدم النهائي؟

هناك اليوم ثلاثة نماذج أعمال رئيسية مستخدمة لتوفير الحلول على المستويات الوطنية أو الإقليمية أو العالمية. المشكلة هي أن هذه النماذج لا تنجح في البيئة العملية للخط التجاري (Pipeline Process Environment-PPE) الذي ينطوي على أطراف متعددة في سلسلة التوريد الواحدة. ونماذج الأعمال هي كالتالي:

### أ. رسوم المعاملات

أولاً. في حال لم يتمكن أي من الطرفين من تسديد رسوم معاملاته، فإنه لن يستطيع استخدام هذا النظام ما يؤدي إلى فجوة في الكفاءة والأمن في مسار الخط التجاري. ثانياً. ليس من العدل أن يتحمل الطرف الذي يدفع الرسوم تراجع مستوى الفعالية بسبب تخلف أي من الأطراف الأخرى عن دفع مستحقاته ضمن مسار الخط التجاري. ثالثاً. نظراً لعدد المعاملات الخاصة بكل شحنة، ولشحنات كل مسار من مسارات البيئة العملية للخط التجاري الواحد، ومسار البيئة العملية للخطوط التجارية في جميع أنحاء العالم، سوف يتطلب الأمر جيشاً من المحاسبين لكي يقوموا بحساب الأنشطة المالية بشكل صحيح.

### ب. رسوم الاشتراك

تنطبق هنا المخاوف نفسها المدرجة في البند الأول والثاني أعلاه.

### ج. مقاعد الأعضاء

أولاً. إن كلفة النظام وقوة المبيعات اللازمة لوضع حل عالمي يحدان من الامتداد العالمي. ثانياً. يمكن لتكاليف صيانة وتحديث النظام أن تكون باهظة ما يؤدي إلى خلق العديد من الإصدارات في مسار البيئة العملية الواحدة وإلى عدم توافق المعلومات بين المستخدمين.

ثالثاً. يتطلب نظام شبكة المستخدمين رسوماً للاشتراك وبالتالي ينطبق هنا أيضاً ما ورد من مخاوف تتعلق «برسوم الاشتراك» أعلاه.

لا بد للحل العالمي أن يتوفر من دون أي تكلفة كي يتم اعتماده على نحو سريع ومن قبل أطراف متعددة في مسار البيئة العملية الواحدة. ولا بد أيضاً من وضع نموذج جديد للعمل لتلبية جميع الشواغل المذكورة أعلاه، وبالتالي الحفاظ على حل عالمي حقيقي. في هذا الإطار سيتم توفير نظام GLS من دون أي تكلفة بالنسبة إلى المستخدم النهائي من خلال نموذج عمل ثوري يقوم بتقسيم العائدات بين أعضاء شبكة المجلس العالمي للوجستية (WLCN).

## لماذا يختلف نهج التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) عن سواه؟

س40: القوانين مصممة خصيصاً لتناسب المتطلبات المحلية. هل هناك حاجة للحكومة لتقييم قوانينها الوطنية وتغييرها لتلبية متطلبات مبادرة GCEL؟

الجواب المباشر هو، لا. فالحكومات ليست بحاجة إلى تغيير أي من القوانين والقواعد والأنظمة والإجراءات القائمة. في البيئة التجارية العالمية، هناك خمس فئات رئيسية من المتطلبات والمعلومات والتي يمكن تصنيفها على النحو التالي:

- أ. متطلبات الشراء/البيع؛
- ب. متطلبات الصناعة؛
- ج. متطلبات التمويل؛
- د. متطلبات التأمين؛
- هـ. متطلبات البلد/الدولة.

تقوم البنية التحتية المرنة [SI] في تسريع الامتثال لهذه المتطلبات وتساعد على التحقق من صحة البيانات المقدمة التي ترد من خلال مصادر متعددة في الخط التجاري الواحد. وإذا تم تغيير أي من هذه المتطلبات في المستقبل، سوف تسمح البنية التحتية المرنة بتحديث هذه المتطلبات ونشرها بسرعة ما يقلل من الحاجة إلى تصحيح وإعادة تقديم أية وثيقة، وبالتالي يجنب تأخير الشحنات ويحد من تكاليف الاتجار ووحدات التشغيل.

لقد وافقت المنظمات العالمية، بما فيها منظمة التجارة العالمية والبنك الدولي ومنظمة الجمارك العالمية والأمم المتحدة على وضع استراتيجية النافذة الواحدة على المستويات الوطنية والإقليمية والدولية. وتقديراً للنطاق الشامل الذي تغطيه البنية التحتية المرنة، وصف مركز التجارة الدولية مبادرتنا باسم «النافذة العالمية الواحدة ذات الفوائد الإضافية +» وبالتالي، فقد تم بالفعل تبني مبادرة النافذة العالمية الواحدة وسوف تقوم مبادرتنا بالمساعدة على الإسراع في تنفيذها. يرجى الاطلاع على «النافذة العالمية الواحدة +» ووثائق «الفوائد التي تعود على الجميع».

## لماذا يختلف نهج التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) عن سواه؟

س41: ما هي مخاطر هذا البرنامج؟ ما هي ضماناته؟

- نحن نعالج حلا عالميا لم يتم تنفيذه من قبل لأسباب عديدة منها:
- عدم وجود نموذج عمل مناسب؛
- عدم القدرة على التذليل من المخاوف الاحتكارية والجيوسياسية؛
- عدم وجود حل يصار إلى نشره على نحوٍ سريع في العالم؛
- عدم التنسيق بين المنظمات المناسبة، حيث تقوم كل واحدة بالمهام التي تبرع فيها وتعمل بالتزامن مع الأخرى؛
- الافتقار إلى القدرات الفنية المناسبة؛
- عدم تقديم حل من خلال شبكة عالمية من الخبراء الذين حصلوا على ثقة القطاع الخاص والمستخدمين النهائيين على الصعيد العالمي؛
- غياب اقتراح قيمة شامل حقيقي يقدم منفعة متبادلة لجميع الأطراف المعنية؛

وقد وضعنا بنجاح مبادرة عالمية تتناول جميع ما ذكر أعلاه:

- فبرنامجنا التنفيذي لا يعتمد على منظمة واحدة، أو بلد واحد أو منطقة واحدة.
- وقد وضعنا خطة تنفيذ متينة وسريعة تساهم بالتالي في التقليل من المخاطر.

إن صناعة الخدمات اللوجستية العالمية مجزأة إلى حد كبير وغير فعالة، ما يعني أنه لا بد للتكنولوجيا أن تكون جزءاً من الحل العالمي. ونحن نوافق على أنه ثمة مجال للوقوع في الأخطاء والتعرض للمشاكل والتعطيلات ولهذا السبب:

- تتكوّن الشبكة العالمية، التي سنقوم بتوفير الحلّ، من أفضل شركات التكنولوجيا في العالم والتي ستكون مستعدة لمعالجة أي مشاكل قد تطرأ.
- الضمانة هي الشبكة نفسها إضافة إلى أفضل عقول العالم في التكنولوجيا التي تعمل بالتنسيق جنباً إلى جنب من أجل بناء وتقديم الدعم لها.

لقد قامت شركات آي بي إم (IBM)، وأوراكل (Oracle)، وأكسنتشر (Accenture)، وجيه بي مورغان (JP Morgan) بتقديم شهاداتها أمام البنك الدولي معلنةً أنّها قادرة على تقديم المنصة الرقمية. في ذلك الحين، سألنا خبراء البنك الدولي عما سنفعله إذا سارت الأمور بشكل سيء. وكان جوابنا أنه في ما يتعلّق بالتكنولوجيا، هنالك مجال للوقوع في خطأ ما، ولكن من هو أفضل من أكبر وأهم ١٢ شركة تكنولوجيا في العالم لإيجاد الحل؟



## أين سينجز التحالف العالمي للوجستية الفعالة (GCEL) مهمته؟

س42: ما هي مزايا نظام GLS مقابل الأنظمة الأخرى في السوق؟

من حيث المبدأ، لا يتنافس نظام GLS مع أي أنظمة لوجستية إلكترونية أخرى في العالم. ويمثل هذا النظام فرصة مثلى لمزودي التكنولوجيا الآخرين لتعظيم قيمة منتجات الحلول الرقمية التي يزودونها لعملائهم الحاليين. إن هذا الاستخدام المتأزر لنظام GLS سيُشجع في الواقع عودة عملائهم الحاليين إلى الاستثمار في التكنولوجيا عن طريق تعزيز كفاءتهم اللوجستية من مرحلة الإنتاج إلى مرحلة التوزيع في جميع أنحاء العالم. وهذا يعني أن القطاع التكنولوجي سيقوم بدوره الأساسي ودون أي كلفة مباشرة إضافية.

س43: ما هي الظروف والقيود الجغرافية والزمنية لهذا المشروع؟ هل يمكن العودة عن اعتماد النظام؟ هل من الممكن التوقف عن

استخدامه؟ في هذه الحالة بأي ثمن؟

إن الحل الذي يسعى GCEL إلى توفيره هو حل عالمي وليس مصمماً بشكل خاص لأي بلد أو منطقة.

سيتم الانتشار العالمي للبنية التحتية المرنة من خلال أربعة خطوط تجارية معيارية (BTL) في كل من الأمريكتين، وآسيا، وأوروبا ومنطقة الشرق الأوسط وإفريقيا. وسوف تنجز هذه الخطوط التجارية في غضون 18 شهراً عقب «الحدث التكويني» المزمع عقده في قصر الأمم في جنيف:

- خلال «الحدث التكويني»، ستنتقل عملية الاختيار التي تلتزم مبدأ تكافؤ الفرص والشفافية لانتقاء البوابات الـ 28 (12 للتكنولوجيا و12 للتمويل و4 للتأمين) والتي ستوزع بالتساوي على جميع المناطق الأربعة.
- بعد ذلك سوف يستغرق الوصول إلى التغطية العالمية مدة 12 شهراً.
- بعد أن تقوم كل بوابة إلكترونية بدمج 150 من عملائها في النظام، سيحصلون معاً على 60% من حجم التجارة العالمية بحلول عام 2020.

لا توجد متطلبات تقنية لاعتماد النظام:

- سيتوفر من دون أي تكلفة للمستخدم النهائي.
- يمكن للمستخدمين الذين يملكون أنظمة داخلية عمودية الاندماج من خلال شبكاتهم الموثوقة أو موفري خدمات الاندماج المؤهلين.
- أي شركة من بين المجموعات الـ 19 المشاركة، والتي تفتقر إلى نظام، سيتسنى لها الولوج من خلال بوابة إلكترونية للوصول إلى وظائف البرمجيات كخدمة (SaaS).

ويمكن التخلي عن اعتماد النظام في أي وقت ومن دون أي كلفة مباشرة للعودة إلى الأساليب القائمة، رغم أن هذا الأمر سوف يؤدي إلى تراجع مستوى الكفاءة وارتفاع التكاليف إضافة إلى انخفاض القدرة التنافسية في الأسواق العالمية.