



نماذج من دراساتنا وتحليلتنا الخدمات اللوجستية التجارية (النقل)

الإتجاهات الحديثة في اللوجستيات

مقدمة:

نشأ مفهوم اللوجستيات **Logistics** نشأة عسكرية، حيث بدأ استخدامه في الجيش الفرنسي عام 1905 بهدف تأمين وصول المؤن والذخائر في الوقت الملائم وبأتمل طريقة ممكنة ثم استخدم بكثافة إبان الحرب العالمية الثانية حيث كان أحد عوامل إنتصار جيوش الحلفاء وما أن وضعت الحرب العالمية أوزارها حتى بدأ ظهور دراسات ترمي الى تطبيق اللوجيستيات في مجال الأعمال فيما عرف بإسم **Business Logistics** حيث تبين من الدراسات التي أجريت في هذا المجال أن نحو 40% (في المتوسط) من تكلفة إنتاج أي سلعة في الدول المتقدمة يمكن ردها الى الأنشطة اللوجيستية.

ولما كانت معظم الشركات في تلك الدول تستخدم تقنيات إنتاجية متشابهة، أصبح من غير الممكن تحقيق الميزة التنافسية أو تعزيزها إلا من خلال خفض تكلفة الأنشطة اللوجيستية والتي تتكون من الأنشطة الداعمة للعملية الإنتاجية سواء تلك السابقة على الإنتاج مثل شراء المواد الأولية (أو إستيرادها)، ونقلها، تخزينها، والتأمين عليها، والقيام بالعمليات البنكية اللازمة لها أو الأنشطة التي تتم أثناء عملية الإنتاج كعمليات المناولة الداخلية أو تلك التي تتم بعد الإنتهاء من العملية الإنتاجية وتتمثل في التعبئة والتغليف والترويج والتخزين والنقل والتأمين. وخدمات ما بعد البيع إلخ

ولعل أهم ما يميز الأنشطة اللوجيستية عن غيرها والتي كانت تتم قبل ظهور هذا المفهوم أمرين

Economies Of Scale أولهما أن هذه الأنشطة تتم على نحو تكاملي أي تطبق عليها مفاهيم التكامل بهدف الإستفادة من إقتصاديات الحجم. أما ثانيها فإن تلك الأنشطة تتم تحت مظلة نظم المعلومات

ومما تجدر الإشارة إليه أنه منذ الثمانينات من القرن الماضي باتت الهياكل التنظيمية لكبريات الشركات تتضمن إدارة اللوجيستيات في مكان متوسلة بأحدث - **Transnational Corporations** الصدارة منها كما أنه في سياق العولمة التي نفذتها الشركات المتعدية الجنسية منجزات الثورة التكنولوجية - أصبح الإنتاج والتسويق والتمويل كونيًا ذلك أن تلك الشركات إبتدعت نظاماً جيداً للتقسيم الدولي للعمل يقوم على تجزئة العملية الإنتاجية لإنتاج السلعة بين عدة دول أي القيام بعملية تفكك رأسي على مستوى الصناعة ثم إجراء عمليات تكامل أفقي ورأسي على المستوى العلمي وبما يكفل الإستفادة من إقتصاديات الحجم

كما أن تطبق اللوجيستيات في مجال الأعمال كمفهوم يقوم على إدارة تدفق وتخزين السلع والخدمات والمعلومات بكفاءة وفاعلية من مرحلة المادة الخام الى مرحلة الإستهلاك النهائية وبما يحقق رضاء العميل وزيادة ربحية المنتج قد يسر تطبيق عمليات التفكك الرأسي على مستوى الصناعة والتكامل الأفقي والرأسي على النطاق العالمي أي أنها ساهمت في إرساء دعائم عولمة الإنتاج والتجارة بل وفي صياغة النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل

Physical Distribution وبالرغم من حداثة هذا الفرع من فروع المعرفة إلا أنها تتسم بالتطور السريع إذ تطورت من التوزيع العيني تضم كل من إدارة **Integrated Logistics** ثم تحولت الى لوجستيات متكاملة **Material Management** الى إدارة للمواد والتوزيع العيني تحت مسمى اللوجستيات الخارجة **Inbound Logistics** المواد والتي أصبحت تعرف بإسم اللوجستيات الداخلة فضلاً عن المناولة الداخلية ولم يقف الأمر عند هذا الحد بل تطورت اللوجستيات لتصبح سلسلة للإمداد **Outbound Logistics** ولم يقتصر الأمر على ذلك بل إستمر **Global Supply Chain** التي تطورت بدورها لتكون سلسلة كونية للإمداد **Supply Chain**. التطور يوماً تلو الآخر. مما أفرز العديد من المفاهيم والإتجاهات الحديثة في هذا المجال



وتهدف هذه الدراسة الى إلقاء الضوء على أهم الإتجاهات الحديثة في مجال اللوجستيات والتي تتمثل في:

أولاً: تنفيذ اللوجستيات من خلال طرف ثالث Third – Party Logistics:

تلجأ بعض المنشآت الى تنفيذ بعض أو كل الخدمات اللوجستية من خلال طرف ثالث الذي يعتبر بمثابة وسيط بين الطرف الأول (المورد أو المنتج) والطرف الثاني (المشتري) .

وعموماً يعتبر تنفيذ الخدمات اللوجستية من خلال طرف ثالث أكبر مدى من مقاولات الباطن **Outsourcing or subcontracting** ذلك أن الطرف الثالث المورد للخدمات اللوجستية يمارس وظائف لوجيستية متعددة ويقوم أساساً بتنسيق كل الوظائف اللوجيستية بالإضافة الى أنه قد يقوم في بعض الأحيان بتوريد وظيفة أو أكثر من تلك الوظائف مستهدفاً خفض التكاليف الكلية للوجستيات بالنسبة للمورد وتحسين مستوى الخدمات التي يحصل عليها العميل بينما يغطي نشاط مقاول الباطن إنتاج وتوريد إما منتج واحد أو وظيفة واحدة كأن تسند شركة إنشاءات الأعمال الصحية بمشروع تقوم بتنفيذه الى مقاول آخر من الباطن أو تعهد شركة بتزويد شركة نقل توزيع إنتاجها.

مبررات اللجوء الى طرف ثالث لتقديم الخدمات اللوجستية:

تستند فكرة اللجوء الى طرف ثالث لتقديم الخدمات اللوجستية الى فكرة التفكك الرأسي وهي عملية عكسية للتكامل الرأسي وتعنى فصل العملية الصناعية التي لا تتناسب طاقتها الإنتاجية المثلى مع الطاقة المثلى لباقي العمليات كما هو الحال في صناعة النسيج حيث يتم فصل عملية الصباغة عن عملية صناعة النسيج لإختلاف الطاقة المثلى لكل منهما حيث أن إنشاء حوض صباغة يمكن أن يخدم عدد كبير من شركات النسيج وبالتالي فلا يوجد ما يبرر إنشاء حوض صباغة بكل شركة نسيج وإلا ترتب على ذلك طاقات فائضة غير مستغلة وإهدار للموارد.

وتطبيقاً لهذا فقد شهد العقد الأخير من القرن الماضي زيادة مضطردة في تقديم الخدمات اللوجستية من خلال طرف ثالث حيث تركز الشركات على أنشطتها الرئيسية وتعهد بعمليات النقل والتخزين والإنتاج الى موردي الخدمات اللوجستية سعياً وراء خفض تكاليف الإنتاج وكسب رضا العميل باستخدام خدمات نقل أسرع ومستويات مخزون مرنة لتعزيز الميزة التنافسية ويمكن لمقدمي الخدمات اللوجستية تحقيق هذه الأهداف حيث أنهم يقومون بالتجميع من عدة شركات وبالتالي يسهل عليهم تقديم خدمات أفضل وبسعر أقل.

وبالرغم من أن التفكك الرأسي يعتبر الأساس النظري لتقديم الخدمات اللوجيستية من خلال طرف ثالث إلا أن البعض يربط أسباباً أخرى أهمها:

- أن يكون جوهر نشاط الشركة ليس له علاقة بالوجيستيات.
- عدم توافر الموارد البشرية والرأسمالية اللازمة كي تؤدي الخدمات على المستوى المطلوب دولياً.
- عدم توافر الوقت اللازم لتطوير قدرات الشركة في هذا المجال.
- دخول الشركة لميدان أعمال جديدة تختلف إحتياجاتها اللوجيستية إختلافاً جذرياً عن الإحتياجات اللوجستية للأعمال التي أعادت ممارستها فضلاً عن الإندماج.
- الإستحواذ قد يجعل تادية الخدمات اللوجيستية من خلال طرف ثالث أفضل إقتصائياً عن العمليات اللوجيستية المتكاملة .



ويقسم بعض موردي الخدمات اللوجستية الى ثلاثة أنواع:

النوع الأول: يتولى سلسلة توزيع السلع مرتفعة القيمة والتي تسوق على النطاق الدولي.

النوع الثاني: يقوم بتأدية أنشطة اللوجستيات الداخلة على نحو متكامل.

النوع الثالث: ويتمثل في تأدية أنشطة النقل.

وعادة ما تختلف قدرات موردي الخدمات اللوجستية من حيث أسعار خدماتهم واختيار الموقع، الصادرات، الواردات، القدرة على نقل البضائع، إدارة سلسلة الإمتداد ومدى تغطيتها للعالم، والقدرة على التعامل مع النوعيات المختلفة للسلع . وعادة يتراوح أسطول سيارات النقل اللازم لتوريد خدمة النقل البرى ما بين 25 – 6000 سيارة كما يتراوح عدد العمالة اللازمة لتأدية الخدمات اللوجستية ما بين 10 – 7000، كما يتراوح صافي الإيراد السنوي لشركة الخدمات اللوجستية ما بين مليون دولار الى 860 مليون دولار ويتسم سوق توريد الخدمات اللوجستية بالديناميكية الشديدة ويرجع ذلك الى التغير في العمالة والتغيرات في توقعات طالب الخدمات اللوجستية بالإضافة الى التغير في عروض مقدمي الخدمات اللوجستية المنافسين لجذب عملاء جدد أو للمحافظة على مستوى الأرباح أو زيادتها .

كيفية تنفيذ الخدمات اللوجستية من خلال طرف ثالث:

يتطلب ذلك المرور بأربعة مراحل رئيسية.

المرحلة الأولى: تحديد الخدمات اللوجستية المطلوب إسنادها لمورد خارجي:

تتضمن هذه المرحلة خطوتين:

لمزيد من المعلومات أتصل بنا.....



الخدمات اللوجستية للتبادل التجاري في الاقتصاد العالمي

توضح الدراسة الأستقصائية التي أعدها البنك الدولي وصدرت بتاريخ 5 نوفمبر 2007م أن الخدمات اللوجستية التجارية أو القدرة على إقامة روابط قوية بالأسواق الدولية في مجالات شحن السلع والبضائع تعتبر أمرا بالغ الأهمية لتمكين البلدان النامية من تحسين قدرتها على المنافسة وجنى ثمار العولمة ومحاربة الفقر بصورة أكثر فعالية في عالم أخذ في التكامل بدرجة متزايدة .

وتستند هذه الدراسة التي صدرت بعنوان "إقامة روابط من أجل المنافسة: الخدمات اللوجستية للتبادل التجاري في الاقتصاد العالمي" إلى استقصاء عالمي شمل وكلاء دوليين لشحن ونقل البضائع وشركات دولية عاملة في مجالات النقل السريع. وتوضح هذه الدراسة أن تيسير القدرة على تعزيز الروابط بين الشركات والموردين والمستهلكين يحتل أهمية حاسمة في عالم أصبحت فيه إمكانية التنويع وجدارة التعويل عوامل أكثر أهمية حتى من التكاليف نفسها.

فقد أصبحت القدرة على تدعيم الروابط بالأسواق العالمية مفتاحا رئيسيا لتفعيل قدرة أي بلد على المنافسة والنمو وجذب الاستثمار وخلق فرص العمل وتقليص الفقر. بل إن تكاليف الإقصاء والانعزالية، بالنسبة لغير القادرين على إقامة تلك الروابط القوية، سوف تكون باهظة ومطردة.

وطبقا لهذه الدراسة، التي تتضمن مؤشر أداء الخدمات اللوجستية (LPI)، تحتل سنغافورة، وهي مركز محوري عالمي للنقل والخدمات اللوجستية، المركز الأول. وتقع على الطرف النقيض الآخر البلدان المنخفضة الدخل، وخاصة البلدان غير الساحلية في أفريقيا وآسيا الوسطى.

وحلت جميع البلدان المتقدمة في قمة قائمة البلدان المتصدرة للأداء في هذا المجال - فمن بين البلدان الصناعية الرئيسية السبعة، جاءت ألمانيا في المركز الثالث، واليابان في المركز السادس، والمملكة المتحدة في المركز التاسع، وكندا في المركز العاشر، والولايات المتحدة في المركز الرابع عشر، وفرنسا في المركز الثامن عشر، وإيطاليا في المركز الثاني والعشرين من بين 150 بلدا مشمولاً بالدراسة. وهناك أيضا اختلافات كبيرة فيما بين البلدان النامية المتمثلة من حيث مستويات الدخل القومي. فالصين وشيلي، على سبيل المثال، احتلتا المركزين الثالثين والثاني والثلاثين على التوالي، بينما مالت البلدان النامية المندرجة في شرائح الدخل المرتفع، مثل البلدان المنتجة للبترو، إلى الأداء بصورة أقل بكثير من إمكاناتها وقدراتها.

فقد أصبح في مقدور الخدمات اللوجستية، بوصفها المحرك الرئيسي للقدرة على المنافسة، أن تحقق انطلاقة أي بلد أو تطيح بقدراته في عالم اليوم المبني على العولمة. فبإمكان ذلك البلد أن يحظى بمنظومة جمركية جيدة للغاية، ولكن سوء الأداء في مجال أو مجالين في سلسلة التوريد يمكن أن تكون له تبعات وتداعيات خطيرة على الأداء الاقتصادي لذلك البلد مما يخلق التصورات التي تسود بشأن عدم إمكانية التعويل والاعتماد عليه.

وتقدم تلك الدراسة التي أجريت برناسة خبيرين اقتصاديين في البنك الدولي هما جان فرانسوا أرفيس ومونيكا إلينا موسترا، أمثلة واقعية في هذا الصدد.

فبإمكان بلد بعيد مثل شيلي أن يبيع منتجات الأسماك والفاكهة الطازجة (رغم قابليتها للتلف) إلى المستهلكين في آسيا وأوروبا وأمريكا الشمالية بفضل سلاسل التوريدات التي تؤدي وظائفها بصورة جيدة.

وعلى الطرف النقيض الآخر، فإن استيراد حاوية تبلغ سعتها 20 قدما من شنغهاي إلى نجامينا عاصمة تشاد البلد غير الساحلي تستغرق حوالي 10 أسابيع بتكلفة قدرها 6500 دولار أمريكي، مقارنةً بأربعة أسابيع وأقل من 3000 دولار أمريكي لإجراء نفس هذه الشحنة في بلد غير ساحلي في أوروبا الغربية أو أوروبا الوسطى.



ويتمثل أحد الاستنتاجات الأخرى لهذه الدراسة الاستقصائية في أن أداء البلدان التي تشكل التجارة محورا مركزيا لاقتصادها يكون أفضل من أداء البلدان الأخرى ذات مستويات الدخل المماثلة التي لا يولي اقتصادها نفس الأهمية للتجارة. ومن بين أمثلة ذلك جنوب أفريقيا (المركز 24) وهي أفضل بلد من حيث الأداء على مستوى أفريقيا، وماليزيا (27)، وشيلي (32)، وتركيا (34) على مستوى بلدان الشريحة الأعلى للبلدان المتوسطة الدخل، والصين (30) وتايلاند (31) على مستوى الشريحة الأدنى من البلدان المتوسطة الدخل، والهند (39) وفيتنام (53) على مستوى البلدان المنخفضة الدخل.

وفيما يتعلق بكيفية أداء البلدان النامية حسب كل منطقة، تأتي في المراكز الأولى لقائمة بلدان كل منطقة كل من كوريا (المركز 25) في شرق آسيا؛ وشيلي (32) في أمريكا اللاتينية، تليها الأرجنتين (45) والمكسيك (56)؛ والهند (39) في جنوب آسيا؛ وسلطنة عُمان (المركز 48) في الشرق الأوسط؛ وتركيا (34) في أوروبا الشرقية.

وطبقا لهذه الدراسة، فإن نجاح تحسين الأداء في مجال الخدمات اللوجستية سوف يعتمد على الوضع الكلي لمدى تحسين إدارة الحكم والإطار المؤسسي، وعلى الرغم من ندرة المطالبة بالمدفوعات غير الرسمية (كالرشوة) بين البلدان الثلاثين المتصدرة على قمة مؤشر أداء الخدمات اللوجستية، إلا أنه يتضح أن المطالبة بالحصول على تلك المدفوعات كانت أمرا شائعا فيما بين البلدان ذات الأداء المتدني (حوالي 50 في المائة من المجيبين على الاستقصاء).

وبالإضافة إلى ذلك، تنوّه هذه الدراسة إلى أن الإصلاحات الفردية، مثل تحديث الهيئات والإدارات الجمركية، في حاجة إلى أن تكون مقترنة بتحسين كافة الجوانب في سلسلة التوريد. ويقول أرفيس: "إن البلدان في حاجة إلى تحسين تنسيق الإجراءات الخاصة بالحدود مع الوكالات الأخرى، وتحسين بنية الاتصالات السلكية واللاسلكية، وتكنولوجيا المعلومات، والبنية الأساسية المادية، وتيسير أداء الخدمات المنافسة من قبل القطاع الخاص، مثل النقل بالشاحنات، والتخليص الجمركي، ونظام المستودعات."

وتضيف مسترا قائلة: "إن الإصلاح الشامل للخدمات اللوجستية وتيسير التبادل التجاري هو أمر ضروري لسد الفجوة اللوجستية. ولا بد من إدخال تحسينات على أسواق الخدمات اللوجستية من أجل الحد من إخفاقات التنسيق، وخاصة الإخفاقات المرتبطة بالوكالات والهيئات العامة العاملة على الحدود، ولحشد وبناء مساندة قوية للتغيير والتنمية الاقتصادية في المستقبل."

ترتيب الدول العربية طبقا للدراسة

الدولة	الترتيب/150 دولة
الإمارات العربية المتحدة	20
المملكة البحرينية	36
المملكة العربية السعودية	41
دولة الكويت	44
دولة قطر	46
سلطنة عمان	48
المملكة الأردنية	52
دولة تونس	60
دولة السودان	64
المملكة المغربية	94
دولة مصر	97
دولة لبنان	98
دولة اليمن	112
دولة سوريا	135
دولة الجزائر	140



طلب الاستقصاء من المجيبين تقييم مدى سهولة الشحن من البلد الذي يعملون فيه إلى ثمانية من الشركاء التجاريين طبقاً لسبع فئات:

- كفاءة التخليص الجمركي من قبل مصلحة الجمارك والهيئات الأخرى العاملة على الحدود والمنافذ.
- نوعية النقل والبنية الأساسية لتكنولوجيا المعلومات اللازمة للخدمات اللوجستية.
- سهولة ومدى إمكانية تحمل تكلفة الترتيبات المرتبطة بالشحنات الدولية.
- الكفاءة التخصصية لصناعة الخدمات اللوجستية المحلية.
- القدرة على تتبع مسار الشحنات الدولية على طول خطوط النقل والشحن.
- التكاليف اللوجستية المحلية (تكاليف النقل)
- دقة الالتزام بالمواعيد المحددة لوصول الشحنة إلى جهة المقصد.

طلب من المجيبين أيضاً تقييم تجربة الشحن استناداً على أداء الخدمات اللوجستية، والبيئة والمؤسسات المساندة للعمليات اللوجستية في البلد الذي يعملون فيه طبقاً لست فئات:

- تكلفة الشحن المباشر
- نوعية النقل والبنية الأساسية لتكنولوجيا المعلومات
- القدرة والكفاءة في توفير عناصر ومقومات الخدمات التي يحتاج إليها القانمون بتقديم الخدمات اللوجستية
- أداء عملية التخليص الجمركي على كل من الصادرات والواردات
- نطاق الممارسات التي يمكن أن تؤثر على أداء الخدمات اللوجستية
- الاتجاهات العامة



نتيجة الأستقصاء عالميا (ترتيب الدول)

Table 1 The first Logistics Performance Index

Logistics Performance Index			Logistics Performance Index			Logistics Performance Index		
Country	Rank	Score	Country	Rank	Score	Country	Rank	Score
Singapore	1	4.19	Romania	51	2.51	Senegal	101	2.37
Netherlands	2	4.18	Jordan	52	2.49	Cote d'Ivoire	102	2.36
Germany	3	4.10	Vietnam	53	2.49	Kyrgyz Republic	103	2.35
Sweden	4	4.08	Panama	54	2.49	Ethiopia	104	2.33
Austria	5	4.06	Bulgaria	55	2.47	Lithuania	105	2.31
Japan	6	4.02	Mexico	56	2.47	Moldova	106	2.31
Switzerland	7	4.02	Sao Tome and Principe	57	2.46	Bolivia	107	2.31
Hong Kong, China	8	4.00	Lithuania	58	2.38	Lesotho	108	2.30
United Kingdom	9	3.99	Peru	59	2.37	Mali	109	2.29
Canada	10	3.92	Tanzania	60	2.36	Mozambique	110	2.29
Ireland	11	3.91	Brazil	61	2.35	Azerbaijan	111	2.29
Belgium	12	3.89	Guinea	62	2.31	Yemen Rep.	112	2.29
Denmark	13	3.86	Croatia	63	2.31	Durand	113	2.29
United States	14	3.84	Sudan	64	2.31	Zimbabwe	114	2.29
Finland	15	3.82	Philippines	65	2.29	Serbia and Montenegro	115	2.28
Norway	16	3.81	El Salvador	66	2.26	Guinea-Bissau	116	2.28
Australia	17	3.79	Mauritania	67	2.23	Laos PDR	117	2.25
France	18	3.76	Pakistan	68	2.22	Jamaica	118	2.25
New Zealand	19	3.75	Venezuela, RB	69	2.22	Togo	119	2.25
United Arab Emirates	20	3.73	Ecuador	70	2.20	Madagascar	120	2.24
Taiwan, China	21	3.64	Paraguay	71	2.17	Burkina Faso	121	2.24
Italy	22	3.58	Costa Rica	72	2.15	Nicaragua	122	2.21
Luxembourg	23	3.54	Ukraine	73	2.15	Haiti	123	2.21
South Africa	24	3.53	Bahrain	74	2.13	Eritrea	124	2.19
Korea, Rep.	25	3.52	Guatemala	75	2.13	Ghana	125	2.16
Spain	26	3.52	Kenya	76	2.12	Namibia	126	2.16
Malaysia	27	3.48	Gambia, The	77	2.12	Somalia	127	2.16
Portugal	28	3.38	Iran, Islamic Rep.	78	2.11	Bhutan	128	2.16
Greece	29	3.36	Uruguay	79	2.11	Uzbekistan	129	2.16
China	30	3.32	Honduras	80	2.10	Nepal	130	2.14
Thailand	31	3.31	Cambodia	81	2.10	Armenia	131	2.14
Chile	32	3.25	Colombia	82	2.10	Mauritius	132	2.13
Israel	33	3.21	Uganda	83	2.09	Kazakhstan	133	2.12
Turkey	34	3.15	Cameroun	84	2.09	Gabon	134	2.10
Hungary	35	3.15	Comoros	85	2.09	Syrian Arab Republic	135	2.09
Bahrain	36	3.15	Angola	86	2.08	Mongolia	136	2.08
Slovenia	37	3.14	Bangladesh	87	2.07	Tanzania	137	2.08
Czech Republic	38	3.13	Bosnia and Herzegovina	88	2.06	Solomon Islands	138	2.06
India	39	3.07	Burma	89	2.05	Algeria	139	2.06
Poland	40	3.04	Moldova, PNR	90	2.03	Algeria	140	2.06
Saudi Arabia	41	3.00	Moldova	91	2.02	Qatar	141	2.06
Latvia	42	3.00	Sri Lanka	92	2.00	Shri	142	2.06
Indonesia	43	2.99	Nigeria	93	2.00	Niger	143	2.02
Kuwait	44	2.96	Morocco	94	2.18	Sri Lanka	144	2.05
Argentina	45	2.96	Papua New Guinea	95	2.16	Tajikistan	145	2.01
Bahrain	46	2.96	Dominican Republic	96	2.16	Uzbekistan	146	2.00
Estonia	47	2.96	Egypt, Arab Rep.	97	2.17	Myanmar	147	2.00
Oman	48	2.92	Latvia	98	2.17	Russia	148	2.12
Cyprus	49	2.92	Russian Federation	99	2.17	Yemen Rep.	149	2.12
Slovak Republic	50	2.90	Zambia	100	2.17	Azerbaijan	150	2.21



FIATA

International Federation of Freight Forwarders Associations

الأتحاد الدولي لجمعيات وكلاء الشحن



تأسس في 31 مايو 1926 في فينبا بالنمسا وهو منظمة غير حكومية تمثل صناعة تشمل حوالى 40000 وكيل شحن وشركات خدمات ويعرف الأتحاد أيضا بأسم مخطط النقل الدولي ويخدم حوالى من 8 : 10 مليون مواطن في 150 دولة.

ان الأتحاد يتمتع بمركز استشاري لدى المجلس الاقتصادي والاجتماعي ((ECOSOC)) التابع للامم المتحدة (اللجنة الاقتصادية لاروبا ، الهادئ ، الاسكوا) ، وموتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية (الاونكتاد) UNCTAD ، ولجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الاونسيترال) (UNCITRAL)

ومن المسلم به باعتباره يمثل صناعة الشحن من جانب العديد من المنظمات الاخرى الحكوميه ، والسلطات الحكوميه ، والقطاع الخاص والمنظمات الدولية في مجال النقل مثل:

غرفة التجارة الدولية (ICC) ، ورابطة النقل الجوي الدولية (IATA) ، والاتحاد الدولي للسكك الحديدية (UIC) ، والاتحاد الدولي للنقل البري ((IRU)) ، والمنظمة العالمية للجمارك (WCO) ، ومنظمة التجارة العالمية (منظمة التجارة العالمية) WTO ، الخ.

The International Chamber of Commerce (ICC),
The International Air Transport Association (IATA),
The International Union of Railways (UIC),
The International Road Transport Union (IRU),
The World Customs Organization (WCO),
The World Trade Organization (WTO), etc.



FIATA

Supporting Members

Platinum Class

- Apextrans AG, Switzerland
- British International Freight Association, BIFA, United Kingdom
- Canadian International Freight Forwarders Association, Inc., CIFFA, Canada
- Deutscher Speditions- und Logistikverband E.V., DSLV, Germany
- Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali, FEDESPEDI, Italy
- National Association of Freight and Logistics, NAFL, United Arab Emirates
- Netherlands Association for Forwarding and Logistics, FENEX, Netherlands
- Plaske JSC, Ukraine
- Verband Schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, SPEDLOGSWISS, Switzerland

Gold Class

- Confédération des Expéditeurs de Belgique, CEB, Belgium
- Customs Brokers and Forwarders Council of Australia, Inc., Australia
- DHL Danzas, Belgium
- Gillespie-Munro Inc., Canada
- The International Ocean Freight Forwarders & Logistics Association, Taiwan, IOFFLAT, Chinese Taipei
- TT Club, Hong Kong

Silver Class.....for more details contact us...