

السياسة التجارية بين القدرات اللوجستية وترقية الصادرات كآلية للنهوض الاقتصادي  
- سنغافورة أنموذجاً -

Trade policy between logistical capabilities and export promotion as a mechanism for  
economic advancement

- Singapore is a model -

خليد بوداود<sup>1</sup>، خليل عاتشة<sup>2</sup>

<sup>1</sup> جامعة الجزائر 3 (الجزائر)، [khelid09@yahoo.fr](mailto:khelid09@yahoo.fr)

<sup>2</sup> جامعة البلدية 2 (الجزائر)، [khelidaicha@gmail.com](mailto:khelidaicha@gmail.com)

تاريخ النشر: 2024/05/20

تاريخ القبول: 2024/05/10

تاريخ الاستلام: 2024/03/05

ملخص:

تهدف هذه الدراسة لتحليل العلاقة المتبادلة بين القدرات اللوجستية وترقية الصادرات، فهذه العلاقة أمر بالغ الأهمية لفهم قدرة أي بلد على زيادة حصته في التجارة العالمية، بحيث يلزم وجود قطاع لوجستي وبنية تحتية كافية ومتكاملة بشكل جيد لهذا الغرض، كما تهدف كذلك لإبراز وتحليل مؤشر الأداء اللوجستي LPI، ومؤشر القدرة التنافسية العالمية IMD. وقد خلصت الدراسة الى أن النجاح الباهر الذي حققته سنغافورة يرجع لتوليفة الاستراتيجية التجارية المطبقة، المتمثلة في نموذج منصة التصدير وكذلك للرؤية التنموية التي أبحرت العالم لمواجهة التحديات في ظل تنامي الأزمات الدولية.

كلمات مفتاحية: القدرات اللوجستية، منصة التصدير، مؤشر LPI، مؤشر IMD، سنغافورة.

تصنيف JEL : N7، F16، C43، N75.

**Abstract:**

This study aims to analyze the mutual relationship between logistics capabilities and the promotion of exports. This relationship is crucial to understanding the ability of any country to increase its share in global trade, so it is necessary to have a sufficient and well-integrated logistics sector and infrastructure for this purpose. It also aims to highlight and analyze the logistics performance index. LPI and the Global Competitiveness Index (IMD). The study concluded that the remarkable success achieved by Singapore is due to the combination of the commercial strategy applied, represented by the export platform model, as well as to the development vision that impressed the world to confront challenges in light of the growing international crises.

**Keywords:** logistics capabilities, export platform, LPI index, IMD index, Singapore.

**JEL Classification:** N7, F16, C43, N75.

## 1. مقدمة:

إن المتابع لمسار الانطلاقة التنموية السنغافورة يلاحظ أنها استهلكت مسيرتها بداية السبعينيات، وأخذت بعين الاعتبار استراتيجية تنموية تقوم على إحلال المنتج المحلي وترقية الصادرات على غرار معظم الدول العربية في ذلك الوقت، وفي سبيل تحقيق تلك التنمية ونظرا لضيق أسواقها، لجأت الحكومة لهيئة البنية التحتية، من أجل اتباع خيار التصدير لتحقيق أهدافها وفق جدول زمني قياسي، فتولد على ذلك تشجيع الاستثمارات الداخلية والأجنبية، وبمرور الوقت أخذ الاقتصاد السنغافوري في تطور منهج ليكون بمثابة منصة تصدير مختلف الشركات العالمية، وأصبحت سنغافورة ورشة لتصنيع المنتجات لحساب الشركات الدولية الرائدة، والتي بدورها تكفلت بضبط جودة المنتجات وتمويل الاقتصاد والقيام بتسويق مختلف المنتجات المصنعة داخل سنغافورة.

### 1.1 إشكالية البحث:

من خلال ما تقدم يمكن طرح السؤال الجوهرى التالي:

**كيف استطاعت سنغافورة لأن تصبح منصة للتصدير ودولة مركز بالنسبة للتجارة العالمية؟**

نتج عن التساؤل الرئيسى تساؤلات فرعية تمثلت فيما يلي:

- ما الذي فعلته سنغافورة لتحقيق أفضل المراتب عالميا في مجال التجارة الخارجية؟
- إلى أي مدى تؤثر لوجستيات التجارة على مستوى الأداء الاقتصادي لسنغافورة؟
- ما أهم مؤشرات الاقتصادية المساعدة لتشخيص النموذج السنغافوري؟

### 2.1 فرضيات البحث:

يمكن صياغة فرضيات الدراسة كما يلي:

- تمكنت سنغافورة من تحقيق مكانة اقتصادية عالميا بفضل توليفة من الاجراءات التنموية طويلة المدى.
- يعتبر النموذج السنغافوي من النماذج الناجحة في التنمية الاقتصادية.

### 3.1 أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة للتعريف بأهم عوامل نجاح النموذج السنغافوري كنهج رائد في السياسة التنموية للتجارة الخارجية وترقية الصادرات، والاستفادة من هذه التجربة بالنسبة للبلدان المتخلفة ومحاوله محاكاة هذه التجربة والأخذ بما يتناسب مع خصائص اقتصاد كل الدولة.

### 4.1 منهج الدراسة:

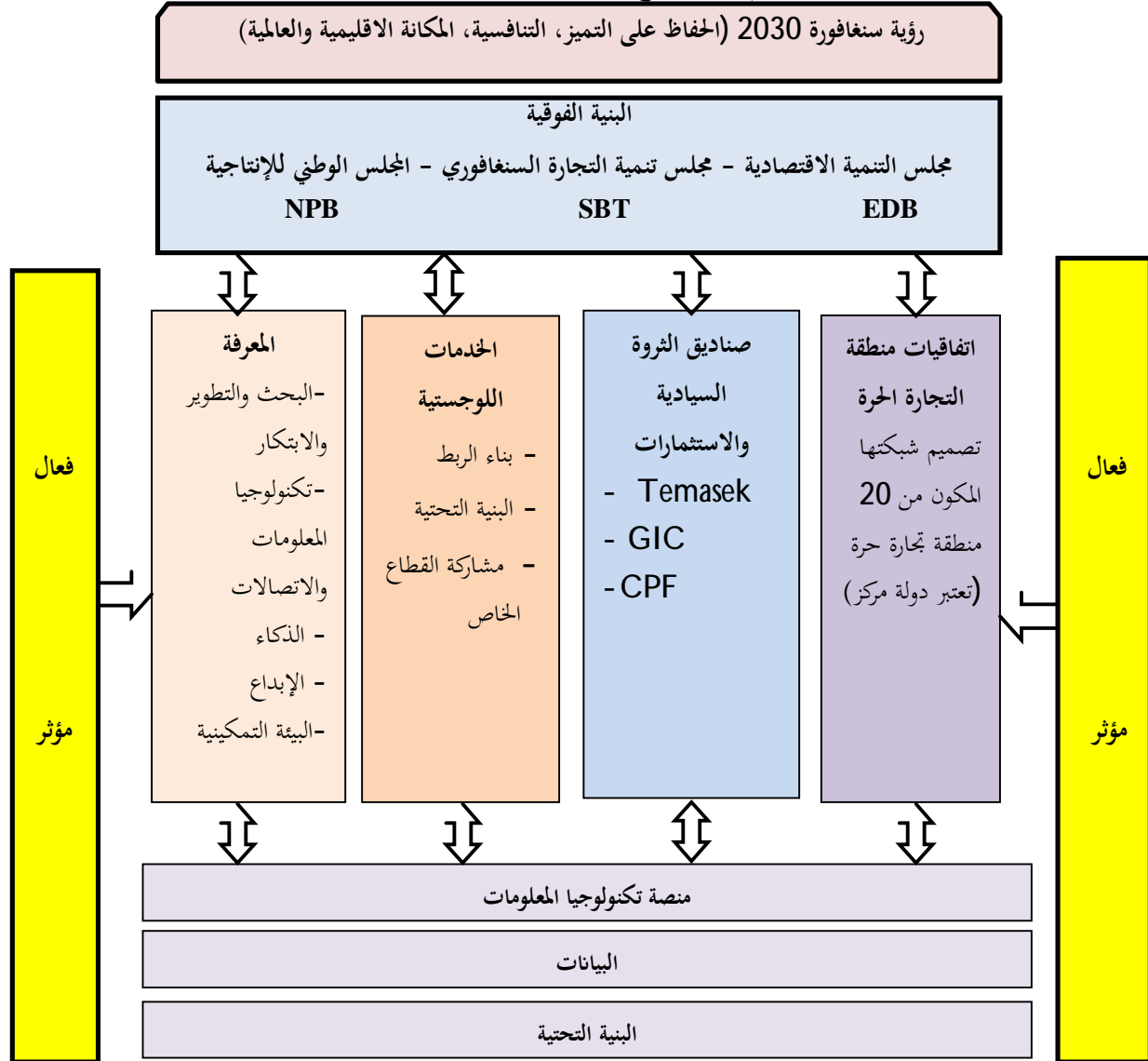
اعتمادا في هذه الدراسة على المنهج الوصفي للتعريف بموضوع البحث، وعلى المنهج التحليلي، لتحليل مكونات السياسة التجارية من جهة، وترقية الصادرات من جهة أخرى، من خلال التطرق لدراسة نموذج سنغافورة. وهذا ما سنحاول عرضه من خلال المحاور التالية:

## 2. نموذج منصة التصدير لسنغافورة Export platform model for Singapore:

يعتبر نموذج منصة التصدير لسنغافورة من النماذج القابلة للتطبيق والمساهمة في تنشيط التجارة الخارجية للاقتصاد، والذي بدوره يؤدي الى الزيادة في الناتج الداخلي، وخلق ميزة تنافسية للمنتوجات محلية الصنع والارتقاء بها من خلال البحث والتطوير،

والشكل الموالي يوضح نموذج المنصة للسياسة التجارية المتبعة من طرف صناع القرار في هذا البلد، والذي يشمل مستويات متعددة ومتكاملة للقيام بالتنمية الاقتصادية، وتحقيق رؤية سنغافورة 2030.

### الشكل رقم(1): نموذج منصة التصدير الخاص بسنغافورة



المصدر: اعداد الباحثين اعتمادا على (<http://www.gov.sg>)

تلعب البنية الفوقية دورا هاما في بناء السياسة الاقتصادية لاي دولة من خلال مكوناتها، وتمثل دورها في نموذج منصة التصدير لسنغافورة حيث يهتم مجلس التنمية الاقتصادية (EDB) Economic Development Board (هو مجلس قانوني تابع لوزارة التجارة والصناعة في حكومة سنغافورة)، بالعمل على التخطيط وتنفيذ الاستراتيجيات للحفاظ على سنغافورة كمركز عالمي رائد للأعمال والاستثمار، بحيث يقوم بتشجيع الاستثمار وتطوير الصناعة في قطاعات التصنيع والخدمات القابلة للتداول دوليا. تمثل الصناعات الواقعة ضمن نطاق اختصاصه أكثر من ثلث الناتج المحلي الإجمالي السنوي في سنغافورة ([www.edb.gov.sg](http://www.edb.gov.sg)). الى جانب تسهيل الاستثمارات، يقوم بإشراك قاعدة الشركات الحالية في سنغافورة بتحويل عملياتها وتعزيز الإنتاجية، وتحقيق النمو في المناطق المجاورة والمضطربة من خلال تنمية أعمال تجارية جديدة خارج سنغافورة. كما يعمل مع الشركات من خلال توفير المعلومات والتواصل مع الشركاء والوصول إلى الحوافز الحكومية لاستثماراتهم، بالإضافة إلى مبادرات التحول والنمو الخاصة بهم.

تم تكليف مجلس التجارة السنغافوري (SBT) Singapore Board of Trade بتعزيز صادرات سنغافورة دولياً وتطوير سنغافورة كمركز تجاري. طوال الثمانينيات والتسعينيات، تم إنشاء مكاتب التجارة الخارجية في مدن مثل بون وبكين ولوس أنجلوس ونيويورك وطوكيو لتنمية العلاقات التجارية الثنائية، بالإضافة إلى توفير معلومات السوق ومساعدة الشركات التي يوجد مقرها في سنغافورة على الاستثمار في الخارج، واعتبارها نافذة للصادرات السنغافورية، لتوسيع مصادر شبكة التوريد، لجعل سنغافورة أكثر جذبا للتجارة العالمية. ولقد أدى هذا الاهتمام الواسع النطاق بالتجارة الخارجية، وتشجيع الطرح التنموي الذي سلكته سنغافورة الذي جعل منها منصة عالمية للتصدير ([www.nlb.gov.sg](http://www.nlb.gov.sg)). ولقد ساهم في هذا الجانب المجلس الوطني للإنتاجية (NPB) National Productivity Board منذ 1972، تم تكليف المجلس بتعزيز الإنتاجية، مساعدة الشركات في رفع كفاءة الإنتاجية من خلال تدريب الإدارة والمشرفين، توفير مرافق التدريب، تعزيز العلاقات الصناعية الجيدة، صياغة سياسات الأجور، إجراء البحوث وتشجيع الابتكارات لتطوير عمليات التجديد في تشكيلة المنتجات، وتوفير معلومات عن الإنتاجية والقوى العاملة والأجور من خلال إنشاء مكتبة موارد ([www.nlb.gov.sg](http://www.nlb.gov.sg)).

## 1.2 أبعاد نموذج منصة التصدير Export platform model dimensions

يتضمن نموذج منصة التصدير لسنغافورة مجموعة من الأبعاد والتي تشمل:

### 1.1.2 المعرفة Knowledge:

لقد استطاعت دول شرق آسيا بالنجاح في تحقيق أفضل النتائج على مستوى المعرفة كاليابان، وهونكونغ، وكوريا الجنوبية، وسنغافورة. وتعد المعرفة السنغافورية واحداً من أبرز مقومات النهضة الاقتصادية، حيث تمكنت البلاد من النهوض بها على الرغم من الظروف السياسية والاقتصادية وندرة الموارد الطبيعية التي عانت منها الدولة وماضيها المليء بالحروب (سرج، 2021، صفحة 79). وهذا ما بينه المراتب المتقدمة لسنغافورة حسب مؤشر المعرفة العالمية GKI.

مؤشر المعرفة العالمي (Global Knowledge Index (GKI)، هو مؤشر مركب يتكون من سبعة مؤشرات فرعية تسلط الضوء على أداء ستة قطاعات (التعليم قبل الجامعي، التعليم والتدريب التقني والمهني، التعليم العالي، البحث والتطوير والابتكار (RDI)، تكنولوجيا المعلومات والاتصالات (ICT)، والاقتصاد)، ومؤشر مركب للبيئة التمكينية يقيس السياقات الاجتماعية والسياسية والاقتصادية لتلك القطاعات (GKI, 2022, p. 20).

تم هيكلة مؤشر GKI لعام 2022 على النحو التالي:

- المؤشر الفرعي للتعليم والتدريب المهني والتقني، ويغطي ركيزتين: مكونات التعليم والتدريب المهني والتقني، وسوق العمل في التعليم والتدريب المهني والتقني.

- المؤشر الفرعي للتعليم العالي، ويتكون من ثلاثة محاور: المدخلات، وبيئة التعلم، والمخرجات.

- مؤشر RDI الفرعي، والذي يتضمن ثلاث ركائز: البحث والتطوير، والابتكار في الإنتاج، والابتكار المجتمعي.

- المؤشر الفرعي لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، ويتكون من ثلاث ركائز: البنية التحتية والوصول والاستخدام.

- مؤشر فرعي للاقتصاد، ويتكون من ثلاث ركائز: التنافسية الاقتصادية، والانفتاح الاقتصادي، والتمويل والقيمة المضافة المحلية.

- المؤشر الفرعي للبيئة التمكينية، وتتكون من ثلاث ركائز: الحوكمة الاجتماعية والاقتصادية، والصحة والبيئة.

ولقد كانت نتائج مؤشر GKI مبينة على النحو الآتي:

الجدول رقم (1): نتائج مؤشر المعرفة العالمي GKI 2022 الخاص بسنغافورة

المؤشرات الفرعية Sectoral Indics	المرتبة في المنطقة (قارة آسيا)	المرتبة عالميا من 139 دولة Rank	المتوسط العالمي World Average	درجة GKI للمؤشرات الفرعية Score (1-100)	درجة GKI Score (1-100) World Average: 46.5
التعليم والتدريب المهني والتقني	4	37	62.7	74.8	63.3
التعليم العالي	4	58	51.9	53.9	
البحث والتطوير والابتكار	1	15	26.5	40.8	
تكنولوجيا المعلومات والاتصالات	1	1	44.8	73.1	
الاقتصاد	1	1	52.9	81.6	
البيئة التمكينية	1	10	57.5	81.3	

المصدر: اعداد الباحثين اعتمادا على بيانات (GKI, 2022).

تم حساب مؤشر GKI لعام 2022 لـ 132 دولة، باستخدام أحدث البيانات المتاحة وأكثرها موثوقية لحساب المتغيرات لكل بلد.

تشير نتائج الجدول رقم (1) الى الترتيب العام لمؤشر المعرفة العالمي GKI 2022، حيث تحصلت سنغافورة على درجة 63.3 وهي أكبر من درجة المتوسط العالمي والمقدرة بـ 46.5، كما كانت نتائج المؤشرات الفرعية لـ GKI أكبر من المتوسطات العالمية الفرعية لكل فرع، حيث احتلت الريادة عالميا في قارة آسيا في كل من المؤشرين الفرعية (تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، الاقتصاد)، وكذلك الريادة في القارة في مؤشر (البحث والتطوير والابتكار، البيئة التمكينية)، والمرتبة الرابعة في القارة في كل من المؤشرين الفرعيين (التعليم والتدريب المهني والتمهين، التعليم العالي)، وهذا ما بين تمكين دولة سنغافورة الاستفادة من بنيتها التحتية المعرفية الداعمة للمناخ المعرفي، الاطار الذي يعزز التنمية المستدامة.

### 2.1.2 الخدمات اللوجستية Service Logistics:

أضحت سنغافورة من أغنى الدول في آسيا، ويرجع ذلك إلى حد كبير إلى ظهورها كواحدة من المراكز اللوجستية الأعلى أداءا في منطقتها، والأرقام تبين ذلك اليوم، وقد أصبح هذا البلد الصغير حاضرا لأكبر ميناء للحاويات العابرة في العالم، إذ يرتبط بأكثر من 600 ميناء عبر العالم. تم اختيار ميناء Port of Changi-singapore كأفضل ميناء في العالم، حيث يخدم حوالي 6800 رحلة أسبوعيا إلى 330 مدينة. وفي النهاية أصبحت قيمة التجارة للدولة الجزيرة تعادل 3.5% من ناتجها المحلي الإجمالي. ويرجع ذلك إلى ثلاثة عوامل رئيسية حولت سنغافورة إلى مركز عالمي للخدمات اللوجستية وهي (Yin Lam & RAMAKRISHNAN, 2017):

أ- بناء الربط Bulding connectivity: يعتبر سوق سنغافورة صغيرا نسبيا مقارنة بمختلف مراكز النقل الرئيسية في العالم، كما أن إنشاء شبكات ربط متشبكة مع مئات الموانئ في مناطق متعددة في العالم وهذا الأمر لم يأت بشكل عشوائي، بل كان نتيجة لسياسة توسعية استباقية، فتكللت جهود هذه السياسة بإبرام هيئة الطيران المدني السنغافورية عدة اتفاقيات للخدمات الجوية مع 130 إقليما ودولة للرفع من عدد رحلات الربط الجوي. كما عمل الميناء بشكل وثيق مع خطوط الشحن لبناء واحدة

من أكثر شبكات النقل البحري وكثافة ونشاطا في العالم، حيث تمتلك سنغافورة شبكة واسعة من اتصالات التجارة الحرة FAT بما يقارب 20 شريكا تجاريا لتعزيز وصولها إلى الأسواق الرئيسية في العالم. وهذا الأمر يعمل على تحفيز الشركات العالمية التي تنشط في السلسلة اللوجستية على العمل من سنغافورة إلى مختلف دول العالم، حيث تكون واثقة من أنها تستطيع الاعتماد على شبكات الربط المتواترة لسنغافورة للوصول إلى الأسواق العالمية بسرعة وبأقل تكلفة. وفي الواقع فإن الوتيرة العالية لرحلات الطيران المتصلة تسمح أحيانا للبضائع بالوصول إلى وجهتها عبر سنغافورة بشكل أسرع من الرحلات الجوية المباشرة.

ب- البنية التحتية والإجراءات المبتكرة Innovative Infrastructure and Processes: بمرور الزمن أقام قطاع الخدمات اللوجستية في سنغافورة ببناء بنية تحتية ونظام عمليات على مستوى عالمي. إن هذا البلد يتطلع دائما إلى المستقبل، ويظهر هذا التطلع في العديد من المبادرات وفي كل جزء من السلسلة اللوجستية السنغافورية. حيث يرتبط ميناء سنغافورة بـ 600 ميناء آخر في 123 دولة من خلال 200 خط شحن، مع رحلات يومية إلى كل ميناء رئيسي في العالم، بينما يقدم مطار AirPort of Changi حوالي 6800 رحلة أسبوعية إلى 280 مدينة في 60 دولة. كما تلعب جهة الرعاية الصحية والخدمات اللوجستية لسلسلة التبريد لسنغافورة دورا مهما في التعامل مع المعدات الحساسة لشركات التكنولوجيا الصيدلانية والطبية، من أجل تلبية نمو تصنيع المنتجات الطبية الحيوية المعقدة، والبحوث والاختبارات السريرية في آسيا، أنشأت سنغافورة مراكز الخدمات اللوجستية المستقلة (PLS3) مماثل لشركات الخدمات اللوجستية العالمية DHL و UPS و TNT مخصص للحقل العلمي، قادر على تسليم الشحنات في درجة حرارة ورطوبة متحكم فيها (سعد الله و شتوح، 2022، صفحة 354). وتحوز سنغافورة على أحد مراكز الشحن البارد في المطار هو أول مركز في العالم يحصل على شهادة المعتمدين المستقلين في الخدمات اللوجستية الدوائية Pharma CEIV التي يمنحها الاتحاد الدولي للنقل الدولي IATA للمتميزين في التعامل مع الشحنات الدوائية.

عند الانتهاء من إنشاء ميناء الجيل القادم 2030، سيصبح ميناء سنغافورة قادرا على التعامل مع ما يعادل 65 مليون حاوية شحن، مما يجعله أكبر منشأة متكاملة في العالم، ويدرس الميناء استخدام المركبات الأوتوماتيكية التي تسير بدون سائق، وأجهزة التفتيش الذكية لرصد مخالفات الشحن كالتقصير، وأيضا استخدام أحدث الأدوات لتحليل البيانات للرصد المبكر لمواقع التكدس المروري.

ج- تشجيع مشاركة القطاع الخاص Encouraging Private sector Participation: أيقنت الحكومة أهمية مشاركة القطاع الخاص في القرارات المتعلقة بالسياسات الاقتصادية للبلد، وبمرور الزمن كون مشغلو الميناء والمطار مؤسسة واحدة لضمان استمرار الاستجابة لمتطلبات هذه الصناعة، الأمر الذي أدى إلى زيادة ومضاعفة في حجم الشحن على مستوى ميناء سنغافورة PSA، وهذا ما شجع هذه المؤسسة إلى استثمار ما يقرب من 40 محطة للشحن البحري والجوي في مختلف مناطق العالم، وقد ساهمت المنافسة في القطاع الخاص أطراف الصناعة الفاعلين بأن يصبحوا أكثر احترافية من الناحية التجارية، وأصبح بذلك قطاع الخدمات اللوجستية السنغافورية أكثر كفاءة.

كما قامت الحكومة بتزويد المستثمرين في سنغافورة وذلك بخلق مناخ استثماري ملائم وتقديم الحوافز المناسبة لتشجيع القطاع الخاص، وحاليا يوجد 20 من أكبر 25 شركة لوجستية في العالم تدير عملياتها العالمية أو الإقليمية من دولة سنغافورة، كما أن وجود عدد كبير من الشركات حفز الشركات المحلية على محاكاة المعايير العالمية.

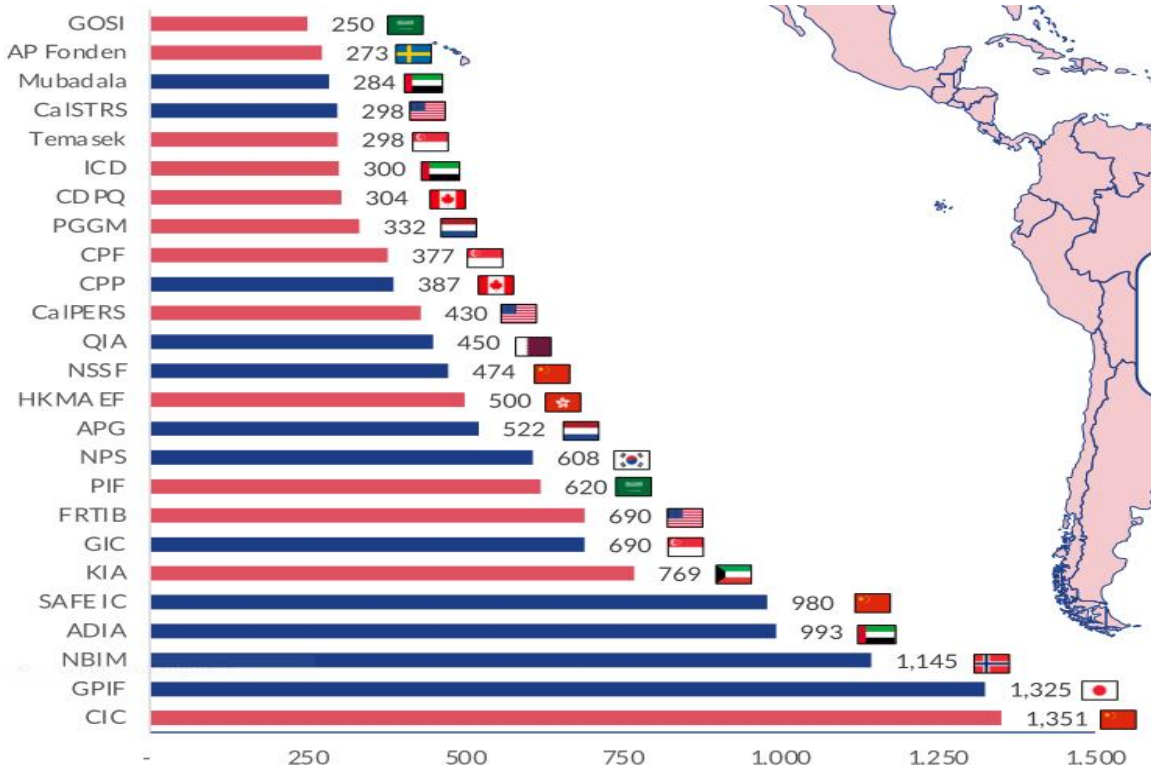
ويوصى أيضا بإجراء مشاورات عميقة مع القطاع الخاص قبل الموافقة على الاستثمارات العامة لضمان أن تكون البنية التحتية التي هي في مسار البناء أن تكون متوافقة مع الاحتياجات الحقيقية للنشاط. كما تدعم الحكومة كذلك القطاع الخاص للاستثمار في البنية التحتية التكميلية، فمثلا استثمرت شركتي **FedEx** و **Singapour Airport Services Limited (SATS)** في منشآت الشحن الجوي، ومنشآت الشحن السريعة الإقليمية، وذلك لمساعدة الحكومة على تشجيع استثماراتها. تعتبر التحديات ذات صلة بشكل جماعي (القطاع العام والخاص) لأن الاستثمارات تكون واقعية وقابلة للتحقيق في المدى القصير والمتوسط. وتضمن الشراكة القوية مع القطاع الخاص أن تكون المبادرات تجارية دائمة على المدى الطويل ولا تشكل أي عبء الأرصدة المالية للدولة.

تلك العوامل الثلاثة، شبكات الربط، البنية التحتية والإجراءات، ومشاركة القطاع الخاص تشكل نظاما متكاملًا يساعد في نجاح الخدمات اللوجستية، ويثبت النجاح الذي حققته سنغافورة أن التنمية يمكن تحقيقها بمواد محدودة، وذلك بفضل الرؤيا الثابتة للدولة، من خلالها جعلت سنغافورة دولة رائدة في الخدمات اللوجستية.

### 3.1.2 الصناديق الثروة السيادية والاستثمارات Sovereign wealth Funds

تمتلك سنغافورة ثلاثة صناديق سيادية مملوكة من طرف الدول، وهم **GIC Private Limited**، و**Temasek Holdings**، و**Central Provident Fund CPF**، وتتكون مواردهم من أصول مختلفة كالعقارات والأسهم أو السندات، فوائض الميزانية العامة للدولة وفوائض الاحتياطات، أو فوائض ميزان المدفوعات، ويتسم أصولهما بالضخامة، وعملهم بالسيادة، وتستثمر تلك الفوائض في الأسواق المحلية أو الأجنبية أو في كليهما معا وفقا لمعايير اقتصادية (التكلفة والعائد) ([www.cpf.gov.sg](http://www.cpf.gov.sg)).

الشكل رقم (2): أفضل 25 مؤسسة من مؤسسات الاستثمار (مليار دولار أمريكي)



Source: (World, State-Owned Investors in a Multipolar, 2023, p. 8)

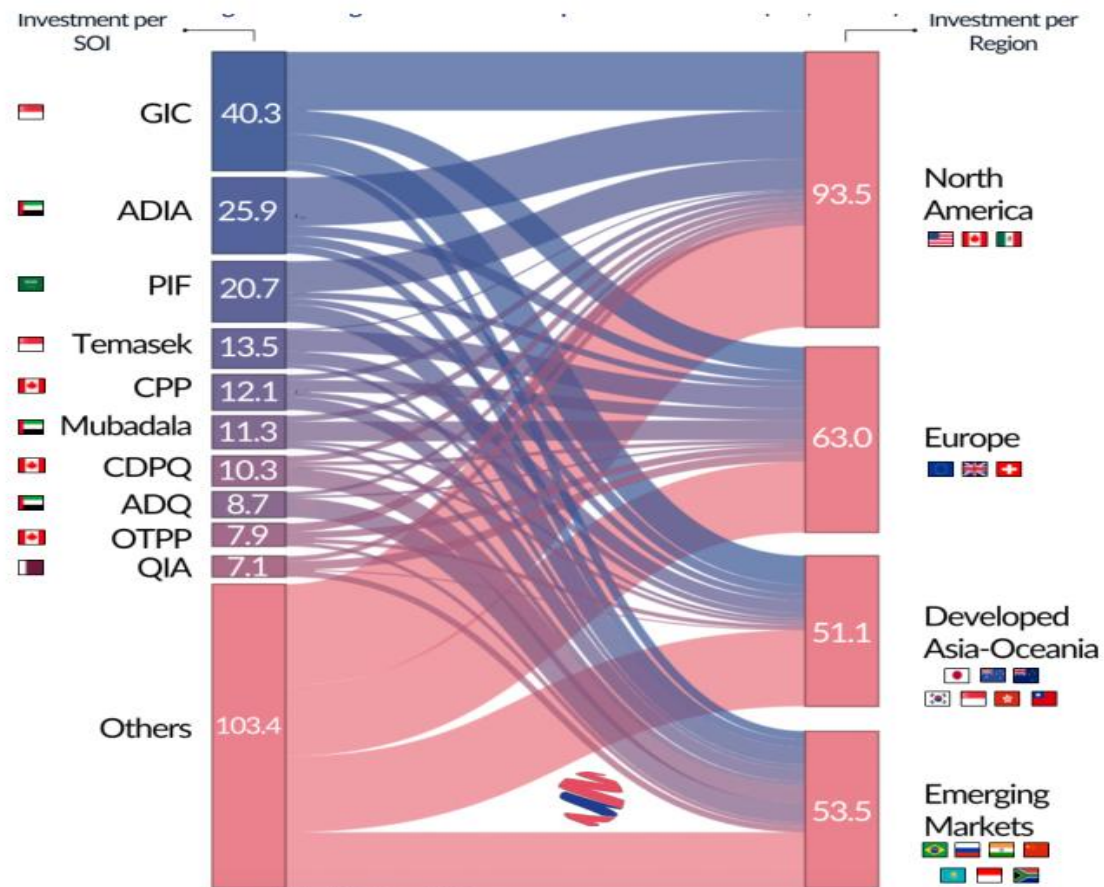


يوضح الشكل رقم (2) مبالغ استثمارات صناديق الثروات السيادية لـ أفضل 25 صندوق سيادي حول العالم، حيث تحوز الصناديق السيادية لسنغافورة على مبالغ ضخمة يقدر مجموعها بـ 1 تريليون و 365 مليار دولار، موزعة بالترتيب على النحو الآتي:

- صندوق GIC احتل المرتبة 7 عالميا بحجم أصول 690 مليار دولار.
- صندوق CPF احتل المرتبة 17 عالميا بحجم أصول 377 مليار دولار.
- صندوق Temasek احتل المرتبة 21 عالميا بحجم أصول 298 مليار دولار.

وهذا ما يبين دور الصناديق السيادية المملوكة للدولة في النموذج السنغافوري، للابقاء عليها ضمن الاقتصادات الأكثر تنافسية حول العالم.

الشكل رقم (3): المناطق ذات الأهمية الاستثمارية بالنسبة لأهم 10 صناديق في 2022 (مليار دولار أمريكي)



Source: (World, State-Owned Investors in a Multipolar, 2023, p. 12)

من خلال الشكل (3) حققت صناديق السيادية مكاسب قوية من الاستثمارات المحلية والأجنبية خصوصا في مناطق التجارة من الدول التي تحوز معها على اتفاقيات لتبادل السلع والخدمات، من خلال تعديل استراتيجيتها واتجاهها الى المزيد من الاستثمار مباشرة في الشركات من خلال شراء أسهم الشركات خصوصا عندما انهارت الأسعار في أزمة كورونا وما بعدها.

يتصدر GIC جدول الدوري لعام 2022 مرة أخرى، وأكمل صندوق الثروة السيادي 73 صفقة بقيمة 40.3 مليار دولار أمريكي، أي أكثر بنسبة 17% عما كان عليه في 2021، وتم استثمار أكثر من نصف رأس المال هذا في العقارات، مع انحياز واضح نحو الخدمات اللوجستية، تليها الصناعات 9%، البنية التحتية 10% والتكنولوجيا.

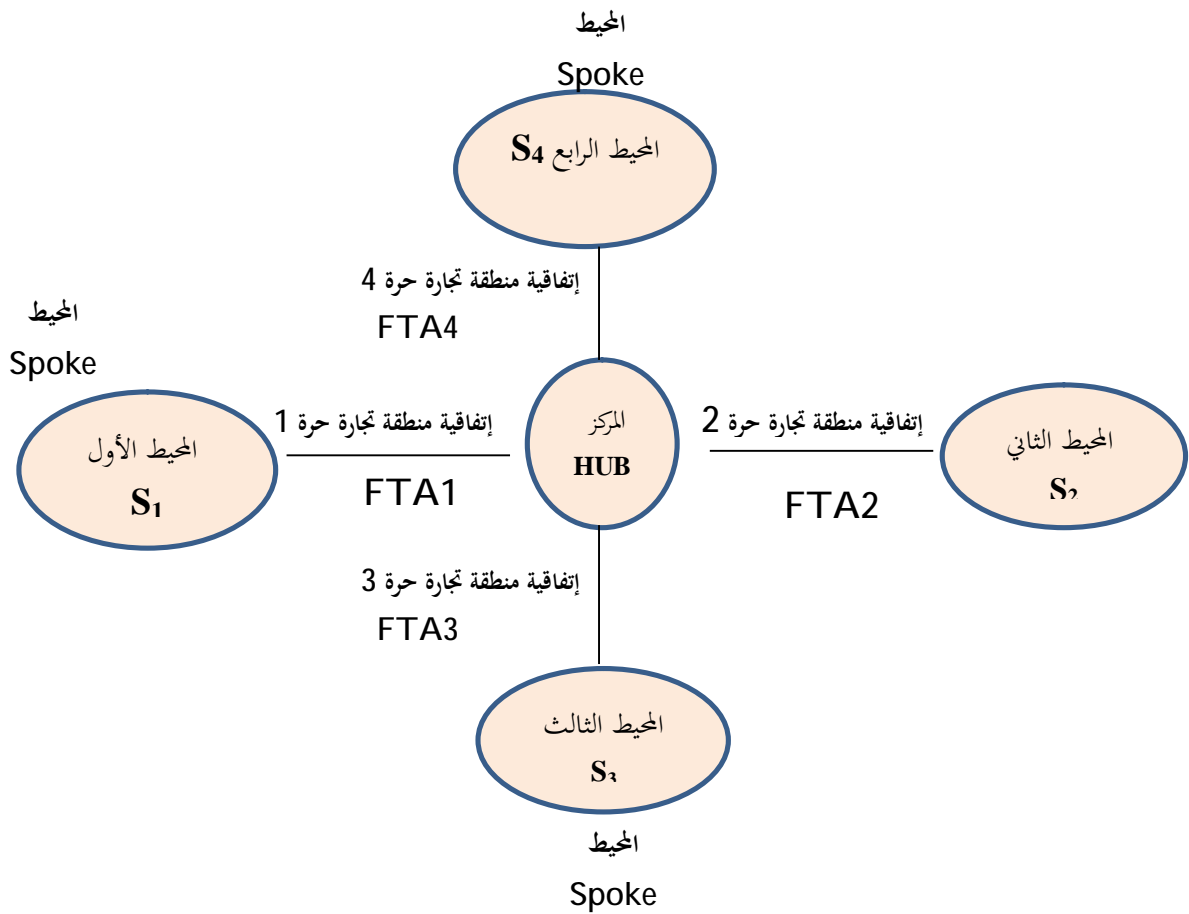


## 4.1.2 اتفاقيات مناطق التجارة الحرة وآلية دول المركز والمحيط

اتفاقية التجارة الحرة (FTA) هي معاهدة بين دولتين أو أكثر يتم بموجبها إلغاء جميع التعريفات الجمركية على السلع والخدمات المنتجة في البلدان الأعضاء مع الحفاظ على التعريفات الجمركية على التجارة مع الدول غير الأعضاء (Athukorala, 2020, p. 13).

يعتبر هذا الإطار مهما لفهم أهم دواعي انتشار اتفاقيات التجارة الحرة، حيث يحتل الاقليم دور المركز، رابطا عدة اتفاقيات للتجارة على أساس المعاملة التفضيلية مع كل شريك، كما يوضح الشكل الآتي:

الشكل رقم (4): اتفاقيات مناطق التجارة الحرة - العلاقة بين المركز والمحيط-



المصدر: (الكواز، 2010، صفحة 4)

يوضح الشكل أعلاه العلاقة بين دول المركز والمحيط في اختيار اتفاقيات التجارة الحرة، إذ يطلق على الدولة التي تمثل محورا لاتفاقيات مناطق التجارة الحرة مع عدد كبير من الدول اسم "المركز" HUB، في حين يطلق مع الدول الموقعة مع دولة المركز اسم "دول المحيط"، علما بأن كافة دول المحيط لا ترتبط باتفاقيات مع بعضها البعض، وترتبط بدلا من ذلك بدولة المركز (www.arab-api.org).

وتبرز ظاهرة "الدولة المركز" عندما تتمتع دولة معينة بعدة اتفاقيات تجارة حرة مع دول المحيط spoke الأخرى بشكل منفصل أو منفرد. في حين لا تتمتع دول المحيط باتفاقيات حرة فيما بينها، وتعرف هذه الظاهرة ما يعرف باسم "التمييز المتعدد"، حيث تنعزل دول المحيط بالشكل الذي تبرز معه امكانية بروز ظاهرة "تحول التجارة" احلال واردات دولة عضو بالمنطقة من مصدر منخفض التكلفة خارج عضوية المنطقة الى مصدر مرتفع التكلفة من داخل الدول الأعضاء، ويقابل تحول التجارة مفهوما ايجابيا

للتكامل الاقتصادي يطلق عليه " خلق التجارة"، ويعني استيراد من الدول الأعضاء الأقل تكلفة بدلا من تلك الأكثر تكلفة من خارج الدول الأعضاء (www.arab-api.org).

### ❖ اتفاقيات مناطق التجارة الحرة مع سنغافورة (FAT) Singapore's Free Trade Agreements

اتفاقيات التجارة الحرة هي الطريقة السريعة التي تربط سنغافورة بالاقتصادات الكبرى والأسواق الجديدة، ويتمتع المصدرون والمستثمرون المقيمون في سنغافورة بعدد هائل من الامتيازات الجمركية، والوصول التفضيلي الى مختلف القطاعات، والدخول بشكل أسرع الى الأسواق وحماية الملكية الفكرية، والجدول الموالي يبين قائمة اتفاقيات مناطق التجارة الحرة الموقعة مع دولة سنغافورة.

#### الجدول رقم (2): قائمة اتفاقيات مناطق التجارة الحرة الموقعة مع دولة سنغافورة

الرقم	الاتفاقية	السنة
1	ASEAN Free Trade Area (AFTA)	أوت 1967
2	ASEAN-Australia-New Zealand FTA (AANZFTA)	جانفي 2001
3	ASEAN-Japan (AJCEP)	جانفي 2001
4	New Zealand (ANZSCEP)	جانفي 2001
5	India (CECA)	نوفمبر 2002
6	Panama (PSFTA)	جويلية 2003
7	Australia (SAFTA)	جانفي 2004
8	ASEAN-China (ACFTA)	جويلية 2005
9	Hashemite Kingdom of Jordan (SJFAT)	أوت 2005
10	ASEAN-India (AIFTA)	أوت 2005
11	ASEAN-Korea (AKFTA)	جوان 2007
12	Switzerland, Liechtenstien, Norway and Iceland (EFTA)	جانفي 2003
13	United States (USSFTA)	ماي 2003
14	Japan (KSFTA)	جانفي 2009
15	Trans-Pacific SEP (Brunei, New Zealand, Chile, Singapore)	ماي 2009
16	China (CSFTA)	جوان 2009
17	Peru (PeSFTA)	أوت 2009
18	European Union-Sigapore (EUSFTA)	مارس 2010
19	Costa Rica (CRSFTA)	جويلية 2013
20	GCC (GSFTA)	سبتمبر 2013

Source : (www.fta.gov.sg)

من خلال الجدول أعلاه يتبين أن سنغافورة وقعت العديد من اتفاقيات التجارة الحرة في السنوات الأخيرة، وقد تم توقيع الاتفاقيات مع النظم الاقتصادية الرئيسية، وتضم حاليا اتفاقية التجارة الحرة في آسيا على أوسع قطاع، الولايات المتحدة واليابان وأستراليا ونيوزيلندا، وأعضاء الرابطة الأوروبية للتجارة الحرة (سويسرا وإيسلندا وليشتنشتاين والنرويج)، الأردن والصين ضمن اتفاقية (الصين - الأسيان)، وتشيلي (ضمن اتفاقية ماجستير الاقتصادية الاستراتيجية عابرة المحيط الهادي)، وكوريا الجنوبية والهند وبنما.

وباعتبار مناطق التجارة الحرة جزءاً لا يتجزأ من البنية التجارية لسنغافورة، فقد تم تصميم شبكتها المكون من 20 منطقة تجارة حرة لوضع سنغافورة كمركز تصنيع متكامل في هذه المنطقة، وتعزيز البحث والتطوير في الاقتصاد القائم على المعرفة الذي يقود مركز الخدمات.

يعد إبرام سنغافورة للعديد من الاتفاقات التجارية الحرة سواء كانت الثنائية أو متعددة الأطراف ضمن لها توقع مهم في حركة التدفق الحر للسلع والخدمات، كما أن الشركات التي اتخذت من سنغافورة مقراً لها تمكنت من الوصول للأسواق التفضيلية، بالإضافة إلى حصولها على تعريفات استيراد مجانية أو مخفضة، وضمان حقوقها في الملكية.

### 3. تحليل SWOT للمناخ الاقتصادي لسنغافورة

يتيح تحليل SWOT للمناخ الاقتصادي للوصول الى مجموعة كبيرة من المعلومات حول، الأمر الذي يساعد المستثمرين بشأن اتخاذ القرار بتنفيذ المشاريع الاستثمارية للدولة الحاضنة للاستثمارات، ويمكن توضيح القوالب الأربعة لتحليل SWOT الخاص بالمناخ الاقتصادي سنغافورة كما يلي:

#### الجدول رقم (3): تحليل SWOT الخاص بالمناخ الاقتصادي لسنغافورة

Strengths	نقاط القوة	Opportunity	الفرص
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- موقع استراتيجي في آسيا</li> <li>- الاستقرار السياسي</li> <li>- مركز مالي قوي</li> <li>- قوة التنوع الثقافي</li> <li>- الأمن والنظافة</li> <li>- تطور نظام الرعاية الصحية</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- محور لوجستي رائد</li> <li>- الاندماج كمركز تكنولوجي</li> <li>- التوسع في الأسواق الناشئة في الخارج</li> <li>- اكتشاف الاعمال الزراعية</li> <li>- خدمة الطاقة المتجددة والاستدامة</li> <li>- تكلفة الأعمال أرخص</li> </ul>
Weakness	نقاط الضعف	Threats	التحديات
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- قربها من دولتين قويتين من الـ Brics</li> <li>- بلد بحجم جزيرة صغيرة</li> <li>- التدخل الحكومي</li> <li>- الاعتماد على العمالة الأجنبية</li> <li>- ندرة الموارد الطبيعية</li> <li>- تكلفة المعيشة باهضة</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- المنتجات البديلة</li> <li>- المخاطر الجيوسياسية</li> <li>- سلسلة التوريد ليست كاملة</li> <li>- مخاطر الأمن السيبراني</li> <li>- تحديات سوق العمل</li> <li>- ارتفاع مستوى سطح البحر والتحديات البيئية</li> </ul>

Source: (www.actualse.com, 2023)

من خلال جدول تحليل SWOT تركزت نقاط القوة في سنغافورة على موقعها الاستراتيجي، واستقرارها السياسي، ووضعها كمركز مالي، والتنوع الثقافي، والسلامة، والنظافة، ونظام الرعاية الصحية ذو المستوى العالمي. هذه السمات مجتمعة تدفع الأمة كشركة رائدة عالمياً في التجارة والابتكار ونوعية الحياة.

ومع ذلك، فإن سنغافورة لا تخلو من نقاط الضعف، فهي تتصارع مع ارتفاع تكاليف المعيشة، والشيخوخة السكانية السريعة، وقلة الأراضي، والاعتماد على العمالة الأجنبية، والموارد الطبيعية المحدودة، وتتطلب هذه التحديات إيجاد توازن دقيق بين الحفاظ على مستويات المعيشة المرتفعة في البلاد ومعالجة الفوارق الاجتماعية والاقتصادية.

إن الفرص المتاحة لسنغافورة واعدة، يمكن لسنغافورة أن تبرز كمركز تكنولوجي، وتلبي احتياجات سكانها، وتستكشف

الأعمال التجارية الزراعية والطاقة المتجددة، وتعزز مكانتها كمركز لوجستي، وتتوافق هذه الفرص مع التزام سنغافورة بالابتكار والاستدامة والتنوع الاقتصادي.

ومع ذلك تواجه سنغافورة تهديدات كبيرة، إذ تعد حالات عدم التأكد الجيوسياسية، ومخاطر الأمن السيبراني، وتحديات سوق العمل، ونقاط الضعف البيئية من بين أهم المخاوف. إن التغلب على هذه التهديدات مع الاستفادة من الفرص والاستفادة من نقاط قوتها سيكون أمرا محوريا بالنسبة لسنغافورة وهي تواصل تشكيل مستقبلها على المسرح العالمي.

#### 4. تشخيص التجربة السنغافورية وتحليل مؤشرات الدراسة Analysis of Study indicators

##### 1.4 مؤشر الأداء اللوجستي ومحدداته Logistics Performance Index and Its Indicators LPI

يصدر مؤشر الأداء اللوجستي **LPI Index** عن البنك الدولي **World Bank** لتقريره عن مؤشر أداء الخدمات اللوجستية لعام 2023، ويقاس مؤشر أداء الخدمات اللوجستية الذي يغطي 139 اقتصادا مدى سهولة إقامة روابط منتظمة عبر سلاسل الإمداد، والعوامل الهيكلية التي تجعل ذلك ممكنا مثل جودة الخدمات اللوجستية، والبنية التحتية المتصلة بمجال التجارة والنقل والتخزين والوساطة والتسليم السريع والعمليات الطرفية داخل الحدود وخارجها على نحو منتظم، وإدارة البيانات والمعلومات ذات الصلة، وعمليات مراقبة الحدود والجمركة وغيرها ([lpi.worldbank.org](http://lpi.worldbank.org)).

##### 1.1.4 أهداف مؤشر الأداء اللوجستي LPI Logistics performance indicator objectives

يهدف مؤشر الأداء اللوجستي إلى قياس قدرة الدولة على تحقيق مجموعة من الأهداف يمكن تلخيصها كالآتي:

##### الجدول رقم(4): أهداف مؤشر الأداء اللوجستي LPI

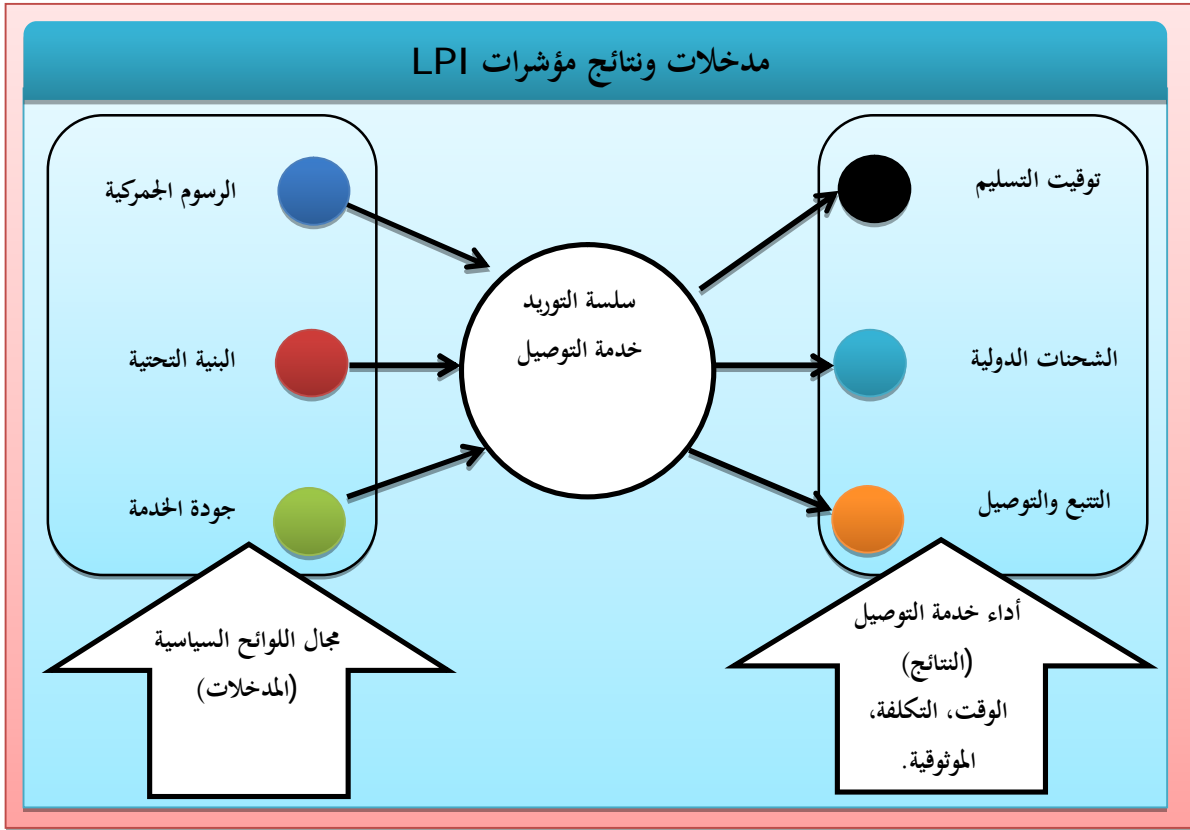
الهدف	الغاية منه
خفض التكاليف	ارتباط التكاليف اللوجستية طرديا مع المسافة، وبالتالي فإن تحسين الأداء اللوجستي يؤدي إلى خفض التكاليف وزيادة حجم التجارة وتحسين التنافسية.
خفض الزمن	يرتبط خفض الزمن بتحسين الأداء اللوجستي للتخليص الجمركي، وزيادة حجم التجارة نتيجة زيادة قدرة الشركات على دخول أسواق تصدير جديدة، وقد أشارت إحدى الدراسات أن خفض زمن التخليص الجمركي بنسبة 10% يؤدي إلى حدوث زيادة في التجارة بنسبة تتراوح بين 5-8%.
زيادة الاعتمادية	تتم من خلال زيادة القدرة على الاستمرارية في أداء الخدمة وزيادة درجة الموثوقية.
زيادة المرونة	تتعلق بزيادة قدرة الشركات على الاستجابة لاحتياجات العملاء فيما يتعلق بالصادرات والواردات.
زيادة السلامة	وذلك من خلال زيادة مستوى الأمن والسلامة لكافة عناصر المنظومة اللوجستية والمتمثلة في البضائع والموارد البشرية والبنية الأساسية.
زيادة الأرباح	يؤدي تحسن الأداء اللوجستي إلى خفض التكاليف من خلال تحقيق الكفاءة وزيادة العوائد المالية المحققة من المنظومة اللوجستية.
زيادة تنافسية الشركات	يتحقق نتيجة تحسن الأداء اللوجستي خاصة وأن قصور المنظومة اللوجستية يشكل عقبة أمام الشركات.
زيادة تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر	حيث يؤدي تحسن الأداء اللوجستي إلى زيادة جاذبية الدولة لتدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر.
زيادة النمو الاقتصادي المحقق	نتيجة زيادة القيمة المضافة المحققة في القطاع اللوجستي، بالإضافة إلى زيادة حجم التوظيف والاستثمار في البنية الأساسية، وبالتالي زيادة حجم التجارة وهو ما يؤدي في النهاية إلى زيادة النمو الاقتصادي المحقق.

المصدر: (خالد هاشم ، 2020).

## 2.1.4 المكونات الستة لمؤشر الأداء اللوجستي LPI

يتكون مؤشر الأداء اللوجستي من ستة مكونات (مؤشرات فرعية)، ويمكن توضيحها في الشكل الآتي:

الشكل رقم (5): المكونات الستة لمؤشر الأداء اللوجستي LPI



Source: (LPIndex, 2023, p. 12)

يوضح الشكل رقم (5) الأبعاد الستة لمؤشرات الأداء اللوجستي في شكل المدخلات الرئيسية لسلسلة الأمداد والنتائج:

1. مؤشر جمركي كفاءة التخليص الجمركي وإدارة الحدود (Costoms).
2. مؤشر جودة البنية التحتية المرتبطة بالتجارة والنقل (Infrastructure).
3. مؤشر سهولة ترتيب الشحنات الدولية بأسعار تنافسية (Services quality).
4. مؤشر كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية (International shipments).
5. مؤشر التوقيت ويعكس كفاءة توصيل الشحنات وقت التسليم المقرر أو المتوقع (Timeliness).
6. مؤشر التتبع والتعقب ويعكس القدرة على تتبع وتعقب الشحنات (Traking and Tracing).

## 2.4 بيانات مؤشر أداء الخدمات اللوجستية LPI 2023

يعرض هذا التقرير أحدث البيانات الضخمة حول أداء الخدمات اللوجستية التجارية في 139 دولة. تفهم الخدمات اللوجستية على أنها شبكة من الخدمات التي تدعم الحركة المادية للبضائع، والتجارة عبر الحدود، والتجارة داخل الحدود. وهي التحركات الفعلية لحاويات الشحن البحري والشحن الجوي والطرود البريدية عبر الممرات والبوابات التجارية، تشمل النقل والتخزين والوساطة والتسليم السريع والعمليات الطرفية وإدارة البيانات والمعلومات ذات الصلة. تكمل هذه المؤشرات الفرعية مؤشر الأداء اللوجستي التقليدي (LPI) القائم على المسح، ويطلب المسح من شركاء بلد ما تقييم مدى سهولة أو صعوبة التجارة في المنتجات المصنعة المنقولة في أشكال وحدات مثل حاويات الشحن.

الجدول رقم(5): نتائج مؤشر LPI 2023

المنطقة Regions	الاقتصاد Economy	الريادة في المنطقة Country	المرتبة عالميا من 139 دولة Rank	درجة LPI Score (Average 4.1)	درجة الجمارك Customs	درجة البنية التحتية Infrastructure	درجة الشحنات الدولية Logistics competence and equality	الكفاءة اللوجستية ونقاط الجودة International shipments	درجة التوقيت Timeliness	القدرة التتبع كفاءة التوصيل Tracking & tracing
شرق آسيا والحيط الهادي	سنغافورة	1	1	4.3	4.2	4.6	4.0	4.4	4.3	4.4
أوروبا	فلندا	1	2	4.2	4.1	4.1	3.6	4.1	4.1	4.3
أمريكا الشمالية	كندا	1	7	4.0	4.0	4.3	3.6	4.2	4.1	4.1
الشرق الأوسط وشمال افريقيا	الامارات العربية المتحدة	1	7	4.0	3.7	4.1	3.8	4.0	4.2	4.1
	الجزائر	8	97	2.5	2.3	2.1	2.2	3.0	2.6	2.5
أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي	البرازيل	1	51	3.2	2.9	3.2	3.3	2.9	3.5	3.2
منطقة أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى	جنوب افريقيا	1	19	3.7	3.3	3.6	3.6	3.8	3.8	3.8

المصدر: اعداد الباحثين اعتمادا على مؤشر (LPI Index, 2023).

يتم تقييم المكونات الستة لمؤشر LPI، ويأخذ مؤشر الأداء اللوجستي قيمة تتراوح بين (5-1 درجات)، فكلما اقتربت قيمة المؤشر من القيمة واحد دل ذلك على انخفاض مؤشر الأداء اللوجستي للدولة، أما إذا اقتربت قيمة المؤشر من القيمة خمسة فيدل على التحسن في مؤشر الأداء اللوجستي.

تمثل نتائج الجدول رقم(5) أحدث البيانات المتاحة في وقت التجميع (نهاية 2203) بالنسبة لمؤشر LPI index من 139 دولة شملها التصنيف. ويقاس مدى صعوبة إعادة إنشاء روابط موثوقة لسلسلة التوريد والعوامل الهيكلية مثل جودة الخدمات اللوجستية والبنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل ومراقبة الحدود.

تشير نتائج الجدول رقم(5) الترتيب العام لمؤشر الأداء اللوجستي LPI Index، ويتضح من بيانات الجدول أن الدول ذات الدخل المرتفع تحصلت على المراتب الأولى في منطقتها، وهو ما يشير إلى هيمنة هذه الدول على صناعة اللوجستيات دوليا حيث احتلت سنغافورة الريادة عالميا لمؤشر LPI، بتحصيلها على درجة 4.3 من 5 للمؤشر، فلندا في المرتبة الثانية عالميا، وجاءت الامارات العربية المتحدة في المركز 7 عالميا، والجزائر احتلت المركز 97 عالميا والمركز 8 في منطقة شمال افريقيا والشرق الأوسط بتحصيلها على درجة 2.5 من المؤشر. في حين جاءت الدول منخفضة الدخل وذات الدخل الأقل من المتوسط ضمن الدول العشرة الأقل في الترتيب من حيث مؤشر الأداء اللوجستي.

وحصلت الصين وجنوب افريقيا على أفضل تصنيف بين دول الـ BRICS في المركز 19، تليها الهند في المركز 38، والبرازيل في المركز 51، والاتحاد الروسي في المركز 88، بينما جاءت ليبيا في المركز الأخير في المركز 139.

وتظهر الدراسة أن الأداء اللوجستي لا يعتمد على الثروة. ويمكن للبلدان ذات الثروات المتوسطة التي تحقق أداء ثابتا في جميع مكونات مؤشر أداء الخدمات الستة أن تتفوق على نظيراتها والدول الأكثر تقدما. وتحدث أهم حالات التأخير في الحركة الدولية للبضائع عندما يتم احتجاز الحاويات في نقطة المنشأ أو الوجهة، مثل الموانئ أو المطارات أو مرافق الوسائط المتعددة، ويمكن للاستثمارات في إنتاجية الموانئ وتحديث الجمارك والتكنولوجيات الجديدة أن تحسن الموثوقية بالنسبة للتجارة الخارجية للبلد.

### 3.4 مؤشر القدرة التنافسية العالمية IDM World Competitiveness

يقوم تصنيف IMD للتنافسية العالمية الذي يصدر عن المعهد الدولي للتنمية الادارية بسويسرا، بتحليل وتصنيف قدرة البلدان على خلق والحفاظ على بيئة تدعم القدرة التنافسية للمؤسسات، ويفترض هذا التصنيف أن تكوين الثروة في المقام الأول على مستوى المؤسسة (سواء كانت خاصة أو مملوكة للدولة)، ويسمى هذا المجال من البحث "القدرة التنافسية للمؤسسات". ومع ذلك تعمل المؤسسات في بيئة وطنية تعزز أو تعيق قدرتها على المنافسة محليا أو دوليا، ويسمى هذا المجال من البحث: "القدرة التنافسية للدول" ويغطيه تصنيف القدرة التنافسية العالمية، وتقسّم البيئة الوطنية إلى أربعة عوامل رئيسية (IMD, 2023, p. 38):

- الأداء الاقتصادي Economic Performance.
- الكفاءة الحكومية Government Efficiency.
- كفاءة الأعمال Business Efficiency.
- بنية تحتية Infrastructure.

وفي المقابل ينقسم كل عامل من هذه العوامل إلى 5 عوامل فرعية تسلط الضوء على كل جانب من جوانب المجالات التي تم تحليلها. إجمالاً يتضمن تصنيف القدرة التنافسية العالمية 20 عاملا فرعيا.

#### الجدول رقم(6): تصنيف التنافسية العالمية IMD لعام 2023

المنطقة Regions	الريادة في المنطقة Country	المرتبة عالميا من 113 دولة Rank	الدرجة (100 - 1) Score	التغيير في 2023	
				اتجاه التغيير (+)	اتجاه التغيير (-)
أوروبا وأوراسيا	الدنمارك	1	100.00		
آسيا والمحيط الهادي	سنغافورة	4	97.44		-1
أمريكا	الو.م.أ.	9	91.14	+1	
الشرق الأوسط وشمال افريقيا/ المنطقة العربية	الامارات العربية المتحدة	10	90.52		+2
أمريكا اللاتينية وجزر الكاريبي	الشيلي	44	60.25		+2

المصدر: اعداد الباحثين اعتمادا على مؤشر (IMD, 2023).

تشير نتائج الجدول رقم (6) الى احتلال سنغافورة الريادة في منطقة آسيا والمحيط الهادي، والمركز الرابع في تصنيف القدرة التنافسية الشاملة IMD 2023، بانخفاض مركز واحد عن العام السابق، حيث تحصلت على درجات عالية على المقياس بـ



97.44 درجة، وهذه ما يبرز القدرات التنافسية لاقتصاد سنغافورة، وهذا ما يؤكد صحة الفرضية الأولى بتحقيق مكانة اقتصادية عالمياً بفضل توليفة من الإجراءات التنموية طويلة المدى. ويعود اتجاه التغيير بالسالب (-1) بشكل أساسي إلى تراجع طفيف في عوامل كفاءة الحكومة وبجميع مكوناتها. بينما كانت المرتبة الأولى عالمياً للدنمارك، واحتلت الو.م.أ المرتبة التاسعة عالمياً، والامارات العربية المتحدة الريادة في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، واحتلت الشيلي الريادة في منطقة أمريكا اللاتينية وجزر الكاريبي، و44 عالمياً.

#### 4.4 عوامل القدرة التنافسية COMPETITIVENESS LANDSCAPE

يمكن توضيح مختلف عوامل القدرة التنافسية المعتمد من قبل مؤشر القدرة التنافسية IMD حسب الجدول التالي:

الجدول رقم(7): عوامل القدرة التنافسية لاقتصاد سنغافورة حسب مؤشر IMD 2023

سنغافورة	عوامل القدرة التنافسية																			
	الأداء الاقتصادي					كفاءة الحكومة					كفاءة الأعمال					البنية التحتية				
المرتبة عالمياً	3					7					8					9				
الدرجة	85.5					80.24					80.40					84.14				
التغيير	+1					+3					+1					-3				
المرتبة عالمياً للمؤشرات الفرعية	الاقتصاد المحلي	التجارة العالمية	الاستثمار الدولي	توظيف	الأسعار	الماللة العامة	السياسة الضريبية	إطار مؤسسي	التشريعات التجارية	الإطار المجتمعي	الإنتاجية والكفاءة	سوق العمل	تمويل	الممارسات الإدارية	المواقف والقيم	البنية التحتية الأساسية	البنية التحتية التكنولوجية	البنية التحتية العلمية	الصحة والبيئة	التعليم
المرتبة عالمياً	10	2	4	2	51	9	12	6	7	20	6	4	10	23	13	13	3	17	26	11

المصدر: اعداد الباحثين اعتماداً على بيانات (IMD, 2023, p. 86)

حسب بيانات عوامل القدرة التنافسية التابع لمؤشر تصنيف القدرة التنافسية الشاملة **IMD 2023**، فإن أداء سنغافورة جيد في جميع عوامل القدرة التنافسية: المركز الثالث في الأداء الاقتصادي، والسابع في كفاءة الحكومة، والثامن في كفاءة الأعمال، والتاسع في البنية التحتية. ولقد بينت النتائج العامل الفرعي الخاص بالاستثمار الخارجي فإنه يتحسن في الاستثمار الدولي (المركز الرابع عالمياً)، والتوظيف (المركز الثاني عالمياً)، والإنتاجية والكفاءة (المركز السادس عالمياً)، وسوق العمل (الرابع عالمياً). وعلى مستوى المؤشرات الفرعية للبنية التحتية، تشهد سنغافورة زيادة كبيرة في نمو البنية التحتية التكنولوجية (تصل إلى المركز الثالث، والعامل الفرعي للتعليم **11** عالمياً).

وتشهد سنغافورة تراجعاً في العديد من المجالات المتعلقة بالسياسات واللوائح الحكومية، بما في ذلك تشريعات المنافسة، وتشمل الانخفاضات الأخرى كفاءة الشركات الصغيرة والمتوسطة (المرتبة **20**). كما تراجع سنغافورة في العديد من جوانب ممارسات الإدارة (المرتبة **23**)، والعامل الفرعي للتعليم (المرتبة **11**). وبالنتيجة يعتبر النموذج السنغافوي من النماذج الناجحة في التنمية الاقتصادية، وهو ما بينته النتائج المتقدمة لمؤشرات الدراسة الأمر الذي يدعم صحة الفرضية الثانية.

## 5. خلاصة:

دمجت سنغافورة بين أساسيات الاقتصاد الحر والمركزية في التخطيط إضافة لتدخل الدولة في رسم مسار خارطة الطريق التنموية وقيادتها وفق استراتيجيات وسياسات ممنهجة في ترقية الصادرات، ومن خلال التبع لهذا المسار السنغافوري فإنه يمكن الاستفادة من بعض جوانب هذه التجربة خصوصاً فيما يتعلق بالسياسة التجارية وخطتها للتنمية، من تشجيع للمعرفة والبحث والتطوير خاصة لدى المستثمرين السنغافوريين أو الأجانب، مروراً إلى تشجيع التجارة الخارجية بمختلف آلياتها والحفاظ على المنتج المحلي وترقية جودته لكسب ميزة تنافسية، ونجد في هذا الشأن أن معظم الدول التي تحاول الدخول إلى منظمة التجارة العالمية يدل على رغبتها في تشجيع هذا النوع من السياسة التجارية. ومن خلال مناقشتنا للموضوع توصلنا للنتائج التالية:

➤ تحصلت سنغافورة في الترتيب العام لمؤشر المعرفة العالمي **GKI 2022**، على درجة **63.3** وهي أكبر من درجة المتوسط العالمي والمقدرة بـ **46.5**، وهذا ما بين تمكين دولة سنغافورة الاستفادة من بنيتها التحتية المعرفية الداعمة للمناخ المعرفي، الاطار الذي يعزز التنمية المستدامة

➤ تحصلت سنغافورة على الريادة في الترتيب العام لمؤشر الأداء اللوجستي **LPIndex** من **139** دولة شملها التصنيف، وعلى أعلى درجة **4.3** من **5** للمؤشر، وهذا ما بين القدرات اللوجستية لاقتصاد سنغافورة.

➤ تحصلت على الريادة في منطقة آسيا والمحيط الهادي، والرابعة عالمياً في الترتيب العام لمؤشر القدرة التنافسية العالمية **IMD** من **113** دولة شملها التصنيف بـ **97.44** درجة من **100** على المقياس، وهذه ما يبرز القدرات التنافسية لاقتصاد سنغافورة.

➤ كما تحصل اقتصاد سنغافورة على مراتب متقدمة لعوامل القدرة التنافسية لاقتصاد سنغافورة حسب مؤشر **IMD 2023** من **113** دولة شملها التصنيف، والمتعلقة بالأداء الاقتصادي **3** عالمياً، الكفاءة الحكومية **7** عالمياً، كفاءة الأعمال **8** عالمياً، بنية تحتية **9** عالمياً.

## 6. الهوامش والإحالات:

- أحمد الكواز. (2010). مناطق التجارة الحرة. الكويت: المعهد العربي للتخطيط، ص4.
- عبد الحميد خالد هاشم . (2020). لوجستيات التجارة وأثرها على النمو الاقتصادي في دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. جامعة حلوان.
- عمار سعد الله، و وليد شتوح. (2022). قراءة في التجربة التنموية السنغافورية، أسرار النجاح. مجلة نماء للاقتصاد والتجارة، المجلد06(02)، ص354.
- نرمين سرج. (2021). نموذج جمهورية سنغافورية في التنمية الاقتصادية. مجلة آفاق آسيوية(7)، ص79.
- Athukorala, P.-c. (2020). **Free Trade Agreements in the World Trade System: Substance and Semantics**. Foreign Trade Review, 1, p. 13.
  - Karuna Yin Lam , RAMAKRISHNAN .(2017 ,01 26) .**Three Factors that have made singapore a global logistics hub** . Blog.worldbank.org. Consulted : 09/01/2024
  - GKI. (2022). **Global Knowledge Index**. New York: UNDP and MBRF.
  - IMD. (2023). **IMD World Competitiveness booklet**. Lausanne: International Institute for Management Development. P.38.
  - [httpi.worldbank.org/report](http://httpi.worldbank.org/report). Consulted : 07/01/2024.
  - LPIndex. (2023). **Trade Logistics in the Global Economy**, LPI report, The Logistics Performance Index and Its Indicators. Washington: The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank,. P.12.
  - World, State-Owned Investors in a Multipolar. (2023). **State-Owned Investors in a Multipolar World**. Annual Report .p.12.
  - [www.actualsimple.com](http://www.actualsimple.com). (20/01/2024). <https://actualsimple.com/swot-analysis-of-singapore/>.
  - [www.arab-api.org/develop\\_1.htm](http://www.arab-api.org/develop_1.htm) .( 14/01/2024). [http://www.arab-api.org/develop\\_1.htm](http://www.arab-api.org/develop_1.htm) .
  - EENI, **The Global Business School**. (07/01/2024). [www.eeni.org](http://www.eeni.org). (s.d.).
  - [www.edb.gov.sg](http://www.edb.gov.sg). (20/01/2024). <https://www.edb.gov.sg/en/about-edb/who-we-are.html>
  - [www.fta.gov.sg](http://www.fta.gov.sg). (s.d.). [www.fta.gov.sg](http://www.fta.gov.sg). (12/01/2024). <http://www.fta.gov.sg>. (s.d.)
  - [www.nlb.gov.sg](http://www.nlb.gov.sg).( 20/01/2024) <http://www.nlb.gov.sg/main/article-detail?cmsuuiid=27c04374-093e-4688-8916-016d3ebf6143#:~:text=Background,Singapore%20as%20a%20trade%20hub>.
  - [www.cpf.gov.sg](http://www.cpf.gov.sg). 07/01/2024.
  - [www.gov.sg](http://www.gov.sg). 05/01/2024.