E

الأمم المتحدة

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/C.5/2019/4
4 October 2019
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH

المجلس
الاقتصادي والاجتماعي

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

لجنة النقل واللوجستيات
الدورة العشرون
عمّان، 9-10 كانون الأول/ديسمبر 2019

البند 7 من جدول الأعمال المؤقت

التكاليف التجارية في المنطقة العربية

موجز

تشمل التكاليف التجارية مختلف النفقات المرتبطة بنقل البضائع من المنتجين إلى المستهلكين، ويمكن لها أن تَحْدُث جرّاء وجود تدابير السياسة أو الافتقار إليها على حد سواء. وحيث إن التكاليف التجارية عامل محدد رئيسي للقدرة التنافسية والإدماج في الاقتصاد الإقليمي والعالمي، فارتفاعها في المنطقة العربية، مقارنة مع الاقتصادات والتكتلات التجارية المماثلة الأخرى، يؤثر على قدرة المنطقة على التنافس، ويؤدي إلى إضعاف إدماجها في الاقتصاد العالمي. وهذه التكاليف أعلى في التجارة بين بلدان المنطقة منها في التجارة الخارجية، فإصلاح القنوات التجارية ضروري للتغلب على هذه العقبة.

ولجنة النقل واللوجستيات مدعوّة إلى الاطلاع على مضمون هذا التحليل الأولي للتكاليف التجارية وإبداء الرأي بشأنه.

المحتويات

	الفقرات	الصفحة
مقدمة.....	5-1	3
الفصل		
أولاً- التكاليف التجارية في المنطقة العربية.....	17-6	4
ألف- التركيز على مجموعات البلدان.....	11-9	6
باء- دراسة حالة: الأردن	14-12	8
جيم- التحليل القطاعي للتكاليف التجارية.....	15	10
دال- التكاليف التجارية القطاعية في المنطقة العربية: حالة الأردن.....	17-16	10
ثانياً- الاستنتاجات والتوصيات.....	18	11

مقدمـة

1- تشكّل التكاليف التجارية إحدى العوامل المهمة التي تحدد القدرة التنافسية في أسواق التجارة العالمية، وتشمل جميع التكاليف العارضة خلال عملية نقل المنتجات من المنتجين إلى المستهلكين، مطروحاً منها تكاليف إعداد المنتَج. وعلى هذا النحو، يمكن تقسيم التكاليف التجارية إلى فئتين رئيسيتين: (1) التكاليف التجارية المرتبطة بالسياسات (مثل التعريفات الجمركية ومعادلاتها، والإجراءات غير الجمركية على غرار الحصص والتراخيص، إلخ.)، (2) والتكاليف التجارية المستقلة عن السياسات التي تشمل النقل والتأمين والإجراءات الجمركية.

2- ومحصلة هذه التكاليف، سواء أكانت مرتبطة بالسياسات أم لا، لها آثار كبيرة على رفاه البلدان الاقتصادي، إذ تقوِّض المكاسب المحققة منها إذا بلغت حداً مفرطاً. وهذه الآثار السلبية على قدرات الأمم التنافسية تعيق النمو التجاري على الصعيدين الإقليمي والعالمي. بحثت دراسات عدة في آثار التكاليف التجارية على الرفاه الاقتصادي وغيره من مجاميع الاقتصاد الكلي. فرأى آندرسون وونكوب (2002)[1]، على سبيل المثال، أن تكاليف التجارة كثيراً ما تتجاوز نسبتها 10 في المائة من الدخل القومي، فيما أفاد أبستفلد وروغوف (2000)[2] بأن جميع معضلات الاقتصاد الكلي الدولي الكبرى تكمن في التكاليف التجارية. وتناولت دراسة مهمة أخرى، أعدها برنارد وآخرون (2006)[3]، استجابة قطاعاتِ الصناعة التحويلية في الولايات المتحدة للتغيُّرات في التكاليف التجارية، واستُخدمت فيها مجموعة جديدة وفريدة من بيانات التعريفات ورسوم النقل على الصعيد القطاعي. وخلُصت الدراسة إلى أن القطاعات التي تتدنى فيها التكاليف التجارية تشهد نمواً بدرجة مماثلة في الإنتاجية.

3- تُظهر أدلة على مستوى القاعدة ضخامة التكاليف التجارية في البلدان العربية، وتبين سبب تدني اتصال تلك البلدان نسبياً بسلاسل القيمة العالمية، مع وجود استثناءات قليلة متصلة بالقطاعات البترولية. ولذلك يمكن لحساب التكاليف التجارية تلك على الصعيد الاقتصادي الكلي، وبالنسبة إلى بعض القطاعات، أن يشكل خطوة أولى نحو فهم مدى تأثير ارتفاع التكاليف التجارية، ومن ثمَّ معرفة هيكلية تلك التكاليف والتوصل إلى طرائق للتخفيف من آثارها والاستفادة من إيجابياتها الخفية المحتملة.

4- ومن هذا الوجه، يرتبط تعزيز التجارة بين البلدان، وعلى نحو متزايد، ببُعد التكاليف التجارية المستقلة عن السياسات، وليس بأدوات السياسة العامة. على سبيل المثال، فكلفة شحن مُنْتَجٍ من المغرب إلى الولايات المتحدة أكبر بثلاث مرات من كلفة المُنتَج نفسه على مستوى المصنع. وتجدر الملاحظة بأن التدابير الجمركية وغير الجمركية تمثل نسبة يتراوح متوسطها بين 10 و50 في المائة من التكاليف التجارية الإجمالية، بينما تشكل التكاليف جراء الأدوات غير المرتبطة بالسياسات ما نسبته 270 في المائة.

---

(1) Anderson, James E. and Eric van Wincoop. 2002. "Borders, Trade and Welfare," in Brookings Trade Forum 2001. Susan Collins and Dani Rodrik, eds. Washington: Brookings Institution, pp. 207-44. Not accessible on line to factcheck.

(2) Maurice Obstfeld & Kenneth Rogoff, 2000. "The Six Major Puzzles in International Macroeconomics: Is There a Common Cause?" NBER/Macroeconomics Annual, vol 15, No. 1 (March 2001) pages 339-390.

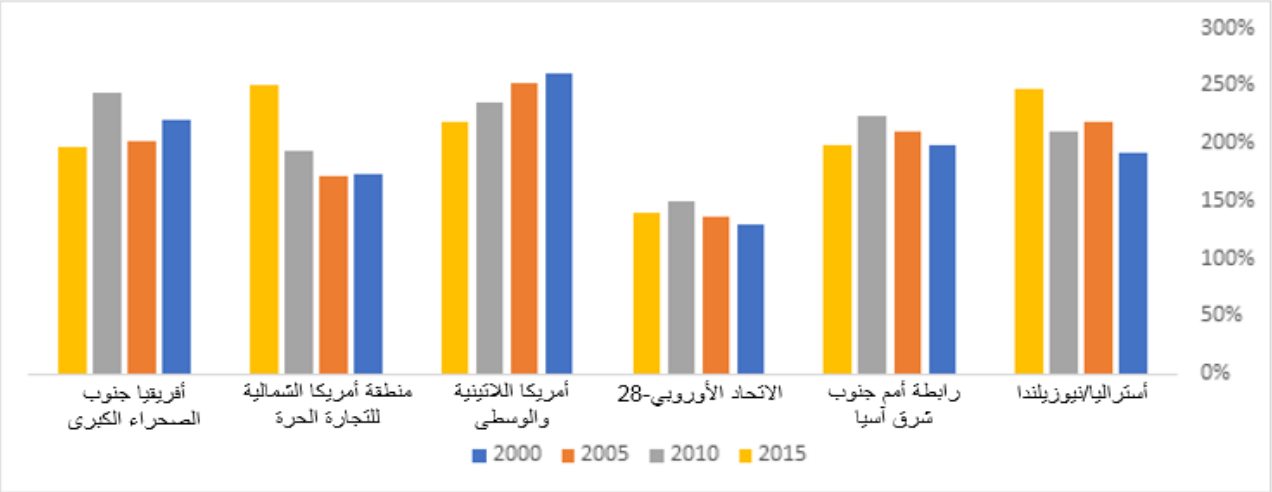
(3) Andrew B. Bernard, Bradford Jensen and Peter K. Schott, "Trade costs, firms and productivity," Journal of Monetary Economics, vol. 53, No. 5 (July 2006), pp. 917-937.

5- تقدم هذه الوثيقة نظرة معمقة في تكاليف التجارة على المستويين الوطني والقطاعي في المنطقة العربية، وذلك بالاستناد إلى بيانات من مصادر عالمية.

أولاً- التكاليف التجارية في المنطقة العربية

6- تبدو أن التكاليف التجارية في المنطقة العربية متوازنة في كافة مجموعات البلدان التي دُقق فيها، وأنها تتناقص على مر السنين. وبالإجمال، فالتكاليف التجارية الأدنى في المنطقة هي مع الاتحاد الأوروبي، مع أنها شهدت زيادة طفيفة من 130 في المائة في عام 2000 إلى 139 في المائة في عام 2015. أما أكبر التكاليف التجارية للصادرات العربية فهي مع أمريكا اللاتينية والوسطى، رغم أنها انخفضت بأكثر من 20 في المائة، من 261 في المائة في عام 2000 إلى 218 في المائة في عام 2015. كما انخفضت تكاليف التجارة مع أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى بأكثر من 10 في المائة خلال الفترة نفسها، من 221 في المائة في عام 2000 إلى 197 في المائة في عام 2015. بيد أن تكاليف التصدير إلى منطقة أمريكا الشمالية للتجارة الحرة تزايدت بصورة حادة، من 174 في المائة في عام 2000 إلى 250 في المائة في عام 2015، أي بزيادة نسبتها 44 في المائة هي الأعلى بين جميع الزيادات التي شهدتها تكاليف التصدير من المنطقة العربية إلى المناطق الأخرى.

الشكل 1- تكاليف التصدير من البلدان العربية إلى مجموعة مختارة من المناطق

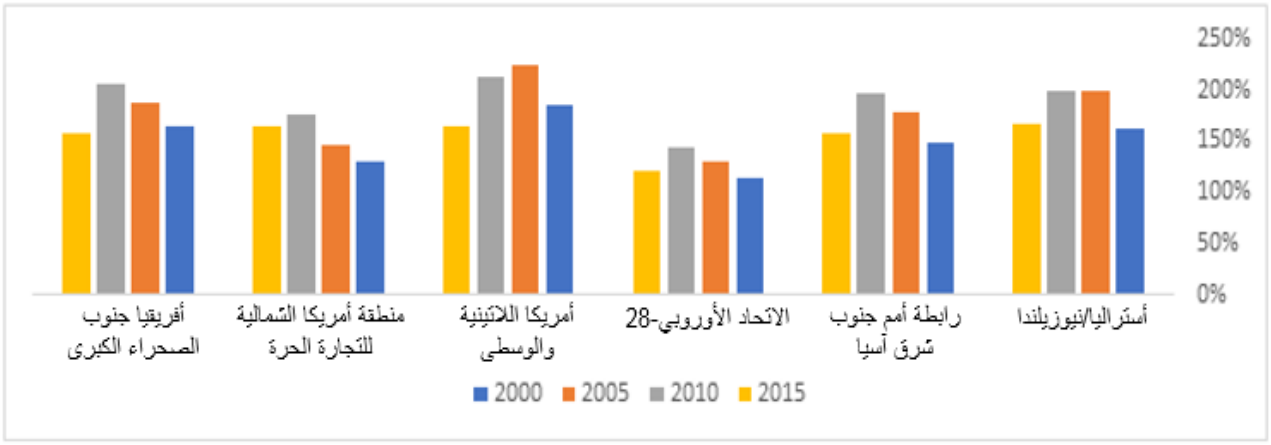


المصدر: حسابات الإسكوا بالاستناد إلى قاعدة بيانات اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ والبنك الدولي المتعلقة بتكاليف التجارة، وقاعدة بيانات تجارة السلع الأساسية المتعلقة بالتدفقات التجارية.

7- وبالنسبة إلى واردات المنطقة العربية، تُظهر النتائج أن أدناها كلفة هي التي تنشأ عن بلدان الاتحاد الأوروبي، بكلفة إجمالية تتراوح بين 114 في المائة في عام 2000 و120 في المائة في عام 2015. ومن المثير للاهتمام أن الواردات الناشئة عن منطقة أمريكا الشمالية للتجارة الحرة منخفضة التكاليف، بنسب تتراوح بين 131 في المائة في عام 2000 و165 في المائة في عام 2015. وهي، بعد الاتحاد الأوروبي، التكاليف الأدنى من بين جميع الشركاء الذين تناولتهم الدراسة. وما زالت التكاليف التجارية للواردات من منطقة أمريكا اللاتينية

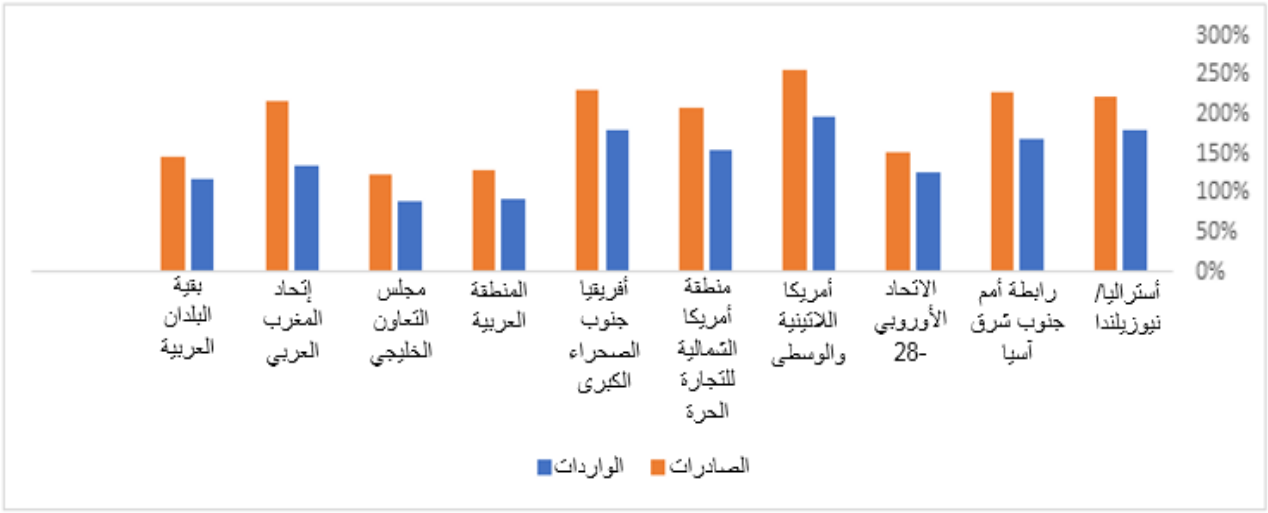
والوسطى إلى المنطقة العربية مرتفعة بالمقارنة مع تكاليف التصدير. أما تكاليف الواردات من بلدان رابطة أمم جنوب شرق آسيا إلى المنطقة العربية، فما زالت هي أيضاً مرتفعة، غير أنها أقل من تكلفة الصادرات العربية إلى تلك المنطقة. وتتصدر بلدان أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، علاوة على أستراليا ونيوزيلندا، القائمة من حيث تكاليف الواردات إلى المنطقة العربية.

الشكل 2- تكاليف الواردات من البلدان العربية إلى مجموعة مختارة من المناطق



المصدر: حسابات الإسكوا بالاستناد إلى قاعدة بيانات اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ والبنك الدولي المتعلقة بتكاليف التجارة، وقاعدة بيانات تجارة السلع الأساسية المتعلقة بالتدفقات التجارية.

الشكل 3- متوسط تكاليف الاستيراد والتصدير في البلدان العربية خلال الفترة 2000-2015



المصدر: حسابات الإسكوا بالاستناد إلى قاعدة بيانات اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ والبنك الدولي المتعلقة بتكاليف التجارة، وقاعدة بيانات تجارة السلع الأساسية المتعلقة بالتدفقات التجارية.

8- وبالنظر إلى طرفي التكاليف، يبين الشكل 3 بوضوح أن تكاليف التصدير أعلى بكثير على المنطقة العربية من تكاليف الاستيراد على الشركاء التجاريين، بما في ذلك مجموعات البلدان في المنطقة العربية. وتُبين النتائج أن تكاليف الواردات والصادرات من كامل المنطقة العربية إلى المنطقة نفسها هي الأدنى بين جميع المناطق، عكس السائد أنه سبب انخفاض التجارة العربية البينية. وتكاليف التصدير هي الأعلى مع بلدان اتحاد المغرب العربي على الصعيد الإقليمي، ومع أمريكا اللاتينية والوسطى على الصعيد العالمي. ويبيّن الجدول 1 أن إجمالي التكاليف التجارية في المنطقة العربية عالية مع معظم المناطق بالمقارنة مع كتلة رابطة أمم جنوب شرق آسيا، وإندونيسيا، وتركيا.

الجدول 1- إجمالي التكاليف التجارية في المنطقة العربية بالمقارنة مع مناطق محددة عام 2015

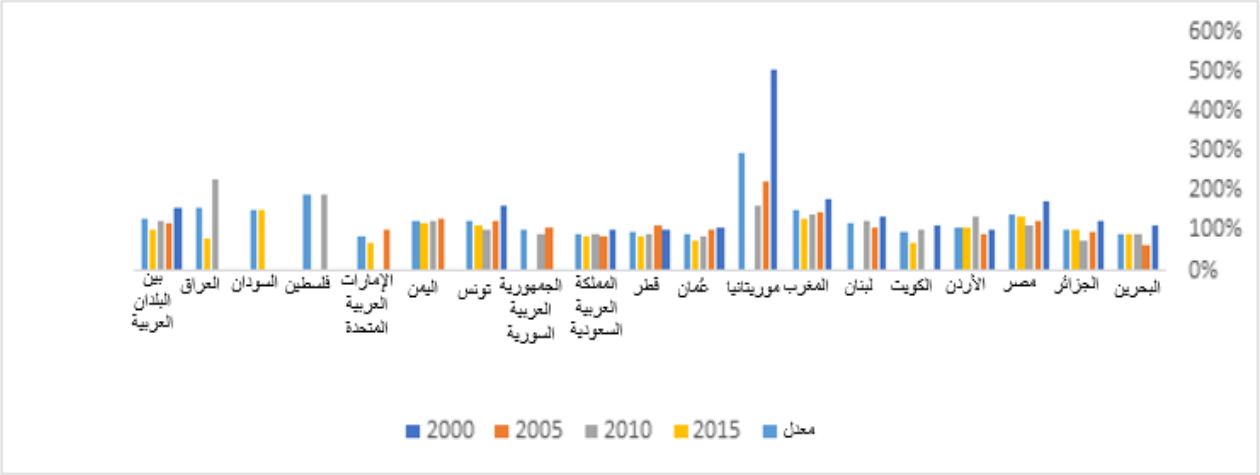
المنطقة/البلد	المنطقة العربية (بالنسبة المئوية)	رابطة أمم جنوب شرق آسيا (بالنسبة المئوية)	الاتحاد الأوروبي (بالنسبة المئوية)	منطقة أمريكا الشمالية للتجارة الحرة (بالنسبة المئوية)
المنطقة العربية	174	279	199	265
رابطة أمم جنوب شرق آسيا	279	175	219	251
إندونيسيا	225	173	189	195
تركيا	134	230	117	180

المصدر: حسابات الإسكوا بالاستناد إلى قاعدة بيانات اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ والبنك الدولي المتعلقة بتكاليف التجارة، وقاعدة بيانات تجارة السلع الأساسية المتعلقة بالتدفقات التجارية.

ألف- التركيز على مجموعات البلدان

9- يمكن لمستوى التكاليف التجارية بين البلدان العربية أن يشكّل حافزاً مهماً للنمو التجاري، فلطالما عُزي التدني في التجارة العربية البينية إلى التكاليف التجارية. بلغ متوسط تكاليف الصادرات العربية البينية نسبة 129 في المائة خلال الفترة 2000-2015، وبلغت ذروتها في عام 2000 بنسبة 160 في المائة، لتصل إلى 102 في المائة في عام 2015، ما يمثل انخفاضاً بنسبة 36 في المائة. وسُجلت أعلى تكاليف الصادرات إلى المنطقة العربية في موريتانيا في عام 2000، إذ بلغت 500 في المائة، قبل أن تنخفض إلى 165 في المائة في عام 2010، بمعدل لتلك الفترة بأكملها يبلغ 297 في المائة ما زال هو الأعلى بين جميع البلدان العربية. وقد شهدت البلدان العربية جميعها، تقريباً، انخفاضاً في تكاليف الصادرات بين عامي 2000 و2015، إلا أنه يبقى متواضعاً في معظم الحالات. وتبرز حالة الأردن، في هذا الإطار، إذ شهدت ارتفاعاً في تكاليف الصادرات بنحو 9 في المائة بين عامي 2000 و2015 (الشكل 4).

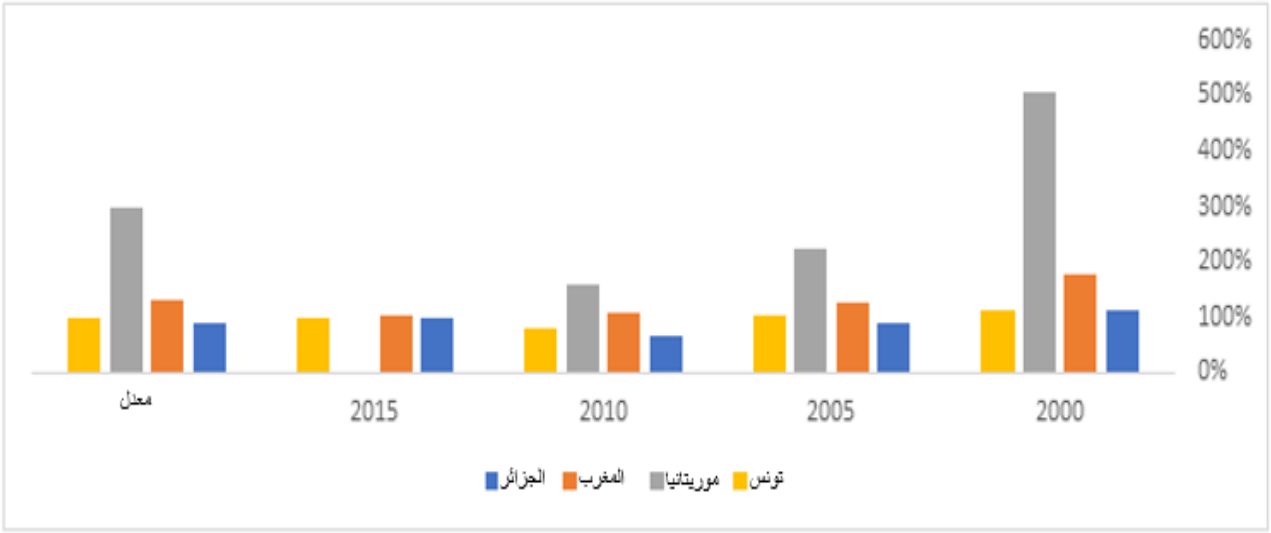
الشكل 4- تكاليف الصادرات العربية البينية



المصدر: حسابات الإسكوا بالاستناد إلى قاعدة بيانات اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ والبنك الدولي المتعلقة بتكاليف التجارة، وقاعدة بيانات تجارة السلع الأساسية المتعلقة بالتدفقات التجارية.

10- وعلى صعيد مجموعات البلدان، يتبين أن أعلى التكاليف التجارية هي في صادرات بلدان المغرب لبعضها بعضاً. وقد سجلت الجزائر أدنى تكاليف الصادرات بين بلدان المجموعة، تليها تونس ثم المغرب، بينما سجلت موريتانيا أعلى التكاليف للصادرات إلى المنطقة (الشكل 5).

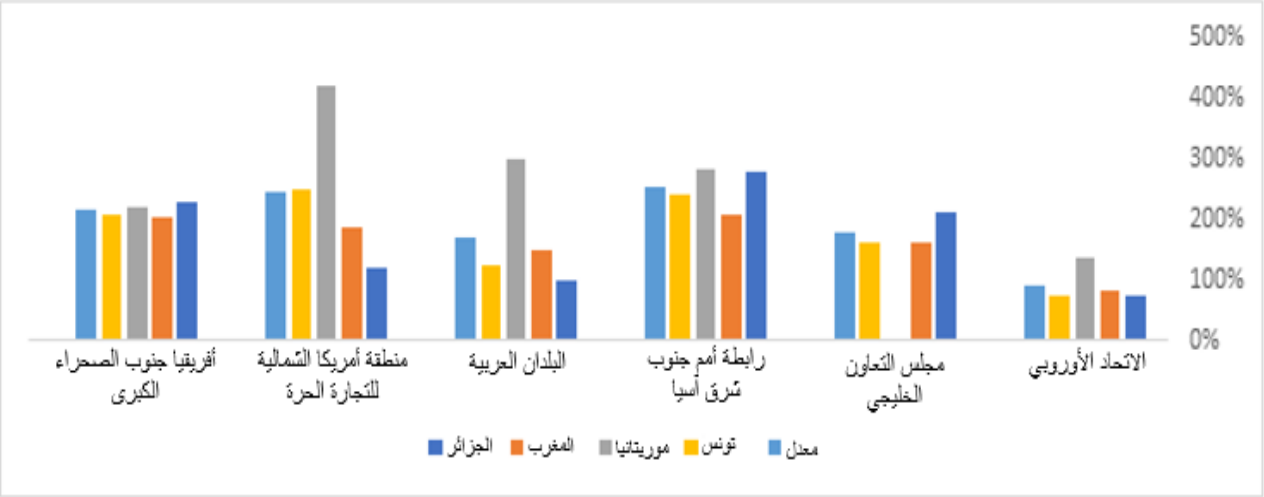
الشكل 5- تكاليف الصادرات البينية في بلدان اتحاد المغرب العربي



المصدر: حسابات الإسكوا بالاستناد إلى قاعدة بيانات اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ والبنك الدولي المتعلقة بتكاليف التجارة، وقاعدة بيانات تجارة السلع الأساسية المتعلقة بالتدفقات التجارية.

11- أدنى التكاليف التجارية على بلدان اتحاد المغرب العربي هي مع الاتحاد الأوروبي، ويليه بلدان مجلس التعاون الخليجي والمنطقة العربية ككل، ولا تزال تكاليف التصدير إلى بلدان رابطة أمم جنوب شرق آسيا هي الأعلى، تليها أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى ومنطقة أمريكا الشمالية للتجارة الحرة (الشكل 6).

الشكل 6- تكاليف التصدير من بلدان المغرب، معدل خلال الفترة 2000-2015



المصدر: حسابات الإسكوا بالاستناد إلى قاعدة بيانات اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ والبنك الدولي المتعلقة بتكاليف التجارة، وقاعدة بيانات تجارة السلع الأساسية المتعلقة بالتدفقات التجارية.

باء- دراسة حالة: الأردن

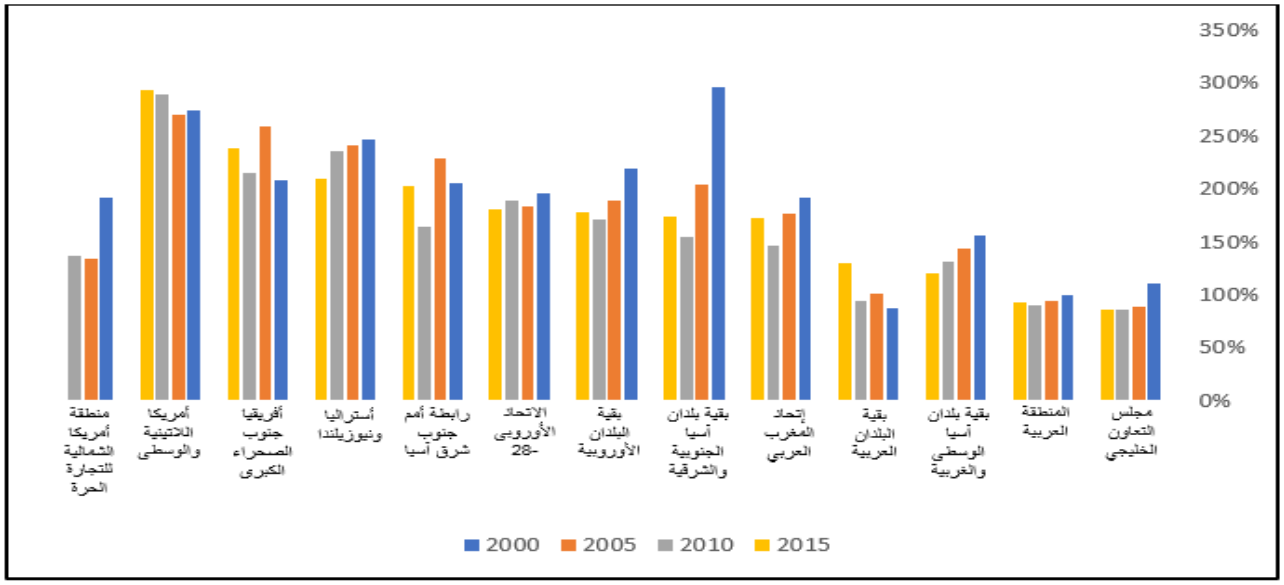
12- لدى الأردن أدنى التكاليف على وارداته من المنطقة العربية ومن بقية بلدان آسيا الوسطى والغربية. بينما تنشأ أعلى المنتجات كلفة من أمريكا اللاتينية والوسطى، وأفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، وأستراليا، ونيوزيلندا. تشير الأدلة إلى تحقيق بعض التحسن من حيث تخفيض التكاليف التجارية على الواردات خلال الفترة 2000-2015، وخصوصاً مع بلدان مجلس التعاون الخليجي، وغيرها من بلدان آسيا الوسطى والغربية، ومنطقة أمريكا الشمالية للتجارة الحرة، وأوروبا، وجنوب شرق آسيا.

13- كما أن المستويات العالية للتكاليف التجارية مع بلدان أوروبا الثمانية والعشرين لافت للانتباه نظراً لقرب الأردن الجغرافي من الكتلة الأوروبية. فيبلغ متوسط التكاليف التجارية مع بلدان الاتحاد الأوروبي نحو 187 في المائة، أي أكثر من ضعف ما سُجِّل مع تونس.

14- أما بالنسبة إلى الصادرات، فالكتل العربية هي الشريك الأكبر والأفضل من حيث التكاليف التجارية على الصادرات الأردنية. بيد أنه لا بد من الإشارة إلى ما يظهره الشكل 7 من ارتفاع حاد بالنسبة إلى البلدان العربية الأخرى في عامي 2010 و2015. فالطرف الأيمن من الرسم البياني أقل انحداراً من الطرف المتعلق بالواردات الأردنية، ما يشير إلى أن الصادرات الأردنية إلى الأسواق غير التقليدية تواجه تكاليف أقل من الواردات من تلك الأسواق غير التقليدية نفسها. وكذلك يُلاحَظ التحسن اللافت في التكاليف التجارية على الواردات من بلدان منطقة

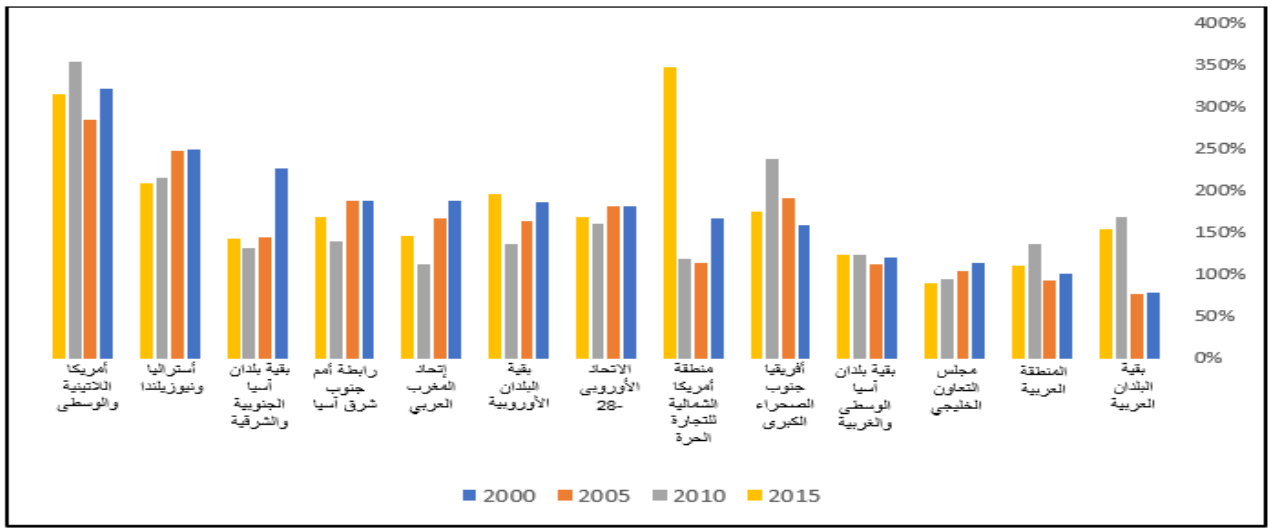
أمريكا الشمالية للتجارة الحرة، وتحسن مماثل في تكاليف الصادرات إليها، باستثناء القيمة المتصلة بالعام 2015 التي ينبغي اعتبارها ناشزة.

الشكل 7- تكاليف الصادرات الأردنية



المصدر: حسابات الإسكوا بالاستناد إلى قاعدة بيانات اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ والبنك الدولي المتعلقة بتكاليف التجارة، وقاعدة بيانات تجارة السلع الأساسية المتعلقة بالتدفقات التجارية.

الشكل 8- تكاليف الواردات الأردنية



المصدر: حسابات الإسكوا بالاستناد إلى قاعدة بيانات اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ والبنك الدولي المتعلقة بتكاليف التجارة، وقاعدة بيانات تجارة السلع الأساسية المتعلقة بالتدفقات التجارية.

جيم- التحليل القطاعي للتكاليف التجارية

15- تحليل التكاليف التجارية الإجمالية، على فائدته في تسليط الضوء على عوامل القدرة التنافسية لبلد ما، يظل محدوداً جراء العموميات التي تحُول دون تحديد الملامح الدقيقة لتلك القدرة التنافسية. ويعود هذا القصور، بالدرجة الأولى، إلى الفرق بين عوامل تكلفة الاتجار بمختلف السلع. على سبيل المثال، تختلف تكاليف استيراد أو تصدير حاوية تشتمل على البسكويت عن تكاليف استيراد أو تصدير حاوية مماثلة تشتمل على الكتب أو المنتجات الورقية الأخرى. ولذلك فمتابعة التحليل وصولاً إلى المستوى القطاعي ضروري للغاية لقياس التكاليف التجارية الفعلية لكل قطاع من القطاعات، ومن ثم تقديم المشورة بشأن طرائق معالجة العقبات.

دال- التكاليف التجارية القطاعية في المنطقة العربية: حالة الأردن

16- تتفاوت التكاليف التجارية القطاعية في المنطقة بصورة كبيرة من قطاع إلى آخر. وتُظهر التقديرات المتعلقة بمجموعات البلدان أيضاً اختلافات لا يُستهان بها من مجموعة بلدان إلى أخرى.

الجدول 2- متوسط التكاليف القطاعية للتصدير والاستيراد في الأردن

القطاعات	تكاليف الصادرات	تكاليف الواردات
الأغذية والمشروبات	224	221
الجلد	134	153
الأخشاب	224	223
المنتجات الورقية	154	178
الطباعة	258	242
النفط المكرر	350	372
المطاط	185	188
المعادن غير الفلزية	252	275
المعادن الأساسية	134	144
المعادن المصفاة	170	188
الآلات والمعدات	128	141
الآلات الكهربائية	118	176
المواد الطبية الدقيقة	106	147
المركبات الآلية	95	159
الأثاث	176	176

المصدر: حسابات الإسكوا بالاستناد إلى نموذج الجاذبية العكسية.

17- وتسفر التكاليف التجارية على الصعيد القطاعي في الأردن عن استنتاجات مثيرة للاهتمام. فعلى طرف التصدير، المنتجات النفطية المكررة هي ذات الكلفة الأعلى بنسبة تبلغ 350 في المائة، وتليها الطباعة بنسبة 258 في المائة. أما أقل قطاعات التصدير كلفة، فهي المركبات الآلية بنسبة 95 في المائة، تليها المنتجات الطبية الدقيقة بنسبة 106 في المائة. وليس هناك ثمة اختلاف كبير في نتائج طرف الواردات: فالمنتجات النفطية المكررة هي ذات الكلفة الأعلى بنسبة تبلغ 372 في المائة، وتليها المنتجات المعدنية غير الفلزية بنسبة 275 في المائة. أما أقل قطاعات الاستيراد كلفة، فيتبين أنها الآلات والمعدات بكلفة تبلغ نسبتها 141 في المائة، تليها المعادن الأساسية بنسبة 144 في المائة، فالمنتجات الطبية الدقيقة بنسبة 147 في المائة.

ثانيا- الاستنتاجات والتوصيات

18- ما زالت التكاليف التجارية مرتفعة في معظم البلدان العربية، ما يؤثر في قدرة تلك البلدان على تحقيق مزيد من التكامل على صعيد الاقتصاد العالمي وكذلك الإقليمي. وتسهم أسباب مختلفة في هذه الحالة، وتشمل حقائق تدفع التكاليف نحو الارتفاع، بعضها يتصل بالسياسات وبعضها لا يتصل بها. ويمكن لأنواع مسببات التكاليف التجارية أن تتغير وفقاً لمستوى التنمية في كل بلد، بالإضافة إلى عوامل أخرى. وتتطلب معالجة مسببات التكاليف التجارية إجراء تحاليل منفصلة ومستقلة في كل بلد، بغية تحديد العوامل الدقيقة الكامنة وراء التكاليف التجارية، وتصميم الاستجابات لها. ومن المسلَّم به، وعلى نطاق واسع، أن معالجة مسببات التكاليف التجارية في غاية الأهمية لإحداث التغييرات الإيجابية التي تعزز القدرة التنافسية التجارية، وإتاحة المزيد من الإدماج في سلاسل القيمة الإقليمية والعالمية، والتمكين من تنويع الصادرات والأسواق، ومن ثمَّ تعزيز النمو الاقتصادي وإيجاد فرص العمل. ومن الجدير بالذكر أن الإسكوا تسعى إلى إجراء المزيد من التحليل للتكاليف التجارية من خلال تفكيك تلك التكاليف إلى عناصرها الأساسية. وستحدد هذه العملية بوضوح دور تكاليف النقل في التكاليف التجارية، وستمكّن بعدئذ من وضع توصيات سياسية مفيدة للدول الأعضاء بشأن كيفية إصلاح قطاعات النقل بما يتيح تخفيض تكاليف النقل وترشيدها. وعلى الرغم من خصوصية كل حالة في البلدان، تعتبر التدخلات التالية ضرورية للتغلب على العقبات الناجمة عن ارتفاع تكاليف التجارة والنقل في البلدان العربية:

- من المهم تحسين نوعية الهياكل الأساسية في الموانئ، مع التركيز على الكفاءة لا الحجم. وذلك للتمكن من توفير الخدمات الكفؤة، التي تتطلب بدورها وضع السياسات الملائمة التي تضمن وجود منافسة صحية لتقديم الخدمات والأسعار الأفضل؛
- تعزيز الربط بشبكة النقل العالمية هو شرط أساسي لخفض تكاليف النقل والتجارة. ويتطلب تطوير الشبكات البحرية، وكفاءة الموانئ، والربط مع المناطق النائية عن السواحل من أجل سلاسة نقل الشحنات من البلد وبأسعار منافسة. كما تضطلع التطورات التكنولوجية أيضاً بدور حاسم في زيادة كفاءة توجيه التعريفات عبر قدرات الموانئ المحدودة؛
- التنفيذ الكامل لتدابير تيسير التجارة إجراء ضروري للحد من التأخير على الحدود، ومن ثمَّ خفض تكلفة تخليص البضائع. والتنفيذ الكامل لاتفاق لتيسير التجارة يمثل بداية سليمة لتحقيق هذه الغاية، غير أنه وبالتأكيد ليس كافياً، إذ يتطلب تحسين أداء الخدمات اللوجستية تدابير أخرى بالغة الأهمية. ومعالجة الأسباب الرئيسية للتأخير، كما يبينها تحليل مؤشر الأداء اللوجستي، خطوة ضرورية من أجل تحسين الكفاءة في الموانئ، والحد من التكاليف؛

- تحسين الشفافية من خلال رقمنة العمليات، وتوفير المعلومات الضرورية عبر البوابات والوسائل الإلكترونية يمكن أن يُحْدِث آثاراً إيجابية على الكلفة التجارية؛
- وعلى نفس المنوال، يمكن لإزالة التدابير غير الجمركية غير الضرورية أن يحد من تكاليف التجارة بشكل كبير. ويمكن للبلدان، بفضل التقدم المحرز في التكنولوجيات، أن تستبدل الإجراءات المرهقة التي تستغرق وقتاً طويلاً بعملياتٍ إلكترونية وعن بُعد، تؤمّن مصالح البلد إضافة لتخفيف التأخير الذي يواجهه الوكلاء الاقتصاديون ويتكبدون كلفته.