

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/EDGD/2014/IG.1/5(Part I)
26 August 2014
ORIGINAL: ARABIC

المجلس
الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

لجنة النقل
الدورة الخامسة عشرة
الرباط، 27-28 كانون الثاني/يناير 2015

البند 6 (ب) من جدول الأعمال المؤقت

تعزيز النقل ولوجستيات التجارة في المنطقة العربية من أجل ربط أفضل بسلاسل القيمة الإقليمية والعالمية

كفاءة اللوجستيات وتكاليف التجارة

موجز

في سياق التجارة الحديثة، الخدمات اللوجستية هي عصب الحياة. فهي تؤثر كثيراً على تكاليف التجارة، وتسهم بالتالي في تعزيز التنافسية في الأسواق. ويزداد دورها أهمية مع تنامي دور سلاسل العرض العالمية التي باتت تتطلب خدمات فعّالة يمكن الاعتماد عليها لإيصال مدخلات الإنتاج ومخرجاته إلى المكان المناسب، في الوقت المطلوب، وبأقل كلفة ممكنة.

والمنطقة العربية هي إحدى المناطق الفعّالة في صناعة الخدمات اللوجستية، نظراً لموقعها الجغرافي. وخدماتها هامة جداً، ليس لزيادة تنافسية المنطقة وجذب الاستثمارات إليها فحسب، بل لتعزيز التجارة العالمية أيضاً. وقد أحرزت هذه المنطقة تقدماً ملموساً في توفير البنى التحتية اللازمة لتقديم خدمات لوجستية جيدة. غير أنّ كفاءة هذه الخدمات لا تزال دون المستوى المطلوب، لعدة عوامل أهمها انخفاض كفاءة الإجراءات الجمركية، وتدني مستوى خدمات النقل. وهذه العوامل تؤدي إلى إضعاف القدرة على الاستفادة من الإمكانيات المتاحة، كما تؤثر على تنافسية المنتجات العربية، وعلى مستوى التكامل الإقليمي، وقدرة الاقتصادات العربية على الاندماج في الاقتصاد العالمي.

وبالرغم من الجهود الكبيرة التي بذلتها معظم الدول العربية لتطوير الخدمات اللوجستية عن طريق تعزيز الاستثمار وتحرير الأسواق، تبقى حصة الجمارك من هذا التطور هي الأدنى. فتحريرها لا يزال غير ممكن، وإخراجها من نطاق سيطرة الدولة أمر صعب، بالإضافة إلى أنها تواجه تعقيدات متعددة. وتؤدي جميع هذه العوامل إلى انخفاض كفاءة الجمارك في المنطقة. وبالرغم من ذلك، فتطويرها ممكن، نظراً إلى توفر أدوات جديدة مختلفة تتضمن آليات دولية قادرة على تعزيز كفاءة الجمارك، من أهمها اتفاق تسهيل التجارة المبرم تحت مظلة منظمة التجارة العالمية (بالي، 2013).

المحتويات

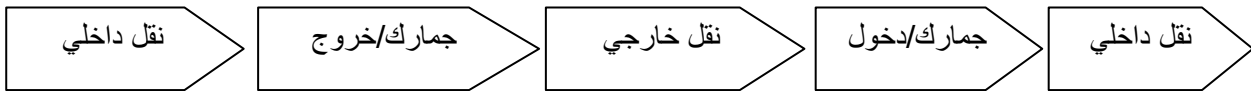
<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
3	6-1	..... مقدمة
<u>الفصل</u>		
4	18-7	..... أولاً- النقل في المنطقة العربية
4	11-9	..... ألف- كفاءة النقل
5	14-12	..... باء- النقل البري
6	17-15	..... جيم- النقل البحري
7	18	..... دال- النقل السككي
8	21-19	..... ثانياً- الجمارك في المنطقة العربية
8	19	..... ألف- متطلبات الاستيراد والتصدير
9	21-20	..... باء- كفاءة الإجراءات الجمركية في البلدان العربية
9	27-22	..... ثالثاً- المعوقات أمام التجارة في المنطقة العربية
11	29-28	..... رابعاً- تكاليف التجارة
12	35-30	..... خامساً- تسهيل التجارة
13	32	..... ألف- أهمية تسهيل التجارة
14	33	..... باء- اتفاقية تسهيل التجارة
14	35-34	..... جيم- الدول العربية في ضوء اتفاقية تسهيل التجارة
15	37-36	..... سادساً- استنتاجات وتوصيات

مقدمة

1- في سياق التجارة الحديثة، الخدمات اللوجستية هي عصب الحياة. ولهذا السبب، تعتمد التجارة الدولية بشكل كبير على كفاءتها. وتُعرف الخدمات اللوجستية بأنها مجموعة خدمات يتم من خلالها انتقال السلع من المنتج إلى المستهلك، وتشمل النقل والتخزين والتتبع والشحن والتفريغ والعبور وغيرها.

2- وتوفير الخدمات اللوجستية هو مسؤولية كل من القطاع العام والقطاع الخاص. فالقطاع العام، ممثلاً بالمؤسسات الحكومية، مسؤول عن توفير وبناء البنى التحتية اللازمة للنقل والتخزين والشحن والتفريغ، بالإضافة إلى توفير الأطر التشريعية والمؤسسية اللازمة لتوفير البيئة التنافسية والتنظيمية الضرورية لضمان جودة الخدمات اللوجستية. أما القطاع الخاص، فهو مسؤول عن تقديم معظم الخدمات اللوجستية، بالاستناد إلى ما توفره الدولة من خدمات وبنى تحتية وأنظمة تشغيل وأطر تشريعية وقانونية للعمل. وعلى الرغم من أن القطاع الخاص يقوم بدور أساسي في تقديم الخدمات اللوجستية، فما زالت الدولة في كثير من البلدان تتولى تقديم بعض الخدمات اللوجستية. وتبقى الجمارك وخدمات العبور من الخدمات التي تقدمها الدولة بشكل حصري.

الشكل 1- المراحل الأساسية لانتقال السلع من المنتج إلى المستهلك



3- يشير الشكل 1 إلى المراحل الأساسية التي تمر بها السلعة، انطلاقاً من المصدر ووصولاً إلى المستهلك. وهو يبين أن النقل يشغل الحيز الأكبر في هذه العملية، بينما يشكل عبور المنافذ الحدودية في بلدي المصدر والاستقبال الجزء المتبقي منها. ومن هذا المنطلق، يمكن القول إن كفاءة عملية انتقال السلع تعتمد بدرجة أساسية على كفاءة النقل ومنافذ العبور. فتوفير وسائل النقل المناسبة يمكن من توصيل السلعة في الوقت المناسب إلى المكان المناسب. وعملية العبور تساوي عملية النقل أهمية، بما أن كلاهما يتيح عبور السلع في الوقت المناسب.

4- وأسهمت عوامل عديدة في جعل تطوير الخدمات اللوجستية أمراً ضرورياً، بل أساسياً، لتلبية الطلب المتزايد على الخدمات المتنوعة والمعقدة. ومن هذه العوامل تطور سلاسل القيمة التي أصبحت أكثر عالمية وتوزيعاً بين الدول، بحسب المزايا النسبية لكل دولة، وباتت تعتمد في الإنتاج على خدمات لوجستية بالغة التعقيد والدقة تسمح بتجميع المدخلات الإنتاجية من أقطار مختلفة، وتجميع الإنتاج في مراكز معينة، وإرسال المخرجات إلى مناطق عديدة في الأوقات المحددة.

5- ويشير واقع التجارة العالمية إلى أن تطوير الخدمات اللوجستية كان من العوامل الأساسية لجذب الاستثمارات وتعزيز التنافسية وخلق سلاسل قيمة عالمية ذات كفاءة عالية. واستفادت هذه السلاسل، وما زالت، من عناصر الإنتاج الموزعة حول العالم، مستهدفة أسواقاً متفرقة في كل أنحاء العالم، ومعتمدة أولاً وأخيراً على فعالية وكفاءة الخدمات اللوجستية وقدرتها على تلبية الاحتياجات الإنتاجية في الأوقات المناسبة، وبالكلفة المناسبة، وبالكفاءة اللازمة للمحافظة على التنافسية.

6- وتتناول هذه الورقة موضوع الخدمات اللوجستية، مع التركيز على الخدمات الأساسية المتمثلة في النقل والجمارك. وتتضمن تقييماً عاماً لكفاءة أنواع النقل الأساسية في المنطقة العربية، بحسب المؤشرات المتوفرة. وتتضمن أيضاً تقييماً لفعالية الجمارك، ولمحة سريعة عن تكاليف التجارة في المنطقة العربية. كذلك، تتطرق هذه الورقة إلى تسهيل التجارة، وتخلص إلى عدد من التوصيات.

أولاً- النقل في المنطقة العربية

7- في العقود الأخيرة، شكلت كلفة النقل حيزاً كبيراً في كلفة السلع. ففي حين انخفضت التعريفات الجمركية إلى مستويات متدنية ولم تعد تشكل عنصراً مؤثراً هاماً في ثمن السلع، أصبحت كلفة النقل أحد العناصر الهامة المؤثرة في الكلفة، خصوصاً في حالة وجود فترات انتظار طويلة عند المنافذ، مما من شأنه رفع تكاليف النقل.

8- وخلص مسح أجرته الإسكوا في عدد من الدول العربية في عام 2013 إلى أن تكاليف النقل في المنطقة العربية تشكل ما يقارب 30 في المائة من تكاليف اللوجستيات، مقابل 60 في المائة في مناطق أخرى من العالم، مثل الاتحاد الأوروبي. وهذا الأمر يجعل المنطقة العربية من المناطق التي تتمتع بميزة نسبية نظراً لانخفاض تكاليف النقل فيها، وذلك نتيجة لانخفاض أسعار الوقود واليد العاملة. غير أن مؤشر فترة الانتظار على الحدود في المنطقة يسجل مستوى متدنياً، حيث يبلغ في المتوسط أكثر من 40 في المائة من مدة الرحلة. وهذا الأمر يفرض تكاليف إضافية على التجارة تؤدي في نهاية المطاف، وكما أظهر مسح أجراه الاتحاد الدولي للنقل البري للفترة 2012-2013، إلى خسارة الميزة النسبية الناتجة من انخفاض تكاليف النقل⁽¹⁾.

ألف- كفاءة النقل

9- تعتمد كفاءة النقل على عاملين أساسيين، هما كفاءة البنى التحتية للنقل وكفاءة الخدمات التشغيلية للنقل. وتشير الدراسات إلى أن البنى التحتية عامل حاسم في تحديد كلفة التجارة، إذ إنها مسؤولة عن 40 في المائة من هذه الكلفة، وأن تطويرها في البلد المصدر والبلد العابر الذي تمر به السلعة يؤدي إلى خفض تكاليف التجارة بمقدار النصف.

10- وفي المنطقة العربية، تتفاوت كفاءة البنى التحتية (النقل والاتصالات والكهرباء) بين بلد وآخر. ويحلّ عدد من الدول العربية في أعلى قائمة جودة البنى التحتية بحسب مؤشر كفاءة البنى التحتية الصادر عن المنتدى الاقتصادي العالمي، بينما يبقى ثلثا الدول العربية في أسفل القائمة، الأمر الذي ينعكس على تكاليف التجارة ليس في هذه البلدان فقط، بل على مستوى المنطقة ككل أيضاً.

11- ومن الواضح أن خدمات النقل هي السبب الرئيسي وراء تدني كفاءة النقل في المنطقة العربية. وتشير المقارنة بين توفر وكفاءة البنى التحتية للنقل، من جهة، وتوفر وكفاءة خدمات النقل في الدول العربية، من جهة ثانية (الشكل 2)، إلى أن مستويات توفر وكفاءة خدمات النقل في جميع الدول العربية، باستثناء اليمن، أدنى من مستويات توفر وكفاءة البنى التحتية للنقل. وهذا يعني أن البنى التحتية متوفرة بشكل مرض في

Nuno Limão and Anthony J. Venables, World Bank Development Research Group (1999), *Infrastructure*, (1) *Geographical Disadvantage and Transport Costs*.

المنطقة، بينما الخدمات المقدّمة متدنية الكفاءة. ويؤدي ذلك إلى عدم تحقيق الاستفادة المثلى من توفر بنى تحتية جيدة، ويستدعي العمل على تطوير الخدمات من خلال تحسين المنافسة وتنظيم السوق، واتخاذ التدابير اللازمة لتحسين أداء وكفاءة خدمات النقل حتى تتماشى على الأقل مع مستوى توفر البنى التحتية.

الشكل 2- توفر وكفاءة البنى التحتية للنقل مقابل توفر وكفاءة خدمات النقل



المصدر: World Economic Forum (2012), Global Enabling Trade Report 2012: Reducing Supply Chain Barriers.

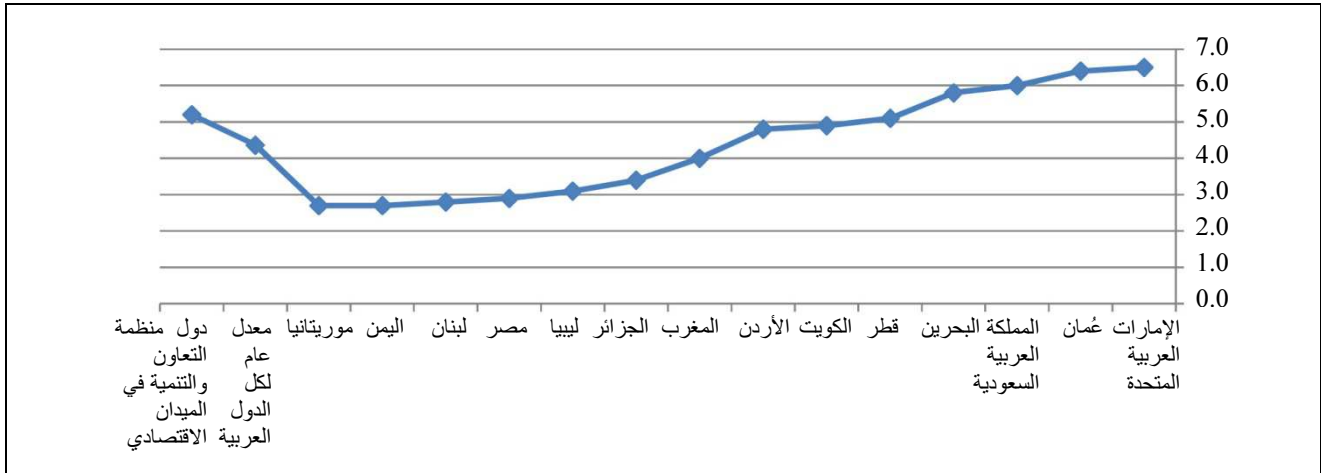
باء- النقل البري

12- يكتسب النقل البري أهمية كبيرة في نقل البضائع بين البلدان العربية، نظراً إلى أنه أسرع وسيلة للنقل بين الدول المجاورة، وإلى غياب بدائل أفضل منه، كشبكات السكك الحديدية مثلاً، وإلى محدودية الخطوط الملاحية المنتظمة المباشرة بين الموانئ العربية. كما يُعتبر تدني تكاليف الوقود عاملاً مساعداً في تعزيز دور النقل البري في المنطقة.

13- وترتبط الدول العربية بشبكة طرق دولية تصل مختلف الأقاليم والدول ببعضها البعض، خصوصاً دول مجلس التعاون الخليجي، والمشرق العربي، والمغرب العربي. غير أن الدراسات الصادرة عن البنك الدولي

تشير إلى أن تقديرات نمو التجارة حتى عام 2020 في المنطقة العربية ستتجاوز القدرات الاستيعابية للطرق الدولية والمنافذ الحالية. ويتطلب ذلك تعزيز قدرات هذه الطرق خلال السنوات القادمة لتسهيل حركة النقل بين الدول العربية، من خلال ضخ استثمارات كبيرة هدفها تطوير الطرق الدولية في المنطقة العربية وتحسين أداء وقدرات المنافذ الحدودية للدول.

الشكل 3- تقييم جودة الطرق في المنطقة العربية



المصدر: World Economic Forum, Global competitiveness report (2012-2013).

14- يشير الشكل 3 إلى أن دولاً عربية عدة تتوفر فيها طرق جيدة تقترب من مستوى الطرق في بلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، مقابل دول عربية عديدة أخرى ما زالت طرقها دون المستوى. وبشكل عام، يبقى مستوى الطرق في المنطقة ككل أدنى منه في بلدان هذه المنظمة.

جيم- النقل البحري

15- يكشف أداء معظم الدول العربية، حسب مؤشر سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية، وجود بيئة مؤاتية لوجود عدة شركات متنافسة للشحن في السوق المحلية تسمح للمصدر والمستورد بالحصول على خدمة مناسبة بأسعار تنافسية. ويدل ذلك على كفاءة سوق الشحن في هذه الدول. ويشير الجدول أدناه إلى توفر إمكانية الحصول على الشحن التنافسي في بعض البلدان، بالرغم من ضعف البنى التحتية للنقل فيها. كما الموانئ في معظم الدول العربية بقدرات جيدة، بحسب تصنيف مؤشر جودة البنى التحتية للموانئ الصادر عن المنتدى الاقتصادي العالمي، الأمر الذي يجعل من تطوير النقل البحري أمراً ممكناً.

16- غير أن معظم البلدان العربية ضعيفة الارتباط بشبكة النقل البحري العالمية. ووحدها خمسة بلدان عربية تحقق نتائج جيدة بحسب مؤشر قياس الارتباط البحري العالمي، هي الإمارات العربية المتحدة ولبنان ومصر والمغرب والمملكة العربية السعودية. وهذا المؤشر يتكون من المتوسط المرجح لمجموعة مؤشرات فرعية تقوم على قياس خمسة أبعاد رئيسية، هي عدد السفن التي تدخل الميناء في السنة؛ وسعة سفن الحاويات المترددة على الميناء؛ وأكبر سفينة دخلت إليه؛ وعدد الرحلات المنتظمة المتاحة؛ وعدد الشركات المقدمة لخدمات الشحن المنتظم من موانئ الدولة وإليها.

الجدول 1- المقارنة بين بعض مؤشرات النقل البحري

البلد	مؤشر الارتباط البحري	جودة البنى التحتية للموانئ	سهولة ترتيب الشحن الدولي بأسعار تنافسية
الأردن	22.75	4.4	2.88
الإمارات العربية المتحدة	61.09	6.4	3.59
البحرين	17.86	6	2.83
تونس	6.35	غير متوفر	2.88
الجزائر	7.80	2.7	2.68
الجمهورية العربية السورية	15.64	غير متوفر	2.62
السودان	غير متوفر	غير متوفر	1.93
العراق	7.10	غير متوفر	2.38
عُمان	47.25	5.4	2.78
فلسطين	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر
قطر	6.53	5.2	2.88
الكويت	6.60	4.1	2.68
لبنان	43.21	4.1	2.71
ليبيا	7.51	3.4	غير متوفر
مصر	57.39	4	3
المغرب	55.09	4.8	3.01
المملكة العربية السعودية	60.40	5.3	3.1
موريتانيا	غير متوفر	3.7	غير متوفر
اليمن	13.19	3	3.14

المصدر: بيانات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)؛ وقاعدة بيانات البنك الدولي؛ وWorld Economic Forum, Global competitiveness report (2012-2013).

17- يتضح من مؤشر الارتباط البحري أن معظم البلدان العربية ضعيفة الارتباط بشبكة النقل البحري الدولية، وربما بسبب ضعف الخطوط البحرية المنتظمة التي تخدم موانئ هذه البلدان، وعدم قدرة مقدمي الخدمات على دخول سوق النقل البحري نتيجة لوجود صعوبات تحول دون ذلك. وتشير بيانات تحرير خدمات النقل البحري إلى أن خمسة بلدان فقط من أصل اثني عشر بلداً عربياً عضواً في منظمة التجارة العالمية أعلنت عن التزامها بتحرير قطاع النقل البحري⁽²⁾.

دال- النقل السككي

18- النقل السككي هو أقل أنواع النقل كفاءةً في المنطقة العربية. وتتوفر شبكات النقل السككي في 11 بلداً عربياً. وبشكل عام، تعاني هذه الشبكات من تهالك مكوناتها، ونقص الإمكانيات اللازمة لتطويرها وتحسين أدائها. ويعد عدم وجود شبكة سكك حديدية أحد أهم جوانب ضعف عدد من البلدان العربية، بما أن خطوط السكك الحديدية هي من أهم وسائل نقل البضائع الثقيلة وأقلها كلفة في العالم. وتحقق البلدان العربية، مجتمعة، متوسطاً متدنياً جداً بحسب مؤشر توفر وجود البنى التحتية للسكك الحديدية. فالمعدل العام لهذه البلدان لا يتجاوز 1.3، في حين يصل المتوسط العالمي بحسب المؤشر الصادر عن المنتدى الاقتصادي العالمي إلى 3.1، وإلى 4.5 في بلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي.

(2) قاعدة بيانات منظمة التجارة العالمية: <http://stat.wto.org>

ثانياً- الجمارك في المنطقة العربية

ألف- متطلبات الاستيراد والتصدير

19- ما زالت المنطقة العربية تعاني من ارتفاع تكاليف عمليات الاستيراد والتصدير، ومن كثرة الوثائق اللازمة لتنفيذها وطول الوقت المطلوب لإنجازها. ويبين الجدول 2 ترتيب المناطق الجغرافية في العالم من حيث متطلبات وتكاليف الاستيراد. أما على مستوى الدول، فبعض البلدان العربية تحقق نتائج أفضل من الأخرى، بل حتى أفضل من المستوى العالمي (الجدول 3).

الجدول 2- متطلبات وتكاليف الاستيراد والتصدير بحسب المناطق الجغرافية

عدد الوثائق المطلوبة (تصدير)	تكاليف التصدير للحاوية (بالدولار الأمريكي)	عدد الوثائق المطلوبة (استيراد)	تكاليف الاستيراد للحاوية (بالدولار الأمريكي)	المنطقة الجغرافية
6	856	7	884	آسيا والمحيط الهادئ
7	2.109	8	2.339	أوروبا ووسط آسيا
6	1.283	7	1.676	أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي
6	1.127	8	1.360	البلدان العربية
4	1.070	4	1.090	بلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي
8	1.787	10	1.968	جنوبي آسيا
8	2.108	9	2.793	أفريقيا
6.2	1513.9	7.3	1819.6	العالم

المصدر: البنك الدولي ومؤسسة التمويل الدولية (2012)، قياس تنظيم الأعمال التجارية، تقرير ممارسة أنشطة الأعمال في العالم العربي 2012.

الجدول 3- أداء البلدان العربية منفردة حسب مؤشرات التجارة عبر الحدود

البلد	الترتيب عالمياً	عدد الوثائق المطلوبة للتصدير	الوقت اللازم للتصدير	تكلفة التصدير (الحاوية)	عدد الوثائق المطلوبة للاستيراد	الوقت اللازم للاستيراد	تكلفة الاستيراد (الحاوية)
الأردن	52	5	13	825	7	15	1335
الإمارات العربية المتحدة	5	4	7	630	5	7	590
البحرين	54	6	11	955	7	15	955
تونس	30	4	13	773	7	17	858
الجزائر	129	8	17	1260	9	27	1330
الجمهورية العربية السورية	125	8	15	1190	9	21	1625
السودان	153	7	32	2050	7	46	2900
العراق	179	10	80	3550	10	82	3650
عُمان	49	8	10	745	8	9	680
فلسطين	114	6	23	1310	6	38	1295
قطر	58	5	17	885	7	17	1033
الكويت	113	7	16	1085	10	19	1242
لبنان	95	5	22	1080	7	30	1365
مصر	70	8	12	625	9	13	755
المغرب	47	6	11	577	8	16	950
المملكة العربية السعودية	36	5	13	935	5	17	1054
اليمن	121	6	29	995	9	25	1490

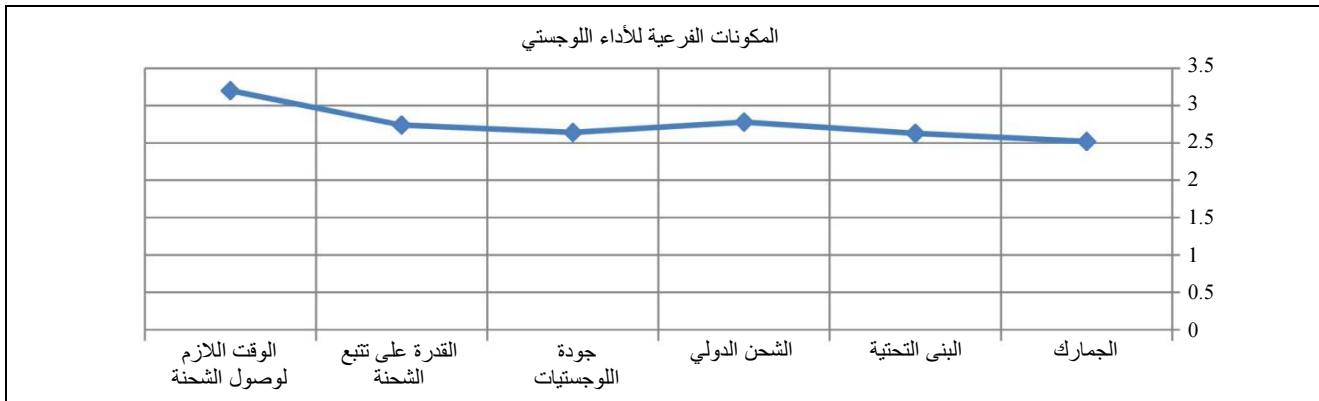
المصدر: البنك الدولي ومؤسسة التمويل الدولية (2012)، قياس تنظيم الأعمال التجارية، تقرير ممارسة أنشطة الأعمال في العالم العربي 2012.

باء- كفاءة الإجراءات الجمركية في البلدان العربية

20- تعتبر الجمارك الجهة المسؤولة عن ما يقارب 30 في المائة من الوقت اللازم لعبور المنفذ الجمركي. أما القطاع الخاص والجهات الأخرى المعنية بتقديم خدمات التفريغ والمناولة والتفتيش والمطابقات والشحن، فهي مسؤولة عن الوقت المتبقي الذي تمضيه البضائع عند المنفذ الجمركي.

21- ومن خصائص المنطقة العربية انخفاض كفاءة الإجراءات الجمركية في معظم دولها، مما يؤدي إلى طول فترة التخليص الجمركي والإفراج عن السلع وفرض تكاليف إضافية على السلع. ويبيّن المؤشر الفرعي للوجستيات الخاص بالجمارك أن البلدان العربية، مجتمعة، تبلغ مستوى متردياً جداً من الكفاءة في أداء الجمارك، هو في الواقع أكثر رداءة من أدائها حسب مؤشر اللوجستيات العام. والأداء الفردي للبلدان العربية يشير إلى أنّ كفاءة الجمارك في معظمها هي أضعف بكثير من المعدل العالمي للكفاءة. ويوضح الشكل 4 أن الجمارك ما زالت أقل كفاءة من البنى التحتية والمؤشرات اللوجستية الفرعية الأخرى في المنطقة العربية، مما يؤدي إلى تقليل الفائدة الناتجة من وجود بنى تحتية جيدة، نتيجة لفقدان هذه الميزة في الجمارك.

الشكل 4- أداء المكونات الفرعية للخدمات اللوجستية على مستوى المنطقة العربية



المصدر: البنك الدولي (2012)، تقرير إقامة روابط من أجل المنافسة لعام 2012: الخدمات اللوجستية للتجارة في الاقتصاد.

ثالثاً- المعوقات أمام التجارة في المنطقة العربية

22- بعد تحقيق نتائج جيدة على مستوى تخفيض التعريفات الجمركية على المستوى الدولي، تزايد الاهتمام بمعالجة المعوقات غير الجمركية التي تحد من تدفق التجارة، والتي تكتسب شكل تدابير يهدف عدد منها إلى حماية الصحة العامة، والتأكد من منشأ السلع، ومطابقة المواصفات للمعايير المتعارف عليها. وفي البلدان العربية، تبقى معوقات التجارة قليلة (الجدول 4)، بما أنّ معظم هذه البلدان تحقق معدلات جيدة حسب المؤشر المتصل بالحوافز المفروضة على التجارة.

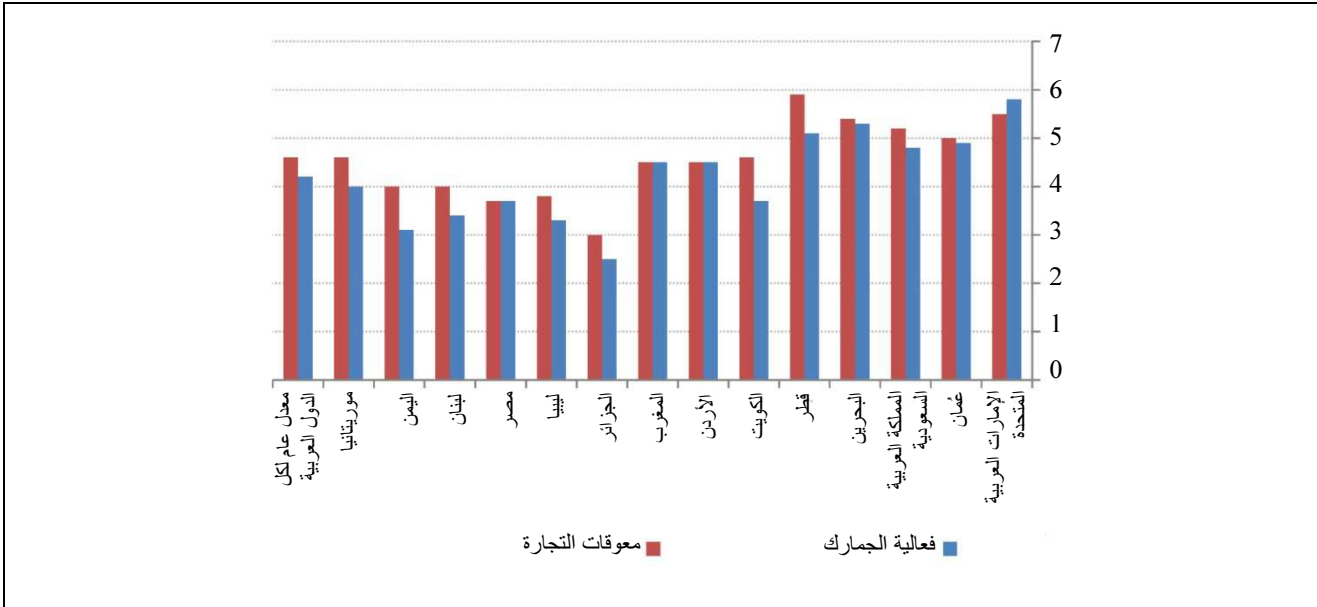
23- وفي جميع البلدان العربية، باستثناء الإمارات العربية المتحدة، تبلغ معدلات فعالية الجمارك مستويات أدنى من معدلات فعالية التجارة. وهذا ما يشير إليه الشكل 5، ويمكن أن يعني أن كفاءة الجمارك هي سبب أساسي وراء تدني كفاءة اللوجستيات وارتفاع تكاليف التجارة في المنطقة العربية.

الجدول 4- الحواجز أمام كفاءة التجارة في البلدان العربية

مؤشر الحواجز	البلد
5.5	الإمارات العربية المتحدة
5.0	عُمان
5.2	المملكة العربية السعودية
5.4	البحرين
5.9	قطر
4.6	الكويت
4.5	الأردن
4.5	المغرب
3.0	الجزائر
3.8	ليبيا
3.7	مصر
4.0	لبنان
4.0	اليمن
4.6	موريتانيا
4.6	المعدل العام لجميع البلدان العربية
4.3	المتوسط العالمي

المصدر: World Economic Forum, Global competitiveness report (2012-2013).

الشكل 5- مقارنة أداء البلدان العربية بحسب مؤشر سهولة التجارة ومؤشر فعالية إدارة الجمارك



المصدر: World Economic Forum, Global competitiveness report (2012-2013).

24- لذلك، ينبغي إيلاء اهتمام أكبر لتحسين إجراءات التخليص الجمركي وعبور الحدود، بهدف تقليل الوقت اللازم لعبور البضائع عبر المنافذ، وبالتالي خفض كلفة النقل.

25- وتجدر الإشارة إلى أن معوقات التجارة غالباً ما تخدم أهداف هامة مثل المحافظة على الصحة العامة وتنفيذ اتفاقيات دولية. وبالتالي، فتجاوز بعض الإجراءات قد يكون صعباً. غير أنه يمكن في كل الأحوال تبسيط الإجراءات مع الإبقاء على مضامينها، كما هو الحال في كثير من دول العالم.

26- وأحرزت معظم البلدان العربية تقدماً كبيراً بحسب مؤشر التجارة عبر الحدود. كما حققت بمعظمها، منفردة، نجاحاً واضحاً في تطوير أداء أعمالها عموماً. ويتسم أداء المنطقة ككل بالتطور، إذ تحسّن بمقدار 18 في المائة في الفترة بين 2006 و2014، مما يشير إلى تغيّر إيجابي في مناخات أداء الأعمال.

27- وتشير تجارب كثير من المناطق في العالم إلى أنه يمكن التخفيف من الحواجز أمام التجارة، وبالتالي من تلك التي تعرقل عبور الحدود أو تطيل مدته، وذلك من خلال مجموعة من الإجراءات الوطنية والإقليمية، منها الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية للنقل، مما يؤدي إلى توحيد المعايير؛ وإبرام اتفاقيات إقليمية وثنائية تؤدي إلى تحسين العبور، عن طريق موازنة الإجراءات؛ والاعتراف المتبادل بالشهادات المتعلقة بالمطابقة والفحص؛ وتسهيل إجراءات منح التأشيرات للسائقين.

التجربة الآسيوية في تحسين كفاءة وفعالية النقل

قامت مجموعة من الدول الآسيوية، بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، بإنشاء إطار استراتيجي إقليمي لتسهيل النقل البري الدولي بين دول آسيا، أقرّه المؤتمر الوزاري للنقل، ويتكون من ستة محاور أساسية. وتتضمن هذه المحاور تراخيص النقل البري وحقوق النقل، وتأشيرات الدخول لسائقي الشاحنات، والدخول المؤقت للشاحنات، والتأمين على المركبات، والأوزان والأبعاد الخاصة بالشاحنات وشهادات فحص وتسجيل الشاحنات. وتضمن الإطار الاستراتيجي الطرق التالية للتعامل مع هذه القضايا:

- (أ) بناء نظام قانوني فعال؛
- (ب) الاستخدام الواسع للتكنولوجيا؛
- (ج) تطوير التدريب المهني في مجال النقل البري؛
- (د) تأسيس الآليات اللازمة لتسهيل النقل والتجارة الوطنية؛
- (هـ) إقامة نقاط عبور مشتركة على الحدود؛
- (و) تشجيع تأسيس مناطق اقتصادية على الحدود؛
- (ز) إنشاء مراكز للوجستيات والموانئ الجافة؛
- (ح) التوسع في استخدام أدوات التسهيل.

وفي ضوء الإطار الاستراتيجي، تم تأسيس شبكة إقليمية من الخبراء الفنيين والقانونيين لتسهيل النقل بين دول المنطقة. وهذه الشبكة هي مكون هام لبناء نظام قانوني فعال ولبناء القدرات الفنية للنقل الدولي بين بلدان المنطقة. ويجري حالياً العمل على وضع إطار استراتيجي مماثل للنقل السككي بين دول المنطقة.

رابعاً- تكاليف التجارة

28- يعتبر تخفيض تكاليف التجارة من أهم عوامل تعزيز التنافسية. فالبلدان تسعى إلى خفض تكاليف التجارة من خلال ما يسمى بإجراءات تسهيل التجارة، بهدف تعزيز قدرات شركاتها على الاندماج في شبكات الإنتاج العالمية والإقليمية. وتكاليف التجارة مرتفعة في معظم البلدان العربية، نتيجة لتدني كفاءة الخدمات المقدّمة لتسهيلها. وتفاوتت هذه التكاليف بين بلد وآخر ومجموعة بلدان وأخرى، بحسب كفاءة الخدمات

التجارية وكفاءة البنى التحتية وعوامل أخرى. ويشير الجدول 7 إلى أن تكاليف التجارة فيما بين بلدان المغرب العربي، وبينها وبين معظم شركائها التجاريين ارتفعت كثيراً في الفترة بين 2000 و2010.

29- وتشير آخر المعلومات المأخوذة من قاعدة بيانات البنك الدولي واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ إلى أن دول الخليج حققت تقدماً في خفض تكاليف عملياتها التجارية مع عدد من دول الاتحاد الأوروبي، هي ألمانيا وإيطاليا وفرنسا والمملكة المتحدة؛ وعدد من الدول الأعضاء في السوق المشتركة لدول أمريكا الجنوبية (مركوسور)، هي الأرجنتين وباراغواي والبرازيل وفنزويلا؛ بالإضافة إلى مجموعة من دول آسيا، هي الصين وكوريا واليابان. غير أن تكاليف التجارة بين دول الخليج وبلدان المغرب العربي لا تزال أعلى من تكاليف التجارة بين هاتين المجموعتين وتجمعات بلدان أخرى خارج المنطقة العربية.

الجدول 5- تكاليف التبادل التجاري بين بعض المناطق دون الإقليمية العربية ومجموعة من شركائها التجاريين (بالنسبة المئوية)

المنطقة	السنة	دول مجلس التعاون الخليجي ⁽¹⁾	دول المغرب العربي ^(ب)	دول جنوب شرق آسيا ^(ج)	جنوب آسيا ^(د)	شرق آسيا ^(هـ)	السوق المشتركة لدول أمريكا الجنوبية (مركوسور) ^(د)	الاتحاد الأوروبي ⁽³⁾	اتفاقية التجارة الحرة لشمال أمريكا (نافتا) ^(ح)
دول مجلس التعاون الخليجي	2000	--	191	117	103	119	311	134	176
	2005	90	212	124	120	140	249	142	189
	2010	--	208	122	131	104	194	132	201
التغيير		--	9	4	28	13-	37-	1.3-	14
دول المغرب العربي	2000	192	76	263	130	174	181	85	175
	2005	212	202	253	180	195	221	124	206
	2010	208	124	235	183	149	206	96	225
التغيير		9	62	11-	41	14-	14	14	29

المصدر: قاعدة بيانات اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ؛ والبنك الدولي (2012).

(أ) الإمارات العربية المتحدة وقطر والكويت والمملكة العربية السعودية.

(ب) تونس والجزائر والمغرب وموريتانيا.

(ج) أندونيسيا وتايلند وفلبين وماليزيا.

(د) بنغلاديش وباكستان وسريلانكا والهند.

(هـ) الصين وكوريا الجنوبية واليابان.

(و) الأرجنتين وباراغواي والبرازيل وفنزويلا.

(ز) ألمانيا وإيطاليا وفرنسا والمملكة المتحدة.

(ح) الولايات المتحدة الأمريكية وكندا والمكسيك.

خامساً- تسهيل التجارة

30- بعيد انتهاء الحرب العالمية الثانية، عُقد في عام 1945 مؤتمر بريتن وودز الذي انفتحت الدول المشاركة فيه على إنشاء ثلاث مؤسسات هي البنك الدولي وصندوق النقد الدولي ومنظمة التجارة الدولية، الهدف منها تعزيز التعاون الاقتصادي الدولي. وفي حين سارع البنك الدولي وصندوق النقد الدولي إلى الإمساك بزمام الاقتصاد العالمي، لحين قيادته نحو التحرير والعمولة بعد إنشائها بعدة عقود، بقيت الخطط المتصلة بإنشاء

منظمة التجارة الدولية حبراً على ورق، حتى استُبدلت هذه المنظمة في عام 1974 بمنظمة "الاتفاقية العامة للتعرفة الجمركية والتجارة" (الغات) التي تهدف إلى التخفيف من قيود التجارة الدولية وخفض الرسوم الجمركية. وبالفعل، أدت الغات، على مدى جولات متعددة من المفاوضات، إلى خفض التعريفات الجمركية العالمية إلى مستويات قياسية، وحققت الإنجازات وتطوّرت على مدى عقود من الزمن، حتى أصبحت تُعرف في مطلع التسعينات بمنظمة التجارة العالمية. وبالرغم من هذه الإنجازات على مستوى خفض التعريفات الجمركية، بات واضحاً أنه يجب البحث في قضايا أخرى لها تأثيرات سلبية على التجارة، هي الحواجز غير التعريفية أمام التجارة، وتشمل كل ما من شأنه الحد من حجم التجارة أو إطالة المدة المطلوبة لإنجاز العمليات التجارية، سواء أكان ذلك داخل كل بلد أم على الحدود.

31- ومن هذا المنطلق، اتفق أعضاء منظمة التجارة العالمية على إطلاق ما يسمى بمشروع تسهيل التجارة، وهدفه العمل على إزالة وتذليل العقبات التي تعرقل العمليات التجارية وتؤدي إلى ارتفاع تكاليفها أو إطالة وقت إنجازها. وأصبح موضوع تسهيل التجارة يكتسب أهمية كبرى باعتباره من دعائم التجارة الدولية. وسعت الدول إلى وضع الآليات لتسهيل التجارة تحت مظلة قانونية دولية تضمن تطابق مخرجات هذه العملية بين جميع دول العالم، على غرار تطابق التعريفات أو التخفيضات الجمركية. وفي عام 2004، اكتسب مشروع إبرام اتفاقية عالمية لتسهيل التجارة أهمية بالغة على الساحة الدولية، كما اكتسبت المفاوضات بشأن هذا المشروع زخماً كبيراً. وهذا المشروع هو البند الوحيد الذي أحرز تقدم ملموس بشأنه خلال مفاوضات الدوحة. فهذه المفاوضات التي بدأت في عام 2001 لم تصل لغاية اليوم إلى نتيجة ملموسة إلا في موضوع تسهيل التجارة.

ألف- أهمية تسهيل التجارة

32- معظم تدابير تسهيل التجارة التي تنص عليها اتفاقية منظمة التجارة العالمية تُعنى بالجمارك. وبالتالي، يمكن لإصلاح الجمارك أن يؤدي إلى حل كثير من المشاكل والمعوقات التي يعاني منها التجار، وإلى خفض تكاليف التجارة إلى حد بعيد. وتقدر منظمات دولية عديدة أن تطبيق تدابير تسهيل التجارة سيؤدي إلى ارتفاع معدلات التجارة العالمية بنسبة كبيرة نتيجة لانخفاض تكاليف التجارة. وتقدر منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي أن تطبيق كل التدابير التي تضمنتها اتفاقية تسهيل التجارة سيسفر عن خفض تكاليف التجارة بنسبة 10 في المائة في الدول المتقدمة و13-15 في المائة في الدول النامية. وتقدر أيضاً أن خفض تكاليف التجارة الدولية بنسبة 1 في المائة سيؤدي إلى ارتفاع الدخل العالمي بمقدار 40 مليار دولار أمريكي سنوياً، معظمها في البلدان النامية. وتتوقع أن يفضي تطبيق تدابير تسهيل التجارة إلى خفض تكاليف التجارة في المنطقة العربية بنسبة 10 في المائة. وتتضمن هذه التدابير الأتمتة، وإشراك القطاع الخاص، وتبسيط إجراءات التجارة. كذلك، تشير تقديرات اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ إلى أن التطبيق الشامل لجميع تدابير تسهيل التجارة في منطقة آسيا من شأنه خفض تكاليف التجارة بمقدار 20 في المائة، في حين أن تطبيقها الجزئي سيخفض تكاليف التجارة فيما بين دول آسيا بنسبة 2 في المائة⁽³⁾.

(3) اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ (2014)، نتائج المسح النهائي لتنفيذ تدابير تسهيل التجارة في دول آسيا

(2014-2013).

باء- اتفاقية تسهيل التجارة

33- اتفق وزراء التجارة في منظمة التجارة العالمية في كانون الأول/ديسمبر 2013، خلال الاجتماع الوزاري التاسع لمنظمة التجارة العالمية، على إبرام اتفاقية تسهيل التجارة التي استمرت المفاوضات بشأنها لعشر سنوات تقريباً. وتنص الاتفاقية على اتخاذ مجموعة من التدابير، هدفها التخفيف من التعقيدات التي تعرقل مرور السلع عبر المنافذ الجمركية، وتعزيز شفافية الإجراءات الجمركية وتبسيطها.

جيم- الدول العربية في ضوء اتفاقية تسهيل التجارة

34- عند دخول اتفاقية تسهيل التجارة حيز التنفيذ، ستكون ملزمة لجميع الدول الأعضاء في منظمة التجارة العالمية، بما في ذلك اثنتا عشرة دولة عربية، هي الأردن والإمارات العربية المتحدة والبحرين وتونس وعمان وقطر والكويت ومصر والمغرب والمملكة العربية السعودية واليمن. ومن المتوقع أن تقوم هذه الدول بتنفيذ الاتفاقية خلال الفترات التي تنص عليها، مما من شأنه تسهيل عملية تعزيز كفاءة الجمارك في المنطقة بشكل عام.

الجدول 6- مستوى تنفيذ بعض الالتزامات التي نصت عليها اتفاقية تسهيل التجارة في الدول العربية

الإجراءات	الأردن	الإمارات العربية المتحدة	البحرين	عمان	مصر	قطر	الكويت	المغرب	المملكة العربية السعودية
المادة 1: نشر المعلومات وتوفيرها عبر الإنترنت	نعم	نعم	نعم	نعم	لا	نعم	نعم	نعم	نعم
نشر المعلومات	نعم	نعم	نعم	نعم	لا	نعم	نعم	نعم	نعم
توفير المعلومات عبر الإنترنت	نعم	نعم	نعم	نعم	لا	نعم	نعم	نعم	نعم
الإجراءات	نعم	نعم	نعم	نعم	لا	نعم	نعم	نعم	نعم
النماذج	نعم	نعم	نعم	لا	نعم	نعم	نعم	نعم	نعم
تعيين نقاط الاتصال									
الإخطارات									
المادة 2: إمكانية التعليق قبل دخولها حيز النفاذ، والتشاور بشأن ذلك									
إمكانية التعليق قبل الدخول حيز النفاذ	نعم	أحياناً	أحياناً	نعم	لا	أحياناً	أحياناً	نعم	لا
المادة 3: الحكم المتقدم	نعم	نعم	نعم	نعم	لا	نعم	نعم	نعم	نعم
المادة 4: الاستئناف وإجراءات المراجعة	نعم	نعم	نعم	لا	نعم	نعم	نعم	نعم	نعم
المادة 7: الإفراج عن البضائع وتخليصها									
البدء في المعاملة قبل وصول البضائع	لا	نعم	لا	نعم	نعم	لا	لا	نعم	نعم
الفصل بين الإفراج عن البضائع وتخليصها على الجمارك	لا	نعم	لا	نعم	نعم	لا	لا	نعم	نعم
تقييم المخاطر	تقديري	تلقائي	عشوائي	تلقائي	شامل	تقديري	تقديري	تلقائي	تقديري

35- يتضح من الجدول 6 أن معظم الدول العربية الأعضاء في منظمة التجارة العالمية تطبق الكثير من الالتزامات التي تنص عليها اتفاقية تسهيل التجارة التي لم تدخل حيز التنفيذ بعد. وهذا الأمر يشير إلى أن التوافق مع متطلبات الاتفاقية لن يكون صعباً أو مرتفع التكاليف. غير أن ذلك لا يكفي. فالمعايير المذكورة أعلاه ليست الوحيدة التي نصت عليها الاتفاقية، إذ إنها نصت على تدابير أخرى لا تتوفر بيانات بشأن مدى مراعاة الدول العربية لكل منها، مثل قضايا الرسوم المفروضة على الصادرات، والإفراج المبكر عن البضائع، وغيرها.

سادساً- استنتاجات وتوصيات

36- يكتسب النقل في المنطقة العربية عدداً من المزايا النسبية، أهمها انخفاض أسعار الوقود واليد العاملة، وتوفر البنى التحتية المؤاتية لتعزيز فعالية النقل وكفاءته. غير أن المنطقة لا تزال تعاني من ارتفاع تكاليف الخدمات اللوجستية، وطول مدة الانتظار على الحدود والمنافذ البرية والبحرية الناتج من انخفاض كفاءة الإجراءات الجمركية وتعقيد خطوات الإفراج عن البضائع. وتبين التحليلات الواردة في هذه الورقة أن الجمارك في المنطقة العربية هي الحلقة الأضعف في سلسلة الخدمات اللوجستية المقدمة للتجارة. فهي عموماً معروفة بتدني كفاءة خدماتها، وبمساهمتها في ارتفاع تكاليف التجارة وبالتالي في تبيد الوفر الناتج من انخفاض تكاليف النقل في المنطقة. ولذلك، ينبغي السعي إلى تعزيز كفاءة الخدمات الجمركية، وخفض الوقت اللازم لعبور البضائع وتخليصها على الجمارك، لما لذلك من تأثير كبير على تعزيز كفاءة اللوجستيات.

37- ويمكن لاتفاقية تسهيل التجارة أن تسهم في تعزيز كفاءة الخدمات الجمركية وتحسين شفافية الإجراءات وتمكين الجمارك من التوافق مع المعايير الدولية، لا سيما وأن معظم الدول العربية متوافقة، ولو جزئياً، مع متطلبات الاتفاقية. كذلك، من شأن إيلاء اهتمام أكبر للنقل أن يؤدي إلى نتائج إيجابية. فبالإمكان تطوير النقل بين البلدان العربية عن طريق التركيز على خمسة محاور أساسية، هي:

- (أ) تعزيز إجراءات عبور الشاحنات والسائقين للحدود البرية، من خلال اتخاذ مجموعة من التدابير لمعالجة القصور في هذه الإجراءات؛
- (ب) تعزيز النقل البحري بين الدول العربية من خلال إنشاء خطوط ملاحية جديدة بين الموانئ العربية لتيسير التبادل فيما بينها وتحرير خدمات النقل البحري بدرجة أكبر؛
- (ج) دراسة جدوى إنشاء وتشغيل خطوط سكك حديدية بين البلدان العربية هدفها تعزيز دور النقل السككي في تطوير التجارة بينها، والاستفادة مما يوفره هذا النمط من وسائل النقل من مزايا؛
- (د) النظر في عناصر تكاليف اللوجستيات ومراجعتها لتعزيز التنافسية في البلدان العربية؛
- (هـ) تعزيز الشراكة بين القطاعين العام والخاص، من خلال آليات مشتركة تضمن التنسيق والتكامل بين الطرفين لرفع كفاءة اللوجستيات في المنطقة.