



# تكاليف التجارة والنقل في المنطقة العربية



ازدهار البلدان كرامة الإنسان





ازدهارُ البلدان كرامةُ الإنسان



## رؤيتنا

طاقاتٌ وابتكار، ومنطقتنا استقرارٌ وعدلٌ وازدهار

## رسالتنا

بشَقف وعزم وعَمَل: نبتكر، ننتج المعرفة، نقدّم المشورة،  
نبني التوافق، نواكب المنطقة العربية على مسار خطة عام 2030.  
يداً بيد، نبني غداً مشرقاً لكلّ إنسان.

# تكاليف التجارة والنقل في المنطقة العربية



الأمم المتحدة  
بيروت

© 2019 الأمم المتحدة  
حقوق الطبع محفوظة

تقتضي إعادة طبع أو تصوير مقتطفات من هذه المطبوعة الإشارة الكاملة إلى المصدر.

توجّه جميع الطلبات المتعلقة بالحقوق والأذون إلى اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)،  
البريد الإلكتروني: [publications-escwa@un.org](mailto:publications-escwa@un.org).

النتائج والتفسيرات والاستنتاجات الواردة في هذه المطبوعة هي للمؤلفين، ولا تمثل بالضرورة الأمم المتحدة  
أو موظفيها أو الدول الأعضاء فيها، ولا ترتب أي مسؤولية عليها.

ليس في التسميات المستخدمة في هذه المطبوعة، ولا في طريقة عرض مادتها، ما يتضمن التعبير عن أي رأي  
كان من جانب الأمم المتحدة بشأن المركز القانوني لأي بلد أو إقليم أو مدينة أو منطقة أو لسلطات أي منها،  
أو بشأن تعيين حدودها أو تخومها.

الهدف من الروابط الإلكترونية الواردة في هذه المطبوعة تسهيل وصول القارئ إلى المعلومات وهي صحيحة  
في وقت استخدامها. ولا تتحمل الأمم المتحدة أي مسؤولية عن دقة هذه المعلومات مع مرور الوقت أو عن  
مضمون أي من المواقع الإلكترونية الخارجية المشار إليها.

جرى تدقيق المراجع حيثما أمكن.

لا يعني ذكر أسماء شركات أو منتجات تجارية أن الأمم المتحدة تدعمها.

المقصود بالدولار دولار الولايات المتحدة الأمريكية ما لم يُذكر غير ذلك.

تتألف رموز وثنائق الأمم المتحدة من حروف وأرقام باللغة الإنكليزية، والمقصود بذكر أي من هذه الرموز الإشارة  
إلى وثيقة من وثنائق الأمم المتحدة.

مطبوعات للأمم المتحدة تصدر عن الإسكوا، بيت الأمم المتحدة، ساحة رياض الصلح،  
صندوق بريد: 11-8575، بيروت، لبنان.

الموقع الإلكتروني: [www.unescwa.org](http://www.unescwa.org).

## شكر وتقدير

من مساعدة قيمة في إعداد البحث. وقد أغنت هذا التقرير تعليقات واقتراحات قدمها فريق خبراء، التقى في الرباط، المغرب في تشرين الثاني/نوفمبر 2019. فضلاً عن التعليقات التي قدمها مختلف الزملاء في الإسكوا في إطار عملية استعراض الأقران الداخلية.

أعد هذا التقرير فريق في اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) مؤلف من محمد كيمينغي، رئيس قسم التكامل الإقليمي، وعادل الغبيري، مسؤول أول في الشؤون الاقتصادية، وفيكي قيس، خبيرة استشارية. ولا بد من توجيه شكر خاص لربيع الهبتا لما قدمه



## موجز تنفيذي

والمنطقة العربية أقل اندماجاً في الاقتصاد العالمي وعلى الصعيد الإقليمي، ويُعزى ذلك بقدر كبير إلى الافتقار إلى القدرة التنافسية الناشئة عن قضايا مختلفة منها تكاليف التجارة. ويُقدّر هذا التقرير تكاليف التجارة، كاشفاً، حيث تتوفر بيانات، نتائج مثيرة للاهتمام على الصعيدين الوطني والقطاعي في معظم المنطقة. ففي حين تتاجر المنطقة تنافسياً مع بعض الشركاء، إلا أنها تظل غير قادرة على المنافسة مع آخرين وكذلك فيما بينها. ويعتقد أن تكاليف النقل والخدمات اللوجستية مسؤولة جزئياً عن ذلك كما يتبين من أداء المنطقة حسب مؤشرات مختلفة.

ورغم أن هذا الجهد المبذول لتقدير تكاليف التجارة يشكل مساهمة هامة في فهم طبيعة تكاليف التجارة وتأثيرها على القدرة التنافسية في المنطقة العربية، إلا أنه ليس إلا خطوة أولى يلزم أن تُستكمل بالأخذ بالحسبان بنية تكاليف التجارة من خلال تحليل عناصرها الأساسية. ومن شأن ذلك إيضاح الحجم الحقيقي للعوامل المختلفة التي تؤثر في تكاليف التجارة وينير سياسات علاجها.

تكاليف التجارة قضية رئيسية في التجارة الدولية. فهي تحدد القدرة التنافسية التي تقوم بدور أساسي في المشاركة في أنشطة التجارة الدولية. ومع التطورات المختلفة التي طرأت على قواعد التجارة الدولية الناجمة عن المفاوضات المتتالية حول الاتفاقيات التجارية على المستويات العالمي والإقليمي والثنائي، انخفضت التعريفات الجمركية على التجارة الدولية إلى مستويات غير مسبقة تاريخياً، ما جعل الحواجز غير التعريفية، مثل اللوجيستيات والإجراءات الجمركية، العقبات الرئيسية أمام التجارة الدولية.

إن تقدير أثر التعريفات وغيرها من التدابير السياساتية على تكاليف التجارة أمر بسيط نسبياً، إلا أن تقدير تكلفة الحواجز غير السياساتية وأثرها مهمة معقدة، لا سيما على المستوى القطاعي. وقد بذل بعض الجهد لتقدير تكاليف التجارة على المستويات الوطنية، أما ما بذل على المستوى القطاعي فكان أقل بكثير.





# المحتويات

## الصفحة

iii	شكر وتقدير
v	موجز تنفيذي
1	مقدمة
<b>3</b>	<b>1. تقدير تكاليف التجارة في المنطقة العربية</b>
5	ألف. تكاليف التجارة في المنطقة العربية
7	باء. التركيز على مستوى مجموعات البلدان
13	جيم. التحليل القطاعي لتكاليف التجارة
17	دال. ملاحظات ختامية
<b>21</b>	<b>2. تكاليف النقل في المنطقة العربية</b>
24	ألف. أداء اللوجستيات في المنطقة العربية
27	باء. الربط بشبكات شحن عالمية
29	جيم. تكاليف ممارسة الأعمال التجارية في المنطقة العربية
32	دال. تكاليف النقل والمسائل الشاملة لعدة قطاعات
35	هاء. الاستنتاجات والتوصيات
37	المرفقات
37	المرفق 1. المنهجية والبيانات
41	المرفق 2. مجموعات البلدان
45	المرفق 3. تكاليف التجارة على نطاق الاقتصاد
61	المراجع
65	الحواشي

## قائمة الجداول

29	الجدول 1. تكاليف النقل والتأخيرات في المنطقة العربية لعام 2017
31	الجدول 2. تكاليف النقل واللوجستيات بين الأردن وبعض الموانئ العالمية بالدولار الأمريكي

## قائمة الأشكال

- الشكل 1. تكاليف الصادرات للبلدان العربية إلى مجموعة مختارة من المناطق 6
- الشكل 2. تكاليف الاستيراد للبلدان العربية من مناطق مختارة 6
- الشكل 3. متوسط تكاليف الاستيراد والتصدير في البلدان العربية خلال الفترة 2000-2015 7
- الشكل 4. تكاليف التصدير البينية العربية 8
- الشكل 5. تكاليف التصدير البينية لاتحاد المغرب العربي 9
- الشكل 6. تكاليف التصدير لبلدان المغرب، المتوسطات للفترة 2000-2015 9
- الشكل 7. تكاليف الاستيراد التونسية 11
- الشكل 8. تكاليف التصدير التونسية 11
- الشكل 9. تكاليف الواردات الأردنية 12
- الشكل 10. تكاليف الصادرات الأردنية 13
- الشكل 11. تكاليف التجارة حسب القطاع لبلدان مجلس التعاون الخليجي 14
- الشكل 12. تكاليف التجارة حسب القطاع لمجموعة بلدان المغرب 15
- الشكل 13. تكاليف التجارة حسب القطاع لمجموعة بلدان المشرق 15
- الشكل 14. تكاليف التجارة لصادرات وواردات تونس حسب القطاع 16
- الشكل 15. تكاليف التجارة لصادرات وواردات مصر حسب القطاع 17
- الشكل 16. تكاليف نقل الحاويات 25
- الشكل 17. المؤشر الإجمالي للأداء اللوجستي للمنطقة العربية بين عامي 2012 و2018 25
- الشكل 18. نوعية البنية التحتية في المنطقة العربية، 2018 26
- الشكل 19. الكفاءة ونوعية الخدمات في المنطقة العربية، 2018 26
- الشكل 20. أسباب التأخير الرئيسية في المنطقة العربية، 2018 27
- الشكل 21. درجات المنطقة العربية تبعاً لمؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة،  
لعامي 2004 و2017 28
- الشكل 22. مقارنة بين المنطقة العربية ورابطة أمم جنوب شرق آسيا 28
- الشكل 23. سجل الأردن حسب مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة،  
بين عامي 2004 و2018 32
- الشكل 24. أهداف التنمية المستدامة المتصلة بقطاع النقل 33

## مقدمة

التجارة الدولية محرك للنمو والتنمية ومصدر للتكامل والسلام والرخاء العالمي. فهي تسهم في توليد فرص العمل ونقل التكنولوجيا وتعزيز المصالح المشتركة والشراكات العالمية. وتزداد أهمية التجارة مع مرور الوقت، ففي السنوات الأخيرة، أصبح العالم بفضل قواعد التجارة الدولية بمثابة قرية صغيرة يمكن فيها للجميع الحصول على سلع وخدمات من أي جزء من العالم على أساس شروط مشابهة أو شبه مشابهة للشروط التي يحصل بها المستهلكون المحليون عليها.

الاستيراد تلك المتعلقة بالنقل (تكاليف الشحن وتكاليف الوقت على حد سواء)، والإجراءات الجمركية المرهقة واستخدام العملات المختلفة والتمويل وما إلى ذلك. ومن ناحية التصدير، تنطبق التكاليف المذكورة آنفاً، بالإضافة إلى تكاليف النفاذ إلى الأسواق ومواءمة المنتجات مع المعايير التي تفرضها الأسواق الخارجية، وما إلى ذلك. وهناك أيضاً تكاليف تجارة عامة كثيراً ما توجد في النوعين كليهما من المعاملات مثل تكاليف الإنفاذ والتكاليف القانونية وتكليف الامتثال للوائح التنظيمية وتكاليف التوزيع المحلي.

هذه التكاليف مجتمعة، سواء كانت ناجمة عن سياسات أم لا، تضعف إلى حد كبير المكاسب التي يمكن أن يحققها البلدان لو خُففت هذه القيود، كما أن آثارها السلبية على القدرة التنافسية الوطنية تعوق بدورها تنمية تجارة البلد المعني على الصعيدين الإقليمي والعالمي. وقد بحث بعض الدراسات آثار تكاليف التجارة على الرفاه أو على مقاييس الاقتصاد الكلي الإجمالية الأخرى. فمثلاً، ذهب أندرسون وفان ونكوب (Anderson and van Wincoop, 2002) إلى أن تكاليف التجارة كثيراً ما تتجاوز 10 في المائة من الدخل القومي. وذكر أوبستفلد وروغوف (Obstfeld and Rogoff, 2002) أن جميع معضلات الاقتصاد الكلي الدولي الرئيسية تتعلق بتكاليف التجارة. وتفحصت دراسة مثيرة للاهتمام، أجراها برنارد وآخرون (Bernard and others, 2006)، استجابة قطاعات ومنشآت الصناعة التحويلية في الولايات المتحدة الأمريكية للتغيرات في تكاليف التجارة باستخدام مجموعة بيانات جديدة وفريدة عن التعريفات ورسوم النقل على مستوى الصناعة.

تجري التجارة الدولية بين فاعلين اقتصاديين في مواقع جغرافية مختلفة، وتنتج عنها مباشرة تكاليف كثيرة، تسمى عادة تكاليف التجارة. وهذه تشمل جميع التكاليف المتكبدة في توصيل السلعة إلى المستهلك النهائي، غير التكلفة الحدية لانتاج السلعة نفسها. وعلى هذا النحو، يمكن تقسيم تكاليف التجارة إلى مجموعتين رئيسيتين: (أ) تكاليف التجارة الناجمة عن سياسات (مثل التعريفات الجمركية والإجراءات غير الجمركية كالحصص والتراخيص التي تعادل التعريفات الجمركية، وما إلى ذلك)، (ب) وتكاليف التجارة غير الناجمة عن سياسات التي تشمل أساساً النقل والتأمين والإجراءات الجمركية.

وفي أعقاب تحرير التجارة في النصف الثاني من القرن العشرين، إثر دخول عدد من اتفاقات التجارة الحرة المتعددة الأطراف والثنائية في جميع أنحاء العالم حيز النفاذ، أصبحت تكاليف التجارة أقل ارتباطاً بالقيود التجارية التي تفرضها سياسات التعريفات الجمركية، وأخذت ترتبط بتزايد الجغرافيا والإجراءات غير التعريفية. ومن أمثلة تكاليف تجارة

وفي أعقاب تحرير التجارة في النصف الثاني من القرن العشرين، إثر دخول عدد من اتفاقات التجارة الحرة المتعددة الأطراف والثنائية في جميع أنحاء العالم حيز النفاذ، أصبحت تكاليف التجارة أقل ارتباطاً بالقيود التجارية التي تفرضها سياسات التعريفات الجمركية، وأخذت ترتبط بتزايد الجغرافيا والإجراءات غير التعريفية. ومن أمثلة تكاليف تجارة

التأمين وأسعار الطاقة وما إلى ذلك. وعموماً، تمثل النتائج التي توصل إليها التقرير خطوة أولى في فهم حجم تكاليف التجارة.

التقرير منظم على النحو التالي: يقدم الفصل الأول تقديراً لتكاليف التجارة على الصعيد الوطني موزعة حسب المنشأ والمقصد وعلى المستوى القطاعي. وقد أجرى التقدير لفترة طويلة نسبياً، من عام 2000 إلى عام 2015. ويقدم الفصل الثاني نظرة عامة إلى الأسباب الكامنة وراء ارتفاع تكاليف التجارة في المنطقة من خلال استعراض أداء البلدان العربية تبعاً للمؤشرات المركبة الرئيسية المتعلقة بالعوامل المرتبطة مباشرة بتكاليف التجارة. ويسلط الضوء على دراسة حالة محددة لتبيان التكاليف الفعلية لنقل شحنة من بلد المنشأ إلى بلد المقصد. ويختتم الفصل بتسليط الضوء على أهمية تكاليف التجارة في قضايا شاملة عابرة للقطاعات، بما في ذلك أهداف التنمية المستدامة والمساواة بين الجنسين وتغير المناخ. ويختتم التقرير بمجموعة من التوصيات.

وخلُصت الدراسة إلى أن الصناعات التي تنخفض فيها تكاليف التجارة انخفاضاً كبيراً نسبياً تبدي نمواً قوياً في الإنتاجية.

وفيما يتعلق بالمنطقة العربية، من المسلّم به على نطاق واسع، أن ارتفاع تكاليف التجارة الناجم عن عوامل سياسية وغير سياسية مختلفة يقيد القدرة التنافسية. ولذا فإن تقدير تكاليف التجارة خطوة أولى هامة لتحديد أحجامها وأدوارها في إعاقة نمو التجارة والقدرة التنافسية، ولصياغة مقترحات لمعالجتها.

وللبدء في سد الثغرات المعرفية المتعلقة بتكاليف التجارة للواردات والصادرات العربية، يقدم هذا التقرير تقديرات كمية حسب القطاع والمنشأ والمقصد لكل بلد عربي. كذلك فإن تقدير اتجاهات تكاليف التجارة بُعد هام آخر من أبعاد هذا التقرير، إذ قد تعود التغييرات حصراً إلى عوامل خارجية، بما في ذلك أسعار الصرف وأقساط

# 1. تقدير تكاليف التجارة في المنطقة العربية







# 1. تقدير تكاليف التجارة في المنطقة العربية

الاتحاد الأوروبي، وإن ازدادت قليلاً من 130 في المائة في عام 2000 إلى 139 في المائة في عام 2015<sup>1</sup>، وتكاليف التجارة الأعلى هي مع أمريكا اللاتينية والوسطى، رغم أنها انخفضت بنحو 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 بنحو 10 في المائة، من 221 في المائة في عام 2000 إلى 197 في المائة في عام 2015. بيد أن تكاليف التصدير إلى البلدان المشاركة في اتفاق التجارة الحرة لأمريكا الشمالية ازدادت بحدّة، من 174 في المائة في عام 2000 إلى 250 في المائة في عام 2015، أي بزيادة 44 في المائة، وهي الأعلى بين جميع الزيادات التي شهدتها تكاليف صادرات المنطقة العربية إلى أي منطقة.

وفيما يتعلق بواردات المنطقة العربية، يبين الشكل 2 أن أقل التكاليف هي للواردات الناشئة من الاتحاد الأوروبي، إذ تتراوح التكاليف الإجمالية بين 114 في المائة في عام 2000 و120 في المائة في عام 2015. ومن المثير للاهتمام أن الواردات الناشئة من أعضاء 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، أدنى التكاليف بين جميع الشركاء الذين تناولتهم الدراسة. وما تزال تكاليف التجارة للواردات من منطقة أمريكا اللاتينية والوسطى إلى المنطقة العربية هي الأعلى بين جميع المناطق، على الرغم من انخفاضها قليلاً في عام 2015. وهي مشابهة لتكاليف التصدير. أما تكاليف الاستيراد من بلدان رابطة أمم جنوب شرق آسيا إلى المنطقة العربية، فلا تزال مرتفعة.

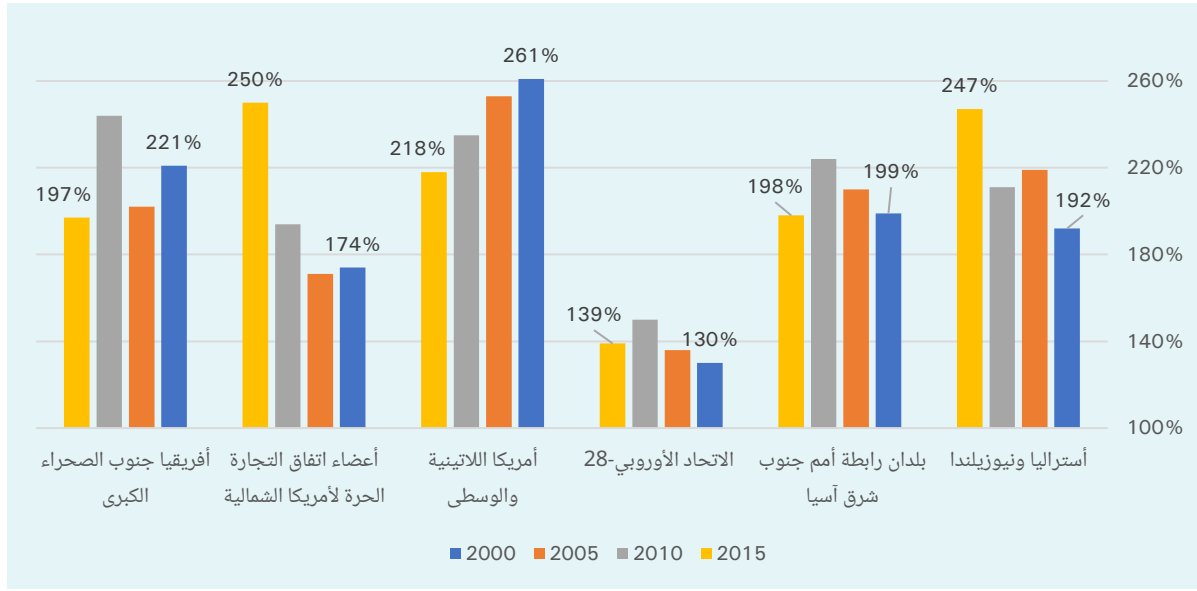
تحديد تكاليف التجارة وقياسها عملية صعبة خاصة على المستوى القطاعي. بعبارة أخرى، احتساب تكاليف التجارة المتعلقة بتصدير زجاجة زيت زيتون من تونس إلى فرنسا، على سبيل المثال، ليس بنفس صعوبة احتساب تكاليف التجارة لواردات تونس أو صادراتها من الاتحاد الأوروبي وإليه لقطاع معين وسنة معينة. بالنسبة للمثال الأول، فإن اتباع نهج مباشر يقوم بمجرد كافة التكاليف المرتبطة بالمعاملة أمر ممكن نسبياً. ويمكن خصم القيمة المكافئة لهذه التكاليف ببذل القليل من الجهد. وبالطبع، قد لا يكون هذا الحساب دقيقاً تماماً بسبب صعوبة تحديد كل شيء وقياسه، ولكن يمكن على الأقل الحصول على نتيجة قوية قد لا تختلف اختلافاً كبيراً عن الواقع. أما بالنسبة للمثال الثاني، فاعتماد هذا النهج المباشر صعب للغاية، ولذا يتعين استخدام أساليب غير مباشرة لتجاوز التحديات التقنية، كمثال نهج الجاذبية العكسية الذي نفذته نوفاي (Novy, 2013)، والذي سيستخدم في بقية هذا الفصل (يمكن الرجوع أيضاً للمرفق 1).

ويمكن أن يشكل احتساب تكاليف التجارة على المستوى القطاعي لفترات معينة خطوة أولى نحو فهم مداها. ويؤدي ذلك بدوره إلى فهم تحليلها والتوصل إلى طريقة لتخفيفها والاستفادة من فوائدها الخفية المحتملة.

## الف. تكاليف التجارة في المنطقة العربية

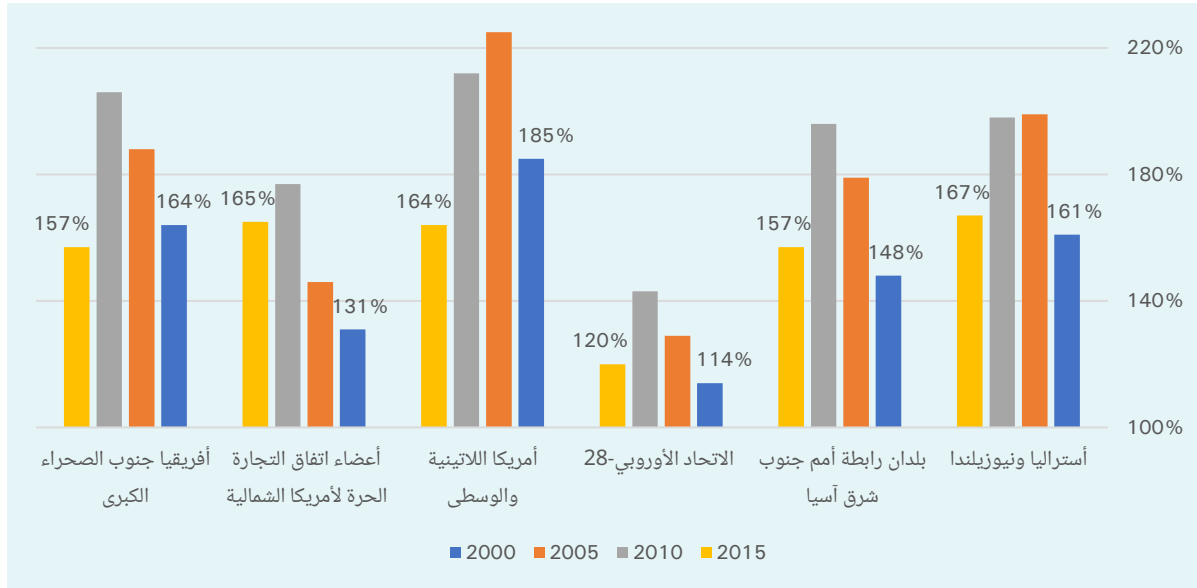
يبدو أن تكاليف التجارة في المنطقة العربية مع جميع المناطق التي بُحثت قد انخفضت على مر السنين. وإجمالاً، تكاليف التجارة الأقل في المنطقة هي مع

**الشكل 1. تكاليف الصادرات للبلدان العربية إلى مجموعة مختارة من المناطق**



المصدر: حسابات الإسكوا استناداً إلى قاعدة بيانات اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ/البنك الدولي بشأن تكاليف التجارة، وقاعدة البيانات الإحصائية لتجارة السلع الأساسية بشأن التدفقات التجارية.

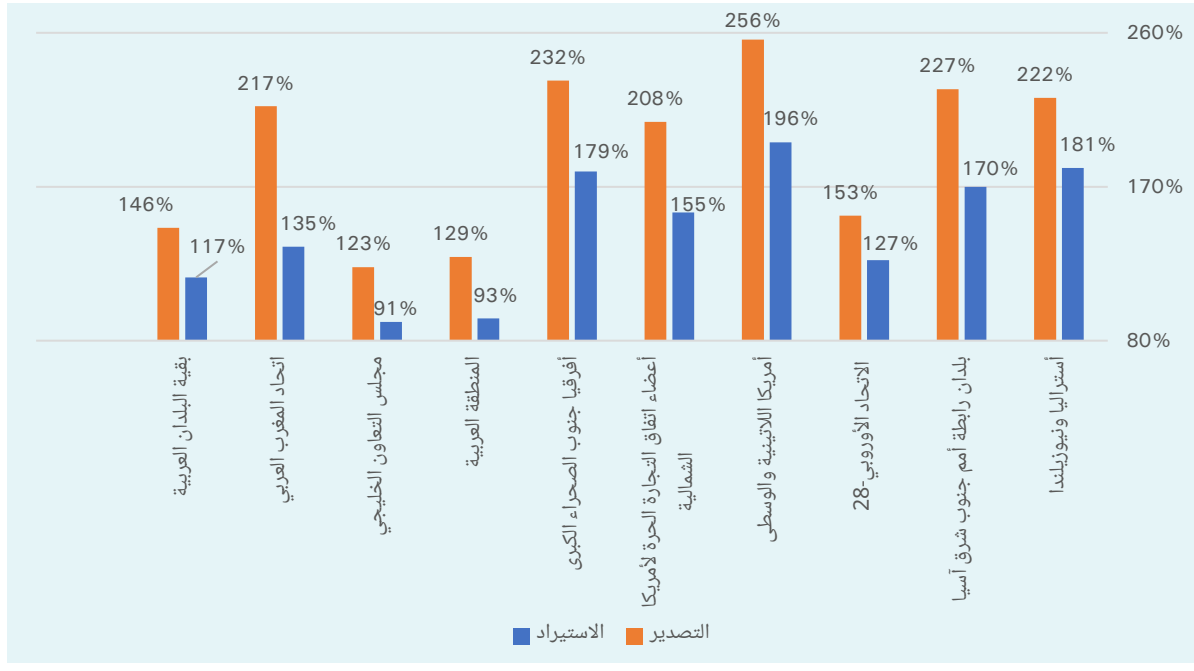
**الشكل 2. تكاليف الاستيراد للبلدان العربية من مناطق مختارة**



المصدر: حسابات الإسكوا استناداً إلى قاعدة بيانات اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ/البنك الدولي بشأن تكاليف التجارة وقاعدة البيانات الإحصائية لتجارة السلع الأساسية بشأن التدفقات التجارية.



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



المصدر: حسابات الإسكوا استناداً إلى قاعدة بيانات اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ/البنك الدولي بشأن تكاليف التجارة وقاعدة البيانات الإحصائية لتجارة السلع الأساسية بشأن التدفقات التجارية.

## باء. التركيز على مستوى مجموعات البلدان

تشكل تكاليف التجارة بين البلدان العربية حافزاً هاماً لنمو التجارة أو عائقاً أمامه. فعلى مر السنين كان يعزى انخفاض التجارة البينية العربية إلى ارتفاع تكاليف التجارة. فقد بلغ متوسط تكاليف التصدير البينية العربية 129 في المائة من عام 2000 إلى عام 2015، ووصلت هذه التكاليف ذروتها في عام 2000 عندما بلغت 160 في المائة قبل أن تنخفض إلى 102 في المائة في عام 2015، أي بانخفاض قدره 36 في المائة. وسُجلت أعلى تكاليف التصدير البينية العربية مع موريتانيا في عام 2000، إذ بلغت 500 في المائة،

وبالقاء نظرة على جانبي تكاليف التجارة كليهما، يبين الشكل 3 بوضوح أن تكاليف التصدير أعلى بالنسبة للمنطقة العربية من تكاليف الاستيراد بالنسبة لجميع الشركاء التجاريين، بما في ذلك مجموعات البلدان في المنطقة العربية. وربما يرجع ذلك إلى ارتفاع الحواجز أمام الصادرات في كل من البلدان نفسها وفي بلدان المقصد. وتكاليف الاستيراد والتصدير ضمن المنطقة العربية ككل هي الأدنى بين جميع المناطق التي تناولتها الدراسة، على عكس التصور القائل بأن ارتفاع التكاليف يفسر انخفاض التجارة البينية العربية. وتكاليف التصدير مرتفعة بشكل مثير للقلق مع اتحاد المغرب العربي، ومع أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي وكذلك مع أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى.

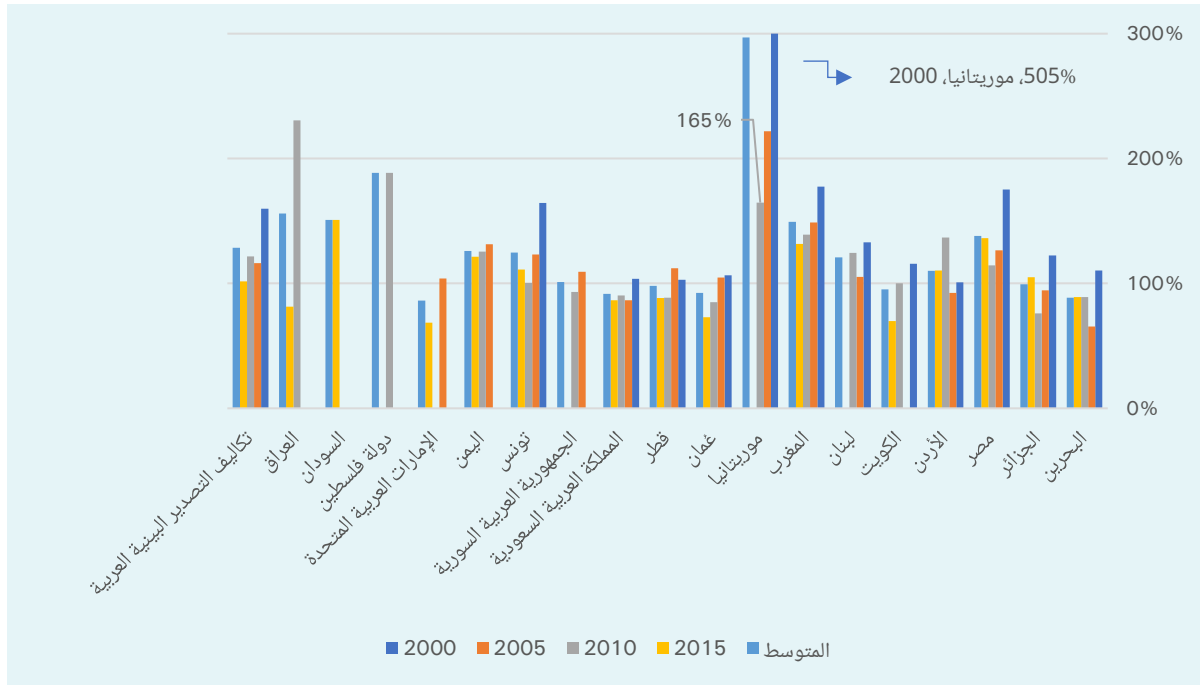
إلى بعضها البعض. وقد سجلت الجزائر أقل تكلفة تصدير إلى المجموعة تليها تونس ثم المغرب، بينما سجلت موريتانيا أعلى تكلفة تصدير (الشكل 5).

أما تكاليف التصدير في مجموعة بلدان اتحاد المغرب العربي فهي الأدنى مع بلدان الاتحاد الأوروبي وتليها بلدان مجلس التعاون الخليجي والمنطقة العربية ككل، ولا تزال تكاليف التصدير إلى بلدان رابطة أمم جنوب شرق آسيا هي الأعلى، تليها بلدان أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى وأعضاء اتفاق أمريكا الشمالية للتجارة الحرة (الشكل 6).

قبل أن تنخفض إلى 165 في المائة في عام 2010، بمتوسط يبلغ حوالي 297 في المائة للفترة بأكملها، ولا يزال هو الأعلى بين جميع البلدان العربية. وقد شهدت البلدان العربية جميعها تقريباً انخفاضاً في تكاليف التصدير بين عامي 2000 و2015، وإن كان متواضعاً في معظم الحالات. وتتميز الأردن عن باقي البلدان بتسجيل زيادة قدرها 9 في المائة بين عامي 2000 و2015 (الشكل 4).

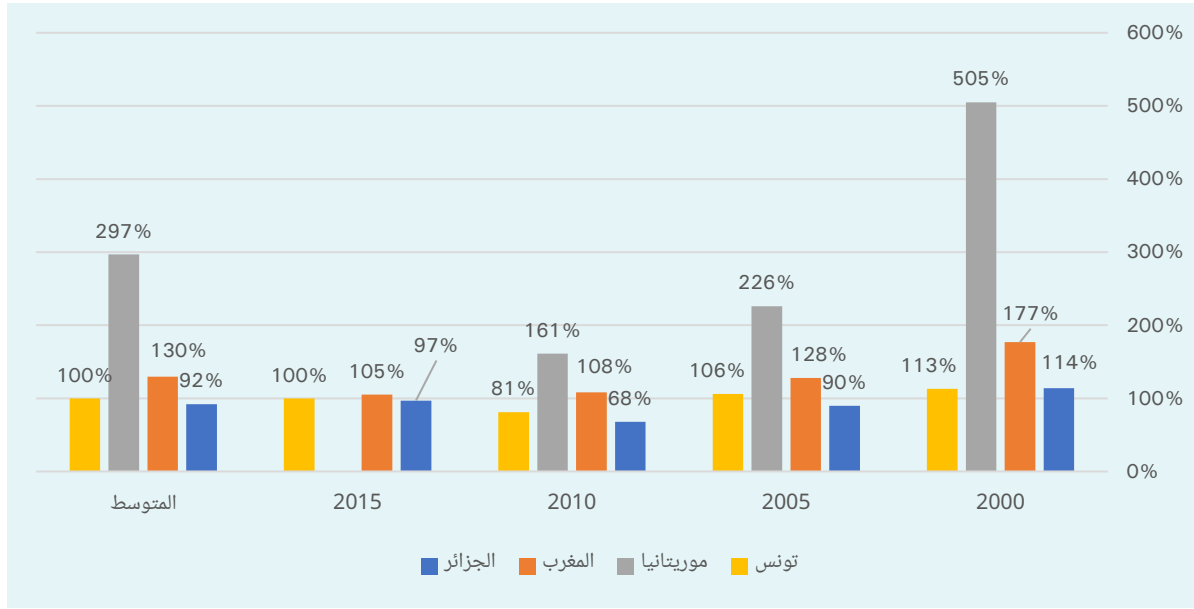
وعلى صعيد مجموعات البلدان، يتبين أن أعلى تكاليف التجارة هي في بلدان المغرب عندما تُصدّر

الشكل 4. تكاليف التصدير البينية العربية



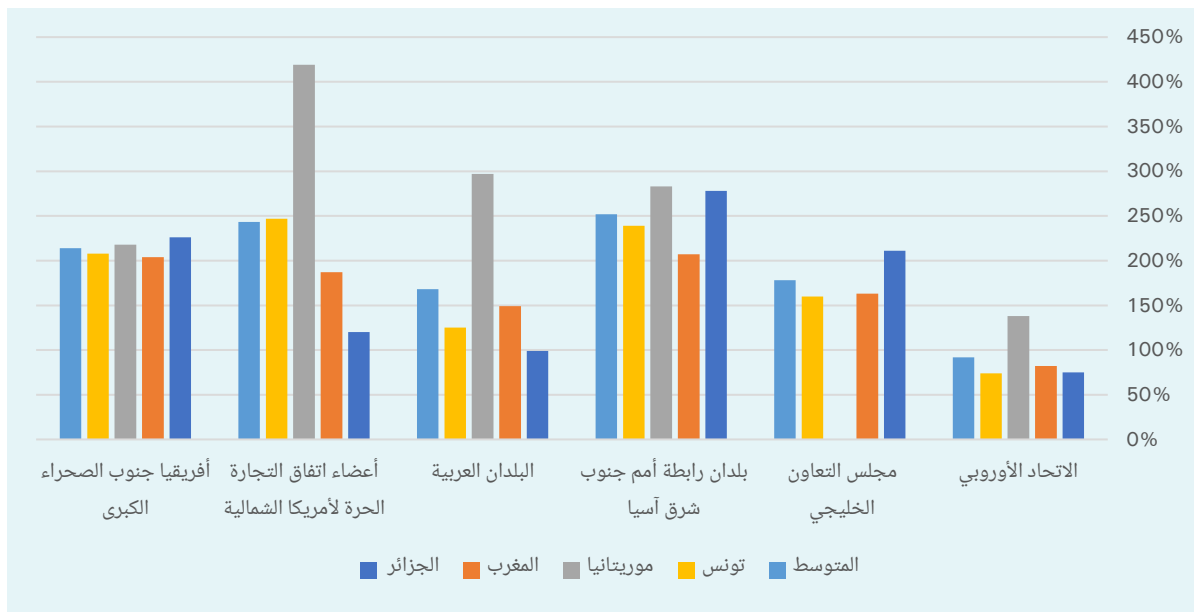
المصدر: حسابات الإسكوا استناداً إلى قاعدة بيانات اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ/البنك الدولي بشأن تكاليف التجارة وقاعدة البيانات الإحصائية لتجارة السلع الأساسية بشأن التدفقات التجارية.

الشكل 5. تكاليف التصدير البينية للاتحاد المغرب العربي



المصدر: حسابات الإسكوا استناداً إلى قاعدة بيانات اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ/البنك الدولي بشأن تكاليف التجارة وقاعدة البيانات الإحصائية لتجارة السلع الأساسية بشأن التدفقات التجارية.

الشكل 6. تكاليف التصدير لبلدان المغرب، المتوسطات للفترة 2000-2015



المصدر: حسابات الإسكوا استناداً إلى قاعدة بيانات اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ/البنك الدولي بشأن تكاليف التجارة وقاعدة البيانات الإحصائية لتجارة السلع الأساسية بشأن التدفقات التجارية.

## دراسات حالة

### (أ) حالة تونس

اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، و200 في المائة لأفريقيا جنوب الصحراء الكبرى.

وفيما يتعلق بالتغيرات في تكاليف التجارة بين عامي 2000 و2015، لا يتبع التباين اتجاهًا واضحاً لكنه يظل معتمداً اعتماداً كبيراً على مجموعة متنوعة من العوامل الخارجية. وتشمل هذه سعر الصرف وتكلفة الطاقة وأقساط التأمين، فضلاً عن بنية المنافسة في كل قطاع من القطاعات التي نُظر فيها. وتظل قوة السوق (رفع الأسعار) إحدى خصائص العديد من القطاعات الاقتصادية في تونس، فهي تمتص جزءاً كبيراً من تكاليف التجارة، ولا تمثل تكلفة حقيقية بل هامش ربح إضافي للمستوردين أو المصدرين ولا بد من إجراء تحليل أوثق لهذه التكاليف لتحديد دور كل فئة، والعوامل والأدوات السياسية وغير السياسية، على النحو الوارد أعلاه.

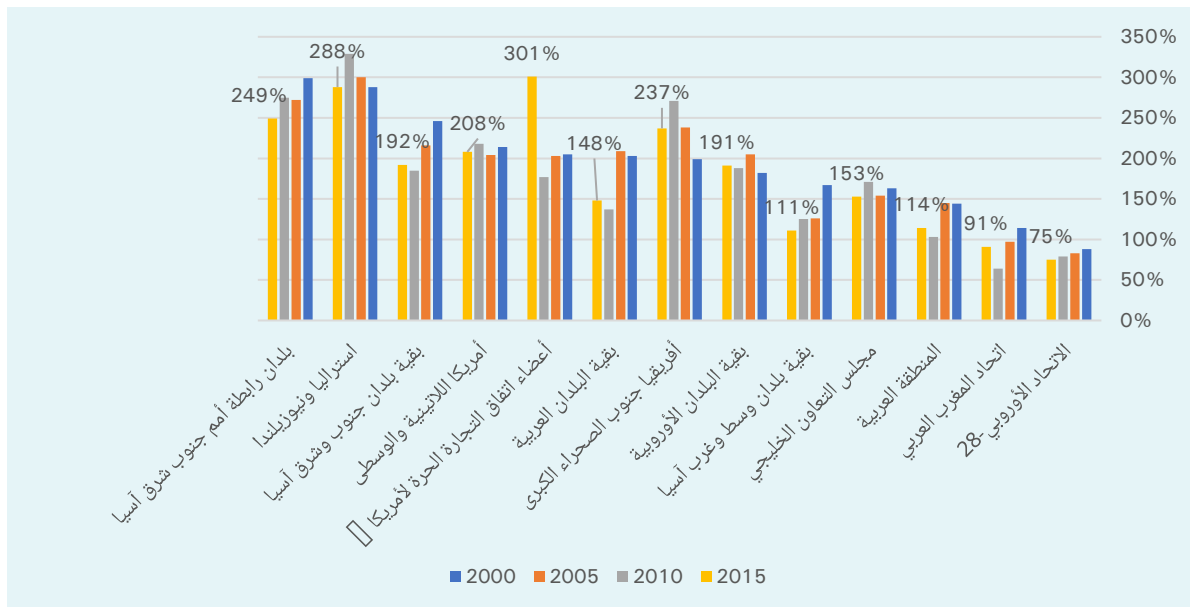
وفي قطاع الطاقة، يُعدّ النقل من بين المحددات الهامة لتكاليف التجارة التي ترتبط ارتباطاً وثيقاً بتكاليف الطاقة. غير أنه في حالات كثيرة، لا توجد علاقة واضحة بين تكلفة التجارة وأسعار الطاقة، ما يؤكد أن عوامل أخرى كثيرة أخرى تسهم في تحديد تكاليف التجارة، مثل التأمين، والتدابير التعريفية وغير التعريفية، وقوة السوق. فعلى سبيل المثال، في عام 2010 بلغ متوسط سعر برميل برنت 79.47 دولاراً مقارنة بـ 52.35 دولاراً في عام 2015، بانخفاض قدره 34 في المائة. وعلى الرغم من ذلك، ارتفعت تكاليف التجارة للصادرات التونسية إلى اتحاد المغرب العربي من 81 في المائة إلى 100 في المائة خلال الفترة نفسها، ومن 148 في المائة إلى 160 في المائة مع بقية البلدان العربية، ومن 172 في المائة إلى 183 في المائة مع أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، ومن 172 في المائة إلى 282 في المائة مع بلدان منطقة التجارة الحرة لأمريكا الشمالية.

الواردات التونسية مكلفة نسبياً مقارنة بواردات العديد من البلدان العربية (الشكل 7). أما المكلفة أكثر فهي الواردات من بلدان رابطة أمم جنوب شرق آسيا وأستراليا ونيوزيلندا وأعضاء اتفاق التجارة الحرة لأمريكا الشمالية.

لا تزال واردات تونس الأرخص تأتي من الاتحاد الأوروبي، الذي يظل الشريك الأكثر كفاءة. ويفسر ذلك أهمية الاتحاد الأوروبي في الحجم الإجمالي للتجارة الخارجية التونسية. وضمن المنطقة العربية، وعلى الرغم من القرب الجغرافي لبعض البلدان، تظل تكاليف التجارة التونسية مرتفعة نسبياً وأحياناً مرتفعة للغاية. وفي عام 2105، بينت النتائج أن متوسط تكلفة التجارة قد بلغ 153 في المائة مع بلدان مجلس التعاون الخليجي و148 في المائة مع باقي البلدان العربية، أي ما يقارب ضعف المستوى مع الاتحاد الأوروبي الذي بلغ 75 في المائة.

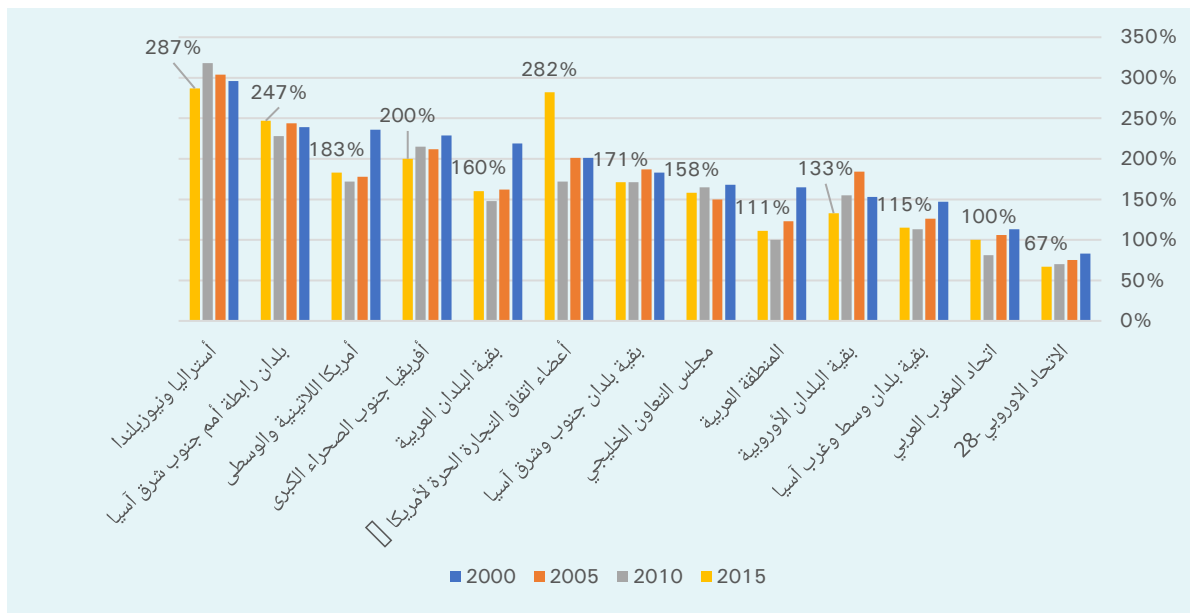
تشابه تكاليف التصدير التونسية إلى حد ما مع تكاليف الاستيراد، باستثناء الصادرات إلى بقية مجموعة البلدان الأوروبية، التي تعتبر الأقل تكلفة بين وجهات التصدير للمنتجات التونسية الخمسة الأولى (الشكل 8). أما فيما يتعلق بالأسواق الأخرى غير التقليدية، فإن وصول الصادرات التونسية إليها لا يزال مقيداً بسبب ارتفاع تكاليف التجارة التي بلغت 287 في المائة في عام 2015 لأستراليا ونيوزيلندا، و282 لبلدان اتفاق التجارة الحرة لأمريكا الشمالية و247 في المائة لبلدان رابطة أمم جنوب شرق آسيا، و183 في المائة لأمريكا

الشكل 7. تكاليف الاستيراد التونسية



المصدر: حسابات الإسكوا باستخدام نموذج جاذبية معززة.

الشكل 8. تكاليف التصدير التونسية



المصدر: حسابات الإسكوا باستخدام نموذج جاذبية معززة.

## (ب) حالة الأردن

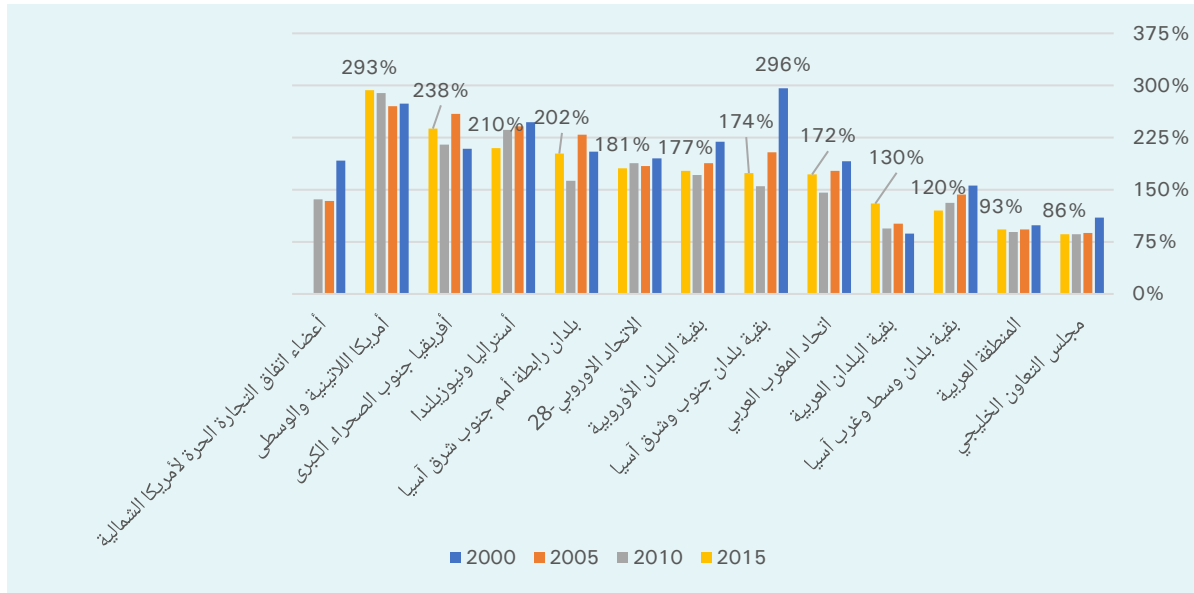
وفيما يتعلق بالصادرات (الشكل 10) تُعدُّ التكتلات التجارية العربية إلى حد بعيد أفضل الشركاء من حيث تكاليف التجارة للصادرات الأردنية. بيد أن الارتفاع الحاد بالنسبة إلى بقية البلدان العربية في عامي 2010 و2015 يستحق الذكر. فالجزء الأيمن من الشكل أقل انحداراً من الجزء المتعلق بالواردات الأردنية، ما يشير إلى أن تكاليف الصادرات الأردنية إلى الأسواق غير التقليدية أقل من الواردات من تلك الأسواق نفسها. كذلك شوهده التحسن نفسه الذي لوحظ في تكاليف تجارة الواردات مع البلدان الأعضاء في اتفاق التجارة الحرة لأمريكا الشمالية بالنسبة للصادرات، باستثناء عام 2015، الذي ينبغي اعتباره ناشراً بقيمة بلغت 347 في المائة.

وبشكل عام، وعلى غرار حالة تونس، فإن الاتجاهات خلال الفترة المدروسة مهمة، ما يحول دون التوصل إلى نتيجة واضحة تبين ما إذا كانت تكاليف التجارة للواردات أو الصادرات قد تحسنت أو تدهورت عموماً.

لدى الأردن أدنى التكاليف على الواردات من المنطقة العربية وبقية بلدان وسط وغرب آسيا وأما بلدان المنشأ الأكثر تكلفة فهي أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، وأفريقيا جنوب الصحراء الكبرى وأستراليا ونيوزيلندا. وقد ظهر بعض التحسن في خفض تكاليف تجارة الواردات خلال فترة الدراسة، وخصوصاً مع بلدان مجلس التعاون الخليجي، وبقية بلدان وسط وغرب آسيا، وأعضاء اتفاق التجارة الحرة لأمريكا الشمالية وبقية البلدان الأوروبية وبقية بلدان جنوب وشرق آسيا.

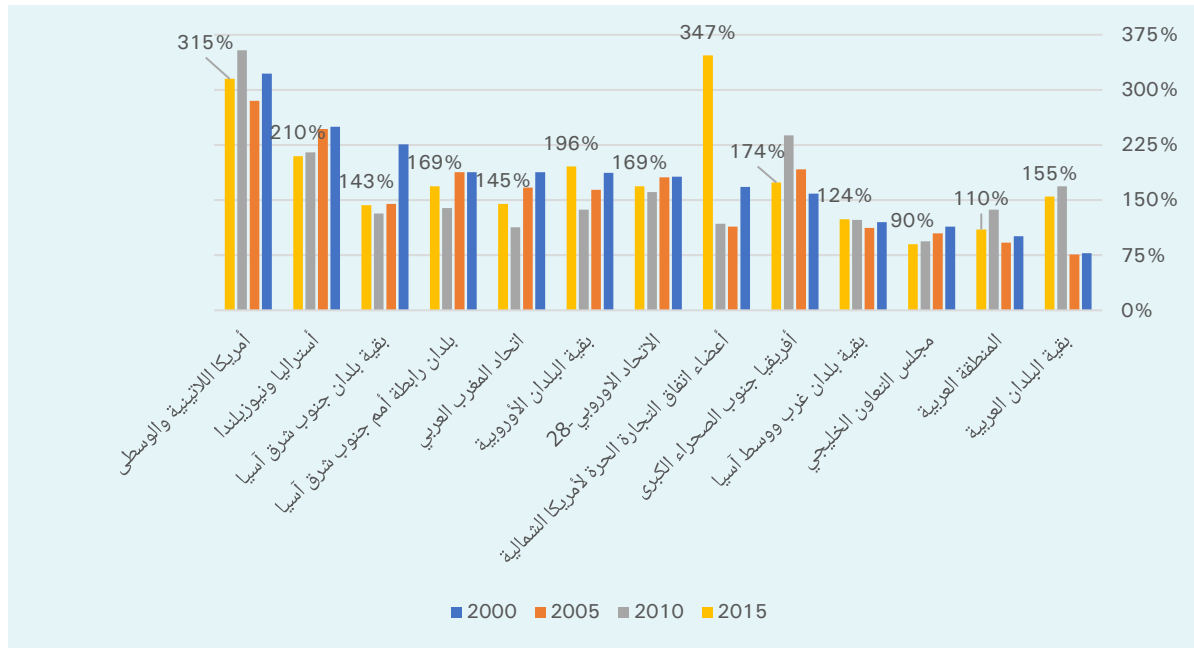
ومن الملفت مدى تكاليف التجارة مع بلدان أوروبا الـ 28 بالرغم من قربها الجغرافي النسبي للأردن. إذ يبلغ متوسط تكاليف التجارة مع بلدان الاتحاد الأوروبي نحو 187 في المائة، أي أكثر من ضعف ما سُجل مع تونس.

الشكل 9. تكاليف الواردات الأردنية



المصدر: حسابات الإسكوا استناداً إلى قاعدة بيانات اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ/البنك الدولي بشأن تكاليف التجارة وقاعدة البيانات الإحصائية لتجارة السلع الأساسية بشأن التدفقات التجارية.

الشكل 10. تكاليف الصادرات الأردنية



المصدر: حسابات الإسكوا استناداً إلى قاعدة بيانات اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ/البنك الدولي بشأن تكاليف التجارة وقاعدة البيانات الإحصائية لتجارة السلع الأساسية بشأن التدفقات التجارية.

## تكاليف التجارة القطاعية على مستوى مجموعات البلدان

يكشف التجميع حسب مجموعات البلدان نتائج مثيرة للاهتمام، إذ تظهر كل مجموعة نمطاً مختلفاً من تكاليف التجارة. ويثبت ذلك أن المنطقة العربية ككل غير متجانسة للغاية. ولذا يتطلب خفض تكاليف التجارة تطبيق تدخلات سياسية على مستويات مختلفة. وعموماً، تشير النتائج إلى أن القطاعات الأكثر تكلفة لكل من الصادرات والواردات (جميع التكتلات التجارية مجتمعة) هي قطاعات، "الطباعة والنشر"، و"الفحم الكوك والمنتجات البترولية المكررة والوقود النووي"، و"المنتجات المعدنية والمعدنية اللافلزية".

## جيم. التحليل القطاعي لتكاليف التجارة

على الرغم من أن تحليل تكلفة التجارة الإجمالية يلقي الضوء على القدرة التنافسية للبلد، إلا أن العموميات تحد من تحقيق تصور دقيق لجوانب معينة من القدرة التنافسية. ويعود ذلك بشكل أساسي إلى الاختلافات بين عوامل تكلفة الاتجار بسلع مختلفة. فعلى سبيل المثال، تختلف تكلفة استيراد أو تصدير حاوية من البسكويت عن تكلفة استيراد أو تصدير حاوية مشابهة من كتب ومنتجات ورقية. لذلك التحليل على المستوى القطاعي ضروري لقياس تكاليف التجارة الفعلية لقطاعات مختلفة وتقديم مشورة سياسية لمعالجة العقبات.

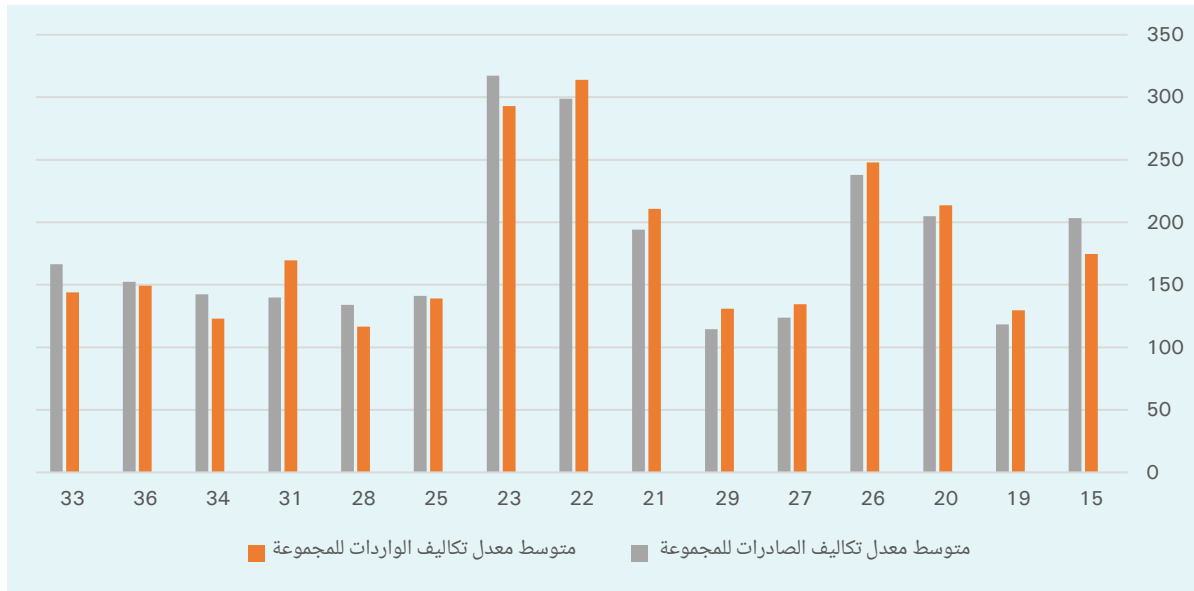
للسيارات و285.85 في المائة للواردات، يليه القطاعان 20 "المنتجات الخشبية"، و26 "المنتجات المعدنية والمعدنية اللافلزية". والقطاع الأقل تكلفة لمجموعة بلدان المغرب هو القطاع 27 "المعادن الأساسية" بتكاليف تبلغ 178.6 في المائة للسيارات و211.8 في المائة للواردات، ويليه القطاع 31 "الآلات والأجهزة الكهربائية".

والقطاع الأكثر تكلفة لمجموعة بلدان المشرق العربي (الأردن والجمهورية العربية السورية ودولة فلسطين ومصر) هو القطاع 22 "الطباعة والنشر"، بتكاليف تبلغ 270 في المائة للسيارات و301 في المائة للواردات، ويليه القطاع 23 "فحم الكوك والمنتجات البترولية المكررة والوقود النووي"، والقطاع 26 "المنتجات المعدنية والمعدنية اللافلزية". أما القطاع الأقل تكلفة فهو القطاع 27 "المعادن الأساسية"، بتكاليف تبلغ 133 في المائة للسيارات و158 في المائة للواردات، ويليه القطاع 29 "الآلات والمعدات".

وتكاليف التجارة لمجموعة بلدان المغرب هي أعلى تكاليف تجارة بين مجموعات البلدان الأخرى، في حين أن القطاعين الأقل تكاليفاً هما القطاعان 19 "الجلود والمنتجات الجلدية والأحذية"، و31 "الآلات والأجهزة الكهربائية".

ويبين الشكل 11 أن القطاع الأكثر تكلفة لبلدان مجلس التعاون الخليجي (البحرين وعمان وقطر والكويت) هو القطاع 23 "فحم الكوك والمنتجات البترولية المكررة والوقود النووي"، بتكاليف تبلغ 317 في المائة للسيارات و293 في المائة للواردات، يليه القطاعان 22 "الطباعة والنشر" و26 "المنتجات المعدنية والمعدنية اللافلزية". أما القطاع الأقل تكلفة فهو القطاع 19 "الجلود والمنتجات الجلدية والأحذية"، بتكاليف تبلغ 118 في المائة للسيارات و129 في المائة للواردات، يليه القطاعان 29 "الآلات والمعدات" و27 "المعادن الأساسية". والقطاع الأكثر تكلفة لمجموعة بلدان المغرب (تونس والجزائر والمغرب) هو القطاع 22 "الطباعة والنشر"، بتكاليف تبلغ 232.24 في المائة

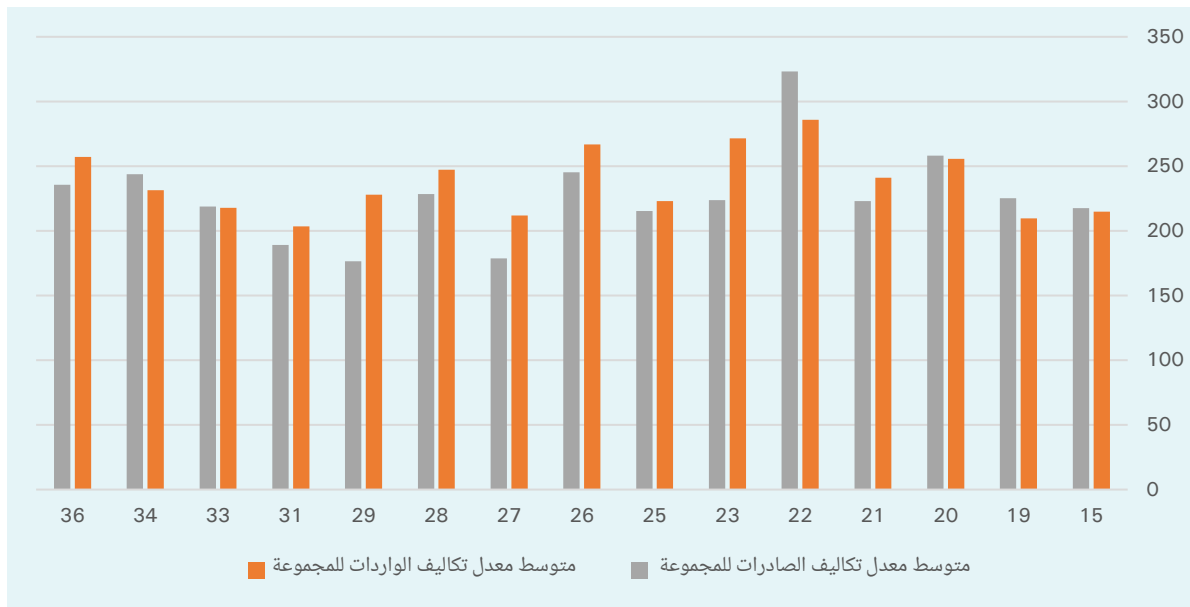
**الشكل 11.** تكاليف التجارة حسب القطاع لبلدان مجلس التعاون الخليجي



المصدر: حسابات الإسكوا باستخدام نموذج جاذبية معززة.

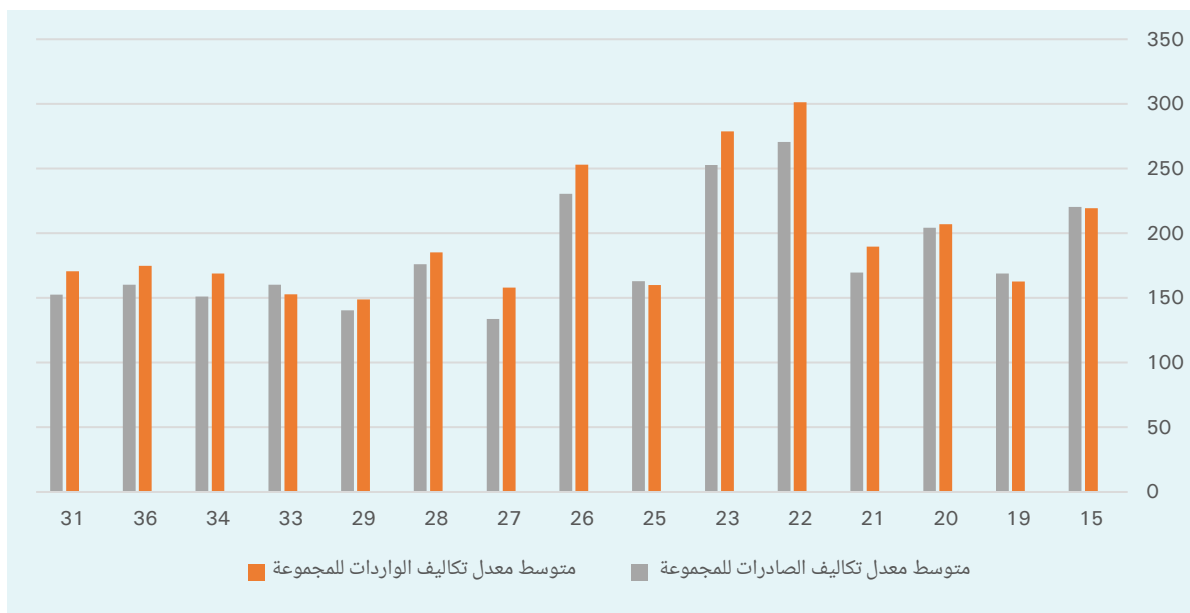


الشكل 12. تكاليف التجارة حسب القطاع لمجموعة بلدان المغرب



المصدر: حسابات الإسكوا باستخدام نموذج جاذبية معززة.

الشكل 13. تكاليف التجارة حسب القطاع لمجموعة بلدان المشرق



المصدر: حسابات الإسكوا باستخدام نموذج جاذبية معززة.

"الجلود والمنتجات الجلدية والأحذية" والقطاع 33  
 "الأدوات الطبية والمعدات البصرية"، والقطاع 34  
 "السيارات والمقطورات وشبه المقطورات" والقطاع  
 36 "الأثاث".

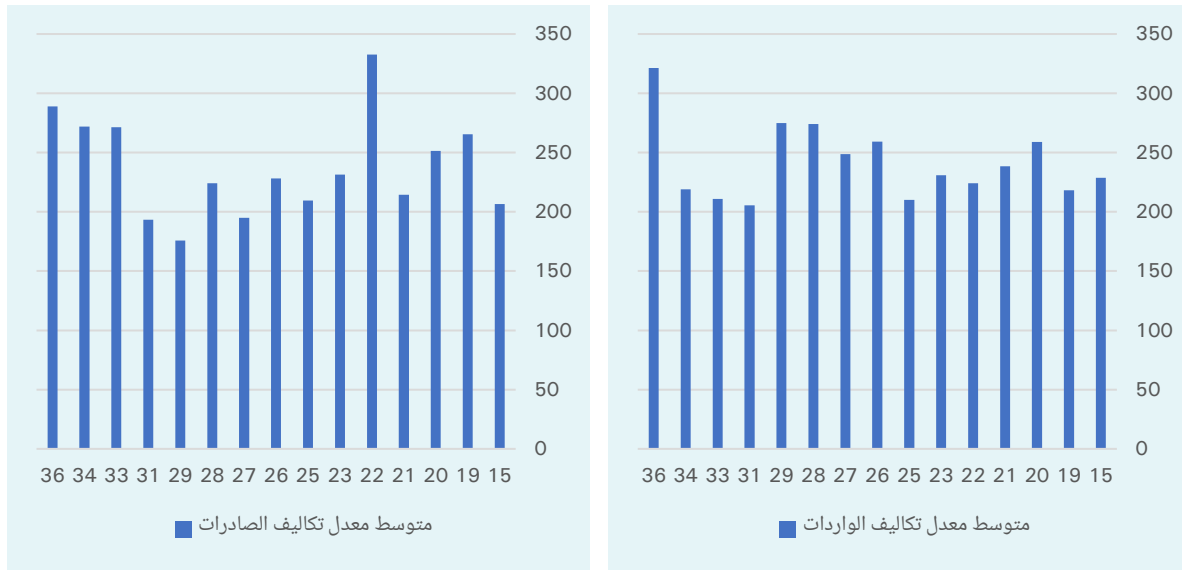
تتناول الأقسام التالية النتائج لبلدين فقط، تونس  
 في مجموعة اتحاد بلدان المغرب ومصر في مجموعة  
 بقية البلدان العربية. وترد الجداول لجميع البلدان  
 العربية في المرفق 3.

### (أ) حالة تونس

وتندرج التجارة مع البلدان العربية وبلدان أفريقيا  
 جنوب الصحراء الكبرى في فئة تكاليف التجارة  
 الوسيطة، ما يدل على أن هناك فرصاً لتنمية التجارة  
 وتحقيق تكاليف أقل. وقد تنخفض تكاليف التجارة  
 من خلال زيادة وفورات الحجم، ولكن قد يتطلب ذلك  
 استثماراً هاماً وإصلاحات تنظيمية في مجال النقل  
 الدولي. وفيما يتعلق بقية البلدان، فالتكاليف  
 مرتفعة للغاية ولكن حجم التجارة يظل منخفضاً جداً،  
 ما لا يسمح بارتفاع واقعي وعلى الصعيد العالمي  
 لتكاليف التجارة.

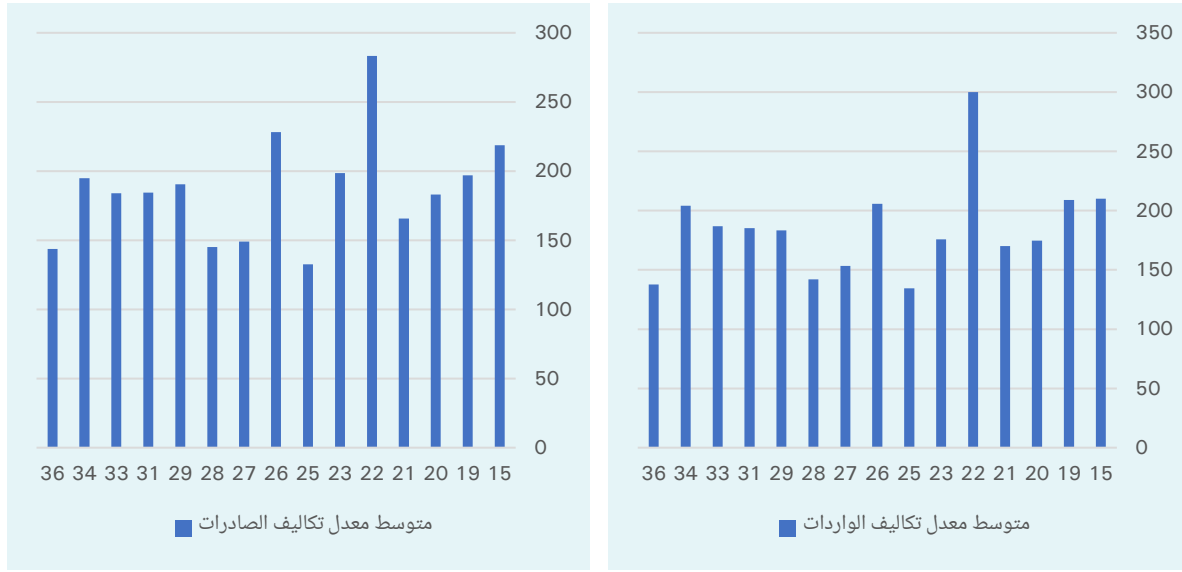
يكشف تحليل تكاليف التجارة القطاعية فيما يتعلق  
 بتونس عن العديد من الملاحظات المثيرة للاهتمام.  
 إذ يبين الشكل 14 أن القطاعات الأكثر تكلفة للواردات  
 هي بشكل رئيسي: القطاع 20 "المنتجات الخشبية"  
 والقطاع 28 "المنتجات المعدنية المصنعة" والقطاع  
 29 "الآلات والمعدات" والقطاع 36 "الأثاث".  
 أما بالنسبة للصادرات، فالقطاعات الأكثر تكلفة  
 هي: القطاع 22 "الطباعة والنشر" والقطاع 19

الشكل 14. تكاليف التجارة لصادرات وواردات تونس حسب القطاع



المصدر: حسابات الإسكوا باستخدام نموذج جاذبية معززة.

الشكل 15. تكاليف التجارة لصادرات وواردات مصر حسب القطاع



المصدر: حسابات الإسكوا باستخدام نموذج جاذبية معززة.

وشبه المقطورات" بمتوسط 202 في المائة. وتندرج قطاعات أخرى بين هاتين المجموعتين.

وفيما يتعلق بالصادرات، يبين الشكل 15 نتائج مختلفة قليلاً.

## دال. ملاحظات ختامية

يعرض هذا التقرير مستويين لتحليل تكاليف التجارة: يغطي الأول تكاليف التجارة على المستوى الإجمالي لجميع المنتجات. وتُستخلص التقديرات من قاعدة بيانات عالمية مُحدثة سنوياً عن تكاليف التجارة بين جميع البلدان حول العالم. غير أن التقرير لا يقتصر على استخلاص البيانات من قاعدة البيانات هذه، فهو يتضمن أيضاً تجميعاً إقليمياً كبيراً، يتطلب بناء قاعدة بيانات عالمية للتجارة لكل من الصادرات والواردات تشمل جميع البلدان على مستوى النظام المُنسّق لتصنيف المنتجات (HS). أُجريت هذه العملية لتغطية

## (ب) حالة مصر

تشير النتائج لمصر إلى أن القطاعات الخمسة الأقل تكلفة بالمتوسط (جميع بلدان المنشأ مجتمعة) من حيث تكاليف تجارة الواردات هي بالترتيب: القطاع 25 "منتجات المطاط والبلاستيك" بمتوسط يبلغ 135 في المائة يليه القطاع 36 "الأثاث" بمتوسط 136 في المائة والقطاع 28 "منتجات المعادن المصنعة" بمتوسط 140 في المائة والقطاع 27 "المعادن الأساسية" بمتوسط 151 في المائة والقطاع 21 "الورق والمنتجات الورقية" بمتوسط 170 في المائة. أما القطاعات الخمسة الأكثر تكلفة بالمتوسط (جميع بلدان المنشأ مجتمعة) من حيث تكاليف تجارة الواردات فهي القطاع 22 "الطباعة والنشر" بمتوسط 297 في المائة والقطاع 19 "الجلود والمنتجات الجلدية والأحذية" بمتوسط 217 في المائة والقطاع 15 "الأغذية والمشروبات" بمتوسط 207 في المائة والقطاع 26 "المنتجات المعدنية غير الفلزية" بمتوسط 206 في المائة والقطاع 34 "السيارات والمقطورات

المناسبة. وكانت النتيجة القيمة المكافئة لتكاليف التجارة بحسب القطاع والشريك لكل بلد من البلدان العربية التي درست في الفترة من عام 2000 إلى عام 2015.

وبشكل عام، حدّد لهذه الفترة متوسط نسبة الصادرات إلى الناتج لكل بلد عربي في جميع القطاعات حسب توفر البيانات، كما هو موضح سابقاً. ويبيّن ذلك أن العديد من البلدان العربية أعادت التصدير بفاعلية، وبالنسبة أدت أدواراً كمراكز تجارية للعديد من المنتجات القطاعية مثل المنسوجات والملابس، والمنتجات الجلدية، والمنتجات النفطية المكررة، والمنتجات الكيماوية، ومنتجات المطاط والبلاستيك، والمعادن الأساسية، والمنتجات المعدنية المصنعة، والآلات والمعدات والسيارات. وشملت البلدان التي عملت كمراكز تجارية خلال فترة العينة، عُمان للمنسوجات، والملابس والمنتجات الجلدية؛ والأردن للمنسوجات والملابس، والكويت وقطر للمنتجات الكيماوية ومنتجات المطاط والبلاستيك؛ واليمن وعمان وقطر للماكينات والمعدات والآلات والسيارات.

وأُسفرت التكاليف التجارية المحتسبة عن عدة نتائج. أولاً، بالنسبة لمعظم القطاعات الصناعية، في المتوسط، تاجرت البلدان العربية فيما بينها بتكاليف أعلى نسبياً مما مع شركاء تجاريين آخرين قريبين من المنطقة. ومن الواضح أن هذه النتيجة كانت ماثلة طوال فترة العينة بأكملها لعدة صناعات، لا سيما الأغذية والمشروبات، والمنتجات الخشبية، والورق والمنتجات الورقية، والمنتجات المعدنية والمعدنية اللافلزية، والمنتجات المعدنية المصنعة، والسيارات والأثاث. ويُعدّ كل من تعقيد اللوائح التنظيمية التجارية وعدم كفاءة الخدمات اللوجستية من الأسباب الرئيسية لارتفاع تكاليف التجارة العربية.

غير أن هذه النتيجة، ضمن التكتلات التجارية العربية، لا تنطبق على بلدان اتحاد المغرب العربي. التي في

فترة تمتد 15 عاماً، ولكن لغرض هذا التقرير فإن السنوات الأربع المختارة كافية لتعكس التغيرات الرئيسية، إذ تغطي كل سنة خمس سنوات.

أما التقدير الثاني، الذي أُجري خصيصاً لهذه الدراسة، فهو على المستوى القطاعي. وبالنظر إلى الكم الهائل من البيانات المطلوبة وتعقيد عملية التقدير نفسها، اقتصر الحساب على البلدان العربية وعلى التجارة فيما بينها ومع شركائها الرئيسيين. وهذه عملية فريدة تمثل تحدياً لتقدير سابق أجرته الإسكوا في عام 2015 باستخدام بيانات متاحة حتى عام 2011. ونظراً للافتقار إلى بيانات عن الإنتاج والاستهلاك على المستوى القطاعي لمعظم البلدان العربية طوال الفترة بأكملها في قاعدة بيانات منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية، وهي قاعدة البيانات الوحيدة المتاحة عن الإنتاج القطاعي، فقد وُضِع نطاق التحليل في مرحلة نهائية لدمج البيانات الوطنية لبلدين هما تونس ومصر، حيث تُتاح إمكانية الوصول إلى البيانات على أساس سنوي.

وفيما يتعلق ببقية البلدان، يمكن تمييز مجموعتين رئيسيتين. تشمل المجموعة الأولى البلدان التي لا تتوفر عنها إلا بيانات شحيحة جداً على المستويين العالمي والوطني، والتي اقتصرَت تقديراتها على بضع سنوات. وتتكون المجموعة الثانية من البلدان التي تكون فيها البيانات أكثر إشكالية، وتشمل البلدان التي تعاني من نزاع/أو تلك التي لديها قواعد بيانات إحصائية ضعيفة. وفيما يتعلق بهذه المجموعة الأخيرة، اقتصرَت التقديرات أساساً على رصد واحد.

بعد بناء قاعدة بيانات ضخمة لغرض هذا التقرير، استخدمناها لحساب تكاليف التجارة ضمن كل بلد من البلدان العربية، ومع بقية العالم على أساس كل بلد على حدة، وذلك باستخدام النهج الذي وضعه نوفي (Novy, 2013). وبعد إجراء تقديرات بين كل مجموعة من البلدان، بذل جهد كبير نحو تجميع البلدان بحسب مجموعات من الشركاء باستخدام تقنيات التقدير

نشرتها اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ والبنك الدولي. وتتعلق الأسباب بتقنيات مرونات الإحلال المختارة عبر الصناعات أكثر من ارتباطها بطبيعة المنهجية.

رابعاً، يتيح تطور التقديرات لتكاليف التجارة الإجمالية للبلدان العربية مع كل شريك تجاري تحديد قطاعات وشركاء تجاريين تكاليف التجارة لديهم منخفضة. وبين الحقائق النسقية التي تُوصل إليها، يمكننا أن نذكر الانخفاض الملحوظ في تكاليف التجارة العربية البينية بعد عام 2011 في قطاعات الجلد والمنتجات الجلدية والأحذية، والمواد الكيميائية والمنتجات المعدنية، والمعادن الأساسية، والمنتجات المعدنية المصنعة. ويعكس انخفاض مثل هذه التكاليف بعض الأثر الذي أحدثه التنفيذ الكامل لاتفاقية التجارة الحرة العربية الكبرى على عملية التكامل العربي، ما يضيف المزيد من الأدلة لدعم الأثر الإيجابي الذي يمكن أن تُحدثه هذه الاتفاقية على التجارة العربية.

انخفضت تكاليف التجارة العربية-الأوروبية في عدد قليل من القطاعات الصناعية، ولا سيما فيما يتعلق بقطاع المواد الكيميائية والمنتجات الكيميائية، ولكنها هي الأدنى مقارنة بجميع بلدان المنشأ والمقصد الأخرى للتجارة العربية. ومن الواضح أن ذلك يعود إلى تطور لوجستيات التجارة الأوروبية أكثر مما يعود لوضع المنطقة العربية.

وأخيراً، وعلى الرغم من الاستنتاجات المثيرة للاهتمام جداً التي يمكن استخلاصها من هذا التحليل، لا يزال من المهم الذهاب إلى أبعد من ذلك وإجراء تحليل واضح وفعال للتكاليف باستخدام التقنيات المناسبة. وبمجرد تحليل أولويات الإصلاحات والتحسينات يمكن تحديدها بناءً على تحليل محاكاة لأهمية كل مكون من حيث تعزيز التجارة وخفض التكاليف وزيادة الرفاه ومن ثم تيسير تحقيق أهداف التنمية المستدامة.

الواقع لديها أعلى تكاليف تجارة لجميع القطاعات الصناعية تقريباً عند التصدير إلى المنطقة العربية، ما يقدم مزيداً من التوضيح لضعف مستوى اندماجها في المنطقة. كما كانت تكاليف التجارة لكل من تونس والجزائر والمغرب مرتفعة نسبياً عند التصدير إلى البلدان العربية. ولذلك نتج الانخفاض العام في تكاليف التجارة بين البلدان العربية عن انخفاض تكاليف التجارة نسبياً لبلدان المشرق.

أتاحت لنا بيانات الصادرات الثنائية والإنتاج من عام 2000 إلى عام 2015 تقييم تكاليف التجارة الإجمالية للبلدان العربية عبر الشركاء التجاريين. وكما هو مبين في النتائج المفصلة الواردة في المرفقات، يمكن ترتيب التكتلات التجارية الشريكة وفقاً لتكاليف التجارة الإجمالية على النحو التالي: أولاً، في الترتيب التصاعدي لتكاليف التجارة الإجمالية الثنائية، يأتي الاتحاد الأوروبي في المرتبة الأولى، يليه بعض البلدان العربية، وبقية بلدان أوروبا وشرق آسيا. وأكثر بلدان المقصد والمنشأ تكلفة للتجارة العربية هم أعضاء اتفاق التجارة الحرة لأمريكا الشمالية وبلدان في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى وبقية الشركاء. ومن المهم التذكير مرة أخرى بأن التسرع في إبرام اتفاقات تجارية تقتصر عموماً على خفض التعريفات الجمركية لن يوفر زيادة كبيرة في الصادرات العربية إذا لم تنعكس جميع المحددات الأخرى لتكاليف التجارة بوضوح في سياسات التكامل الوطني والإقليمي.

ثانياً، بالاستناد إلى تكاليف التجارة الإجمالية بين الكتل التجارية، يمكن ترتيب القطاعات الصناعية بسهولة وفقاً للتقديرات الإجمالية لتكاليف التجارة. ويمكن استخدام هذا الترتيب كبعد هام من أبعاد استراتيجيات التحول الاقتصادي التي تُقدّم في أحيان كثيرة كالمهدف الرئيسي للبلدان العربية على مدى العقود الماضية.

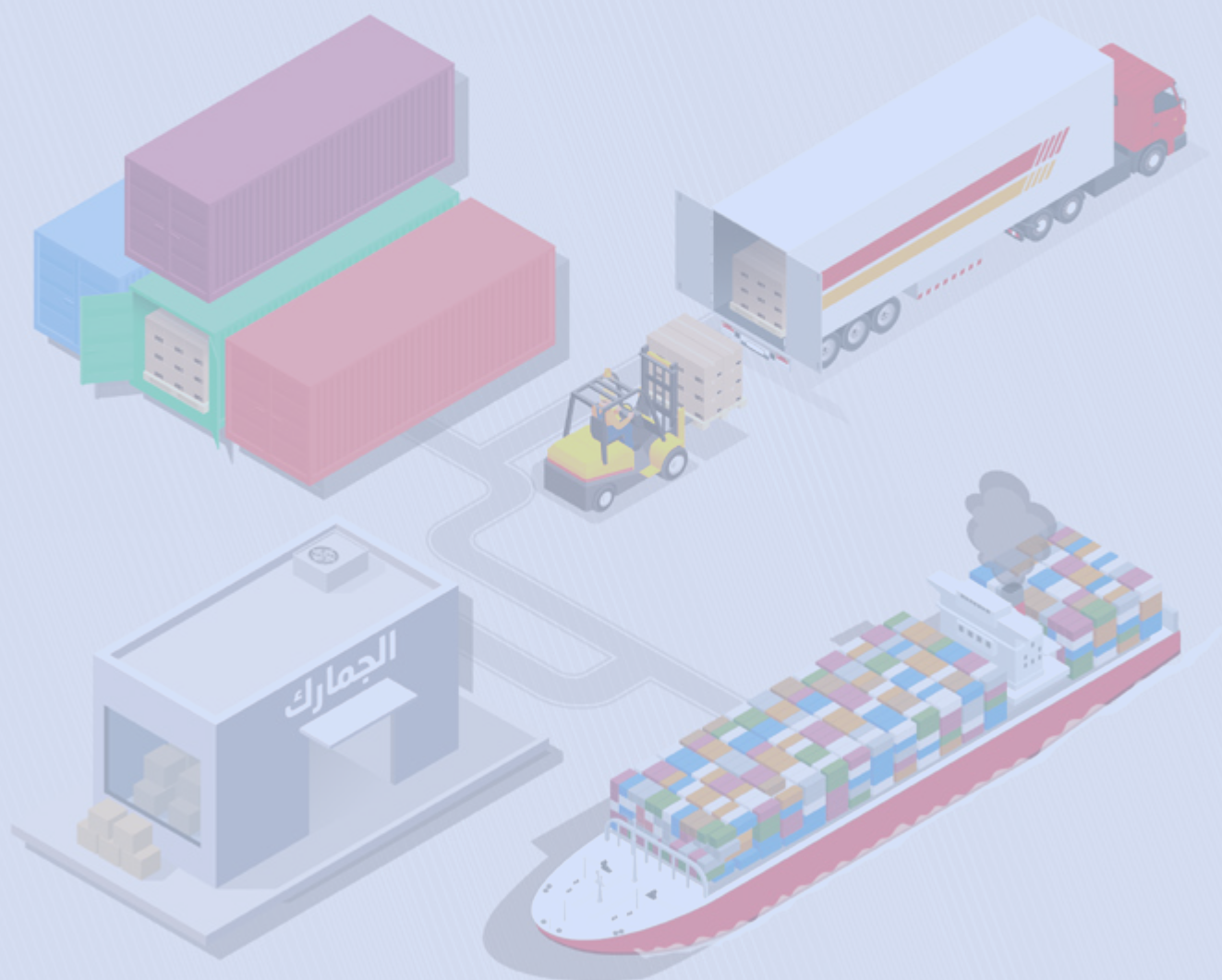
ثالثاً، فيما يتعلق ببعض البلدان والقطاعات، لا تتسق نتائج التقدير القطاعي لتكاليف التجارة مع النتائج التي





## 2. تكاليف النقل في المنطقة العربية







## 2. تكاليف النقل في المنطقة العربية

تكاليف النقل محددات رئيسية لتكاليف التجارة التي تحدد بدورها القدرة التنافسية التجارية. ووجود قطاع نقل يتسم بالكفاءة والتنافسية يزيد الكفاءة والربط بين شبكات النقل، ما قد يؤدي إلى خفض تكاليف النقل ورفع درجة الموثوقية. ولا تقلل البنية التحتية للنقل المتطورة جيداً المسافة بين المناطق فحسب، بل تدمج أيضاً الأسواق الوطنية وتربطها باقتصادات أخرى بتكاليف منخفضة (Ismail and Mahyideen, 2015). وقد توصلت دراسة أجراها راديلييه Radelet وساكس Sachs إلى أدلة تجريبية على أن البلدان التي تنخفض فيها تكاليف النقل خبرت زيادات أسرع في الصادرات المصنعة ونمواً اقتصادياً عاماً خلال العقود الثلاثة الماضية بالمقارنة مع البلدان التي ترتفع فيها تكاليف النقل. ويذهب أمادجي وييتس (Amadji and Yates, 1995) إلى أن مستويات التصدير المنخفضة نسبياً في أفريقيا تعود أساساً إلى ارتفاع تكاليف النقل في المنطقة.

ولتكاليف النقل أثار كبيرة على بنية الأنشطة الاقتصادية وكذلك على التجارة الدولية. وتؤكد أدلة تجريبية أن زيادة تكاليف النقل بنسبة 10 في المائة تقلل حجم التجارة بأكثر من 20 في المائة، وأن نوعية البنى التحتية العامة للنقل يمكن أن تفسر نصف التباين في تكاليف النقل<sup>2</sup>.

وليس تقدير تكاليف النقل عملاً سهلاً، فهو يتطلب بيانات هامة يصعب توفرها على الصعيدين الوطني والقطاعي<sup>3</sup>. والاهتمام الصريح بتكاليف النقل محدود للغاية في أدبيات التجارة الدولية؛ ولم يتطرق إلى تكاليف النقل إلا حتى عام 1954 عندما تناولها بول

سامويلسون (Didier, 2008) أول مرة في تحليل "مشكلة النقل" من خلال تطوير "نموذج الجبل الجليدي" الشهير. وقد عزف ذلك بأنه تكلفة نقل سلعة ما كنسبة من قيمة السلعة. وأكد هميلز وسكيبا (Hummels and Skiba, 2004) في ما توصلوا إليه أن تكاليف النقل هي على شكل "جبل الجليد" يتناسب مع أسعار السلع، كما سلط هميلز (Hummels, 1999) الضوء على واقع أن اندماج أي بلد في سلاسل القيمة العالمية لا يزال مرتبطاً بتكاليف متعلقة بالبنية التحتية والمسافة إلى الأسواق وأسعار النفط.

وتتحدد تكاليف النقل من خلال العديد من المتغيرات الأولية. ويؤثر موقع البلد وقربه من مراكز الإنتاج العالمية على تكاليف النقل عموماً من خلال المسافة وإمكانية الوصول. ومن المعروف أن المسافة تشكل قوة دافعة رئيسية لتكاليف النقل، إلا أنها ترتبط ارتباطاً وثيقاً بشعبية الطريق وبمدى اتصال البلد بشبكات النقل البحري العالمية، التي تؤدي دوراً رئيسياً في زيادة التكاليف أو خفضها. والطاقة أيضاً من أهم العوامل المحددة لتكاليف النقل، وتؤدي تقلبات أسعارها إلى حالة من عدم اليقين تؤدي بدورها إلى ارتفاع تكاليف النقل.

وتختلف تكلفة النقل اختلافاً كبيراً وفقاً لنوع المنتجات. فتكلفة المنتجات التي تشحن بكميات كبيرة أقل بكثير من تلك التي تشحن في حاويات. كما تختلف تكاليف التأمين والتخزين. ونقل سلع ومنتجات قابلة للتلف ذات قيمة عالية نسبة إلى الوزن أكثر تكلفة. ووسيلة النقل عامل رئيسي في تحديد التكلفة؛ ففروق التكلفة بين وسائل النقل المختلفة للمنتج نفسه قد تكون كبيرة. ورغم أن تكاليف الشحن

في المائة (من حيث القيمة المكافئة). وكانت الفئات الرئيسية لتكاليف التجارة هي النقل (21 في المائة) والحوافز التجارية المتصلة بالحدود (44 في المائة) والتوزيع بالتجزئة والجملة (55 في المائة) (Anderson and van Wincoop, 2003).

ويمكن تقسيم تكلفة نقل حاوية على طول شبكات النقل إلى خمس فئات رئيسية (الشكل 16)، الأولى هي النقل الداخلي، بما في ذلك النقل بالسكك الحديدية والشاحنات، الذي يستحوذ على ربع تكاليف شحن الحاوية ويمثل القدر الأكبر من تكلفة نقلها. أما النقل البحري فهو الفئة الرئيسية الثانية، إذ يمثل 23 في المائة من تكلفة النقل، بما في ذلك نفقات التشغيل وتكاليف رأس المال ووقود السفن. وتنخفض تكلفة الشحن مع زيادة الكمية بسبب وفورات الحجم. والفئة الثالثة، هي تكاليف الموانئ والمحطات، التي تمثل 21 في المائة من تكاليف النقل، أما الفئة الرابعة فهي تكاليف صيانة الحاويات واستئجارها، التي تمثل 18 في المائة، والفئة الخامسة هي تكاليف الرسوم الأخرى وتمثل نحو 1 في المائة.

وفي السنوات الأخيرة، حظي قياس كفاءة الخدمات اللوجستية بالاهتمام نظراً لدورها كعامل تمكين للتجارة. ومن بين مجموعة الأدوات التي طورت لتقييم الخدمات اللوجستية مؤشر الأداء اللوجستي (LPI). وهو يقدّر أداء سلسلة الإمدادات لـ 160 بلداً ويصنفها وفقاً لذلك.

ويتفاوت الأداء اللوجستي بين بلد عربي وآخر تفاوتاً كبيراً. ويوجز الشكل 17 درجات البلدان العربية وفقاً لمؤشر الأداء اللوجستي من عام 2012 إلى عام 2018. وتؤكد النتائج أن معظم البلدان العربية لم يحسن أدائه اللوجستي. فلم تحتل سوى ثلاثة بلدان عربية فقط الترتيب الأعلى واحتلت ثمانية الترتيب الأدنى. وضعف الأداء شائع في جميع أبعاد دليل هذا المؤشر المركب.

الجوي انخفضت انخفاضاً حاداً في العقود الماضية بسبب التقدم التكنولوجي في صناعة الطيران، لا تزال فروق التكلفة كبيرة في النقل البحري. وينطبق ذلك أيضاً على النقل البري مقارنة بالنقل البحري. كذلك فإن فروق التكلفة كبيرة حتى بين النقل بالطرق والنقل بالسكك الحديدية.

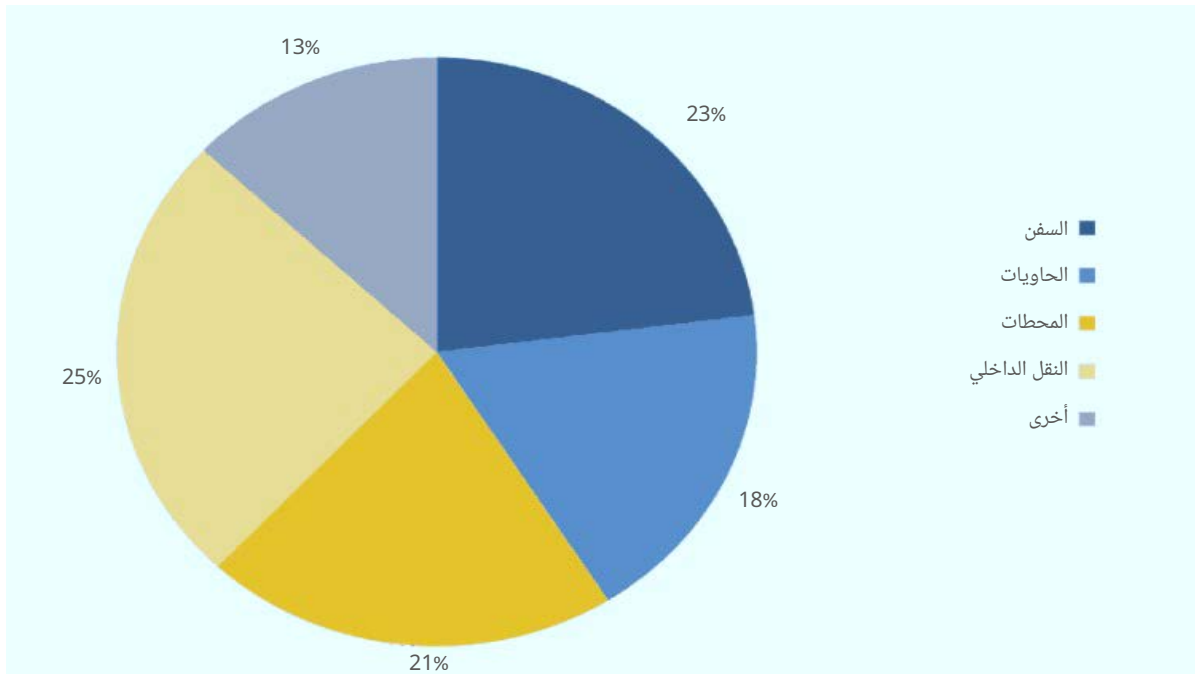
وحجم تجارة بلد ما وحصته من التجارة العالمية عاملان هامان في تحديد تكاليف النقل. فالبلدان التي أحجام التجارة فيها كبيرة تكون في وضع مواتٍ يمكنها من الشحن بتكلفة زهيدة بسبب ميزة وفور الحجم. وعلاوة على ذلك، يتضمن العديد من عمليات النقل عودة واسطة النقل فارغة بسبب عدم التطابق بين الرحلات الواردة والرحلات العائدة. وفي هذه الحالة، تزداد تكلفة النقل للرحلة الواردة لتغطية تكلفة رحلة العودة.

وبالإضافة إلى ذلك، توفر البنية التحتية وجودتها أمران هامان لتوفير خدمات لوجستية كفؤة. فالبنية التحتية السيئة تؤدي إلى زيادة تكاليف النقل والتكاليف اللوجستية. ومع ذلك، لا يشكل توفر البنية التحتية ضماناً لتوفير خدمات لوجستية كفؤة ما لم تتحسن الخدمات.

## ألف. أداء اللوجستيات في المنطقة العربية

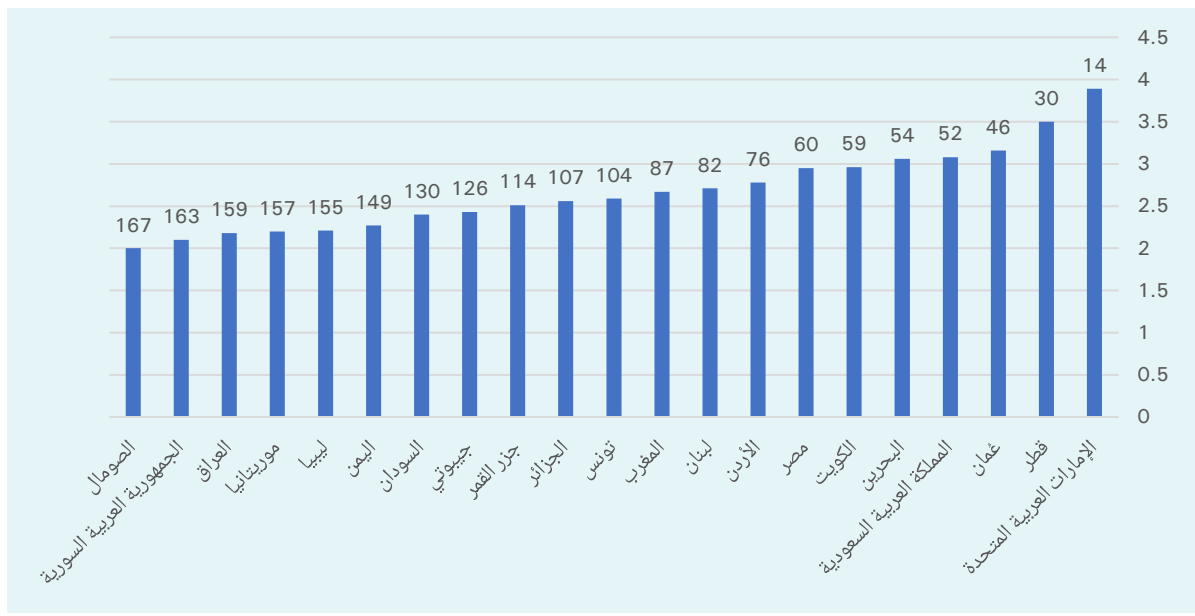
اكتسبت تكاليف النقل أهمية في العقود الأخيرة بسبب الانخفاض الحاد في التعريفات الجمركية الناجم عن جولات متتالية من تحرير التجارة على المستويات العالمي والإقليمي والثنائي وحتى الأحادي. ويُقدّر الآن أن التكلفة الفعلية المتأتية عن عملية النقل أعلى في كثير من الحالات من التكلفة المتأتية عن التعريفات (Parameswaran, 2014). وقد قدرت تكلفة التجارة للبلدان الصناعية بـ 170

الشكل 16. تكاليف نقل الحاويات



المصدر: Rodrigue n.d.

الشكل 17. المؤشر الإجمالي للأداء اللوجستي للمنطقة العربية بين عامي 2012 و2018



المصدر: البنك الدولي، قاعدة بيانات مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2018.

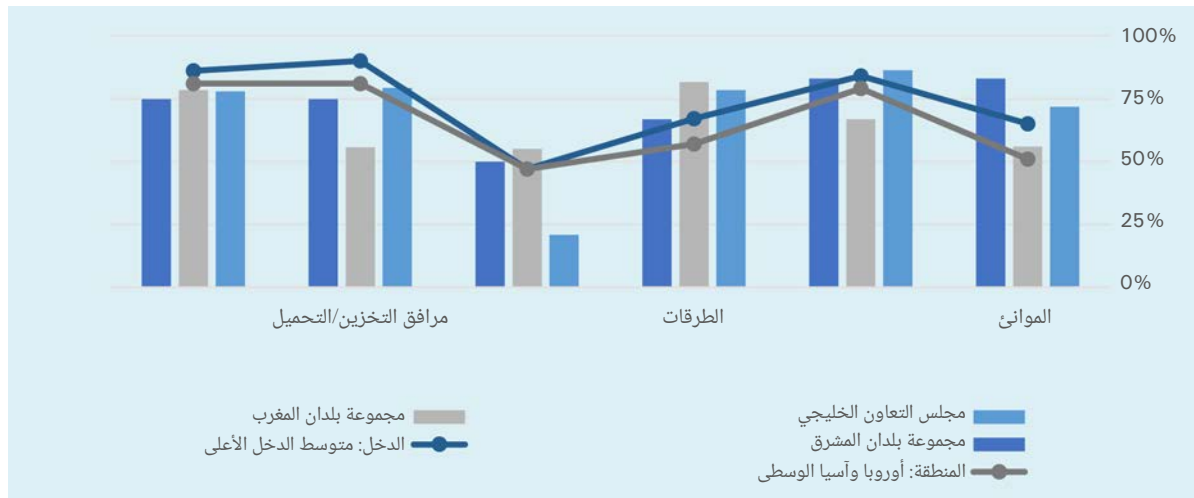
تكاليف التجارة والنقل في المنطقة العربية تكاليف النقل في المنطقة العربية

في تدفق السلع عبر بلد ما، حتى وإن كان يستند إلى تصورات المستخدمين وليس إلى أرقام واقعية.

يرتبط تنظيم قطاع الخدمات وأدائه ارتباطاً وثيقاً بجودة البنى التحتية ونواتج قطاع اللوجستيات. وقد صُنفت خدمات النقل الجوي والبحري وشحن البضائع بدرجة عالية في جميع أنحاء المنطقة.

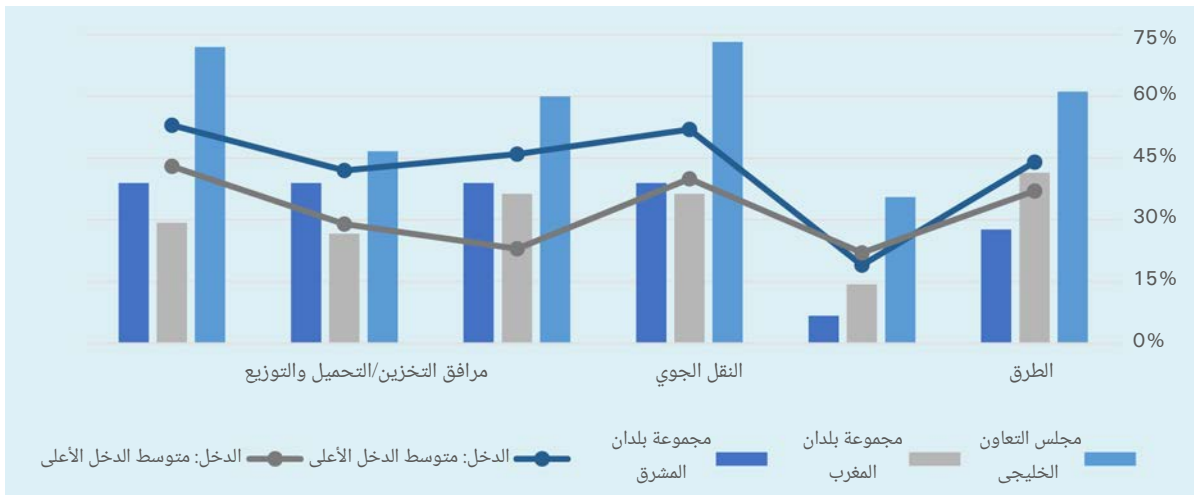
ومن بين العوامل الرئيسية في تدني أداء الخدمات اللوجستية في المنطقة العربية، الأداء اللوجستي المحلي الذي يقاس بمؤشر الأداء اللوجستي المحلي. ولا يقتصر مؤشر الأداء اللوجستي المحلي على النظر في المنافذ مثل الموانئ أو الحدود بل يتناول أيضاً البيئة والقيود اللوجستية في البلدان نفسها. وهذا المؤشر مفيد لتحليل تكاليف النقل لأنه يبين الاختناقات

الشكل 18. نوعية البنية التحتية في المنطقة العربية، 2018



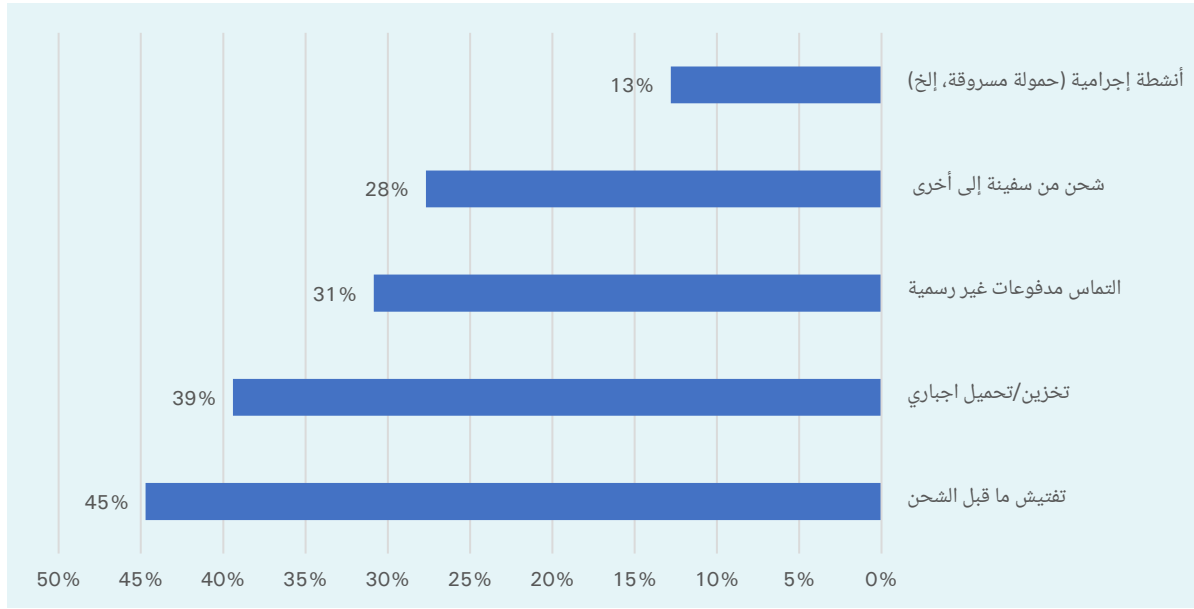
المصدر: البنك الدولي، قاعدة بيانات مؤشر الأداء اللوجستي.

الشكل 19. الكفاءة ونوعية الخدمات في المنطقة العربية، 2018



المصدر: البنك الدولي، قاعدة بيانات مؤشر الأداء اللوجستي.

الشكل 20. أسباب التأخير الرئيسية في المنطقة العربية، 2018



المصدر: البنك الدولي، قاعدة بيانات مؤشر الأداء اللوجستي.

المنطقة العربية من قلة الربط مع شبكات الشحن العالمية على الرغم من أنها تمتد على ثلاث قارات وتشرف على طرق الشحن الدولي، ولديها بعض من أقدم الموانئ في العالم، وكانت تاريخياً وسيطاً رئيسياً في مجال النقل البحري الدولي.

ويقارن مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة (LSCI) الذي وضعه مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) بين مواقع البلدان في شبكة خطوط الملاحة البحرية. ويقدم أداء المنطقة العربية تبعا للمؤشر صورة واضحة عن قيود الارتباط بشبكات الشحن العالمية. بيد أن التطور الكبير الأخير في الربط بشبكات الشحن العالمية يشير إلى قدرة المنطقة على التغلب على هذا العائق (الشكل 21).

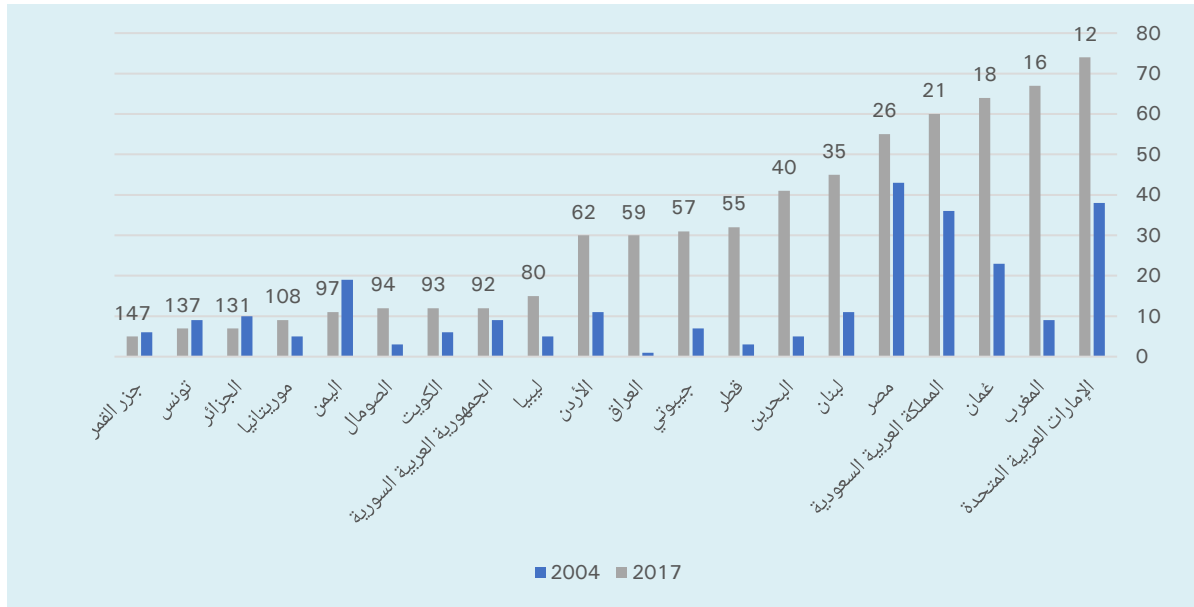
ويبين الشكل 22 أن ارتباط المنطقة أدنى بكثير من الارتباط الملحوظ بين أعضاء رابطة أمم جنوب شرق آسيا.

من أهم عناصر الخدمات اللوجستية توقيت تسليم البضائع، الذي يتوقف إلى حد كبير على كفاءة تخليص البضائع عند الحدود. ويمكن أن يتأثر تخليص البضائع بتأخير الإفراج النهائي عن الشحنات، ما يؤثر بدوره على تكلفة الشحن والمنتج النهائي. وتتسبب مسائل مختلفة في تأخير تخليص البضائع (الشكل 20).

## باء. الربط بشبكات شحن عالمية

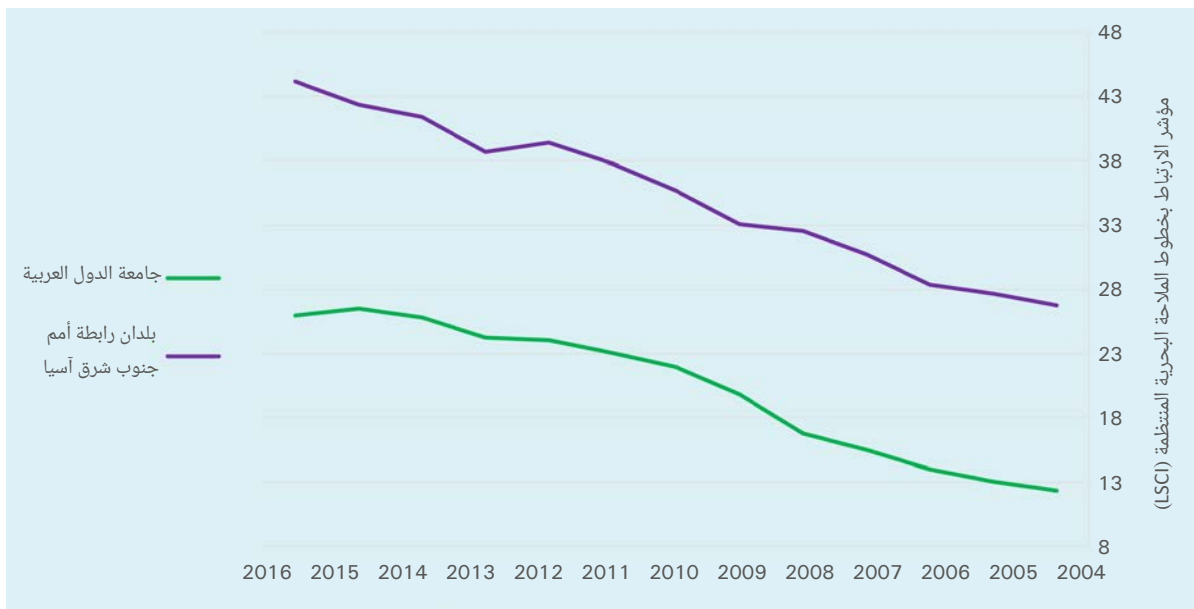
الربط بشبكات الشحن البحرية العالمية عامل هام لتأمين شحنات تنافسية ما، بخفض تكاليف النقل، لا سيما وأن حوالي 80 في المائة من حجم التجارة الدولية يُشحن من خلال النقل البحري. والبلدان الأكثر ارتباطاً بشبكات النقل البحري العالمية تكون عموماً أكثر قدرة على المنافسة في الأسواق الدولية وفي الربط مع سلاسل القيمة العالمية. وتعاني

**الشكل 21.** درجات المنطقة العربية تبعاً لمؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة، لعامي 2004 و2017



المصدر: قاعدة الأونكتاد الإحصائية، <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92>

**الشكل 22.** مقارنة بين المنطقة العربية ورابطة أمم جنوب شرق آسيا



المصدر: قاعدة الأونكتاد الإحصائية، <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92>

## جيم. تكاليف ممارسة الأعمال التجارية في المنطقة العربية

تحدّ تكاليف التجارة صادرات البلد وتزيد أسعار وارداته. ويقدم تقرير البنك الدولي عن ممارسة الأعمال التجارية بيانات حول وقت وتكاليف (باستثناء التعريفات) الاستيراد والتصدير إلى بلد ما. ويقيس التقرير كل من الوقت والتكلفة المرتبطتين بالامتثال للوائح والامتثال للحدود والنقل المحلي.

كان متوسط تكلفة تصدير حاوية قياسية من المنطقة العربية في عام 2017 هو الأعلى بين المناطق<sup>4</sup>. وقدرت بنحو 828 دولاراً، أي ضعف تكلفة تصدير حاوية قياسية من رابطة أمم جنوب شرق آسيا. وتكلفة تصدير حاوية من أقل البلدان نمواً مرتفعة جداً، إذ تصل إلى ما يزيد عن 1,100 دولار، وتليها مجموعة بلدان المشرق من حيث ارتفاع تكلفة التصدير إذ يصل متوسط تكلفة الحاوية إلى 1,025 دولاراً. وتبلغ التكلفة لبلدان مجلس التعاون الخليجي 487 دولاراً وهي أقل تكلفة بين مجموعات البلدان العربية. وفي عام 2017 بلغ متوسط تكلفة استيراد حاوية قياسية إلى المنطقة العربية 986 دولاراً، أي أكثر من ضعف المتوسط لبلدان

رابطة أمم جنوب شرق آسيا. ومرة أخرى فإن التكلفة لأقل البلدان نمواً هي الأعلى، إذ يكلفها استيراد حاوية قياسية 1,248 دولاراً. تليها بلدان مجلس التعاون الخليجي بتكلفة 986 دولاراً ومجموعة بلدان المشرق 984 دولاراً. فيما تسجل مجموعة بلدان المغرب أقل تكلفة. والمنطقة العربية أيضاً هي أكثر المناطق تأخراً من ناحية الوقت الذي تستغرقه عملية التجارة، إذ يستغرق وقت التصدير بالمتوسط 157 ساعة والاستيراد 207 ساعات. وعلى سبيل المقارنة، تسجل بلدان رابطة أمم جنوب شرق آسيا 144 ساعة للتصدير و155 للاستيراد. والنتائج واضحة عند النظر إلى مرتبة المنطقة العربية في مؤشر "التجارة عبر الحدود". فالمرتبة الجماعية للمنطقة العربية 135 مقارنة بـ 102 لرابطة أمم جنوب شرق آسيا.

وتشير مرتبة "المسافة إلى الحدود" إلى تطور أداء البلد في جميع الاقتصادات وفي الوقت المستغرق. وعلى مقياس يتدرج من صفر إلى 100، يمثل الصفر أدنى أداء. ويعني تسجيل 75 نقطة في عام 2017 أن الاقتصاد على بعد 25 نقطة مئوية عن أفضل أداء في جميع الاقتصادات وفي الوقت المستغرق (World Bank, 2017).

### الجدول 1. تكاليف النقل والتأخيرات في المنطقة العربية لعام 2017

الاقتصاد	مرتبة سهولة ممارسة الأعمال	التجارة عبر الحدود				سهولة التجارة عبر الحدود	المرتبة	الوقت المستغرق للتصدير (بالساعة)	الوقت المستغرق للاستيراد (بالساعة)	تكاليف التصدير	تكاليف الاستيراد
بلدان رابطة أمم جنوب شرق آسيا	103	78.539	97	145	155	409	441				
مجلس التعاون الخليجي	72	83.6333	113	84	190	487	897				
البحرين	63	87.82	82	95	138	258	527				
الكويت	102	66.77	157	104	335	793	978				
عمان	66	92.85	67	74	93	330	374				
قطر	83	86.06	128	40	160	532	1 371				

التجارة عبر الحدود						مرتبّة سهولة ممارسة الأعمال	الاقتصاد
تكاليف الاستيراد	تكاليف التصدير	الوقت المستغرق للاستيراد (بالساعة)	الوقت المستغرق للتصدير (بالساعة)	المرتبة	سهولة التجارة عبر الحدود		
1 169	369	359	159	158	77.09	94	المملكة العربية السعودية
961	640	55	33	85	91.21	26	الإمارات العربية المتحدة
985	1 026	255	203	134	79.185	141	بلدان المشرق العربي
1 554	358	505	136	168	92.43	122	مصر
1 544	2 818	307	573	179	71.32	165	العراق
211	147	130	40	50	84.62	118	الأردن
830	510	252	144	134	78.45	126	لبنان
1 570	1 838	290	132	176	78.93	173	الجمهورية العربية السورية
200	482	47	194	99	69.36	140	دولة فلسطين
662	631	250	127	112	81.5925	122	بلدان المغرب العربي
866	967	576	267	178	77.54	156	الجزائر
697	625	185	144	114	71.48	188	ليبيا
344	263	132	45	63	92.34	68	المغرب
740	669	107	53	92	85.01	77	تونس
1 140	886	129	135	139	62.4033	171	القرن الأفريقي
858	775	99	108	107	71.59	153	جزر القمر
1 309	1 039	128	181	155	66.91	171	جيبوتي
1 252	845	161	117	156	48.71	190	الصومال
1 248	1 109	212	238	170	77.41333	169	أقل البلدان نمواً
982	841	148	123	137	86.87	160	موريتانيا
1 513	1 378	276	352	184	73.78	168	السودان
..	..	..	..	189	71.59	179	اليمن
986	828	207	158	134	76.8455	136	المنطقة العربية

المصدر: World Bank, 2016.

## دراسة حالة حول تكاليف النقل: الأردن

العقبة الأردني، وانخفاض حجم الشحن إلى البلد، ما يرفع من تكلفة الشحنة الواحدة.

ميناء العقبة ليس ميناءً رئيسياً تقصده السفن مباشرة. فالسفن القادمة من أوروبا وآسيا والولايات المتحدة الأمريكية تقصد هذا الميناء من خلال إعادة الشحن من موانئ محورية أخرى في المنطقة، وهو ما يفسر

يبين الجدول 2 أن تكاليف النقل والخدمات اللوجستية في الأردن أعلى بكثير للواردات منها للصادرات. ويمكن أن يُعزى ذلك إلى أسباب مختلفة، بما في ذلك فترات الانتظار الطويلة لتفريغ الشحنات، وانخفاض وتيرة توقف خطوط الشاحن في ميناء



البري بين العقبة وجميع المدن الرئيسية – عمّان والزرقاء وإربد – أعلى للداخل منها في النقل إلى الخارج. ويتراوح الفرق بين 40 في المائة و75 في المائة، ما يضع الواردات في وضع غير موافق. وقد يكون السبب كارتلات الشاحنات في الميناء التي تحدد أسعارها أعلى من متوسط سعر السوق.

الارتفاع الكبير في أسعار الشحن للواردات مقارنة بالصادرات. ويتراوح الفرق في تكلفة واردات وصادرات النقل البحري بين 80 في المائة في حالة أوروبا و140 في المائة في حالة الولايات المتحدة.

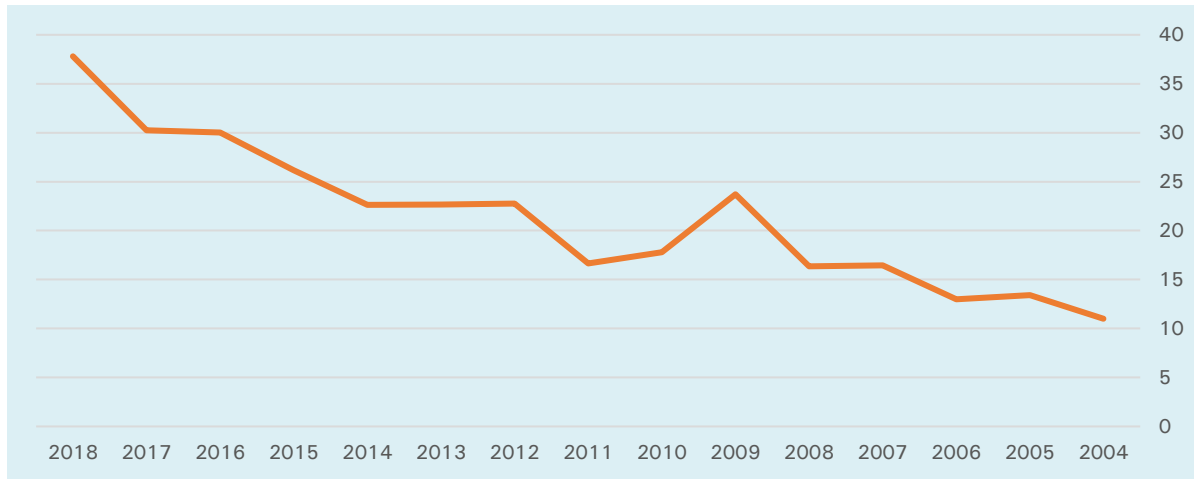
وفي حين أن تكلفة الشحن مرتفعة، فإن التكاليف اللوجستية في الميناء معقولة. وتكلفة النقل

## الجدول 2. تكاليف النقل واللوجستيات بين الأردن وبعض الموانئ العالمية بالدولار الأمريكي

الواردات إلى ميناء العقبة		الصادرات من ميناء العقبة		
40 قدم	20 قدم	40 قدم	20 قدم	خط الشحن: ميرسك
2 303	1 702	1 121	762	روتتردام
2 222	1 367	1 458	760	انتيرروب
961	600	400	250	شانفهاي
2 500	2 200	2 200	1 200	نيويورك
56	56	28	28	التخليص الجمركي
212	212	212	212	تأمين البضائع (حتى 141,000 دولار، أي ما يعادل 100,000 دينار أردني)
تكاليف النقل البري من المصنع إلى الميناء				
550	550	317	317	من وإلى عمان
667	667	458	458	من وإلى إربد
578	578	360	360	من وإلى الزرقاء
636	636	374	374	من وإلى المفرق
131	88	79	53	تكاليف المناولة
7-13 يوماً: 15 دولاراً في اليوم 14-20 يوماً: 58 دولاراً في اليوم	7-13 يوماً: 7 دولارات في اليوم 14-20 يوماً: 29 دولاراً في اليوم	حتى 7 أيام: بدون تكلفة من 8 إلى 14 يوماً: 18 دولاراً في اليوم 15-21 يوماً: 35 دولاراً في اليوم	حتى 7 أيام: بدون تكلفة 8-14 يوماً: 9 دولارات في اليوم 15-21 يوماً: 18 دولاراً في اليوم	تكاليف التخزين (حتى 6 أيام)
4	4	2	2	الوقت الذي يستغرقه التخليص (بالأيام)
2	2	1	1	مدة الإقامة في ميناء المغادرة (بالأيام)
73	99	49	49	تكاليف أخرى
وفقاً للتعريفات الجمركية	وفقاً للتعريفات الجمركية	106	106	الرسوم الجمركية

المصدر: السلطات الأردنية.

**الشكل 23.** سجل الأردن حسب مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة، بين عامي 2004 و2018



المصدر: قاعدة الأونكتاد الإحصائية، <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=92>

التحتية في جمارك العقبة ومينائها، وإدخال أجهزة المسح بالأشعة السينية لنظم إدارة المخاطر. كما قلل الأردن من وقت التصدير والاستيراد من خلال تنفيذ نظام تفتيش قائم على المخاطر، مع تخليص ما بعد المقصد لتجار معتمدين مسبقاً، وخفض عدد الحاويات الخاضعة للتفتيش الفعلي، والسماح بتقديم القرارات الجمركية عبر الإنترنت من خلال التنفيذ الكامل لـ "النظام الآلي للبيانات الإلكترونية (ASYCUDA)" وهو نظام عالمي لتبادل البيانات الإلكترونية (World Bank, 2017).

## دال. تكاليف النقل والمسائل الشاملة لعدة قطاعات

### 1. تكاليف النقل وأهداف التنمية المستدامة

على الرغم من أن النقل لم يُدرج صراحة كهدف في خطة التنمية المستدامة لعام 2030، إلا أنه أداة هامة لتنفيذ الخطة وتحقيق العديد من أهداف التنمية المستدامة. وتؤثر تكاليف التجارة

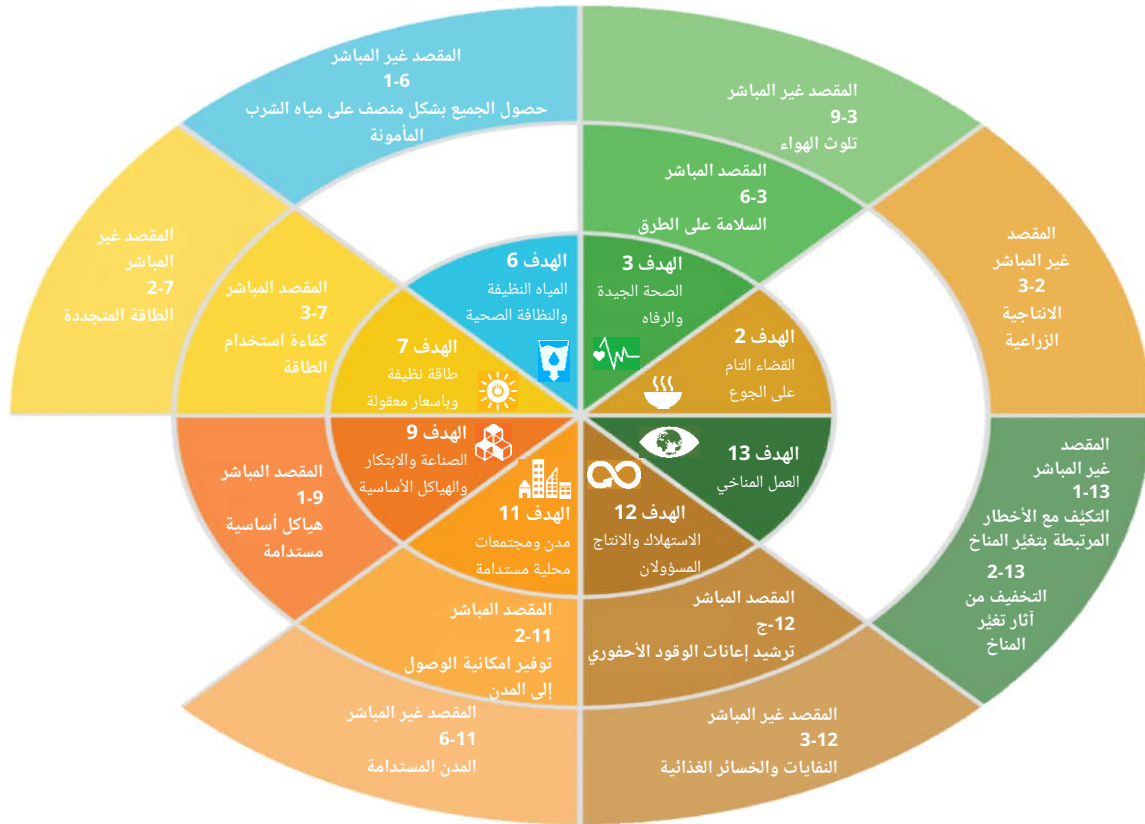
وقد نما مجموع الحاويات في الأردن من 414,000 وحدة معادلة لـ 20 قدماً في عام 2000 إلى 815,000 وحدة في عام 2018. وفي حين صدر الأردن حوالي 404,000 وحدة معادلة لـ 20 قدماً في عام 2018، كانت 71 بالمائة من الحاويات المصدرة (حوالي 290,000 وحدة معادلة لـ 20 قدماً) فارغة، ما وضع عبئاً على المستوردين لدفع تكاليف إعادة تصدير الحاويات الفارغة<sup>5</sup>. وبمقارنة التكاليف المتكبدة بين وجهتي نيويورك وشنغهاي، يتضح أن حجم حركة المرور عامل حاسم في تكاليف النقل. وفي حين أن الفرق في المسافة بين العقبة وكلا المرفأين أقل من 1,000 ميل، فإن تكلفة الشحن إلى نيويورك أعلى بخمس مرات من الشحن إلى شنغهاي، وهو ما يمكن أن يُعزى إلى حركة المرور الكبيرة الوافدة من شنغهاي إلى العقبة.

وقد أدت الإصلاحات المختلفة التي أجريت على مدى السنوات القليلة الماضية إلى تحسين عملية تخليص السلع، وخفض تكاليف التجارة والنقل. وتشمل الإصلاحات تبسيط عمليات التخليص الجمركي، والنهوض باستخدام نافذة واحدة، وتحسين البنية

ويرتبط العديد من أهداف التنمية المستدامة بعلاقة مباشرة مع النقل، لذلك ينبغي النظر إلى خفض تكاليف النقل كعنصر أساسي لتحقيقها. وبما أن أهداف التنمية المستدامة مترابطة، والنجاح في تحقيق أحدها يؤدي إلى نجاح أهداف أخرى، فمن المرجح أن يؤثر النقل على معظم الأهداف.

التي تحددها جزئياً تكاليف النقل، على النمو الاقتصادي من خلال التأثير على القدرة التنافسية للبلدان ومنتجات السلع والخدمات. ويشعر المستهلكون بتكاليف التجارة والنقل على حد سواء ويشكلون الطلب على السلع والخدمات.

الشكل 24. أهداف التنمية المستدامة المتصلة بقطاع النقل



المصدر: SloCat, 2015.

ولكن هذا الرقم يختلف باختلاف القطاعات الفرعية (Rodrigue n.d.). ويمكن أن يكون لزيادة تكاليف النقل أثر سلبي على النمو الاقتصادي لأنها تؤثر على كفاءة الإنتاجية وسلسلة الإمدادات. وباختصار، فإن خفض تكاليف النقل فيما يتعلق بجميع وسائل النقل، ولا سيما النقل على الطرق، يمكن أن يساهم إسهاماً كبيراً في تحقيق أهداف التنمية المستدامة المختلفة بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

## 2. تكاليف النقل والمساواة بين الجنسين

لقطاع النقل دور رئيسي في إمكانية الوصول إلى الموارد الاقتصادية والتعليم والخدمات الصحية وغيرها من العناصر الضرورية لتمكين المرأة. إن النقل الفعال والأمن والميسر أمر أساسي لمشاركة المرأة على قدم المساواة في الأنشطة الاقتصادية. وهناك لدى العديد من البلدان النامية فجوات كبيرة في المساواة بين الجنسين من ناحية التعليم والرعاية الصحية والمشاركة السياسية والاقتصادية. ويعود جزء من ذلك إلى الافتقار إلى شبكات نقل مأمونة يمكن الاعتماد عليها والوصول إليها.

وفي المنطقة العربية، كما في العديد من المناطق النامية الأخرى، تنقل المرأة مقيداً بسبب وسائل النقل المحدودة وعوامل اجتماعية تقلل من إمكانية وصولها إلى العالم الخارجي.

وعادة تقل إمكانية وصول المرأة في المناطق الريفية إلى وسائل النقل لإرسال السلع إلى الأسواق مقارنة بالرجل، ويعود ذلك أساساً إلى قلة تحكم المرأة بالأموال والموارد مثل المركبات. ويمكن أن تتضرر النساء اللائي يعشن في هذه المناطق وينتجن في الغالب مصنوعات يدوية وبعض المنتجات الزراعية، من جراء ارتفاع تكاليف النقل التي تجعلهن غير قادرات على المنافسة في الأسواق. وهن معروضات بشكل خاص لفقدان القدرة التنافسية

ترتبط تكاليف النقل ارتباطاً مباشراً بالهدف 1 من أهداف التنمية المستدامة المتعلق بالقضاء على الفقر، باعتبارها عاملاً رئيسياً في الربط بالأسواق وفرص العمل والتعليم والرعاية الصحية، وما إلى ذلك. ويؤدي تحسين الخدمات اللوجستية والنقل إلى زيادة حركة النقل وتعزيز الربط بين الريف والمدن، ما يحد من الفقر في المناطق الريفية.

ويُقدَّر أن تتراوح الاستثمارات العالمية في قطاع النقل بين تريليون دولار إلى تريليوني دولار سنوياً، بينما تمثل البلدان النامية، التي تضم ما يزيد عن 80 في المائة من سكان العالم، أقل من 40 في المائة من إجمالي الاستثمار في قطاع النقل (World Bank, 2015). واليوم، فإن ما يقرب من ثلثي السكان في المنطقة العربية إما فقراء أو معرضون للفقر (الإسكوا وآخرون، 2017). ومن شأن الوصول إلى الأسواق عن طريق الربط بالطرق، إذا ما خطط له ونفذ بنجاح، أن يساهم في تحقيق الهدف 1 وذلك بالحد من الفقر من 40.6 في المائة إلى 5 في المائة بحلول عام 2030.

كما أن انخفاض تكاليف النقل أمر حيوي لتحقيق الهدف 2 المتعلق بالقضاء على الجوع. فخفض أسعار الإمدادات الغذائية وتعزيز حصول المزيد من الناس على الغذاء يعززان الأمن الغذائي والحد من الجوع. كما يساهم خفض تكاليف النقل في الحد من التقلب الشديد في أسعار الأغذية وفي دعم سلاسل الإمدادات الغذائية.

وتؤثر تكاليف النقل أيضاً على تحقيق الهدف 8 المتعلق في النمو الاقتصادي المستدام والشامل للجميع، ويساهم انخفاض تكاليف النقل في زيادة القدرة التنافسية والكفاءة كشرطين مسبقين لتحقيق نمو اقتصادي مستدام وشامل للجميع. وتقدر تكاليف النقل بحوالي 4 في المائة من تكلفة كل وحدة من وحدات الإنتاج في الصناعة التحويلية،

المنظمة البحرية الدولية مؤخراً إلى اتفاق لخفض الناتج الكلي لثاني أكسيد الكربون في قطاع النقل البحري بنسبة 50 في المائة بحلول عام 2050، والشروع في خفض الانبعاثات في أقرب وقت ممكن، ومواصلة الجهود للتخلص التدريجي من انبعاثات الكربون بالكامل. ويتضمن الاتفاق إشارة إلى جعل النقل البحري يتماشى مع الهدف المتعلق بدرجة الحرارة الوارد في اتفاق باريس بشأن تغيير المناخ الذي يسعى إلى الحد من الاحترار العالمي إلى ما دون درجتين مئويتين<sup>6</sup>. وسيكون لتنفيذ الاتفاق تداعيات هامة على صناعة النقل البحري، بما في ذلك استثماراً كبيراً في سفن مراعية أكثر للبيئة وغيرها من الوسائل لتحقيق الهدف. وقد يؤدي ذلك إلى تغييرات كبيرة في تكلفة النقل عن طريق البحر.

## هـ. الاستنتاجات والتوصيات

لقد بين هذا التقرير أن تكاليف التجارة والنقل ما تزال مرتفعة في معظم البلدان العربية، ما يؤثر على قدرتها على تحقيق مزيد من الاندماج في الاقتصاد العالمي وعلى المستوى الإقليمي. وتسهم أسباب مختلفة في هذا الوضع، تشمل أبعاداً سياسية وغير سياسية تؤدي إلى زيادة تكاليف التجارة. ويمكن أن تتغير الأسباب وفقاً لمستوى التنمية في كل بلد وعوامل أخرى. ويتطلب التصدي لهذه الأسباب إجراء تحليل منفصل ومستقل في كل بلد لتحديد العوامل التي تنطوي عليها كأساس لتصميم الاستجابات المطلوبة التي تعزز القدرة التنافسية التجارية والاندماج في سلاسل القيمة الإقليمية والعالمية وتمكين تنوع الصادرات والأسواق، ومن ثم تعزيز النمو الاقتصادي وتوليد فرص العمل.

وعلى الرغم من خصوصية سياق كل بلد، تعتبر التدخلات التالية ضرورية للتغلب على عقبات ارتفاع تكاليف التجارة والنقل في البلدان العربية:

لأنهن كراعيات للأسرة يقضين المزيد من الوقت في أعمال الرعاية غير المدفوعة الأجر، ما يقلل من ساعات العمل المتوفرة لديهن للقيام بعمل مدفوع الأجر ومن هوامش الربح من الأعمال التجارية الصغيرة. ويتزايد هذا التأثير مع تزايد أنشطة التصدير لأن المنافسة تتزايد وتتضاعف مساوئ ارتفاع تكاليف النقل.

## 3. تكاليف النقل وتغير المناخ

النقل مساهم رئيسي في تغيير المناخ وهو ضحية له. تمثل خدمات النقل 25 في المائة من الطلب على الطاقة و61.5 في المائة من الاستهلاك السنوي للنفط. والانبعاثات الناجمة عن هذا القطاع هائلة. فانبعاثات النقل البحري وحدها لا تتفق مع الهدف المتفق عليه دولياً المتمثل في إبقاء ارتفاع درجة الحرارة العالمية دون درجتين مئويتين. وقد تزايدت انبعاثات غازات الدفيئة من قطاع النقل ككل بأكثر من الضعف منذ عام 1970. وفي عام 2010، كان قطاع النقل مسؤولاً عن 23 في المائة من مجموع انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وهو ما يمثل كارثة بيئية من حيث تغيير المناخ.

يؤدي تغيير المناخ إلى عواقب وخيمة من خلال زيادة تكاليف النقل، تتسبب الظواهر المتصلة بالمناخ، مثل الفيضانات وارتفاع درجات الحرارة وارتفاع مستوى سطح البحر، وما إلى ذلك، في إغلاق الطرق والموانئ والمطارات وإلحاق أضرار بالبنى التحتية ووسائل النقل، وفي تأخيرات مفرطة في النقل، وكلها أمور يمكن أن تؤدي إلى زيادة تكاليف الصيانة والتشغيل وزيادة الأسعار.

تتطلب مكافحة تغيير المناخ اعتماد قطاع النقل سياسات وتكنولوجيات جديدة تقلل الانبعاثات. بيد أن هذه الإجراءات تتطلب استثمارات تزيد من تكاليف رأس المال وتكاليف التشغيل. وقد توصل أعضاء

الأخرى لتحسين أداء الخدمات اللوجستية باللغة الأهمية. ومعالجة الأسباب الرئيسية للتأخير، كما يتضح من تحليل مؤشر الأداء اللوجستي، خطوة ضرورية لتحسين الكفاءة في الموانئ وخفض التكاليف.

رابعاً، تحسين الشفافية من خلال رقمنة العمليات وتوفير المعلومات الضرورية عن طريق الوسائل الإلكترونية يمكن أن يُحدثا كلاهما أثراً إيجابياً على تكاليف التجارة.

وأخيراً، يمكن أن تؤدي إزالة التدابير غير الجمركية غير الضرورية أيضاً إلى تخفيضات كبيرة في تكاليف التجارة. ويمكن للبلدان الآن، من خلال التكنولوجيات المتقدمة، أن تستعيز عن الإجراءات المرهقة والتي تستغرق وقتاً طويلاً بعمليات إلكترونية وعن بُعد، تضمن مصالح البلد، مع التقليل إلى أدنى حد من التأخيرات التي يواجهها الوكلاء الاقتصاديون ويدفعون ثمنها.

أولاً، تحسين نوعية البنية التحتية في الموانئ، مع التركيز على الكفاءة وليس على الحجم. وذلك هدف هام لتمكين الخدمات الكفؤة، كما يتطلب وضع سياسات مناسبة تدعم المنافسة الصحية والخدمات والأسعار التنافسية.

ثانياً، تعزيز الربط بشبكات النقل العالمية كشرط مسبق لخفض تكاليف النقل والتجارة. ويتطلب ذلك تطوير الشبكات البحرية وكفاءة الموانئ وربط المناطق الداخلية البعيدة عن الشاطئ لتسهيل نقل الشحنات من البلد وإليه بأسعار تنافسية. إن التطورات التكنولوجية التي تحدث اليوم مفيدة في زيادة كفاءة توجيه التعريفات الجمركية عبر الموانئ ذات السعات المحدودة.

ثالثاً، التنفيذ الكامل لتدابير تيسير التجارة للتقليل من التأخير على الحدود وخفض تكاليف تخليص البضائع. إن التنفيذ الكامل لاتفاق تيسير التجارة هو بداية جيدة ولكنه بالتأكيد غير كافٍ، لأن التدابير

# المرفقات

## المرفق 1. المنهجية والبيانات

للنهج المباشر الذي يتضمن، مكونات التكلفة الثابتة مع الوقت، فإن الطريقة غير المباشرة تعتمد متغيرات تتغير زمنياً، ولذا يمكن أن تكون أداة لتتبع تطور تكاليف التجارة الثنائية مع مرور الوقت. وتقاس تكاليف التجارة الثنائية في هذا التقرير وفقاً للصيغة التالية:

$$\tau_{ijt}^k = \left( \frac{x_{iit}^k x_{jzt}^k}{x_{ijt}^k x_{jit}^k} \right)^{\frac{1}{2(\sigma^k-1)}} - 1$$

حيث،

$\tau_{ijt}^k$  هي تكلفة التجارة المكافئة للتعريف الجمركية من البلد  $i$  إلى البلد  $j$  في الوقت  $t$  للقطاع  $k$ ،

$x_{ijt}^k$  و  $x_{jzt}^k$  هما التجارة المحلية للقطاع  $k$  في البلدين  $i$  و  $j$  على التوالي،

$x_{ijt}^k$  و  $x_{jzt}^k$  هما التجارة الثنائية للقطاع  $k$ ، للبلدين  $i$  و  $j$  على التوالي،

$\sigma^k$  هي مرونة الإحلال بين السلع في القطاع  $k$ .

في هذه المعادلة، يُحصل على مقياس تكلفة التجارة المكافئة للتعريف الجمركية عن طريق خصم "واحد" من المتوسط الهندسي لتكاليف التجارة الثنائية

تُصنّف الأدلة المباشرة لتكاليف التجارة ضمن فئتين رئيسيتين: تكاليف تفرضها السياسات (التعريفات والحصص وما شابه ذلك) وتكاليف تفرضها عوامل البيئة (النقل، والتأمين ضد مختلف الأخطار، وتكاليف الوقت). إحدى المشاكل الرئيسية في تقدير تكاليف التجارة هي الصعوبات المتعددة في الحصول على قياسات دقيقة لها (Anderson and van Wincoop, 2004). وللتغلب على هذه القيود، وضعت نماذج اقتصادية محددة لتقدير التكاليف على المستويين الكلي والقطاعي، وتستخدم نماذج الجاذبية على نطاق واسع لهذا الغرض. وفي هذا الصدد، استُخدمت مجموعة متنوعة من دالات تكلفة التجارة المخصصة لربط التكلفة غير القابلة للرصد بالمتغيرات التي يمكن ملاحظتها.

لتقدير تكاليف التجارة على الصعيدين الثنائي والقطاعي، تتبع هذه الدراسة منهجية اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ والبنك الدولي. وتتسق هذه المنهجية تماماً مع مجموعة واسعة من النظريات التجارية الرائدة، بما في ذلك نماذج ريكرديان Ricardian وهيكشير-أوهلين Heckscher-Ohlin والشركات غير المتجانسة (Novy, 2013). والطريقة، المعروفة باسم الطريقة غير المباشرة، مفيدة في الممارسة العملية لأنها يمكن أن تُنفذ بسهولة حال توفر البيانات الكافية. وخلافاً



الشركاء التجاريين الرئيسيين للبلدان العربية الـ 16، توصلنا إلى قائمة تشمل 88 بلداً. والواقع أننا اخترنا تحديث التقدير السابق (Jelassi, 2015) بدلاً من بناء تقدير جديد بعدد مختلف من البلدان والقطاعات. ولا تتوفر البيانات جميعها للبلدان والقطاعات المختارة جميعها في كل عام. ويقدم المرفق 2 قائمة بالبلدان العربية وشركائها التجاريين مصنفة وفقاً للمنطقة الجغرافية.

ولجعل النتائج أكثر ملاءمة للمناقشات الجارية حول التكامل الإقليمي والعالمي للبلدان العربية، قررنا تجميع البلدان وفقاً لمجموعاتها الاقتصادية الإقليمية أو لتبعيتها الجغرافية.

وبناءً على ذلك، جرى التجميع وفقاً لـ 13 كتلة من الشركاء، على النحو التالي:

1. اتحاد المغرب العربي.
2. مجلس التعاون الخليجي.
3. بقية البلدان العربية.
4. اتفاقية التجارة الحرة العربية.
5. الاتحاد الأوروبي-28.
6. بقية البلدان الأوروبية.
7. اتفاق التجارة الحرة لأمريكا الشمالية.
8. أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي.
9. رابطة أمم جنوب شرق آسيا.
10. بقية بلدان جنوب وشرق آسيا.
11. بقية بلدان وسط وغرب آسيا.
12. أستراليا ونيوزيلندا.
13. أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى.

وترد قوائم أعضاء كل كتلة في المرفق 2.

وفيما يتعلق بالبلدان العربية، يمكن تسليط الضوء على أربع تكتلات تجارية لهذه الدراسة. تتمثل اتفاقية

نسبة لتكاليف التجارة المحلية. ومن ثم، تقدّم قيمة  $\tau_{ijt}^k$  على شكل مكافئ قيمي. بمعنى آخر، تقدّم التكلفة الإضافية لقيمة السلع التي ينتجها القطاع  $k$  في البلد  $i$  ويصدرها إلى البلد  $j$ ، بالمقارنة مع متاجرة البلد  $i$  لهذه السلع ضمن حدوده. وأما قراءة مقياس التكلفة التجارية القائمة على أساس مايكروي (المتناهية الصغر) فمباشرة واضحة. وتتوافق القيم المنخفضة  $\tau_{ijt}^k$  مع تكاليف التجارة المنخفضة، وهو ما يحدث عندما تزيد تدفقات التجارة الثنائية  $x_{ijt}^k x_{jit}^k$  نسبة إلى تدفقات التجارة المحلية  $x_{iit}^k x_{jtt}^k$ . بعبارة أخرى، إذ تنخفض النسبة  $\frac{x_{iit}^k x_{jtt}^k}{x_{ijt}^k x_{jit}^k}$  وتقوم البلدان بالمتاجرة دولياً أكثر مما محلياً، لا بد أن تكون تكاليف التجارة الدولية قد انخفضت نسبة إلى تكاليف التجارة المحلية، في حين تكون قيم  $\tau_{ijt}^k$  مرتفعة عندما تميل البلدان إلى التجارة أكثر داخلياً مما إلى التجارة بعضها مع بعض، وتكون هذه القيمة لا متناهية لأي زوج من البلدان لا يتاجران أحدهما مع الآخر على الإطلاق.

ومن البديهي إذا ما كان بلد ما يبيع من إنتاجه دولياً أكثر نسبياً مما يبيع محلياً، فلا بد من أن يكون ذلك بسبب انخفاض تكاليف التجارة الدولية نسبة إلى تكاليف التجارة المحلية، في حال ثبوت العوامل الأخرى. وبالمثل، إذا كان بلد ما يبيع من السلع محلياً أكثر نسبياً مما يبيع دولياً، فلا بد أن ذلك بسبب زيادة تكاليف التجارة الدولية نسبة إلى تكاليف التجارة المحلية، في حال ثبوت العوامل الأخرى.

وفيما يتعلق بقائمة البلدان المدرجة في هذه الدراسة، أتاحت لنا مقابلة بيانات المخرجات مع بيانات التجارة جمع بيانات عن 16 بلداً عربياً والاحتفاظ بقاعدة البيانات الأصلية التي وضعت للفترة من 2000 إلى 2011 وتوسيع نطاقها في التقييم الحالي لتشمل السنوات 2012 و2013 و2014 و2015. وبإضافة

من 6 أرقام إلى التصنيف الصناعي الدولي الموحد الأكثر تجميعاً. ولتحقيق ذلك، بدأنا بناء قاعدة بيانات خاصة بنا بطريقة عكسية. أي أننا جمعنا بيانات الإنتاج القطاعي وفقاً للتنقيح الثالث لتصنيف الصناعي الدولي الموحد من قاعدة بيانات منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية للإحصاءات الصناعية (يونيدو) INDSTAT2 لعام 2014. ومن ثم، حصلنا على مخرجات كل قطاع في البلدان المشمولة بالدراسة جميعها بدولارات الولايات المتحدة الحالية. وفي المرحلة الثانية، لبناء الجزء المتبقي من مجموعة البيانات التي تغطي صادرات ثنائية كافية، حددت التجارة الثنائية المقابلة من قاعدة البيانات الإحصائية لتجارة السلع الأساسية بحذر من النظام المُنسَق HS المكون من 6 أرقام (2007) إلى التنقيح الثالث لتصنيف الصناعي الدولي الموحد وفقاً للمطابقة H3 للتنقيح الثالث لتصنيف الصناعي الدولي الموحد. ولأسباب عملية، أُجري تحديد إضافي، وبنيت مجموعة بيانات الصادرات الثنائية لكل قطاع بعد معالجة دقيقة للبيانات الخام. مع ذلك، وبغية سد فجوات قاعدة بيانات اليونيدو INDSTAT2 بشأن الإنتاج القطاعي للعديد من البلدان العربية الهامة، زدنا عملية التقدير ببيانات إضافية من مصادر وطنية.

### نظرة عامة عالمية

تعتمد النتائج المعروضة في هذه الورقة على مجموعة بيانات تكلفة التجارة المشتركة بين اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ والبنك الدولي، وهي جهد مشترك تقوده المؤسسات لوضع منهجية موحدة لحساب التكاليف الشاملة للتجارة الدولية. وتتضمن النسخة الحالية المتوفرة بيانات من عام 1995 إلى عام 2015 لأكثر من 180 بلداً<sup>7</sup>.

التجارة الحرة العربية بـ 16 عضواً بدلاً من 18 عضواً. ويتمثل اتحاد المغرب العربي بكل من تونس والجزائر والمغرب. ويتمثل مجلس التعاون الخليجي بكامل أعضائه الستة (الإمارات العربية المتحدة والبحرين وعمان وقطر والكويت والمملكة العربية السعودية). أما البلدان العربية الأخرى فتشمل الدول العربية المتبقية. وبغية قياس تكاليف التجارة الثنائية للبلدان العربية وشركائها التجاريين في الفترة من عام 2000 إلى عام 2015، كان من الضروري إجراء عملية دقيقة لجمع البيانات لإعداد مجموعة بيانات عن تكاليف التجارة، تغطي بيانات الإنتاج والتصدير.

أولاً، من المعروف عموماً أن البيانات المتعلقة بالتجارة الدولية التي تقدمها "قاعدة البيانات الإحصائية لتجارة السلع الأساسية" وفقاً للنسق المتجانس المطلوب، لا تتوفر مباشرة، كم أن إعدادها أمرٌ صعب. فذلك يتطلب عدداً من التحويلات والتعديلات لضمان أن تكون البيانات في نسق قابل للمقارنة. وفي الواقع يتطلب احتساب تكاليف التجارة الثنائية بيانات عن التجارة المحلية في كل بلد، مُحْتَسَبَةً على أنها الإنتاج المحلي ناقصاً إجمالي الصادرات. هكذا، لكل قطاع  $k$  للبلد  $i$  في الوقت  $t$ ، توفر المخرجات القطاعية ناقصاً إجمالي الصادرات القطاعية قيمة التجارة المحلية، أي  $x_{it}^k = y_{it}^k - x_{it}^k$

حيث،

$x_{it}^k$ : التجارة الداخلية للقطاع  $k$  للبلد  $i$  في الوقت  $t$ .

$y_{it}^k$ : مخرجات القطاع  $k$  للبلد  $i$  في الوقت  $t$ .

$x_{it}^k$ : صادرات القطاع  $k$  للبلد  $i$  في الوقت  $t$ .

بناءً على ذلك، يجب استخدام المطابقة لتحديد بيانات التجارة من النظام المُنسَق HS المكون

وترد في المرفق 3 رسوم بيانية تعرض نتائج لبلدان أخرى. ويمكن عرض النتائج وتفسيرها بأشكال بديلة كثيرة تبدأ بتركيز التحليل على المستوى القطري، حيث يمكن إدراج جميع القطاعات في شكل بياني واحد، أو بالتركيز على قطاع واحد مع تقديم نظرة عامة إقليمية. وتبعاً للنهج المعتمد، سيختلف العرض والتفسير. واستناداً إلى العينة المقدمة هنا، يمكن للمستخدمين النهائيين تكرار التحليل بطريقة أو بأخرى بمجرد تحديد هيكل الأشكال وأبعادها.

تكشف المنهجية المعتمدة لاحتساب تكاليف التجارة وكذلك مصادر البيانات نتائج على مستوى الاقتصاد والقطاع باستخدام النتائج من قاعدة بيانات اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ/البنك الدولي، والنتائج المحددة للتقييم الكمي الذي أجري في هذه الورقة. وكانت نتائج التقديرات على مستوى الاقتصاد تتعلق بتكاليف التجارة التي تواجهها البلدان العربية لكل من الواردات والصادرات على نحو ما كشفت عنه قاعدة بيانات اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ/البنك الدولي، ما تطلب جهداً كبيراً لتجميع التجارة وتكاليف التجارة من جانب الشركاء. وفي هذا الصدد، اختير 13 شريكاً مختلفاً لغرض هذا التقرير عن طريق الشروع في تجميع البلدان وفقاً لاتفاقات التجارة الإقليمية التي تشارك فيها أو لقربها الجغرافي. وقد أجريت نتائج التقدير القطاعي باستخدام قاعدة البيانات التي أنشئت خصيصاً لهذه الورقة، والتي تميز 15 قطاعاً وفقاً لتصنيف التنقيح الثالث لتصنيف الصناعي الدولي الموحد لـ 19 من البلدان العربية وشركائها التجاريين المحددين البالغ عددهم 13.

وتميز قاعدة البيانات بين قطاعين رئيسيين وفقاً لتصنيف التنقيح الثالث لتصنيف الصناعي الدولي الموحد، وهما "AB" للزراعة والصيد والحراجة وصيد الأسماك، و"D" للتصنيع". ويعكس مقياس لتكلفة التجارة المرجحة، يدعى إجمالي تجارة السلع GTT، تكلفة التجارة المرجحة للقطاعين "AB" و"D".

وفي بعض الحالات، لا ترد تكاليف التجارة للقطاع "D" بسبب محدودية البيانات. في هذه الحالة، استخدمنا تكلفة التجارة المرجحة لإجمالي تجارة السلع كبديل نظراً إلى أن قيمة الصادرات الصناعية أهم بكثير من قيمة الصادرات الزراعية لجميع البلدان العربية المعنية. وأجريت عملية الترجيح باستخدام قاعدة البيانات الإحصائية لتجارة السلع الأساسية من خلال نظام الحل التجاري العالمي المتكامل، المتاح على الإنترنت. واعتمدنا نفس التجميع القطاعي الذي اعتمدته قاعدة بيانات تكاليف التجارة للجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ. ومن أصل 18 عضواً عربياً في اتفاقية التجارة الحرة العربية نحتاج إلى بيانات لها لكل من تدفقات الاستيراد والتصدير، هناك بيانات لـ 16 بلداً فقط. وقد نظرنا في أربع سنوات لتسهيل العرض والتفسير، وهي الأعوام 2000 و2005 و2010 و2015.

ونظراً إلى أهمية عدد البلدان العربية المشمولة في هذه الدراسة، ولغرض الإيجاز واجتناب تكرار الاستنتاجات نفسها للبلدان التي تتصرف على نحو متشابه، قدم التقرير تفسيراً لبلد واحد فقط ينتمي إلى اتحاد المغرب العربي، وهو تونس، وبلد واحد ينتمي إلى كتلة البلدان العربية الأخرى، وهو الأردن.

## المرفق 2. مجموعات البلدان

اتحاد المغرب العربي	
الجزائر	موريتانيا
ليبيا	تونس
المغرب	
بلدان مجلس التعاون الخليجي	
البحرين	قطر
الكويت	المملكة العربية السعودية
عُمان	الإمارات العربية المتحدة
بقية البلدان العربية	
مصر	دولة فلسطين
العراق	الجمهورية العربية السورية
الأردن	اليمن
لبنان	السودان
اتفاقية التجارة الحرة العربية	
الجزائر	الإمارات العربية المتحدة
ليبيا	مصر
المغرب	العراق
موريتانيا	الأردن
تونس	لبنان
البحرين	دولة فلسطين
الكويت	السودان
عُمان	الجمهورية العربية السورية
قطر	اليمن
المملكة العربية السعودية	

الاتحاد الأوروبي-28	
النمسا	هنغاريا
بلجيكا	أيرلندا
بلغاريا	إيطاليا
قبرص	ليتوانيا
الجمهورية التشيكية	لكسمبرغ
ألمانيا	لاتفيا
الدانمرك	مالطة
إسبانيا	هولندا
إستونيا	بولندا
فنلندا	البرتغال
فرنسا	رومانيا
المملكة المتحدة	الجمهورية السلوفاكية
اليونان	سلوفينيا
كرواتيا	السويد

بقية البلدان الأوروبية	
ألبانيا	جمهورية مقدونيا الشمالية
أندورا	الجزر الأسود
البوسنة والهرسك	النرويج
بيلاروس	الاتحاد الروسي
سويسرا	أوكرانيا
آيسلندا	سان مارينو
مولدوفا	جزر فيرو

اتفاق التجارة الحرة لأمريكا الشمالية	
كندا	الولايات المتحدة الأمريكية
المكسيك	

أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي	
جزر الأنتيل الهولندية	غيانا
الأرجنتين	هندوراس
أنغيغوا وبربودا	جامايكا
بليز	نيكاراغوا
بوليفيا	بنما
البرازيل	بيرو
بربادوس	باراغواي
شيلي	السلفادور
كولومبيا	سورينام
كوستاريكا	ترينيداد وتوباغو
كوبا	أوروغواي
دومينيكا	فنزويلا
الجمهورية الدومينيكية	جزر البهاما
إكوادور	سانت فينسنت وجزر غرينادين
غواتيمالا	أروبا

بلدان رابطة أمم جنوب شرق آسيا	
بروناي	الفلبين
إندونيسيا	سنغافورة
كمبوديا	تايلند
جمهورية لاوس الديمقراطية الشعبية	فيتنام
ماليزيا	ميانمار

بقية بلدان جنوب وشرق آسيا	
أفغانستان	جمهورية كوريا
بنغلاديش	سري لانكا
الصين	ماكاو
هونغ كونغ، الصين	ملديف
الهند	منغوليا
جمهورية إيران الإسلامية	نيبال
اليابان	باكستان

بقية بلدان وسط وغرب آسيا	
أرمينيا	طاجيكستان
أذربيجان	تركيا
جورجيا	أوزبكستان
كازاخستان	إسرائيل
جمهورية قيرغيزستان	

أستراليا ونيوزيلندا	
أستراليا	
نيوزيلندا	

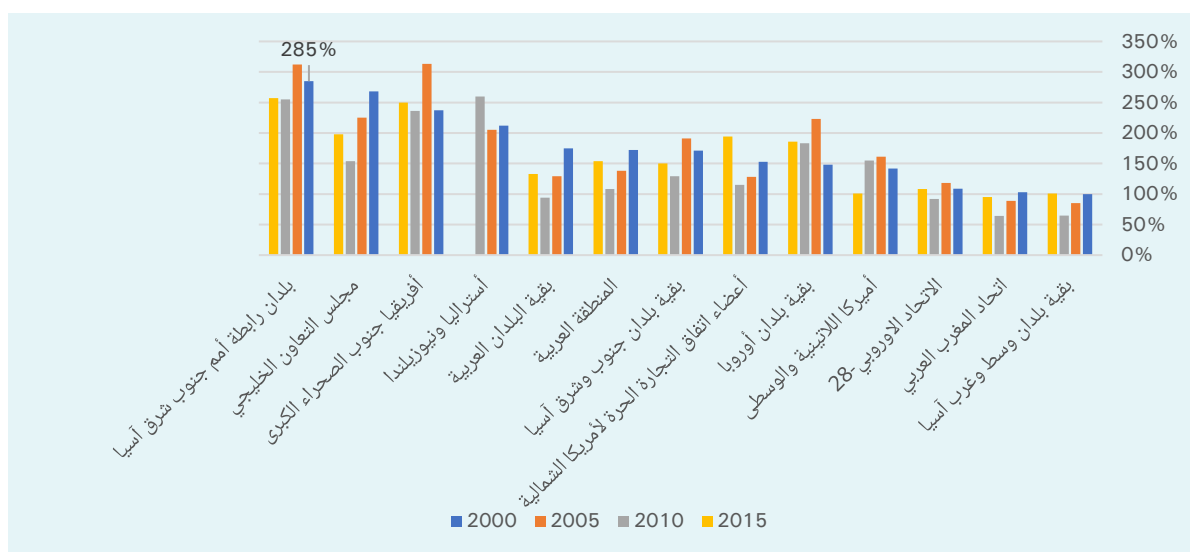
أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى	
أنغولا	موريشيوس
بوروندي	ملاوي
بنن	ناميبيا
بورкина فاسو	النيجر
بوتسوانا	نيجيريا
جمهورية أفريقيا الوسطى	رواندا
كوت ديفوار	السنگال
الكاميرون	سوازيلاند
جمهورية الكونغو	سيشيل
جزر القمر	تشاد
إثيوبيا	توغو
غابون	جمهورية تنزانيا المتحدة
غانا	أوغندا
غينيا	جنوب أفريقيا
غامبيا	جمهورية الكونغو الديمقراطية
غينيا الاستوائية	زامبيا
كينيا	زمبابوي
ليبيريا	جمهورية الرأس الأخضر
ليسوتو	سيراليون
مدغشقر	سان تومي وبرينسيبي
مالي	إريتريا
موزامبيق	



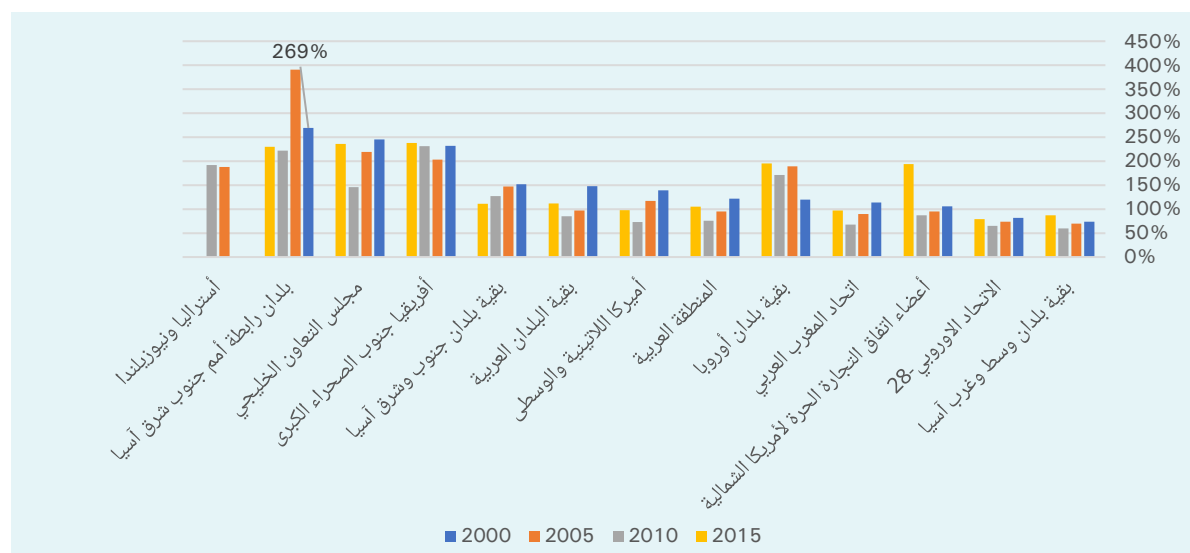
### المرفق 3. تكاليف التجارة على نطاق الاقتصاد

## 1. الجزائر

### شكل المرفق 1.3 تكاليف التجارة لواردات الجزائر (كنسبة مئوية من قيم الاستيراد حسب المنشأ)

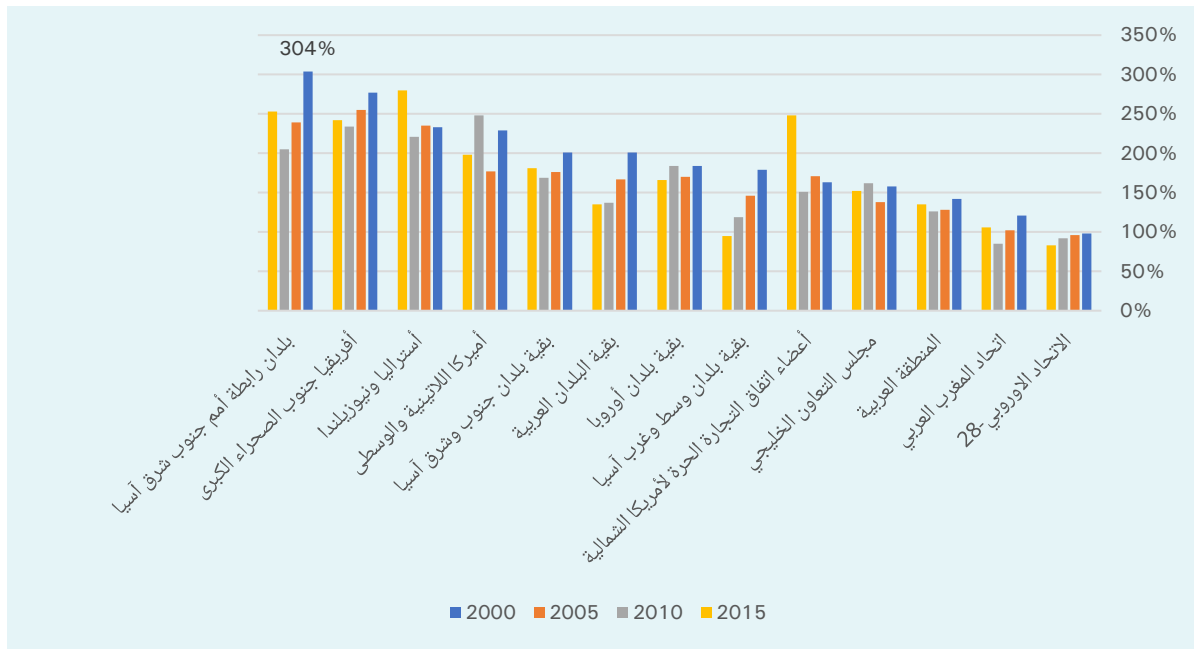


### شكل المرفق 2.3 تكاليف التجارة لصادرات الجزائر (كنسمة مئوية من قيم التصدير حسب المقصد)

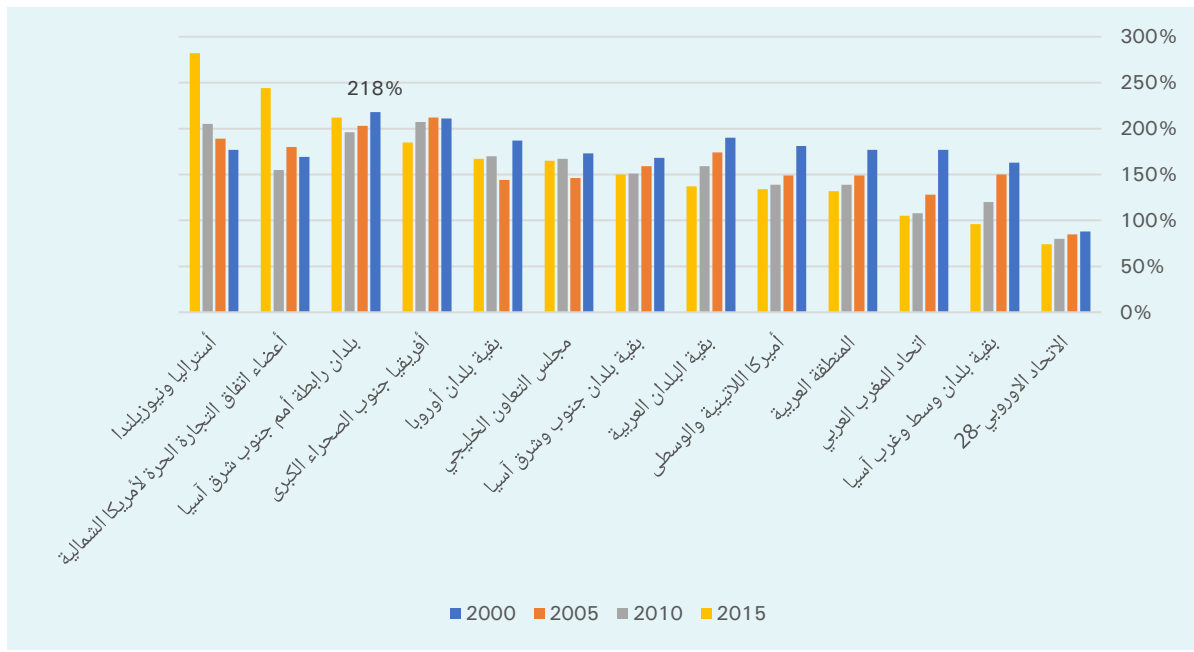


## 2. المغرب

شكل المرفق 3.3 تكاليف التجارة لواردات المغرب (كنسبة مئوية من قيم الاستيراد حسب المنشأ)

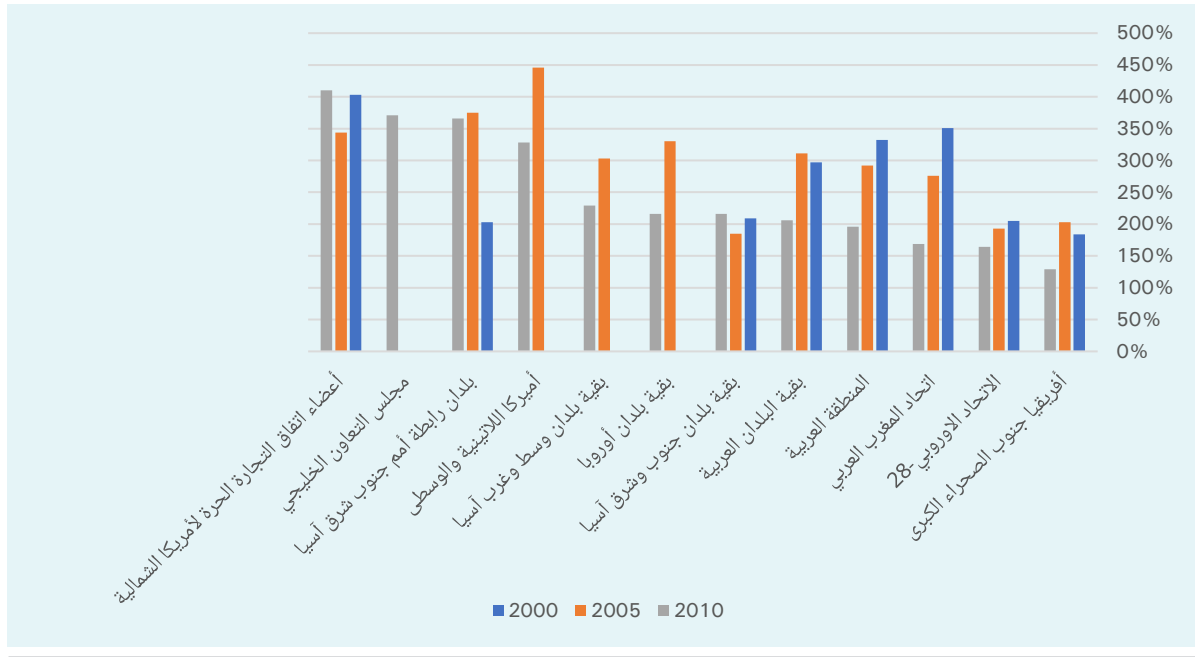


شكل المرفق 4.3 تكاليف التجارة لصادرات المغرب (كنسبة مئوية من قيم التصدير حسب المقصد)

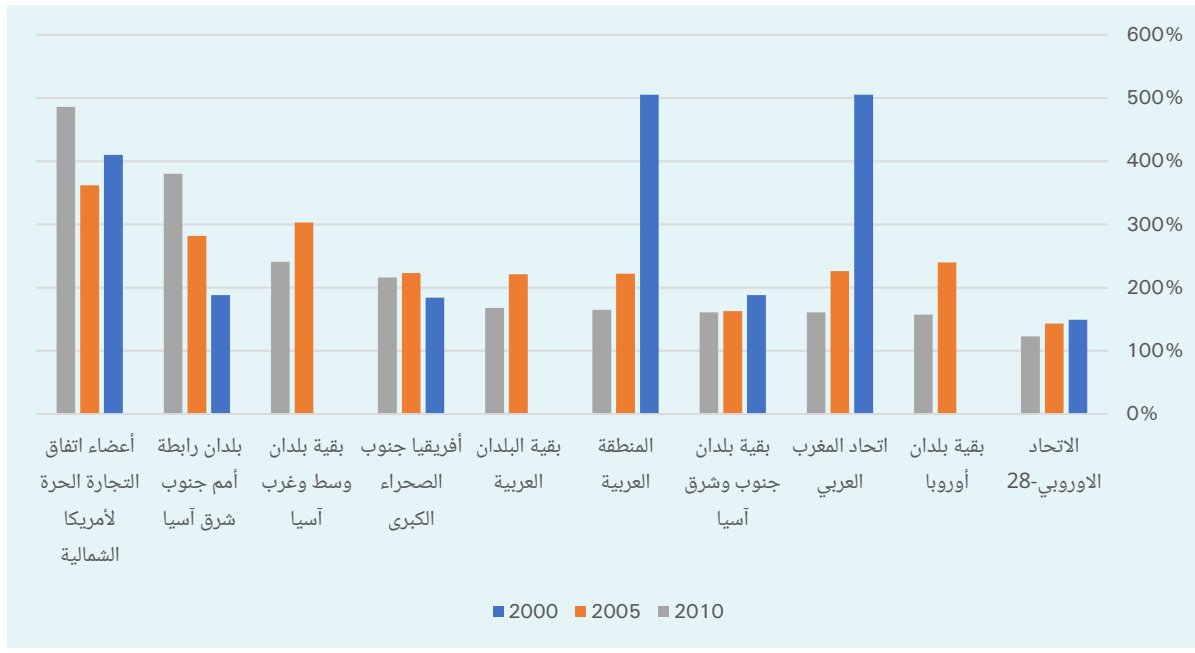


### 3. موريتانيا

شكل المرفق 5.3 تكاليف التجارة لواردات موريتانيا (كنسبة مئوية من قيم الاستيراد حسب المنشأ)

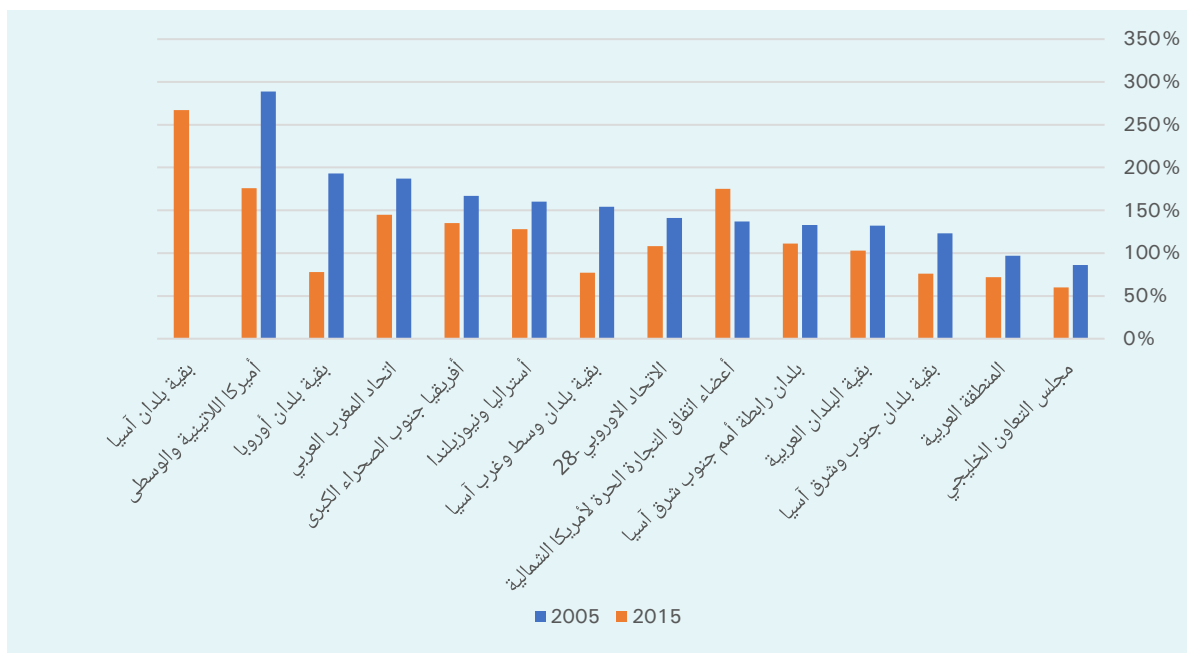


شكل المرفق 6.3 تكاليف التجارة لصادرات موريتانيا (كنسبة مئوية من قيم التصدير حسب المقصد)

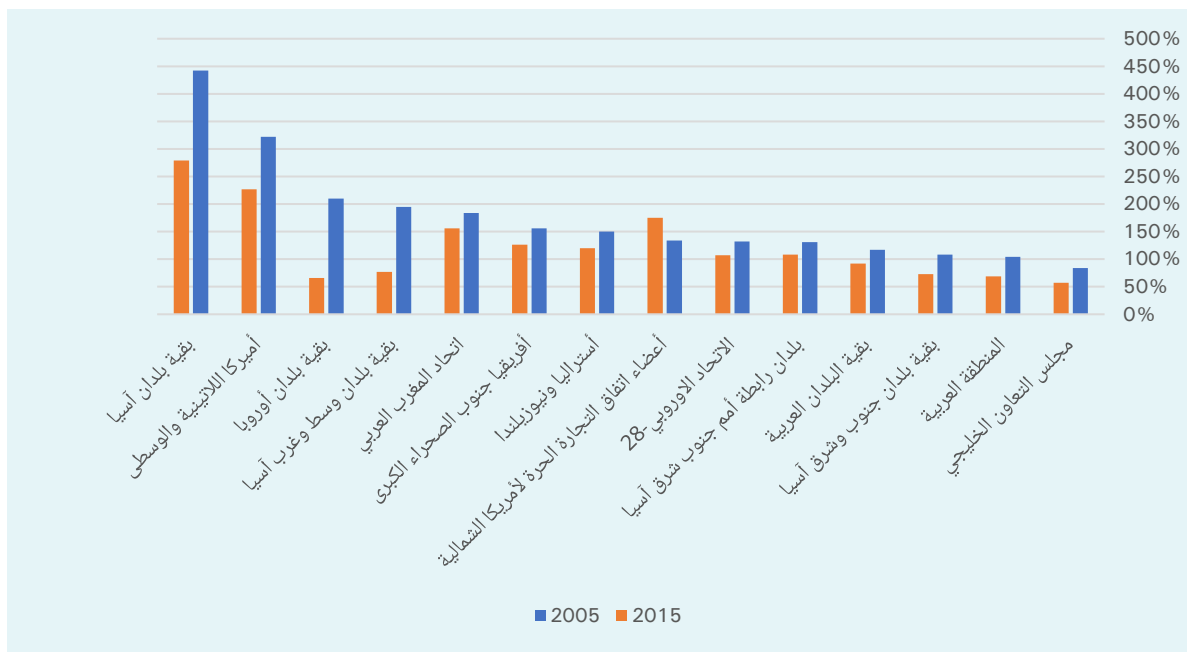


#### 4. الإمارات العربية المتحدة

شكل المرفق 7.3 تكاليف التجارة لواردات الإمارات العربية المتحدة (كنسبة مئوية من قيم الاستيراد حسب المنشأ)

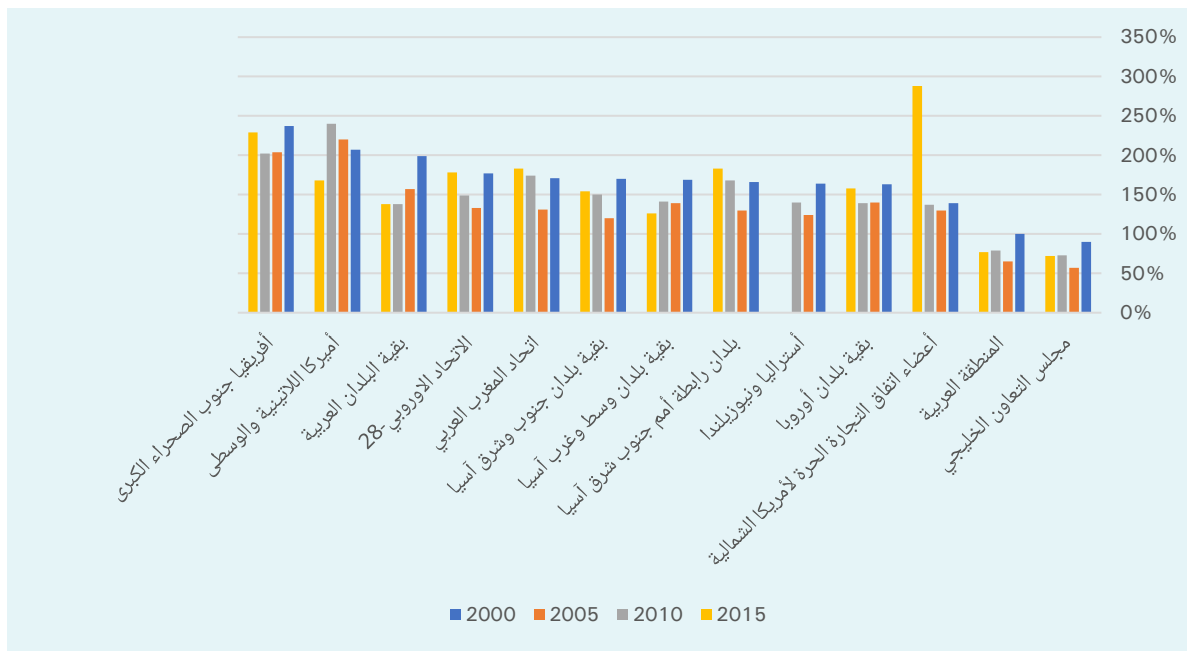


شكل المرفق 8.3 تكاليف التجارة لصادرات الإمارات العربية المتحدة (كنسبة مئوية من قيم التصدير حسب المقصد)

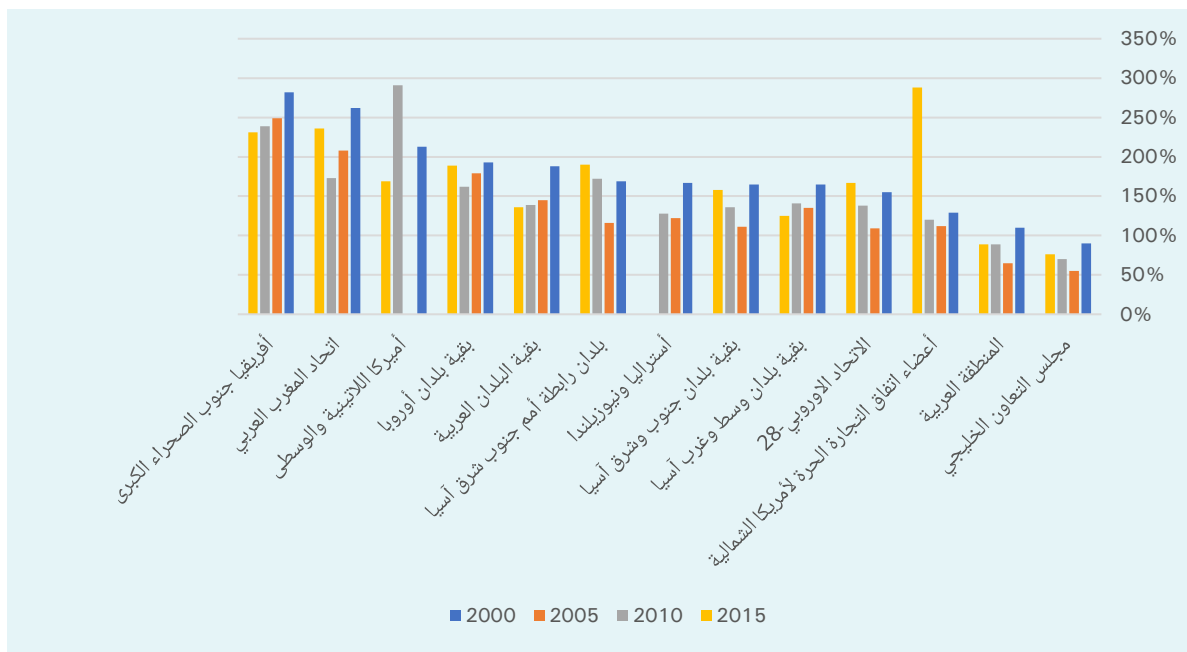


## 5. البحرين

شكل المرفق 9.3 تكاليف التجارة لواردات البحرين (كنسبة مئوية من قيم الاستيراد حسب المنشأ)

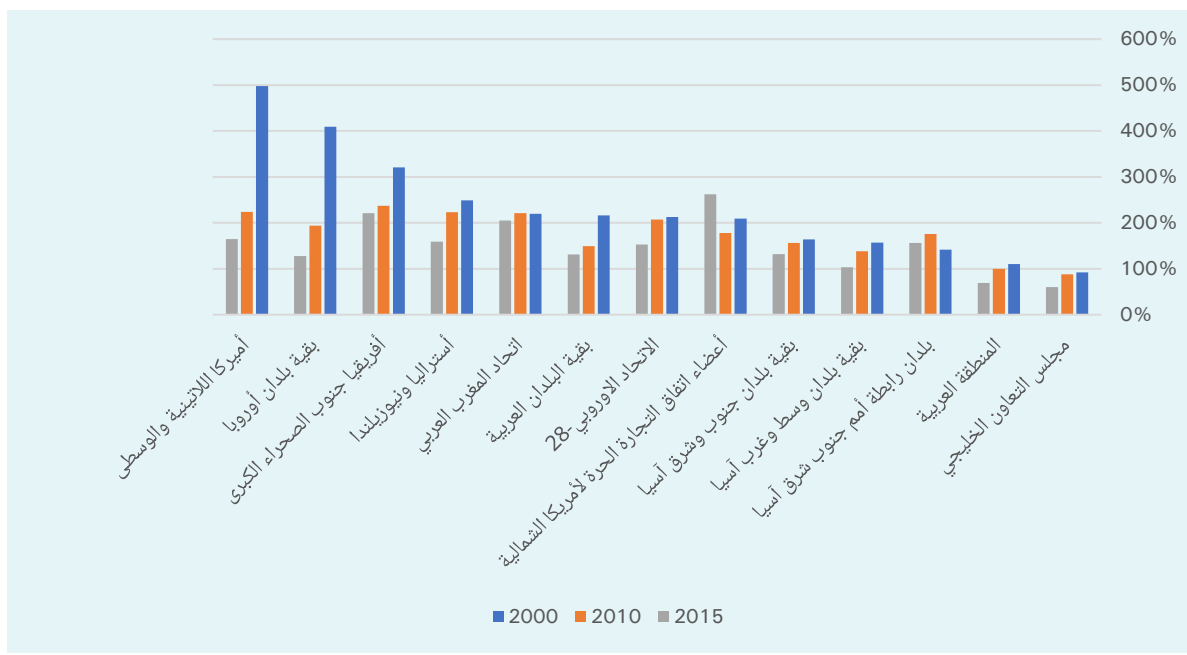


شكل المرفق 10.3 تكاليف التجارة لصادرات البحرين (كنسبة مئوية من قيم التصدير حسب المقصد)

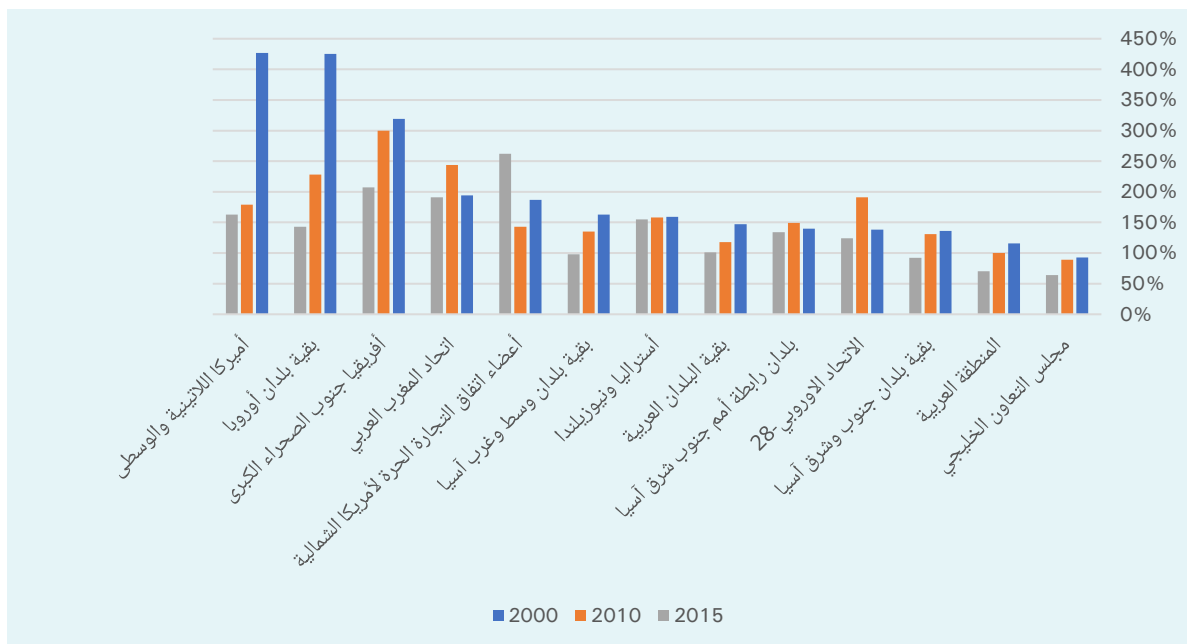


## 6. الكويت

شكل المرفق 11.3 تكاليف التجارة لواردات الكويت (كنسبة مئوية من قيم الاستيراد حسب المنشأ)

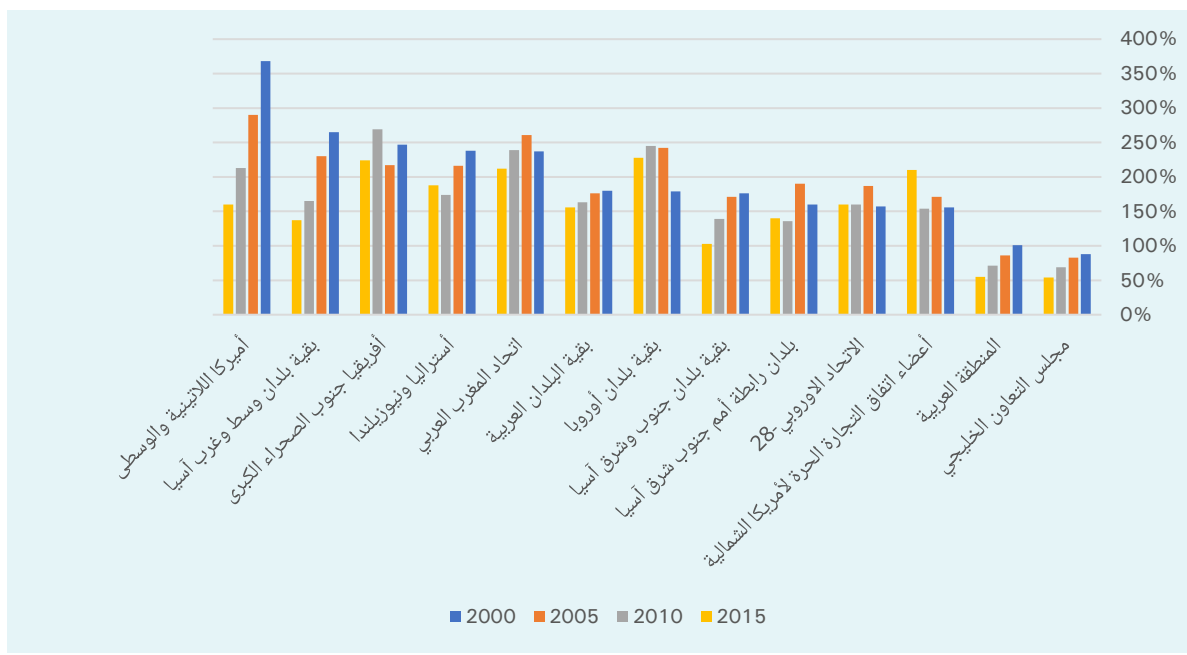


شكل المرفق 12.3 تكاليف التجارة لصادرات الكويت (كنسبة مئوية من قيم التصدير حسب المقصد)

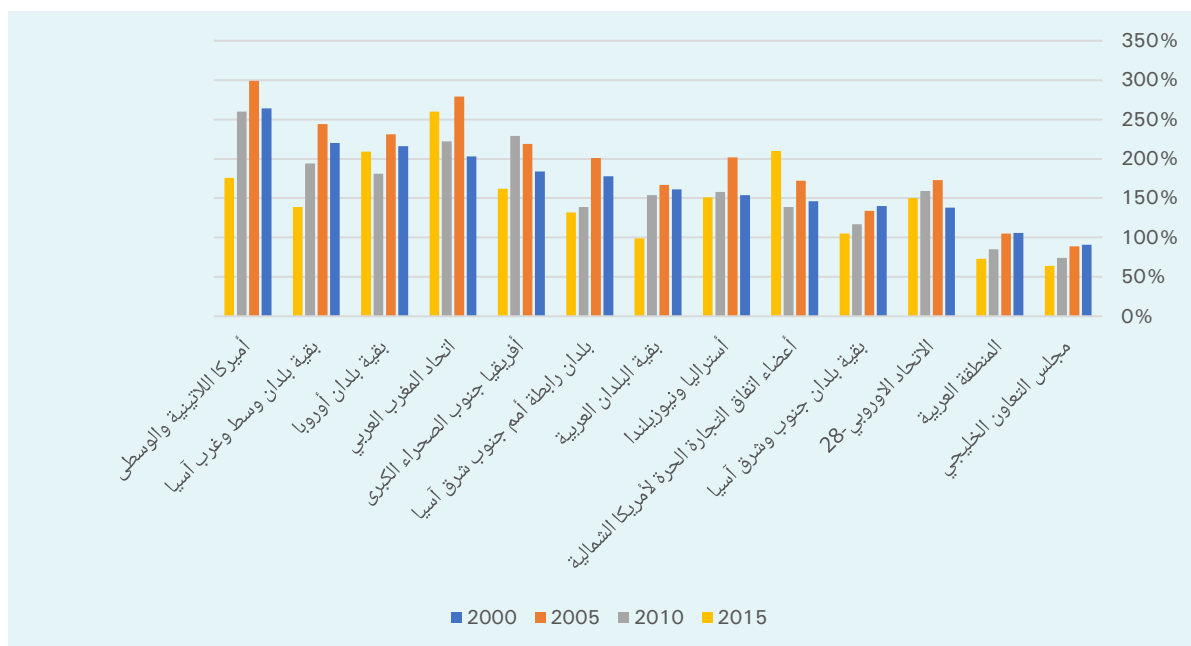


## 7. عُمان

شكل المرفق 13.3 تكاليف التجارة لواردات عُمان (كنسبة مئوية من قيم الاستيراد حسب المنشأ)



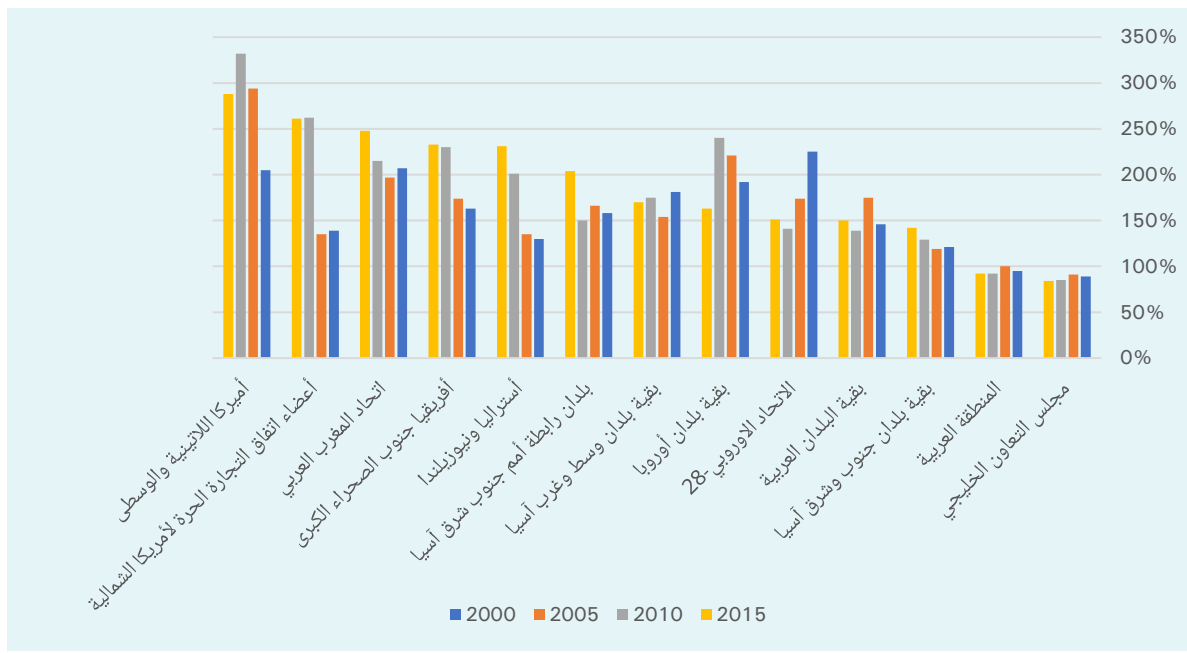
شكل المرفق 14.3 تكاليف التجارة لصادرات عُمان (كنسبة مئوية من قيم التصدير حسب المقصد)



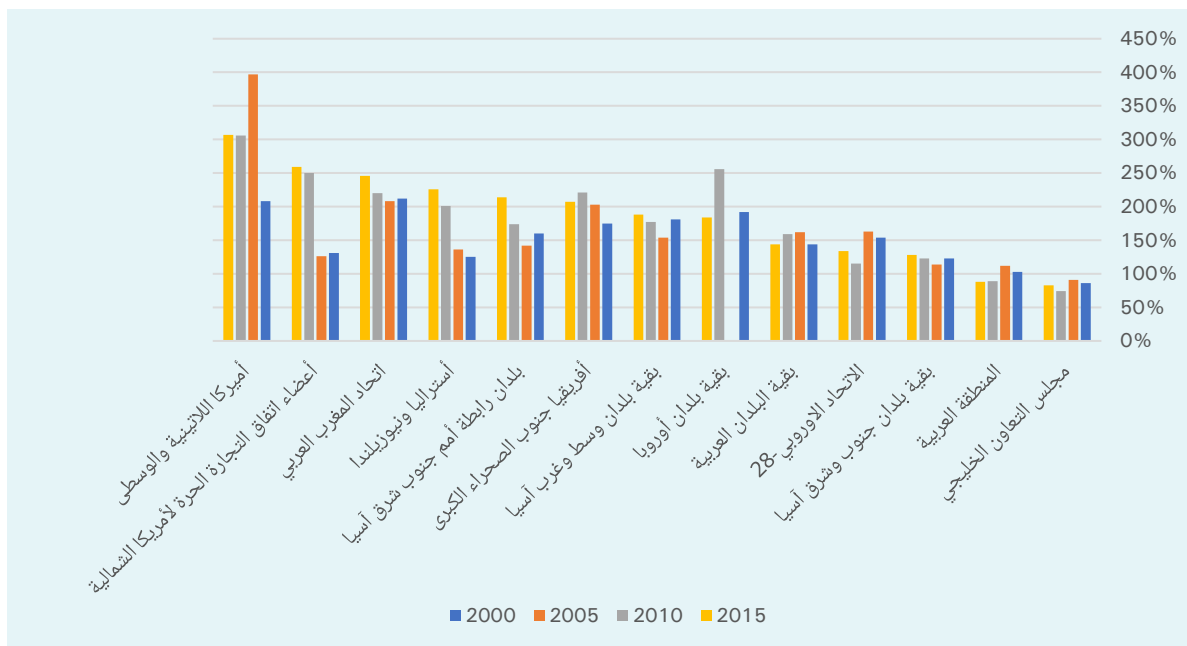


## 8. قطر

شكل المرفق 15.3 تكاليف التجارة لواردات قطر (كنسبة مئوية من قيم الاستيراد حسب المنشأ)

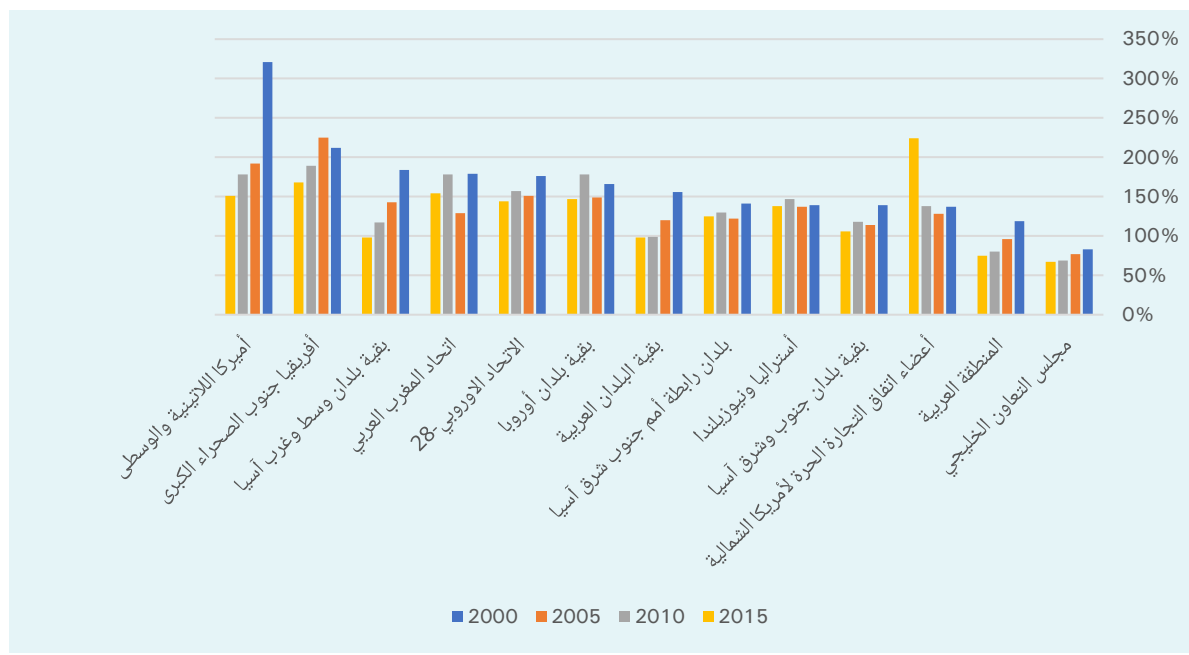


شكل المرفق 16.3 تكاليف التجارة لصادرات قطر (كنسبة مئوية من قيم التصدير حسب المقصد)

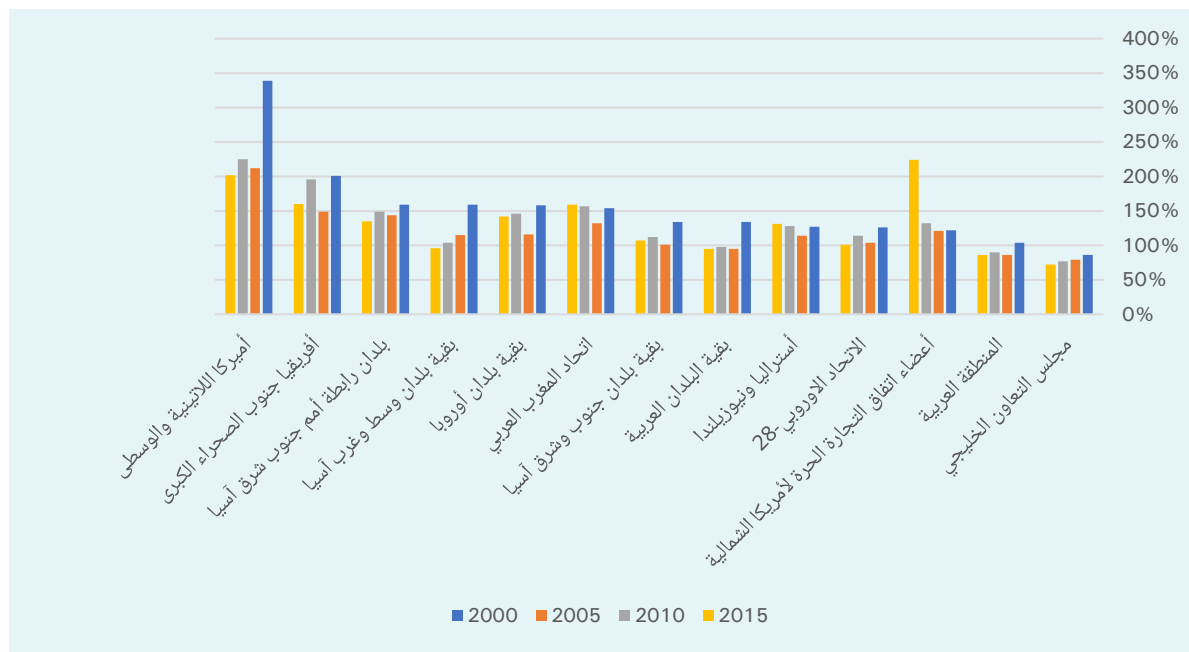


## 9. المملكة العربية السعودية

شكل المرفق 17.3 تكاليف التجارة لواردات المملكة العربية السعودية (كنسبة مئوية من قيم الاستيراد حسب المنشأ)

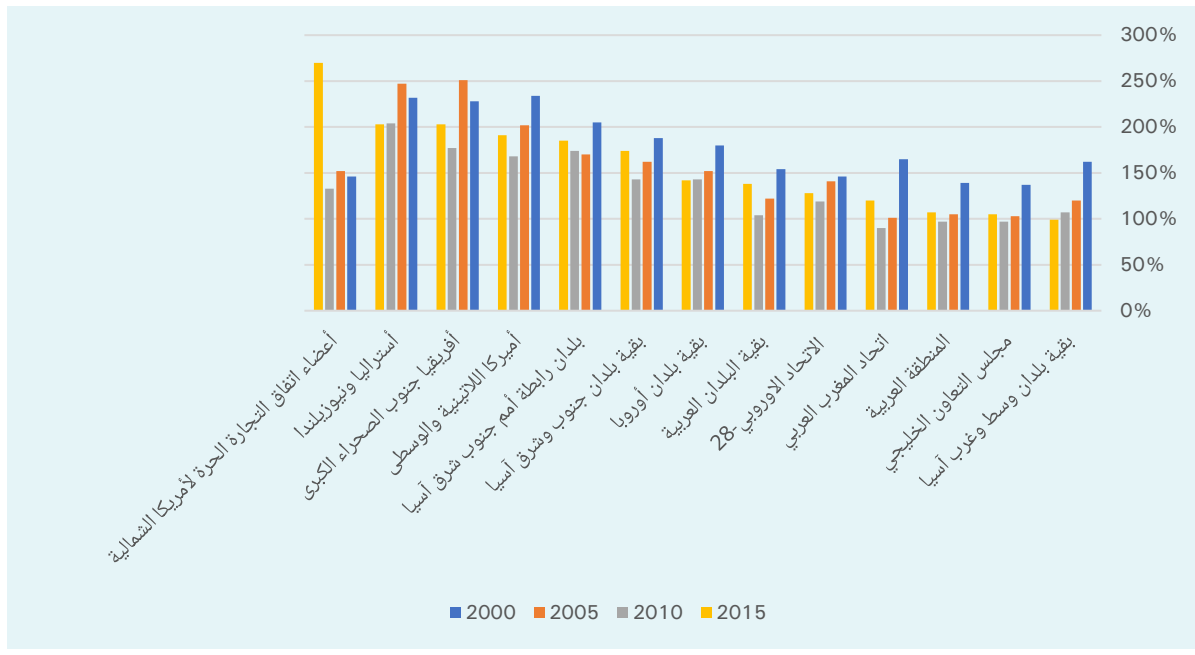


شكل المرفق 18.3 تكاليف التجارة لصادرات المملكة العربية السعودية (كنسبة مئوية من قيم التصدير حسب المقصد)

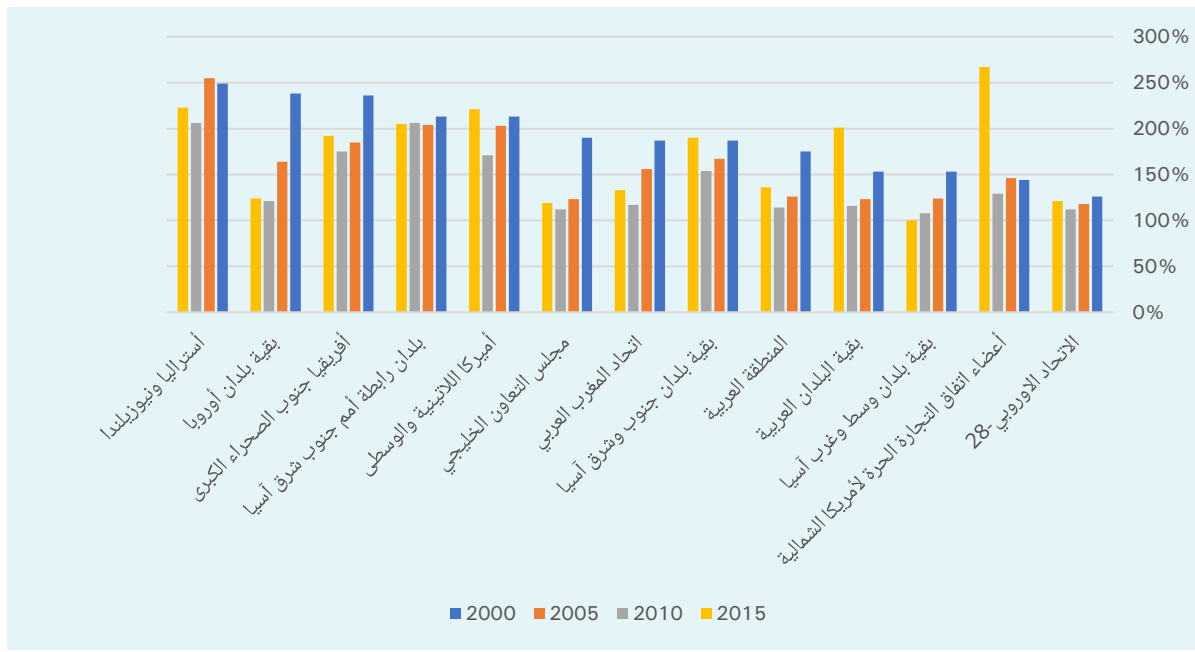


## 10. مصر

شكل المرفق 19.3 تكاليف التجارة لواردات مصر (كنسبة مئوية من قيم الاستيراد حسب المنشأ)

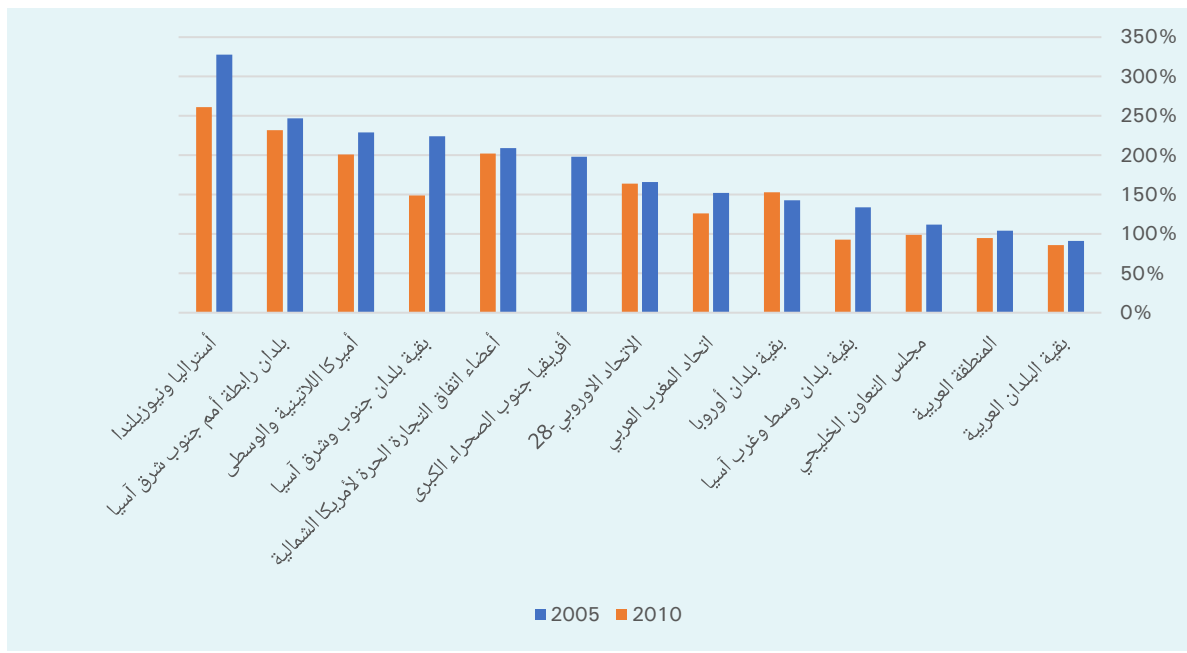


شكل المرفق 20.3 تكاليف التجارة لصادرات مصر (كنسبة مئوية من قيم التصدير حسب المقصد)

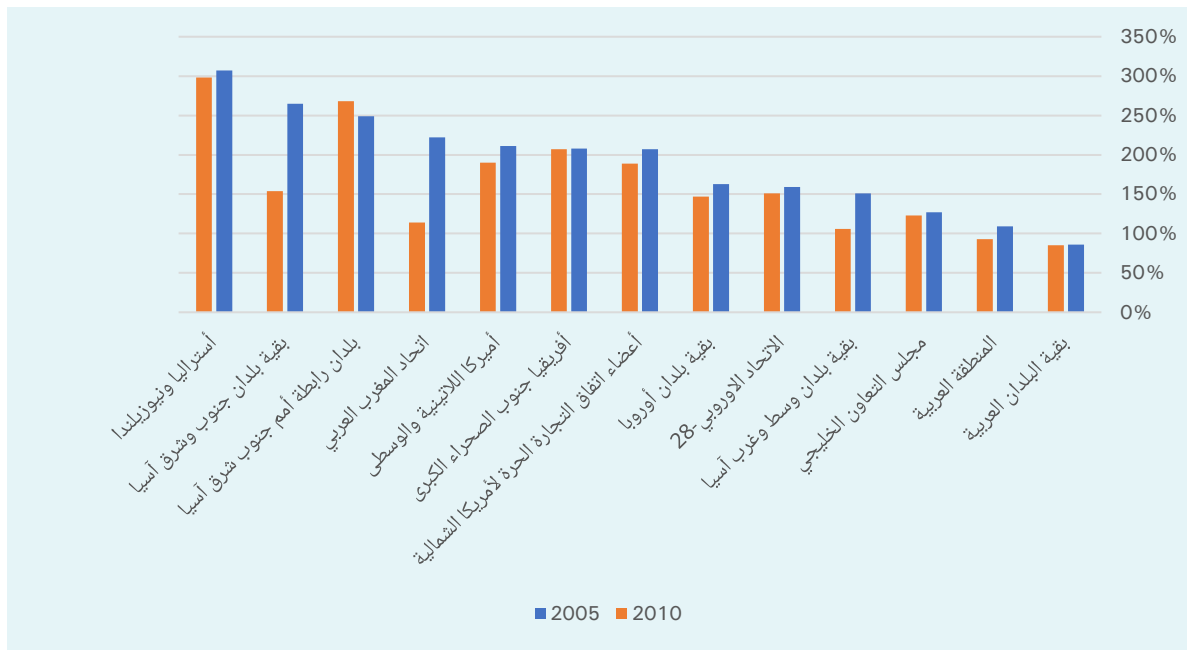


## 11. الجمهورية العربية السورية

شكل المرفق 21.3 تكاليف التجارة لواردات الجمهورية العربية السورية (كنسبة مئوية من قيم الاستيراد حسب المنشأ)

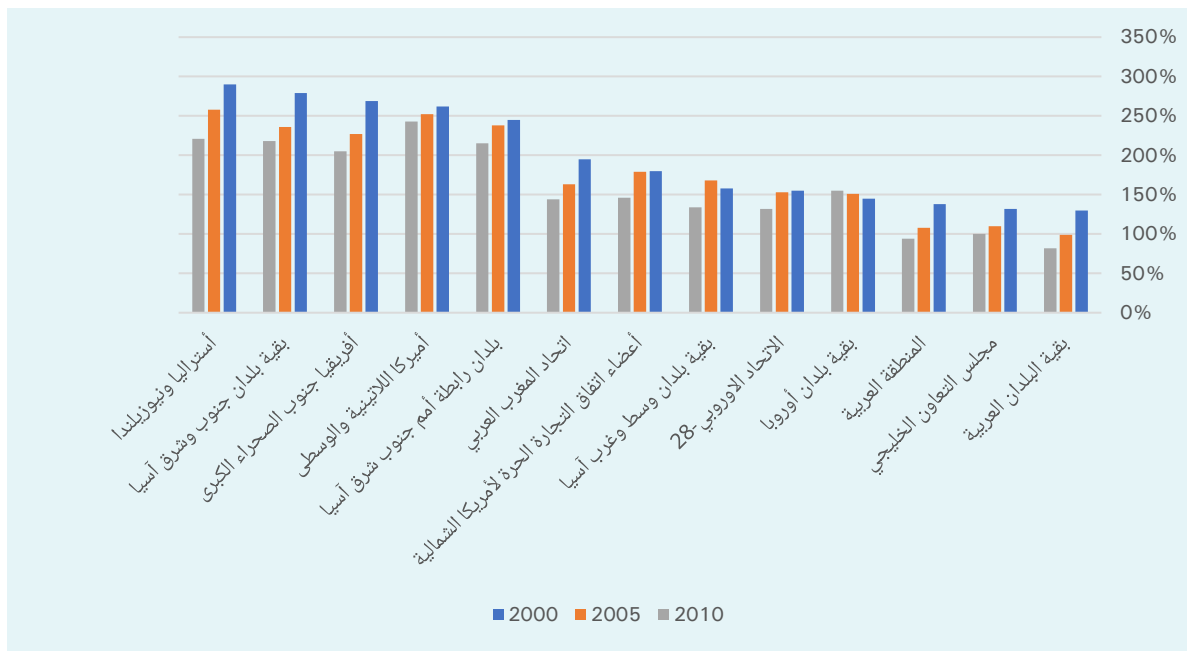


شكل المرفق 22.3 تكاليف التجارة لصادرات الجمهورية العربية السورية (كنسبة مئوية من قيم التصدير حسب المقصد)

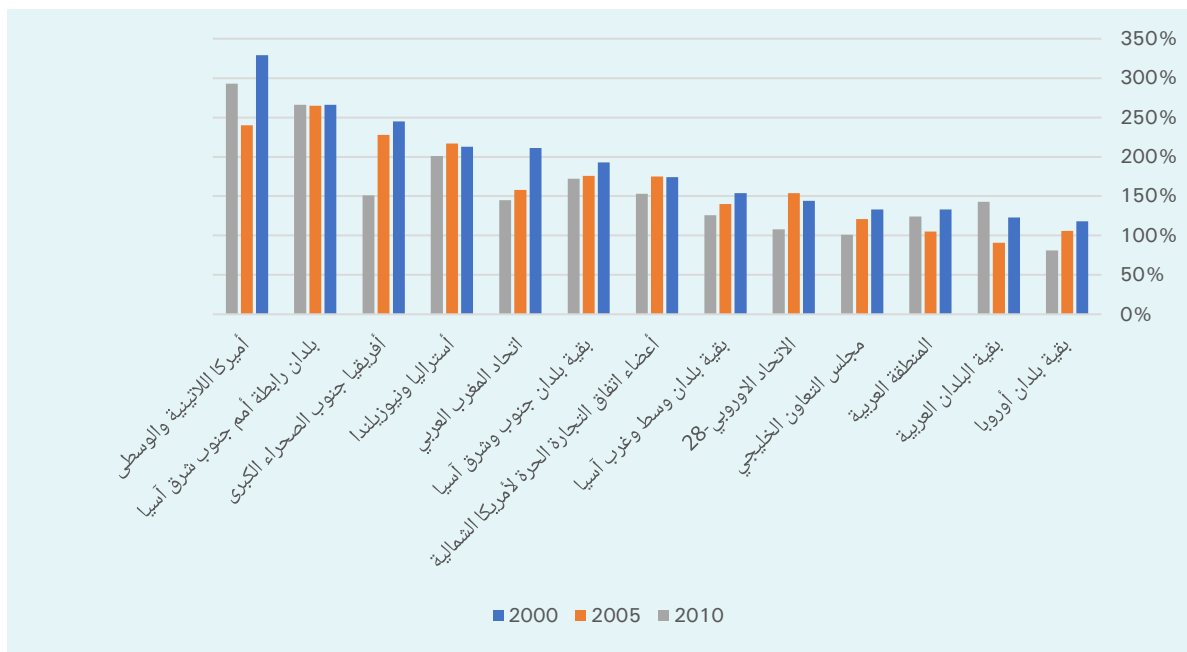


## 12. لبنان

شكل المرفق 23.3 تكاليف التجارة لواردات لبنان (كنسبة مئوية من قيم الاستيراد حسب المنشأ)

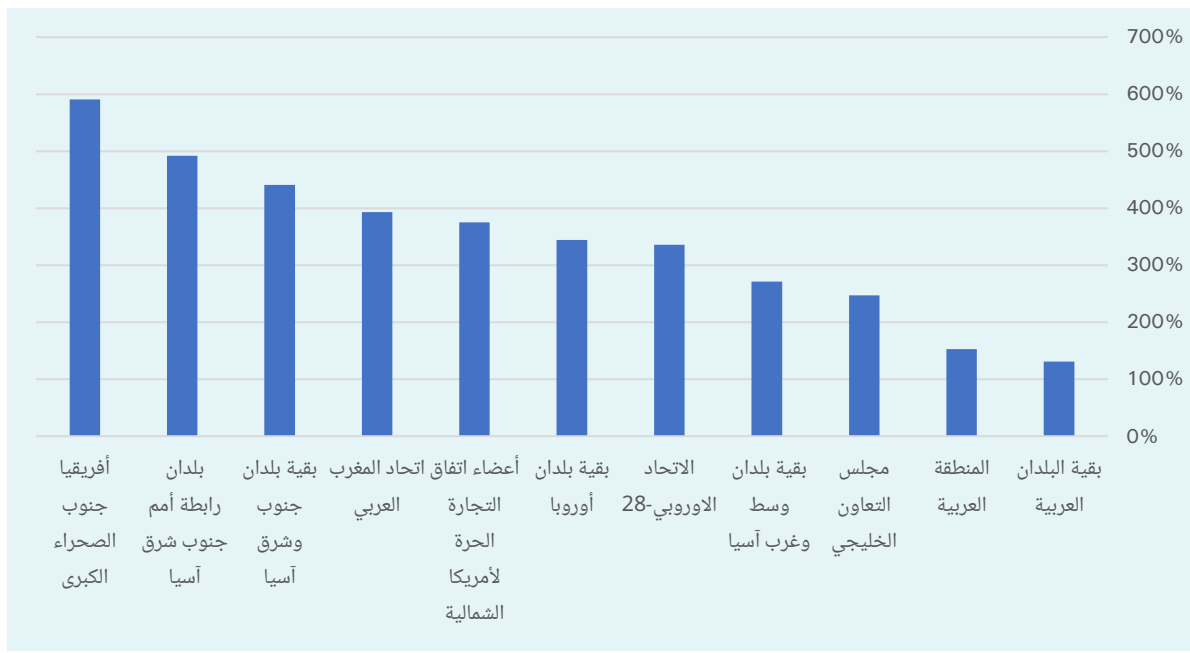


شكل المرفق 24.3 تكاليف التجارة لصادرات لبنان (كنسبة مئوية من قيم التصدير حسب المقصد)

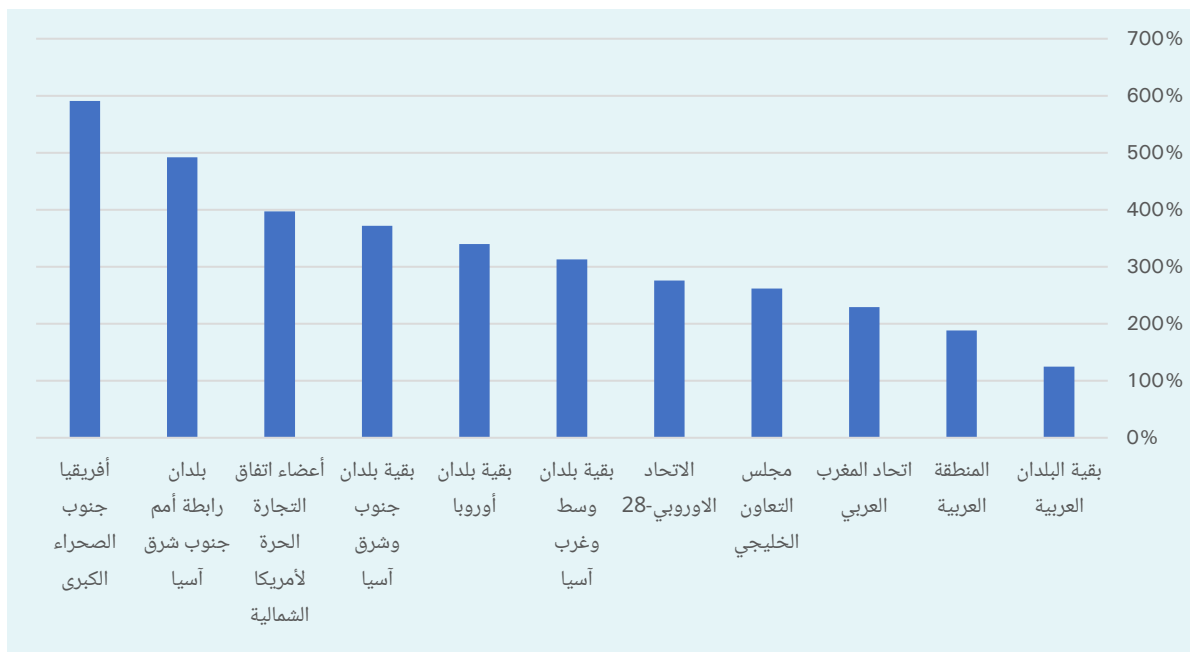


### 13. دولة فلسطين

شكل المرفق 25.3 تكاليف التجارة لواردات دولة فلسطين (كنسبة مئوية من قيم الاستيراد حسب المنشأ)، 2010

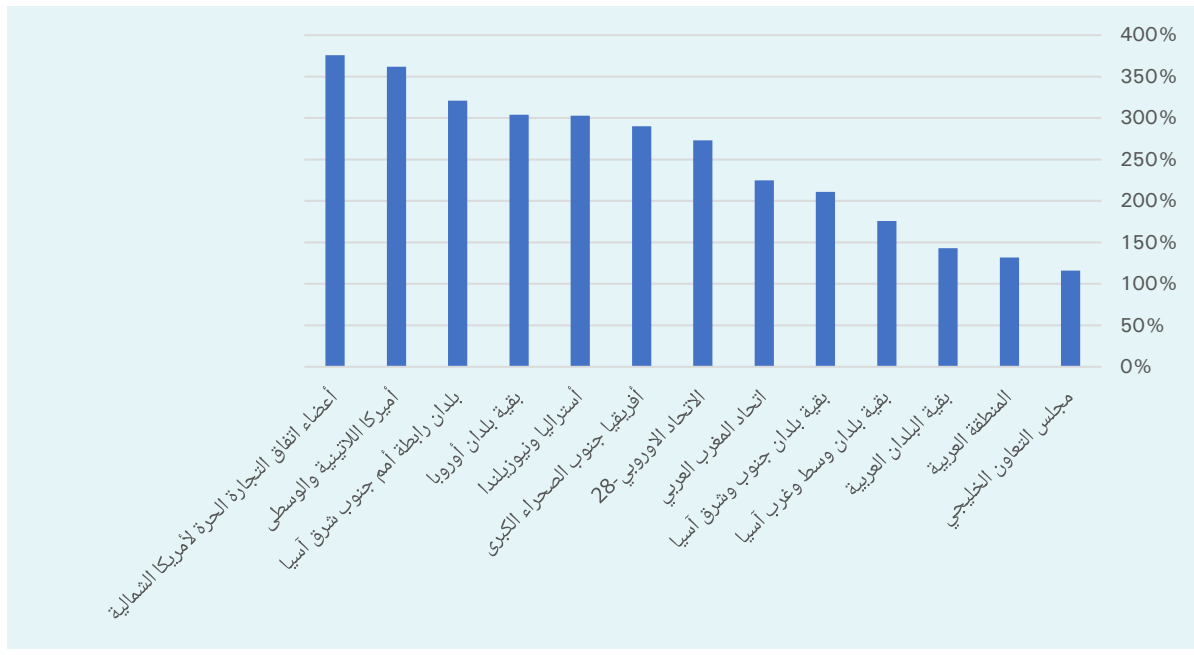


شكل المرفق 26.3 تكاليف التجارة لصادرات دولة فلسطين (كنسبة مئوية من قيم التصدير حسب المقصد)، 2010

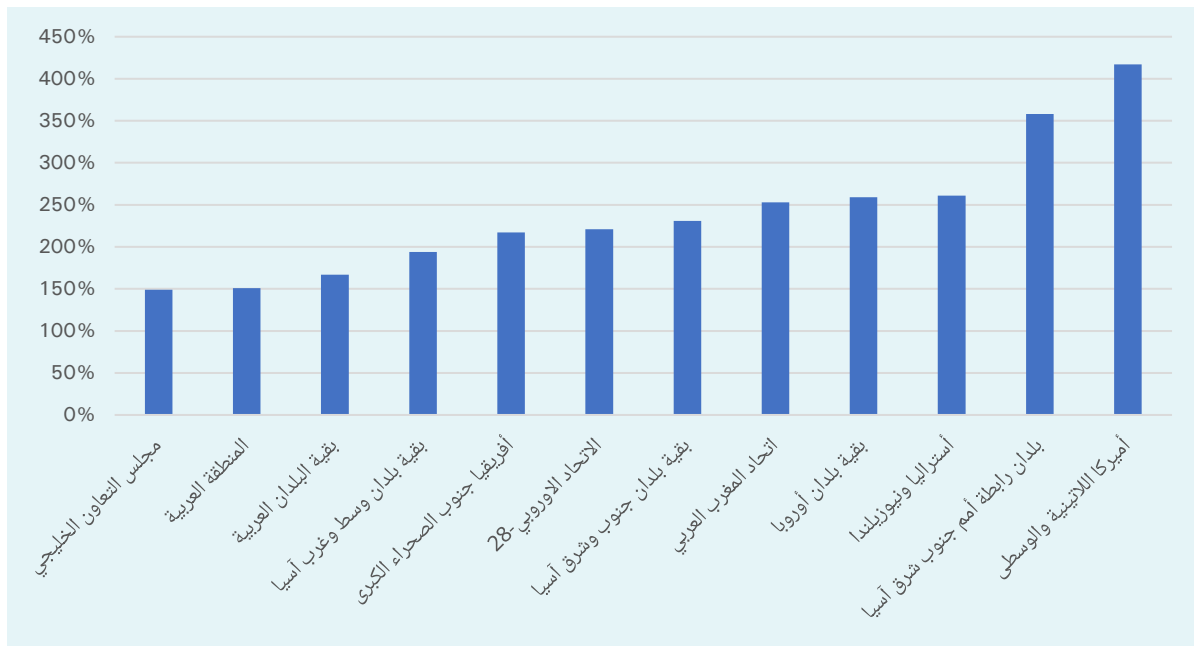


## 14. السودان

شكل المرفق 27.3 تكاليف التجارة لواردات السودان (كنسبة مئوية من قيم الاستيراد حسب المنشأ)، 2015



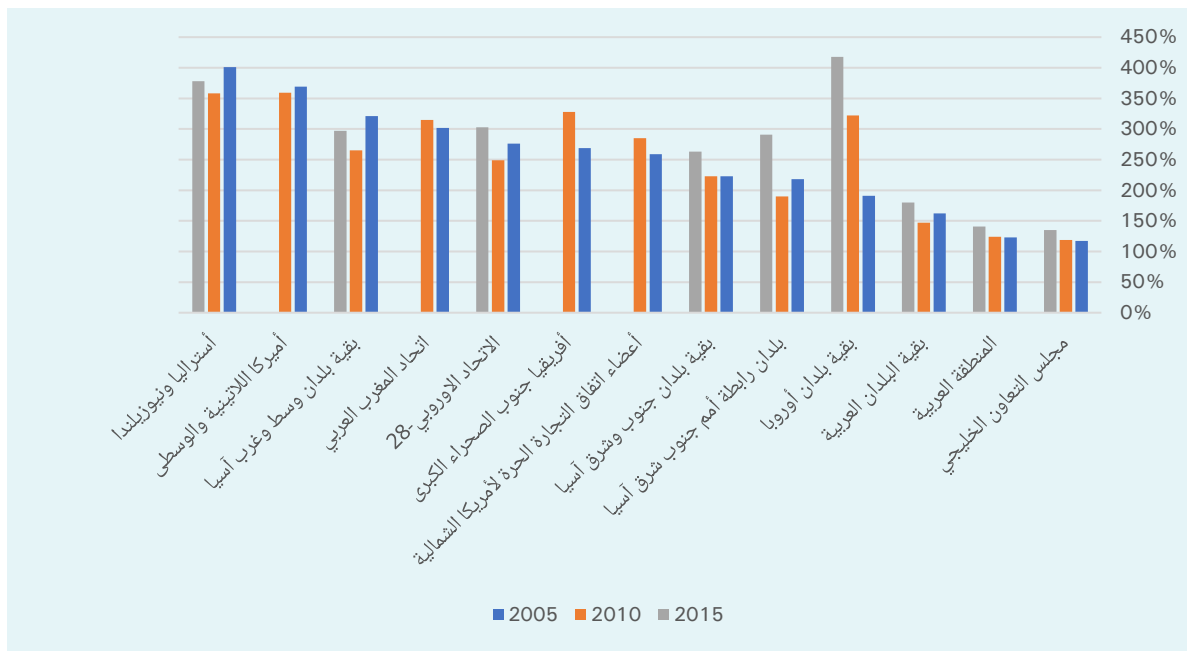
شكل المرفق 28.3 تكاليف التجارة لصادرات السودان (كنسبة مئوية من قيم التصدير حسب المقصد)، 2015



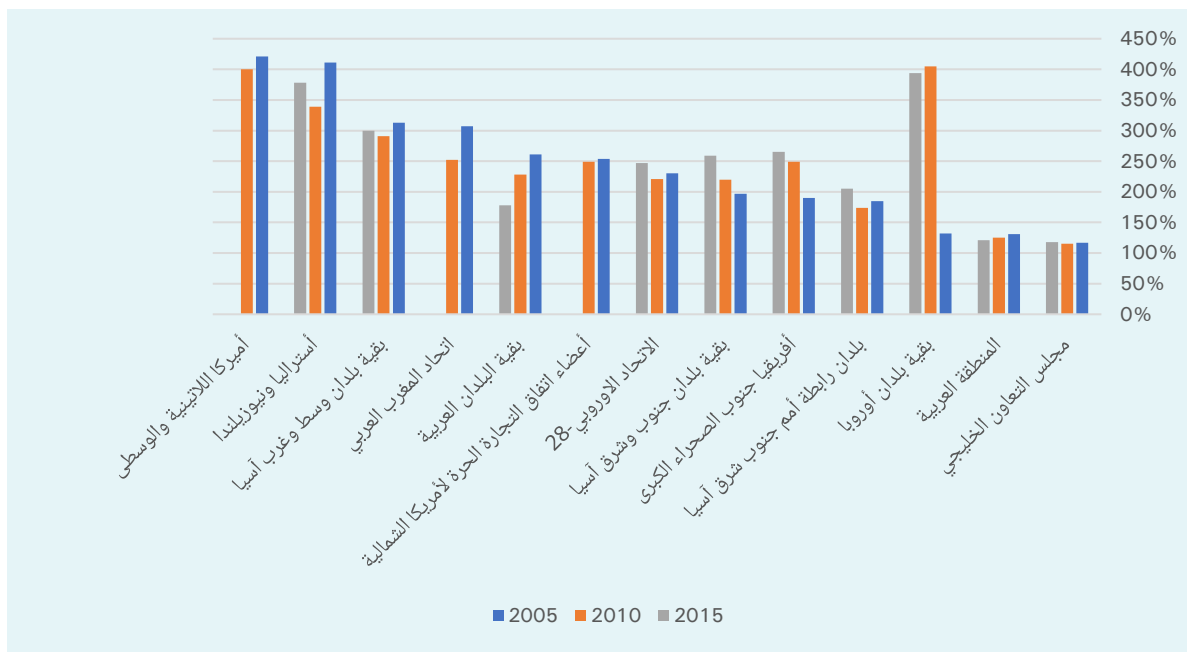


## 15. اليمن

شكل المرفق 29.3 تكاليف التجارة لواردات اليمن (كنسبة مئوية من قيم الاستيراد حسب المنشأ)



شكل المرفق 30.3 تكاليف التجارة لصادرات اليمن (كنسبة مئوية من قيم التصدير حسب المقصد)





## المراجع

- الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) (2018). *تقييم التكامل الاقتصادي العربي: التجارة في الخدمات كمحرك للنمو والتنمية*. E/ESCWA/EDID/2017/6. بيروت.
- الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، وآخرون (2017). *التقرير العربي حول الفقر المتعدد الأبعاد*. E/ESCWA/EDID/2017/2. بيروت.
- Amadji, A., and A. J. Yeats (1995). *Have Transport Cost Contributed to the Relative Decline of African Exports? Some Preliminary Evidence*. Policy Research Working Paper WPS1559. Washington, D.C.: World Bank.
- Anderson, J. (1979). "A Theoretical Foundation for the Gravity Model". *American Economic Review* 69(1): 106-116.
- Anderson, J. E., and E. van Wincoop (2002). "Borders, Trade and Welfare". In Susan Collins and Dani Rodrik, eds., *Brookings Trade Forum 2001*. Washington, D.C.: Brookings Institution, pp. 207-244.
- Anderson, J. E., and E. van Wincoop (2003). "Gravity with Gravitas". *American Economic Review* 93.
- Anderson, J. E., and E. van Wincoop (2004). "Trade Costs". *Journal of Economic Literature* 42(3): 691-751.
- Arnell, E. (2016). *Reducing Trade Costs as a Means to Achieve Sustainable Development Goals*. Cuts International.
- Arvis, J.-F., Y. Duval, B. Shepherd and C. Utkotham (2015). *Trade Cost in the Developing World: 1995-2010*. Policy Research Working Paper WPS6309. Washington, D.C.: World Bank.
- Behar, A., and C. Freund (2011). *The Trade Performance of the Middle East and North Africa*. Washington, D.C.: World Bank.
- Bernard, A. B., and J. B. Jensen, P. K. Schott (2006). "Trade Costs, Firms and Productivity". *Journal of Monetary Economics* 53(5): 917-937.
- Combes, P.-P., and M. Lafourcade (2004). *Transport Costs: Measures, Determinants, and Regional Policy Implication for France*. Available at [www.ecoledespoints.fr/ceras/labo/combeslafourcaderevision.pdf](http://www.ecoledespoints.fr/ceras/labo/combeslafourcaderevision.pdf).
- Didier, R. (2008). *Fixed Transport Costs and International Trade*. Available at [www.biz.uiowa.edu/faculty/rriezman/papers/Lpr6-Jonesvol-rev.pdf](http://www.biz.uiowa.edu/faculty/rriezman/papers/Lpr6-Jonesvol-rev.pdf).
- Ebaidalla, M., and M. E. Ebaidalla (2018). "Assessing the Intra-Arab Trade Integration and Potential: Evidence from Stochastic Frontier Gravity Model". A paper prepared for ERF 24<sup>th</sup> Annual Conference, Giza.
- Europa (n.d.). Available at [https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping_en).
- Ghoneim, N. P. (2013). "Middle East and North Africa Integration: Through the Lens of Non-tariff Measures". *Journal of Economic Integration* 28(4): 580-609.
- Hannan, S. A. (2018). *The impact of Trade Agreements: New Approach, New Insights*. IMF Working Papers No. 16/117. Washington, D.C.: International Monetary Fund.
- Hoffman, J. (2002). The cost of international transport, and integration and competitiveness in Latin America and the Caribbean. Economic Commission for Latin America and the Caribbean.

- Hummels, D. (1999). "Have International Transportation Costs Declined?" Chicago, Illinois: University of Chicago.
- Hummels, D., and A. Skiba (2004). "Shipping the Good Apples Out? An Empirical Confirmation of the Alchian Allen Conjecture". *Journal of Political Economy* 112(6): 1384-1402.
- Huong, T. T. (2017). *Impact of Transport Cost on Vietnamese Textile Exports*. Working Paper No. 02/2017. World Trade Institute of the University of Bern and the Swiss State Secretariat for Economic Affairs.
- Inklaar, R., and M. P. Timmer (2007). "Mind the Gap! International Comparison of Productivity in Services and Goods Production". *German Economic Review*, 24 April: 281-307. Available at <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/j.1468-0475.2007.00408.x>.
- Ismail, N. W., and J. M. Mahyideen (2015). "The Impact of Infrastructure on Trade and Economic Growth in Selected Economies in Asia". ADBI Working Paper Series No.553. Asian Development Bank.
- Jelassi, M. (2015). *Bilateral Trade Costs in the Arab Region*. ESCWA.
- Khan, I. U., and K. Kalirajan (2011). "The impact of costs on export an empirical modeling". *Economic Modeling* 28(3): 1341-1347.
- Kimura, F., and H. H. Lee (2006). "The Gravity Equation in International Trade in Services". *Review of World Economics* 142: 92-121.
- Korinek, J. (2009). *Clarifying trade costs: Maritime transport and its effect on agricultural*. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development.
- Krugman, P. (1979). "Increasing Returns, Monopolistic Competition, and International Trade". *Journal of International Economics* 9: 469-476.
- Martinez-Zarzoso, G. W. (2010). Determinants of Maritime Transport Cost – A Panel Data Analysis for Latin American Trade. In G. W. Martinez-Zarzoso, ed., *Transportation Planning and Technology*. New York: Routledge.
- Miao, G., and F. Fortanier (2017). *Estimating Transport and Insurance Costs of International Trade*. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development.
- Novy, D. (2013). "Gravity redux: measuring international trade costs with panel data". LSE Research Online. Available at [http://eprints.lse.ac.uk/59308/1/\\_lse.ac.uk\\_storage\\_LIBRARY\\_Secondary\\_libfile\\_shared\\_repository\\_Content\\_Novy,%20D\\_Gravity%20redux\\_Novy\\_Gravity%20redux\\_2014.pdf](http://eprints.lse.ac.uk/59308/1/_lse.ac.uk_storage_LIBRARY_Secondary_libfile_shared_repository_Content_Novy,%20D_Gravity%20redux_Novy_Gravity%20redux_2014.pdf).
- Obstfeld, M., and K. Rogoff (2000). "The Six Major Puzzles in International Macroeconomics: Is There a Common Cause?" *NBER/Macroeconomics Annual* 15(1): 339-390.
- Parameswaran, B. (2014). *The Liberalization of Maritime Transport Services: With Special Reference to the WTO/GATS Framework*. Springer.
- Pérez-Salas, G., A. Jaimurzina and G. Wilmsmeier (2014). *The Potential of AID FOR TRADE to Improve Infrastructure and Logistics Performance of Landlocked Developing Countries of Latin America*. Economic Commission for Latin America and the Caribbean.
- Rauch, J. (1999). "Networks versus markets in international trade". *Journal of International Economics* 48(1): 7-35.
- Rodrigue, J.-P. (n.d.). *The Geography of Transport Systems*. Available at <https://transportgeography.org/>.
- Rodrigue, J.-P., and T. Notteboom (2013). "Transportation and the Economy". In J. P. Rodrigue, *The Geography of Transport Systems*. New York: Routledge.
- Shepherd, B. H. (2015). "Reducing Trade Costs". *International Growth Center*. Available at [www.theigc.org/blog/reducing-trade-costs/](http://www.theigc.org/blog/reducing-trade-costs/).

- SloCat (2015). *Transport Commitments Report: Contribution of Transport Commitments and the Global Goals on Sustainable Development*.
- Tinbergen, J. (1962). *Shaping the World Economy: Suggestions for an International Economic Policy*. New York: Twentieth Century Fund.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) (2010). "Trade and Poverty Analysis". In C. Mezge, ed., *Virtual Institute Teaching Material on Trade and Poverty*. Geneva and New York.
- United Nations University (UNU) (2007). "The Significance of Transport Cost in Africa". Policy brief. Available at [www.files.ethz.ch/isn/38608/pb07-05.pdf](http://www.files.ethz.ch/isn/38608/pb07-05.pdf).
- Van Wincoop, J. A. (2003). "Gravity with Gravitas: A Solution to the Border Puzzle". *American Economic Review* 93: 515-519.
- Wolde, H., and R. Bhattacharya (2010). *Constraints on Trade in the MENA Region*. IMF Working Papers. Washington, D.C.: International Monetary Fund.
- World Bank (2015). "A Global Opportunity for Sustainable Transport". Feature story, 15 July. Available at [www.worldbank.org/en/news/feature/2015/07/31/a-global-opportunity-for-sustainable-transport](http://www.worldbank.org/en/news/feature/2015/07/31/a-global-opportunity-for-sustainable-transport).
- World Bank (2016). *Doing Business 2017: Equal Opportunity for All*. Washington, D.C.



# الحواشي

## الفصل 1

1. يشير الشكل التالي إلى التكلفة الإضافية المضافة إلى القيمة الأصلية للمنتج.

## الفصل 2

2. انظر: <https://transportgeography.org>.
3. مثل مدة الشحن والتكاليف، والنقل الداخلي والتأمين والتخزين وتكاليف المناولة وما إلى ذلك، لكل حاوية وقيمة محتوى الحاوية، من بين أمور أخرى.
4. حسابات قائمة على بيانات البنك الدولي لعام 2016.
5. انظر: [www.shipping.com.jo/page/aqaba-port-statistic](http://www.shipping.com.jo/page/aqaba-port-statistic).
6. انظر: [www.maritime-executive.com/article/imo-agrees-to-co2-emissions-target](http://www.maritime-executive.com/article/imo-agrees-to-co2-emissions-target).

## المرفق 1

7. انظر: [www.unescap.org/resources/escap-world-bank-trade-cost-database](http://www.unescap.org/resources/escap-world-bank-trade-cost-database).





تكاليف التجارة عامل محدد رئيسي للقدرة التنافسية التجارية ولاندماج في الاقتصادات الإقليمية والعالمية. هكذا يؤدي ارتفاع تكاليف التجارة في المنطقة العربية إلى انخفاض التكامل التجاري على المستويين الإقليمي والعالمي. وتبحث الدراسة الحالية تكاليف التجارة في المنطقة على مستوى الاقتصاد الوطني كما على المستوى القطاعي.

تبين النتائج تفاوت تكاليف التجارة بين البلدان العربية وبينها وشركائها التجاريين. ومنها يتضح أن تكاليف التجارة مع الشركاء التجاريين التقليديين، كالاتحاد الأوروبي، معتدلة، غير أنها مرتفعة مع مناطق أخرى. وعلى نحو مشابه، اتضح أن تكاليف التجارة كانت لبعض القطاعات أفضل من غيرها. وعلى وجه الإجمال، تظل تكاليف التجارة في المنطقة العربية تشكّل عقبة أمام توسيع مشاركة المنطقة في التجارة الدولية وأمام التكامل ضمن المنطقة. وتساهم في ذلك عوامل مختلفة، منها تكاليف النقل وتكاليف الخدمات اللوجستية. ولذا من الضروري ضرورة حاسمة إجراء مزيد من البحوث في تكاليف التجارة على المستوى القطري، والتركيز على تحليل تكاليف التجارة إلى مكوناتها الأساسية.

