



# المعهد العربي للتخطيط Arab Planning Institute

## تيسير التجارة (المفهوم، المكاسب، التكاليف، ومؤشرات القياس)

إعداد

أ.د. عقبة عبداللاوي

د. خليفة خالدي

سلسلة دورية تعنى بقضايا التنمية في الدول العربية

العدد المائة والثامن والخمسون - 2022

جميع الحقوق محفوظة © المعهد العربي للتخطيط 2022

---

الأراء الواردة في هذا الإصدار تعبر عن رأي المؤلف وليس عن رأي المعهد

---

## أهداف «جسر التنمية»

إن إتاحة أكبر قدر من المعلومات والمعارف لأوسع شريحة من أفراد المجتمع، يعتبر شرطاً أساسياً لجعل التنمية قضية وطنية يشارك فيها كافة أفراد وشرائح المجتمع وليس الدولة أو النخبة فقط. كذلك لجعلها نشاطاً قائماً على المشاركة والشفافية وخاضعاً للتقييم والمساءلة.

وتأتي سلسلة «جسر التنمية» في سياق حرص المعهد العربي للتخطيط على توفير مادة مبسطة قدر المستطاع للقضايا المتعلقة بسياسات التنمية ونظرياتها وأدوات تحليلها بما يساعد على توسيع دائرة المشاركين في الحوار الواجب إثارته حول تلك القضايا حيث يرى المعهد أن المشاركة في وضع خطط التنمية وتنفيذها وتقييمها من قبل القطاع الخاص وهيئات المجتمع المدني المختلفة، تلعب دوراً مهماً في بلورة نموذج ومنهج عربي للتنمية يستند إلى خصوصية الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية والثقافية والمؤسسية العربية، مع الاستفادة دائماً من التوجهات الدولية وتجارب الآخرين.

والله الموفق لما فيه التقدم والازدهار لأمتنا العربية،،،

مدير عام المعهد العربي للتخطيط

## تيسير التجارة

### (المفهوم، المكاسب، التكاليف، ومؤشرات القياس)

إعداد: أ.د. عقبة عبداللاوي\*، د. خليفة خالد\*\*

#### مقدمة

تبشر نظريات التجارة الدولية القديمة منها والجديدة، بأن التجارة الحرة (Free Trade) صفقة مربحة للجميع، فهي تسمح للإنتاج المحلي بأن يقتحم الأسواق الخارجية، ويجد له موطئ قدم فيها، كما أنها تزيد من حجم وأنواع السلع والخدمات التي يمكن للمستهلكين المحليين المفاضلة بينها؛ وعلى الرغم من تأثير العولمة الذي ساعد كثيرا في ترسيخها وانتشارها، إلا أن التجارة الحرة لا تزال تجد معارضة على نطاق واسع، حيث يجادل البعض بأنها تهدد الصناعات المحلية بفعل منافسة الواردات لها، كما يترتب عنها ضياع إيرادات جبائية ناجمة عن خفض التعريفات الجمركية؛ لذا لجأت بعض الدول إلى وضع حواجز تحد من تدفق السلع العابرة لحدودها.

إن هذه الحواجز التجارية (Trade Barriers) هي في الحقيقة سياسات تضع بمقتضاها الحكومات قيودا على التجارة الدولية لأجل زيادة تكلفتها، من بينها الحواجز الجمركية (Tariff Barriers) والتي من أكثرها شيوعاً التعريفات الجمركية (Tariff)، وهي ضريبة على السلع المستوردة تهدف إلى زيادة أسعارها مقارنة بأسعار السلع المحلية؛ مما يجعلها أقل قدرة على منافسة المنتج المحلي، ومن العوائق الأخرى أمام التجارة الإعانة الحكومية (Government Subsidy) وهي أموال تمنحها الحكومات لصناعات محلية معينة بغرض المحافظة عليها وحمايتها من المنافسة الخارجية وذلك بجعل إنتاجها أرخص سعرا من السلع الأجنبية، غالباً ما تسمى هذه الحواجز "بالحمائية" (Protectionism)؛ لأن الغرض المعلن منها هو حماية أو تطوير صناعات أو قطاعات معينة من الاقتصاد، أما الحواجز غير الجمركية (Non-Tariff Barriers) (NTBs)، وتسمى أيضاً التدابير غير التعريفية (Non-Tariff Measures) (NTMs)، فهي حواجز تجارية تقيّد واردات أو صادرات السلع أو الخدمات من خلال آليات أخرى غير فرض التعريفات الجمركية؛ وتتألف هذه التدابير من تدابير تقنية، كالتدابير الصحية، وتدابير حماية البيئة، وتدابير أخرى درج على استخدامها كأدوات للسياسة التجارية؛ مثل الحصص (quotas)، أو مرقبة الأسعار، أو قيود الصادرات، أو التدابير الطارئة المتعلقة بحماية التجارة، بالإضافة إلى تدابير أخرى داخلية مثل المنافسة، أو تدابير الاستثمار المتصلة بالتجارة، أو المشتريات الحكومية، أو قيود التوزيع.

\* جامعة الوادي، مخبر بحث متطلبات تأهيل وتنمية الاقتصاديات النامية في ظل الانفتاح الاقتصادي العالمي، الجزائر، okbabde@gmail.com

\*\* جامعة الوادي، khalifa.khalidi@gmail.com

إنّ المتأمل في الحواجز السابقة يجد أنها تتميز بالقصدية، أي أنها سياسات تجارية مقصودة تلجأ لها الحكومات طواعية لتحقيق أهداف اقتصادية معينة (حسب وجهة نظرها)، والحقيقة أنّ هذه الحواجز التقليدية نوقشت على مدار الجولات المتعاقبة للمفاوضات التجارية المتعددة الأطراف والتي نجحت إلى حد كبير في تقليصها؛ غير أنه ثمة معيقات أخرى تعرقل انسياب السلع والبضائع، لكن لا يمكن وصفها بالقصدية، فعلى سبيل المثال: قبل الوصول إلى الحدود نجد تكاليف النقل أو الخدمات اللوجستية؛ وعند عبور الحدود، نجد تكاليف متطلبات الامتثال للوثائق والجمارك والإجراءات الإدارية المطوّلة والتأخيرات الأخرى؛ أما مرحلة ما وراء الحدود، فنجد التكاليف المترتبة عن الإجراءات التنظيمية غير الجمركية والعوائق العامة لممارسة الأعمال التجارية. لقد اصطلح على الإجراءات التي تعمل على تذليل هذه الحواجز بتدابير "تيسير التجارة" (Trade facilitation)، وإنّ لفت الانتباه نحوها ومعالجتها أضحي اليوم ضمن ما يعرف بالجيل الثاني من قضايا التجارة الحرّة، والتي تعتبر أحد أكثر موضوعات السياسة التجارية الحالية إثارة للاهتمام؛ ففي السنوات الأخيرة اكتسبت هذه التدابير زخماً وأهمية باعتبارها ساحة واعدة لخفض تكاليف التجارة.

إنّ المتأمل في الحواجز التجارية التقليدية يجد أنها تتميز بالقصدية، أي أنها سياسات تجارية مقصودة تلجأ لها الحكومات طواعية لتحقيق أهداف اقتصادية معينة، غير أنه ثمة معيقات أخرى تعرقل انسياب السلع والبضائع، لكن لا يمكن وصفها بالقصدية، كتكاليف النقل أو الخدمات اللوجستية؛ ومتطلبات الامتثال للوثائق والجمارك والإجراءات الإدارية المطوّلة. لقد اصطلح على الإجراءات التي تعمل على تذليل هذه الحواجز "بتدابير تيسير التجارة".

يسلّط هذا العدد من جسر التنمية الضوء على موضوع تيسير التجارة؛ وذلك من خلال عرض نظرة موجزة حوله تتناول أساساً المحطات التاريخية التي واكبت نشأته وتطوّره، لنعرّج بعدها إلى تقديم لائحة من التعاريف التي حاولت أن تضبط حدود المفهوم، لننتقل بعدها لإظهار المكاسب والتكاليف المترتبة عن تنفيذ الإجراءات المرتبطة به، ولتختتم في الأخير بسرد مجموعة من المؤشرات التي أنشأتها عدة منظمات دولية ذات صلة بهذا الميدان بغرض قياس مدى تنفيذ التدابير المتعلقة بتيسير التجارة.

## أولاً: الخلفية التاريخية

على الرغم من أنّ مصطلح تيسير التجارة قد يبدو مصطلحاً جديداً نسبياً، تم تناوله ابتداءً في أدبيات منظمة التجارة العالمية، إلا أنّ أصل المفهوم أبعد من ذلك بكثير، فهو يسبق حتى وجود الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة (الجات 1947)؛ فاتفاقية برشلونة والنظام الأساسي لحرية العبور لعام (1921)<sup>(1)</sup> (التي ما زالت سارية المفعول)، والاتفاقية الدولية لعام 1923 المتعلقة بتبسيط الإجراءات الجمركية<sup>(2)</sup> تغطيان العديد من القضايا التي تدرج اليوم ضمن تدابير تيسير التجارة.

فمع تطور الممارسات الجمركية في ضوء التقنيات الحديثة والتقدم في مجال النقل والاتصالات، ونتيجة لفحص القضايا الجمركية التي أثارها (الجات 1947)، اعتمدت منظمة الجمارك العالمية (التي

أنشئت عام 1953) الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية (اتفاقية كيوتو)<sup>(3)</sup> عام 1974، والتي جرى تعديلها وتحديثها في يونيو/جوان 1999 لضمان وفائها بالمتطلبات المستجدة للحكومات وللتجارة الدولية التي تتناسب مع مقتضيات القرن الواحد والعشرين. دخلت اتفاقية كيوتو المعدلة حيز التنفيذ في 3 شباط/فبراير 2006، وهي تغطي مجموعة من المسائل الجمركية، بما في ذلك تبسيط الوثائق، وتقييم الرسوم والضرائب، وآليات الاستئناف في الشؤون الجمركية؛ وتقدم عددا من المبادئ التوجيهية المحددة لمساعدة الدول في تقليل الحواجز التجارية بسبب العوائق الجمركية.

أما في ظل منظمة التجارة العالمية، فقد بدأت الجهود المستهدفة لإطلاق مناقشات تيسير التجارة في منتصف التسعينات؛ فخلال المؤتمر الوزاري الأول لأعضاء المنظمة في سنغافورة عام 1996، ورد أول ذكر لموضوع تيسير التجارة في خطابات المنظمة، حيث وافقت الدول الأعضاء على تأسيس مجموعات عمل معنية بدراسة أربع قضايا؛ وهي التجارة والمنافسة، والشفافية في المشتريات الحكومية، والتجارة والاستثمار، وموضوع تيسير التجارة، وقد أُطلق على هذه القضايا الأربع فيما بعد اسم "قضايا سنغافورة". وفيما يتعلق بقضية تيسير التجارة، فقد وافقت الدول الأعضاء على ما يلي: إجراء عمل استقصائي وتحليلي يعتمد على عمل المؤسسات الدولية الأخرى ذات الصلة، وذلك بشأن تيسير إجراءات التجارة وتبسيطها؛ من أجل تقييم نطاق قواعد وأحكام المنظمة في هذا المجال.

عكست هذه اللغة ساعتئذ حلاً وسط بين فريقين، أولئك الذين يرغبون بالشروع في التفاوض على أساس اتفاقية تجارية جديدة وغيرهم ممن لا يتبنون هذا الطرح، لا سيما من الدول النامية والأقل نمواً، الذين كانوا أكثر تشككاً في جدوى المفاوضات على هذا الأساس ويفضلون برنامج عمل محدود لشعورهم بعدم الاستعداد لاتفاق تجاري جديد؛ والسبب هو المخاوف من عدم امتلاك القدرة على تنفيذ التزامات إضافية.

وعندما أقرت المنظمة جدول أعمال الدوحة للتنمية عام 2001 نصّ الإعلان الوزاري لمؤتمر الدوحة على أن يقوم مجلس التجارة بالسلع بما يلي: "مراجعة الجوانب ذات الصلة بالمادة الخامسة (حرية العبور)، المادة الثامنة (الرسوم والإجراءات الشكلية المتعلقة بالاستيراد والتصدير)، والمادة العاشرة (نشر وإدارة تشريعات التجارة) من (الجات 1994) وتوضيحها وتحسينها عند الضرورة، إضافة إلى تحديد احتياجات تيسير التجارة وأولويات الأعضاء وخاصة في البلدان النامية والأقل نمواً؛ إلا أن هذا النص لم يتضمن بأيّ حال تكليفاً بالشروع في التفاوض، ولكنه يوضح النطاق المحتمل لأيّ مفاوضات مستقبلية؛ وبالتالي، فقد قامت الدول الأعضاء بمراجعة هذه المواد الثلاث من منطلق تأثيرها على الإجراءات الحدودية.

في يوليو/جويلية 2004 وفي إطار الأعمال الاستقصائية وأعمال المراجعة التي تم تدشينها منذ عام 1996 وافقت الدول الأعضاء أخيراً على إضافة تيسير التجارة إلى جدول أعمال الدوحة للتنمية، ليتضمن تكليفاً واضحاً من وزراء التجارة بالبدء بالتفاوض، وقد تمّ تشكيل مجموعة تفاوضية لتيسير التجارة في المنظمة،

وبدأت عملها بجلسات تبادل الخبرات بين الدول الأعضاء، بالإضافة إلى عرض خبرات المنظمات الدولية وأنشطتها في هذا المجال.

وفي الملحق (د) من الاتفاق الذي يطلق عليه "حزمة يوليو/جويلية" لعام 2004 حُدِّدَت مجالات العمل في المفاوضات المتعلقة بتيسير التجارة بمراجعة المواد التي سبق ذكرها، وذلك بغرض إضفاء المزيد من السرعة على حركة البضائع والإفراج عنها وتخليصها جمركيا بما في ذلك بضائع الترانزيت، كما نوّه الاتفاق للهدف من هذه المفاوضات المتمثل في تعزيز المساعدة والدعم الفني في بناء القدرات في هذا المجال، كما سعت المفاوضات كذلك إلى توفير التعاون الفعال بين سلطات الجمارك وأية سلطات أخرى ذات صلة بشأن تيسير التجارة.

وفي تشرين الأول/أكتوبر 2004 تم تأسيس المجموعة التفاوضية بشأن تيسير التجارة التابعة للمنظمة، التي درست ما إذا كانت هذه المواد كافية لوحدها لدعم تيسير التجارة من خلال الإجراءات الوطنية التي يجب أن تتسم بالكفاءة والإدارة الفعالة للحدود، وقد اعتمدت العمليات الخاصة بتوضيح وتحسين هذه المواد على الاقتراحات المقدمة من جانب الدول الأعضاء.

وبعد مرور حوالي عقد من الزمن من المفاوضات وبتاريخ السابع من كانون الأول/ديسمبر 2013 وبمدينة بالي الإندونيسية رأت اتفاقية تيسير التجارة (Trade Facilitation Agreement) (TFA) (النور، حيث وافق 159 عضوا عليها، وتعدّ هي الأحدث من بين اتفاقيات المنظمة، وهي أولى النتائج المتحققة عن جدول أعمال الدوحة للتنمية التي بدأ أنها حققت في النهاية بعض النجاح الملموس وإن كان محدودا. وفي يوم الأربعاء 22 شباط/فبراير 2017 بمقرها بمدينة جنيف السويسرية، أعلنت المنظمة أن الاتفاقية<sup>(4)</sup> قد دخلت حيز التنفيذ، وذلك بعد أن أشعر ثلثا أعضاء المنظمة قرار قبولهم لها.

إنّ مصطلح "تيسير التجارة" هو أصل من منظمة التجارة العالمية، تمّ نحتُه وتداوله أول مرة في أديباتها، غير أنّ ذلك لا يعني البتّة بأنه مفهوم جديد يُعزى إلى بنات أفكارها. فمن خلال تتبّع المسار التاريخي للعمل التجاري الدوليّ حول المواضيع التي يشملها هذا المفهوم، والذي سبق ظهور اتفاقية تيسير التجارة، تبين أنّ القضايا المتعلقة بالعقبات التقنيّة والإدارية على مستوى الجمارك والحدود (التي تغطّيها اتفاقية تيسير التجارة اليوم) كانت من أقدم المجالات المتفاوض حولها.

جدول رقم (1): أهم محطات معالجة موضوع تيسير التجارة في ظل منظمة التجارة العالمية

التاريخ	المناسبة	الإجراءات المتخذة
ديسمبر/كانون الأول 1996	المؤتمر الوزاري الأول في سنغافورة	إجراء عمل استقصائي وتحليلي بشأن تيسير التجارة
نوفمبر/ تشرين الثاني 2001	المؤتمر الوزاري الرابع في الدوحة	مراجعة الجوانب ذات الصلة بالمواد V، VIII، X من (الجات 1994)
جويلية/يوليو 2004	جدول الدوحة للتنمية (حزمة يوليو 2004)	تشكيل مجموعة تفاوضية لتيسير التجارة
ديسمبر/كانون الأول 2013	المؤتمر الوزاري السابع في مدينة بالي الإندونيسية	المصادقة على اتفاقية تيسير التجارة
فبراير/شباط 2017	مقر المنظمة بمدينة جنيف السويسرية	دخول الاتفاقية حيز التنفيذ

المصدر: من إعداد المؤلفين

## ثانياً: تعريف تيسير التجارة

في العديد من التقارير والدراسات الأكاديمية، تمت الإشارة إلى مصطلح "تيسير التجارة" ووضعت له تعريفات مختلفة، فعند (Persson, 2013) هو "تسهيل قيام التجار بنقل البضائع عبر الحدود من خلال جعل الإجراءات التجارية المرهقة عبر الحدود أكثر فاعلية": في حين يؤكد (Zaki, 2014) أن تيسير التجارة يشمل خمسة عناصر أساسية: تبسيط إجراءات التجارة والوثائق، مواءمة الممارسات والقواعد التجارية، مزيد من الشفافية في المعلومات والإجراءات الخاصة بالتدفقات الدولية، اللجوء إلى التكنولوجيات الجديدة لتعزيز التجارة الدولية، والمزيد من وسائل الدفع المضمونة للتجارة الدولية (أكثر موثوقية وأسرع)؛ غير أن تعريف (Portugal-Perez and Wilson, 2012) كان واسعاً، فقد اعتبر أن تيسير التجارة يتضمن بعدين، أحدهما "صلب" يتعلق بالبنية التحتية الملموسة مثل الطرق والموانئ والطرق السريعة والاتصالات السلوكية واللاسلكية، فضلاً عن بُعد "ناعم" يتعلق بالشفافية وإدارة الجمارك وبيئة الأعمال وغير ذلك من الجوانب المؤسسية غير الملموسة.

أما بالنسبة للمنظمات الدولية، فقد ركّز تعريف لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (UNECE)، ومركز الأمم المتحدة لتيسير التجارة والأعمال الالكترونية (UN/CEFACT) على الهدف من تيسير التجارة حين أشارا إلى أنها تهدف إلى "تنظيم التجارة الدولية وتبسيطها، لا سيما إجراءات الاستيراد والتصدير ومتطلبات إجراءات المرور العابر التي تطبقها الجمارك وغيرها من الوكالات"، لكنه بالنسبة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) فهو يشير إلى السياسات والتدابير الرامية إلى تخفيف تكاليف التجارة من خلال تحسين الكفاءة في كل مرحلة من مراحل السلسلة التجارية الدولية، بينما يأتي تعريف منظمة التجارة العالمية (WTO) على النحو التالي: "تيسير وتنسيق إجراءات التجارة الدولية، ويُقصد بالإجراءات التجارية، الأنشطة

والممارسات والتصرفات الشكلية أو الرسمية التي يتم اتخاذها في جمع البيانات المطلوبة لحركة البضائع في التجارة الدولية وعرضها والتبليغ عنها ومعالجتها"

جدول رقم (2): تعاريف أخرى لتيسير التجارة

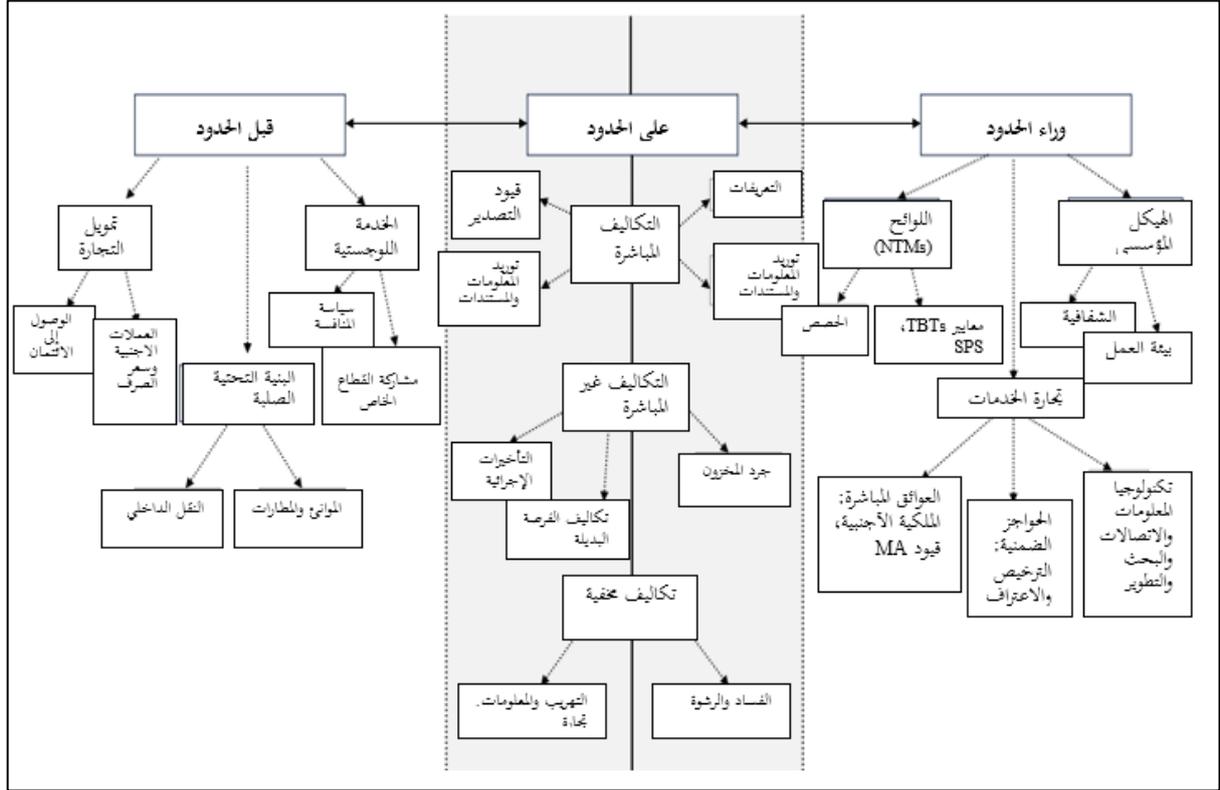
يسمى تيسير التجارة إلى إنشاء بيئة شفافة يمكن التنبؤ بها للمعاملات التجارية عبر الحدود بناء على إجراءات وممارسات جمركية ومتطلبات التوثيق وعمليات الشحن والعبور وترتيبات التجارة والنقل بسيطة وموحدة	مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية
تحسينات في كفاءة العمليات المرتبطة بالتداول في البضائع عبر الحدود الوطنية	غرفة التجارة الدولية
يشير تيسير التجارة إلى تبسيط وترشيد الجمارك والإجراءات الإدارية الأخرى التي تعيق أو تؤخر أو تزيد من تكلفة نقل البضائع عبر الحدود الدولية	منظمة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ
مفهوم موجه نحو الحد من تعقيد وتكلفة عملية المعاملات التجارية وضمان أن تتم جميع هذه الأنشطة بطريقة فعالة وشفافة ويمكن التنبؤ بها. وهو يتصل بمجموعة واسعة من المجالات والأنشطة مثل اللوائح والضوابط الحكومية، وكفاءة الأعمال، والنقل، وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات ونظم الدفع	مجلس التجارة في السويد

المصدر: تقرير منظمة التجارة العالمية (تسريع التجارة: فوائد وتحديات تنفيذ اتفاقية تيسير التجارة لمنظمة التجارة العالمية)، 2015، ص. 36.

من خلال دراسة هذه التعاريف وغيرها لمفهوم تيسير التجارة نستطيع تصنيفها وفق بعدين: النطاق: بعض التعاريف يمكن وصفها بأنها «ضيقة النطاق»؛ لأنها تركز على الإجراءات على مستوى النقاط الحدودية للدولة فقط، في حين تشمل التعاريف «واسعة النطاق» تدابير ما قبل الحدود وما وراء الحدود.

البنية التحتية: تقتصر بعض التعاريف على تحسين إجراءات التجارة في «البنية التحتية الناعمة» مثل الإجراءات الإدارية كالبيروقراطية والشفافية، في حين تشمل التعاريف الأخرى الاستثمارات في «البنية التحتية الصلبة» مثل الموانئ، ووسائل النقل داخل البلاد، وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

الشكل رقم (1): تشخيص تكاليف التجارة



المصدر: تيسير التجارة والاقتصاد العالمي، منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، 2018، ص. 92.

وبالمجمل فإنّ «كل تدير من شأنه أن يقلّل من تكاليف الإجراءات التجارية، ويُسهّم بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في تسريع وتسليح حركة البضائع عبر الحدود، ولا يمكن إدراجه ضمن التدابير التعريفية أو غير التعريفية المتعارف عليها، يُعدّ من تدابير تيسير التجارة».

بالمجمل فإنّ «كل تدير من شأنه أن يقلّل من تكاليف الإجراءات التجارية، ويُسهّم بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في تسريع وتسليح حركة البضائع عبر الحدود، ولا يمكن إدراجه ضمن التدابير التعريفية أو غير التعريفية المتعارف عليها، يُعدّ من تدابير تيسير التجارة».

## ثالثا: مكاسب وتكاليف تيسير التجارة

### 1. مكاسب تيسير التجارة

إنّ تدابير تيسير التجارة ليس من شأنها الضغط على الحكومات لإلغاء الرسوم الجمركية أو تخفيضها على غرار التدابير التعريفية الأخرى؛ بل على العكس تماما، فالإجراءات الحدودية السلسلة والفعالة تجعل الإدارات الجمركية قادرة على معالجة المزيد من السلع، وبالتالي زيادة الإيرادات الحكومية المتأتية من تحصيل إيرادات الجمارك؛ بالإضافة إلى أن تحسين الإجراءات الإدارية ستُسهم في خفض تكاليف الممارسات البيروقراطية وستوفر موارد إضافية لتخصيصها لقطاعات أخرى، ولا يتوقف الأمر عند هذا الحد، فحتى الاستثمارات الأجنبية الوافدة ستتلأ حين تتأكد أن الواردات والصادرات تخضع لعمليات تأخير طويلة للغاية على مستوى الحدود تكون مكلفة ولا يمكن التنبؤ بها.

وستستفيد الشركات خاصة الصغيرة والمتوسطة (SMEs) (Small and midsize enterprises)؛ لأنها إذا تمكنت من تسليم البضائع بسرعة أكبر لعملائها، فإنها تكسب ولاءهم، وهذا من المرجح أنه يزيد من قدرتها التنافسية؛ كما أنّ تيسير التجارة سيساعدها أيضا في اقتحام الأسواق الأجنبية، أو سيعزز من مشاركتها في التجارة الدولية إن كانت تنشط فعلا في مجال الاستيراد والتصدير.

وسيکسب المستهلكون أيضا؛ لأنهم لا يضطرون لدفع تكاليف التأخير المطول على الحدود من جراء الإجراءات الجمركية المرهقة، فإذا انتظرت الشاحنة في الحدود أو الحاوية في الميناء لمدة أسبوع مثلا، فسيضطر التاجر في نهاية المطاف إلى تسليط تكاليف ذلك التأخير على عاتق المستهلكين.

إنّ تدابير تيسير التجارة ليس من شأنها الضغط على الحكومات لإلغاء الرسوم الجمركية أو تخفيضها على غرار التدابير التعريفية الأخرى؛ بل على العكس تماما، فالإجراءات الحدودية السلسلة والفعالة تجعل الإدارات الجمركية قادرة على معالجة المزيد من السلع، وبالتالي زيادة الإيرادات الحكومية المتأتية من تحصيل إيرادات الجمارك؛ بالإضافة إلى أنّ الاستثمارات الأجنبية الوافدة هي الأخرى ستتلأ حين تتأكد أنّ الواردات والصادرات تخضع لعمليات تأخير طويلة على مستوى الحدود تكون مكلفة.

يمكن رصد ستة أبعاد رئيسية تستند عليها هذه المكاسب:

1. ترسيخ الشفافية وإمكانية التنبؤ: إنّ الصعوبات التي تواجهها الشركات في الحصول على معلومات حول القواعد واللوائح التنظيمية المرتبطة بالمعاملات التجارية ومتطلبات تقديم البيانات، والتي تتركز في كثير من الأحيان بين مختلف الأجهزة الحكومية، مقترنة بالإجراءات المتغيرة والمتشابكة عبر مختلف البلدان والشركات، هي بعض التكاليف العديدة المتعلقة بنقص الشفافية وإمكانية التنبؤ؛ فكلما كانت العملية أكثر شفافية، كانت تكاليف الامتثال والتي تتعلق بجمع ونقل ومعالجة المعلومات والمستندات المطلوبة أقل، وكلما كانت العملية أسهل قلّ احتمال وقوعها في الأخطاء البشرية أو غير البشرية، نظرا لأن المعاملات التجارية الدولية عادة ما تتطلب عمليات خالية من الأخطاء، فمن خلال

وجود نظام شفاف يتميز بقدرة عالية على التنبؤ، تتحسن كفاءة وأرباح القطاع الخاص بشكل كبير، وتعني إمكانية التنبؤ العالية أيضا أنه يمكن تحسين إدارة الشركة بأكملها وتوجيهها بشكل كبير.

بالإضافة إلى ذلك، يُعدّ تيسير التجارة عاملا مهما لجذب الاستثمار الأجنبي المباشر؛ فمما لا شك فيه أن الإجراءات الجمركية والتجارية المرهقة هي وسيلة فعالة للغاية لنفور الشركات وتثبيطها عن الاستثمار الأجنبي المباشر، مما يؤدي إلى فقدان إيرادات ضريبية محتملة، فضلا عن فرص العمل ونقل التكنولوجيا، وكلها مطلوبة خاصة في البلدان النامية، فمن الضروري إذن بالنسبة للبلدان النامية على الخصوص أن تصبح إجراءاتها الجمركية والتجارية المتبادلة أكثر بساطة وشفافية ويمكن التنبؤ بها في جانب الاستيراد والتصدير.

وفي الأخير، من الواضح أن وجود نظام أكثر شفافية يخلق إمكانيات أفضل لمحاربة الفساد، وهو داء استشرى في العديد من الإدارات الجمركية خاصة في البلدان النامية، الأمر الذي من شأنه أن يعزّز إلى حد كبير من تحصيل الإيرادات الجمركية، والتي غالبا ما تكون واحدة من أكبر مصادر الدخل في العديد من البلدان.

2. كسب المزيد من الوقت: قد تستغرق التأخيرات على الحدود وفي الموانئ ونقاط التفتيش أياما وأسابيع وأحيانا أشهر، وهذا يشكل عبئا على الشركات، فتأخير التسليم يؤدي إلى تأخير المدفوعات ورسوم إضافية وانخفاض في جودة البضائع ومشاكل التخزين وزيادة خطر السرقة؛ وإذا كان من المسلم به أن كل عملية جمركية تحتاج إلى وقت لتتمّ معالجتها، لكن ذلك الوقت قد يصبح طويلا ومكلفا بشكل غير ضروري لعدة أسباب منها: تدني إنتاجية المسؤولين، والإجراءات البيروقراطية، ونقص الموظفين، والافتقار إلى الأتمتة، وتدني الحوافز، والرشوة؛ وهناك العديد من الدراسات التي توضّح كيف أدى تيسير الإجراءات الجمركية إلى تقليل وقت العملية الجمركية من أيام وأسابيع إلى دقائق، دون الإخلال من دور الجمارك في قمع الجرائم الجمركية.

إنّ التقليل من التأخيرات عند الحدود يعني أيضا تدفقا تجاريا أكبر، والنتيجة الطبيعية لذلك هي زيادة ربح الشركات بسبب ارتفاع التدفقات النقدية، وزيادة إمكانيات الوقت لبيع وشراء البضائع، وهذا واضح بشكل خاص بالنسبة للشركات المصدرة إلى الدول المجاورة، علاوة على ذلك، هناك سلع حساسة للغاية للتأخيرات، مثل المواد الغذائية والماشية ومنتجات التكنولوجيا الفائقة، والتي من الواضح أن التأخير سوف يقلل بشكل كبير من قيمتها وأحيانا يتلفها تماما، مما يؤدي إلى تكاليف ضخمة للشركة، وكلما طالّت مدة التأخير في الجمارك، ارتفعت تكلفة الفرصة البديلة لممارسة التجارة.

3. خلق فرص عمل: تعتبر الإدارة الكفأة وإجراءات التجارة السلسة عنصران رئيسيان في جذب الاستثمارات التي بدورها ستخلق فرص عمل جديدة، ففي عصر الاستعانة بمصادر خارجية وتقنيات الإنتاج (Just-In-Time)<sup>(5)</sup> نتحدث عن الحاجة إلى بنية تحتية كفأة للشحن، ويمكن أن يؤدي التأخير إلى تعطيل سلسلة

الإنتاج والنقل بأكملها، وقد يحول دون تحقيق العديد من فرص العمل المحتملة. إن تيسير التجارة لا يفيد الشركات التجارية أو الاستثمارية وحدها فحسب، بل أيضا جميع وسطاء النقل الذين لم تكن لديهم تلك الفرصة لنقل البضائع إلى الأسواق الجديدة لولا هذه الإجراءات المبسطة، لذلك عندما يُطلب من الشركات تحديد أسباب الاستثمار في بلدان معينة، تشير الشركات في كثير من الأحيان إلى إجراءات التجارة والجمارك الفعالة كأحد الأسباب الرئيسية في عملية اتخاذ القرار.

4. تقدير العملاء: في بيئة الأعمال الدولية التي تتميز بتنافسية عالية، من الضروري أن تكون الشركة مبتكرة للحفاظ على تقدير العملاء لها، فمن الناحية التجارية، قدرت تكلفة جذب عميل جديد بخمس مرات أكثر من الاحتفاظ بعميل سابق؛ ومع هذا، يُعدّ إنشاء قيمة للعميل من خلال توفير معلومات دقيقة له والتسليم السريع بتكلفة منخفضة، ميزة تنافسية حيوية وحاسمة في ظل التنافسية المتزايدة للتجارة العالمية، ونظرا لتزايد توظيف إدارة (Just-In-Time) في الشركات، حيث من الضروري معرفة الحالة الدقيقة للبضائع المنقولة (من أجل وصول الشحنات الموازية في وقت واحد، ومعرفة وقت إعداد العمليات الأخرى، وتزويد العملاء بأطر زمنية دقيقة)، تعتبر الإجراءات التجارية الميسرة ضرورية للشركات الأجنبية للتنافس على قدم المساواة مع الشركات المحلية.

5. تعزيز الأمن والسلامة: إنّ الزيادة الهائلة في حجم التجارة الدولية تعني زيادة مماثلة في الضغط على الجمارك، ويلعب تيسير التجارة دورًا رئيسيًا في هذا الصدد. إنّ جعل الجمارك أكثر كفاءة، من خلال تقييم المخاطر وإجراءات أكثر فاعلية لمنع الجريمة، تعني سلامة أعلى للبلدان ومواطنيها، ومن خلال تبسيط الإجراءات الجمركية، تزداد فرص اكتشاف الاحتيال والأنشطة الإجرامية. وكلما كان النظام أبسط وأكثر شفافية، أصبح من السهل عليه اكتشاف السلوك المشبوه، كما أنه يقاوم السلوك الفاسد المحتمل داخل إدارة الجمارك، وهي التكلفة التي نادرا ما تتحدث عنها الحكومات.

إنّ تيسير الإجراءات الجمركية يعني أيضا تسخير الموارد المالية وتحويل الموظفين من العمل الكتابي الروتيني إلى العمل الأساسي للجمارك، ويعني أيضا دعم القوانين، ومنع تهريب المخدرات والأسلحة وغيرها من الأنشطة الإجرامية؛ كما أنّ النظام الشفاف يضيق نطاق السلوك الفاسد، وهذا يؤدي إلى تضائل حجم السوق السوداء.

6. تحصيل المزيد من الأموال: إنّ المكاسب النقدية هي المرتكز الأكثر وضوحا سواء للشركات (خاصة الشركات الصغيرة والمتوسطة) أو للدول (خاصة البلدان النامية)؛ فالشركات الصغيرة والمتوسطة تستفيد؛ لأن التكاليف المقترنة بالإجراءات التجارية تشكل حصة أكبر من تكاليفها مقارنة بالشركات الكبيرة، فالإجراءات التجارية الميسرة تُمكن الشركات من التركيز على وظائفها الأساسية مما سيؤدي إلى تحسين أعمالها، وبالتالي إنتاج وتطوير منتجات أفضل وأرخص. والبلدان النامية تستفيد؛ لأنها: أولاً، تشكل الشركات الصغيرة والمتوسطة الغالبية العظمى من قطاع أعمالها. ثانياً، لأنّ الإجراءات التجارية المكلفة توصل الأبواب أمام دخول الاستثمارات الأجنبية المباشرة إليها. ثالثاً، تداير تيسير التجارة تسهم في

قمع الفساد. ورابعا وأخيرا، لأن تيسير التجارة يزيد من تحصيل الإيرادات الجمركية التي غالبا ما تكون المصدر الرئيسي للإيرادات الحكومية.

## 2. تكاليف تيسير التجارة

كانت تكلفة تنفيذ تدابير تيسير التجارة التي تتحملها البلدان النامية على وجه الخصوص قضية مركزية في مفاوضات منظمة التجارة العالمية بشأن إقرار اتفاقية تيسير التجارة؛ على اعتبار أن تدابير تيسير التجارة تتطلب موارد لتجسيدها، وهذا سيشكل عبئا ماليا خاصة للبلدان النامية التي ستضطر إلى تمويل بعض الإصلاحات قبل أن ترى أي فائدة من حيث زيادة الإيرادات الحكومية.

أمر آخر مثير للقلق، أنه من الصعوبة بمكان تحديد حجم تكلفة تيسير التجارة، أو حجم الإصلاحات التي يتعين على الحكومات مباشرتها قبل أن تبدأ في عملية جني المكاسب؛ فالخبرات الدولية أثبتت أن الحكومات لا تقوم بجهود تيسير التجارة بدافع ذاتي محض، بل هي في الغالب تكون مدفوعة بضرورة الانتقال إلى اقتصاد السوق أو الانضمام إلى مجموعة إقليمية أو اتفاقية تجارية أو ما شابه ذلك؛ ونتيجة لذلك، لا يوجد في كثير من الأحيان تخصيص تمويل محدد لتيسير التجارة في حد ذاته، مما يزيد من صعوبة تقييم التكاليف.

من الصعوبة بمكان تحديد حجم تكلفة تيسير التجارة، أو حجم الإصلاحات التي يتعين على الحكومات مباشرتها قبل أن تبدأ في عملية جني المكاسب؛ فالخبرات الدولية أثبتت أن الحكومات لا تقوم بجهود تيسير التجارة بدافع ذاتي محض، بل هي في الغالب تكون مدفوعة بضرورة الانتقال إلى اقتصاد السوق أو الانضمام إلى مجموعة إقليمية أو اتفاقية تجارية أو ما شابه ذلك؛ ونتيجة لذلك، لا يوجد في كثير من الأحيان تخصيص تمويل محدد لتيسير التجارة في حد ذاته، مما يزيد من صعوبة تقييم التكاليف.

إن هذه التكاليف قد تشمل أساساً: تنظيمات جديدة، وإصلاحا مؤسسيا، وتدريب موظفين، وتجهيزات جديدة وبنية تحتية ملائمة.

تنشأ التكاليف التنظيمية لأن تدابير تيسير التجارة قد تتطلب تشريعات جديدة أو تعديلات على القوانين القائمة، مما يتطلب الوقت والموظفين المتخصصين في العمل التنظيمي، وتنشأ التكاليف المؤسسية لأن بعض تدابير تيسير التجارة تتطلب إنشاء وحدات جديدة، والتي قد تتطلب موظفين إضافيين؛ وهذا ينطوي على تكلفة، حتى في حالة ما إذا أعيد توزيع الموظفين الحاليين، ويرجع ذلك أساسا إلى متطلبات التدريب، وربما يكون التدريب هو أهم عنصر في تيسير التجارة، حيث إن العملية برمتها تتمحور في المقام الأول حول تغيير طرق عمل الوكالات الحدودية. قد تفاضل الدول بين توظيف موظفين جدد، أو تدريب الموظفين الحاليين، لكن تعيين موظفين خبراء جدد يبدو أنه الخيار الأكثر تكلفة. غالبا ما تكون التجهيزات والبنية التحتية هي العناصر الأكثر تكلفة، غير أنه من الضروري مواكبتها مع التغييرات التنظيمية والمؤسسية

والموارد البشرية؛ لأنه على الرغم من أن تكنولوجيا المعلومات والاتصالات قد تساعد على تحسين الكفاءة والفعالية، ولكنهما، على سبيل المثال، لن تسفر عن شيء يذكر ما لم يتم تبسيط البيروقراطية المرهقة قبل أتمتة النظام؛ وفي الوقت نفسه، تجعل التجهيزات والبنية التحتية غير الكافية بعض التدابير أكثر صعوبة في التنفيذ.

ومما تجدر الإشارة إليه في هذا المقام أن الأدلة المتاحة تشير حتى الآن إلى أن معظم البلدان النامية (المتخوفة من هذه الإصلاحات) حققت مكاسب معتبرة تتجاوز التكاليف، وفي كثير من الحالات بهامش واسع جدا؛ فأنغولا مثلا، وبحلول الوقت الذي وصل فيه برنامجها لتحديث الجمارك لمدة خمس سنوات، زادت إيراداتها بنسبة 150% وتقلصت المدة اللازمة لإجراءاتها الجمركية إلى 24 ساعة فقط.

### رابعا: قياس تيسير التجارة

إنّ التعاريف المختلفة لتيسير التجارة، بين تلك التي تقتصر على الإجراءات على مستوى الحدود فقط، وتلك التي تتعدى ذلك لتشمل البنية التحتية الصلبة منها والناعمة التي لها علاقة بتسريع حركة تداول السلع، عكست التباين في عديد المؤشرات التي أنشئت بغرض قياس تيسير التجارة. وبما أنه من الصعوبة بمكان مراجعة جميع المؤشرات نظرا لكثرتها وتعقيدها، سنقتصر على تلك التي درجت الأدبيات الاقتصادية على استخدامها بشكل متكرر، وهي تشمل مؤشرات "ممارسة أنشطة الأعمال" (Doing Business) (DB) الصادرة عن البنك الدولي، لا سيما تلك المتعلقة بالتداول عبر الحدود (Cross-border trading)، "مؤشر أداء الخدمات اللوجستية" (Logistics performance index) (LPI) للبنك الدولي أيضا، "مؤشرات تيسير التجارة" (Trade facilitation indicators) (TFIs) التابعة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، "مؤشر تمكين التجارة" (Trade Enablement Index) (TEI) للمنتدى الاقتصادي العالمي، و"مؤشر التنافسية العالمي" (Global Competitiveness Index) التابع أيضا للمنتدى الاقتصادي العالمي.

إنّ التعاريف المختلفة لتيسير التجارة، بين تلك التي تقتصر على الإجراءات على مستوى الحدود فقط، وتلك التي تتعدى ذلك لتشمل البنية التحتية الصلبة منها والناعمة التي لها علاقة بتسريع حركة تداول السلع، عكست التباين في عديد المؤشرات التي أنشئت بغرض قياس تيسير التجارة.

#### 1. مؤشرات ممارسة أنشطة الأعمال

يركز تقرير ممارسة أنشطة الأعمال الذي يصدر من قبل مجموعة البنك الدولي منذ عام 2002 وبشكل سنوي على العديد من الأبعاد المهمة للبيئة التنظيمية التي تؤثر على الشركات المحلية، فهو يوفر مؤشرات كمية عن 12 مجالا من مجالات تنظيم الأعمال وهي: التنظيم لبدء عمل تجاري، والتعامل مع تراخيص البناء، والحصول على الكهرباء، وتسجيل الممتلكات، والحصول على الائتمان، وحماية المستثمرين الأقلية، ودفع الضرائب، والتجارة عبر الحدود، وإنفاذ العقود، وتسوية الإعسار، وتوظيف العمال، والتعاقد مع

الحكومة. كل هذا عبر 190 اقتصاداً ومدينة مختارة على المستوى الإقليمي والوطني؛ ويتم تلخيص هذه المؤشرات بعد ذلك بمؤشرين اثنين: مؤشر "سهولة ممارسة أنشطة الأعمال" (Ease of Doing Business) الذي يصنف البلدان وفقاً لأدائها النسبي، ومؤشر نتيجة "المسافة إلى الحدود" (Distance to the Frontier) الذي يشير إلى مدى ابتعاد الاقتصاد في وقت معين وفي المتوسط عن أفضل الممارسات، أي الاقتصاد الأفضل أداءً.

التجارة عبر الحدود: يعتبر مؤشر التجارة عبر الحدود من بين مؤشرات ممارسة أنشطة الأعمال الأكثر تداولاً في مجال تيسير التجارة، حيث يركز على المتطلبات الإجرائية لتصدير واستيراد شحنة قياسية من السلع عن طريق النقل البحري، ويقاس الوقت والتكلفة (باستثناء التعريفات الجمركية) المرتبطين بالعمليات اللوجستية الخاصة بتصدير واستيراد السلع والبضائع من الاتفاق التعاقد بين الطرفين إلى تسليم البضائع، إلى جانب الوقت والتكلفة اللازمين لإنجازها؛ وتشمل المؤشرات الرئيسية للتجارة عبر الحدود حسب آخر تقرير لممارسة أنشطة الأعمال لسنة 2020 ما يلي:

- الوقت اللازم للامتثال لجميع الإجراءات المطلوبة لتصدير السلع؛
- الوقت اللازم للامتثال لجميع الإجراءات المطلوبة لاستيراد السلع؛
- التكلفة المرتبطة بكافة الإجراءات المطلوبة لتصدير السلع؛
- التكلفة المرتبطة بكافة الإجراءات المطلوبة لاستيراد السلع.

وهو يغطي مجموعة من الإجراءات:

- الامتثال للشروط والمتطلبات المستندية؛
- الامتثال لقوانين الحدود؛
- النقل الداخلي.

ويتحدد ترتيب الاقتصادات من خلال قياس المسافة (مدى الابتعاد) بين كل تقدير للإجراءات الثلاث لاقتصاد معين و"درجات الحدود": ويقصد بـ "درجات الحدود" أفضل أداء (أفضل الممارسات) الذي تمّ رصده في كل مجال من مجالات أنشطة الأعمال عبر جميع الاقتصادات، وتسجل المسافة إلى الحدود على مقياس من 0 إلى 100، حيث يمثل 0 أسوأ أداء و100 أفضل أداء. ويجري جمع البيانات حول التجارة عبر الحدود من خلال استبيان موجه لشركات الشحن المحلية، والمخلصين الجمركيين، وسلطات الموانئ والتجار. وإذا لم يكن لدى الاقتصاد المعني تبادل تجاري على نطاق واسع عبر الحدود من خلال القطاع الخاص نتيجة للقيود الحكومية، أو الصراعات المسلحة، أو الكوارث الطبيعية، فإن هذا الاقتصاد يحصل على تصنيف "لا ممارسة": والاقتصاد الحاصل على تصنيف "لا ممارسة" يحصل على تقدير "صفر" في نتائج الأداء لجميع مؤشرات التجارة عبر الحدود.

الامتثال للشروط والمتطلبات المستندية: يتضمن ذلك الوقت والتكلفة المرتبطين بالامتثال للشروط والمتطلبات المستندية لدى جميع الهيئات والجهات الحكومية في اقتصاد المنشأ، واقتصاد المقصد وأي

اقتصادات يتم عبور السلع والبضائع من خلالها؛ ويتمثل الهدف من وراء ذلك قياس إجمالي عبء إعداد مجموعة من المستندات التي تساعد على إنجاز معاملة التجارة الدولية.

الامتثال لقوانين الحدود: يتضمن الامتثال لقوانين الحدود الوقت والتكلفة المرتبطتين بالامتثال لقوانين الجمارك في الاقتصاد المعني والقوانين ذات الصلة بأعمال الفحص والتفتيش الأخرى الإلزامية لعبور الشحنة حدود الاقتصاد المعني، وكذلك الوقت والتكلفة لأعمال المناولة التي تتم في موانئها أو على حدودها، ويتضمن الوقت والتكلفة لهذه الجزئية الوقت والتكلفة للحصول على المستندات وإعدادها وتقديمها أثناء أعمال المناولة في الموانئ أو على الحدود، وكذلك التخليص الجمركي، وإجراءات الفحص والتفتيش.

النقل الداخلي: يتضمن النقل الداخلي الوقت والتكلفة المرتبطتين بنقل الشحنة من مخزن في أكبر مدينة تجارية وصناعية في الاقتصاد المعني إلى الميناء البحري أو الحدود البرية الأكثر استخدامًا في الاقتصاد. وتتضمن هذه المجموعة من الإجراءات الوقت والتكلفة المرتبطتين بالنقل الفعلي؛ وأي تأخيرات في المرور وأعمال التفتيش من جانب شرطة الطرق؛ وكذلك الوقت المستغرق في التحميل والتفريغ في المخزن أو على الحدود، وبالنسبة لأي اقتصاد ساحلي وله شريك تجاري خارجي، يتضمن النقل الداخلي الوقت والتكلفة بدءاً من تحميل الشحنة في المخزن حتى وصول الشحنة إلى ميناء هذا الاقتصاد، وبالنسبة لأي دولة لها علاقات تبادل تجارية من خلال حدود برية، يتضمن النقل الداخلي الوقت والتكلفة بدءاً من تحميل الشحنة في المخازن حتى وصول الشحنة إلى الحدود البرية لهذا الاقتصاد<sup>(6)</sup>.

#### إطار رقم (1): تأثير التأخير في الحدود

وجدت إحدى الدراسات أنّ انخفاض متوسط عدد الأيام التي تقضيها الجمارك الألبانية بنسبة 7 بالمائة يؤدي إلى زيادة بنسبة 7 بالمائة في قيمة الواردات، ووجدت دراسة أخرى أنّ زيادة بنسبة 10 بالمائة في التأخيرات الجمركية تؤدي إلى انخفاض بنسبة 8.3 بالمائة في الصادرات في أوروغواي. يؤدي التأخير إلى زيادة التكاليف على المصدرين مما يجبرهم على تقليل مبيعاتهم الخارجية، كما يعاني المشترون أيضاً من ارتفاع التكاليف وتقليص (أو إلغاء) المشتريات من الشركات التي تواجه مثل هذه التأخيرات.

المصدر: تقرير ممارسة أنشطة الأعمال، البنك الدولي، 2016، ص. 83

## 2. مؤشر أداء الخدمات اللوجستية

النظم اللوجستية أضحت لها أهمية بالغة للاقتصاد العالمي، فهي تشكّل اليوم عمود التجارة الدولية، كما أنّ الاقتصادات الوطنية تتأثر إلى حد كبير بنوعية هذه النظم، فعندما تكون اللوجستيات (Logistics) ناقصة الكفاءة أو عديمة الفعالية، تضعف قدرة البلد على التنافس على الصعيد العالمي، فضلاً عن أن لها تأثيراً واضحاً في تحقيق النمو الاقتصادي وإيجاد فرص العمل على الصعيد الوطني.

تعرف اللوجستيات بأنها تلك السلسلة من الأنشطة الخدمية، كالنقل والتخزين والسمسرة والتسليم السريع والبيانات ذات الصلة وإدارة المعلومات، التي لا مناص منها لتحريك السلع عبر حدود البلد وداخلها (يمكن وصفها "بالأنترنت المادي")؛ والغاية المرجوة من وراء هذه الخدمات هو تقليص التكاليف التجارية، وذلك بضمان نقل المنتجات من المنتجين إلى المستهلكين بالسرعة المطلوبة، وأن تصل إلى وجهتها على أحسن حال دونما ضرر أو إتلاف يلحق بها؛ لذا بات من الضروري التفكير في قياس أداء اللوجستيات لتحديد مواطن الضعف في السلاسل اللوجستية قصد معالجتها؛ كما أن قياس الأداء مهم جدا في تقييم مدى ملاءمة بيئة الأعمال في البلدان المختلفة وحدود إمكاناتها في سبيل انخراطها في التجارة الدولية.

من هنا يأتي مؤشر أداء الخدمات اللوجستية (Logistics Performance Index) (LPI) الذي هو مؤشر مركب قام بتصميمه البنك الدولي لمحاولة قياس جودة البنية التحتية المساندة للأنشطة اللوجستية للدول، بهدف مساعدة هذه الدول على تحديد التحديات والفرص التي تعترضها في مجال اللوجستيات التجارية، وتعيين الإجراءات التي ينبغي أن تقوم بتنفيذها قصد تحسين أدائها في هذا المجال؛ ويقدم البنك الدولي تقريره عن مؤشر أداء الخدمات اللوجستية مرة كل سنتين<sup>(1)</sup>

يتكوّن مؤشر أداء الخدمات اللوجستية من مؤشرين، دولي ومحلي؛ المؤشر الدولي، يقدم تقييمات نوعية للبلد، عن ستة أبعاد للتجارة، يجربها خبراء في اللوجستيات يعملون خارج البلد، ويطلب من كل مجيب على أسئلة المسح ترتيب ثمانية بلدان بالإضافة إلى بلده؛ أما المؤشر المحلي فيؤفّر تقييمات نوعية وكمية للوجستيات في بلد معين، يجربها خبراء يعملون فيه، ويتضمن معلومات مفصلة عن بيئة اللوجستيات، وبيانات عن التكاليف، ووقت التنفيذ، والعمليات والمؤسسات اللوجستية الأساسية. وحسب آخر تقرير صادر لسنة 2018 فقد شمل المسح 167 بلداً.

يعتمد مؤشر أداء الخدمات اللوجستية على مسح عالمي لأصحاب المصلحة، حيث يدلون بانطباعاتهم حول مدى سلاسة اللوجستيات في البلدان التي يعملون فيها، وتلك التي لهم معها تعامل تجاري، ويجمع أصحاب المصلحة معرفة وافية بالبلدان التي يعملون فيها وتقييمات مطلعة لبلدان أخرى لهم معها تعامل تجاري، كما يملكون الخبرة في البيئة العالمية للوجستيات، ومن نافلة القول أن نذكر بأن لمشاركة وسطاء الشحن من مختلف الجنسيات وشركات النقل الكبرى تأثير في مصداقية المؤشر وجودته.

يتراوح مدى المؤشر من القيمة 1 (الأسوء) إلى القيمة 5 (الأفضل) ويتألف من ستة عناصر أساسية هي:

1. الجمارك: كفاءة التخليص الجمركي على الحدود (الإجراءات الجمركية: معالجة البيانات الجمركية عبر الإنترنت، وضرورة استخدام مخلص جمركي معتمد في عملية التخليص، واختيار مكان التخليص النهائي، والإفراج عن البضائع بتعهد بانتظار إتمام المستندات المطلوبة للتخليص، وإخضاع الواردات للمعاينة، أو لعدة معاينات)؛ ويشمل هذا العنصر ثلاثة أنواع من السلطات الحدودية: الإدارات الجمركية، ووكالات ضمان الجودة/الالتزام بالمعايير، ووكالات الصحة والصحة النباتية.

2. البنى الأساسية: الموانئ، والطرق، والسكك الحديدية، والمطارات، ومرافق التخزين وإعادة الشحن، وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات؛

3. جودة الخدمات اللوجستية: النقل البري، والنقل بالسكك الحديدية، والنقل الجوي، والنقل البحري والموانئ، والتخزين، وإعادة الشحن والتوزيع، ووكلاء الشحن، والدوائر الجمركية، ووكالات ضمان الجودة/المعايير، ووكالات الصحة والصحة النباتية، والمخلصون الجمركيون، وجمعيات التجارة والنقل، والمرسل إليهم أو الشاحنون؛

4. التوقيت: توقيت التخليص والتسليم (تواتر وصول الشحنات إلى المرسل إليهم ضمن مواعيد التسليم المقررة أو المتوقعة، والتأخير، والتخزين الإلزامي، والمعاينة قبل الشحن، والمعاينة عند نقل البضائع من سفينة إلى أخرى، والأنشطة الإجرامية، وطلب المدفوعات غير الرسمية)؛

5. سهولة ترتيب الشحنات الدولية: سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية؛

6. التتبع والتعقب: القدرة على تتبع الشحنات وتعقبها.

ويشكل مؤشر أداء الخدمات اللوجستية الدولي مقياساً يوجز أداء قطاع اللوجستيات، ويدمج البيانات عن عناصر الأداء الرئيسية الستة في مقياس إجمالي واحد، ونظراً لتشابه أوزان العناصر الستة، يصبح المؤشر الدولي أقرب إلى متوسط بسيط لهذه المؤشرات الستة.

الإطار رقم (2): استخدام مؤشر أداء الخدمات اللوجستية في البحوث والأدبيات

منذ إنطلاقه في عام 2007، فرض (LPI) نفسه كمصدر مهم لصانعي السياسات والأكاديميين وممارسي الخدمات اللوجستية والتجار من أجل تحديد فرص وتحديات التجارة العالمية وتيسير النقل والخدمات اللوجستية. استخدم ما يقرب من 90 بحثاً أو منشوراً متعلقاً بصنع السياسات منذ عام 2008 بيانات (LPI)، بالإضافة إلى العديد من الكتب المدرسية والمواد والأطروحات.

أضحى (LPI) عنصراً مكوناً في العديد من مؤشرات التجارة والنقل، مثل مؤشر تمكين التجارة للمنتدى الاقتصادي العالمي، الذي نُشر لأول مرة في عام 2008، ولوحة نتائج النقل للاتحاد الأوروبي، التي تم إنطلاقها في عام 2014. جميع الوكالات المتعددة الأطراف تقريباً (مثل بنك التنمية الآسيوي، وبنك التنمية الأفريقي، ومصرف التنمية للبلدان الأمريكية، ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، ولجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ) تعرض (LPI) كعنصر منظم في مطبوعات التجارة والنقل، بالإضافة إلى ذلك، تقوم الشركات الاستشارية الكبيرة والصغيرة والعديد من شركات الخدمات اللوجستية بتضمين بيانات (LPI) بانتظام في تقاريرها.

من الناحية الموضوعية، يمكن ترتيب استخدام (LPI) على نطاق واسع في فئتين رئيسيتين: تيسير التجارة والنقل وإدارة سلسلة التوريد، والنقل والقدرة على المنافسة اللوجستية. في أكثر من 40 منشوراً، تُعدّ بيانات (LPI) هي الدليل التجريبي الرئيسي، ويستخدم نفس العدد تقريباً هذه البيانات كمرجع.

المصدر: تقرير مؤشر الأداء اللوجستي (لوجستيات التجارة في الاقتصاد العالمي)، البنك الدولي، 2018، ص. 32.

### 3. مؤشرات تيسير التجارة التابعة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية

إن تعزيز التدفقات التجارية بغرض تعظيم الفوائد المحصلة من التجارة الدولية، لا يتأتى إلا من خلال خفض تكاليف التجارة؛ ولقد أظهرت الخبرات والتجارب الدولية أن تحسين الإجراءات الحدودية له مساهمة فعالة في هذا المضمار. ولمساعدة الحكومات في هذا الشأن قامت منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي بإنشاء مجموعة من مؤشرات تيسير التجارة (Trade Facilitation Indicators) (TFIs) تغطي مجموعة كاملة من الإجراءات الحدودية لأكثر من 163 دولة (سنة 2019) عبر مستويات الدخل المختلفة، والمناطق الجغرافية، ومستويات التنمية.

تتطابق مؤشرات (TFIs) مع البنود الرئيسية لاتفاقية تيسير التجارة لمنظمة التجارة العالمية مما يتيح ربط هذه المؤشرات بأحكام الاتفاقية سالفه الذكر<sup>8</sup>، وهي مرتبة حسب 11 مؤشراً: توافر المعلومات، المشاورات، أحكام مسبقة، إجراءات الاستئناف، الرسوم والمصاريف، متطلبات التوثيق، أتمتة إجراءات الحدود، تبسيط العمليات الحدودية، تعاون وكالة الحدود المحلية، التعاون بين الوكالات عبر الحدود، الحوكمة والنزاهة؛ كما تسمح (TFIs) بتقييم الأثر المحتمل لتطبيق التدابير الواردة في الاتفاقية سالفه الذكر، وتحديد أولويات مجالات العمل، وتعبئة المساعدة التقنية وبناء القدرات بطريقة أكثر استهدافاً؛ وتوفر أيضاً أداة للبلدان لتصور حالة تنفيذ مختلف مجالات السياسات والتدابير المتضمنة في الاتفاقية لرصد التقدم الذي تحرزه منذ عام 2012 ولإجراء مقارنات مع البلدان الأخرى أو مجموعات البلدان التي تهتمها، وذلك لأن (TFIs) لا تقيس فقط المدى الفعلي الذي أدخلت به الدول ونفذت تدابير تيسير التجارة من حيث القيمة المطلقة، ولكن أيضاً أداءها بالنسبة للآخرين، باستخدام سلسلة من التدابير الكمية في المجالات الرئيسية لعملية الحدود. يتم تحديث البيانات المتعلقة ب (TFIs) كل عامين، مما يسمح للبلدان بمراقبة التقدم الذي تحرزه منذ عام 2012 (السنة التي تم فيها إطلاق المشروع لأول مرة)<sup>(9)</sup>.

الجدول رقم (3): الهيكل العام لمؤشرات تيسير التجارة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية

المؤشر	الوصف
توافر المعلومات	نقاط الاستفسار، نشر المعلومات التجارية، بما في ذلك على الإنترنت
إشراك المجتمع التجاري	مشاورات مع التجار
أحكام مسبقة	بيانات سابقة من قبل الإدارة لمطالبة المتداولين بالتصنيف والمنشأ وطريقة التقييم وما إلى ذلك، المطبقة على سلع محددة في وقت الاستيراد؛ القواعد والعمليات المطبقة على مثل هذه التصريحات
إجراءات الاستئناف	إمكانية وطرق استئناف القرارات الإدارية من قبل الوكالات الحدودية
الرسوم والمصاريف	ضوابط على الرسوم والمصاريف المفروضة على الواردات والصادرات
الشكليات- الوثائق	قبول النسخ وتبسيط المستندات التجارية؛ التنسيق وفقاً للمعايير الدولية

المؤشر	الوصف
الشكليات - الأتمتة	التبادل الإلكتروني للبيانات؛ استخدام إدارة المخاطر؛ إجراءات الحدود الآلية
الشكليات - الإجراءات	تبسيط ضوابط الحدود؛ نقاط تقديم واحدة لجميع الوثائق المطلوبة (نوافذ واحدة)؛ عمليات التدقيق بعد التخليص المشغلين الاقتصاديين المصرح لهم
التعاون الداخلي	السيطرة على تفويض السلطات الجمركية؛ التعاون بين مختلف الوكالات الحدودية للبلاد
التعاون الخارجي	التعاون مع الدول المجاورة والدول الثالثة
الحوكمة والنزاهة*	الهيكل والمهام الجمركية؛ المسائلة؛ سياسة الأخلاق

\* ملحوظة: يقع مجال الحوكمة والنزاهة خارج نطاق سلطة اتفاقية تيسير التجارة لمنظمة التجارة العالمية.

المصدر: تيسير التجارة والاقتصاد العالمي، منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، 2018، ص. 17

#### 4. مؤشرات تمكين التجارة للمنتدى الاقتصادي العالمي

تم نشر سلسلة تقارير تمكين التجارة العالمي من قبل المنتدى الاقتصادي العالمي سنويا منذ عام 2008، وبداية من سنة 2010 صار يصدر كل سنتين. اعتمد التقرير حين ظهوره على مؤشر تمكين التجارة (ETI) (Enabling Trade Index) غير أنه خضع لعدة تعديلات في سياق برنامج تمكين التجارة للمنتدى الاقتصادي العالمي<sup>(10)</sup>، وذلك بمساعدة الأوساط الأكاديمية وبعض الشركات؛ وفي عام 2016 ( وهو آخر تقرير لحد الآن صدر بتاريخ 30 نوفمبر 2016)<sup>(11)</sup> أصبح المنتدى يصدر المؤشر بمعية التحالف العالمي من أجل تيسير التجارة. يقوم (ETI) بتقييم وقياس مدى توفر الاقتصادات على مؤسسات وسياسات وبنى تحتية وخدمات تسهل التدفق الحر للسلع عبر حدودها إلى أن تصل إلى وجهاتها؛ وبالتالي، فإن نطاق (ETI) أوسع بكثير من تيسير التجارة كما تناولته معظم المنظمات الدولية، بما في ذلك منظمة التجارة العالمية، والتي تركز على تبسيط ومواءمة إجراءات التجارة الدولية، لا سيما في سياق اتفاقية تيسير التجارة. على الرغم من أنها ليست الهدف الوحيد لمؤشر (ETI)، فإن إدارة الحدود تظهر بشكل بارز في (ETI).

يصنف التقرير مؤشرات تمكين التجارة إلى أربع مؤشرات رئيسية وهي: الوصول إلى الأسواق، وإدارة الحدود، والبنية التحتية، وبيئة التشغيل.

1. الوصول إلى السوق: يقيس هذا المؤشر مدى وتعقيد نظام التعريف الجمركية في بلد ما، بالإضافة إلى الحواجز الجمركية والتفضيلات التي يتمتع بها مصدر الدولة في الأسواق الخارجية؛
2. إدارة الحدود: يقيم هذا المؤشر جودة وشفافية وكفاءة إدارة حدود الدولة؛
3. البنية التحتية: يقوم هذا المؤشر بتقييم مدى توفر البنية التحتية للنقل في البلد وإلى أي مستوى بلغت جودتها، والخدمات المرتبطة بها، والبنية التحتية للاتصالات اللازمة لتسهيل حركة البضائع داخل البلد وعبر حدودها؛

4. بيئة التشغيل: يقيس هذا المؤشر جودة العوامل المؤسسية الرئيسية التي تؤثر على أعمال المستوردين والمصدرين الذين ينشطون داخل البلد.

تنقسم هذه الفئات الأربع بدورها إلى سبع مكونات، تسمى المرتكزات، والتي تركز على جوانب أكثر تحديداً؛ يتكوّن كل منها هي الأخرى من عدد من المؤشرات التفصيلية التي تقيس الجوانب المهمة لتمكين التجارة.

يتكون المؤشر الفرعي للوصول إلى السوق من مرتكزين:

- الوصول إلى الأسواق المحلية: يقيم هذا المرتكز مستوى وتعقيد التعريفات الجمركية للدولة، ويشمل متوسط التعريفات التي تطبقها الدولة، وحصّة السلع المستوردة المعفاة من الرسوم الجمركية وتعقيد نظام التعريفات.
- الوصول إلى الأسواق الخارجية: يُقيّم الحواجز الجمركية التي تعترض مصدر الدولة في أسواق الوجهات، ويشمل متوسط التعريفات التي تدفعها الدولة بالإضافة إلى هامش التفضيل في أسواق الوجهة التي يتم التفاوض عليها من خلال اتفاقيات التجارة الثنائية أو الإقليمية أو الممنوحة في شكل أفضليات تجارية.

يتكون المؤشر الفرعي لإدارة الحدود من ركيزة واحدة:

- كفاءة وشفافية إدارة الحدود: يقيس كفاءة وشفافية إدارة الحدود، وبشكل أكثر تحديداً، فإنه يغطي الكفاءة والشفافية والتكاليف المرتبطة باستيراد وتصدير السلع، ويتضمن تقييماً لنطاق وجودة وشمولية الخدمات الرئيسية التي تقدمها الجمارك والوكالات ذات الصلة، ومتوسط الوقت والتكاليف وعدد الوثائق المطلوبة لاستيراد وتصدير البضائع، كما تقوم بتقييم مدى إمكانية التنبؤ بالإجراءات الحدودية، بالإضافة إلى شفافية العملية، مُعبّراً عنها بتوفر المعلومات وجودتها التي تقدمها وكالات الحدود وكذا مستوى انتشار الفساد.

يتكوّن مؤشر البنية التحتية الفرعي من ثلاث ركائز:

- توافرو جودة البنية التحتية للنقل: يقيس توافرو جودة البنية التحتية المحلية لكل من وسائل النقل الرئيسية الأربعة: البنية التحتية للطرق البرية والجوية والسكك الحديدية والموانئ البحرية.
- توافرو جودة خدمات النقل: يُعدّ هذا المرتكز مكملاً لسابقه، فهو يُقيّم مدى توافرو خدمات النقل وجودتها، بما في ذلك وجود وجودة شركات الشحن والخدمات اللوجستية في الدولة، وسهولة الشحن وتكلفته والزمن الذي يستغرقه؛ بالإضافة إلى ذلك، تتضمن هذه الركيزة مقياساً لكفاءة البريد.
- توافرو استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات: تُقيّم هذه الركيزة مدى توافرو جودة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، من حيث استخدام الهواتف المحمولة والإنترنت من قبل السكان بشكل عام، ومن قبل الشركات للمعاملات التجارية، ومن قبل الحكومة للتفاعل مع

المواطنين؛ كما أنها تأخذ بعين الاعتبار جودة الوصول إلى الإنترنت، حيث أضحى الوصول إلى النطاق العريض هو المعيار للاستفادة الكاملة من إمكانات الإنترنت.

يتكون المؤشر الفرعي لبيئة التشغيل من مرتكز واحد:

■ بيئة التشغيل: يقيّم هذا المرتكز جودة بيئة التشغيل في بلد ما، مما يؤثر بشكل كبير على قدرة الشركات التي تقوم بالتصدير والاستيراد والتجارة و/ أو نقل البضائع لممارسة الأعمال التجارية، كما يُقيّم مستوى حماية حقوق الملكية في البلد، وجودة ونزاهة مؤسساتها العامة، بما في ذلك القضاء من خلال المنازعات التجارية، وتوافر التمويل، بما في ذلك التمويل التجاري وافتتاحه على المشاركة الأجنبية من حيث الاستثمار الأجنبي والعمل؛ فضلا عن مستوى الأمن المادي الذي يتصدى للجرائم والإرهاب.

5. مؤشر التنافسية العالمي: يصدر مؤشر التنافسية العالمي من قبل المنتدى الاقتصادي العالمي منذ عام 1979 وبشكل سنوي، ويهدف المؤشر إلى قياس القدرة التنافسية لاقتصاديات الدول التي يغطيها تقرير التنافسية وإيجاد تصنيف لهذه الدول حسب مستوى قدرتها التنافسية على المستوى الدولي والعوامل المحددة لها، ويستند ترتيب الدول وفقا لمؤشر التنافسية العالمي إلى 103 مؤشر فرعي مجمعة في 12 ركيزة أساسية (تقرير التنافسية العالمية 2019) تمثل بمجموعها المرتكزات الأساسية للتنافسية: المؤسسات؛ والبنية التحتية؛ واعتماد تكنولوجيا المعلومات والاتصالات؛ واستقرار الاقتصاد الكلي؛ والصحة؛ والمهارات؛ وسوق المنتج؛ وسوق العمل؛ والنظام المالي؛ وحجم السوق؛ ودينامية الأعمال؛ والقدرة على الابتكار.

الجدول رقم (4): أبرز مؤشرات تيسير التجارة التابعة لمؤشر التنافسية العالمي

الركيزة	المؤشر	الوصف
بنية تحتية	جودة شبكة الطرق	النتيجة على مؤشر جودة الطريق، والذي يقيس متوسط السرعة والاستقامة لمسار القيادة الذي يربط بين أكبر 10 مدن أو أكثر والتي تمثل معا 15٪ على الأقل من إجمالي سكان الاقتصاد. يتراوح المقياس من 0 إلى 100 (ممتاز)
	جودة البنية التحتية للطرق	الرد على سؤال الاستطلاع "في بلدك، ما هي جودة (اتساع وحالة) البنية التحتية للطرق؟" [1 = رديء للغاية - من بين الأسوأ في العالم؛ 7 = جيد للغاية - من بين الأفضل في العالم]
	كثافة السكك الحديدية	كيلومترات من السكك الحديدية لكل ألف كيلومتر مربع من الأرض
	كفاءة خدمات القطارات	الرد على سؤال الاستطلاع "في بلدك، ما مدى كفاءة (أي التكرار، الالتزام بالمواعيد، السرعة، السعر) خدمات النقل بالقطار؟" [1 = غير كفاء للغاية، من بين الأسوأ في العالم؛ 7 = كفاء للغاية، من بين الأفضل في العالم]
	ربط المطار	يمثل مؤشر اتصال المطارات IATA، الذي يقيس درجة اندماج بلد ما في شبكة النقل الجوي العالمية.

الوصف	المؤشر	الركيزة
الرد على سؤال الاستطلاع "في بلدك، ما مدى كفاءة (أي التكرار، الالتزام بالمواعيد، السرعة، السعر) خدمات النقل الجوي؟" [1 = غير كفاء للغاية، من بين الأسوأ في العالم؛ 7 = كفاء للغاية، من بين الأفضل في العالم]	كفاءة خدمات النقل الجوي	
النتيجة على مؤشر اتصال الشحن البحري، الذي يقيم اتصال الدولة بشبكات الشحن العالمية. يستخدم المؤشر مقياساً مفتوحاً، مع درجة معيارية تبلغ 100 تقابل الدولة الأكثر ارتباطاً في عام 2004 (الصين)	ربط الشحن البحري	
الرد على سؤال الاستطلاع "في بلدك، ما مدى كفاءة (أي التكرار، الالتزام بالمواعيد، السرعة، السعر) خدمات الموانئ البحرية (العبارات والقوارب) (للبلدان غير الساحلية: تقييم الوصول إلى خدمات الموانئ البحرية)؟" [1 = غير كفاء للغاية، من بين الأسوأ في العالم؛ 7 = كفاء للغاية، من بين الأفضل في العالم]	كفاءة خدمات الموانئ البحرية	
يُقيّم فعالية وكفاءة عملية التخليص الجمركي وغيرها من وكالات مرافق الحدود في الشركاء التجاريين الثمانية الرئيسيين لكل بلد. يتراوح المقياس من 1 (الأسوأ) إلى 5 (الأفضل)	كفاءة تخليص الحدود	سوق المنتج

المصدر: تقرير التنافسية العالمية (2018)، المنتدى الاقتصادي العالمي، 2018.

## خامساً: الخاتمة

حسب إحصاءات منظمة التجارة العالمية المتعاقبة فإن حجم التدفقات التجارية العالمية ينمو بصورة مضطربة؛ فعلى سبيل المثال، خلال مدة 57 سنة (1950-2007) زاد حجم التجارة العالمي بمقدار 27 ضعفاً، أي ثلاثة أضعاف نمو الناتج العالمي؛ ولا شك أنّ أحد الأسباب الرئيسية لهذا النمو هو انخفاض التكاليف التجارية؛ لكن ما يثير الانتباه، هو أنه على الرغم من هذا النمو الهائل، وعلى الرغم أيضاً من المساهمة الفعالة للجولات المتتالية من المفاوضات التجارية متعددة الأطراف في تقليص الحواجز التجارية التقليدية، لا زالت التكاليف التجارية مرتفعة، فعلى سبيل المثال وجدت دراسة (Arvis et al, 2013) أنه - خلال عام 2010 - فإنه مقابل كل دولار أمريكي واحد من تكلفة تصنيع منتج معين تمت إضافة 2.19 (1.34) دولار أمريكي في شكل تكاليف تجارية بالنسبة للدول النامية (للدول المتقدمة) على التوالي، ووجدت نفس الدراسة أيضاً أنّ الحواجز المتعلقة بالسياسات بما في ذلك تيسير التجارة (اللوجستيات) تمثل معظم التفاوت في تكاليف التجارة.

يأتي هذا العدد من جسر التنمية ليعالج هذا الموضوع والذي تركز تحديداً حول "تيسير التجارة" وذلك من خلال تحديد المفهوم، ثم استعراض التكاليف التي تتكبدها الحكومات إنّ هي فعلاً انخرطت في تجسيد التدابير المنوطة به، والمكاسب المرجوة تحقيقها إنّ نفذت هذه التدابير، كما سلّطت الضوء على أبرز المؤشرات التي استخدمت لقياسه؛ وقد توصلت الدراسة إلى ما يلي:

- أسهت عدّة عوامل في أنّ يطفو هذا الموضوع على السطح؛ بل ويصبح أحد أبرز الموضوعات التجارية إثارة، ولا أدل على ذلك أن منظمة التجارة العالمية أفردت له اتفاقية خاصة سميت "اتفاقية تيسير

التجارة" التي دخلت حيز التنفيذ في فبراير 2017 والتي تعتبر أول اتفاقية تجارية متعددة الأطراف ترى النور تحت عباءة هذه المنظمة، وقد اعتبرها البعض نجاحاً "لموسا" لبرنامج الدوحة الانمائي. ومن بين هذه العوامل المسهمة:

1. الزيادة الهائلة في حجم التدفقات التجارية بسبب إزالة الكثير من الحواجز الجمركية وغير الجمركية، كان من نتائجها الزيادة في حجم الناتج العالمي، أي أن التجارة أضحت في عالم اليوم أحد المحددات البارزة للنمو الاقتصادي؛
2. بروز ظاهرة سلاسل القيمة العالمية (GVCs) (Global value chains) وانتشارها، والتي تركز أساساً على تدويل خطوط الإنتاج، والذي أدى إلى ما يمكن أن نطلق عليه بالتدفق الحلزوني للسلع والخدمات عبر الحدود، حيث يمكن تداول السلع عبر الحدود عدة مرات، وفي كل مرحلة من هذه المراحل تواجه المنتجات تكاليف مرتبطة بالإجراءات الحدودية مما يؤدي إلى تراكم هذه التكاليف؛
3. التكامل الاقتصادي بشقيه العالمي والإقليمي؛
4. تطور تكنولوجيا المعلومات والاتصالات التي أسهمت في تغيير طبيعة البضائع المتداولة دولياً وظهور أنواع مستحدثة من التبادل التجاري؛
5. الدراسات والبحوث التي لفتت النظر إلى هذا الموضوع وبينت تأثيره الهام في التجارة العالمية مما وسّع من دائرة الاهتمام به.

- حتى وإن سلمنا بأن مصطلح "تيسير التجارة" هو أصيل لمنظمة التجارة العالمية، تم نحته وتداوله أول مرة في أدبياتها، غير أن ذلك لا يعني البتة بأنه مفهوم جديد يعزى إلى بنات أفكارها؛ فمن خلال رصد المسار التاريخي للعمل التجاري متعدد الأطراف حول هذا الموضوع والذي سبق ظهور اتفاقية تيسير التجارة لمنظمة التجارة العالمية، تبين أن القضايا المتعلقة بالعقبات التقنية والإدارية على مستوى الجمارك والحدود (التي تغطيها هذه الاتفاقية) كانت من أقدم المجالات المتفاوض عليها في التجارة، بل سبقت حتى (الجات 1947) مع ما تمثله هذه الأخيرة من رمزية في تاريخ العمل التجاري المتعدد الأطراف.
- كعادة كل التعاريف الضابطة للمفاهيم، تباينت التعاريف التي حاولت أن تقدم تصوراً محدداً لهذا المفهوم. جدير بالذكر أن هذه الورقة كانت لها إسهاماً في هذا الشأن باقتراحها تعريفاً جاء على النحو التالي: كل تدير من شأنه أن يقلل من تكاليف الإجراءات التجارية، ويُسهّم بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في تسريع وتسليح حركة البضائع عبر الحدود، ولا يمكن إدراجه ضمن التدابير التعريفية أو غير التعريفية المتعارف عليها، يُعدّ من تدابير تيسير التجارة».
- أظهرت الدراسات أن المكاسب المتوقعة من سياسات «التيسير التجاري» لا غبار عليها، غير أن هذه المكاسب يقابلها أيضاً تكلفة التنفيذ التي يتعين على الحكومات تحملها؛ في هذا الإطار تخشى بعض البلدان، خاصة النامية منها، أن تؤثر تكلفة تنفيذ تدابير تيسير التجارة سلباً على إنفاقها العام، وأن فاتورة هذه التكاليف تفوق المكاسب التي ستجنحها.
- لأنّ "السياسات الجيدة تبنى على مقاييس جيدة" ولأنّ أيضاً "ما يتم قياسه يمكن إنجازه"؛ صمّم الخبراء عدة مؤشرات يمكن أن تساعد في قياس تيسير التجارة.

في الأخير، وانطلاقاً من بنك الأهداف التي تسعى سلسلة «جسر التنمية» لتحقيقها، فإن محتوى هذا العدد جاء ليوفر إحاطة موجزة حول موضوع تيسير التجارة، خاصة للقراء العرب الذين لا يتاح لهم الاطلاع إلا على نتفات يسيرة حوله بلغتهم، علماً تستميل الخبراء والهيئات المتخصصة في قضايا التجارة لزيادة الاهتمام به.

(1) اتفاقية برشلونة والنظام الأساسي لحرية العبور، هي معاهدة دولية وقعت في 20 أبريل 1921؛ لضمان حرية العبور للسلع التجارية المختلفة عبر الحدود الوطنية. سجلت في سلسلة معاهدات عصبة الأمم في 8 أكتوبر 1921، دخلت حيز التنفيذ في 31 أكتوبر 1922، المعاهدة لازالت سارية المفعول حتى الآن.

(2) الاتفاقية الدولية المتعلقة بتبسيط الإجراءات الجمركية هي معاهدة دولية وقعت في جنيف في 3 نوفمبر 1923؛ سجلت في سلسلة معاهدات عصبة الأمم في نوفمبر 1924، دخلت حيز التنفيذ في نوفمبر 1923.

(3) الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية، 18 مايو 1973 (معدلة في 2006).

(4) النص النهائي لاتفاقية تيسير التجارة متاح على الرابط التالي:

[http://www.wto.org/english/tratop\\_e/tradfa\\_e/tradfa\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm)

(5) الإنتاج في الوقت المناسب هي فلسفة إدارية تدعو الشركات إلى إنتاج ما يريده العميل، عندما يريده، بالكميات المطلوبة، حيث يريده، دون تأخير في المخزون. لذا فبدلاً من بناء مخزون كبير مما يعتقد أن العميل قد يريده، فإنها تقوم فقط بما يطلبه العميل بالضبط عندما يطلبه. يتيح لها ذلك تركيز مواردها على تحقيق ما سيدفع مقابله فقط بدلاً من بناء مخزون. ضمن نظام التصنيع في الوقت المناسب، ستنتج كل عملية فقط ما تتطلبه العملية التالية في التسلسل.

(6) يمكن الاطلاع على المزيد حول هذا المؤشر بما هو متاح على الرابط التالي:

<https://arabic.doingbusiness.org/ar/methodology/trading-across-borders>

(7) يمكن تصفح بيانات المؤشر والتقارير عبر الرابط التالي: <https://lpi.worldbank.org>

(8) أضيف مؤشر إضافي لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي يتجاوز نطاق اتفاقية تيسير التجارة ليعكس عناصر الحكم الرشيد وحياد إدارات الحدود.

(9) يمكن الاطلاع على المزيد حول هذا المؤشر بما هو متاح على الرابط التالي:

[https://www.oecd-ilibrary.org/trade/trade-facilitation-and-the-global-economy\\_9789264277571-en](https://www.oecd-ilibrary.org/trade/trade-facilitation-and-the-global-economy_9789264277571-en)

(10) خضع المؤشر لمراجعة رئيسية في نسخة 2014، وأضيفت بعض التعديلات في نسخة 2016 أيضاً.

(11) يمكن الاطلاع على التقرير على صفحة الويب:

[http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_GETR\\_2016\\_report.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_GETR_2016_report.pdf)

## المراجع العربية

الأمم المتحدة، المجلس الاقتصادي والاجتماعي، (2017). اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا). لجنة النقل واللوجستيات. مؤشر الأداء اللوجستي في المنطقة العربية: مكوناته ومنهجية إعداده ومستوياته. بيروت: اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا). ص. 73.

## المراجع الأجنبية

Arvis, J.-F., Duval, Y., Shepherd, B. and Utoktham, C., 2013. Trade costs in the developing world: 1995-2010, Washington DC: World Bank, Policy Research Working Paper No. 6309.

Abdelaoui, O. Djedidi. S. 2018. The effect of participation in global value chains on economic development in the arab country: case of some selected arab countries. journal of development and economic policies, pp. 4-45.

Bahi. O, Mekhzoumi.L, Abdellaoui.O. 2021. The Impact of Participation in Global Value Chains on Exports Diversification: An Econometric Study of a Group of Selected Arab Countries for the Period 1995-2015, The Economic Science, Management and Business Science, 14(1), PP302-316.

Business, D. 2012. Doing business Report 2012. The World Bank.

Khalifa Khaldi, Okba Abdellaoui, Lotfi Mekhzoumi. 2020. The impact of trade facilitation measures on economic growth Empirical evidence from middle-income developing economies, ARED, 7(2), Algeria, PP105-118.

Khalifa Khaldi, Okba Abdellaoui, Lotfi Mekhzoumi. 2020. WTO Trade Facilitation Agreement and its repercussions for Developing and Least Developed Countries, The International conference on : The recent international trade trends and the challenges of sustainable development "Towards promising future visions for developing countries " , 02-03 December 2019, University of Hamma Lakhther Eloued- ALGERIA, PP46-58.

Moisé, E. 2009. The Cost of Introducing and Implementing Trade Facilitation Measures: Interim Report, OECD Trade Policy Papers, No. 8, OECD Publishing, Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), Trade Policy Papers No. 8

Neufeld, N. 2014. The long and winding road: How WTO members finally reached a trade facilitation agreement (No. ERSD-2014-06). WTO Staff Working Paper, p 3

OECD. 2005. The Costs and Benefits of Trade Facilitation, Policy Brief, Geneva, OCTOBER 2005, p. 3.

Persson, M. 2013. Trade Facilitation and the Extensive Margin, The Journal of International Trade & Economic Development 22(5), pp. 658-693.

Portugal-Perez, A., & Wilson, J. S., 2012. Export performance and trade facilitation reform: Hard and soft infrastructure. World development, 40(7), pp. 1295-1307.

Swepro c/o kommerskollegium. 2002, "Trade Facilitation: Impact and Potential Gains", Stockholm, Sweden, pp. 18-25. Available on : Available at:[http://217.114.80.238/upload/SWEPRO/SWEPRO\\_English/Trade\\_Facilitation\\_-\\_Impact\\_and\\_Potential\\_Gains.pdf](http://217.114.80.238/upload/SWEPRO/SWEPRO_English/Trade_Facilitation_-_Impact_and_Potential_Gains.pdf)

**UNECE. 2017. Trade Facilitation and Paperless Trade Implementation, Regional Report 2017, United Nations Economic Commission for Europe, United Nations, New York and Geneva, 2017, p 1**

**World Economic Forum , & Global Alliance for Trade Facilitation., 2016. The Global Enabling Trade Report 2016. Geneva: World Economic Forum ; Global Alliance for Trade Facilitation. pp. 13 -16**

**WTO. 2007. "World Trade Report ", Geneva, 2007, P xxxii.**

**WTO. 2013. Trade Facilitation Agreement: A Business Guide for Developing Countries, International Trade Centre (ITC), Geneva: ITC, (Technical paper), Doc. No. BTP-13-239.E.**

**WTO. 2015. World Trade Report 2015, Speeding up trade: benefits and challenges of implementing the WTO Trade Facilitation Agreement, Geneva, 2015, p 35**

**Zaki, C., 2014. An Empirical Assessment of the Trade Facilitation Initiative: Econometric Evidence and Global Economic Effects, World Trade Review, Volume 13, 13(1), p104**

## قائمة إصدارات (( جسر التنمية ))

العنوان	المؤلف	رقم العدد
مفهوم التنمية	د. محمد عدنان وديع	الأول
مؤشرات التنمية	د. محمد عدنان وديع	الثاني
السياسات الصناعية	د. أحمد الكواز	الثالث
الفقر: مؤشرات القياس والسياسات	د. علي عبدالقادر علي	الرابع
الموارد الطبيعية واقتصادات نفاذها	أ. صالح العصفور	الخامس
استهداف التضخم والسياسة النقدية	د. ناجي التوني	السادس
طرق المعاينة	أ. حسن الحاج	السابع
مؤشرات الأرقام القياسية	د. مصطفى بابكر	الثامن
تنمية المشاريع الصغيرة	أ. حسّان خضر	التاسع
جداول المخلاتات المخرجات	د. أحمد الكواز	العاشر
نظام الحسابات القومية	د. أحمد الكواز	الحادي عشر
إدارة المشاريع	أ. جمال حامد	الثاني عشر
الإصلاح الضريبي	د. ناجي التوني	الثالث عشر
أساليب التنبؤ	أ. جمال حامد	الرابع عشر
الأدوات المالية	د. رياض دهاال	الخامس عشر
مؤشرات سوق العمل	أ. حسن الحاج	السادس عشر
الإصلاح المصرفي	د. ناجي التوني	السابع عشر
خصخصة البنى التحتية	أ. حسّان خضر	الثامن عشر
الأرقام القياسية	أ. صالح العصفور	التاسع عشر
التحليل الكمي	أ. جمال حامد	العشرون
السياسات الزراعية	أ. صالح العصفور	الواحد والعشرون
اقتصاديات الصحة	د. علي عبدالقادر علي	الثاني والعشرون
سياسات أسعار الصرف	د. بلقاسم العباس	الثالث والعشرون
القدرة التنافسية وقياسها	د. محمد عدنان وديع	الرابع والعشرون
السياسات البيئية	د. مصطفى بابكر	الخامس والعشرون
اقتصاديات البيئة	أ. حسن الحاج	السادس والعشرون
تحليل الأسواق المالية	أ. حسّان خضر	السابع والعشرون
سياسات التنظيم والمنافسة	د. مصطفى بابكر	الثامن والعشرون
الأزمات المالية	د. ناجي التوني	التاسع والعشرون
إدارة الديون الخارجية	د. بلقاسم العباس	الثلاثون
التصحيح الهيكلي	د. بلقاسم العباس	الواحد والثلاثون
نظم البناء والتشغيل والتحويل B.O.T	د. أمل البشبيشي	الثاني والثلاثون
الاستثمار الأجنبي المباشر: تعاريف	أ. حسّان خضر	الثالث والثلاثون
محددات الاستثمار الأجنبي المباشر	د. علي عبدالقادر علي	الرابع والثلاثون
نمذجة التوازن العام	د. مصطفى بابكر	الخامس والثلاثون
النظام الجديد للتجارة العالمية	د. أحمد الكواز	السادس والثلاثون
منظمة التجارة العالمية: إنشائها وآلية عملها	د. عادل محمد خليل	السابع والثلاثون
منظمة التجارة العالمية: أهم الإتفاقيات	د. عادل محمد خليل	الثامن والثلاثون
منظمة التجارة العالمية: آفاق المستقبل	د. عادل محمد خليل	التاسع والثلاثون
النمذجة الاقتصادية الكلية	د. بلقاسم العباس	الأربعون
تقييم المشروعات الصناعية	د. أحمد الكواز	الواحد والأربعون
مؤسسات والتنمية	د. عماد الإمام	الثاني والأربعون
التقييم البيئي للمشاريع	أ. صالح العصفور	الثالث والأربعون
مؤشرات الجدارة الائتمانية	د. ناجي التوني	الرابع والأربعون



التاسع والثمانون	د. إبراهيم أونور	فعالية أسواق الأسهم العربية
التسعون	د. حسين الأسرج	المسئولية الاجتماعية للشركات
الواحد والتسعون	د. وليد عبد مولاه	البنية الجزئية لأسواق الأوراق المالية
الثاني والتسعون	د. أحمد الكواز	مناطق التجارة الحرة
		تنافسية المنشآت الصغيرة والمتوسطة:
الثالث والتسعون	د. رياض بن جليلي	الخصائص والتحديات
الرابع والتسعون	د. إبراهيم أونور	تذبذب أسواق الأوراق المالية
الخامس والتسعون	د. محمد أبو السعود	الإمكانيات التكنولوجية والنمو الاقتصادي
السادس والتسعون	د. رياض بن جليلي	مؤشرات النظم التعليمية
السابع والتسعون	د. وليد عبد مولاه	نماذج الجاذبية لتفسير تدفقات التجارة
الثامن والتسعون	د. بلقاسم العباس	حول صياغة إشكالية البطالة في الدول العربية
التاسع والتسعون	د. رياض بن جليلي	تمكين المرأة من أجل التنمية
المائة	د. إبراهيم أونور	الأطر الرقابية لأسواق الأسهم العربية
المائة وواحد	د. أحمد الكواز	نظام الحسابات القومية لعام 2008
		تبعات الأزمة الاقتصادية على الدول العربية
		والنامية
المائة واثنان	د. بلقاسم العباس	الطبقة الوسطى في الدول العربية
المائة وثلاثة	د. علي عبدالقادر علي	كفاءة البنوك العربية
المائة وأربعة	د. وليد عبد مولاه	إدارة المخاطر في الأسواق المالية
المائة وخمسة	د. إبراهيم أونور	السياسات المالية المحابية للفقراء
المائة وستة	د. وليد عبد مولاه	السياسات الاقتصادية الهيكلية
المائة وسبعة	د. أحمد الكواز	خبرات التخطيط التنموي في دول مجلس
المائة وثمانية	د. رياض بن جليلي	التعاون الخليجي
		تحديات النمو الاقتصادي في الدول الخليجية
المائة وتسعة	د. بلقاسم العباس	سياسات العدالة الاجتماعية
المائة وعشرة	د. وليد عبد مولاه	السياسات الصناعية في ظل العولمة
المائة والحادي عشر	د. بلقاسم العباس	ملاحظات حول استقلالية ومركزية البنوك
		المركزية
المائة والثاني عشر	د. وشاح رزاق	التخطيط والتنمية في الدول العربية
المائة والثالث عشر	د. حسين الطلافحة	التخطيط الاستراتيجي للتنمية
المائة والرابع عشر	د. وليد عبد مولاه	سياسات التنافسية
المائة والخامس عشر	أ. صالح العصفور	منهجية تقارير المؤسسات الدولية في تصنيف
المائة والسادس عشر	د. محمد أمين لزعر	الدول حسب بعض المؤشرات الاقتصادية
		والاجتماعية: بين الواقعية والمبالغة
المائة والسابع عشر	أ. بلال حموري	شراكة القطاعين العام والخاص كمطلب تنموي
المائة والثامن عشر	د. أحمد الكواز	الاقتصاد الأخضر والبلدان العربية
المائة والتاسع عشر	د. محمد عمر باطويح	اللامركزية وإدارة المحليات: تجارب عربية ودولية
المائة والعشرون	د. أحمد الكواز	حدود السياسات الاقتصادية
المائة والواحد والعشرون	د. محمد أمين لزعر	التنمية في القطاع الزراعي والأمن الغذائي العربي
المائة والثاني والعشرون	د. ايهاب مقابله	الدعم الفني والمنشآت الصغيرة والمتوسطة
المائة والثالث والعشرون	د. فهد الفضالة	التدريب وبناء السلوك المهني
المائة والرابع والعشرون	د. فيصل حمد المناور	المخاطر الاجتماعية
المائة والخامس والعشرون	د. ايهاب مقابله	خرائط فرص الاستثمار والمنشآت الصغيرة والمتوسطة
المائة والسادس والعشرون	د. وليد عبد مولاه	رأس المال غير المادي ودوره في التنمية الاقتصادية:
		حالة الدول العربية

المائة والثامن والعشرون	د. نواف أبو شمالة	الاقتصاد الأخضر وتحديات التشغيل في الدول العربية
المائة والتاسع والعشرون	د. أحمد الكواز	النمو الشامل
المائة والثلاثون	د. نواف أبو شمالة	تقييم أداء منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى
المائة والواحد والثلاثون	د. أحمد الكواز	تطوير تمويل التنمية
المائة والثاني والثلاثون	د. إيهاب مقابله	البنوك التجارية وتمويل المشروعات الصغرى والصغيرة والمتوسطة
المائة والثالث والثلاثون	د. فيصل المناور	تمكين المرأة العربية في المجال التنموي
المائة والرابع والثلاثون	د. إيهاب مقابله	حاضنات الأعمال والمشروعات الصغرى والصغيرة والمتوسطة
المائة والخامس والثلاثون	د. محمد أمين لزعر	الدول العربية وتنوع الصادرات
المائة والسادس والثلاثون	د. إيهاب مقابله	الأثر التنموي للمشروعات المتناهية الصغر والصغيرة والمتوسطة
المائة والسابع والثلاثون	د. إيهاب مقابله	برامج ضمان القروض وتمويل المشروعات الصغرى والصغيرة والمتوسطة
المائة والثامن والثلاثون	أ.د. حسين الطلافحه	من الأهداف التنموية للألفية إلى خطة التنمية
المائة والتاسع والثلاثون	أ. عمر ملاعب	المستدامة 2030: التقييم والمستجدات
المائة والأربعون	د. نواف أبو شمالة	السياسات الصناعية الحديثة في تجارب الدول المتقدمة والناشئة
المائة والواحد والأربعون	د. محمد باطويح	الجدارة في العمل
المائة والثاني والأربعون	د. عوني الرشود	التنمية المحلية المستدامة والمشروعات الصغيرة والمتوسطة
المائة والثالث والأربعون	د. إيهاب مقابله	التخطيط الاستراتيجي واستخدام بطاقات الأداء المتوازن في بناء ثقافة التميز في المؤسسات العامة
المائة والرابع والأربعون	د. علم الدين بانقا	المؤسسات التمويلية غير المصرفية وتمويل المشروعات المتناهية الصغر والصغيرة والمتوسطة
المائة والخامس والأربعون	د. فيصل المناور	تطور مفاهيم الفقر وتوزيع الدخل خلال الفترة (1960-2017)
المائة والسادس والأربعون	أ. عبدالله بوعجيلة	العمل التطوعي والتنمية
المائة والسابع والأربعون	أ. عبدالله بوعجيلة	مركزات ومحددات اختيار الموقع للمشروعات المتناهية الصغر والصغيرة والمتوسطة
المائة والثامن والأربعون	د. محمد باطويح	تقييم الأثر البيئي للمشروعات التنموية
المائة والتاسع والأربعون	د. علم الدين بانقا	استراتيجيات وسياسات الاستثمار في اقتصاد المعرفة في الدول العربية
المائة والخمسون	أ. صفاء المطيري	التعلم الريادي
المائة والواحد والخمسون	د. محمد أمين لزعر	المؤسسات الدولية وإصدار مؤشرات التنافسية الاقتصادية: أية مصداقية؟
المائة والثاني والخمسون	أ. عمر ملاعب	الحكومة الإلكترونية وجائحة (كوفيد-19)
المائة والثالث والخمسون	د. إيهاب مقابله	أساسيات ومؤشرات قياس الأداء لمؤسسات التمويل الأصغر
المائة والرابع والخمسون	أ. محمد عواوده	مفاهيم ومصطلحات في مجال ريادة الأعمال والمشروعات الصغيرة والمتوسطة
المائة والخمسون	د. إيهاب مقابله	إدارة المخاطر الاجتماعية: التخطيط وسبل المواجهة
المائة والواحد والخمسون	د. سهيل مقابله	
المائة والثاني والخمسون	أ. عمر ملاعب	
المائة والثالث والخمسون	أ.د. إيهاب مقابله	
المائة والرابع والخمسون	د. فيصل المناور	
المائة والخمسون	د. منى العلبان	

المائة والخامس والخمسون	د. نواف أبو شمالة	تطبيقات سياسات سوق العمل في الدول العربية والتجارب الدولية: الهيكل والأدوات والأداء المقارن
المائة والسادس والخمسون	د. وليد عبد مولاة	تطوير العناقيد الصناعية
المائة والسابع والخمسون	أ. د. فيصل المناور د. منى العليان	بناء السياسات العامة
المائة والثامن والخمسون	أ. د. عقبة عبداللاوي د. خليفة خالدي	تيسير التجارة: المفهوم، المكاسب، التكاليف، ومؤشرات القياس

للاطلاع على الأعداد السابقة يمكنكم الرجوع إلى العنوان الإلكتروني التالي:

[http://www.arab-api.org/develop\\_1.htm](http://www.arab-api.org/develop_1.htm)

## المعهد العربي للتخطيط

صندوق البريد 5834 صفاة 13059 دولة الكويت

☎ : 24844061 24843130 (965) : 24842935 (965)

✉ : [api@api.org.kw](mailto:api@api.org.kw) - [www.arab-api.org](http://www.arab-api.org)

تابعونا:     

