

Distr.  
LIMITED

E/ESCWA/EDID/2016/IG.1/4(Part I)/Rev.1  
3 October 2017  
ARABIC  
ORIGINAL: ENGLISH

المجلس



الاقتصادي والاجتماعي

### اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)



اللجنة المعنية بتحرير التجارة الخارجية والعولمة الاقتصادية وتمويل التنمية  
الدورة الحادية عشرة (تحرير التجارة الخارجية)  
بيروت، 27-28 تشرين الثاني/نوفمبر 2017

البند 5 من جدول الأعمال المؤقت

### دور النقل في تعزيز الاتصال بسلاسل القيمة العالمية

#### موجز

تتسم المنطقة العربية بمزايا جغرافية وديمغرافية يمكن الاستفادة منها لزيادة مشاركتها في سلاسل القيمة العالمية. فقربها من مراكز الإنتاج الرئيسية في آسيا وأوروبا، وتوفر الأطر القانونية المتعلقة بمجموعات اقتصادية مثل منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، ومجلس التعاون لدول الخليج العربية، واتفاقية أغادير، من العوامل التي تساهم في تيسير هذه المشاركة. لكن ما يتوفر من هياكل أساسية للنقل وخدمات ذات صلة لا يلبي المستوى المطلوب لانخراط المنطقة في الإنتاج العالمي بشكل تنافسي.

ويقيم هذا التقرير قدرة الخدمات والبنية التحتية للنقل على تحقيق التحول الاقتصادي في المنطقة العربية، ومدى ملاءمتها لتيسير الاتصال بسلاسل القيمة العالمية، وذلك بالاستناد إلى المؤشرات الدولية المتاحة. ويقدم توصيات لتعزيز أداء قطاعات النقل والتجارة في البلدان العربية. وممثلو الدول الأعضاء مدعوون إلى الاطلاع على هذا التقرير لإبداء الرأي وتقديم المقترحات.

-2-

## المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
3	6-1	.....مقدمة
		<u>الفصل</u>
4	9-7	.....أولاً- التأثير الاقتصادي لسلاسل القيمة العالمية
4	18-10	.....ثانياً- دور النقل في تحسين الاتصال بسلاسل القيمة العالمية
6	29-19	.....ثالثاً- دور النقل في الاتصال بسلاسل القيمة العالمية في المنطقة العربية
6	20-19	.....ألف- النظم القانونية المتعلقة بالنقل
7	22-21	.....باء- البنية التحتية للنقل
8	29-23	.....جيم- الاتصال بشبكات النقل العالمية
10	37-30	.....رابعاً- النقل في قاعدة بيانات التجارة في القيمة المضافة
13	45-38	.....خامساً- الخلاصة والتوصيات بشأن السياسات

### مقدمة

1- سلاسل القيمة هي مجموعة العمليات المرتبطة بتصميم المنتج النهائي وإنتاجه وتوزيعه، بدءاً من المراحل الأولى مثل عمليات البحث والتطوير، ووصولاً إلى المراحل النهائية مثل التجميع والتوزيع والتسويق وخدمات ما بعد البيع. وتتميز سلاسل القيمة العالمية بانتشار عملياتها بين عدة بلدان، تقع غالباً ضمن منطقة واحدة، وأحياناً بين مناطق مختلفة من العالم. وكل شركة مرتبطة بسلسلة من سلاسل القيمة العالمية تتولى مهمة محددة، في حين تقوم الشركة الرئيسية بدور المقر الرئيسي فتجمع مختلف المهام معاً، وتنسق جميع المدخلات من سلع وخدمات للوصول إلى المنتج النهائي وتقديمه إلى المستهلك.

2- وقد أدت تجزئة إنتاج السلع والخدمات دوراً هاماً في تحويل المشاركة في الأسواق العالمية من البلدان المتقدمة إلى البلدان النامية، وخفض تكاليف الإنتاج. وبفضل تطور تكنولوجيا المعلومات والاتصالات أصبح بإمكان المنتجين إدارة عمليات الإنتاج الرئيسية من أي مكان في العالم. فالبلدان التي كانت لا تلي المعايير المطلوبة من حيث حجمها أو موقعها أو مستوى التنمية فيها أو طاقتها الإنتاجية، تشارك الآن في الاقتصاد العالمي عبر تخصصها في مهام أو منتجات محددة تتمتع فيها بميزة تنافسية. وباتت المؤسسات الصغيرة والمتوسطة تشارك في العمليات التي كانت تقتصر على المؤسسات الكبيرة والمتعددة الجنسيات دون سواها.

3- وفي عام 2013، بلغت حصة سلاسل القيمة العالمية المرتبطة بالشركات العابرة للحدود حوالي 80 في المائة من التجارة العالمية<sup>(1)</sup>. فهذه الشركات تدير الأنشطة التجارية ضمن شبكات واسعة من الشركاء والموردين، منتهجةً نظاماً إدارية مختلفة، منها الملكية المباشرة لفروع الشركات، وإنشاء علاقات تعاقدية، وعقد صفقات حرة. ويؤدي تعزيز لوجستيات النقل والتجارة دوراً بالغ الأهمية في إتاحة هذا الترابط بين محاور الإنتاج وفروعه.

4- وتوزيع القيمة عبر سلاسل الإمدادات الصناعية غير متجانس: فالمهام التي تولد أعلى قيمة مضافة تتركز في مراحل ما قبل التصنيع وما بعده، أي المراحل التي تقوم عادةً على أنشطة تتطلب الكثير من الخدمات. وتجزئة الإنتاج هي الأخرى غير متجانسة: فغالباً ما يُصار إلى إنشاء سلاسل قيمة إقليمية لدمج القدرات، وتوجه البلدان إلى استيراد المدخلات الوسيطة من بلدان أخرى في المنطقة نفسها، ما يدل على أن شبكات الإنتاج شديدة التأثير بالقيود الزمنية وتكاليف التجارة والنقل.

5- وتتسم المنطقة العربية بمزايا جغرافية وديمغرافية يمكن الاستفادة منها لزيادة مشاركتها في سلاسل القيمة العالمية، من خلال إنشاء سلاسل القيمة الإقليمية في مختلف الصناعات. فقربها من مراكز الإنتاج الرئيسية في آسيا وأوروبا، وتوفر الأطر القانونية المتعلقة بمجموعات اقتصادية مثل منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، ومجلس التعاون لدول الخليج العربية، واتفاقية أعادير، من العوامل التي تساهم في تيسير هذه المشاركة. لكن ما يتوفر من هياكل أساسية للنقل وخدمات ذات صلة لا يلبي المستوى المطلوب لانخراط المنطقة في الإنتاج العالمي بشكل تنافسي.

6- ويقيم هذا التقرير قدرة الخدمات والهياكل الأساسية للنقل على تحقيق التحول الاقتصادي في المنطقة العربية، ومدى ملاءمتها لتيسير الاتصال بسلاسل القيمة العالمية، وذلك بالاستناد إلى المؤشرات الدولية المتاحة.

(1) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، تقرير الاستثمار العالمي لعام 2013، سلاسل القيمة العالمية: الاستثمار والتجارة من أجل التنمية (نيويورك وجنيف)، الصفحة xiv.

## أولاً- التأثير الاقتصادي لسلاسل القيمة العالمية

7- التشارك في عمليات الإنتاج على الصعيد العالمي قد مكن البلدان من التخصص في مجالات محددة، وذلك وفقاً للميزة النسبية والسمات الاقتصادية الأخرى التي تتمتع بها. ولكن النظرية التجارية الجديدة تشير إلى زيادة تأثير الشبكات ووفورات الحجم على أنماط التجارة، وهذا ما يؤكد تزامن ثورة المعلومات والاتصالات التي شهدتها الفترة الممتدة بين عامي 1980 و1990، مع اتخاذ سلاسل القيمة طابعاً دولياً بشكل متزايد بعد انخفاض الرسوم التعريفية بشكل كبير نتيجة لتحرير التجارة وانخفاض تكاليف النقل والاتصالات، مما سمح باعتماد هذا النمط من الإنتاج بشكل واسع على المستوى العالمي للاستفادة من وفورات الحجم الكبيرة والتخصص.

8- وفي الفترة الممتدة بين عامي 1990 و2010، ساهمت التجارة في المنتجات الوسيطة بأكثر من 60 في المائة من الارتفاع الإجمالي في صادرات الصناعات التحويلية العالمية، وارتفعت حصة البلدان النامية في شبكة التجارة العالمية من 18.5 في المائة إلى 47.3 في المائة(2).

9- وتتيح المشاركة في شبكات التجارة في المنتجات الوسيطة، إيجاد فرص العمل وتوليد الدخل. وتوفر هذه المشاركة للبلدان الوسائل اللازمة لتطوير قدراتها الإنتاجية، وتحقيق المكاسب، وتحسين صناعاتها وتنويعها، وتعزيز التكامل الإقليمي. ولكن هذه المشاركة ليست عملية تلقائية، بل تتطلب من البلدان الانخراط في عمليات صنع القرار المتعلقة بمركزها في سلسلة إمداد محددة، بالاستناد إلى اعتبارات عدة مثل مواردها الطبيعية، وتوجهاتها التجارية، وقدراتها الصناعية.

## ثانياً- دور النقل في تحسين الاتصال بسلاسل القيمة العالمية

10- يتصل حوالي 70 في المائة من التجارة العالمية الحالية في السلع والخدمات بسلاسل القيمة العالمية(3). والعديد من الخدمات بما فيها خدمات النقل والخدمات المالية والاتصالات السلكية واللاسلكية وخدمات التوزيع، أساسية لربط الجهات التجارية بسلسلة القيمة. فالخدمات هي إذاً عنصر أساسي لتسهيل تبادل السلع، ولا بد من زيادة مساهمتها في تيسير العمليات المتعلقة بسلاسل القيمة العالمية إلى أقصى درجة ممكنة.

11- وهناك ثلاث فئات من الخدمات تدعم الأنشطة الصناعية وهي: (أ) النقل والتخزين؛ (ب) التأمين والعمليات المصرفية؛ و(ج) البحث والتطوير والإعلان. وقد ارتفعت مساهمة الخدمات في الناتج المحلي الإجمالي العالمي من 61 في المائة في عام 1995 إلى 70 في المائة في عام 2013(4).

12- ويتيح النقل الوصول الفعلي إلى الأسواق وشبكات الإنتاج، ويحدد بذلك مستوى مشاركة البلدان في التجارة الدولية. وأنماط النقل عنصر غاية في الأهمية وهي تشمل الطرق، والسكك الحديدية، والنقل البحري والجوي، ويرتبط اختيارها بعوامل عدة مثل نوع البضائع، والمسافة، والوقت، والخدمات والهياكل الأساسية

Prema-chandra Athukorala and Shahbaz Nasir, "Global production sharing and south-south trade", (2) Background paper No. RVC-1 prepared for the United Nations Conference on Trade and Development, April 2012. Available from <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.475.6414&rep=rep1&type=pdf>.

Daria Taglioni and Deborah Winkler, *Making Global Value Chains Work for Development* (Washington, D.C., International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, 2016). (3)

Akrur Barua, David Gruner and Sunandan Bandyopadhyay, "Global value chains: more a development strategy than a mere process", *Global Economic Outlook*, Q4 2015. Available from <https://dupress.deloitte.com/dup-us-en/economy/global-economic-outlook/2015/q4-global-value-chains.html>. (4)

النقل، والتكنولوجيا، والتكلفة. وإذا ما توفرت في بلد ما شبكات النقل الموثوقة والقدرات اللوجستية اللازمة، تمكن من توسيع نطاق تجارته العالمية وجذب الاستثمارات الأجنبية، لا سيما في ظل تزايد أهمية سلاسل القيمة العالمية في التجارة الدولية.

13- ويرتبط ظهور سلاسل القيمة العالمية بتطوير خدمات النقل، ونقل البضائع بالحاويات، وزيادة حجم السفن، وتعزيز الشحن الجوي، وخفض تكاليف النقل. ويُعتبر النقل الموثوق شرطاً أساسياً للتجارة في مواد الإنتاج ضمن سلاسل القيمة العالمية، لا سيما وأنها أكثر حساسية للوقت من المنتجات النهائية. والبلدان التي تستثمر في الهياكل الأساسية للنقل تتفوق في أدائها على البلدان التي تهمل هذا الجانب.

14- ومع الانخفاض السريع في التعريفات الجمركية العالمية على الواردات بفضل تحرير التجارة، أصبح لتكاليف النقل تأثيرٌ كبيرٌ على بنية الأنشطة الاقتصادية والتجارة الدولية. ونشير التقديرات إلى أن زيادة تكاليف النقل بنسبة 10 في المائة تؤدي على تقليص حجم التجارة بنسبة تفوق 20 في المائة، وأن جودة الهياكل الأساسية للنقل بشكل عام تشكل ما يوازي نصف العوامل المؤثرة في تغيير تكاليف النقل<sup>(5)</sup>.

15- ويشكل قطاع النقل إذاً عاملاً حاسماً في سلاسل القيمة العالمية. وتحدد تكلفة النقل بالاستناد إلى عدة عناصر تشمل المسافة، ونوع السلع، وطريقة النقل، ونوعية البنى التحتية، والتكنولوجيا، والوقت، وتكاليف الوقود، والاتصال بشبكات النقل العالمية.

16- ومنذ منتصف سبعينات القرن العشرين، انخفضت تكاليف الشحن إلى حوالي النصف نتيجة الاستثمار في الهياكل الأساسية والتطوير التكنولوجي. وانخفضت تكاليف النقل الجوي انخفاضاً حاداً بالمقارنة مع النقل البحري، مما أدى إلى زيادة استخدام وسائل النقل الجوي لمختلف أنواع السلع، ولا سيما عبر المحيطات مثل المحيط الأطلسي.

17- وكان لانخفاض تكاليف النقل والاتصالات دور أساسي في تجزئة عمليات الإنتاج والاستعانة بمصادر خارجية لإنتاج السلع الوسيطة. والسرعة والدينامية عنصران أساسيان أيضاً. إذ تشير التقديرات إلى أن كل يوم سفر يتطلبه نقل السلع من بلد ما عبر المحيطات، يقلل من احتمال استيراد السلع المصنعة من هذا البلد بنسبة 1 في المائة<sup>(6)</sup>. والشركات المصدرة على استعداد لدفع نسبة 1 في المائة من قيمة البضائع يومياً تجنباً لإضاعة الوقت في النقل البحري.

18- وزيادة القدرة التنافسية في مجال النقل الجوي، نتيجة عقد اتفاقات الأجواء المفتوحة مثلاً، تؤدي إلى تراجع تكاليف النقل بنسبة 9 في المائة<sup>(7)</sup>. فبعد اعتماد اتفاق الأجواء المفتوحة بين الولايات المتحدة الأمريكية وبلدان الاتحاد الأوروبي مثلاً، انخفضت تكاليف النقل بين الطرفين بنسبة 15 في المائة<sup>(8)</sup>. وقد تبين أن الواردات

Jean-Paul Rodrigue and Theo Notteboom, Transport costs, in *The Geography of Transport Systems*, Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois and Brian Slack, eds. (New York, Routledge). Available from <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/conc7en/ch7c3en.html>.

[http://siteresources.worldbank.org/INTWDRS/Resources/477365-1327525347307/8392086-1327528510568/WDR09\\_12\\_Ch06web.pdf](http://siteresources.worldbank.org/INTWDRS/Resources/477365-1327525347307/8392086-1327528510568/WDR09_12_Ch06web.pdf). (6)

Clifford Winston and Jia Yan, "Open skies: estimating travelers' benefits from free trade in airline services", (7) *American Economic Journal*, vol. 2, No. 2 (May 2015).

(8) المرجع نفسه.

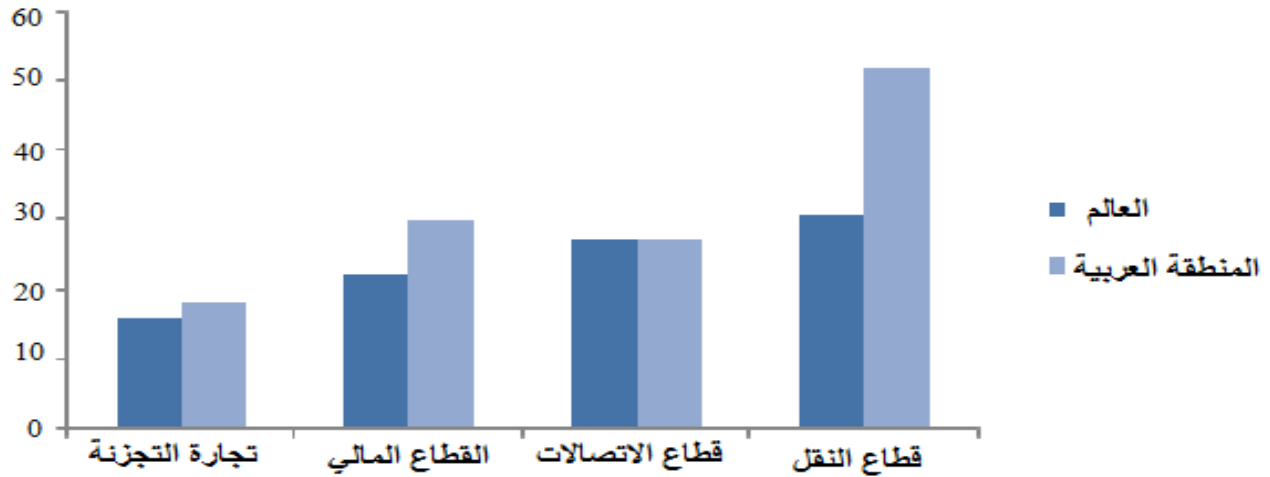
المنقولة جواً تزداد بنسبة 7 في المائة بعد مرور ثلاثة أعوام على توقيع اتفاق الأجواء المفتوحة، مما يشير إلى علاقة إيجابية بين تحرير التجارة الجوية وحجم حركة المرور.

### ثالثاً- دور النقل في الاتصال بسلاسل القيمة العالمية في المنطقة العربية

#### ألف- النظم القانونية المتعلقة بالنقل

19- تُفرض في المنطقة العربية قيود مشددة على قطاعات النقل، ويبلغ متوسط مؤشر التقييد التجاري فيها 100/52 مقارنة مع متوسط عالمي يبلغ 100/31. ويشير الشكل 1 إلى أن قطاع النقل هو من أكثر القطاعات تقييداً في المنطقة.

الشكل 1- مؤشر تقييد التجارة في الخدمات بحسب القطاع  
(متوسط المنطقة العربية والمتوسط العالمي) 2011-2008

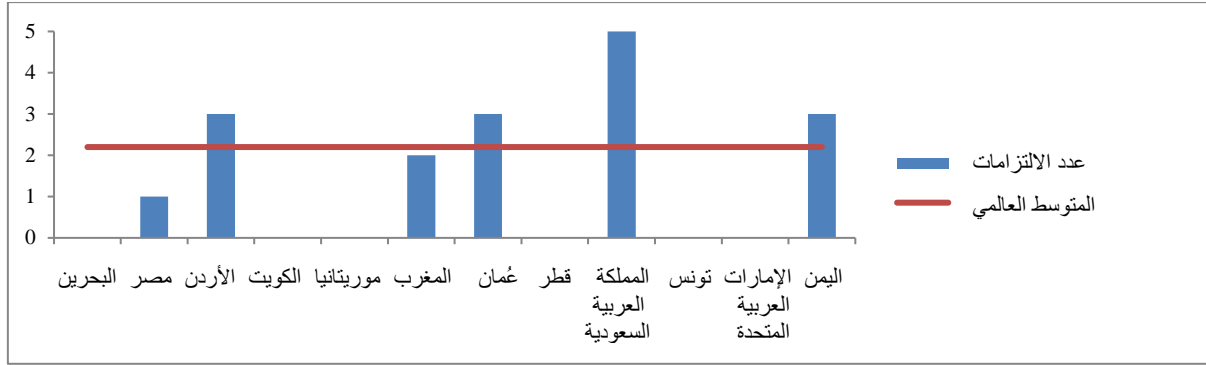


المصدر: منظمة التنمية والتعاون في الميدان الاقتصادي. <http://www.oecd.org/tad/services-trade/services-trade-restrictiveness-index.htm> (المعلومات مستقاة في أيلول/سبتمبر 2016).

ملاحظة: البلدان العربية التي تتوفر عنها بيانات هي الأردن، وتونس، والجزائر، ولبنان، ومصر، والمغرب، واليمن.

20- كما سجلت الدول العربية مستوى منخفضاً من الالتزامات في إطار منظمة التجارة العالمية، فبلغ متوسط التزاماتها في قطاع الخدمات 1.4 قطاع، في حين وصل المتوسط العالمي إلى 2.2 قطاع. وقد سُجل هذا المتوسط الإقليمي الطفيف بفضل التزامات بعض الدول العربية دون سواها، إذ أن سائر دول المنطقة لم تقدم أي التزامات تذكر في هذا المجال (الشكل 2).

## الشكل 2- الالتزامات المتعلقة بالنقل في إطار منظمة التجارة العالمية



المصدر: منظمة التجارة العالمية، بيانات عام 2015.

### باء- البنية التحتية للنقل

21- تؤدي البنية التحتية للنقل دوراً جلياً في تعزيز التجارة. وتشير التقديرات إلى أن تحسناً بنسبة 1 في المائة في عنصر البنية التحتية من عناصر مؤشر الأداء اللوجستي يؤدي إلى زيادة بنسبة 4 في المائة في الاتصال بسلاسل القيمة العالمية، كما أن تحسناً بنسبة 1 في المائة في معدل تيسير التجارة يؤدي إلى زيادة بنسبة 1.5 في هذه الاتصالية<sup>(9)</sup>. ويؤدي تحسن بنسبة 10 في المائة في جودة البنية التحتية للنقل والتجارة إلى زيادة بنسبة 30 في المائة في الصادرات الزراعية للبلدان النامية<sup>(10)</sup>.

22- كما ثبت أن البلدان تتأثر إيجاباً بتحسين البنية التحتية في البلدان المجاورة لها. فعند استبدال النقاط المتعلقة بالهياكل الأساسية التي يسجلها بلد معين في مؤشر الأداء اللوجستي، بنقاط ثلاثة من البلدان المجاورة له، يتبين أن تحسناً بنسبة 1 في المائة في متوسط النقاط التي تسجلها هذه البلدان، يؤدي إلى زيادة قدرة البلد المعني على الاتصال بالسلاسل العالمية بنسبة 5 في المائة؛ كما أن تحسناً بنسبة 1 في المائة في معدلات تيسير التجارة في البلدان المجاورة يؤدي إلى زيادة اتصالية ذلك البلد بنسبة 1.8 في المائة. هذا ما يؤكد أهمية الاستثمار في البنية التحتية وتيسير التجارة على المستوى الإقليمي.

### الجدول 1- ترتيب البلدان العربية من حيث جودة البنية التحتية وفق مؤشر الأداء اللوجستي ومؤشر Kiel

مؤشر الأداء اللوجستي 2016	مؤشر Kiel 2010	البلد
62	45	الأردن
13	28	الإمارات العربية المتحدة
48	27	البحرين
93	85	تونس

Ben Shepherd, "Infrastructure, trade facilitation and network connectivity in sub-Saharan Africa", (9) Background research paper prepared for the Overseas Development Institute, December 2015. Available from [www.odi.org/sites/odi.org.uk/files/odi-assets/publications-opinion-files/10149.pdf](http://www.odi.org/sites/odi.org.uk/files/odi-assets/publications-opinion-files/10149.pdf).

Ben Shepherd, *Aid for Trade and Value Chains in Transport and Logistics* (World Trade Organization and OECD, 2013). Available from [www.oecd.org/dac/aft/AidforTrade\\_SectorStudy\\_Transport.pdf](http://www.oecd.org/dac/aft/AidforTrade_SectorStudy_Transport.pdf).

## الجدول 1 (تابع)

مؤشر الأداء اللوجستي 2016	مؤشر Kiel 2010	البلد
160	111	الجمهورية العربية السورية
126	64	السودان
153	97	العراق
34	71	عمان
28	37	قطر
56	50	الكويت
74	54	لبنان
142	53	ليبيا
50	48	مصر
90	121	المغرب
40	102	المملكة العربية السعودية
157	125	موريتانيا
البيانات غير متاحة	62	اليمن

المصادر: بالنسبة لمؤشر Kiel: Julian Donaubauber, Birgit Meyer and Peter Nunnenkamp, "A new global index of infrastructure: construction, rankings and applications", Kiel Working Paper, No. 1929 (Kiel, Kiel Institute for the World Economy, June 2014)؛ وبالنسبة لمؤشر الأداء اللوجستي: World Bank, *Connecting to Compete 2016: Trade Logistics in the Global Economy* (Washington, D.C., 2016).

ملاحظة: شمل مؤشر Kiel 165 بلداً، بينما غطى مؤشر الأداء اللوجستي 159 بلداً.

## جيم- الاتصال بشبكات النقل العالمية

## 1- النقل الجوي

23- يربط بين صادرات البلدان من أجزاء ومكونات الإنتاج، وأدائها في مؤشر الاتصال بشبكات النقل الجوي علاقة إيجابية قوية. فالبلدان التي تشكل أجزاء ومكونات الإنتاج الحصة الكبرى من مجموع صادراتها تسجل مستويات أفضل من حيث الاتصال بشبكات النقل الجوي العالمية<sup>(11)</sup>.

24- ويتفاوت أداء البلدان العربية في مؤشر الاتصال بشبكات النقل الجوي (الجدول 2). وقد طرأت في الأعوام العشرة الماضية تطورات لم يشملها المؤشر، ولكنها اقتصر على بعض البلدان دون سواها ولا سيما بلدان مجلس التعاون الخليجي.

## الجدول 2- أداء البلدان العربية في مؤشر الاتصال بشبكات النقل الجوي لعام 2007

النقاط (بالنسبة المئوية)	البلد
4.44	الأردن
4.77	الإمارات العربية المتحدة
4.42	البحرين
6.61	تونس
4.54	الجمهورية العربية السورية
2.44	السودان

(11) Jean-François Arvis and Ben Shepherd, "Measuring integration in the global air transport network"



## الجدول 2 (تابع)

النقاط (بالنسبة المئوية)	البلد
3.99	العراق
3.76	عُمان
4.50	قطر
4.14	الكويت
4.63	لبنان
5.07	ليبيا
4.29	مصر
5.27	المغرب
4.00	المملكة العربية السعودية
2.13	موريتانيا
2.65	اليمن

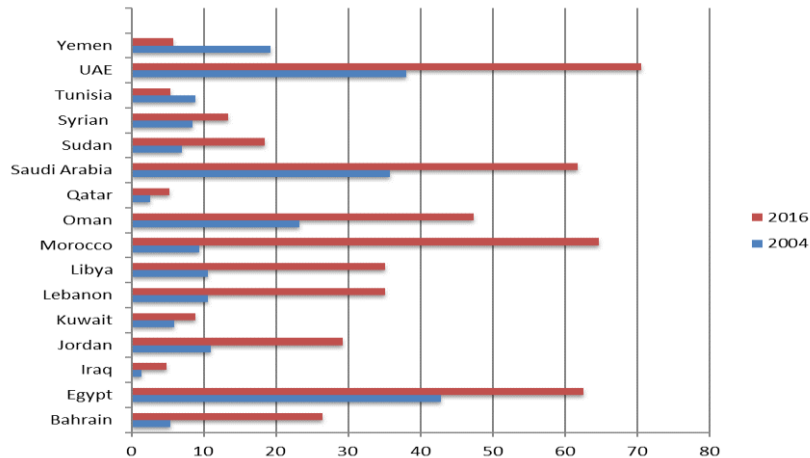
المصدر: Jean-François Arvis and Ben Shepherd, "Measuring integration in the global air transport network", Policy Research Working Paper, No. 5722 (Washington, D.C., The World Bank, 2011). Available from <http://developing-trade.com/wp-content/uploads/2014/11/Working-Paper-DTC-2011-7.pdf>.

## 2- النقل البحري

25- على الرغم مما حقق الشحن الجوي من نمو ملحوظ في السنوات الأخيرة نتيجة انخفاض الأسعار وتحسن شركات النقل الجوي، لا تزال شبكات النقل البحري تنقل حوالي 70 في المائة من التجارة الدولية في السلع.

26- أما المنطقة العربية فلم تحقق إلا مستوى متوسطاً في الاتصال بشبكات الشحن العالمية، بالرغم من موقعها الاستراتيجي واعتمادها الكبير على تجارة الموارد الطبيعية، وهذا ما تبينه الأرقام التي سجلتها في مؤشر الاتصال بخطوط النقل البحري (الشكل 3).

## الشكل 3- أداء البلدان العربية في مؤشر الاتصال بخطوط النقل البحري لعام 2016



المصدر: الأونكتاد، قاعدة بيانات مؤشر الاتصال بخطوط النقل البحري لعام 2016. متاحة على: [unctadstat.unctad.org](http://unctadstat.unctad.org) (البيانات مستقاة في أيلول/سبتمبر 2016).

27- ويعزى ضعف اتصال البلدان العربية بشبكات النقل البحري إلى عدة عوامل، منها انخفاض حجم التجارة في المنطقة والتي لا تتعدى 4 في المائة من التجارة العالمية، وتدني جودة الهياكل الأساسية والخدمات في المرافئ. ولا تتوفر الدوافع لفتح خطوط نقل بحري مباشرة جديدة تربط المنطقة بالمناطق الصناعية الرئيسية.

28- الهياكل الأساسية للنقل هي عنصر هام لتشغيل نظام النقل ولكنها لا تشكل الضمانة لحسن أدائه. فالكفاءة عنصر رئيسي وهي تقاس بطرق مختلفة، منها على أساس السرعة وإمكانية النفاذ إليها والتكلفة، وكذلك من حيث أسعار الوقود، والمنافسة في سوق النقل، والابتكار، التي تشكل بدورها عناصر هامة في تحديد كفاءة النقل.

29- ويتفاوت أداء البلدان العربية في توفير خدمات النقل، ولكن معظم هذه البلدان تسجل مستويات منخفضة في المؤشرات المتعلقة بمدى توفر خدمات النقل وجودتها (الجدول 3).

### الجدول 3- مدى توفر خدمات النقل وجودتها في المنطقة العربية

البلد	المرتبة	النقاط (1-7) <sup>(أ)</sup>
الأردن	62	4.2
الإمارات العربية المتحدة	27	5.1
البحرين	46	4.5
تونس	80	3.9
عُمان	56	4.3
قطر	22	5.3
الكويت	75	3.9
لبنان	95	3.6
ليبيا	137	2.8
مصر	72	4
المغرب	53	4.3
المملكة العربية السعودية	44	4.5
موريتانيا	136	2.8
اليمن	124	3.2
متوسط المنطقة العربية	غير متاحة	4.03

المصدر: منتدى الاقتصاد العالمي، بيانات مؤشر التنافسية العالمي لعام 2014. متاحة على: <https://www.weforum.org> (البيانات مستقاة في أيلول/سبتمبر 2016).

(أ) 1 = ضعيف جداً، 7 = ممتاز.

### رابعاً- النقل في قاعدة بيانات التجارة في القيمة المضافة

30- ومن السمات الهامة لتقاسم الإنتاج على المستوى الدولي أرجحية أن تعبر المكونات والسلع الوسيطة الحدود الوطنية عدة مرات أثناء عملية الإنتاج. وحتى الاختلافات الإسمية في تكاليف النقل واللوجستيات يمكن أن تصبح اختلافات فعلية ضخمة، وبالتالي تؤثر بشكل كبير على القدرة التنافسية. وهذا الأمر مشابه للآثار المتضخمة للحواجز الجمركية في شبكات الإنتاج المتخصص رأسياً. هذه الآثار تزداد شدةً على شركات المصنّبات التي تتحمل تكاليف النقل واللوجستيات، سواء على المدخلات المستوردة لتجهيز المنتجات على امتداد سلسلة القيمة، أو على تصدير السلع النهائية. وتتنزىد الآثار التراكمية لتكاليف النقل والتخزين مع عدد مراحل الإنتاج والمدة التي تستغرقها سلسلة القيمة. وتشكل تكاليف النقل والتخزين المرتفعة حاجزاً كبيراً ليس فقط أمام الموردّين

الأجانب والمستثمرين الدوليين، بل أيضاً أمام المنتجين المحليين، لأن ارتفاع تكاليف المدخلات ومحدودية سلاسل الإمداد تقوّض قدرتهم التنافسية، الأمر الذي يؤثر على الطلب والإنتاج والاستثمار في جميع مراحل سلاسل القيمة العالمية.

31- وعلى الرغم من أن سلاسل القيمة العالمية تنسحقها في كثير من الأحيان مؤسسات متعددة الجنسيات تهيمن على تجارة السلع الوسيطة والنهائية عبر الحدود، فإن دور الموردّين المحليين، ولا سيما المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، يزداد أهمية في إنتاج السلع والخدمات التي تصل إلى المستهلكين الأجانب في نهاية المطاف. وحيث تزداد نسبة الدخل الذي يولده إدماج سلاسل القيمة العالمية في الاقتصادات المحلية، تزداد أيضاً الوظائف التي يوفرها هذا النشاط كنسبة من العمالة الإجمالية، وذلك في جميع أنحاء العالم.

32- وقد وضعت منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي قاعدة بيانات التجارة في القيمة المضافة (TiVA) بالاشتراك مع منظمة التجارة العالمية. وهذه البيانات تعطي صورة دقيقة ومفصلة عن اندماج البلدان في شبكات الإنتاج العالمية والإقليمية عن طريق توفير تقديرات لتدفقات التجارة من حيث القيمة المضافة. ويختلف قياس تدفقات التجارة من حيث القيمة المضافة عن قياسها من حيث القيمة الإجمالية، لأنه أفضل تعبير عن دور التجارة الدولية في الدخل وخلق النواتج، في عالم يشهد تزايد الشركات التي تعمل في مجالات متخصصة أكثر من أي وقت مضى.

33- ومن المهم تقييم مدى إسهام خدمات النقل في تكامل سلاسل القيمة العالمية عبر مجموعة غير متجانسة من البلدان، وكيف تطور إسهام هذا القطاع مع الوقت. وفي غياب مستوى أعلى من التصنيف، تتيح بيانات التجارة في القيمة المضافة إمكانية تتبع إسهام صادرات خدمات النقل والتخزين، بخلاف خدمات النقل وحدها، في مجموع الصادرات من حيث القيمة الإجمالية ومن حيث القيمة المضافة. وتشمل قاعدة البيانات العديد من البلدان المتقدمة والبلدان النامية، بما في ذلك ثلاثة بلدان عربية هي تونس والمغرب والمملكة العربية السعودية.

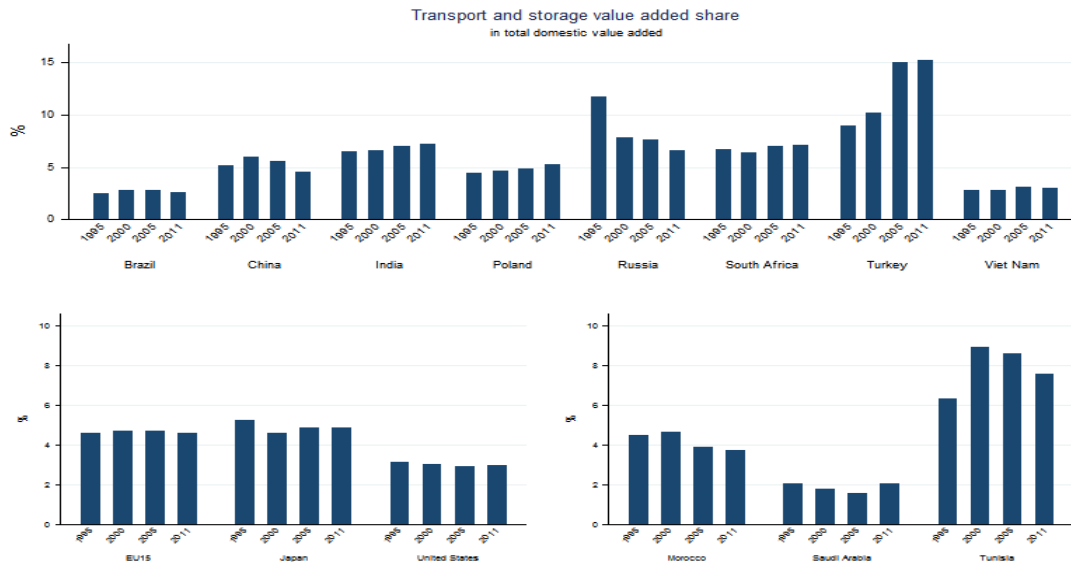
34- ويسفر التحليل المفصل لبيانات التجارة في القيمة المضافة عن عدة نتائج (الشكل 4 و5). غالباً ما تكون حصة إسهام خدمات النقل والتخزين في الناتج الكلي في الاقتصادات النامية أكبر مما هي عليه في الاقتصادات المتقدمة. وحصة إسهامها في إجمالي الصادرات هي أعلى من حصة إسهامها في الناتج الكلي، وهي تختلف إلى حد أقل ما بين الاقتصادات، لا سيما بين الاقتصادات المتقدمة. ويسجل إسهام قطاع النقل والتخزين في الناتج حصصاً مختلفة في البلدان العربية الثلاثة، فتونس تظهر أكثر من غيرها أوجه تشابه مع الاقتصادات النامية، والمملكة العربية السعودية تسجل نسبة متدنية جداً لإسهام قطاع النقل والتخزين في الناتج بسبب اعتمادها على الموارد الطبيعية.

35- وباستثناء تركيا والهند، تسجل المجموعة المختارة من الاقتصادات النامية حصصاً منخفضة لإسهام القيمة المضافة المتأتية من قطاع النقل والتخزين في القيمة الإجمالية لمجموع الصادرات، رغم الحصة الأعلى في الناتج. وفي تونس والمغرب، تسجل القيمة المضافة التي يسهم بها قطاع النقل والتخزين في إجمالي قيمة الصادرات مستويات أقرب إلى تلك المسجلة في الاقتصادات المتقدمة.

36- وتسجل حصص إسهام القيمة المضافة المتأتية من خدمات النقل والتخزين الخارجية في القيمة الإجمالية للصادرات في الاقتصادات النامية مستويات أعلى عموماً مما هي عليه في الاقتصادات المتقدمة، ولا سيما الاقتصادات الآسيوية مثل الهند وفيت نام. ومن بين البلدان العربية، يسجل المغرب حصة أعلى نسبياً ومنتزاة لإسهام القيمة المضافة المتأتية من خدمات النقل والتخزين الأجنبية في القيمة الإجمالية للصادرات.

-12-

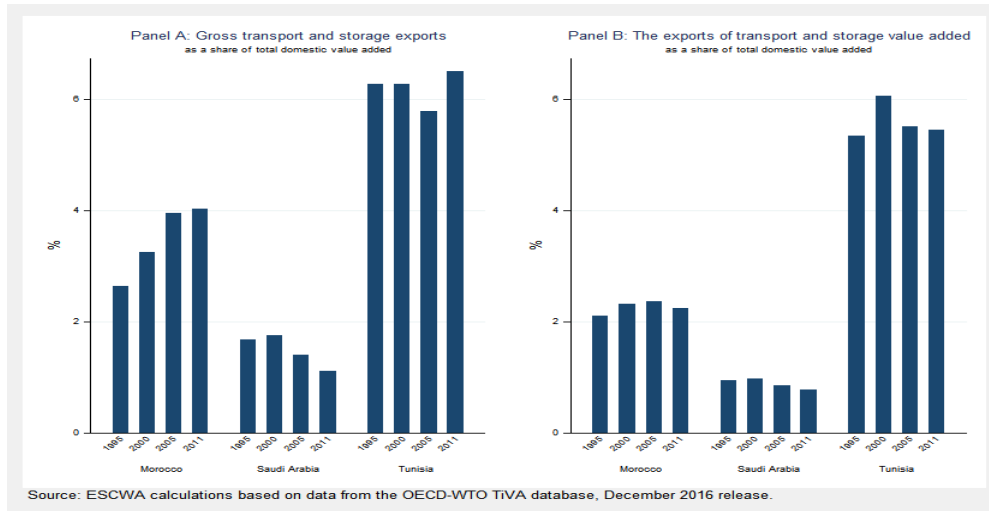
#### الشكل 4- حصة القيمة المضافة للنقل والتخزين في مجموع القيمة المضافة المحلية



Source: ESCWA calculations based on data from the OECD-WTO TiVA database, December 2016 release.

المصدر: حسابات الإسكوا، استناداً إلى قاعدة بيانات التجارة في القيمة المضافة (TiVA) لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي ومنظمة التجارة العالمية، إصدار كانون الأول/ديسمبر 2016. <http://www.oecd.org/sti/ind/measuringtradeinvalue-addedanoecd-wtojointinitiative.htm> (استرجعت في 1 أيلول/سبتمبر 2017).

#### الشكل 5- الصادرات الإجمالية للنقل والتخزين كنسبة من مجموع القيمة المضافة المحلية (ألف) القيمة المضافة لصادرات النقل والتخزين كنسبة من مجموع القيمة المضافة المحلية (باء)



Source: ESCWA calculations based on data from the OECD-WTO TiVA database, December 2016 release.

المصدر: حسابات الإسكوا، استناداً إلى قاعدة بيانات TiVA، إصدار كانون الأول/ديسمبر 2016. <http://www.oecd.org/sti/ind/measuringtradeinvalue-addedanoecd-wtojointinitiative.htm> (استرجعت في 1 أيلول/سبتمبر 2017).

37- ويمكن إجراء تقييم أشمل لأثر قطاع النقل والتخزين، عبر قياس إسهام القيمة المضافة المتأنتية منه في صادرات البلدان الشريكة. ويفيد تحليل بيانات التجارة في القيمة المضافة في تبيان بعض المؤشرات عن البلدان المشاركة في سلاسل القيمة العالمية. فعلى سبيل المثال، يسجل إسهام قطاع النقل والتخزين في بعض الاقتصادات

المتقدمة المستويات الأعلى في صادرات الاقتصادات المتقدمة الأخرى، وهذا يشير إلى أن تقاسم الإنتاج يتم في الغالب بين البلدان المتقدمة. والبلدان النامية التي يبدو أنها تشارك في سلاسل القيمة العالمية هي الصين وروسيا وبولندا، وبدرجة أقل جنوب أفريقيا. ومن بين البلدان العربية، الاقتصاد التونسي يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالاتحاد الأوروبي (EU-15)، حيث يندرج حوالي 7 في المائة من ناتج النقل والتخزين التونسي في صادرات الاتحاد الأوروبي. أما المغرب فيسجل إسهاماً محدوداً في عمليات الإنتاج الأوروبية.

### خامساً- الخلاصة والتوصيات بشأن السياسات

38- يتضح من البيانات المعروضة في هذه الوثيقة أن المنطقة العربية بحاجة إلى تحسين الخدمات والهياكل الأساسية في قطاع النقل من أجل زيادة صادراتها ومشاركتها في سلاسل القيمة العالمية، والحصول على التكنولوجيات الحديثة والمهارات والمعارف التقنية، التي تسهم جميعاً في التنمية الاقتصادية والاجتماعية المستدامة. وعلى المدى الطويل، ومثلما تسعى البلدان المتقدمة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية إلى الاستفادة من انخفاض التكاليف الممكن أن ينجم عن ارتفاع إنتاجية العمالة في البلدان العربية، ينبغي أن تسعى هذه الأخيرة أيضاً إلى استيراد تكنولوجيات الإنتاج من الشركاء الأكثر تقدماً لاختصار عملية اللحاق بالركب. كما ينبغي للبلدان العربية زيادة قدرات قطاع النقل فيها من أجل زيادة مشاركتها في شبكات الإنتاج الدولية.

39- بعض البلدان العربية يسجل أداءً أفضل من غيره، ولكن ينبغي لمعظمها إعادة النظر في استراتيجيات النقل وقواعده التنظيمية من أجل اجتذاب الاستثمارات في قطاع النقل واللوجستيات، وفي القطاعات الاقتصادية الأخرى مثل الصناعات التحويلية والزراعة.

40- ولا يتطلب تحسين الخدمات اللوجستية وقنوات النقل بالضرورة استثمارات ضخمة، فمجرد إعادة هندسة العمليات والإجراءات يحقق درجات عالية من الكفاءة. وينطبق ذلك أيضاً على الجمارك وغيرها من الخدمات المتصلة بالتجارة، التي يمكن تحسينها إلى حد كبير عبر تيسير التجارة في إطار اتفاق تيسير التجارة لمنظمة التجارة العالمية.

41- وتشكل معالجة الهياكل الأساسية للنقل بهدف تشجيع الصادرات، شرطاً أساسياً لأي استراتيجية إنمائية فعالة في المنطقة العربية. كذلك يساعد بناء شبكات إقليمية للنقل في تعزيز الصادرات واجتذاب الاستثمارات الأجنبية المباشرة وخلق فرص العمل. فعلى سبيل المثال، ساهمت استراتيجية النقل والسياسات المعتمدة في هذا الشأن في الاتحاد الأوروبي في تطوير قطاع النقل ليقوم على قواعد المنافسة ويتسم بالكفاءة والسلامة والاستدامة. وفي المنطقة العربية، يقع على المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية، مثل جامعة الدول العربية ومجلس التعاون الخليجي واتحاد المغرب العربي، دور رئيسي في تصميم وتنفيذ مثل هذه الاستراتيجية لإنشاء شبكة نقل إقليمية قادرة على سد الثغرات القائمة بين شبكات النقل الوطنية وإزالة الاختناقات التي لا تزال تؤثر سلباً على سير عمل منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى. كما يشكل التقدم نحو إنشاء الاتحاد الجمركي العربي فرصة ممتازة لإصلاح سياسات النقل في المنطقة وتعزيز الترابط ما بين البلدان العربية من جهة، وبينها وبين بقية العالم من جهة أخرى.

42- وينبغي أن تترافق المشاركة في سلاسل القيمة العالمية مع سياسات تكفل ظروف العمل اللائق للرجال والنساء. كما ينبغي أن تتوافق أوقات العمل والأجور وعلاقات العمل مع التزامات الدول في إطار المعاهدات الدولية المتعلقة بحقوق الإنسان وحقوق العمال. وينبغي للحكومات أن تعالج القضايا الناتجة عن التمييز بين الرجل والمرأة، من خلال مبادرات بناء القدرات والتدريب والدعم الموجهة إلى النساء العاملات في الشركات التي

تشارك في سلاسل القيمة العالمية. وينبغي إنفاذ معايير العمل والمساواة في الأجور في البلدان النامية، ولا سيما البلدان العربية<sup>(12)</sup>.

### المزيد من البحوث عن سلاسل القيمة العالمية

43- إذا أرادت الحكومات تطوير خدمات قطاع النقل وبنيتها الأساسية وتحسين كفاءته من أجل تحسين اتصالها بسلاسل القيمة العالمية، ينبغي أن تجري البحوث حول تشكيل هذه السلاسل وعملياتها والآثار الناجمة عنها. وفي هذا الصدد، ستواصل الإسكوا، بوصفها عضواً في مبادرة الحوار بشأن سياسات سلاسل القيمة العالمية وتحويل الإنتاج وتنميته، التي قامت بها منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، دعم الدول الأعضاء من خلال تعزيز تقاسم المعارف بين الاقتصادات المتقدمة والاقتصادات النامية لتحديد الممارسات الجيدة ودعم تنفيذ الاستراتيجيات المفيدة على الصعيد العالمي، مع إيلاء الاعتبار الواجب لأولويات كل بلد ورؤيته الإنمائية.

44- وقد حققت البحوث في مجال سلاسل القيمة العالمية تقدماً بالفعل، كما يتبين من قاعدة بيانات التجارة في القيمة المضافة TIVA. ومن المزمع العمل على زيادة عدد البلدان العربية التي تشملها قاعدة البيانات وتحسين توقيت البيانات والتوسع في المعلومات المفصلة عن الصناعات. ومع ذلك، يلزم المزيد من التحليل بشأن المجالات الهامة الأخرى المرتبطة ارتباطاً مباشراً بأهداف التنمية المستدامة، مثل تأثير الترابط القوي مع سلاسل القيمة العالمية على عدد العمال وتوزيع الوظائف بين النساء والرجال، والتأثيرات القطاعية والبيئية والاقتصادية الناتجة عن سلاسل القيمة العالمية.

45- وأخيراً، يؤد اندماج بلد ما في سلاسل القيمة العالمية أثراً متعدد على هيكله الاقتصادي ونمط العمالة فيه وخصائصه المتعلقة بالتوزيع ومجمل أدائه في ما يتعلق بالنمو والبيئة. ومن الواضح أن فهم جميع هذه الآثار وتعبئها بشكل كامل يتجاوز نطاق مشروع بحثي واحد. وبالتالي، لا بد من تحديد الشروط التي تجعل نوعاً معيناً من الاتصال بسلاسل القيمة العالمية يعزز النمو وفي الوقت نفسه يخفض التلوث في المياه والهواء والترربة. وتتطلب معرفة آثار سلاسل القيمة العالمية على التوزيع والأضرار البيئية الناتجة عنها، تناول المسألة من منظور التوازن العام على نطاق المنظومة. وهذا المنظور سيتيح إجراء محاكاة لسياسات لم تنفذ بعد، على سبيل المثال محاكاة نتائج اتفاق تجاري جديد أو سياسة جديدة للضريبة البيئية. كما سيساعد صانعي القرار على اتخاذ قرارات مستنيرة وصياغة السياسات القائمة على الأدلة لتحقيق التنمية المستدامة.

-----

Penny Bamber, and Cornelia Staritz, "The gender dimensions of global value chains", Issue Paper (12) (Geneva, International Centre for Trade and Sustainable Development, September 2016).