

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/TRANS/2000/WG.1/9
22 September 2000
ORIGINAL: ARABIC

المجلس

الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

اجتماع فريق خبراء بشأن تنسيق سياسات النقل من أجل

تيسير التدفقات عبر الحدود في سياق اتجاهات العولمة

بيروت، ٢٦-٢٨ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٠

UN ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION
FOR WESTERN ASIA

4 - -10- 2000

LIBRARY & DOCUMENT SECTION

الآثار المحتملة للمتغيرات الدولية والإقليمية والمحلية على النقل
في دول الخليج العربية

إعداد

سعد بن عبدالرحمن القاضي

ملاحظة: طبعت هذه الوثيقة بالشكل الذي قدمت به ودون تحرير رسمي. والآراء الواردة فيها هي آراء المؤلف وليست بالضرورة آراء الإسكوا.

00-0443

ملخص

تهدف هذه الورقة لاستعراض أهم المتغيرات على الأصبعدة العالمية والإقليمية والمحلية ومحاولة استقراء الآثار المحتملة لها على قطاع النقل في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية. ففيمما يخص الآثار المتوقعة لانضمام دول المجلس إلى منظمة التجارة العالمية، يتوقع أن يكون هناك آثار مباشرة سلبية لتطبيق اتفاقية التجارة في الخدمات (الجاتس) في حين تكون الآثار غير المباشرة لتطبيق اتفاقية التجارة في السلع (الجات) إيجابية. كما أن إنشاء منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى وقيام السوق العربية المشتركة سيعمل على زيادة التجارة البينية العربية المحدودة جدا حاليا، خصوصا مع دول المجلس. وقيام كل من منطقة التجارة الحرة والاتحاد الجمركي لدول الخليج العربية وأيضا السوق الخليجية المشتركة سيعمل على زيادة التجارة الخارجية لدول المجلس وكذلك التجارة البينية بينها. ويتوقع أن يعمل التطبيق المدروس لسياسات الخصصة وإعادة الهيكلة المتعلقة بقطاع النقل على زيادة سعة وكفاءة تشغيل مرافق النقل. كما تخلص الورقة إلى إمكانية تحسين أداء قطاع النقل في دول المجلس من خلال التوسع في استخدام تقنيات النقل والاتصالات والمعلومات. وفي الخاتمة تعرض الورقة الخطوط العامة لمنهجية تحليل قدرة قطاع النقل في دول الخليج العربية على مواجهة المتطلبات المستقبلية ومتطلباتها.

Abstract

The objective of this paper is to discuss the possible impacts of important international, regional and local developments on the transportation sector in the member countries of the Gulf Cooperation Council (GCC). The membership of GCC countries in the World Trade Organization (WTO) will have both direct and indirect impacts on the transport sector. It is expected that the direct impacts of the GATS agreement are not favorable, while the indirect impacts of the GAT agreement are the opposite. The establishment of the Grand Arab Free Trade Area and the Arab Common Market might increase the currently very limited inter-arab trade, especially with GCC countries. On the other hand, the establishment of the GCC's free trade area, customs union, and the common market will induce more trade with the outer world as well as the inter-regional flow of goods. The privatization and restructuring of the transportation sector, as well as the increased utilization of technological developments in transportation, communication and information technologies will increase both the capacity and performance efficiency of the transport sector. The paper concludes with an outline of a proposed methodology to analyze the capability of the transport sector in the GCC countries to satisfy the expected increased future demands on it, and how to fulfil it.

تهدف هذه الورقة لاستعراض أهم المتغيرات على الأصعدة العالمية والإقليمية والمحلية ومحاولة استقراء الآثار المحتملة لها على قطاع النقل في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية. وتحتوي هذه الورقة على خمسة أجزاء تناقش الآثار المحتملة على قطاع النقل لتلك المتغيرات الدولية والإقليمية والمحلية. يتعلق الجزء الأول منها بالآثار المتوقعة لانضمام دول المجلس إلى منظمة التجارة العالمية، في حين يعرض الجزء الثاني لآثار إنشاء منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى وقيام السوق العربية المشتركة. أما الجزء الثالث فيناقش الآثار المرتبطة بقيام كل من منطقة التجارة الحرة والاتحاد الجمركي لدول الخليج العربية وأيضاً السوق الخليجية المشتركة. ويستعرض الجزء الرابع سياسات الخصخصة وإعادة الهيكلة المتعلقة بقطاع النقل. وأخيراً يناقش الجزء الخامس التطور في تقنيات النقل والاتصالات والمعلومات وآثارها المحتملة على النقل في دول المجلس. كما تعرض الورقة الخطوط العامة لمنهجية تحليل قدرة قطاع النقل في دول الخليج العربية على مواجهة المتطلبات المستقبلية ومتطلباتها.

١ - اتفاقيات منظمة التجارة العالمية

تعد اتفاقيات منظمة التجارة العالمية النظام الوحيد الذي يحكم قواعد وإجراءات التجارة الدولية بين ما يزيد عن ١٣٥ دولة تشكل تجارها الخارجية أكثر من ٩٠% من حجم التجارة العالمية. وتتكون اتفاقيات منظمة التجارة العالمية من الاتفاقيات المنبثقة عن مفاوضات جولة أورجواي (١٩٨٦ - ١٩٩٣ م)، وهي الاتفاقية العامة للتعرفة الجمركية والتجارة "الجات" (GATT) لعام ١٩٩٤ م، التي ضمت جميع التنقيحات والتعديلات التي طرأت على الجات منذ عام ١٩٤٧ م، والاتفاقية العامة لتجارة الخدمات "الجاتس" (GATS)، واتفاقية الجوانب المتصلة بالتجارة من حقوق الملكية الفكرية "ترييس" (TRIPS)، والاتفاقية المتعلقة بإنشاء آلية تسوية المنازعات، وآلية مراجعة السياسات التجارية للدول الأعضاء في منطقة التجارة العالمية [١].

ولقد أنشئت منظمة التجارة العالمية (World Trade Organization, WTO) في مطلع عام ١٩٩٥ م، لتكون الإطار المؤسسي الموحد لإدارة جميع هذه الاتفاقيات المبرمة في نهاية جولة أورجواي (١٩٩٣ م). وحتى وقت قريب كانت دولة الكويت هي العضو الوحيد من بين دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية الأعضاء في "الجات". كما انضمت دول الإمارات والبحرين وقطر إلى "الجات" والمشاركة في ختام مفاوضات أورجواي. والآن فإن دول المجلس الأربع (دولة الكويت والإمارات والبحرين وقطر) هي أعضاء في منظمة التجارة العالمية، كما سبق أن تقدمت كل من السعودية وعمان بطلب العضوية للمنظمة ويتوقع الموافقة على انضمامهما قريباً. هناك مبادئ أساسية تشكل أهم التزامات الدولة العضو في منظمة التجارة العالمية، وتعتمد عليها مختلف

اتفاقيات المنظمة، وفيما يلي عرض مختصر لأهم تلك المبادئ [٢]:

i- الالتزام بفتح الأسواق (تحرير الأسواق) بشكل متزايد، أي تقديم مزيد من فتح الأسواق خلال الجولات التفاوضية المستقبلية، وتثبيت هذه التنازلات، أي عدم التراجع عنها.

ii- عدم التمييز في التجارة الدولية بين الدول (مبدأ الدولة الأولى بالرعاية)، وعدم التمييز بين السلع الوطنية والسلع المستوردة بعد دخولها للدولة في الرسوم والضرائب .. الخ

(مبدأ المعاملة الوطنية)، وينطبق مبدأ عدم التمييز على القطاعات الخدمية (مثل النقل) التي التزم بفتحها.

iii- تشجيع المنافسة العادلة، أي تجنب الإغراق والغش التجاري، وكذلك تجنب منح إعانات ممنوعة.

iv- الشفافية، بمعنى أن تكون جميع الأنظمة والإجراءات المتعلقة بالتجارة منشورة ومتاح الحصول عليها.

هـ- خضوع البلد العضو للمراجعة الدورية لسياساته وأنظمتها وإجراءاته الاقتصادية والتجارية. بالنسبة لدول مجلس التعاون تكون المراجعة الدورية كل ست سنوات.

و- اللجوء إلى جهاز حسم المنازعات، أي عدم اتخاذ تدابير انفرادية. وإذا عرضت القضية على جهاز حسم المنازعات على الدول المتنازعة القبول بقراراته وتنفيذها.

وجدير بالذكر أن هناك عدة مواد في اتفاقية الجات (١٩٩٤م) تسمح باستثناءات لتحرير أسواق السلع من أهمها، استثناء من تطبيق مبدأ "الدولة الأولى بالرعاية"، حيث تسمح بإعطاء تفضيلات للدول الداخلة في منطقة تجارة حرة أو اتحاد جمركي (مثل دول مجلس التعاون) بدون تعميمها على بقية الدول الأعضاء في المنظمة. ونظراً لأن هذه الدراسة مقصورة على الآثار المحتملة لاتفاقيات منظمة التجارة العالمية على قطاع النقل في دول مجلس التعاون فلن يتم التطرق إلى الجوانب الأخرى لتأثير تلك الاتفاقيات على دول المجلس إلا حسب الحاجة. ويمكن التمييز بين نوعين من الآثار المحتملة لتلك الاتفاقيات على النقل [٣]:

١- الآثار المباشرة الناجمة عن تطبيق أحكام اتفاقية التجارة في الخدمات (الجاتس GATS) على قطاع النقل في دول المجلس.

٢- الآثار غير المباشرة الناجمة من أن الطلب على النقل هو طلب مشتق من الطلب على السلع والخدمات الخاضعة لاتفاقية التجارة في السلع (الجات) في جولتها الأخيرة.

ومن أجل مناقشة الآثار المباشرة لتطبيق اتفاقية التجارة في الخدمات (الجاتس) لابد من التعرف على أهم معالم تلك الاتفاقية، فهي تغطي جميع قطاعات الخدمات، بما في ذلك خدمات النقل، والتي يتساوى في الإلتزام بها جميع الدول الأعضاء بلا استثناء وهي تلك الواردة في نصوص الاتفاقية. والجزء الثاني من اتفاقية "الجاتس" هو جداول الإلتزامات المحددة، وهي تلك المتمثلة في العروض التي تقدمها كل دولة وتوضح التزاماتها لتحرير خدمة معينة في أسواقها، والتي تسمى القائمة الإيجابية، أي أن القطاعات الأساسية والقطاعات الفرعية المدونة في تلك الجداول هي فقط المفتوحة للدخول إلى السوق المحلية فيها. بموجب الاتفاق دون غيرها، مع مراعاة أن مبدأ الدولة الأولى بالرعاية هي التزام عام. أما فيما يتعلق بالشروط الخاصة بالنفاذ إلى السوق والمعاملة الوطنية، فلا بد من تدوينها في تلك الجداول [٢، ٤]. وتجدر الإشارة إلى أن اتفاقية التجارة في الخدمات (الجاتس) لا تعد ملزمة لكافة الدول بأن تحرر كافة أنشطة قطاع النقل، وإنما جاء الاتفاق موضعاً قيام كل دولة بتقديم عروض يتم من خلالها فتح أي من أنشطة الخدمات، بما في ذلك النقل، أمام المنافسة الأجنبية.

ولمعرفة الأهمية النسبية لقطاعات النقل في دول مجلس التعاون، فإن قطاع النقل والمواصلات يمثل جزءاً ملموساً من إجمالي الناتج المحلي لدول المجلس، حوالي ٦,٠%، كما أن النقل البحري يستحوذ على النسبة العظمى

في نقل الصادرات والواردات لدول المجلس إلى ومن العالم الخارجي، حيث تمثل الصادرات النفطية ٨٥% والمواد الكيماوية ٧%، أي أن أكثر من ٩٢% من الصادرات تنقل بحراً. في حين تمثل الواردات من العالم الخارجي، باستثناء دول المجلس والدول العربية الأخرى، حوالي ٩٠%، لعام ١٩٩٧م، والتي تنقل بحراً [٥، ٦].

ورغم أهمية النقل البحري في نقل التجارة الخارجية لدول المجلس إلا أن نسبة ما تنقله أساطيل السفن المملوكة لدول المجلس لا يتجاوز نسبة ضئيلة من حجم التبادل التجاري (٨% في حالة السعودية) [٧]. ويعد قطاع النقل البحري من الأنشطة المحررة بطبيعتها والتي يتوافر فيها المنافسة في مجال أنشطة هذا القطاع.

أما في مجال نقل التجارة البينية لدول المجلس فقد قدرت دراسة أعدها الصندوق العربي للإئتماء، عام ١٩٨٥م، أن حصة النقل البري بالشاحنات في حدود ٨٥% من مجموع التبادل التجاري بين دول المجلس، في حين لا يزال النقل الجوي يقوم بدور هامشي في نقل البضائع بين دول المجلس، إلا أنه يلعب الدور الرئيسي في نقل الركاب [٨].

فيما يخص قطاع النقل البحري، فلم تتمكن الدول الأعضاء في منظمة التجارة العالمية من التوصل إلى التزامات محددة في قطاع النقل البحري حتى تاريخه (٢٠٠٠م)، بسبب معارضة الولايات المتحدة الأمريكية لذلك لأنها لا تتمتع بميزة نسبية في هذا المجال. ومع ذلك فإن هناك بعض الالتزامات المحدودة لبعض الدول الأعضاء في المنظمة تتضمن السنفاد إلى تسهيلات الموانئ، والخدمات المساندة، والنقل البحري الدولي. وإن المتبع لسير مفاوضات تحرير النقل البحري يجد أن احتمالات تحريره وتطبيق قواعد اتفاقية التجارة في الخدمات (الجاتس) على هذا القطاع ضعيفة جداً، إن لم تكن مستحيلة، على الأقل في المستقبل المنظور، خاصة وأن تحرير هذا القطاع لا ينسجم مع مصالح الولايات المتحدة الأمريكية [٣]. لذا فلا معنى للحديث عن الآثار المباشرة على تحرير هذا القطاع على دول المجلس.

أما لو تم تطبيق مبادئ اتفاقية "الجاتس" على قطاع النقل البحري فإن ذلك سيؤدي إلى آثار خطيرة على السوق الملاحي وتحول الطلب عن أساطيل الدول النامية، بما في ذلك دول المجلس، نتيجة لإلغاء نظام تخصيص الحمولات (Cargo Sharing) المعمول به حالياً في الاتفاقيات الثنائية، وذلك حسب شرط الدولة الأولى بالرعاية في اتفاقية "الجاتس". كما أن تطبيق مبدأ المعاملة الوطنية سيضر بالأساطيل البحرية الوطنية في دول المجلس، وسيؤدي تطبيق مبدأ النفاذ إلى الأسواق في النقل البحري إلى خلق منافسة غير متكافئة بين الشركات البحرية الأجنبية العملاقة والشركات الملاحية المحلية ذات الإمكانيات المحدودة، والتي تكون هي الطرف الخاسر فيها [٣].

ومن القطاعات التي لم يشملها تحرير التجارة في إتفاقية التجارة في الخدمات (الجاتس) خدمات النقل الجوي. وقد انقسمت الآراء في اجتماعات الجات عام ١٩٩٠م حول نشاط النقل الجوي بين الدول المتقدمة والدول النامية، وكحل وسط قسمت حقوق النقل الجوي إلى نوعين: حقوق أساسية (Hard Rights)، ويقصد بها حريات تبادل نقل الركاب والبضائع والبريد في عمليات النقل الجوي بين أقاليم الدول الأطراف في اتفاقية الجات، والحقوق التكميلية أو الثانوية (Soft Rights)، وهي الخدمات المعاونة المكملة لخدمات النقل الجوي للركاب والبضائع، مثل إصلاح وصيانة الطائرات، وبيع وتسويق النقل الجوي، ونظم الحجز الآلي. ويتمثل الحل الوسط أن يتضمن ملحق النقل الجوي في اتفاقية التجارة في الخدمات (الجاتس) تبادل حقوق النقل التكميلية في المرحلة الحالية وأن يؤجل تبادل حقوق النقل الأساسية لمرحلة قادمة من التفاوض، بحكم أن الحقوق الأساسية مازال ينظر إليها كجزء من سيادة الدول على أراضيها وأجوائها [٩]. ويحمد لهذا الملحق أنه أفسح المجال للدول

النامية، بما في ذلك دول المجلس، التي يميل ميزان المنافسة في مجال النقل الجوي لغير صالحها لاغتنام الفرصة وتحسين أوضاعها مستقبلاً. وقد نص ملحق اتفاقية "الجاتس" صراحة على استمرار العمل بالنظام الثنائي للنقل الجوي المطبق حسب مؤتمر شيكاغو للطيران المدني الدولي منذ عام ١٩٤٤م وحتى الآن.

وتشير جداول الالتزامات المحددة لدول مجلس التعاون الأربع الأعضاء في منظمة التجارة العالمية إلى أن أياً منها لم يفتح أياً من أنماط قطاع النقل [١٠]. كما أن العروض التي تقدمت بها السعودية أثناء مفاوضات الانضمام لم تشمل خدمات النقل البري والبحري واقتصرت على فتح نمطين فرعيين في النقل الجوي هما صيانة وإصلاح الطائرات ونظام الحجز بالحاسب الآلي [١١، ١٢].

بجمل القول أن الآثار المباشرة لتطبيق مبادئ اتفاقية التجارة في الخدمات (الجاتس) على قطاع النقل لا يصب في مصلحة الدول النامية، ومنها دول المجلس، لذا ينبغي على دول المجلس تحسين أوضاعها التنافسية من خلال اندماج شركات النقل البري والبحري والجوي فيها لمواجهة المنافسة الحادة من الشركات الأجنبية الكبرى، في حال توسعة اتفاقية التجارة في الخدمات (الجاتس) لتشمل قطاعات النقل المختلفة.

أما عن الآثار غير المباشرة لاتفاقية الجات (الخاصة بالسلع) فتكمن في أن الطلب على النقل طلب مشتق من الطلب على السلع التي يتم نقلها، لذا فإن تحرير التجارة الدولية في السلع (سواء السلع الزراعية أو المصنعة أو المنسوجات والملابس) سينعكس حتماً على كمية الصادرات والواردات، وبالتالي على متطلبات نقلها.

ركزت جميع الدراسات التي أعدت لتقييم أثر جولة أوروغواي على دراسة الجانب النقدي للتجارة الخارجية ولم تتعرض لدراسة أثرها على كميات السلع والبضائع التي سيتم تداولها عالمياً، وبالتالي سيتم نقلها [٣]. لذا، فستكتفي هذه الدراسة بقياس أثر اتفاقية التجارة في السلع (الجات) على الصادرات والواردات من خلال العلاقات الاتجاهية لها فقط.

من المعروف أن دول المجلس تعتمد وبشكل كبير على صادراتها من النفط الخام (٨٥% من إجمالي الناتج المحلي)، كما أن صادراتها من المنتجات النفطية والبتروكيماوية تشكل العمود الرئيسي لصادراتها غير النفطية (٤٤% منها)، وتواجه صادرات دول المجلس من النفط الخام ومشتقاته العديد من الحواجز والعوائق أمام دخولها الأسواق العالمية، خاصة في أوروبا، حيث يفرض عليها أنواع من الضرائب لا تخضع لأنظمة اتفاقية (الجات). ومن الجدير بالذكر أن النفط ومشتقاته مشمول في اتفاقيات منظمة التجارة العالمية مثله مثل أي سلعة صناعية أخرى، إلا أنه ليس هناك التزامات نحو تثبيت تعرفته، أي يستطيع البلد المعني أن يرفع التعرفة متى شاء [٦].

ولكن نجد في الوقت الحاضر أن الدول المتقدمة الرئيسة التي تستورد النفط الخام ومشتقاته لا تضع تعرفه تذكر على النفط الخام، وتضع تعرفه منخفضة جداً على منتجاته المكررة. ولذا، فعدم تثبيت التعرفة لا يشكل عائقاً ذا بال على استيراد النفط. ولكن، ما يقلق الدول المصدرة للنفط، ومنها دول المجلس، ويقلل من إيرادات تصديره هي الضرائب الداخلية على المنتجات المكررة، والتي لا تتعارض مع أحكام اتفاقيات منظمة التجارة العالمية. فعلى سبيل المثال، كانت هذه الضريبة عام ١٩٩٧م على ما يسمى بالبرميل "المركب" من مختلف المنتجات المكررة: ٧٤,٦ دولار أمريكي في فرنسا و ٧٠,٤ دولار في إيطاليا و ٨٠,١ دولار في بريطانيا، أو حوالي ثلثي قيمة البرميل المركب. وتصل هذه الضريبة في الاتحاد الأوروبي ككل ٦٣,٦ دولار (أو ٦٣% من قيمة البرميل المركب). هذا بينما كانت قيمة البرميل الخام في العام نفسه فقط ١٩ دولاراً [٢].

ومع دخول اتفاقيات منظمة التجارة العالمية حيز التنفيذ، فإنه سيكون لها تأثير غير مباشر على صادرات دول المجلس من النفط الخام ومشتقاته، حيث أن تحرير التجارة وفتح الأسواق العالمية سيؤدي إلى زيادة معدلات النمو الاقتصادي ومن ثم زيادة في الطلب العالمي على مختلف المنتجات، الذي بدوره سيؤدي إلى زيادة في الطلب على النفط الخام ومشتقاته. وهذا سيعود بالفائدة على الدول المنتجة للنفط ومنها دول المجلس [٦].

أما بالنسبة للمنتجات البتروكيماوية، والتي تهم السعودية وقطر ودولة الكويت خصوصاً، فسيكون تأثير أحكام اتفاقية التجارة في السلع (الجات) عليها مباشراً، حيث سيتم خفض الرسوم الجمركية عليها بشكل ملحوظ لتصبح حوالي ٣,٠% مما يعطي صناعة البتروكيماويات في دول المجلس المعنية فرصة لتحسن قوتها التنافسية في أسواق الدول الصناعية المتقدمة. وهذا النمو المتوقع لصناعة البتروكيماويات في دول المجلس هو الأثر الإيجابي لجولة أوروغواي على هذه الصناعة. ولكن قد يثار موضوع اللقيم (الغاز المصاحب لاستخراج النفط) المستخدم كمدخلات لهذه الصناعة والذي قد يعد كميزة نسبية إن لم يعد دعماً لهذه الصناعة. وفي حالة اعتباره دعماً فقد يؤدي ذلك إلى قيام الدول المصدرة إليها بفرض رسوم تعويضية مقابل ما تعده دعماً، حسب بنود اتفاقية "الجات" [٦].

كذلك من الصناعات التي قد تتأثر باتفاقيات جولة الأوروغواي صناعة الملابس الجاهزة في الإمارات العربية المتحدة، التي تقوم بتصدير كميات كبيرة من إنتاجها إلى الأسواق الأمريكية والأوروبية. ويمكن القول بأن تحرير تجارة المنسوجات والملابس الجاهزة سيؤثر في الاستثمار الأجنبي الحالي في هذه السلع في الإمارات، والذي كان وسيلة للهرب من القيود الكمية ونظام الحصص المفروضة على صادرات البلد الأم من سلع معينة. لذا، في حالة تطبيق اتفاقيات المنسوجات المتعددة الألياف (ضمن اتفاقيات منظمة التجارة العالمية) وسقوط الحواجز التجارية الكمية، لن تكون الدول الآسيوية بحاجة إلى إقامة مصانع للملابس الجاهزة في الخارج للتحايل على حصص الصادرات إلى الولايات المتحدة الأمريكية أو إلى دول الاتحاد الأوروبي [١٣].

أما بالنسبة لواردات دول المجلس، فإن تأثير نتائج جولة الأوروغواي قد يكون محدوداً. فمن المعروف أن دول المجلس في الأساس هي دول تتبع الاقتصاد الحر والتجارة المفتوحة قبل جولة الأوروغواي، كما تتميز برسومها الجمركية المنخفضة نوعاً ما وبغياب القيود على انسياب حركة التجارة. ويمكن أن يكون لجولة الأوروغواي آثار إيجابية على واردات دول المجلس تتمثل في حصولها على العديد من السلع بأسعار أقل مما كانت تحصل عليه في السابق نتيجة لاحتدام المنافسة بين المنتجين، وهذا مما يزيد من قدرة الصناعات في دول المجلس من الحصول على مدخلات الصناعة، من السلع الوسيطة وشبه المصنعة والمصنعة، بأسعار أقل، مما يمكنها من تقليل تكاليف الإنتاج وزيادة قدرتها على المنافسة. من جهة أخرى، ربما يؤدي إلغاء الدعم عن بعض المنتجات في بلد المنشأ إلى زيادة في أسعار هذه المنتجات في دول المجلس، خصوصاً المنتجات الزراعية [٦].

من الاستعراضات الأتجاهي لكميات الصادرات والواردات المتوقعة لدول المجلس كأثر غير مباشر لاتفاقية التجارة في السلع (الجات) يمكن توقع زيادة الطلب على ناقلات النفط ومشتقاته والمنتجات البتروكيماوية، وكذلك زيادة محدودة في الطلب على السفن الخطية وسفن الحاويات لنقل واردات دول المجلس.

٢- منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى/ السوق العربية المشتركة

خرجت أولى محاولات التكامل الاقتصادي العربي في اتفاقية تجارة الترانزيت لعام ١٩٥٣م والتي ضمت وقتئذ كلاً من مصر والعراق والأردن ولبنان والسعودية وسوريا ودولة الكويت، بهدف تسهيل وتنظيم تجارة الترانزيت بين الدول المشاركة كمرحلة تمهيدية نحو إنشاء السوق العربية المشتركة، إلا أن هذه الاتفاقية لم تسهم بشكل ملموس في تطوير التجارة البينية للدول المنضمة [١٤].

أعقب ذلك اتفاقية السوق العربية المشتركة في عام ١٩٦٤م والتي ضمت في بدايتها كلاً من مصر والعراق والأردن وسوريا وليبيا وموريتانيا واليمن الديمقراطي "وقتئذ" بهدف إنشاء منطقة تجارة حرة كمرحلة أولى، وإلغاء القيود التعريفية وغير التعريفية على كل من السلع الزراعية والمصنعة وفق جدول زمني محدد، ولقد تضمنت الاتفاقية أحكاماً تتيح للدول الحق في استثناء بعض السلع من التفضيلات الممنوحة، إلا أن غالبية الدول المنضمة التجأت إلى هذه الأحكام الاستثنائية بصورة موسعة لاستثناء الشق الأكبر من السلع من التمتع بالأفضليات الممنوحة، بحيث أصبح الاستثناء هو القاعدة وأفرغت الاتفاقية تماماً من مضمونها دون تحقيق الهدف الأصلي لها، وهو تحرير التجارة العربية البينية.

وفي عام ١٩٨١م توصلت الدول العربية في إطار الجامعة العربية إلى اتفاقية تنمية وتسهيل التبادل التجاري العربي، وهي عبارة عن إعلان نوايا للتفاوض حول القيود المفروضة على التجارة العربية سواء كانت قيوداً تعريفية أو غير تعريفية وإلغاء الضرائب ذات الأثر المقيد للتجارة في السلع المصنعة ونصف المصنعة، وإعفاء السلع الزراعية كلية من الرسوم الجمركية وفقاً لما سبق الاتفاق عليه في اتفاقية عام ١٩٥٣م، ولقد وقعت عشرون دول عربية على هذه الاتفاقية. ولقد اتبعت المفاوضات بموجب هذه الاتفاقية أسلوب التفاوض "سلعة - سلعة" على أن يتم تعميم التنازلات الثنائية بعد الاتفاق عليها، ويتسم هذا الأسلوب من المفاوضات بالبطء والتعقيد، خاصة في ظل غياب جدول زمني محدد للانتهاء من المفاوضات. كما لم تحدد الاتفاقية أسلوب التعويض عن الخسائر التي قد تلحق بالبلدان المشاركة من جراء إزالة القيود، ولم تسفر لذلك هذه الاتفاقية حتى الآن عن أية نتائج ملموسة على صعيد تطوير التجارة البينية العربية.

وفي عام ١٩٩٦م أدرج برنامج إقامة منطقة التجارة العربية الحرة في برنامج مؤتمر القمة العربية المنعقد في القاهرة، وذلك على أساس اتفاقية تنمية وتسهيل التبادل التجاري العربي التي وقعت عام ١٩٨١م، التي تهدف إلى رفع كافة القيود الإدارية والكمية والنقدية عن حركة التجارة العربية البينية، وكذلك تخفيض الرسوم الجمركية بمعدل ١٠% سنوياً تمهيداً لإلغائها نهائياً. وفي ديسمبر ١٩٩٧م قرر المجلس الاقتصادي والاجتماعي لجامعة الدول العربية إقامة منطقة تجارة حرة عربية كبرى بحلول عام ٢٠٠٧م، وذلك للحاجة إلى قيام تكتل عربي قوي لمواجهة التكتلات الاقتصادية الأخرى المتواجدة بقوة، وخصوصاً في ظل إنشاء منظمة التجارة العالمية [١٥].

وقد اعترفت منظمة "الجات" بمنطقة التجارة العربية الكبرى باعتبارها منظمة للتجارة الحرة تؤدي في النهاية إلى إنشاء اتحاد جمركي عربي وسوق عربية مشتركة [١٥]. لذا فإن السعي إلى إيجاد تكتل عربي وتكامل اقتصادي سيكون لمصلحة جميع البلدان العربية، بما في ذلك دول الخليج العربية، خاصة وأن منظمة التجارة العالمية تعطي لمثل هذه التكتلات مهلة ١٠ سنوات للتعامل فيما بينها دون الخضوع لقواعد اتفاقيات المنظمة العالمية [١٧].

على صعيد التجارة العربية البينية، فإن المؤشرات الثابتة والإحصاءات الرسمية المنشورة عن التبادل التجاري العربي تبين أن مستوى التكامل بين الاقتصادات العربية مازال متواضعاً للغاية، إذ أن التجارة العربية البينية

ما زالت تواجه انخفاضاً متعاضماً، سواء في قيمتها المطلقة أو في نصيبها في مجمل التجارة العربية الخارجية، حيث كان نصيبها خلال الفترة الواقعة ما بين ١٩٨٠م و ١٩٨٦م أقل من ٨%، ولم يتجاوز ٨,٢٧% بالنسبة للصادرات العربية البينية، و ٦,٧% بالنسبة للواردات البينية خلال تلك الفترة [١٨].

أما فيما يخص دول الخليج العربية فإن تجارتها مع الدول العربية الأخرى محدودة جداً إذ لا تمثل سوى ١,٥٨%، من إجمالي تجارة دول المجلس، في عام ١٩٩٧م، حيث بلغت نسبة الواردات من الدول العربية ١,٦٧% ومن إجمالي الواردات، في حين بلغت نسبة الصادرات ١,٥% من إجمالي الصادرات لدول المجلس (انظر أيضاً الجدول رقم ٢).

٣- منطقة التجارة الحرة لدول الخليج العربية/الاتحاد الجمركي لدول الخليج العربية/ السوق الخليجية المشتركة

٣-١ مقدمة

حددت الاتفاقية الاقتصادية الموحدة بين دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية الموقعة عام ١٩٨٠م والتي بدأ سريان مفعولها في مارس ١٩٨٣م، الإطار القانوني لتحقيق اتحاد اقتصادي كامل بين الدول الأعضاء: ابتداء من منطقة التجارة الحرة مروراً بالاتحاد الجمركي والسوق المشتركة وأخيراً الاتحاد الاقتصادي الكامل. وفي مارس ١٩٨٣م حققت دول الخليج العربية منطقة تجارة حرة عندما تم إلغاء الرسوم الجمركية. كما تم عام ١٩٩٩م توحيد التعريف الجمركية الخارجية وإنشاء اتحاد جمركي يكتمل بحلول عام ٢٠٠٥م. كما خطت دول المجلس خطوة نحو السوق المشتركة بالسماح لمواطنيها بممارسة الأنشطة وتحقيق المساواة وحرية الانتقال لجميع عناصر الإنتاج. ولكن السوق المشتركة لن تكتمل إلا بتوحيد السياسات المالية والنقدية [٢٠].

وقد خلصت دراسة قياسية كمية لمرونة الطلب الداخلية والسعرية للتجارة البينية بين دول مجلس التعاون إلى نتيجة مفادها أن الأسواق الخليجية تتمتع بطلب غير مرن على المنتجات الخليجية، وبالتالي، فإن محاولة وضع سياسات بديلة أو زيادة درجة الحماية لرفع الأسعار هي سياسات غير مجدية. وهذا يدعم توجه نحو إقامة منطقة تجارة حرة خليجية وغيرها من خطوات مسيرة التكامل الاقتصادي الخليجي في الوقت الذي تبلورت فيه الجهود الدولية لتحرير التجارة الدولية بعد تأسيس منظمة التجارة العالمية [٢١].

ويرى بعض الدارسين أن انخفاض التجارة البينية لدول مجلس التعاون (أقل من ١٠%) لا يمكن اعتباره نقيصه في حد ذاته. إذ أن انفتاح مجموعة من الأسواق الصغيرة على بعضها البعض سيخلق سوقاً أكبر يسوده مناخ اقتصادي جديد، يمكن منه لدول المجلس تنمية صناعاتها الوطنية بالاستفادة من مزايا الإنتاج الجمعي الكبير بعد فتح الأسواق، كما يساعد ذلك دول المجلس على تحسين شروط التبادل التجاري مع الدول والكتل الاقتصادية الأخرى [٢٢].

٣-٢ الاتحاد الجمركي لدول الخليج العربية

اعتمد المجلس الأعلى لمجلس التعاون لدول الخليج العربية في دورته العشرين المنعقدة في مدينة الرياض بالسعودية (٢٧ - ٢٩ نوفمبر ١٩٩٩م) بدء العمل بالاتحاد الجمركي لدول مجلس التعاون اعتباراً من الأول من مارس عام ٢٠٠٥م، على أن تقوم الدول بتعديل رسومها الجمركية الحالية تدريجياً أو دفعة واحدة لتصبح بواقع

٥٠,٥% على السلع الأساسية، و ٧,٥% على بقية السلع ، وذلك طبقاً لتصنيف السلع (سلع معفاة، سلع أساسية، بقية السلع) [٢٣].

٣-٢-١ سياسات التعرفة الجمركية الحالية في دول المجلس [٢٤] :

يمكن تقسيم دول المجلس إلى مجموعتين منفصلتين من حيث التعرفة الجمركية [٢٤]:

i- الإمارات العربية المتحدة وقطر ودولة الكويت، والتي تطبق تعرفة جمركية ثابتة قدرها ٤% (بالرغم من أن نظام الجمارك في دولة الكويت يتيح رفع الرسوم الجمركية حتى ٢٠% للأغراض الحمائية، ولكنه حالياً غير مطبق).

ii- البحرين والسعودية وعمان، والتي لها هيكل تعرفة جمركية تصاعدي يتراوح بين تعرفة أساسية قدرها ٥% لمعظم السلع في البحرين وعمان أو ١٢% في السعودية، و ٢٠% للسلع التي لها منتجات محلية مشابهة (محدودة باستثناء السعودية).

وتعفي جميع دول المجلس مجموعة كبيرة نسبياً من السلع الضرورية من دفع الرسوم الجمركية مثل الأغذية الأساسية والمدخلات الزراعية (مثل البذور) والمطبوعات. وهذه تشكل مجموعها حوالي ٢٠% من إجمالي الواردات .

٣-٢-٢ هيكل التجارة واتجاهاتها في دول المجلس [٢٤، ٢٥]

تعد الإمارات والبحرين، من بين دول المجلس، أكثر دوله اعتماداً على التجارة الدولية، حيث وصلت نسبة قيمة التجارة إلى الناتج المحلي الإجمالي ٧٠% في الإمارات و ٧٥% في البحرين وذلك لعام ١٩٩٦م، في حين تبلغ حوالي ٤٠% لبقية دول المجلس (الجدول رقم ١). وبالأرقام المطلقة، تحتل السعودية المركز التجاري الأول، إذ تصدر ما قيمته ٥٥ بليون دولار أمريكي، تليها دولة الإمارات بما قيمته ٢٣ بليون دولار . (الجدول رقم ٢).

ونظراً لأن معظم دول المجلس هي دول منتجة للنفط والغاز والبتروكيماويات فإن معظم الصادرات تتوجه إلى أسواق خارج دول المجلس. وباستثناء البحرين وعمان فإن أقل من ١٠% من صادرات و واردات دول المجلس هي تجارة بينية . وتعد التجارة البينية مرتفعة فقط في حالة دولتي البحرين وعمان، ففي البحرين معظم الواردات من دول المجلس تتكون من الزيت الخام الذي تستورده من السعودية ثم تكرره ومن ثم تصدره لخارج دول المجلس. وتعد بعض دول المجلس مثل الإمارات مركزاً للتجارة العابرة خلالها إلى بقية دول المجلس (إعادة التصدير) خصوصاً إلى عمان ودولة الكويت.

ونظراً لتشابه الموارد الطبيعية لدول المجلس وصغر حجم تلك الدول، فإنه ليس بمستغرب أن تكون التجارة البينية منخفضة نسبياً، إذ تشكل الواردات من خارج دول المجلس ٩٠% على الأقل من إجمالي الواردات، معظمها أغذية ومكائن ومعدات وغيرها من السلع المعمرة.

٣-٢-٣ التعرفة الجمركية الخارجية الموحدة لدول المجلس [٢٤]

كلف الأمانة العامة لمجلس التعاون فريق عمل من البنك الدولي لإجراء دراسة بعنوان "إنجاز الاتحاد الجمركي لدول مجلس التعاون" وذلك لتقديم توصيات محددة حول هيكل ومستوى التعرفة الجمركية الخارجية

الموحدة. وقد خلصت تلك الدراسة إلى التوصية بأن يتبنى المجلس تعرفه جمركية موحدة. قدرها ٦% على جميع السلع مع تقليص الاستثناءات والإعفاءات الجمركية خصوصاً الصناعية منها (الحماية)، على أن يتم التنفيذ تدريجياً للوصول إلى ٦% خلال ٣ سنوات (٢٠٠٣م) وهذا ما يتماشى مع التزامات دول المجلس الأعضاء في منظمة التجارة العالمية. وقد أعطت الدراسة إمكانية تمديد الفترة الانتقالية إلى ٥ سنوات، بعد التفاهم مع منظمة التجارة العالمية.

ويجدر بالذكر أن تصنيف السلع المتبع في دول المجلس إلى فئات ثلاث (معفاة من الرسوم، أساسية، أخرى) سيؤدي إلى نظام هيكلية للتعرفه الجمركية الخارجية الموحدة. وعند اعتبار معدلات التعرفة التي تبناها المجلس مؤخراً (صفر على السلع المعفاة، ٥,٥% على السلع الأساسية، ٧,٥ على السلع الأخرى) فإن المتوسط المرجح للتعرفة سيكون قريباً من معدل ٦% المقترح من قبل البنك الدولي بافتراض عدم وجود رسوم جمركية حمائية للصناعة الوطنية.

هذا وتشير دراسة البنك الدولي إلى أن هناك عدداً من الآثار للاتحاد الجمركي بعضها إيجابي لبعض الدول والآخر سلبي على الدول الأخرى، وتتلخص في أربعة آثار هي:

- i- التأثيرات على الرفاهية الاقتصادية: حيث ستستفيد الدول المرتفعة التعرفة الجمركية حالياً من تعرفه موحدة أقل (السعودية) وستتضرر الدول الأقل تعرفه (التي تطبق تعرفه ٤%) وذلك من جانبين أولهما تضرر المستهلك والمنتج من رفع التعرفة وثانيهما تضرر الصناعة المحلية فيها مما قد يقلل من تدفقات السلع من الدول المتضررة. وفي المقابل ستستفيد السعودية لصالح صناعاتها الوطنية بالرغم من أنها لا تشكل سوى نسبة ضئيلة من ناتجها المحلي الإجمالي (حوالي ١٢%).
- ii- انخفاض إيرادات الخزينة وذلك في الدول التي تطبق رسوم جمركية مرتفعة.
- iii- زيادة تكاليف الصناعات الوطنية (الحماية جمركياً سابقاً).
- iv- الآثار السلبية على القيم الوطنية ومواصفات السلع، وذلك نظراً لإلغاء الحواجز الجمركية بين دول المجلس عند تطبيق السياج الجمركي على الحدود الخارجية لدول المجلس بحيث تتحرك السلع دون قيود جمركية بين دول المجلس بعد دخولها إلى أحد دول المجلس وتحصيل الرسوم الجمركية عليها مرة واحدة هناك .

وليس من الواضح حجم التدفقات البنينة للسلع غير ذات المنشأ الوطني المتوقعة مستقبلاً، حيث يعتمد ذلك جزئياً على مدى القيود المفروضة حالياً على التدفقات البنينة من الحواجز الإدارية الداخلية بين دول المجلس وعلى ما إذا كانت تلك الحواجز ستزال بعض تطبيق الاتحاد الجمركي.

وفي حال توصل دول المجلس إلى آلية لتوزيع الإيرادات الجمركية المحصلة على الحدود الخارجية لدول الاتحاد الجمركي تتمثل في أن تحتفظ كل دولة عضو بجميع الإيرادات الجمركية المحصلة على السلع التي تدخل من طريقها إلى الاتحاد الجمركي فإن ذلك من شأنه أن يحفز التنافس بين موانئ دول المجلس ويزيد كفاءة العمليات

اللوجستية فيها، إلا أن عيب هذا الأسلوب يتمثل في أن دول المجلس التي لها مزايا نسبية في الموقع ستحصل على حصة أكبر من إيرادات الرسوم الجمركية. وبالطبع فهناك بدائل أخرى لآلية توزيع الإيرادات الجمركية.

جدول رقم (١) : الخصائص العامة لاقتصاديات دول مجلس التعاون الخليجي.

دول المجلس	الكويت	قطر	عمان	السعودية	البحرين	الإمارات	الوحدات (السنه)	الدولة البنده
٢٦,٤٥٧	١,٧٥٤	٦٤٤	٢,١٧٣	١٨,٨٤٤	٥٩٩	٢,٤٤٣	بالآلاف (٢١٩٩٦)	السكان
٥,٥٥٥	٧٥١	٢٤١	٥١٢	٢,٥٢١	٢١٣	١,٣١٨	بالآلاف (٢١٩٩٦)	القرى العاملة
٨,٥٣٨	١٥,٦٦٨	١٢,٢٦٠	٦,٦١٤	٦,٨٤٦	٨,٨٥٩	١٧,٢٠٣	دولار أمريكي (٢١٩٩٦)	دخل الفرد (من الناتج المحلي الإجمالي)
٢٧٧,٦٦٧	٢٦,٦٤٩	٧,٨٦٧	١٥,١٢٥	١٢٩,٨١١	٥,٨٠٠	٤٢,٤١٥	مليون دولار أمريكي (٢١٩٩٦)	الناتج المحلي الإجمالي
١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	٢١٩٩٦ %	توزيع الناتج المحلي الإجمالي الزراعة الصناعات والكهرباء والغاز والماء النشيطه والمقارات الترزيع والنفادق والمطاعم النقل والاتصالات خدمات المال والأعمال خدمات الحكوميه الصادرات من السلع والخدمات الواردات من السلع والخدمات
٤,٧	٠,٤	١,٠	٢,٩	٧,٠	٠,٩	٢,٤		
٣٥,١	٤٠,١	٣٢,٠	٣٨,٩	٣٤,٩	١٤,٩	٣٤,٤		
٩,٧	١١,٢	١٣,٠	٥,٦	٩,٣	٢١,٠	٩,٦		
١٠,٩	١١,٣	٦,٥	٩,٩	٩,١	١٠,١	١٧,٥		
٨,١	٧,٧	٦,٧	١٣,١	٦,٢	٩,٥	١٢,٤		
٦,٠	٤,٥	٣,٨	٦,٠	٦,٤	٩,٣	٥,٦		
٨,٩	٣,٢	١٢,٦	٥,٧	١٠,٥	١٦,٤	٦,٩		
١٦,٥	٢١,٦	٢٤,٤	١٧,٩	١٦,٥	١٧,٨	١١,٣		
٤٩,١	٥١,٢	٤٧,٥	٤٤,٨	٣٩,١	٩١,٣	٧٤,٢		
٣٩,٤	٤١,٣	٣٤,٢	٣٤,٣	٢٩,٣	٦١,٧	٦٨,٨		

المصدر: [٢٤]

جدول رقم (٢) : اتجاهات التجارة لدول مجلس التعاون الخليجي، ١٩٩٦م
(مليون دولار أمريكي)

الدولة	الإمارات	البحرين	السعودية	عمان	قطر	الكويت	دول المجلس
إجمالي الواردات :	٢٩,٤٧٧	٣,٥٧٦	٣٦,٣١١	٤,٢٧٩	٢,٥٩٦	٩,٦٩٩	٨٥,٩٣٨
من دول المجلس الأخرى	٨٩٣	١,٧٣٦	٨٩٢	١,٢٨٢	٢٧٦	٢٨٣	٥,٣٦٣
% المنشأ الوطني	٦٠	١٤	٩٩	٢٥	٧٨	٦٠	
من الدول العربية الأخرى	٢٦٦	٧١	٨١٣	١٥	٥٧		١,٢٢٢
من الدول الإسلامية الأخرى	٢,٣٣٥	١٣٨	١,٥٠٥	١١٢	٨٨	٥٤٩	٤,٧٢٧
من الاتحاد الأوروبي	٩,١٦٢	٨٧٨	١٣,٥٥٥	١,٥٨٨	١,٥٠٨	١,٤٣٨	٢٨,١٢٨
من الولايات المتحدة الأمريكية	٢,٧٧٩	٢٦٨	٨,٠٢٥	٢٣٧	٢٢٨	١,٦٢٠	١٣,١٥٧
من اليابان	٢,٥٣٩	١٥٥	٣,٣١١	٧٢١	٢٨٣	٢,٨٨٤	٩,٨٩٣
من باقي دول العالم	١١,٥٠٣	٣٣٠	٨,٢١١	٣٢٤	١٥٥	٢,٩٢٥	٢٣,٤٤٨
إجمالي الصادرات :	٢٣,٦٦١	٢,٥٥٩	٥٥,٣٧٤	٥,٩١١	٣,٩٦٢	٧,٤٩٠	٩٨,٩٥٦
إلى دول المجلس الأخرى	١,٦٦٣	٣٨٨	٣,٤٦٣	٢٥٤	٢٠٥	١,٣١٦	٧,٢٨٩
% المنشأ الوطني	٢١	٦٨	٩٦	٩٩	٩٩	٦٠	
إلى الدول العربية الأخرى	٨٤	٥٨	٩١٣	٦٥	٩	١	١,١٣٠
إلى الدول الإسلامية الأخرى	١,٦٩٣	١٦١	٣,٤٧٦	١٩٩	١٠٥	٨٦	٥,٧٢٠
إلى الاتحاد الأوروبي	١,٠٤٥	١١٤	١٠,٢٣٤	١٩٢	٣٦	٢,٤٤٥	١٤,٠٦٦
إلى الولايات المتحدة الأمريكية	٤٨٩	١١٣	٨,٥٨٤	٤٠٧	١٤٨	٢,١٧٧	١١,٩١٨
إلى اليابان	١٠,٤٦٠	٣٩٢	٩,٧٠٢	١,٧٧٤	٢,٢٤٦	٩٤٤	٢٥,٥١٧
إلى باقي دول العالم	٨,٢٢٦	١,٣٣٢	١٩,٠٠٢	٣,٠٢٠	٦,٢١٣	٥٢٢	٢٣,٣١٥

المصدر : [٢٤].

٣-٢-٤ الآثار الاقتصادية للتعرفة الجمركية الموحدة

أجرت الأمانة العامة لمجلس التعاون الخليجي دراسة للتأثيرات التي قد تترتب على تبني التعرفة الجمركية الموحدة في دول المجلس [٢٦]. وقامت الدراسة بتقييم ثلاثة خيارات للتعرفة الموحدة: ٦%، ١٢%، و ٢٠% وذلك باستخدام النموذج الاقتصادي القياسي المطور لدول المجلس مع استخدام النموذج القياسي بداية لبناء سيناريو قاعدي يخدم كمعيار مرجعي للبدائل الثلاثة، وذلك للعام ١٩٩٣م كسنة أساس. وتمت المحاكاة للفترة الممتدة من بداية ١٩٩٣م حتى نهاية ١٩٩٦م (٤ سنوات).

وأعطت النتائج المتحصل عليها من تطبيق التعرفة ٦% توقعات لتأثيرات ذلك على كل من إجمالي الناتج المحلي، والتوظيف (العمالة)، وإيرادات رسوم الواردات، والتجارة الخارجية، والصادرات غير النفطية، والتجارة البينية. وفي سبيل دراسة الآثار المترتبة على النقل فيهما استعراض الآثار الثلاثة الأخيرة لصلتها الوثيقة بذلك. فمن حيث تأثير المعدل ٦% للتعرفة على قطاع التجارة الخارجية أشارت النتائج إلى أن واردات السعودية ترتفع بمعدل ٣,١٤% كما ترتفع واردات البحرين غير النفطية بنسبة ١,٧% وعمان بنسبة ٥,٤%، في

حين تنخفض بنسبة ٠,٧% في الإمارات و ٠,٤% في قطر و ٠,٦٢% في دولة الكويت. وعلى جانب الصادرات غير النفطية فإن نتائج المحاكاة تفيد بتحقيق مكاسب تراكمية صافية في كافة دول الخليج الست وذلك بنسب تتراوح بين ٠,٤% و ١,٢%.

وتشير النتائج على التجارة البينية إلى توفر المزيد من الروابط بين الدول الست حيث تحقق جميع الدول الست زيادة ملحوظة في الصادرات والواردات البينية غير النفطية تصل إلى أكثر من ٨%. كما تشير الدراسة إلى أن معدلات التجارة البينية في مجلس التعاون هي من أقل المعدلات مقارنة بالكتل الاقتصادية الأخرى. ففي مجموعة آسيا والمحيط الهادي (APEC) تبلغ نسبة الصادرات البينية ٧٣% وفي الاتحاد الأوروبي ٦٢% وفي أمريكا الشمالية (NAFTA) تبلغ ٤٧%. بالمقارنة لا تتعدى الصادرات البينية نسبة ٧% في دول المجلس ولا تختلف الواردات البينية كثيراً.

٤ - سياسات الخصصة وإعادة الهيكلة

لقد بدأت حكومات العالم المختلفة في دراسة الوسائل المختلفة لإشراك القطاع الخاص وبطريقة جدية في تمويل أنظمة النقل، حيث تم دفع هذه الفكرة من خلال هدفين وثيقي الصلة بذلك: أولهما توسيع قاعدة التمويل للنقل ليشمل القطاع الخاص، سواء الوطني أو الاستثمارات الأجنبية، كإحدى طرق تخفيف العبء عن ميزانية الحكومة. أما الهدف الثاني فيبرز من السياسة التي تبنتها العديد من الحكومات "الخصخصة" العديد من المشاريع الحكومية.

لاشك أن لجوء العديد من الدول سواء المتقدمة أو النامية إلى تخصيص العديد من منشآتها سيطرَح أمام دول المجلس نطاقاً واسعاً من الخبرات والتجارب التي يمكن دراستها وتمحيصها لاستنباط الدروس الهامة منها والتي تتوافق مع اقتصاديات دول المجلس غير أنه من الملاحظ أن دول المجلس، بخلاف العديد من الدول النامية، لن تحتاج إلى تغيير النظام الاقتصادي القائمة بما لجعله أكثر انفتاحاً على قوى السوق، الذي يعد من مستلزمات عملية التخصيص في تلك الدول. كما أن دول المجلس لم تتعرض لضغوط من البنك الدولي أو صندوق النقد الدولي لاتباع نهج التخصيص كجزء من خطة إصلاح اقتصادي متكاملة، كما هو الحال في العديد من الدول النامية.

وقد لجأت العديد من دول المجلس إلى برامج الخصخصة لتخفيف الأعباء من موازنتها العامة وتحقيق التخصيص الأمثل للموارد. ففي دولة الكويت، مثلاً، دفعت الحاجة إلى تنشيط حركة الاقتصاد الذي عانى من البطء في معدل النمو الاقتصادي مؤخراً إلى وضع برنامج شامل يفضي إلى خصخصة شركات المرافق المملوكة للدولة مثل الكهرباء والمياه والمواصلات. كما أعلنت السعودية مؤخراً عن نيتها لتمهيد الطريق لرأس المال الوطني للإسهام في كثير من المشروعات الإنتاجية بهدف تخفيف الأعباء من كاهل الحكومة، وكسر حدة العجز في الموازنة العامة بسبب تدهور أسعار النفط [٢٧]. وقد أقرت الحكومة السعودية هذا التوجه بالاستمرار في زيادة حصة القطاع الخاص وتوسيع مساهمته في الاقتصاد الوطني بما في ذلك تحويل بعض أنواع النشاط الاقتصادي إليه [٢٨]. ومؤخراً قامت وزارة المواصلات السعودية بإعداد مشروع استراتيجية لخصخصة قطاع النقل [٢٩]. كما حددت وزارة المواصلات السعودية عدة مرافق للنقل مرشحة للدراسة المبكرة لخصصتها وتشمل ما يلي:

١ - إعادة هيكلة المؤسسة العامة للخطوط الحديدية.

- ٢ - دراسة وتصميم وإنشاء وتشغيل خطوط حديدية جديدة.
- ٣ - إدارة وتشغيل وصيانة الطرق السريعة التي يوجد بها بدائل.
- ٤ - دراسة وتصميم وإنشاء طرق سريعة جديدة.
- ٥ - التوسع في فتح مجالات جديدة لخدمات خصخصة النقل البري والبحري.

وفيما يتعلق بخصخصة نشاطات وخدمات الموانئ، تعد دولة الإمارات الرائدة في هذا المجال، تليها دولة الكويت والسعودية. وتطبق موانئ دولة الإمارات عقود الإدارة في موانئ دبي (ميناء جبل علي وميناء راشد) وميناء زايد. أما اتفاقيات التأجير فهي مطبقة في موانئ الفجيرة وخورفكان. كما حققت تجربة خصخصة محطة الحاويات في ميناء الشعبية في دولة الكويت نجاحاً باهراً من حيث الأداء والكفاءة. أما في السعودية، فقد تم تأجير عدد من الأرصفة في ميناء جدة الإسلامي وميناء الملك عبدالعزيز في الدمام في سبيل تحسين الأداء واستغلال الطاقة الاستيعابية الفائضة (غير المستغلة) لمرافق الموانئ [٣٠].

أما في مجال النقل الجوي فقد قامت حكومات أبو ظبي والبحرين وقطر وعمان ببيع ٤٩% من مساهمتها في شركة طيران الخليج إلى القطاع الخاص في الدول الأربع المالكة، وقد شهدت طيران الخليج قفزات ملحوظة خلال السنوات الأخيرة سواء في نوعية خدماتها أو في مستوى الأرباح التي حققتها نتيجة لإشراك القطاع الخاص في ملكيتها.

ويمكن تلخيص مزايا توسيع وتنويع أنماط الاستثمارات الخاصة في أنشطة النقل بما يلي:

- ١- الإسراع في تنفيذ بعض المشاريع ذات الأولويات المنخفضة التي يتأخر تنفيذها في حالة الاقتصاد على التمويل الحكومي.
- ٢- رفع معدلات النمو الاقتصادي في دول المجلس مما يؤدي إلى زيادة رفاهية مواطنيها.
- ٣- زيادة مساهمة القطاع الخاص في التنمية الاقتصادية.
- ٤- تخفيف العبء عن ميزانية الدولة.
- ٥- السيطرة على التكاليف ورفع مستوى الأداء التشغيلي والإداري.
- ٦- تطوير كفاءة وخبرة القطاع الخاص.
- ٧- زيادة فرص العمل للقوى العاملة الوطنية.

كما لا تخلو عملية الخصخصة من بعض المخاوف ذات الجوانب السياسية والاقتصادية والاجتماعية باعتبار أن التوسع في إعطاء القطاع الخاص دوراً أكبر في عملية التنمية وتقليص دور الحكومة سيؤدي في النهاية إلى تغليب الاعتبارات الاقتصادية البحتة وإهمال الأبعاد الاجتماعية المتعلقة بعدالة التوزيع. وأهم تلك المخاطر هي:

- ١- البطالة، بسبب تسريح أعداد كبيرة من العاملين في المؤسسات التي كانت تدار من قبل الحكومة.
 - ٢- ارتفاع أسعار الخدمات، حيث يسعى القطاع الخاص لتغطية تكاليفه وتحقيق هامش ربح.
 - ٣- إمكانية تدني مستوى الخدمة، بسبب الظروف الاحتكارية المحتملة.
- لذا يلزم وضع ضوابط لتلك المخاطر كي تحقق عملية التخصيص الفوائد المرجوة.

إن إقدام القطاع الخاص على الاستثمار في مشاريع النقل يعتمد على تقديره للربحية المتوقعة للمشروع محل البحث بالإضافة إلى اقتناع المستثمرين بتوفر البيئة التي ستمكنهم من العمل بكفاءة اقتصادية عالية. لذلك يجب عدم أخذ دخول القطاع الخاص في عدد كبير من مشاريع النقل كقضية مسلم بها، وإنما يجب العمل على اجتذاب القطاع الخاص عن طريق المحفزات التالية:

- ١- تهيئة المناخ القانوني المناسب
- ٢- إعطاء بعض الحرية للمستثمرين في اتخاذ القرارات الاقتصادية الهامة
- ٣- تقديم الحوافز المادية المناسبة
- ٤- إعداد دراسات جدوى اقتصادية
- ٥- البدء في مشاريع مربحة
- ٦- تحديد نوعية وجودة الخدمات المقدمة خلال فترة العقد

٥- تقنيات النقل والاتصالات والمعلومات

شهدت العقود القليلة الماضية ثورة كبيرة في تقنيات النقل والاتصالات والمعلومات بالإضافة إلى التغيرات الاقتصادية العالمية التي تمثلت في بروز العديد من التكتلات الاقتصادية العالمية والإقليمية، وإنشاء العديد من المنظمات التجارية ومناطق التجارة الحرة. ففي مجال تقنيات النقل برز مؤخراً ما يعرف باسم نظم النقل الذكية (Intelligent Transportation Systems) وهي استخدام تقنيات الحاسب الآلي والإلكترونيات والاتصالات والتحكم وذلك لمواجهة العديد من التحديات التي تواجه النقل البري مثل تحسين مستويات السلامة والإنتاجية والحركة العامة، بالرغم من تفاقم الازدحام داخل المدن واستمرار الأخطار المحدقة بسلامة المتنقلين وزيادة الشح في ميزانيات الجهات المسؤولة عن النقل [٣١]. كما برزت تقنيات جديدة في القطارات عالية السرعة وأجهزة المناولة في الموانئ واستخدامات الأقمار الصناعية، في ما يعرف بنظام تحديد المواقع العالمية، في تطبيقات النقل. كما ساعدت التقنيات الحديثة في مجال المعلومات والاتصالات في ظهور وسائل جديدة لتسهيل إجراءات النقل والتجارة الدولية التي تتسم عملياً بالكثير من التعقيد وخاصة بين الدول النامية، وعلى وجه الخصوص ميكنة (أتمتة) هذه الإجراءات وخاصة عملية انتقال المستندات من مكان لآخر أو من هيئة رقابية لأخرى بحيث تتم هذه العملية بأسرع ما يمكن وبأقل تدخل بشري فيها، والذي يعرف بنظام "التبادل الإلكتروني للبيانات" Electronic Data Interchange, EDI، حيث يعمل هذا النظام على انتقال المستندات الخاصة بإجراءات التبادل التجاري بين الدول (مثل البيان الجمركي والفواتير ومستندات النقل) إلكترونياً من حاسب لآخر بدون أي تدخل بشري. ومن شأن هذا النظام أن يعمل على توفير الكثير من الجهد والوقت الضائع في عملية انتقال المستندات بين العملاء من جهة والجهات الرقابية المعنية من جهة أخرى، مما يؤدي إلى تنشيط حركة التجارة العالمية [٣٢].

٤-٥-١ تطبيقات تقنية المعلومات في دول المجلس [٣٢]

هناك تطبيقات لتقنية المعلومات في بعض دول المجلس وبدرجات متفاوتة، وتأتي في المقدمة دولة الإمارات حيث تعد تجربتها في هذا المجال تجربة رائدة ليس فقط على مستوى المنطقة بل على مستوى العالم حيث يعد ميناء دبي من أكفأ الموانئ على مستوى العالم نتيجة تطبيق مجموعة من البرمجيات متضمنة التبادل الإلكتروني للبيانات.

تشير الإحصائيات إلى تزايد أحجام الحركة الدولية في الموانئ الإماراتية المختلفة بنسبة ٨% سنوياً على مدى ثماني سنوات وحتى عام ١٩٩٧م، ولعل السبب الرئيسي في هذا يرجع إلى كفاءة تشغيل الموانئ والجمارك في إمارة دبي على وجه الخصوص وكذلك إلى الموقع الجغرافي لدولة الإمارات بين دول أوروبا والشرق الأقصى الذي أهلها لتكون مركزاً لحركة الترانزيت لكثير من البضائع بين هذين القطبين، لذا فقد اهتمت سلطات الموانئ الإماراتية بتقديم كافة التسهيلات ودعم الخدمات اللازمة لهذه الموانئ لرفع كفاءتها وزيادة إنتاجيتها لجذب حركة التجارة الدولية إليها بشكل أكبر.

ويعد ميناء دبي (المتضمن ميناء جبل علي وميناء راشد) أهم الموانئ الإماراتية ويحتوي على ١٠٢ مرسى للسفن كما يعد أهم الموانئ على مستوى العالم من حيث استخدامه للتقنية الحديثة في تشغيله، حيث يتم تشغيله بعدد من الأنظمة الحديثة مثل: نظام إدارة ساحة الحاويات (Container Terminal Management System, CTMS) لبيان تفاصيل حركة السفن والحاويات والأوناش داخل الميناء مما يتيح التحكم الآلي الفوري (Real - Time Control System, RTCS) للتشغيل داخل الميناء، كما يسهل استعراض تتبع حركة الحاويات من أي مكان داخل ساحة الميناء (Container Movement Tracking, CMT) ويتصل بهذا النظام أيضاً نظام تحديد المواقع العالمي (Global Positioning System, GPS) الذي يعمل على تحديد أماكن الحاويات آلياً لتقليل الأخطاء البشرية الناجمة عن تحديدها يدوياً.

ونظراً لازدياد حركة السفن الدولية في ميناء دبي، والتي بلغت حوالي ٤٠٠٠ سفينة في السنة أو حوالي ١١ سفينة يومياً، فقد لجأت سلطة موانئ دبي عام ١٩٩٥م إلى استخدام تقنية التبادل الإلكتروني للبيانات داخل الميناء، وكان أحد أهم تطبيقات هذه التقنية هو تداول مخطط شحن السفينة (Bayplans) حيث يعد هذا المخطط مصدراً هاماً للمعلومات التفصيلية عن البضائع التي تحملها السفينة، مثل مواقع وأوزان ومحتويات وأرقام الحاويات على السفينة وأنواع البضائع بها بالإضافة إلى موانئ التحميل والتفريغ التي ستمر بها السفينة.. الخ.

ولقد ساهم هذا التطبيق في موانئ دبي من تحقيق بعض الفوائد الهامة، مثل [٣٣]:

- ١- توفير الوقت بنسبة تصل إلى ٩٨% مقارنة بالطريقة اليدوية.
- ٢- التقليل من احتمالية وقوع أية أخطاء.
- ٣- أصبحت الآن عملية التداول والتعامل مع السفينة تتم في وقت زمني قصير وبشكل أوتوماتي (آلي).
- ٤- التقليل من التكلفة عن طريق انخفاض العمالة وكميات الأوراق المستخدمة.
- ٥- تحسين الخدمات المقدمة للعملاء.
- ٦- القدرة على التعامل مع عدد أكبر من البواخر بسبب سلاسة العمليات.

ويمكن لشركات الشحن أيضاً المتصلة إلكترونياً بنظام الجمارك بدبي أن تدخل بيانات مستند النقل (Manifest) وأية بيانات أخرى تتعلق بالإفراج الجمركي ليتم الإفراج عن بضاعتها من مكاتبها وبالتالي توفير

الكثير من الوقت والجهد والتكلفة سواء لسلطة الجمارك أو لشركات الشحن . وتتم هذه الخدمة بناء على اتفاقية موقعة بين جمارك دبي وشركات الشحن تتضمن مسؤولية الشركة عن صحة البيانات التي يتم إرسالها إلكترونياً إلى الجمارك. وتتعامل دبي مع حوالي مليون معاملة في السنة تمثل حوالي ١٧,٠٠٠ عميل طبقاً لإحصائيات عام ١٩٩٧م، ومما هو جدير بالذكر أن سلطات موانئ وجمارك دبي تفرض رسوماً إضافية في حال تقدم العميل مستندات ورقية وذلك في سبيل تشجيع التبادل الإلكتروني للمستندات.

أما السعودية ، فنظراً لاتساع مساحتها وإشرافها على العديد من الدول العربية المجاورة الأخرى فقد تعددت المنافذ الحدودية بما سواء كانت منافذ برية أو بحرية أو جوية، حيث يوجد حوالي ١٦ منفذاً برياً وخمس موانئ بحرية وثمانية منافذ جوية في السعودية. ويعد ميناء جدة هو أهم هذه المنافذ على الإطلاق، إذا أن حجم البضائع المتداولة فيه يعادل ما يزيد على ٦٠% من حجم واردات السعودية.

ولا توجد تطبيقات واضحة للتبادل الإلكتروني في ميناء جدة، إنما يقتصر الأمر على وجود نظام معلوماتي في الجمارك يعمل على توفير عدد من النهايات الطرفية للحاسبات الآلية داخل الميناء يقوم من خلالها وكيل الشحن بتسجيل بيانات النقل (Manifest) مستخدماً رقم استخدام معين يحدده قسم مستندات النقل، وبعد الانتهاء من إدخال بياناته يقوم بتسجيله وطبعه وعرضه على قسم مستندات النقل للموافقة عليه. وتتراوح فترة الإجراءات الجمركية في ميناء جدة للإفراج عن البضاعة من ثلاثة إلى أربعة أيام.

وعلى ذلك، فإنه يمكن القول أن استخدام تقنية المعلومات ونظام الحاسب الآلي داخل ميناء جدة لا يساعد بشكل كبير في تسهيل وتسريع الإجراءات بالنسبة للعميل بالقدر الذي يساعد سلطة الميناء على تنظيم العمل والحصول على إحصائيات دقيقة وتقليل الأخطاء في المعاملات.

٥-٢ تقنية النقل الذكي [٣١]

تمثل نظم النقل الذكية التطور الطبيعي للبنية التحتية الوطنية للنقل البري وذلك من خلال تحديثها لتواكب عصر المعلومات. وهذا هام بدرجة كبيرة نظراً لأنه كلما استمر الطلب على النقل في الازدياد، كما هو الحال في دول المجلس، فإن نظم النقل الذكية ستساعد على توفير طاقة استيعابية أكبر وبكفاءة أعلى دون الاعتماد الكلي على إنشاء مرافق نقل جديدة. وفي الواقع تشير الدراسات إلى أن الجمع بين نظم النقل الذكية والإنشاءات الجديدة قادر على استيعاب النمو المروري المستقبلي بتوفير قدره ٣٥% مما يلزم تجهيزه لتلبية الطلب المروري نفسه من خلال الإنشاءات الجديدة فقط . وتشمل الغايات الرئيسة لنظم النقل الذكية ما يلي:

- ١- زيادة الكفاءة التشغيلية لنظام النقل وزيادة سعته.
- ٢- تحسين مستويات الحركة والراحة للمتقلين.
- ٣- تحسين مستوى السلامة المرورية.
- ٤- تخفيض استهلاك الطاقة والحد من الآثار البيئية.
- ٥- تحسين الإنتاجية الاقتصادية.

وتصنف نظم النقل الذكية إلى خمسة أصناف متعارف عليها من المعنيين بها هي كالتالي:

١- السنظم المتقدمة لإدارة المرور، والتي توظف تقنيات مبتكرة تعمل على تكامل النظم القائمة والجديدة لإدارة المرور ونظم التحكم لكي تكون مستجيبة لأحوال المرور المتغيرة (الديناميكية). وتمثل هذه النظم الطريق الذكي الذي تتخاطب معه المركبة الذكية، وهذا هو الأساس الذي تعتمد عليه جميع التقنيات الأخرى لنظم النقل الذكية. وتشمل تطبيقات النظم المتقدمة لإدارة المرور خدمات التحكم المروري، وإدارة الحوادث الطارئة، وإدارة الطلب على الانتقال، واختبارات غازات العوادم وتبديدها، وخدمات التحصيل الإلكتروني للرسوم، وبلاغات الطوارئ والأمن الشخصي، وإدارة مركبات الطوارئ.

٢- النظم المتقدمة لمعلومات المتنقلين التي تقوم بالحصول على المعلومات وتحليلها وتوصيلها وعرضها لمساعدة المتنقلين بالنقل البري على الحركة من مكان انطلاقهم (المنبع) إلى مقصدهم الذي يرغبون الوصول إليه وتقوم هذه النظم بتلك المساعدة بأفضل طريقة تحقق احتياجات المتنقلين من حيث السلامة والكفاءة والراحة. وعموماً تشمل تطبيقات هذه النظم خدمات معلومات المتنقلين قبل القيام بالرحلة، ومعلومات إرشادية للسائقين أثناء الرحلة، والتوجيه بالمسارات، والتوفيق بين الركاب للمشاركة في الرحلة نفسها وإجراء الحجوزات لهم، ومعلومات الخدمات التجارية للمسافرين (الدليل التجاري الإلكتروني).

٣- نظم عمليات المركبات التجارية (الشاحنات والحافلات) وهي تطبق مختلف تقنيات نظم النقل الذكية لتحسين سلامة وكفاءة المركبات التجارية وتحسين حركة البضائع. وتشمل تطبيقات هذه النظم خدمات التخليص الإلكتروني للمركبات التجارية (التخليص مسبقاً قبل وصول المركبة) وذلك من خلال التخاطب الآلي لعبور نقاط التفتيش، مثل محطات الوزن والحدود الدولية، دون الحاجة للتوقف إذا كانت مستنداتها وحمولاتها نظامية. كما تشمل خدمات الفحص الآلي لسلامة المركبة من جانب الطريق، ومراقبة السلامة على متن المركبة، والعمليات الإدارية للمركبات التجارية، والاستجابة لحوادث المواد الخطرة، وإدارة أسطول المركبات التجارية من خلال وسائل الاتصال (مثل نظام المواقع العالمية، GPS) بين السائقين ومركز عمليات الشركة الناقلة.

٤- النظم المتقدمة للنقل العام والتي تنطوي على تطبيق التقنيات الإلكترونية المتقدمة لتشغيل المركبات عالية الإركاب بما في ذلك الحافلات وعربات القطارات وسيارات الأجرة وغيرها. وتشمل تطبيقات هذه النظم خدمات إدارة النقل العام، والنقل العام الشخصي (مثل سيارات الأجرة)، وأمن الانتقال العام، وخدمات الدفع الإلكتروني لأجرة الإركاب.

٥- السنظم المتقدمة للتحكم بالمركبة وسلامتها والتي تجمع بين الحساسات والحاسبات الآلية ونظم التحكم بالمركبات والبنية التحتية من أجل تحذير السائقين ومساعدتهم أو التدخل في مهمة القيادة بدلاً عنهم. وتشمل تطبيقات هذه النظم خدمات تفادي الاصطدام الطولي، وتفادي الاصطدام العرضي (الجانبية) بين المركبات، والتحذير من التصادمات المحتملة عند التقاطعات والتحكم بها، وتحسين الرؤية من أجل تلافي الاصطدام، والتحذير من عوائق القيادة على الطريق، وتشغيل وسائل تثبيت الركاب قبل الاصطدام، والتشغيل الآلي للمركبات (أو نظام الطريق الآلي).

ويبدو أن نظم عمليات المركبات التجارية والنظم المتقدمة لإدارة المرور هي الأقرب للتطبيق والأكثر جدوى لدول المجلس في المستقبل المنظور. ولكن قبل البدء بتطبيق تلك التقنيات يشترط إعداد خطة استراتيجية لنظم النقل الذكي في دول المجلس تقوم بتعريف رؤية دول المجلس نحو نظم النقل الذكية، والمهمة المرغوب تحقيقها، والأوضاع القائمة، والفرص والتحديات، والغايات والأهداف، والخدمات التي تقدمها، والخطط التنفيذية على المدى القصير والمتوسط الطويل. وربما يستدعي ذلك استحداث منظمة شبه حكومية (غير ربحية) تؤدي دور الإطّار العام الذي من خلاله يمكن جمع الأطراف ذات العلاقة (جهات حكومية، القطاع الخاص، الجهات الأكاديمية) لتكون الجهة المركزية التي يناط بها مسؤولية تنسيق وتعجيل تطوير التقنيات المتقدمة للنقل في دول المجلس بما في ذلك الخطة الاستراتيجية.

ومن الأساليب الناجعة للبدء في تنفيذ نظم النقل الذكية تشغيل مشاريع تجريبية تركز على التقنيات التي تكون فيها المجازفة متدنية والتي أثبتت قدرتها على إعطاء نتائج ومنافع ملموسة في مدى زمني قصير. وكمثال على ذلك يمكن تبني وتنفيذ مشروع تجريبي يتمثل في وزن الشاحنات أثناء حركتها (Weigh - in - Motion, WIM) مع استخدام تقنيات التمييز الآلي للمركبات (Automatic Vehicle Identification, AVI) وربما تقنيات تحديد المواقع آليا للمركبات (Automatic Vehicle Location, AVL).

من جانب آخر، تتميز إحدى دول المجلس بظاهرة عالمية فريدة، إذ يفد إلى السعودية سنوياً ملايين الحجاج والمعتمرين والزوار للأماكن الإسلامية المقدسة مما يوفر أحجاماً كبيرة للإرهاب الذي قد يكون فيه استخدام القطارات عالية السرعة بين مدن جدة ومكة المكرمة والمدينة المنورة مجدياً من الناحية الاقتصادية ولرفع الكفاءة والسلامة وتقليل الازدحام على الطريق. ومن المعلوم أن القطارات العالية السرعة لنقل الركاب مستخدمة حالياً في كل من فرنسا وألمانيا وإيطاليا والقارة الأوروبية كما تفكر بعض الدول الأوروبية الأخرى في استخدامها قريباً (مثل بريطانيا وبلجيكا وهولندا)، وكذلك تستخدم اليابان تلك القطارات في حين تفكر ولاية فلوريدا الأمريكية جدياً في إدخالها لترويج السياحة فيها.

ويعد القطار الفرنسي تي جي في (TGV) هو القطار الأسرع في العالم حتى اليوم حيث تبلغ سرعته ٥١١ كلم / ساعة، وهو القطار الوحيد في العالم الذي تتجاوز ٣٠٠ كلم/ساعة المستخدم بشكل تجاري. والقطار الفرنسي من النوع التقليدي ذي العجلات الحديدية التي تسير على قضبان حديدية بخلاف القطار الألماني الذي يتوقع تشغيله في ألمانيا عام ٢٠٠٥م بين مدينتي هامبورج وبرلين (مشروع ترانزرايد Transrapid) الذي ليس له عجلات ولا يسير على قضبان حديدية بل يسير معلقاً فوق قضبان خرسانية على وسادة كهرومغناطيسية، ويتوقع أن تتجاوز سرعته ٤٠٠ كلم / ساعة [٣٥].

٦- تحليل قدرة قطاع النقل في دول الخليج العربية على مواجهة المتطلبات المستقبلية

يلزم لتحليل قدرة قطاع النقل في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية على مواجهة المتطلبات المستقبلية القيام بالخطوات التالية:

- ١- تحديد الطلب الحالي على قطاع النقل بأنماطه المختلفة (البري والبحري والجوي) وذلك بطريقة كمية.
- ٢- تقدير الآثار المحتملة للمتغيرات المحلية والإقليمية والدولية على قطاع النقل، كما ورد في الجزء السابق من الورقة، ولكن بأسلوب كمي يمكن معه تقدير الزيادات المتوقعة في كميات الصادرات والواردات لدول مجلس التعاون، بما في ذلك النمو الطبيعي الناتج عن ازدياد السكان.
- ٣- توزيع تلك الزيادات المتوقعة في الطلب على النقل على أنماط النقل المختلفة وعلى مرافق النقل الرئيسية في دول المجلس.
- ٤- تحديد الطاقة الاستيعابية الحالية لقطاع النقل بأنماطه المختلفة وبينته التحتية القائمة وبإجراءاته المتبعة.
- ٥- وضع سيناريوهات للتغيرات المتوقعة في البنية التحتية وفي قطاع النقل (جانب العرض Supply)، من حيث المشاريع الإضافية أو تحسين الأداء التشغيلي، بما في ذلك استخدام التقنيات المتقدمة للنقل والاتصالات والمعلومات وتسهيل الإجراءات، ومن ثم تحديد الطاقة الاستيعابية لتلك السيناريوهات عند مستويات الأداء المطلوبة.
- ٦- مقارنة الطلب المستقبلي المتوقع (محصلة الخطوات ١-٣) مع الطاقة الاستيعابية المستقبلية لقطاع النقل (محصلة الخطوتين ٤ ، ٥) لكل سيناريو، وذلك للحكم على مدى قدرة قطاع النقل لمواجهة المتطلبات المستقبلية.

ويمكن القول بأنه بعد استكمال بعض الإحصائيات والمعلومات المعروضة في دراسة تقييم ... البنية الأساسية والنقل في منطقة مجلس التعاون لدول الخليج العربية [٣٠] يمكن تحديد الطلب الحالي (الخطوة ١) وكذلك الطاقة الاستيعابية الحالية لقطاع النقل بأنماطه المختلفة في دول المجلس (الخطوة ٤).
من جانب آخر فإنه لا تتوافر حالياً معلومات ودراسات كمية وتطبيقات للنماذج الرياضية للتقدير الكمي للمعلومات المستقبلية الأخرى المطلوبة لتطبيق الخطوات المتبقية في المنهجية أعلاه. لذا ستكتفي هذه الدراسة، في ظل إمكاناتها المحدودة، بما سبق التطرق إليه من حيث البيانات اللازمة لتحديد الطلب الحالي على النقل والطاقة الاستيعابية الحالية لمرافق النقل، بأنماطه المختلفة، في دول المجلس. وفي الوقت نفسه فإنه يوصى بإجراء دراسة مستقبلية منفصلة وتفصيلية متعمقة للخطوات الأخرى المطروحة في المنهجية أعلاه، وذلك من خلال استخدام القياس الكمي وتوظيف النماذج الرياضية المتخصصة.

٦- التوصيات

٦-١ التوصيات المتعلقة بمنظمة التجارة العالمية

- ١- استكمال الدراسات التحليلية المتعمقة بهدف التوصل إلى مقترحات جداول الالتزامات لخدمات النقل لكل دولة من دول المجلس في الجولات القادمة من مفاوضات اتفاقيات منظمة التجارة العالمية، والتريث في تحرير خدمات النقل لحين استكمال الدراسات التفصيلية أعلاه.
- ٢- التنسيق بين دول المجلس والدول العربية الأخرى لوضع استراتيجية عربية للجولة القادمة من المفاوضات مع منظمة التجارة العالمية في مجال الخدمات بصفة عامة والنقل بصفة خاصة.
- ٣- التنسيق بين دول المجلس والدول العربية الأخرى لوضع وتطوير سياسة بحرية عربية مشتركة.
- ٤- التريث في إدخال حقوق النقل الجوي الصلبة في اتفاقية الخدمات لمزيد من الدراسة.
- ٥- الاهتمام بوضع برنامج للنقل الجوي في الدول العربية، بما في ذلك دول المجلس.
- ٦- تشجيع الدخول في مشروعات خليجية مشتركة لدمج شركات الطيران وشركات النقل البحري وشركات النقل البري لجعلها أقدر على المنافسة.
- ٧- الاهتمام بوضع برنامج إصلاحي للنقل الجوي وللنقل البحري وللنقل البري في دول المجلس على ضوء السلبات السائدة والخلل القائم فيها لجعلها أقدر على المنافسة.
- ٨- يتعين على بعض دول المجلس إعادة النظر في بعض أنظمتها التي لا تتماشى مع اتفاقية الجاتس في مجال النقل.
- ٩- على دول المجلس استغلال وضعها ككتلة اقتصادية بالعمل على التنسيق فيما بينها والدخول في مفاوضات جماعية مع الآخرين تحاشياً لبعض الانعكاسات السلبية لجولة أوروغواي، خصوصاً في مجال النقل.

٦-٢ توصيات منطقة التجارة الحرة/ الاتحاد الجمركي/ السوق المشتركة (الخليجية والعربية)

- ١- مواءمة التشريعات القائمة في دول المجلس لتواكب مطالب منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى مع إزالة الحواجز التي تعوق تبادل انتقال البضائع في ما بينها وبين الدول العربية الأخرى.
- ٢- ضرورة قيام دول المجلس بتنشيط الجهود وتنسيق المواقف من أجل إكمال جميع الإجراءات اللازمة لتنفيذ السوق العربية المشتركة لقيام تكتل اقتصادي عربي موحد يستند إلى المصلحة المشتركة يستفيد من الإيجابيات التي تمنحها اتفاقيات منظمة التجارة العالمية.
- ٣- إكمال الجهود بتحقيق الاتحاد الجمركي لدول المجلس وإزالة الحدود الجمركية الداخلية بين دول المجلس وتطوير آليات لتقليل الآثار المقيدة للتجارة البينية من إجراءات التفتيش والمواصفات والشهادات المتعلقة بالأمن.

٦-٣ توصيات الاستفادة من التقنيات الحديثة

- ١- تطوير وتسهيل إجراءات التجارة على المنافذ البرية وفي الموانئ والاستفادة من تقنية المعلومات والاتصالات والحاسبات الآلية لتحسين مستويات الخدمة وزيادة الكفاءة.
- ٢- النظر في إمكانية الاستفادة من تقنيات النقل الذكي خصوصاً في مجال تشغيل المركبات التجارية (الشاحنات والحافلات) واتخاذ الخطوات اللازمة الكفيلة بذلك.

- ٣- دراسة إمكانية إنشاء وتشغيل خط قطار عالي السرعة يربط مدن جدة مكة المكرمة والمدينة المنورة لخدمة الحجاج والمعتمرين والزوار للأماكن المقدسة.

توصيات سياسات الخصخصة

٤-٦

- ١- يجب النظر إلى الخصخصة في قطاع النقل كجزء من برنامج شامل لإصلاح النظام الاقتصادي وتشجيع الاستثمار والمنافسة ومشاركة القطاع الخاص
- ٢- دراسة تأثير الخصخصة على النمو الاقتصادي وميزانية الدولة والعمالة الوطنية من جانب، وتأثيرها من جانب آخر على القطاعات السكانية منخفضة الدخل.
- ٣- المحافظة على دور الدولة في توفير خدمات النقل الضرورية للمواطنين.
- ٤- التدرج في اختيار الأنشطة المناسبة لتطبيق الخصخصة
- ٥- تشجيع القطاع الخاص للاستثمار في مشاريع النقل من خلال بعض الحوافز.

٥-٦ توصيات تحليل قدرة قطاع النقل على مواجهة المتطلبات المستقبلية

- ١- استكمال البيانات والمعلومات عن الوضع الراهن اللازمة لتحديد الطلب الحالي والطاقة الاستيعابية لقطاع النقل، بأنماطه المختلفة، في دول المجلس.
- ٣- إجراء دراسة تفصيلية متعمقة للخطوات الأخرى المطروحة في منهجية التحليل المقترحة في هذه الدراسة من أجل التعرف على قدرة قطاع النقل على مواجهة المتطلبات المستقبلية.

٧- المراجع

- ١- زروق ، جمال الدين ، " تأثير قوانين اتفاقية منظمة التجارة العالمية في القطاع الخاص بدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية " ، الفصل الحادي عشر ، قمة أبو ظبي، مركز الإمارات للبحوث والدراسات الاستراتيجية، ١٩٩٩م.
- ٢- الدوسري ، فهد سعد ، "منظمة التجارة العالمية : التزامات وتحديات الانضمام إليها " ، الملتقى الهندسي الخليجي الرابع ، الرياض ، فبراير ٢٠٠٠م.
- الوكيل ، أحمد ومحمد وإبراهيم ، " الآثار الاقتصادية لجولة أوجواي على قطاع النقل البحري العربي " ، اجتماع خبراء حول اتفاقية منظمة التجارة العالمية في مجال خدمات النقل البحري والجوي في المنطقة العربية ، بيروت ٩-١١ حزيران / يونيو ١٩٩٩م .
- ٤- هلال ، محسن ، " اهتمامات الدول العربية في تجارة الخدمات في إطار منظمة التجارة العالمية ، اجتماع التجارة والتنمية ، القاهرة ٨-١١ حزيران / يونيو ، ١٩٩٨م.
- ٥- العطر ، علي ، " جولة (الأوجواي) وآثارها الاقتصادية على دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية " ، مجلة التعاون ، العدد ٣٥ ، ص ٢٦-٣٩ ، سبتمبر ١٩٩٤م .

- ٦- الصالح ، على صالح ، " دور النقل البحري والجوي في تحقيق أهداف الاتفاقيات الاقتصادية الموحدة لدول مجلس التعاون في المجال التجاري " مجلة التعاون ، العدد ٣٣ ، ص ص ٧٨-١٠٦ ، مارس ١٩٩٤ م .
- ٧- الأمانة العامة لاتحاد غرف دول مجلس التعاون الخليجي، "الواقع الحالي لقطاع النقل البحري والموانئ في دول مجلس التعاون الخليجي ودورها في تيسير التجارة الخارجية،" الاقتصاد الخليجي، العدد ٧٢، ص ص ٢٢-٣٣، يناير- فبراير ١٩٩٦م.
- ٨- السندي ، عبدالله عبد الرحمن ، " النقل البري بين دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية : الواقع والآفاق " ، مجلة التعاون ، العدد ٣٤ ، ص ص ٥٣-٦٧ ، يونيه ١٩٩٤ م .
- ٩- الحسيني ، خيرى ، " تقرير مبدئي عن الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات وآثارها على النقل الجوي الدولي وبخاصة في الدول النامية : المعالجة العملية " ، اجتماع خبراء حول اتفاقية منظمة التجارة العالمية في مجال خدمات النقل البحري والجوي في المنطقة العربية، بيروت ٩-١١ حزيران / يونيو ١٩٩٩ م .
- <http://www.wto.org/wto/services/websum.htm>
- ١١- الصالح ، محمد ، " منظمة التجارة العالمية والأثر المترتب على انضمام المملكة العربية السعودية على الاقتصاد الوطني " ، وزارة المواصلات ، المملكة العربية السعودية ، مارس ١٩٩٩ م .
عبده ، أسامة ، " قطاع النقل في المملكة العربية السعودية ومنظمة التجارة العالمية " ، وزارة المواصلات ، المملكة العربية السعودية ، مارس ١٩٩٩ م .
- ١٣- صبري ، عبدالرحمن ، " أثر اتفاقيات منظمة التجارة العالمية في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية " ، الفصل العاشر ، قمة أبو ظبي : مجلس التعاون لدول الخليج العربية على مشارف القرن الحادي والعشرين ، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية ، ١٩٩٨ م .
المجدوب ، أسامة . الجات ومصر والبلدان العربية : من هافانا إلى مراكش. الدار المصرية اللبنانية ، القاهرة، الطبعة الثانية، أكتوبر ١٩٩٧م.
- غزاوي، أنور. " الاتفاق العام للتجارة في الخدمات في مجال النقل البحري بين التكيف والانعزال " ، اجتماع خبراء حول اتفاقية منظمة التجارة العالمية في مجال خدمات النقل البحري والجوي في المنطقة العربية، بيروت ٩-١١ حزيران / يونيو ١٩٩٩ م .
- المصري، جورج . "مجلس التعاون لدول الخليج العربية والمتغيرات الاقتصادية الدولية" . مجلة التعاون، العدد ٤١، ص ص ٧٢-٩٤ ، مارس ١٩٩٦ م .
- الأمم المتحدة ، تقرير اجتماع خبراء حول اتفاقية منظمة التجارة العالمية في مجال خدمات النقل البحري والجوي في المنطقة العربية، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا ، بيروت ٩-١١ حزيران يونيو ١٩٩٩ م .

الجراد، خلف محمد، "التكامل الاقتصادي العربي: طموح وعقبات"، مجلة التعاون، العدد ٤٢، ص ١٢٣ - ١٦٢، يونيو ١٩٩٦م.

فارس، عبد الرحيم فؤاد. "فكرة إقامة منطقة تجارة حرة في المملكة العربية السعودية: أغراضها وما لها وما عليها"، مجلة التعاون، العدد ٣٢، ص ٨٢ - ٩٧، ديسمبر ١٩٩٣م.

القويز، عبد الله إبراهيم، "منجزات التكامل الاقتصادي لمجلس التعاون لدول الخليج العربية في ضوء التنفيذ التدريجي لأحكام الاتفاقية الاقتصادية الموحدة"، مجلة التعاون، العدد ٢٩، ص ٦٦-٧٨، مارس ١٩٩٣م.

الخريجي، عبد الله علي، "محددات التجارة الحرة والنقلة المتوازنة في التجارة البينية بين دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية"، مجلة التعاون، العدد ٤١، ص ١٣-٤٢، مارس ١٩٩٦م.

دعيس، إسماعيل محمد، "تعقيب على دراسة محددات التجارة الحرة والنقلة المتوازنة في التجارة البينية بين دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية"، مجلة التعاون العدد ٤٢، ص ٨١ - ٩٠، يونيو ١٩٩٦م.

مجلس التعاون لدول الخليج العربية، البيان الختامي للدورة العشرين للمجلس الأعلى لمجلس التعاون لدول الخليج العربية، المملكة العربية السعودية - الرياض، ١٩-٢١ شعبان ١٤٢٠ هـ، ٢٧-٢٩ نوفمبر ١٩٩٩م.

Roy Jaynata et al. Completing the GCC Customs Union. Report for the General Secretariat of the Cooperation Council of the Arab States of the Gulf, the World Bank, June 6,1999, PP. 42

مجلس التعاون لدول الخليج العربية، النشرة الاقتصادية، العدد الثالث عشر، ١٩٩٨م.

مجلس التعاون لدول الخليج العربية، الآثار الاقتصادية للتعرفة الجمركية الموحدة. ملخص دراسة أعدتها إدارة التخطيط والدراسات، مشروع التكامل الاقتصادي، الشؤون الاقتصادية، باستخدام النموذج الاقتصادي القياسي لدول المجلس، الرياض، أكتوبر ١٩٩٩م.

عمر، حسين. الجات والخصخصة. دار الكتاب العربي، يوليو ١٩٩٦م.

مجلس الوزراء السعودي، قرار رقم (٦٠) وتاريخ ١/٤/١٤١٨ هـ الصادر بشأن نقل مساهمة الدولة في بعض الشركات ونقل ملكية بعض المرافق إلى القطاع الخاص.

وزارة المواصلات السعودية، مسودة مشروع استراتيجية خصخصة قطاع النقل، مايو ١٩٩٩م (تقرير غير متداول).

البار، حامد عمر، "تقييم واقع البنية الأساسية والنقل في منطقة مجلس التعاون لدول الخليج العربية"، تقرير مبدئي غير منشور، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، الأمم المتحدة، بيروت، ١٩٩٩م.

القاضي، سعد عبد الرحمن، "نظم النقل الذكية: أهم موضوعاتها وفرص تطبيقها في المملكة العربية السعودية"، سجل ندوة النقل البري بين الماضي والحاضر، ص ص ٦٧ - ٧٢، جامعة الملك عبدالعزيز، جدة، ذو الحجة ١٤١٩ هـ / أبريل ١٩٩٩ م .

الأمم المتحدة، "مسودة دراسة تطبيق التبادل الإلكتروني EDI ومعايير الأمم المتحدة لتسهيل الإدارة والتجارة والنقل UN/EDIACT في منطقة الإسكوا"، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، اجتماع فريق خبراء حول موامة معايير وقوانين النقل لتقوية التعاون الإقليمي. بما في ذلك تطبيق معايير الأمم المتحدة لتبادل البيانات لتسهيل الإدارة والتجارة والنقل، بيروت ١٦ - ١٨ تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٩٩ م .

الفيث، جمعة وعادل العلي، "التبادل الإلكتروني وتبسيط الإجراءات في سلطة موانئ دبي"، ورقة مقدمة في اجتماع فريق خبراء حول موامة معايير وقوانين النقل لتقوية التعاون الإقليمي. بما في ذلك تطبيق معايير الأمم المتحدة لتبادل البيانات لتسهيل الإدارة والتجارة والنقل، بيروت ١٦ - ١٨ تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٩٩ م .

Gerondeau C. Transport in Europe. Artech House, Inc., 1997

-٣٤

UNESCWA LIBRARY



20016724