



منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى:
انعكاسات التحولات العربية والأزمات في الاقتصاد العالمي
ومتطلبات المرحلة المفصلية الجديدة

التقرير التاسع عشر
للاتحاد العام لغرف التجارة والصناعة والزراعة للبلاد العربية
حول منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى

أيار (مايو) 2012

المحتويات

تقديم

أولا - اتجاهات الاقتصاد العربي والعالمي في 2012

- أ. الاقتصاد العربي في ضوء التحولات
- ب. الاقتصاد العالمي أمام تحديات جديدة
- ج. التوقعات الجديدة

ثانيا - الانعكاسات على التجارة العربية الخارجية

- أ. بين سندان الأزمة العالمية ومطرقة التحولات الإقليمية
- ب. تفاوت التأثيرات للسلع والدول
- ج. مواطن الضعف الأساسية

ثالثا - التجارة العربية البينية

- أ. تأثير الربيع العربي في 2011
- ب. اتجاهات التجارة العربية البينية للفترة 2008 - 2010

رابعا - نتائج استبيان اتحاد الغرف العربية بشأن منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى

- أ. استبيان 2012/2011
- ب. البيانات العامة للشركات المشاركة في الاستبيان
- ج. نتائج الاستبيان
 - ج. 1) القيود الأساسية البارزة في الاستبيان
 - ج. 2) القيود غير الجمركية
 - ج. 3) تكاليف النقل التجاري
 - ج. 4) صعوبة تأشيرات السفر

- ج. 5) عدم الالتزام بالإعفاء الجمركي الكامل
ج. 6) الرسوم المماثلة للتعريفات الجمركية
د. المقترحات

خامسا - منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى بين المراوحة والطموح

- أ. تساؤلات بشأن آليات تفعيل المنطقة
ب. احتياجات تطوير النقل التجاري
ب.1. تأثير لوجستيات النقل في ارتفاع التكاليف
ب.2. تباين الهياكل والتشريعات النازمة للنقل
ب.3. ثغرة التمويل
ب.4. الصعوبات والمقترحات بشأنها

سادسا - متطلبات المرحلة الجديدة في ضوء التطورات

- أ. إعادة الاعتبار إلى العلاقة بين التجارة والتنمية
ب. تكوين نموذج عصري للتكامل
ج. تصويب سياسات الإصلاح

سابعا - الجداول التفصيلية لاستبيان اتحاد الغرف العربية

- جدول رقم (1) - بيانات الشركات
جدول رقم (2) - الإعفاء الجمركي والرسوم المماثلة
جدول رقم (3 - أ) - القيود غير الجمركية
جدول رقم (3 - ب) - تابع القيود غير الجمركية
جدول رقم (4) - تكاليف النقل وتأشيرات السفر
جدول رقم (5) - المقترحات
جدول رقم (6) - حصيلة نتائج الاستبيان

تقديم

يصدر التقرير رقم (19) للاتحاد العام لغرف التجارة والصناعة والزراعة للبلاد العربية تحت عنوان "منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى: انعكاسات التحولات العربية والأزمات في الاقتصاد العالمي ومتطلبات المرحلة المفصلية الجديدة". ذلك أن المرحلة الجديدة التي يدخل فيها الاقتصاد العربي، تتزامن مع استمرار توالي الاهتزازات في الاقتصاد العالمي، بما أدى إلى إحداث انعكاسات بالغة الأهمية على التجارة العربية الخارجية والبيئية، ولاسيما في ظل استمرار ضعف هيكلية التجارة العربية، ووجود قيود أساسية تواجه حرية انسيابها في ما بين البلاد العربية.

وجريا على عادة الاتحاد، يتضمن التقرير تحليلا شاملا ومفصلا لنتائج الاستبيان السنوي الذي يرصد آراء الشركات العربية المعنية بالتجارة العربية البيئية بشأن سير العمل بمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، ويبين أبرز القيود والمعوقات التي تواجههم. والغاية هي الوقوف على احتياجات وتطلعات القطاع الخاص العربي في سبيل تنمية التجارة العربية البيئية وتفعيل دور هذا القطاع في التنمية وفي خلق فرص العمل الجديدة. وتظهر النتائج أن المعوقات تتركز في مجالين أساسيين، الأول هو القيود غير الجمركية، والثاني هو ضعف شبكة النقل التجاري العربي بشكل عام. كما ينظر هذا البحث المعمق في متطلبات المرحلة المفصلية الجديدة في ضوء التطورات الدولية والإقليمية، وما تتطلبه من إعادة التركيز على العلاقة بين التجارة والتنمية، والحاجة إلى تكوين نموذج عصري للتكامل التجاري، وبناء عهد جديد من الإصلاح المثمر المواكب للطموحات.

وقد تم إعداد هذا التقرير من قبل السيدة مي دمشقية سرحال، مديرة البحوث الاقتصادية في اتحاد الغرف العربية. وساعد في تجهيز عدد من الجداول الإحصائية والخاصة بالاستبيان السيد آدم الملاً، باحث اقتصادي.

أمل أن تحظى هذه المساهمة بالاهتمام الذي تستحقه في ما تعبر عنه من تطلعات ينشدها القطاع الخاص في سبيل كسر حلقة الجمود ومواكبة تحديات المرحلة الجديدة.

د. عماد شهاب

الأمين العام

منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى:
انعكاسات التحولات العربية والأزمات في الاقتصاد العالمي
ومتطلبات المرحلة المفصلية الجديدة

أولا - اتجاهات الاقتصاد العربي والعالمي في 2012

أ. الاقتصاد العربي في ضوء التحولات

أدت التطورات السياسية الدراماتيكية التي رافقت "الربيع العربي" منذ بداية عام 2011 إلى تأثيرات اقتصادية مدوية تتفاوت تداعياتها في ما بين البلدان العربية. كما لا تزال المنطقة العربية تواجه عوامل مختلفة تؤثر في استمرار حالة عدم اليقين بشأن الاتجاهات، حيث يأتي في المقدمة استمرار الاضطرابات أو طول مدة الفترات الانتقالية في عدد من الدول التي تشهد التحولات. ويليه العامل المتمثل بتراجع الأوضاع الاقتصادية العالمية، ولاسيما في أوروبا، والتأثيرات المضاعفة لذلك على التجارة السلعية وأسعار السلع والسياحة وغيرها من العائدات الحيوية.

ومع أن عام 2011 كان عاما صعبا على الشركات المعنية بالتجارة العربية البينية، نظرا لأن التحديات الاقتصادية التي ترافقت مع أحداث "الربيع العربي" أرخت بثقلها على التجارة العربية البينية، ولكن الاتجاهات المستقبلية تميل إلى التحسن، حيث من المتوقع أن تتأقلم الشركات مع التغييرات الحاصلة وتبدأ بجني الانعكاسات الإيجابية للتحولات الجارية على الاستهلاك لتستعيد حركة التجارة الإقليمية زخمها مجددا، خصوصا مع انفتاح الأبواب على المزيد من الفرص التجارية والتي لم تكن متوفرة في ظل الأوضاع السابقة.

وستحتاج المنطقة العربية إلى ما لا يقل عن خمس سنوات لتستعيد مستوى النمو الاقتصادي قبل تفجر الثورات. ويقدر معدل النمو الاقتصادي للبلاد العربية لعام 2011 بنحو 3.1%، مقارنة مع نسبة 4.3% للعام الذي سبق انطلاق هذه الثورات. كما من المنتظر أن

يكون التعافي بطيئاً لعدة سنوات، ليتمحور النمو عند 3.2% عام 2012، و3.6% عام 2013، قبل أن يتصاعد إلى مستويات تتجاوز 5% في السنوات اللاحقة. ومن المتوقع تسارع وتيرة النشاط الاقتصادي في الفترة المقبلة مدفوعاً في الأساس بتوقع سرعة تعافي الاقتصاد الليبي واستمرار الأداء القوي في الدول العربية المصدرة للنفط. ولكن توقعات النمو تبقى منخفضة في غالبية البلدان العربية المستوردة للنفط بسبب التحولات التي مرت أو تأثرت بها، والتي استغرقت وقتاً أطول من المتوقع، إلى جانب البيئة الاقتصادية الخارجية المناوئة.

وهناك تفاوت بين الدول العربية، حيث ساهم الارتفاع النسبي في سعر النفط في تحقيق معدلات نمو مناسبة لدى دول مجلس التعاون الخليجي والجزائر، لتحقق بذلك عائدات النفط لدول المنطقة ما لا يقل عن 750 مليار دولار عام 2011، بزيادة بنسبة 36% عن عام 2010. لكن الدول العربية المستوردة للنفط عانت بشكل عام من تأثير الأوضاع في المنطقة وارتفاع فاتورة النفط. ومع أن عدداً من هذه الدول، بما فيها تونس والمغرب والأردن، أحرزت تقدماً ملموساً في معدلات النمو بنهاية عام 2011، ولكن عودة التفاقم في الأزمة الاقتصادية العالمية يمكن أن تؤثر كثيراً على الاتجاهات المستقبلية لهذه المعدلات، وبشكل أكبر مما حدث في عامي 2008 و2009.

وتواجه المنطقة حالياً حالة من الضبابية مع الاحتجاجات المستمرة في عدد منها ووجود أزمة حقيقية تعانيها منطقة اليورو. فالمنطقة العربية لديها صلات قوية وواسعة مع أوروبا من خلال التجارة، ولاسيما النفط، وتدفقات السائحين وتحويلات المهاجرين، إلى جانب الروابط التمويلية، وإن بدرجة أقل. وتشير توقعات البنك الدولي أن تأثير الأزمة على الناتج المحلي الإجمالي قد يتراوح بين -0.8 و-1.2 بالنسبة لمستوردي النفط، وبين -0.2 و0.6 في ما يتعلق بمصدري النفط.

وقد تكبدت الدول التي تشهد التحول خسائر اقتصادية فادحة، وإن تكن الخسائر الأهم في الحجم الكبير في الضحايا البشرية التي سقطت بسبب الأحداث. وتشير التقديرات الأولية إلى ارتفاع حجم الخسائر الاقتصادية لدول "الربيع العربي"، ناهيك عن الخسائر غير المباشرة التي تكبدتها دول المنطقة بشكل عام بنتيجة الانقطاعات التي أحدثتها الأحداث التي جرت وتأثيرها على مناخ التجارة والاستثمار. وكان الاقتصاد السوري الأكثر خسارة بين دول التحول حتى قبل تفاقم الأوضاع مع بداية عام 2012. ولغاية شهر أيلول (سبتمبر) 2011 قدرت خسائر الاقتصاد السوري بأكثر من 27 مليار دولار من أصل قرابة 56 مليار دولار لدول "الربيع

العربي"، حيث تتوزع التكاليف ما بين انخفاض قيمة الناتج المحلي الإجمالي وتآكل المالية العامة من جهة أخرى¹.

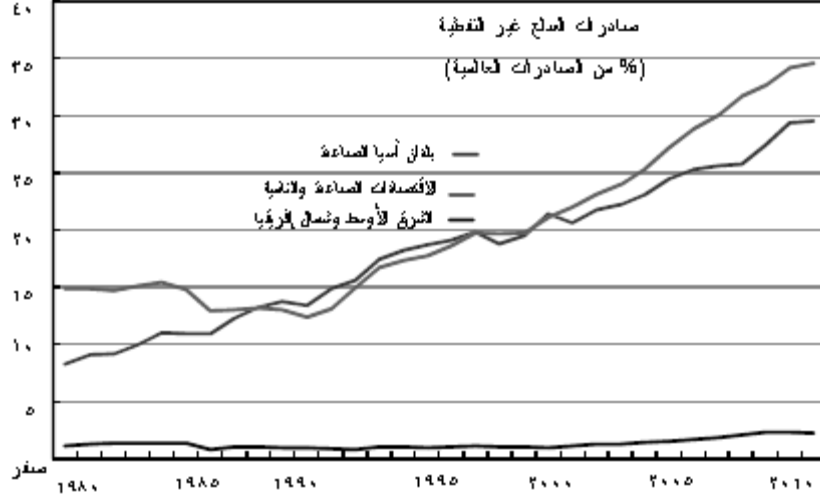
تكاليف الربيع العربي في البلدان المتضررة لغاية سبتمبر 2011
(مليار دولار)

البلد	تكلفة الناتج المحلي الإجمالي	تكلفة المالية العامة	الكلفة الاجمالية
ليبيا	\$7.67	\$6.49	\$14.20
سوريا	\$6.07	\$21.22	\$27.30
مصر	\$4.17	\$5.52	\$9.79
تونس	\$2.03	\$0.49	\$2.52
البحرين	\$0.39	\$0.69	\$1.09
اليمن	\$0.12	\$0.12	\$0.98
المجموع	\$20.56	\$35.28	\$55.84

المصدر: Geopolicity

وتكمن نقطة الضعف الأساسية في الاقتصاد العربي في ضعف القواعد التصديرية، بما يعكس الثغرات الكبيرة الموجودة في القواعد الإنتاجية التي تعاني من قلة التنوع والارتكاز على السلع الأولية. ويبين الجدول التالي ضآلة حجم الصادرات السلعية العربية من السلع غير النفطية والتواضع في درجة تقدم مشاركتها في الصادرات العالمية على مدى العقدين الماضيين، قياساً بالبلدان الصاعدة والنامية.

منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا لم تستفد من العولمة



المصدر: البنك الدولي

ومهما كانت الصورة الحالية، فإن التوقعات البعيدة المدى أكثر تفاؤلاً بالنسبة لقطاع التجارة في المنطقة العربية التي ستنمو بمعدل يتجاوز نسبة 5% سنوياً². وفيما سيبقى النفط ومشتقاته في صدارة السلع المصدرة، غير أنه يتوقع أن ينمو التنوع السلعي للصادرات لمواكبة احتياجات الاستثمار في القطاعات المرشحة للتوسع في المستقبل، كما الحال بالنسبة إلى الحديد والصلب وغيره من مواد البناء والبنية التحتية، والسلع الغذائية من الحبوب ومنتجات الألبان والمنتجات والسلع الكهربائية وغيرها من السلع والمنتجات. وسيكون كل من مصر والسعودية والإمارات في طليعة الدول الأسرع في نمو قطاعاتها التجارية التصديرية.

وستكون اتجاهات التجارة في المستقبل إيجابية للبلاد العربية مع توسع تنفيذ مشروعات البنية التحتية للطرق والسكك، والتي من شأنها أن تعزز كفاءة التجارة والنقل التجاري من المنطقة وعبرها. ويعزز من ذلك توسع مجالات النمو لصالح الدول الصاعدة وتنامي العلاقات التجارية العربية معها، بما يمكن أن يعزز المميزات التجارية للمنطقة العربية بفضل موقعها الجغرافي المميز على خطوط التجارة العالمية.

ب. الاقتصاد العالمي أمام تحديات جديدة

منذ اندلاع الأزمة المالية العالمية في عام 2008، والعالم يعيش تداعياتها التي تتبدى من خلال العودة إلى التراجع في النمو في الاقتصاد العالمي بعد حالة من التعافي الهش، وكذلك من خلال أزمة مديونية خانقة تعصف باقتصادات منطقة اليورو، وتنطوي على تهديدات جادة لوجود الاتحاد الأوروبي واليورو الذي يواجه مصيرا غير واضح، إلى جانب الدولار الذي فقد الكثير من المصدقية في ظل تداعي الاقتصاد الأمريكي الذي يعيش حالة من التراجع على المستويين العالمي والمحلي.

ويقف الاقتصاد العالمي عام 2012 على عتبة الدخول في مرحلة قاسية أخرى من الانحدار، بعد أن شهد تراجعا ملموسا في معدل النمو خلال عام 2011، فيما تشير كافة التوقعات إلى اتجاهات هزيلة في معدلات النمو للسنوات 2012 و 2013.

ويأتي التباطؤ المتسارع في الاقتصاد العالمي بشكل رئيسي بسبب أزمة الديون السيادية في منطقة اليورو، إلى جانب الصعوبات المالية العميقة لدى أقطاب دولية أخرى، وفي طليعتها الولايات المتحدة. كما أنه يحدث كنتيجة لهذين العاملين في الوقت ذاته. ذلك أن أزمة الديون السيادية التي نشأت عام 2009 في منطقة اليورو شهدت تفاقمها خلال عام 2011 سرعان ما امتد إلى عام 2012، بما أضعف القطاع المصرفي في هذه المنطقة وزاد من عوامل عدم اليقين، وأدى بالتالي إلى أزمة سيولة أدخلت دول المنطقة في مرحلة من الركود التي أثرت على اتجاهات النمو في الاقتصاد العالمي.

وعلى الرغم من إقامة صندوق الإنقاذ الأوروبي كآلية لدعم الدول المتعثرة والتوصل خلال شهر فبراير 2012 إلى تسوية بشأن حزمة الإنقاذ الثانية لليونان، لا تزال التساؤلات مطروحة بشأن القدرة على الخروج من هذه الأزمة. ذلك أن عوامل الضعف لا تزال كامنة بسبب الحجم النسبي الكبير للديون السيادية في عدد من الدول الأوروبية قياسا بحجم اقتصاداتها. كما أن الإجراءات والحلول المعتمدة تنطوي على عوامل وتوجهات من شأنها أن تفاقم الأزمة عوضا عن التخفيف منها. وستؤدي سياسات التقشف والتشدد المالي إلى تأثيرات سلبية على معدلات النمو وعلى فرص الاستثمار والتوظيف، بما يمكن أن يفاقم بدوره من أزمة البطالة. كما أن الإجراءات غير المسبوقة التي قام بها البنك المركزي الأوروبي بضخ أكثر من نصف تريليون

دولار من السيولة المتاحة للمصارف للاستدانة بفائدة متدنية ولآجال طويلة، ستساهم بعودة المصارف إلى إعادة الكرة في تكوين حصص كبيرة نسبيا من السندات الحكومية بسبب ارتفاع المردود مقارنة بالعوائد الهزيلة للاستثمار في المشروعات في ظل الجمود والتراجع الاقتصادي.

وقد أثرت هذه العوامل على ثقة المستثمرين وزادت من عناصر عدم اليقين، وأدت إلى استمرار حالة الاضطراب في أسواق المال العالمية وتزايد المخاوف بشأن العجز عن الوفاء بالتزامات الديون لدى بعض الاقتصادات الأكبر داخل منطقة اليورو، ناهيك عن اقتصادات دول الأطراف.

ومن ناحية أخرى لا يزال الاقتصاد الأميركي يعاني من اهتزاز ثقة المستثمرين والمستهلكين بالتزامن مع استمرار الضعف في القطاعات المالية وتفاقم العجز في المديونية. ولا شك أن الترابط الكبير بين الاقتصاد الأميركي والأوروبي، اللذين يعتبران الأهم اقتصاديا في العالم، يعني ترابط مشاكلهما وسهولة انتقالها في ما بينهما، بما يمكن أن يؤدي إلى الدخول في مرحلة ركود اقتصادي عالمي جديد. وسيكون وقع ذلك سلبيا بالنسبة للتجارة والقنوات الاستثمارية في الدول النامية بشكل عام والدول العربية بشكل خاص، والتي ما أن التقطت أنفاسها بعد الركود العالمي في عام 2009 حتى بدأت ولا تزال تتلقى التداعيات الاقتصادية لتطورات "الربيع العربي".

والمشكلة الأساسية الآن هي التباطؤ المستمر في الاقتصاد العالمي، والذي هو في الوقت ذاته سببا ونتيجة لأزمة الديون السيادية في منطقة اليورو وللأزمات المالية في دول أخرى. وقد أدى تفاقم أزمة الديون السيادية في عدد من الدول الأوروبية خلال عام 2011 إلى المزيد من الضعف في القطاع المصرفي الأوروبي المثقل بسندات الديون السيادية. حتى أن الإجراءات الجريئة والتاريخية وغير المسبوقة التي تم اتخاذها للتوصل إلى مستوى منتظم من الديون اليونانية، فإنها لم تقابل بالمستوى المطلوب من الثقة في الأسواق الدولية. ومع أن التسوية الأخيرة للديون التي جرت خلال شهر فبراير 2012 ستتيح خفض نسبتها إلى الناتج المحلي الإجمالي من 160% حاليا إلى 120.5% بحلول عام 2020، ولكن هذه النسبة تبقى مرتفعة جدا وفقا للمعايير الدولية.

كما أن المشكلة أن الإجراءات التي يجري اتخاذها وتساهم في حدوث الركود أو الانكماش ستقلل من إمكانية الدول المدينة على الوفاء بالتزاماتها. وحتى مع تخفيض الديون المستحقة للقطاع الخاص، فإن الافتقار إلى النمو في الاقتصاد يعني مواجهة صعوبات أكبر في الالتزام بسقف الدين المحدد لعام 2012، ناهيك عن المستوى المحدد لعام 2020.

وتقضي التسوية اليونانية بشطب قرابة 100 مليار يورو من الديون واستبدال الديون الباقية بسندات دين جديدة. وبموجب هذه التسوية سيتحمل الدائنون من القطاع الخاص خسائر توازي 53.5% من القيم الإسمية لسندات الديون التي بحوزتهم.

وفي ضوء هذه التطورات، قلص صندوق النقد الدولي توقعاته لنمو الاقتصاد العالمي لعام 2012 من 4% كانت متوقعة في سبتمبر 2011 إلى 3.3% توقعها في يناير 2012. كما أشار إلى احتمال المزيد من التراجع بنقطتين في حال تدهور الأزمة الأوروبية، مؤكدا انزلاق اقتصاد منطقة اليورو إلى ركود خفيف بفعل انكماش الناتج المحلي الإجمالي بنحو 0.5%. وحذر الصندوق من ضعف النشاط الاقتصادي في البلدان المتقدمة الذي يتوقع أن يزيد بنسبة 1.5% كمتوسط في عامي 2012 و 2013، وهي نسبة أقل من أن تحدث تغييرا كبيرا في نسب البطالة المرتفعة³.

ولا شك أن هذه الاتجاهات سترخي بثقلها على التجارة الدولية التي ستتراجع بمستويات تفوق تلك المسجلة في معدلات النمو الاقتصادي. كما يتوقع أن تتأثر أسعار السلع لتشهد هي الأخرى انحدارا في الاتجاهات والمستويات.

وفي ظل مناخ يسوده عدم اليقين بشأن الاقتصاد العالمي، فإن سيناريوهات عدة تطرح نفسها، بعضها يشير إلى إعادة رسم خارطة القوى الاقتصادية العالمية، وبعضها يرى أن ما يحدث هو أداء طبيعي للاقتصاد الرأسمالي الذي تعد الأزمات والتقلبات الاقتصادية جزءا من بنيانه.

توقعات الاقتصاد العالمي
(التغير السنوي %)

2013	2012	2011	2010	
3.9	3.3	3.8	5.2	الناتج العالمي
1.9	1.2	1.6	3.2	الاقتصادات المتقدمة
2.2	1.8	1.8	3	الولايات المتحدة
0.8	-0.5	1.6	1.9	منطقة اليورو
5.9	5.4	6.2	7.3	الاقتصادات الصاعدة والنامية
3.6	3.2	3.1	4.3	الشرق الأوسط وشمال أفريقيا
5.4	3.8	6.9	12.7	حجم التجارة العالمية (سلع وخدمات)
				الواردات
3.9	2	4.8	11.5	الاقتصادات المتقدمة
7.7	7.1	11.3	15	الاقتصادات الصاعدة والنامية
				الصادرات
4.7	2.4	5.5	12.2	الاقتصادات المتقدمة
7	6.1	9	13.8	الاقتصادات الصاعدة والنامية
				أسعار السلع الأولية (بالدولار الأميركي)
-3.6	-4.9	31.9	27.9	النفط
-1.7	-14	17.7	26.3	غير الوقود (متوسط على أساس أوزان الصادرات السلعية العالمية)

المصدر: مستخلص من: صندوق النقد الدولي، "مستجدات آفاق الاقتصاد العالمي"، يناير 2012.

ج. التوقعات الجديدة

تفيد آخر المعلومات الصادرة عن منظمة التجارة العالمية إلى توقع نمو ضعيف في التجارة العالمية لا يتعدى نسبة 3.7% خلال عام 2012، بالمقارنة مع نسبة نمو متواضعة للعام السابق 2011 عند 5%، بما يعتبر تراجعاً كبيراً عن النهوض المحقق عام 2010 بنسبة 13.8%.

ويعزى ذلك إلى تراجع الزخم في الاقتصاد العالمي بسبب تعدد الصدمات التي يأتي في طليعتها أزمة الديون السيادية في منطقة اليورو والاستراتيجية التقشفية المعتمدة لاحتوائها، والتي من شأنها أن تساهم في المزيد من التراجع في الإنتاج، وتؤدي بالتالي إلى زيادة العجز في الموازنات وفي الأحجام النسبية للديون السيادية إلى مستويات غير قابلة للتحكم. وتشمل العوامل الأخرى تصاعد احتمالات ارتفاع أسعار النفط في الأسواق العالمية بسبب تزايد المخاطر الجيوسياسية في منطقة الشرق الأوسط، والتراجع المتوقع في النمو في أسواق الدول الصاعدة. وتشير التوقعات لعام 2012 بالنسبة إلى الدول المتقدمة إلى اقتصار النمو في الصادرات على نسبة 2% وفي الواردات على نسبة 1.9%، في مقابل نمو للدول النامية والصاعدة بنسبة 5.6% للصادرات و6.2% للواردات.

ثانيا - الانعكاسات على التجارة العربية الخارجية

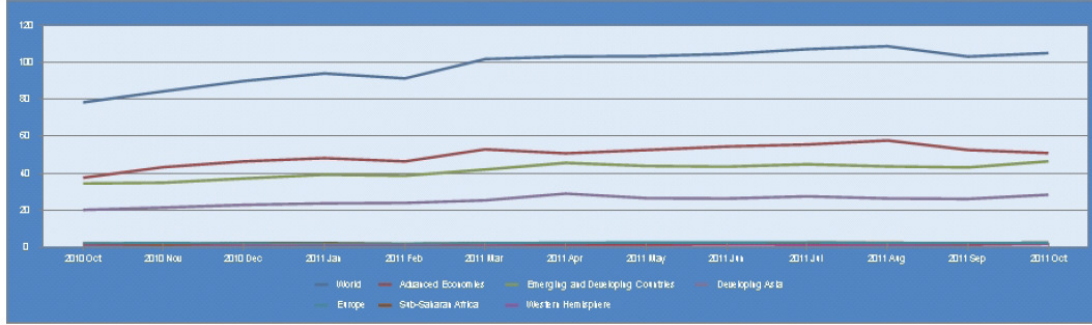
أ. بين سندان الأزمة العالمية ومطرقة التحولات الإقليمية

بالرغم من التأثيرات الكبيرة للأزمة الاقتصادية العالمية على التجارة العربية، لكن التداعيات التجارية الناجمة عن التحولات الإقليمية تفوق بتأثيرها التداعيات الناجمة عن التراجع الاقتصادي العالمي، ولاسيما ما يحدث في دول منطقة اليورو بسبب أزمة الديون السيادية.

وقد تأثرت التجارة العربية الخارجية كثيرا، حيث انخفض إجمالي الصادرات بنسبة 33% من 1070.6 مليار دولار عام 2008 إلى 711.56 عام 2009. ومع أن إجمالي الصادرات العربية استفادت من الانتعاش النسبي في الاقتصاد العالمي وارتفعت مجددا إلى نحو 948 مليار دولار عام 2010 ومن ثم إلى 1022.6 مليار دولار للأشهر العشرة الأولى من عام 2011، لكن هذا التطور بقي أقل من المستوى الذي كانت وصلت إليه عام 2008، بالرغم من الارتفاع النسبي في سعر النفط في الأسواق العالمية الذي بقي أكثر من 100 دولار للبرميل⁵.

وتشير الجداول والأشكال البيانية في ما يلي إلى أنه اعتبارا من شهر أغسطس 2011 بدأت الصادرات الخارجية تشهد تراجعا نسبيا، بنتيجة الانخفاض في الصادرات العربية إلى الدول المتقدمة، والتي أخذت منذ ذلك الحين في الدخول في مرحلة من الانكماش الخفيف بسبب أزمة الديون السيادية في منطقة اليورو. وفي المقابل استمرت الواردات في منحها التصاعدي خلال الفترة المماثلة مع استمرار الارتفاع في أسعار السلع الأساسية.

التوزيع الجغرافي لإجمالي الصادرات الخارجية
لدول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا
(مليار \$)

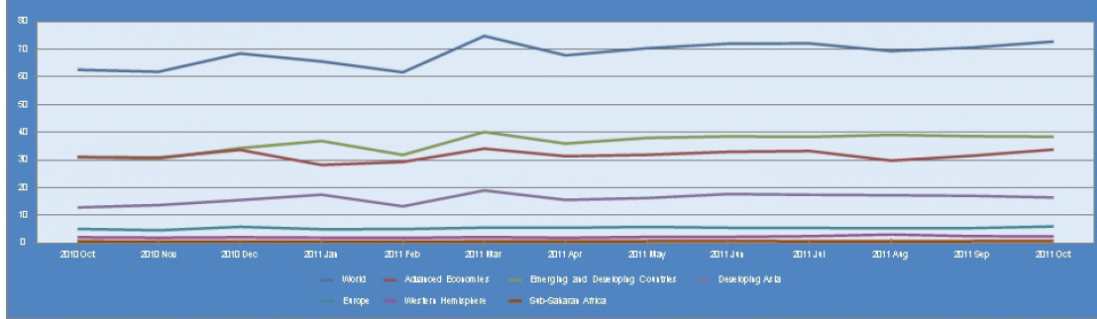


Q4 2011	Sep 2011	Aug 2011	Jul 2011	Jun 2011	Q3 2011	Q2 2011	Q1 2011	Q4 2010	2010	2009	
105.09	103.18	108.76	107.18	104.59	319.12	311.15	287.24	252.64	948	711.56	العالم
50.87	52.59	57.73	55.53	54.42	165.84	157.69	147.45	127.16	484.18	375.88	الدول المتقدمة
46.41	43.13	43.66	44.81	43.56	131.6	133.05	119.76	106.38	393.8	279.99	الدول النامية
28.29	26.04	26.31	27.43	26.24	79.78	81.63	72.78	64.28	233.14	162.05	آسيا
2.29	2.17	2.11	2.57	2.42	6.86	7.18	5.54	6.16	21.31	13.69	أوروبا
2.38	1.92	2.34	2.24	2.19	6.5	6.07	5.9	5.49	20.53	15.58	إفريقيا
1.59	1.13	1.23	1.13	1.33	3.5	3.39	2.23	2.32	8.88	6.29	نصف الكرة الغربي

المصدر: IMF, Direction of Trade Statistics, 26/3/2012

أما بالنسبة إلى إجمالي المستوردات العربية، فقد عاودت الارتفاع في عام 2010 بتأثير من الارتفاعات في أسعار استيراد النفط بالنسبة للدول العربية المستوردة له، وكذلك في أسعار استيراد السلع الغذائية.

التوزيع الجغرافي لإجمالي المستوردات
لدول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا
(مليار \$)



Q4 2011	Sep 2011	Aug 2011	Jul 2011	Jun 2011	Q3 2011	Q2 2011	Q1 2011	Q4 2010	2010	2009	
72.77	70.61	69.34	72.09	72	212.04	210.15	202	192.9	710.38	623.9	العالم
33.74	31.52	29.76	33.23	32.91	94.5	96.12	91.75	95.55	346.71	327.41	الدول المتقدمة
38.36	38.55	39.03	38.31	38.48	115.89	112.34	108.77	95.08	357.71	291.93	الدول النامية
16.43	17.03	17.25	17.41	17.68	51.69	49.47	49.65	42.01	156.56	129.43	آسيا
5.96	5.39	5.32	5.42	5.5	16.12	16.82	15.55	15.48	54.48	50.77	أوروبا
0.67	0.69	0.66	0.64	0.77	1.99	2.09	1.58	1.66	6.73	5.08	إفريقيا
2.36	2.45	3.05	2.44	2.18	7.94	6.18	5.79	5.96	20.48	16.96	نصف الكرة الغربي

المصدر السابق.

ب. تفاوت التأثيرات للسلع والدول

لحظت الصادرات العربية السلعية بشكل عام نموا ضعيفا خلال عام 2011، بالأخص للدول العربية المستوردة للنفط، بما يعكس التأثيرات التي أحدثتها التحولات الإقليمية، والتي تراكمت في الفصل الأخير من العام مع تراجع الطلب العالمي، ولاسيما في دول الاتحاد الأوروبي بسبب أزمة الديون السيادية. ولكن النصف الثاني عام 2011 شهد تحسنا نسبيا، استنادا إلى الارتفاع في الصادرات النفطية اعتبارا من شهر أغسطس، للدول العربية المصدرة للنفط، إلى جانب ارتفاع صادرات الفوسفات لكل من المغرب والأردن.

وتعتبر الدول العربية المستوردة للنفط من أكثر الدول تأثرا بالتحولات الجارية في الطلب في أوروبا. ذلك أن مستوردات الاتحاد الأوروبي من تونس تصل إلى نسبة 80% بالنسبة إلى السلع والمنتجات الصناعية التحويلية، فيما تصل النسبة إلى نحو 65% بالنسبة إلى المغرب، ونحو 40% بالنسبة إلى مصر. ومن المنتظر أن تؤثر التطورات على التجارة والتحويلات

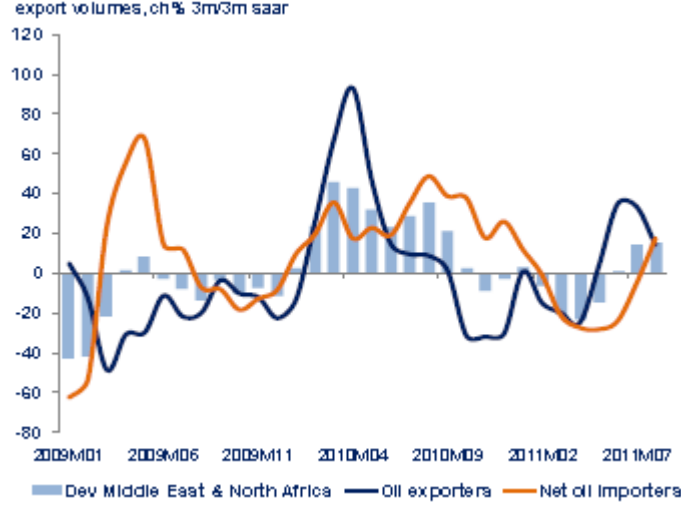
والاستثمار واتجاهات الاستهلاك، بما سيؤدي بالنتيجة إلى ارتفاع تكاليف الاقتراض وتقليص إمكانيات توليد فرص العمل الجديدة. ويبين الجدول التالي أن التأثيرات ستتركز على ثلاث دول هي تونس والمغرب ومصر.

**الصادرات العربية غير النفطية
إلى الاتحاد الأوروبي، 2010**

النسبة من الناتج المحلي الإجمالي (%)	الصادرات غير النفطية إلى الاتحاد الأوروبي
30%	تونس
15%	المغرب
4%	مصر
3%	البحرين
2%	الإمارات
2%	جيبوتي
2%	الأردن
2%	لبنان
1%	الجزائر
1%	ليبيا
1%	عمان
1%	السعودية
1%	سوريا
0%	الكويت
0%	قطر

المصدر: البنك الدولي

عام 2011: بداية انتعاش التصدير في الدول العربية المستوردة للنفط
وتراجع نسبي في الدول المصدرة



المصدر : Thomson-Reuters Data-stream

أما بالنسبة لقطاعات السلع والمنتجات التي ستتأثر بالانعكاسات فيرتبط الأمر إلى حد كبير بمدى مرونة الطلب، وهو العامل الحاسم الذي يحدد حجم التراجع. ويمكن تصنيف السلع واتجاهاتها على الشكل التالي:

- السلع والمنتجات الأولية: عادة يتسم الطلب عليها بعدم المرونة، مثل السلع الزراعية، وبالتالي يتوقع أن يكون انخفاضها ضئيلاً.
- السلع من المدخلات ضعيفة القيمة المضافة المستخدمة في الصناعات التحويلية: ستكون من السلع الأكثر تأثراً بالأزمة.
- سلع الرفاهية: لم يتأثر كثيراً هذا القطاع في أوروبا. وعلى أية حال، فإن إنتاج الدول العربية من هذا النوع من السلع متواضع جداً.

ج. مواطن الضعف الأساسية

على الرغم من الموقع الجغرافي المميز للمنطقة العربية، فإن البلاد العربية نادراً ما تكون على خطوط الإمداد الدولية الرئيسية، فيما الصادرات إلى العالم شديدة التواضع وتشكل أقل من 1% من إجمالي الصادرات العالمية غير النفطية، بالمقارنة مع نسبة 4% لأميركا اللاتينية، وهي المنطقة التي تقارب المنطقة العربية من حيث عدد السكان. ولدى مقارنة دولة مثل مصر مع

دولة أخرى توازيها تقريبا في عدد السكان مثل تركيا، نجد أن تركيا تصدر حاليا خمسة أضعاف ما تصدره مصر.

أما التجارة العربية البينية، فتمثل أقل من 10% من إجمالي التجارة الخارجية، وهو مستوى بالكاد يتجاوز المستويات المحققة في الستينات من القرن الماضي. ولا شك أن البطء الشديد في تطوير مجالات التكامل التجاري الإقليمي شكل سببا رئيسيا للحد من تطور القطاع الخاص في المنطقة العربية بالشكل المطلوب.

ولا تزال الصادرات من النفط الخام ومشتقاته تشكل القسم الأعظم من الصادرات العربية إلى الخارج وكذلك تأتي في صدارة التجارة العربية البينية. وعلى رغم أهمية قطاع النفط، لكنه ليس كافيا لخلق عشرات الملايين من فرص العمل الجديدة التي تحتاجها أسواق العمل العربية.

ولعل الدرس الرئيسي والمشارك لكافة الدول العربية من تجربة تحرير السياسات التجارية هو أن هذه السياسات لا تستطيع بحد ذاتها أن تحدث التأثيرات المرجوة على المستوى الاجتماعي ما لم تتلازم وتتواكب مع سياسات وإجراءات مايكرو اقتصادية متنوعة وتستهدف بشكل خاص خلق فرص العمل الجديدة وإعادة توزيع الدخل على أسس أكثر توازنا وعدالة.

وفي هذا الإطار، فإن تعزيز دور المؤسسات الصغيرة والمتوسطة يحتل أولوية خاصة، نظرا للإمكانيات الكبيرة لها في مجال بناء وتطوير القواعد الإنتاجية وخلق فرص العمل وتحقيق التنمية المتوازنة. وتشير الإحصاءات إلى أن المؤسسات الصغيرة والمتوسطة تمثل نسبة كبيرة من إجمالي عدد الشركات في المنطقة العربية، حيث توفر ما بين 40 - 80% من إجمالي فرص العمل ولها مساهمة أساسية في تكوين الناتج المحلي الإجمالي. وعلى سبيل المثال، فإنها تشكل 94.3% من المشروعات الاقتصادية في دولة الإمارات، حيث توفر وظائف لنحو 62% من القوى العاملة، وتساهم في نسبة 75% من الناتج المحلي الإجمالي. كما أن نسبة مساهمة المؤسسات الصغيرة والمتوسطة إلى الناتج المحلي الإجمالي تشكل في اليمن نسبة 96%، وفي الجزائر نسبة 77%، وفي فلسطين نسبة 59%⁶.

والمشكلة أن هذه المؤسسات تواجه العديد من القيود غير الجمركية، بما يحول دون تطوير قطاعات تصديرية قيمة، كما يحول دون إمكانيات تقدمها إلى الأمام في نطاق السلاسل

الإنتاجية ذات القيم الأعلى. وواقع الأمر أن صغر حجم هذه المؤسسات يجعلها أكثر تأثراً بالتغيرات المفاجئة في النظم الجمركية والقيود الطارئة من غيرها من المؤسسات. وفي المقابل، فإن أي تقدم في مجال التحرير التجاري، ولاسيما في مجال إزالة العقبات غير الجمركية وزيادة الشفافية وتوفير التسهيلات لإتمام العمليات الإجرائية، فمن شأنه أن يوسع الفرص أمام المؤسسات الصغيرة والمتوسطة لاكتساب أسواق جديدة وقدرات تنافسية أعلى.

ثالثاً - التجارة العربية البينية

أ. تأثير الربيع العربي في 2011

تركت التغييرات الجذرية التي بدأت تحدث في عدد من الدول العربية منذ بداية عام 2011 نتيجة لـ "الربيع العربي" تأثيرات عميقة الأثر على الشركات العربية المعنية بالتجارة العربية البينية. ولكن أسواق المنطقة بدأت مؤخراً تتأقلم مع المتغيرات الجديدة بدرجات متفاوتة بين الدول العربية.

وقد واجهت الشركات التجارية العربية صعوبات أساسية في كل من مصر وتونس وليبيا واليمن وسوريا، حيث توقفت الأعمال وكانت هذه الشركات مضطرة لأن تستمر بتمويل عملياتها التشغيلية في هذه الدول حتى في أحلك الظروف، على الرغم من تراجع المبيعات والإيرادات والتأخير الكبير في استلام المدفوعات والتحويلات.

وقد اختلفت الأوضاع بين دولة وأخرى، حيث حدث التغيير بسرعة نسبياً في كل من تونس ومصر، واستمر لفترات أطول في كل من ليبيا واليمن، فيما لا يزال مستمراً في سوريا. وكانت المعاناة الأكبر للشركات التجارية في الدول التي شهدت الأحداث أو لا تزال تشهدا، لكن معظم الشركات العربية تأثرت بما يحدث وتكببت خسائر بسببها.

وتتفاوت الأوضاع الحالية بالنسبة لدول التغيير وغيرها من الدول العربية. وتبدو تونس في طليعة دول التغيير التي تستعيد انطلاقة تجارتها العربية البينية بعد التأثير الكبير الذي سبق أن عانت منه خلال أحداث ليبيا. ويعتبر السوق المغربي الأكثر استهدافاً في المستقبل، خصوصاً وأن الصادرات التونسية سجلت تطوراً خلال الفترة 2007 - 2011 بنسبة 42% باتجاه السوق الليبي، و15.8% نحو الجزائر، و10.4% نحو المغرب⁷.

وكذلك الأمر بالنسبة إلى مصر، بالرغم من تراجع العديد من المؤشرات الاقتصادية الكلية بعد ثورة 25 يناير 2011. فقد جاء أداء قطاع الصادرات المصري مخالفا للتوقعات، مع ارتفاع قيمة الصادرات بنسبة 19% عام 2011 مقارنة بعام 2010، واستحوذت منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى على نسبة 50.8% منها في عام 2011، مقارنة بنسبة 45.4% لعام 2010⁸. وقد بلغت الصادرات المصرية 21.6 مليار دولار عام 2011، مقابل 18.3 مليار دولار عام 2010. ويأتي ذلك على رغم الأجواء غير المناسبة للنشاط الإنتاجي والتجاري في ظل الظروف والاضرابات والاعتصامات المتتالية، بما يشير إلى كفاءة الشركات التجارية المصرية في العمل في ظل أوضاع صعبة، إلى جانب التزام هذه الشركات بالوفاء بالتعاقدات التجارية رغم ارتفاع تكاليف الشحن وتأمين الصادرات وعمليات الضمان.

أما التجارة الخارجية والعربية البينية في اليمن التي تعرضت لاهتزازات كبيرة خلال الفترة الماضية، فتشهد حاليا استعادة لأنشطتها، خصوصا مع توجه الحكومة لإنعاش الحركة الاقتصادية والتجارية بخطط جديدة.

وقد تأثرت باقي الدول العربية بشكل متفاوت، حيث كان كل من لبنان والأردن في مقدمة الدول التي عانت من التداعيات. ويبين الجدول التالي أن صادرات لبنان العربية البينية انخفضت بنسبة 12% بين عامي 2010 و2011، من نحو 1780.4 مليون دولار إلى نحو 1564.9 مليون دولار⁹. أما بالنسبة إلى الأردن، فقد تراجع الصادرات إلى دول "الربيع العربي" خلال عام 2011 بنسبة 9%، مقارنة مع العام السابق، وبلغ مجموع الصادرات الأردنية إلى مصر وسوريا وتونس واليمن وليبيا نحو 6310 مليون دينار عام 2011، مقابل 8340 مليون دينار لعام 2010¹⁰. ومن ناحية ثانية، فقد ارتفعت الصادرات الأردنية إلى مجموع دول منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، ولاسيما إلى العراق، كما ارتفعت مستورداتها من هذه الدول، وخاصة من السعودية حيث يمثل النفط معظم المستوردات منها¹¹.

اتجاهات الصادرات العربية البينية للبنان 2008-2011

ألف دولار

البلد	2008	2009	2010	2011
الجزائر	45,401	55,064	32,960	56,378
البحرين	30,266	23,578	20,607	17,764
جيبوتي	2,543	736	1,916	1,588
مصر	139,109	85,850	215,133	81,655
الإمارات	408,314	404,749	490,754	418,961
العراق	348,465	355,047	372,098	286,579
الأردن	155,508	134,592	124,752	146,538
الكويت	122,788	88,500	80,732	93,881
ليبيا	11,917	12,725	14,467	9,000
المغرب	18,065	17,366	22,173	16,985
موريتانيا	1,516	1,533	1,575	2,006
عمان	15,237	13,513	12,510	17,098
فلسطين	0	0	23	0
قطر	104,656	88,492	93,800	99,432
الصومال	0	192	256	0
السودان	34,571	30,026	23,671	31,719
سوريا	305,023	279,170	249,707	262,542
تونس	11,731	9,302	7,188	9,092
اليمن	16,923	13,303	16,058	13,701
إجمالي الصادرات إلى الدول العربية	1,772,033	1,613,738	1,780,380	1,564,919
إجمالي الصادرات اللبنانية	4,453,615	4,178,107	5,020,981	5,664,099
النسبة %	39.79%	38.62%	35.46%	27.63%

المصدر: الجمارك اللبنانية

والملاحظ أن الصعوبات التي واجهت التجارة العربية البينية اختلفت بحسب الدول والقطاعات ومدة الانقطاع الاقتصادي والتجاري، كما يلاحظ أن الكثير من الشركات لجأت إلى التركيز على أسواق عربية وأجنبية بديلة للتعويض عن فقدان المؤقت لبعض الأسواق. وعلى الرغم من تحسن الأوضاع كثيرا في كل من مصر وتونس وليبيا واليمن، غير أن مصادر الشركات التجارية العربية تفيد عن استمرار التأخير في التحويلات المالية، خصوصا للمبالغ

الكبيرة نسبياً. كما تفيد المصادر ذاتها أن المصارف لعبت دوراً أساسياً في مساعدة هذه الشركات في إدارة المخاطر التي نجمت عن الأحداث وفي تقليص تبعاتها، ولاسيما منها الشركات الكبيرة. أما الشركات والمؤسسات التجارية الصغيرة، فقد واجهت صعوبات كبيرة في الحصول على التمويل والائتمان بسبب المتطلبات الجديدة التي اعتمدها المصارف لإدارة المخاطر في ضوء مستجدات "الربيع العربي".

ب. اتجاهات التجارة العربية البينية للفترة 2008 - 2010

جاءت تداعيات الثورات التي حدثت في عدد من الدول العربية، بالتزامن مع استمرار الأزمات في الاقتصاد الدولي، لتضيف إلى أعباء التراجع الكبير الذي لحظته التجارة العربية البينية بعد انفجار الأزمة الاقتصادية العالمية عام 2008، والتي أدت إلى انخفاض كبير في الصادرات والواردات البينية العربية بنسب بلغت 19% للصادرات و16% للواردات في عام 2009. ويشير الجدول التالي إلى تواضع التحسن في المؤشرات لعام 2010، حيث لم تتجاوز الزيادة في الصادرات البينية نسبة 1% لتصل إلى نحو 77.7 مليار دولار، مقابل نسبة 6% للواردات البينية عند نحو 77.2 مليار دولار. وتلك مستويات أقل بكثير مما كانت قد أحرزته عام 2008 والتي بلغت 95 مليار دولار للصادرات البينية، و86.9 مليار دولار للواردات البينية¹². أما بالنسبة لعام 2011، فمن المتوقع عودة المنحى التراجعي للتجارة العربية البينية للدول العربية بشكل عام.

كما تراجعت حصة الصادرات البينية في الصادرات الإجمالية العربية من نسبة 10.6% عام 2009 إلى 8.6% عام 2010، في مقابل تراجع حصة الواردات البينية في إجمالي المستوردات العربية من نسبة 12.2% إلى 11.8% للفترة ذاتها¹³.

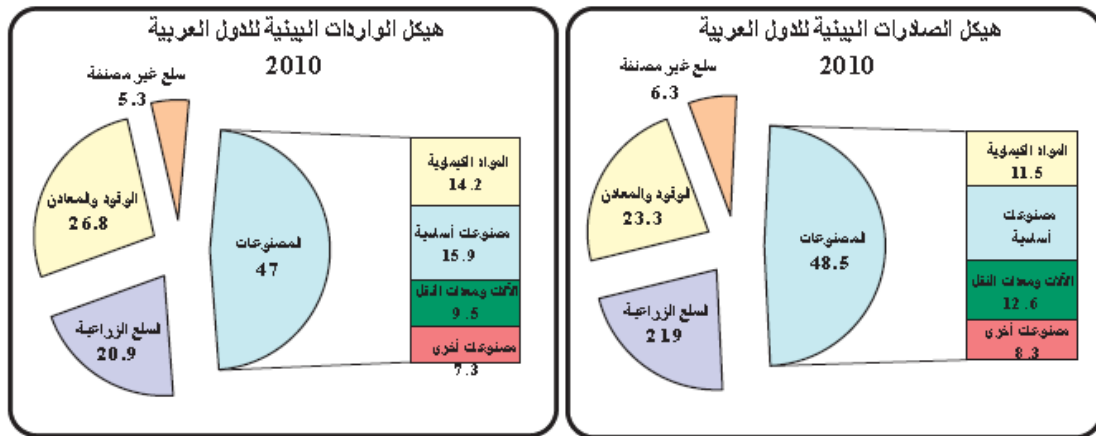
الصادرات والواردات العربية البينية

معدل التغير السنوي 2009-2006 (%)	معدل التغير السنوي (%)					القيمة (مليار دولار أمريكي)					
	2010	2009	2008	2007	2006	2010	2009	2008	2007	2006	
9.5	1.2	19.1-	34.5	20.8	21.1	77.7	76	95	70.7	58.5	الصادرات العربية البينية
						8.6	10.6	8.9	8.9	8.5	%الصادرات البينية/الصادرات العربية
10.7	6.5	16.6-	35.6	19.8	20.9	77.2	72.4	86.9	64	53.4	الواردات العربية البينية
						11.8	12.2	12.9	11.9	13.2	%الواردات البينية/الواردات العربية

المصدر: جامعة الدول العربية وآخرون، التقرير الاقتصادي العربي الموحد 2011.

وتبين الأشكال البيانية التالية الأهمية النسبية للمصنوعات في هيكل الصادرات والواردات البينية للدول العربية، حيث تشكل المصنوعات الحصة الرئيسية منهما، ومعظمها من السلع الوسيطة. ويليهما الوقود والمعادن، ثم السلع الزراعية. وتقدر قيمة التجارة البينية للنفط الخام (صادرات + واردات) بنحو 10.9 مليار دولار لعام 2010، وتشكل نسبة 14.2% من إجمالي الصادرات والواردات العربية البينية¹⁴.

الهيكل السلعي للتجارة العربية البينية لعام 2010



المصدر: جامعة الدول العربية وآخرون، التقرير الاقتصادي العربي الموحد 2011.

ويبين الجدول التالي اتجاهات الصادرات ومصادر الواردات السلعية العربية البينية لعام 2010. ويتبين من الجدول أن التجارة العربية البينية تتسم بشكل عام بتركز التبادل التجاري بين الدول المتجاورة أو في دولة أو أكثر.

اتجاهات الصادرات ومصادر الواردات السلعية العربية البينية لعام 2010 (مليون دولار)

الأردن	الإمارات	البحرين	تونس	الجزائر	جيبوتي	السعودية	السودان	سورية	العراق	عمان	قطر	قمر	الكويت	لبنان	ليبيا	مصر	المغرب	موريتانيا	اليمن	أخرى	المجموع	
3000.9	52.3	45.9	0.1	12.9	123.9	47.7	194.6	87.2	0.0	94.6	35.5	914.3	238.9	77.6	636.1	1.3	125.4	24.6	34.1	253.5	5430.0	
5430.0	36.7	12.6	0.0	33.6	695.1	1.1	107.7	124.0	0.0	14.3	20.8	233.6	376.9	30.9	3052.7	0.1	17.2	11.0	257.3	403.4		
13862.1		1292.5	1.2	153.3	470.3	67.9	181.0	686.6	0.0	1425.5	4760.4	0.0	1228.9	512.8	2201.7	40.1	103.9	47.8	269.0		367.7	
7595.1		203.0	0.0	41.7	624.5	185.0	210.0	340.0	0.0	433.9	1850.0	5.3	482.7	310.0	1780.0	18.0	63.3	29.2	391.4		360.1	
2393.0		9.7	0.0	30.4	41.5	6.9	159.0	141.5	0.0	274.4	123.6	0.2	13.9	72.2	806.1	0.0	16.0	13.0			537.7	
3317.2		0.9	0.1	1.3	44.3	0.0	22.2	39.5	0.0	78.6	47.1	0.0	37.3	0.0	2682.8	0.0	0.0	18.2			301.7	
1745.6	0.0	3.4	24.5	231.8	92.3	731.9	15.2	3.8	0.0	3.1	1.7	6.6	32.3	1.3	19.6	2.9	474.5		0.8	88.9	11.0	
1566.3	0.0	1.5	2.0	99.1	172.7	283.6	9.6	23.0	0.0	14.5	2.5	0.0	17.5	11.2	178.8	0.3	621.2		10.7	96.6	21.4	
1853.9	0.1	0.2	1.1	585.9	346.1	30.7	28.5	0.2	0.0	0.5	0.5	4.2	71.7	52.0	8.8	1.4		624.1	0.1	73.1	24.7	
1585.5	6.9	0.1	0.0	126.0	306.0	17.5	39.7	15.0	0.0	17.7	11.4	0.0	64.0	1.2	278.7	0.0		354.1	19.6	198.1	129.5	
87.9	8.8	0.0	0.0	8.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.7	0.0	0.0	0.1	0.1				0.0	0.0	9.8	0.1	
200.5	7.9	0.0	0.2	14.5	55.2	0.0	0.0	0.0	0.0	6.5	0.0	0.0	0.0	93.0				0.0	0.5	0.0	21.3	0.5
21538.5		609.5	12.4	1695.1	2174.1	9.6	624.9	1347.2	0.0	1049.8	705.9	0.0	2500.6	669.6		410.5	192.0	144.8	3679.9	2960.8	2734.9	
9232.0		201.1	1.1	66.4	1562.9	0.5	284.5	356.5	0.0	249.9	460.8	0.0	412.0	194.1		15.2	9.6	33.9	1099.2	3540.5	611.5	
1621.5		0.0	0.0	43.3	2.8	15.3	1.0	0.0	0.4	0.2	0.4	13.9		160.9	0.0	0.3	10.8	0.0	1319.8	52.4		
2856.7	190.8		1.5	687.3	27.5	20.3	17.5	0.0	36.4	30.5	0.6	175.8		585.4	0.0	40.7	1.3	14.7	939.9	86.4		
6609.5		28.0	11.9	22.9	290.6	331.1	1205.0	508.5	0.0	35.7	16.4	2508.0		42.2	730.5	0.0	71.2	29.5	33.9	438.8	305.1	
2870.3		6.1	0.3	29.4	320.0	150.0	180.0	180.0	0.0	2.7	18.5	450.0		9.7	980.0	0.0	10.4	7.4	10.5	330.0	185.3	
424.1		81.8	0.0	0.1	0.3	0.0	1.3	11.7	0.0	0.9	60.6	0.0	0.0	0.1	15.5	1.3	0.0	0.0	6.9	242.7	0.9	
532.8		50.5	0.0	0.0	24.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	57.8	0.0	0.2	18.3	323.9	0.0	0.0	0.0	0.0	56.7	0.5	
1136.5	0.0	0.0	0.0	10.2	5.1	0.0	5.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		891.9	0.0	0.0	0.0	0.0	5.1	219.1		
10243.2	0.0	51.9	0.0	17.3	744.0	0.0	207.6	0.0	0.0	4.3	315.8		7172.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.3	0.0	0.0	1726.0	
4940.1		98.5	0.7	2.8	56.7	50.4	9.3	80.9	0.0	230.0		199.9	24.4	40.4	426.7	12.2	5.2	7.5	42.8	3581.6	17.6	
5877.3		18.0	0.0	1.4	119.9	0.0	14.6	267.1	0.0	169.0		0.0	8.0	0.1	778.5	3.1	1.4	1.5	138.0	4250.0	38.1	
1204.2	0.0	1.4	0.0	0.0	56.3	0.0	1.1	43.8	0.0		207.4	2.7	4.7	0.1	110.2	0.1	10.6	0.0	96.5	655.1	14.1	
4271.9	15.1	0.4	0.0	7.4	287.0	0.0	103.7	141.0	0.0		234.2	0.0	64.6	0.8	1220.1	0.0	0.5	0.0	545.7	1592.2	58.4	
1.8		0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	
23.6		0.0	0.0	1.5	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	2.3	0.0	0.0	0.0	0.0	18.7	0.0	
3305.2		455.4	0.0	30.5	1241.8	0.4	60.9		0.0	115.2	242.8	0.0	295.1	15.7	314.3	0.0	7.9	46.7	35.9	386.9	55.7	
2973.7		202.1	0.5	12.4	220.2	0.0	110.3		0.0	35.7	89.0	0.0	280.0	1.4	1200.0	0.0	6.2	13.6	155.6	545.3	88.6	
1729.3		12.7	1.5	21.3	201.0	9.7		72.1	0.0	82.7	11.7	266.9	220.7	19.1	245.9	1.9	14.7	7.1	18.0	418.4	103.6	
2357.7		1.7	2.1	48.0	430.0	51.7		356.1	0.0	23.4	10.6	3.2	339.4	25.6	406.6	0.0	24.7	25.0	8.0	369.6	227.5	
1775.7		0.0	0.0	94.1	227.9		36.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	302.6	26.0	9.4		0.9	861.5	0.0	214.9	1.6	
1433.4		0.7	0.0	47.1	450.0		21.3	0.3	0.0	0.0	46.2		203.0	3.2	55.1	0.0	14.0	480.0	6.3	62.2	44.0	
8676.0	95.0	255.0	47.0	398.0		1210.0	535.0	256.0	1.0	229.0	96.0	418.0	827.0	679.0	1677.0	30.0	267.0	214.0	42.0	642.0	739.0	
6272.4	8.0	107.0	3.0	68.0		336.0	100.0	1524.0	0.1	59.0	65.0	3.0	363.0	41.0	2120.0	44.0	413.0	68.0	97.0	730.0	123.0	
886.8	1.5	12.7	76.3		104.2	38.4	33.1	6.1	0.0	5.9	1.6	9.8	62.0	8.8	42.7	0.6	139.7	143.8	2.4	150.0	47.2	
4844.5	0.0	0.0	1.3		419.6	44.0	32.8	56.1	0.0	55.9	11.6	713.4	34.1	0.0	2119.4	0.0	856.2	255.7	35.9	194.8	13.6	
5.9		0.0		1.5	2.6	0.2	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.4	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	
270.9		0.1		40.0	2.8	0.1	1.4	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.1	7.4	0.0	0.3	8.6	0.0	209.0	0.0	
919.0	0.0		0.4	0.1	42.9	3.0	1.8	58.8	0.0	6.6	10.8	15.7	6.7	2.7	247.3	13.7	3.4	1.6	0.6	398.7	9.6	
3395.9	0.2		0.0	5.4	195.5	0.0	10.8	374.7	0.0	25.9	205.3	0.2	62.4	6.2	749.6	10.0	0.4	2.6	26.7	1625.4	53.7	

المصدر: جامعة الدول العربية وآخرون، التقرير الاقتصادي العربي الموحد 2011.

رابعاً - نتائج استبيان اتحاد الغرف العربية بشأن منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى

أ. استبيان 2012/2011

جريا على عادته في كل عام، قام اتحاد الغرف العربية بتعميم الاستبيان الخاص بمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى لعام 2012/2011 على شريحة واسعة من الشركات والجهات المعنية بالتجارة العربية البينية وخدمات النقل والشحن بين البلاد العربية، إلى جانب الشركات المعنية بالخدمات التجارية المالية، وبما يغطي مختلف النشاطات الاقتصادية للتجارة البينية في المنتجات الأولية والصناعية والزراعية وفي الخدمات. وتم إرسال الاستبيان إلى كافة الغرف العربية بغية تعميمه على الشركات المعنية، كما قام الاتحاد بإرسال أكثر من 1000 رسالة إلكترونية إلى الشركات العربية ذات العلاقة بالتجارة العربية البينية.

وتضمنت البيانات الواردة في الاستبيان كل من:

- جدول رقم (1) - البيانات العامة للشركات: اسم الشركة، نوع التجارة، قطاع النشاط التجاري، حجم وقيمة النشاط التجاري سنويا، وسيلة النقل، البريد الإلكتروني.
- جدول رقم (2): مدى تطبيق الإعفاء الجمركي الكامل بنسبة 100%، ومدى إلغاء الرسوم المماثلة للتعريفات الجمركية.
- جدول رقم (3): القيود الجمركية (تشمل السيطرة على الأسعار، القيود المالية، قيود التراخيص، مراقبة الكميات، الاحتكار، القيود الفنية، وطول مدة العبور).
- جدول رقم (4): تكاليف النقل، وتأشيرات السفر.
- جدول رقم (5): المقترحات
- جدول رقم (6): حصيلة نتائج الاستبيان

ب. البيانات العامة للشركات المشاركة في الاستبيان

شارك في الاستبيان 58 شركة من 13 دولة عربية تشمل كل من فلسطين (22)، السودان (7)، لبنان (5)، الأردن (4)، السعودية (4)، سلطنة عمان (3)، اليمن (3)، الكويت (3)، قطر (3)، مصر (1)، سوريا (1)، البحرين (1)، الإمارات (1).

ومعظم الشركات المشاركة معنية بالتصدير (39)، مقابل (34) للاستيراد، و(8) لإعادة التصدير، و(5) لخدمات النقل والشحن، علماً أن معظمها يعنى بأكثر من نشاط تجاري. كما أن معظمها ناشط في مجال تجارة المصنوعات (31)، مقابل (14) لتجارة المواد الخام، و(8) للتجارة الزراعية، و(4) لخدمات النقل والشحن، و(4) للخدمات المالية.

أما بالنسبة إلى وسيلة النقل المستخدمة، فيأتي في المقدمة النقل البري بمجموع (46)، ثم النقل البحري (36)، ومن ثم (23) للنقل الجوي، علماً أن معظم الشركات تستخدم أكثر من وسيلة للنقل التجاري.

ج. نتائج الاستبيان

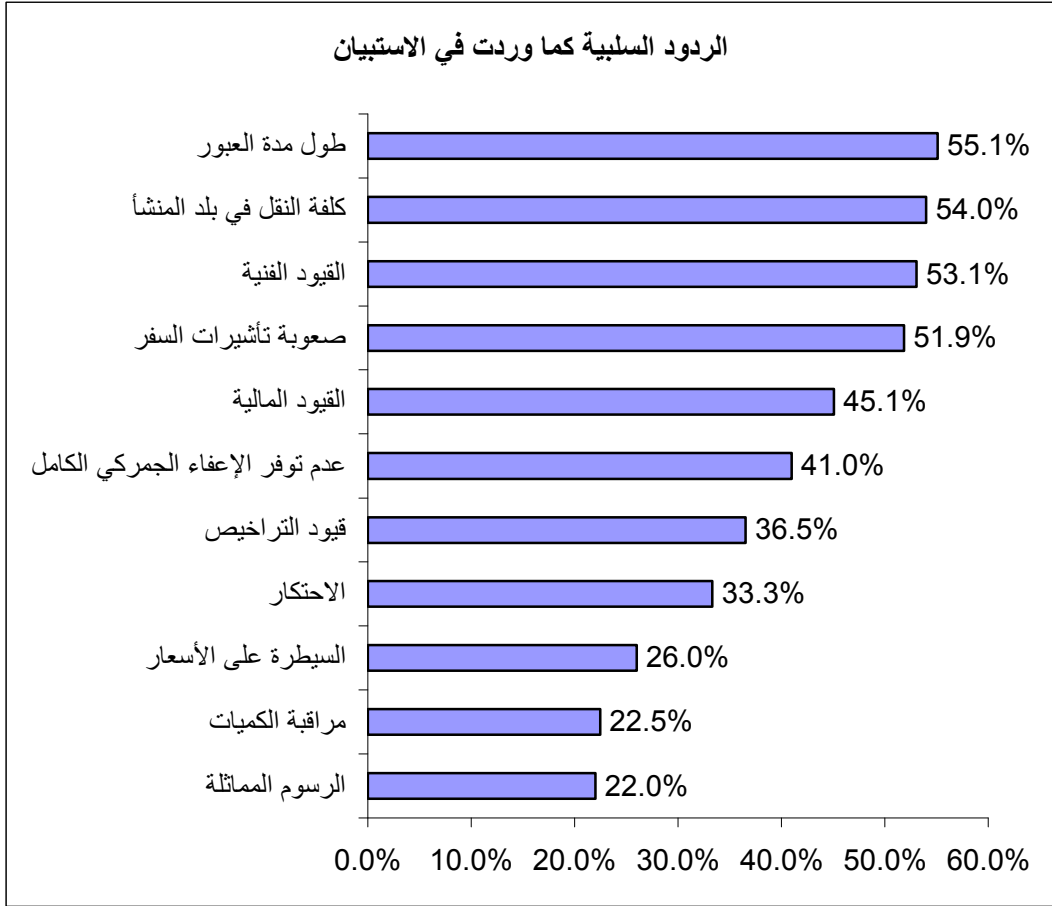
ج. 1) القيود الأساسية البارزة في الاستبيان: تعكس النتائج قيوداً أساسية تواجه التجارة العربية البيئية، حيث تكاد تتساوى الصعوبات بسبب طول مدة العبور وارتفاع تكاليف النقل، ويحل طول مدة العبور في طليعة المعوقات بنسبة ردود سلبية بلغت 55.1% من إجمالي الردود، فيما يأتي ارتفاع تكاليف النقل في بلد المنشأ في المرتبة الثانية بنسبة ردود سلبية بلغت 54%. وحلت القيود الفنية في المرتبة الثالثة بنسبة ردود سلبية بلغت 53.06%. وجاءت الصعوبات الناجمة عن تعقيدات الحصول على تأشيرات الدخول إلى الدول العربية في المرتبة الرابعة بنسبة 51.85% للردود السلبية. وتلاها القيود المالية بنسبة 45.1%، وعدم توفر الإعفاء الجمركي الكامل بنسبة 41%، والقيود على التراخيص بنسبة 36.54%، وبسبب الاحتكار بنسبة 33.33%، والسيطرة على الأسعار بنسبة 26%، ومراقبة الكميات بنسبة 22.45%، والرسوم المماثلة بنسبة 22%.

الردود السلبية كما وردت في استبيان اتحاد الغرف العربية

لعام 2012/2011

41.00%	عدم توفر الإعفاء الجمركي الكامل
22.00%	الرسوم المماثلة
	القيود غير الجمركية
55.10%	طول مدة العبور
53.06%	القيود الفنية
45.10%	القيود المالية
36.54%	قيود التراخيص
33.33%	الاحتكار
26.00%	السيطرة على الأسعار
22.45%	مراقبة الكميات
	ارتفاع تكاليف النقل
54.00%	بلد المنشأ
51.06%	بلد العبور
42.55%	البلد المصدر إليه
44.44%	البلد المستورد منه
51.85%	صعوبة تأشيرات السفر

المصدر: مستخلص من استبيان اتحاد الغرف العربية لعام 2012/2011.



المصدر: استبيان اتحاد الغرف العربية لعام 2012/2011.

ج. 2) القيود غير الجمركية:

- **طول مدة العبور:** يتصدر القيد الناشئ عن طول مدة العبور قائمة العقبات التي تواجه التجارة العربية البينية، ويأتي في المرتبة الأولى أيضاً بالنسبة إلى القيود غير الجمركية، حيث بلغت نسبة الردود السلبية إلى إجمالي الردود لهذه العقبة 55.1%. وأوردت شركات أردنية عن مواجهة صعوبات في هذا المجال على الحدود للعراق والسعودية وقطر. كما أشارت شركة من الإمارات إلى تكبد تكاليف من جراء الرسوم والإجراءات بسبب التأخير في وصول البضائع، واشتكت شركة من البحرين من التأخير الكبير لعبور الشاحنات عبر جسر الملك فهد، فيما أفادت شركتين من سلطنة عمان بمواجهة تأخير من قبل السعودية.

- **القيود الفنية:** حلت في المرتبة الثانية بالنسبة للقيود غير الجمركية، وفي المرتبة الثالثة بالنسبة للاستبيان بشكل عام، حيث بلغت نسبة الردود السلبية 53.1% من إجمالي الردود. وأشارت شركة أردنية إلى مواجهة قيود فنية في كل من السعودية والإمارات والمغرب ومصر والأردن، كما أشارت شركة أردنية أخرى إلى الصعوبات الفنية التي تواجهها بالنسبة إلى الشهادات الصحية في كل من سوريا وقطر. واشتكت شركة من الإمارات إلى مشكلة اعتماد المنتج عدة مرات للتمكن من تصديره إلى عدة مستوردين. ووردت إشارة من شركة عمانية إلى مواجهة قيود فنية من قبل السعودية. وحددت شركة قطرية المشكلة بتعقيدات دلالة المنشأ.

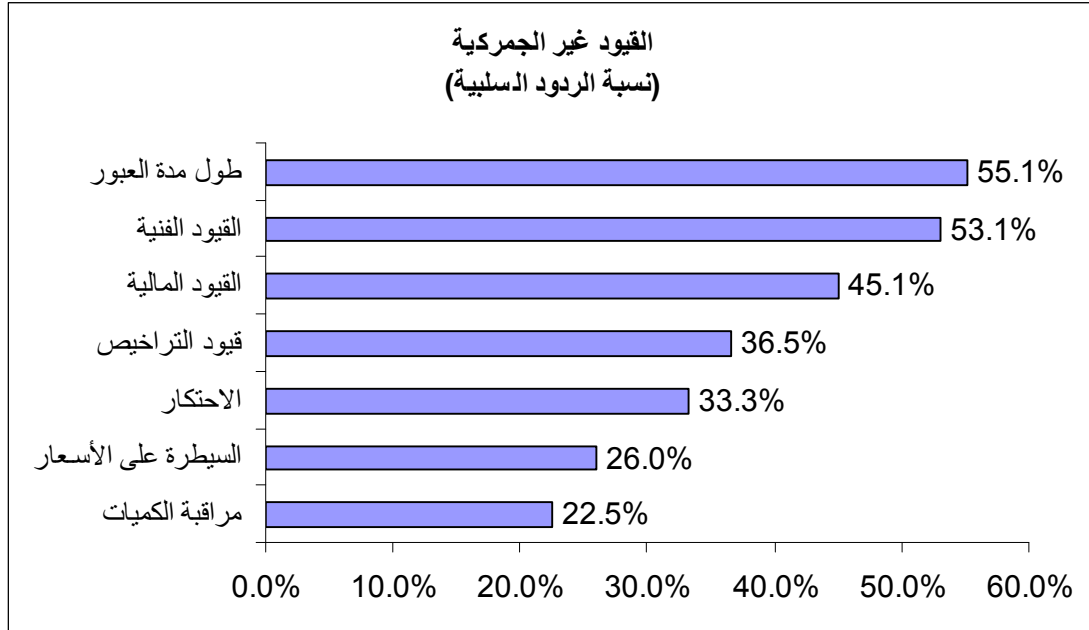
- **القيود المالية:** جاءت في المرتبة الثالثة في قائمة القيود غير الجمركية، بنسبة ردود سلبية بلغت 45.1%، حيث تمت الإشارة إلى مغالاة المصارف العربية والعالمية بأسعار التحويلات ورسوم الاعتمادات، خصوصا بالنسبة للعمولات. ومن اللافت شكوى وردت من شركة فلسطينية تتعلق بمواجهة عقبات لدى ورود أي تحويلات مالية من الخارج.

- **قيود التراخيص:** شكلت نسبة الردود السلبية في هذا المجال 36.5% من إجمالي الردود السلبية لتحل في المرتبة الرابعة بالنسبة للقيود غير الجمركية. ولفتت شركة من لبنان إلى وجود تعقيدات لا حصر لها للحصول على رخص الاستيراد، وأشارت شركة سعودية إلى مشكلة أن المغرب يشترط الحصول على رخصة استيراد إلى جانب طباعة اسم المستورد على المنتج. كما حددت شركات أخرى مواجهة هذه القيود في كل من الإمارات والأردن وسوريا، إلى جانب المغرب.

- **الاحتكار:** جاء في المرتبة الخامسة للقيود غير الجمركية بنسبة ردود سلبية بلغت 33.3%، ولم ترد تفاصيل سوى من شركتين، إحداهما أشارت إلى أن بعض الدول تتجنب دخول بضائع مشابهة لإنتاجها بوضع العراقيل، والأخرى لفتت إلى حصر التجارة بأصحاب الامتيازات لجهات محدودة.

- **السيطرة على الأسعار:** جاءت في المرتبة السادسة بنسبة ردود سلبية بلغت 26%، فيما لم تعبر بعض التفاصيل التي وردت عن المشاكل الفعلية الناجمة عن ذلك.

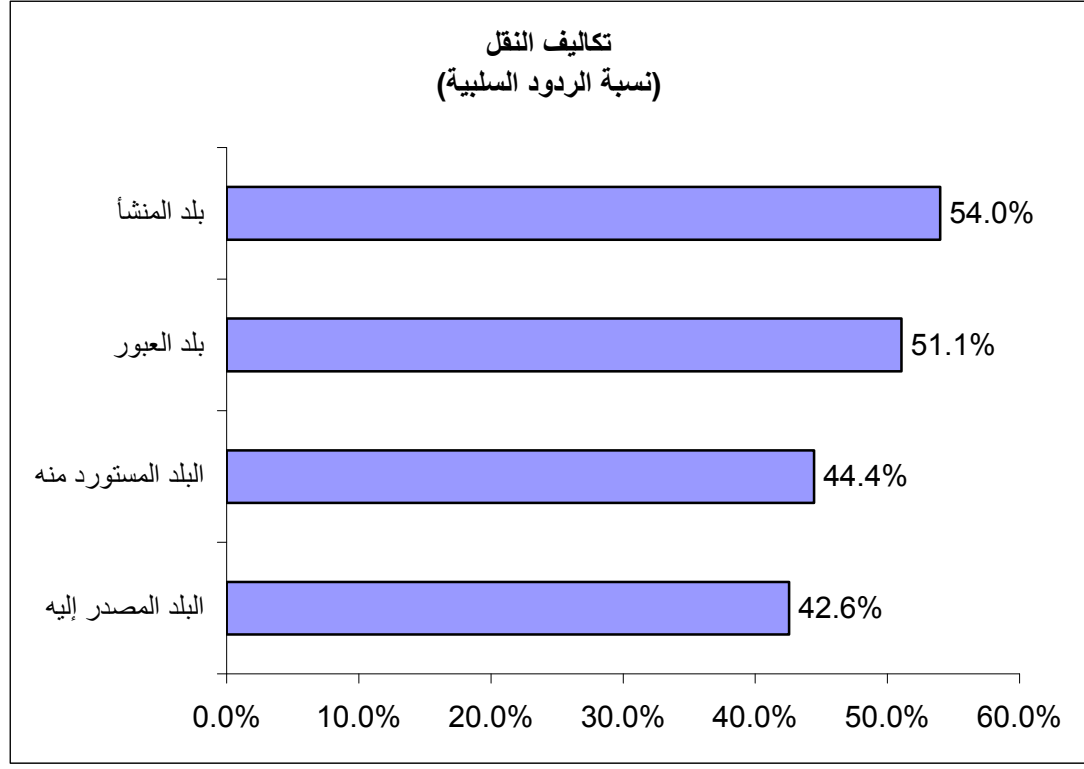
- مراقبة الكميات: حلت في المرتبة السابعة بنسبة ردود سلبية بلغت 22.5%، حيث أشارت شركة من اليمن إلى فرض السلطات السعودية لقيود كمية على المنتجات الزراعية المصدرة برا.



ج. 3) تكاليف النقل التجاري: يبرز الاستبيان أن مشكلة تكاليف النقل تحل في المرتبة الثانية بالنسبة للقيود التي تواجه التجارة العربية البينية، علماً أن الردود السلبية تأثرت بمستويات الأسعار والتكاليف في الدول التي وردت منها الردود. وقد بلغت نسبة الردود السلبية بالنسبة لتكاليف النقل في بلد المنشأ 54%، مقابل 51.06% لتكاليف النقل في بلد العبور، و44.44% للبلد المستورد منه، و42.55% للبلد المصدر إليه. وتشمل هذه التكاليف كل من تكاليف النقل المباشرة، مثل الشحن والتأمين، والتكاليف غير المباشرة، مثل الجرد والتخزين، إلى جانب تكاليف المعابر الحدودية على الوثائق ومن جراء التأخير والعرقلة.

وتعود الأسباب الرئيسية لارتفاع تكاليف النقل التجاري حسبما أفاد المشاركون بالاستبيان إلى ارتفاع أسعار الوقود، وارتفاع تكاليف الشحن في ظل ضعف المنافسة واحتكار وسطاء الشحن، وكذلك ارتفاع كل من رسوم العبور، وكلفة التأمين، وبسبب طول مدة الانتظار على

الحدود، مع دفع ضرائب إضافية مثل الضرائب على السائقين والشاحنات، وعدم وجود خطوط نقل تجاري منتظمة.



لمصدر: استبيان اتحاد الغرف العربية لعام 2011/2012.

ج. 4) صعوبة تأشيرات السفر: حل هذا القيد في المرتبة الرابعة من إجمالي القيود الرئيسية التي تضمنها الاستبيان، وبلغت نسبة الردود السلبية نسبة 50.9%. وأوردت شركة أردنية عن مواجهة صعوبات في هذا المجال من قبل كل من السعودية والكويت والمغرب، كما أشارت شركة إماراتية وأخرى قطرية إلى الصعوبات من قبل السعودية، فيما تواجه الشركات الفلسطينية صعوبات من قبل دول الخليج وسوريا ولبنان وقطر.

ج. 5) عدم الالتزام بالإعفاء الجمركي الكامل: بلغت نسبة الردود السلبية 41%، حيث قام العديد من المشاركين بتحديد الدول غير الملتزمة، حسبما يرد في الملحق الإحصائي، والتي تضمنت معظم الدول العربية، حيث شملت كل من العراق، المغرب، السودان، سوريا، الأردن، الجزائر، تونس، الإمارات، عمان، فلسطين، قطر، السعودية، البحرين، مصر، واليمن.

ج. 6) الرسوم المماثلة للتعريفات الجمركية: يلاحظ أن هذا القيد احتل المرتبة الأدنى بين مختلف القيود الواردة في الاستبيان عند نسبة 22% للردود السلبية، علما أن عددا من الشركات أفاد بمواجهة هذه القيود من قبل معظم الدول العربية.

د. المقترحات: يلاحظ التناسق في المقترحات المقدمة من حيث تركيزها على تفعيل منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، والالتزام بالاتفاقيات المعقودة بين الدول العربية، مع التأكيد خصوصا على ما يلي:

- إزالة كافة العقبات والالتزام بتطبيق أحكام المنطقة لفتح الأسواق العربية على بعضها البعض، وما يقتضيه ذلك من تفعيل للتعاون بين الحكومات العربية أمثالا بالاتحاد الأوروبي.
- اتخاذ ما يلزم من إجراءات بحق الدول التي لا تطبق أحكام منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى.
- تقصير المدة الزمنية التي تستغرقها الإجراءات الحدودية، والحد من تكرار الإجراءات عند كل منفذ جمركي.
- العمل على تخفيض تكاليف النقل التجاري بكافة أشكاله، وخصوصا على المعابر الحدودية، وتخفيض الضرائب والرسوم بالأخص على السلع التموينية والمواد الخام والمدخلات الإنتاجية.
- توضيح الإجراءات المتعلقة بأمور النقل والجمارك.
- توحيد المواصفات والمقاييس للسلع والمنتجات العربية.
- تسهيل الحصول على تأشيرات السفر لرجال الأعمال وسائقي الشاحنات، ومنح مزايا خاصة عن طريق الغرف التجارية.
- زيادة الثقة بالمنتجات العربية، وإقامة معارض للترويج لها، وتشجيع الاستثمار في إنتاجها، والحد من الاحتكار في عمليات الإنتاج والتجارة.

خامسا - منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى بين المروحة والطموح

أ. تساؤلات بشأن آليات تفعيل المنطقة

شكل موضوع منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى محور أعمال الدورة (89) للمجلس الاقتصادي والاجتماعي التي عقدت خلال شهر فبراير 2012. لكن الأمور الإدارية الخاصة بالمنظمات العربية طغت على ما عداها من موضوعات ومناقشات، فيما لا تزال الصعوبات التي تواجه منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى على حالها.

كما شكل موضوع التجارة العربية البينية حيزا ضئيلا جدا من محاور القمة العربية في بغداد التي عقدت في نهاية شهر مارس 2012. وقد كانت نتائج هذه القمة بشأنه بمثابة تمنيات عامة أكدت على حرية التجارة والاستثمار وتفعيل دور القطاع الخاص والمجتمع المدني للتنمية الشاملة في إطار منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، والتحرك نحو إقامة الاتحاد الجمركي وصولا للسوق العربية المشتركة عام 2020.

ولا شك أن التفكير الاقتصادي العربي الرسمي لا يزال بعيدا عن الاستجابة لسؤال النمو والتكامل التجاري وصحة ورفاهية المستهلك، ناهيك عن الأسئلة المتعلقة بالتشغيل ومحاربة الفقر، خصوصا في البلدان التي تجاوزت الخطوط الحمراء في موضوع التوازن.

أما ملفات العمل الاقتصادي العربي المشترك، فمعظمها لا تمتلك أدوات تفعيلها لوضعها موضع التنفيذ الفعلي. إذ كيف يمكن تطوير قطاع التجارة العربية البينية فيما قاعده الإنتاج العربي لا تزال بحاجة إلى تطوير بحد ذاتها؟. ألم تتراجع مؤشرات التجارة البينية بمجرد تراجع أداء الاقتصاد العالمي بعد كارثة الأزمة الاقتصادية العالمية لعام 2008، وكذلك بعد تراجع الأداء الاقتصادي في منطقة اليورو منذ عام 2009، بسبب ضعف الترابط الاقتصادي والتجاري بين الدول العربية وانكشافها الشديد تجاه التداعيات الخارجية؟.

ألا تدل نتائج الاستبيان المرفق بهذه الدراسة على الارتفاع النسبي في نسبة عدم التزام الدول بأحكام المنطقة؟، حيث شكلت الردود السلبية في مجال عدم الالتزام بالتعريف الصفوية نسبة 41% من إجمالي الردود الواردة. وكيف نتوقع تفعيل هذه المنطقة في ظل ضعف البنية التشريعية المتعلقة بالتجارة في عدد من الدول العربية واستمرار التباين في ما بينها، ولاسيما ما

يتعلق بقوانين الحماية من الإغراق وحماية المستهلك؟. بل هل من المعقول الحديث عن اتحاد جمركي عربي في ظل غياب لقوانين التعريف الجمركية في معظم الدول العربية أو تجميد تنفيذها حتى لدى وجودها؟.

وماذا عن هيكلية الاقتصاد العربي الذي لا يزال القطاع الخاص فيه مهمشا، ويعتمد على الاستثمارات الحكومية بنسبة 60%، وعلى الربح بنسبة 70%، فيما يتم استيراد نسبة 90% من الاحتياجات من السلع والمنتجات الصناعية، في ظل فجوة غذائية لامست 40 مليار دولار سنويا، وغياب كامل لسياسات الاندماج المالي والنقدي، أو لأية آلية إقليمية للمقاصة ولتسوية المدفوعات العربية؟. أليس من اللافت أن العقبات الناجمة عن الاحتكار تمثل حيزا مقلقا في قائمة المعوقات التي تواجه منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، خصوصا وأن نتائج الاستبيان المرفق بهذه الدراسة تظهر أن 33.3% من المشاركين يواجهون هذه العقبة الأساسية.

ب. احتياجات تطوير كفاءة النقل التجاري

ب.1. تأثير لوجستيات النقل في ارتفاع التكاليف

يشكل ضعف كفاءة النقل التجاري بين البلاد العربية أحد أهم المعوقات التي تواجه تعزيز التجارة العربية البينية بسبب التأثير الشديد لذلك في ارتفاع تكاليف النقل. والواقع أن نتائج استبيان اتحاد الغرف العربية في هذه الدراسة، كما في كافة التقارير السابقة التي أعدها الاتحاد حول المنطقة، تؤكد أن كلفة النقل التجاري تأتي دائما في طليعة المعوقات التي تواجه الشركات العربية المعنية بالتجارة العربية البينية. ويحل في المرتبة الأولى في سلم المعوقات بحسب الاستبيان مشكلة طول مدة العبور التي تستغرق وقتا طويلا نسبيا، والتي تتجم في معظم الأحيان عن ضعف كفاءة النقل على كل حال. وتليها القيود الفنية، ثم صعوبة الحصول على تأشيرات الدخول إلى الدول العربية.

وتشير التقديرات أن الإجراءات البيروقراطية للعمليات التجارية بين البلاد العربية تستهلك قرابة 95 يوما في العام الواحد¹⁵. كما تشير إلى أن مجموع التكاليف الإضافية للوجستيات للنقل، بما فيه القيود غير الجمركية وضعف البنية التحتية للنقل، تزيد من تكاليف العمليات التجارية في المنطقة العربية بنسبة لا تقل عن 10% من إجمالي التكاليف التجارية. والوضع يختلف بين دولة وأخرى ومن قطاع إلى آخر، حيث تصل الكلفة الإضافية بالنسبة لقطاع الملابس في مصر

إلى نسبة 15% من إجمالي تكاليف العمليات التجارية¹⁶. وهناك دراسات تؤكد أن التجارة بين دولتين عربيتين تستغرق وقتاً أطول وكلفة أعلى من التصدير إلى الولايات المتحدة.

وللمقارنة، تشير دراسة أجريت عن تطور تكاليف التجارة في منطقة آسيا - الباسيفيك (APEC) خلال الفترة 2007 - 2010 إلى انخفاض تكاليف المعاملات التجارية بنسبة 5%، بما حقق وفراً قدره 58.7 مليار دولار للشركات المعنية بالتجارة الإقليمية في هذه المنطقة. ومن اللافت حقا أن الدراسة تشير إلى أن هذه التحسن جاء بفضل تقليص الوقت المستغرق لتخليص البضائع عبر الحدود، على الرغم من ارتفاع الرسوم والضرائب على الاستيراد والتصدير في دول الإقليم.

ب.2. تباين الهياكل والتشريعات الناظمة للنقل

هناك تباين واسع في الهياكل المؤسسية والتشريعات الناظمة للنقل في الدول العربية، إلى جانب غياب التشريعات المختصة بالنقل في عدد من الدول والقطاعات، واختلاف نظم الضرائب والرسوم ومسمياتها. ومن اللافت كثرة عدد الجهات المعنية بالنقل في عدد من الدول، حتى أن هناك دولة واحدة فيها 20 جهة معنية بتنظيم القطاع¹⁷. وبالنسبة إلى قطاع السكك الحديدية، فهناك الكثير من الدول التي تفتقر إليها، وحتى إن وجدت فإنها تفتقر إلى الكثير من الوصلات. كما هناك غياب للتشريعات الناظمة للسكك الحديدية في معظم الدول، كما الحال بالنسبة للبحرين واليمن.

وهناك تفاوت شاسع بين الدول العربية بالنسبة إلى الانضمام إلى الاتفاقيات الخاصة بالنقل، ولاسيما بالنسبة إلى الاتفاقيات الدولية الواجب الانضمام إليها لتأهيل نظام النقل العربي لتعزيز التجارة العربية داخل الإقليم ومع الخارج أيضا. وبالنسبة إلى اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي، فإن سلطنة عمان غير منضمة لهذا الاتفاق، كما أن الإمارات لم تصدق على قرارها بالانضمام. أما اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي، فإن كل من العراق وسلطنة عمان وقطر غير منضمة له، فيما الكويت لم تصدق بعد على قرارها بالانضمام¹⁸.

ب.3. ثغرة التمويل

يمكن القول أن الدول العربية تواجه بصورة عامة ثغرة رئيسية في مجال تمويل مشروعات النقل، خصوصا بالنسبة للدول العربية غير النفطية. ومع أن البلاد العربية تستثمر قرابة 60 مليار دولار سنويا في مشروعات البنى التحتية، لكن التقديرات تشير إلى حاجتها إلى نحو 100 مليار دولار سنويا، بما يعني وجود فجوة بمقدار 40 مليار دولار سنويا في هذا المجال¹⁹.

وتعد دول الخليج العربية أكثر الدول التي استثمرت مؤخرا في مجال مشروعات النقل، ولاسيما منها الإمارات والسعودية وقطر. كما تشهد هذه الدول حاليا طفرة في مشروعات الشراكة التي تقام بالاشتراك بين القطاعين العام والخاص. وتلك مسألة حيوية جدا نحتاج إلى تعميمها في باقي الدول العربية، نظرا لأهمية استقطاب رؤوس الأموال الخاصة لتمويل مشروعات البنية التحتية للنقل بالاشتراك مع القطاع العام.

والواقع أن تطوير قطاع النقل وتكامله بين البلاد العربية يشكل أهم دعائم التكامل الاقتصادي العربي المنشود. ومن شأنه أن يحقق نتائج مباشرة في تحسين كفاءة النقل التجاري وتخفيض تكاليفه، كما له انعكاسات غير مباشرة واسعة وكبيرة على كفاءة الاستثمار في المنطقة العربية بشكل عام، ناهيك عن تأثيراته المتنوعة على معدلات الإنتاج والإنتاجية. وهناك تقديرات تشير إلى أن زيادة الاستثمار في مجال النقل بمقدار 1% فقط يمكن أن تحقق زيادة بنسبة 3% في الناتج المحلي الإجمالي²⁰.

ب.4. الصعوبات والمقترحات بشأنها

يمكن تحديد أبرز الصعوبات اللوجستية في المنطقة العربية بشكل عام على الشكل التالي:

- معاناة السائقين في الحصول على تأشيرات الدخول إلى الدول العربية والتي تستغرق وقتا طويلا نسبيا.
- إجراءات التفتيش والمعايينة المعقدة وعدم تحديد وقت زمني لإنهاء هذه العمليات.
- تعدد عمليات التفرغ والشحن والتحميل وتكرارها عند نقاط الحدود حتى ضمن البلد الواحد.

- تدني كفاءة المعابر والموانئ في إنجاز العمليات بشكل عام، مع وجود تفاوت بين الدول العربية.
- التباين في القوانين الخاصة بالحمولات المحورية، حيث لكل دولة أنظمتها وقيودها على الأوزان الصافية الإجمالية، بدعوى الحفاظ على الطرق.
- مواجهة الشاحنات العابرة احتمال عودتها فارغة بسبب عن عدم السماح لها بتحميل بضائع عند العودة، بما يعني أنها تعمل بنسبة 50% من إمكانياتها، وما لذلك من تأثيرات في ارتفاع الكلفة التجارية. والواقع أن اتسام البلاد العربية بكونها تستهلك أكثر بكثير مما تصدر، يعني أن الإنتاج المحلي المخصص للتصدير محدود جدا، بما يضاعف احتمالات ضعف التحميل في رحلة العودة.
- مواجهة منافسة غير متكافئة من دولة إلى أخرى بسبب اختلاف تكاليف التشغيل، حيث تأتي تكاليف الوقود على رأس قائمة تكاليف النقل المؤثرة، خصوصا بالنسبة للدول العربية غير النفطية.
- عدم ثبات تعريفات النقل على المرور العابر.
- عدم الالتزام بأحكام المنطقة في بعض الحالات، وفرض رسوم وضرائب تحت مسميات مختلفة.
- انخفاض كفاءة التشغيل بالنسبة لوسائل النقل المبردة نظرا لموسمية التجارة بالمواد الغذائية.
- ضعف الترابط في شبكات الطرق البرية التي تعاني من نقص في الوصلات واختناقات حول المدن الكبرى، مع وجود أجزاء ومقاطع دون المستوى الفني أو ضعيفة الصيانة.
- نقص الخدمات الضرورية الأساسية على الطرق والمعابر، كالاستراحات والفنادق والمطاعم والإنارة ومحطات الوقود وورش الإصلاح.
- النقص في أسطول النقل البحري العربي وعدم كفاية الخطوط الملاحية العاملة، مع افتقار عدد كبير من الموانئ للمعدات والتقنيات العالمية المستخدمة في الشحن والتفريغ مما يعيق من سرعة نقل البضائع.
- ارتفاع تكاليف الشحن الجوي بين الدول العربية وفرض بعضها لرسوم على الناقلات الجوية غير الوطنية.

وفي ضوء هذه الصعوبات المتنوعة والمتشعبة، فإنه من المهم جدا تسريع تنفيذ مشروعات الربط في البنية التحتية التي أقرت في القمم الاقتصادية العربية، واتخاذ كل ما يلزم من قرارات لوضعها موضع التنفيذ الفعلي وفقا لجدول زمني محدد. ويجب إزالة العقبات اللوجستية وتأمين الخدمات الضرورية وتوفير معلومات وخرائط للنقل حديثة وصحيحة. ومن

المهم تفعيل الاتفاقيات القائمة في مجال النقل بين الدول العربية، والتي تحكمها الاتفاقيات الدولية التي تنظم النقل الدولي على الطرق، إلى جانب عقد اتفاقيات مشاركة بين الدول العربية في مجال النقل البحري، بحيث تغطي بعضها البعض على الخطوط الملاحية بدلا من الشحن على السفن الأجنبية. وكذلك إقرار اتفاقية عربية لتسهيل الحصول على تأشيرات السفر للتجار والصناعيين وأصحاب الأعمال العرب، إلى جانب سائقي الشاحنات المعنيين بالتجارة البينية.

ومن المهم أيضا تعزيز دور القطاع الخاص العربي في الاستثمار في مشروعات البنية التحتية للنقل التجاري على المستوى الوطني والعربي البيني، وتوفير البنية التشريعية التي تشجع ذلك من خلال وضع تشريعات وقوانين عربية منسقة لتنظيم الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

ولا بد من إعادة تقييم الممارسات الجمركية القائمة ووضع برامج لإصلاح الإجراءات التي يتبين عدم كفاءتها بغية وضع نظام عربي متكامل يحقق الزيادة المطلوبة في كفاءة النقل التجاري. ومن المهم وضع قاعدة معلومات شاملة للهيكل والتشريعات النازمة للنقل في البلاد العربية. وعلى المستوى الوطني، من المفيد تشكيل لجان تنسيق في كل دولة لترشيد وتوحيد القوانين والنظم وضمان التنسيق وسرعة التحرك والتنفيذ.

سادسا - متطلبات المرحلة الجديدة في ضوء التطورات

أ. إعادة الاعتبار إلى العلاقة بين التجارة والتنمية

إن الأحداث غير المسبوقة التي يشهدها العالم العربي منذ بداية عام 2011، والتي أحدثت تحولات أساسية واسعة النطاق ومتزامية الأهداف، أعادت التأكيد على الترابط الشديد بين التكامل التجاري في المنطقة العربية من جهة، ومجالات خلق فرص العمل والارتقاء بمعدلات التنمية بشكل عام من جهة أخرى.

ومن هنا أهمية العمل الجدي على إزالة القيود غير الجمركية التي لا تزال تحول دون التقدم المطلوب في مجال التكامل التجاري العربي، وتمثل بالتالي عقبات أساسية تجاه إمكانات استفادة الشركات الخاصة العربية من الامتيازات التي تتيحها منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى.

وهذا الموضوع في غاية الأهمية، بالأخص وأن نسبة 27% من القوى البشرية العربية العاملة عاطلة عن العمل، وأن نسبة 60% من هذه النسبة هم من الشباب²¹. ونحتاج في المرحلة المقبلة إلى التركيز على اتخاذ كل ما يلزم من إجراءات وطنية وعربية مشتركة لتحريك عملية التكامل بالشكل المرتجى، وبما يتيح للقطاع الخاص القيام بدوره كمحرك رئيسي للتنمية والإنتاجية والابتكار ولخلق فرص العمل، ويساهم في تعزيز التجارة ومعدلات التوظيف، وبالأخص في المجالات التالية:

- اضطلاع القطاع الخاص بدور أساسي في تشكيل السياسات التجارية الوطنية والعربية المشتركة.
- توفير الدعم المناسب للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة لتعزيز إنتاجيتها ومجالات مساهمتها في التجارة العربية البينية.
- التركيز على تخفيض تكاليف التجارة على المستوى الوطني والعربي المشترك، ولاسيما منها تكاليف النقل التجاري البيني العربي، بالأخص من خلال العمل على تقليص الوقت والإجراءات المطلوبة للعمليات التجارية.
- إدماج التجارة العربية البينية في إطار سياسات التنمية الوطنية، بما فيه سياسات التوظيف، بحيث يدعم كل منهما الآخر في سبيل تحقيق أهداف التنمية الوطنية والعربية الشاملة.
- السعي لتشكيل توجه مختلف عن السابق للتجارة بعيدا عن الريعية والأنماط التي تعود إلى العهود الاستعمارية، والتي ساهمت في تأخير بناء القدرات الاقتصادية الذاتية وتأخير تكاملها مع محيطها العربي، وذلك بالتركيز على زيادة التجارة الإقليمية وزيادة التكامل الاقتصادي العربي في شتى المجالات.

ب. تكوين نموذج عصري للتكامل

تحتاج البلاد العربية لأن تكون نموذجا خاصا بها للتكامل استنادا إلى خصوصياتها وظروفها ونقاط القوة التي تمتلكها. ولا يكفي إقامة منطقة للتجارة الحرة أو حتى إقامة اتحاد جمركي لتحقيق الزيادة المنشودة في التجارة البينية. فالأمر ينطوي على مجموعة واسعة من العوامل التي تؤثر في التجارة والتي تتنوع ما بين العوامل الاقتصادية واللوجستية إلى العوامل المؤسسية والتشريعية وغيرها من العوامل، بما فيه العوامل السياسية.

وهناك تطورات أساسية حدثت في التجارة الدولية خلال العشرين عاما الماضية لا بد لأي نموذج جديد أن يأخذها بعين الاعتبار، وبالأخص في مجالين رئيسيين. الأول هو تنامي شبكات الإنتاج العالمية التي تعتمد على إنجاز مختلف مراحل الإنتاج للسلعة الواحدة في مناطق مختلفة بناء على المزايا النسبية لهذه المناطق. والثاني هو التطور في مفهوم المنافسة التي باتت لا تقتصر على الإنتاج بأسعار منخفضة، بل تشمل أيضا القدرة على تحقيق الكفاءة في مجالات سلسلة الإمدادات واللوجستيات، بما فيه النقل، والجمارك، والاتصالات، والخدمات المالية.

ج. تصويب سياسات الإصلاح

على رغم انقضاء أكثر من عام على انطلاق "الربيع العربي"، لم تشهد البلاد العربية أية محاولة جديدة للإصلاح الاقتصادي بشكل جدي، خصوصا على مستوى العمل العربي المشترك، حيث العقبات التي تواجه التجارة العربية البينية لا تزال على حالها. وهذا الأمر يدعو للاستغراب، نظرا لأن الانحراف الحاصل في الاقتصادات العربية وسخط المجتمعات العربية على أوضاعها المعيشية لعبا دورا أساسيا في تحريك الاحتجاجات والثورات الشعبية التي حصلت.

وقد تركزت ردة فعل الحكومات العربية تجاه التطورات بمحاولة استيعاب ما حصل واستباق الأمور من خلال زيادة الإنفاق العام الجاري، ولاسيما في الدول العربية التي تمتلك الإمكانيات لذلك.

ولا شك أن ذلك لا يكفي، خصوصا وأنا نحتاج إلى معالجة أكثر شمولية لمعضلات التنمية والأزمات التي تشهدها بعض الدول العربية، وتحتاج إلى مقارنة عربية مشتركة وبشكل متلائم مع التطورات والتحوليات والأولويات. ذلك أن عددا من الدول باتت أقرب إلى أوضاع الأزمات المستديمة، ليس على المستوى التجاري فحسب، بل على كافة المستويات الاقتصادية والاجتماعية، وأصبحت رهنا بالتبعية للقروض والمساعدات الأجنبية؟.

وما نحتاجه فعلا هو التركيز على تأهيل البيئة التجارية العربية المشتركة من خلال تفعيل منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، وإزالة كافة العقبات التي تواجه القطاع الخاص العربي المعني بالتجارة العربية البينية. كما نحتاج في المديين المتوسط والبعيد إلى تعزيز متطلبات التعاون والاندماج الاقتصادي والمالي بين الدول العربية وتطوير البنى التحتية الرابطة لها، بما

يساهم في زيادة التجارة العربية البينية وزيادة جذب الاستثمارات البينية والأجنبية المباشرة اللازمة لتوسيع فرص النمو المنشودة.

فلا بد من تعزيز التكامل التجاري الإقليمي لتحسين آفاق المنطقة العربية في الاندماج في سلسلة الإنتاج العالمية. وينبغي أن لا يقتصر الأمر على تحرير التبادل السلعي، بل ويشمل أيضا التجارة في الخدمات بما يتماشى مع الاتفاقية الخاصة بذلك في إطار منظمة التجارة العالمية "غاتس"، بالتزامن مع تحرير تدفقات رؤوس الأموال والاستثمارات، وتحرير حركة العمال، وحرية تأسيس الأعمال، إلى جانب التقارب التنظيمي في مجالات حيوية مثل سياسة المنافسة، وأنظمة التجارة والاستثمار، والمشتريات العامة، والتدابير المتعلقة بالصحة والسلامة.

المصادر

- ¹ دراسة أعدتها مؤسسة جيوبوليسيتي لصندوق النقد الدولي، 2012
- ² CPI Financial، عن بنك HSBC.
- ³ صندوق النقد الدولي، عن وكالات الأنباء العالمية.
- ⁴ WTO, World Trade 2011, **Prospects for 2012**, 12 April 2012
- ⁵ IMF, **Direction of Trade Statistics**, 2012
- ⁶ International Trade Centre's Panel Discussion in Doha, Qatar, 24 April 2012
- ⁷ المركز التونسي للنهوض بالصادرات.
- ⁸ وزارة التجارة والصناعة المصرية.
- ⁹ الجمارك اللبنانية.
- ¹⁰ دائرة الإحصاءات العامة في الأردن، إحصاءات متنوعة.
- ¹¹ دائرة الإحصاءات العامة في الأردن، التقرير الشهري، فبراير 2012.
- ¹² جامعة الدول العربية وآخرون، **التقرير الاقتصادي العربي الموحد 2011**.
- ¹³ المصدر السابق.
- ¹⁴ المصدر السابق.
- ¹⁵ The Economist, 25/2/2012
- ¹⁶ المصدر السابق.
- ¹⁷ الدورة الثالثة عشرة للجنة النقل في الإسكوا، بيروت - 24 - 2012/4/26، الدراسات والوثائق وأوراق العمل
- ¹⁸ المقدمة إلى أعمال الدورة.
- ¹⁹ المصدر السابق.
- ²⁰ البنك الدولي.
- ²¹ الإسكوا، مصدر سابق.
- ²¹ منظمة العمل الدولية.