



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم التجارية

أطروحة مقدمة لاستكمال شهادة الدكتوراه الطور الثالث

ميدان العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

الشعبة: العلوم التجارية

التخصص: تجارة دولية وخدمات لوجستية

أثر تدابير تيسير التجارة على سلاسل القيمة العالمية دراسة حالة دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية

المشرف: أ.د. عقبة عبد اللاوي

من إعداد الطالب: علي مصطفىاوي

المشرف المساعد: د. سميحة جديدي

لجنة المناقشة

أعضاء اللجنة	الرتبة العلمية	الجامعة الأصلية	الصفة
أ.د. زكية محلول	أستاذ	جامعة الوادي	رئيسا
أ.د. عقبة عبد اللاوي	أستاذ	جامعة الوادي	مشرفا ومقررا
د. سميحة جديدي	أستاذ محاضر أ	جامعة الوادي	مشرفا مساعدا
د. سكينه حملاوي	أستاذ محاضر أ	جامعة الوادي	مناقشا
د. عبد الكامل بالحبيب	أستاذ محاضر أ	جامعة الوادي	مناقشا
أ.د. أمال رحمان	أستاذ	جامعة بسكرة	مناقشا
د. عصام جواوي	أستاذ محاضر أ	المدرسة الوطنية العليا للإحصاء والاقتصاد التطبيقي	مناقشا

السنة الجامعية: 2025/2024



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم التجارية

أطروحة مقدمة لاستكمال شهادة الدكتوراه الطور الثالث

ميدان العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

الشعبة: العلوم التجارية

التخصص: تجارة دولية وخدمات لوجستية

أثر تدابير تيسير التجارة على سلاسل القيمة العالمية دراسة حالة دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية

المشرف: أ.د. عقبة عبد اللاوي

من إعداد الطالب: علي مصطفىاوي

المشرف المساعد: د. سميحة جديدي

لجنة المناقشة

أعضاء اللجنة	الرتبة العلمية	الجامعة الأصلية	الصفة
أ.د. زكية محلول	أستاذ	جامعة الوادي	رئيسا
أ.د. عقبة عبد اللاوي	أستاذ	جامعة الوادي	مشرفا ومقررا
د. سميحة جديدي	أستاذ محاضر أ	جامعة الوادي	مشرفا مساعدا
د. سكينه حملاوي	أستاذ محاضر أ	جامعة الوادي	مناقشا
د. عبد الكامل بالحبيب	أستاذ محاضر أ	جامعة الوادي	مناقشا
أ.د. أمال رحمان	أستاذ	جامعة بسكرة	مناقشا
د. عصام جواوي	أستاذ محاضر أ	المدرسة الوطنية العليا للإحصاء والاقتصاد التطبيقي	مناقشا

السنة الجامعية: 2025/2024

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قُلْ أَطِيعُوا اللَّهَ
وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ
وَأَطِيعُوا أَرْوَاقَكُمْ
وَأَطِيعُوا أَرْوَاقَكُمْ

(سورة طه، الآية: 114).

الاهداء

إلى من أورشني الطموح وزرع بقلبي حب العلم...فخري واعتزازي...أبي العزيز

إلى رمز العطاء...نور حياتي ...أمي الغالية

إلى من ساندتني وشجعتني...زوجتي

إلى زينة الحياة وبهجتها...أبنائي

إلى أحبتي وعزوتي...أخوتي وأخواتي

إلى كل من قدّم لي يد المساعدة، وزرع الأمل، وشجعني من قريب أو بعيد

إلى كل الأهل والأقارب والأصدقاء

اليكم جميعا أهدي هذا العمل

علي

شكر

نحمد الله عز وجل حمدا كثيرا مباركا فيه على جزيل عطائه وفضله علينا أن وفقني لإتمام هذا البحث، ونسأله تعالى أن ينفعني به، راجين من الله عز وجل التوفيق والسداد في باقي مشواري البحثي. من هذا المنبر أتقدم بالشكر الجزيل والتقدير إلى:

- المشرف الأستاذ عقبة عبد اللاوي، على توجيهاته ونصائحه القيمة والذي كان نعم العون لي حتى تمكنت من إخراج هذا البحث في صورته النهائية، اعترافا وتقديرا لجميل صبره وحسن تواضعه راجي من المولى عز وجل أن يزيده رفعة في الدنيا والآخرة.
- المشرفة المساعدة الدكتورة سميحة جديدي، موفقة ان شاء الله.
- الدكتور عصام جوادي، مع تمنياتي له بالتوفيق والمزيد من النجاحات بحول الله.
- السادة أعضاء اللجنة الكرام لقبولهم مناقشة وإثراء هذه الأطروحة.
- من قدم لي يد المساعدة وساهم في تذليل الصعوبات طيلة أطوار إنجاز هذا العمل:
- كما لا يفوتنا أن نتقدم بالشكر والامتنان لكل من تعلمنا على أيديهم طوال مسيرتي العلمية...

شكرا لكم وجزاكم الله عني خير الجزاء .

علي

المخلص

المخلص:

تستهدف الأطروحة قياس تأثير تدابير تيسير التجارة على سلاسل القيمة العالمية، من خلال النظر في أثر حرية التجارة، جودة البنية الأساسية المتعلقة بالتجارة والنقل، سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية، السكك الحديدية والنقل بالقطارات، النقل بالطائرات، على القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات والقيمة المحلية في الصادرات والقيمة المحلية غير المباشرة في الصادرات والمشاركة الكلية في سلاسل القيمة العالمية، وذلك خلال فترتين زمنيةيتين متباينتين في سنة البدء، حيث تمتد الفترة الأولى من 1990 إلى غاية 2020 أما الفترة الثانية فتبدأ من 2007 إلى غاية 2020، ارتباطا بتوافر البيانات المرتبطة بالمتغيرات الدالة على تدابير تيسير التجارة، وللإجابة على أسئلة الدراسة تم الاعتماد على مقاربات القياس الاقتصادي تحديدا طريقة التأثيرات المترابطة المشتركة (Common Correlated Effects) وذلك لنماذج الفترة الممتدة من سنة 2020-1990 أما المقاربة الثانية فتمثلت في طريقة العزوم المعممة للتحيز المصحح (Bias corrected method of mo) واستخدمت لتقدير النماذج الخاصة بالفترة 2020-2007، وتشير نتائج تقدير النماذج الأربع للفترتين محل الدراسة، إلى أن حرية التجارة تسهم في زيادة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية من خلال القيمة الأجنبية في الصادرات والقيمة المحلية في الصادرات والقيمة المضافة الوطنية غير المباشرة في الصادرات بالإضافة إلى المشاركة في سلاسل القيمة العالمية الكلية، كما تشير نتائج الأطروحة إلى أن النقل بالسكك الحديدية يؤدي إلى زيادة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، وهو ما يؤكد الأثر المستخلص على القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات، القيمة المضافة المحلية في الصادرات، والمشاركة الكلية في سلاسل القيمة العالمية، كما أن لجودة البنية الأساسية المتعلقة بالتجارة والنقل وسهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية، أثر في زيادة القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات والقيمة المحلية غير المباشرة في الصادرات، وتؤثر هذه النتيجة على أهمية تدابير تيسير التجارة الصلبة والناعمة في تعزيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية. في الأخير تشير نتائج تقدير النماذج لهذه الأطروحة إلى أن الناتج المحلي الإجمالي يؤدي إلى زيادة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية بمختلف مؤشراتها.

الكلمات المفتاحية: تيسير التجارة، المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، القيمة المحلية في الصادرات، القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات، القيمة المحلية غير المباشرة في الصادرات.

الترميز الاقتصادي (JEL): F13, F14, F61, F62, C67

Abstact:

The thesis aims to measure the impact of trade facilitation measures on participation in global value chains (GVCs) by examining the effects of trade liberalization, the quality of trade and transport infrastructure, the ease of arranging competitive shipments, railways and rail transport, and air transport on foreign value added in exports, domestic value added in exports, indirect domestic value added in exports, and overall participation in GVCs. Two distinct time periods were considered: 1990-2020 and 2007-2020, depending on the availability of data related to trade facilitation measures. To answer the research questions, econometric approaches were employed, specifically the Common Correlated Effects (CCE) method for the 1990-2020 period and the bias-corrected method of moments (GMM) for the 2007-2020 period. The results of estimating the four models for the two study periods indicate that trade liberalization contributes to increased participation in GVCs through foreign value added in exports, domestic value added in exports, and indirect domestic value added in exports, as well as overall participation in GVCs. The thesis results also show that rail transport leads to increased participation in GVCs, as evidenced by the impact on foreign value added in exports, domestic value added in exports, and overall participation in GVCs. Furthermore, the quality of trade and transport infrastructure and the ease of arranging competitive shipments have an impact on increasing foreign value added in exports and indirect domestic value added in exports. This result highlights the importance of both hard and soft trade facilitation measures in enhancing participation in GVCs. Finally, the results of estimating the models in this thesis indicate that gross domestic product (GDP) leads to increased participation in GVCs across all indicators.

Key words: Trade Facilitation, Participation in Global Value Chains, Domestic Value Added in Exports, Foreign Value Added in Exports, Indirect Domestic Value Added in Exports.

JEL Classification Codes : F13, F14, F61, F62, C67

فہرست المحتویات

فهرس المحتويات	
	الإهداء
	الشكر
	الملخص
	فهرس المحتويات
	قائمة الجداول
	قائمة الأشكال
	قائمة الاختصارات والرموز
	قائمة الملاحق
أ-ح	المقدمة
الفصل الأول	
الأدبيات النظرية حول تيسير التجارة والمشاركة في سلاسل القيمة العالمية	
2	تمهيد الفصل الأول
3	المبحث الأول: الإطار المفاهيمي لتيسير التجارة .
3	أولاً: تيسير التجارة النشأة والمفهوم
3	1 - النشأة
4	2 - تعريف تيسير التجارة
5	3 - تحديات تيسير التجارة وسبل مواجهتها
12	ثانياً : قراءة في اتفاقية تيسير التجارة للمنظمة العالمية للتجارة
12	1- قراءة في القسم الأول من الاتفاقية
27	2- قراءة في القسم الثاني من الاتفاقية
29	3- قراءة في القسم الثالث من الاتفاقية
30	ثالثاً : تدابير تيسير التجارة والتحرر التجاري (المكاسب والتكاليف)

30	1- مكاسب تيسير التجارة
33	2- تكاليف تيسير التجارة
35	رابعا: مؤشرات قياس تيسير التجارة
35	1 - مؤشرات تيسير التجارة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية
36	2- مؤشر أداء الخدمات اللوجستية
38	3 - مؤشر ممارسة أنشطة الأعمال
40	4 - مؤشر القدرة التنافسية العالمية
43	5 - مؤشر تمكين التجارة
45	6 - مؤشر الشحن البحري
47	المبحث الثاني: الإطار المفاهيمي لسلاسل القيمة العالمية
47	أولا : سلاسل القيمة العالمية المفاهيم والمصطلحات
47	1 - تعريف سلاسل القيمة المحلية والإقليمية والعالمية
49	2 - عوامل نشأة وانتشار سلاسل القيمة العالمية
50	ثانيا : أنواع سلاسل القيمة العالمية
50	1 - سلاسل القيمة العالمية حسب القطاع
52	2 - سلاسل القيمة العالمية حسب التعقيد
52	3 - سلاسل القيمة العالمية حسب المسافة
53	4 - سلاسل القيمة العالمية حسب الموقع الجغرافي
53	ثالثا: سلاسل القيمة العالمية وشبكات الإنتاج العالمية
53	1- تعريف شبكات الإنتاج العالمية
54	2 - خصائص شبكات الإنتاج العالمية
54	3 - القوة الدافعة لإقامة شبكات الإنتاج
55	4 - أهمية شبكات الإنتاج العالمية
56	5 - آليات عمل شبكات الإنتاج العالمية
57	6 - سلاسل القيمة العالمية وشبكات الإنتاج العالمية

58	رابعاً: مكاسب وتكاليف المشاركة في سلاسل القيمة العالمية
58	1 - مكاسب سلاسل القيمة العالمية
59	2 - تكاليف سلاسل القيمة العالمية
60	خامساً: مؤشرات قياس المشاركة والإرتقاء في سلاسل القيمة العالمية
60	1 - الإرتقاء في سلاسل القيمة العالمية
62	2 - العوامل المساهمة في تعظيم الإرتقاء في سلاسل القيمة العالمية
64	3 - مؤشرات سلاسل القيمة العالمية
67	خلاصة الفصل الأول
الفصل الثاني الدراسات التجريبية حول تيسير التجارة والمشاركة في سلاسل القيمة العالمية	
69	تمهيد الفصل الثاني
70	المبحث الأول: الدراسات التي تناولت تيسير التجارة وسلاسل القيمة والعلاقة بينهما
70	أولاً: الدراسات التي تناولت تيسير التجارة
86	ثانياً: الدراسات التي تناولت سلاسل القيمة العالمية
100	ثالثاً: الدراسات التي تناولت العلاقة بين تيسير التجارة وسلاسل القيمة العالمية
117	المبحث الثاني: مناقشة الدراسات السابقة وما يميز الدراسة الحالية
117	أولاً: مناقشة الدراسات السابقة
117	1 - الدراسات التي تناولت تيسير التجارة
118	2 - الدراسات التي تناولت سلاسل القيمة العالمية
118	3 - الدراسات التي تناولت العلاقة بين تيسير التجارة وسلاسل القيمة العالمية
119	ثانياً: ما يميز الدراسة الحالية
122	خلاصة الفصل الثاني

الفصل الثالث	
قياس تأثير تدابير تيسير التجارة على سلاسل القيمة العالمية لدول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية	
124	تمهيد الفصل الثالث
125	المبحث الأول: الطريقة والأدوات
125	أولاً: مجتمع الدراسة
125	1 - لمحة تعريفية عن منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية
127	2 - اقتصاد منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية
129	3 - طريقة اختيار عينة الدراسة
130	ثانياً: متغيرات الدراسة
144	ثالثاً: الطريقة والأدوات
144	1 - المقاربات القياسية المستخدمة في تقدير النماذج خلال الفترة 1990-2020
146	2 - المقاربات القياسية المستخدمة في تقدير النماذج خلال الفترة 2007-2020
148	المبحث الثاني: تقدير نماذج الدراسة والنتائج والمناقشة
148	أولاً: تقدير نماذج الدراسة
148	1 - تقدير نماذج أثر تدابير تيسير التجارة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية للفترة 1990-2020
153	2 - تقدير نماذج أثر تدابير تيسير التجارة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية للفترة 2007-2020
159	ثانياً: تحليل وتفسير النتائج
159	1 - تحليل وتفسير نتائج تأثير حرية التجارة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية
171	2 - تحليل وتفسير نتائج تأثير تدابير تيسير التجارة الناعمة والصلبة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية
185	3 - تحليل وتفسير نتائج تأثير الناتج المحلي الإجمالي على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية
192	خلاصة الفصل الثالث
193	الخاتمة
210	قائمة المراجع
225	الملاحق

قائمة الجداول

رقم الجدول	عنوان الجدول	الصفحة
1-1	تصنيف الحواجز غير التعريفية	12
2-1	مؤشرات ممارسة أنشطة الأعمال	39
3-1	مؤشر تمكين التجارة	44
1-3	المتغيرات المعبرة عن المشاركة في سلاسل القيمة العالمية	131
2-3	المتغيرات المعبرة عن تدابير تيسير التجارة	137
3-3	المتغيرات الاقتصادية الكلية المكملة لتفسير المشاركة في سلاسل القيمة العالمية	143
4-3	نتائج اختبارات Pesaran and Xie 2021	146
5-3	نتائج تقدير نموذج القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (FVA) للفترة 2020-1990	149
6-3	نتائج تقدير نموذج القيمة المضافة المحلية في الصادرات (DVA) للفترة 2020-1990	150
7-3	نتائج تقدير نموذج القيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات (DVX) للفترة 1990-2020	151
8-3	نتائج تقدير نموذج مؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية (GVC) للفترة 2020-1990	152
9-3	نتائج تقدير نموذج القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (FVA) للفترة 2020-2007	153
10-3	نتائج تقدير نموذج القيمة المضافة المحلية في الصادرات (DVA) للفترة 2020-2007	155
11-3	نتائج تقدير نموذج القيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات (DVX) للفترة 2007-2020	156
12-3	نتائج تقدير نموذج مؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية (GVC) للفترة 2020-2007	158

قائمة المؤلفين

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
10	شكل توضيحي للنافذة الواحدة	1-1
28	وقت تنفيذ الأحكام للدول النامية والأقل نموا	2-1
38	مدخلات ومخرجات عملية التقييم	3-1
45	يوضح مؤشر تمكين التجارة	4-1
57	التجزئة الثنائية	5-1
61	منحنى الابتسامة لمراحل سلاسل القيمة العالمية	6-1
128	توقعات نمو الناتج المحلي الإجمالي لعامي 2024 و2025 بالنسبة المؤية ، على أساس سنوي	1-3
129	التضخم الحقيقي 2023 والتوقعات لسنة 2024 بالنسبة المؤية لـ (OECD)	2-3

قائمة الرموز

والاختصار

الرمز	الدلالة باللغة الانجليزية	التسمية العربية
OECD	Organization for Economic Cooperation and Development	منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية
TF	Trade facilitation	تيسير التجارة
GVC	Global Value Chains	سلاسل القيمة العالمية
GP	Global production networks	شبكات الانتاج العالمية
ETI	Trade Enabling Index	مؤشر تمكين التجارة
GCI	Global Competitiveness Index	مؤشر القدرة التنافسية
LSCI	Liner Shipping Connectivity Index	مؤشر الشحن البحري
GETR	Global Trade Enabling Report	تقرير تمكين التجارة العالمي
WTO	World Trade Organization	منظمة التجارة العالمية
ICIO	Inter country input output	مدخلات ومخرجات دول العالم
MIRO	Multi-Regional Input-Output	جدول المدخلات والمخرجات متعدد المناطق
LPI	Logistics Performance Index	مؤشر الأداء اللوجستي
GVCp	Participation in Global Value Chains	مقياس المشاركة في سلاسل القيمة العالمية
FVA	Foreign value added in exports	القيمة المضافة الاجنبية في الصادرات
DVX	domestic value added in exports	القيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات
DVA	Domestic Value Added	لقيمة المحلية في الصادرات
TFA	Trade Facilitation Agreement	اتفاقية تيسير التجارة
GDP	Gross Domestic Product	الناتج المحلي الاجمالي
OLS	ordinary least squares	المربعات الصغرى العادية
GMM	Generalized Method of Moments	طريقة العزوم المعممة
ITC	Information and communication technology	تكنولوجيا المعلومات والاتصال
PPML	Poisson pseudo maximum likelihood	أقصى احتمالية لبواسون الزائفة

قائمة المحتويات

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
233	اختبارات Pesaran and Xie 2021	1
233	تقدير نموذج القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (FVA) للفترة 2020-1990	2
233	تقدير نموذج القيمة المضافة المحلية في الصادرات (DVA) للفترة 2020-1990	3
234	تقدير نموذج القيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات (DVX) للفترة 2020-1990	4
234	تقدير نموذج مؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية (GVC) للفترة 2020-1990	5
234	تقدير نموذج القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (FVA) للفترة 2020-2007	6
235	تقدير نموذج القيمة المضافة المحلية في الصادرات (DVA) للفترة 2020-2007	7
235	تقدير نموذج القيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات (DVX) للفترة 2020-2007	8
235	تقدير نموذج مؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية (GVC) للفترة 2020-2007	9

الحَقْرَة

المقدمة

زمن العولمة الاقتصادية الراهنة، وبما تضمنته من تحولات متسارعة ومتوالية، أعادت تشكيل ديناميكيات العلاقات الاقتصادية ومظاهر التجارة الدولية والترابطات الناشئة من خلالها بين أقطاب ومراكز وأطراف الاقتصاد العالمي، في هذا المشهد الاقتصادي وبما يتسم به من أنماط ترابطات معقدة بين أنظمة الإنتاج العالمية والكيانات القطرية والإقليمية والعالمية، خضعت بنية التجارة الدولية لتحول عميق في بنائها وفلسفتها وطبيعتها، فقد أعاد ظهور وانتشار سلاسل القيمة العالمية تعريف كيفية مشاركة البلدان والشركات والوحدات والعمال في الأنشطة الاقتصادية، إذ أصبحت عمليات الإنتاج تتموضع وتقسم ضمن شبكات إنتاج عالمية مشتتة جغرافيا ومتربطة اقتصاديا ضمن كيانات كبرى ومصانع عالمية عملاقة، مما أثار طرح أهمية الترابطات والتشابكات الدولية في خلق القيم المضافة وتعزيز القدرة التنافسية والنمو الاقتصادي والتنمية وتعزيز مساراتها وأدواتها وآلياتها.

من هذا المنظور، وارتباطا بآلاء المتأنية من تجزئة عمليات الإنتاج وزيادة الاعتماد المتبادل، سلط الضوء بشكل أساسي في الطرح الأكاديمي، والرؤية المؤسسية على أهمية المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، لجانب من الاعتبار أنها تمكن البلدان من الاندماج في الاقتصاد العالمي من خلال التخصص في مراحل محددة من الإنتاج، وبالتالي الاستفادة من أنماط مزايا مختلفة تنافسية نسبية ومطلقة وديناميكية ومكتسبة، بما يسهم في إحداث تغييرات هيكلية وبنوية في طرائق الإنتاج ونمط الاقتصاد ويعزز من الارتقاء الصناعي، وتقوية تيارات النمو الاقتصادي واستدامته، ومع ذلك فإن قدرة البلدان على المشاركة الفعالة في سلاسل القيمة العالمية ترتبط بشكل أساسي بعوامل اقتصادية ومؤسسية وتجارية مختلفة، كما تتوقف على كفاءة الأنظمة التجارية ومرونتها وفعاليتها.

وفي هذا السياق، برز موضوع تيسير التجارة، بما يتضمنه من تدابير مختلفة ناعمة وصلبة كممكن محوري للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية، وعلى الرغم من الأدلة المتزايدة على فوائد تيسير التجارة، لا تزال هناك تفاوتات كبيرة بين البلدان في قدرتها على تبني وتنفيذ تدابير تيسير التجارة سواء الصلبة منها أو الناعمة، وعلى ذلك تستمر عوامل مثل الحواجز التنظيمية والمؤسسية، ونواقص البنية الأساسية والتحتية للتجارة والنقل، وعدم الكفاءة الإدارية وإشكالات إدارة الحدود وما بعدها، في إعاقة التكامل السلس في سلاسل القيمة

العالمية، وخاصة في الاقتصادات الأقل تقدماً، وعلى ذلك فإن معالجة هذه التحديات تتطلب فهماً أعمق للآليات التي تؤثر بها تيسير التجارة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية ومداخل هذه الآثار، ومدى اختلاف هذه التأثيرات عبر الأقاليم والدول والقطاعات والصناعات.

1. السؤال الرئيسي:

إن العلاقة بين تيسير التجارة والمشاركة في سلاسل القيمة العالمية قد تأخذ أبعاداً متعددة، وقد تتجلى تأثيراتها عبر مداخل مختلفة ومتباينة؛ بل إنها تتشكل من خلال مجموعة من العوامل التي تختلف عبر البلدان والصناعات والأطر المؤسسية والسياسات الاقتصادية المرتكز عنها في اختيار الأدوات والبدائل والمفاضلة بينها من أجل تبنيها والاعتماد عليها، وفيما تعلق بسياسات تيسير التجارة بما تتضمنه من آليات تستهدف الحد من كل ما من شأنه إعاقة التدفقات الحرة للسلع والخدمات النهائية منها والوسيطة، وخفض تكاليف المعاملات، والحد من التأخير الزمني، والتخفيف من عدم القدرة على التنبؤ بالتبادلات عبر الحدود، فإن تبني هذه التدابير بالنسبة للاقتصادات التي تسعى إلى تعزيز المشاركة في سلسلة القيمة قد يتضمن كفاءات تحويلية، ومع ذلك لا تزال الإمكانيات الكاملة لتيسير التجارة غير محققة في العديد من المناطق، حيث تستمر الاختناقات الهيكلية - التي تتراوح من البنية الأساسية غير الكافية إلى الأنظمة التنظيمية غير الشفافة - في إعاقة المشاركة في شبكات الإنتاج العالمية، وعلى ذلك فإن الأطروحة تحاول أن تستكشف تأثيرات تدابير تيسير التجارة على المداخل المختلفة للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية، من أجل تحديد أي من التدابير من شأنها أن تحقق تعزيز المشاركة سواء المباشرة أو غير المباشرة أو من خلال الروابط الأمامية أو الخلفية أو المشاركة في سلاسل القيمة الكلية.

وبناء على ما سبق سيتم طرح الإشكالية الآتية:

إلى أي مدى تسهم تدابير تيسير التجارة الصلبة والناعمة في تعزيز المشاركة

في سلاسل القيمة العالمية؟

2. الأسئلة الفرعية:

من السؤال الرئيس يمكننا أن نثير مجموعة من الأسئلة التي تعتبر مساعدة للإجابة المشكلة الرئيسية:

♦ ما هو تأثير التحرير التجاري والانفتاح الاقتصادي على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية؟

♦ ما هي طبيعة وماديات التأثير الناتجة عن جودة البنية الأساسية للتجارة والنقل على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية؟

♦ إلى أي مدى تسهم سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية في تعزيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية؟

3. فرضيات الدراسة:

وكإجابة على الأسئلة السابقة نعتد الفرضيات الآتية:

♦ إن التجارة الحرة تسهل دمج الشركات الوطنية في سلاسل القيمة العالمية من خلال الروابط الأمامية والروابط الخلفية، عن طريق خفض الحواجز التجارية، والتوزيع الكفاء للموارد وتوسيع الوصول إلى الأسواق، وتشجيع التخصص في مراحل إنتاج محددة، وتحقيق اقتصاديات الحجم، وجذب الاستثمار الأجنبي المباشر، وتعزيز الابتكار وتنمية المهارات. وتعزز هذه العوامل مجتمعة القيمة المضافة المحلية في الصادرات سواء المباشرة أو غير المباشرة والمرتبطة بشبكات الإنتاج الدولية.

♦ تسهل وتعمق جودة البنية الأساسية للتجارة والنقل من مستويات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، حيث تيسر الاتصال بشكل أفضل بين الشركات المحلية والأسواق الدولية، وهذا الاتصال أمر بالغ الأهمية لاندماج في سلاسل القيمة العالمية، حيث تكون عمليات الإنتاج مجزأة عبر بلدان متعددة، كما يجذب بدوره المزيد من الشركات للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية.

♦ تمكن تدابير تيسير التجارة الصلبة والناعمة، ومن خلال كفاءة الإجراءات الجمركية، وسهولة الحصول على التصاريح والتراخيص اللازمة المتعلقة بالتجارة، من الاستفادة من المزايا الكامنة لترتيب الشحنات بأسعار تنافسية، وبذلك يشكل ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية عاملاً تمكينياً رئيسياً لاندماج في سلاسل القيمة العالمية وزيادة مستويات المشاركة فيها.

4. مبررات اختيار الموضوع:

- ♦ ارتباط الموضوع بالتخصص والرغبة في دراسة موضوعات المرتبطة بالتجارة الدولية أنماط تقسيم العمل، شبكات الإنتاج الدولية، وسلاسل القيمة العالمية.
- ♦ الرغبة في تحليل وتقييم المداخل والأدوات التي من شأنها تعزيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، والتي يمكن من خلالها تعظيم المنافع والآثار المستهدفة من المشاركة ضمن شبكات الإنتاج العالمية والتموضع ضمن حلقات سلسلة القيمة.

5. أهمية الدراسة:

تبرز أهمية الدراسة من خلال تسليط الضوء على المسارات التي تؤثر من خلالها تدابير تيسير التجارة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، كما تحاول الأطروحة أن تبين مداخل تأثير تدابير تيسير التجارة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، بما يمكن من تحديد أهم التدابير والأدوات والآليات التي يمكن اختيارها لتحقيق الأهداف المتوخاة من الاندماج والمشاركة في سلاسل القيمة، سواء ما تعلق بالمشاركة الأمامية أو المشاركة الخلفية، والمشاركة المباشرة وغير المباشرة، بما يسمح بتعزيز المرونة الاقتصادية بما يتناسب مع المشهد التجاري العالمي السريع التطور والتغيير، ومن خلال تحديد المحركات والقيود الرئيسية، تسعى هذه الدراسة إلى تقديم اقتراحات قابلة للإسقاط على حالة الدول النامية الساعية إلى تعزيز اندماجها في سلاسل القيمة العالمية.

6. أهداف الدراسة:

تهدف هذه الأطروحة إلى استكشاف التفاعل بين تيسير التجارة والمشاركة في سلاسل القيمة العالمية، وإلقاء الضوء على كيفية تأثير التحسينات في العمليات التجارية على دور الدولة في شبكات الإنتاج العالمية ومستويات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، وبذلك فإن الأطروحة تسعى إلى تحقيق الأهداف التفصيلية الآتية:

- ♦ محاولة الإلمام بأهم المفاهيم النظرية المرتبطة بالقسمة العمل الدولي، شبكات الإنتاج وسلاسل القيمة العالمية والتحرير التجاري وتدابير تيسير التجارة، وفحص وجهات النظر المختلفة التي تربط العلاقة بين سلاسل القيمة العالمية وتيسير التجارة.
- ♦ قياس الأثر الذي تحدثه تدابير تيسير التجارة الصلبة والناعمة وحرية التجارة والانفتاح الاقتصادي والمؤشرات الاقتصادية ذات الصلة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية.

♦ استكشاف التوصيات والأطر السياسية للمواءمة بين أدوات تيسير التجارة وأنماط المشاركة في سلاسل القيمة العالمية المستهدفة.

7. الإطار الزمني والمكاني:

مكانيا تركز الجانب التطبيقي لهذه الأطروحة حول دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، أما زمانيا شملت الدراسة الفترة الممتدة بين العام 1990 إلى غاية العام 2020 .

8. المنهج والأدوات المستخدمة:

تحددت المناهج البحثية التي ستعتمد بناء على طبيعة وطريقة معالجة الإشكالية الرئيسية؛ وقد تم اعتماد طريقة IMRAD كإطار منهجي تحليلي لتقسيم جوانب البحث بما يسهم في تسهيل الإجابة عن إشكالية الدراسة الرئيسية والإشكاليات الفرعية ومن ثم اختبار فرضيات الدراسة واستخلاص الاستنتاجات، وتبعا لذلك تم الاعتماد على مجموعة مناهج البحثية.

♦ **المنهج الوصفي:** يعد من أبرز المناهج البحثية التي تم الاعتماد عليها لوصف وتحليل الجوانب النظرية المرتبطة بموضوعات تيسير التجارة والمشاركة في سلاسل القيمة العالمية، بهدف وصف دقيق ومنهجي للمؤشرات المركبة والمتغيرات الفرعية التي تتضمن المتغيرات المستقلة والتابعة على حد سواء، باعتبارها عوامل مؤثرة في الظواهر قيد الدراسة، وقد استندنا في ذلك إلى الأدبيات النظرية المتاحة والدراسات السابقة ذات الصلة لتعزيز فهمنا لهذه المؤشرات وضبطها، كما يتيح المنهج الوصفي بناء إطار نظري يدعم نتائج الدراسة ويوجه استنتاجاتها، من جانب آخر يتيح استخدام المنهج الوصفي ويسهل عرض البيانات بطريقة واضحة، مما يسهم في تسهيل عملية المقارنة واستخلاص النتائج.

♦ **المنهج التجريبي:** ويبرز الاعتماد عليه من خلال الدراسة التطبيقية، حيث تم توظيفه بهدف صياغة نماذج اقتصادية تتناسب مع ما تنص عليه النظرية الاقتصادية للإجابة على الإشكالية الرئيسية للدراسة، ويرتكز هذا المنهج على قياس العلاقة بين المتغيرات التابعة والمستقلة ضمن هذه النماذج، وذلك من خلال استخدام مجموعة متنوعة من أدوات التحليل والقياس الاقتصادي، كما تم اعتماد مقاربات مختلفة في التحليل لتتلاءم مع طبيعة كل نموذج، بالإضافة إلى الاستعانة بالاختبارات الإحصائية المناسبة التي تهدف إلى ضمان دقة النتائج وصحتها من الناحية العلمية، ولم يقتصر دور المنهج التجريبي على القياس والتحليل فحسب، بل ساهم أيضا في اختبار فرضيات الدراسة وتحديد مدى قوة التأثير بين المتغيرات.

♦ المنهج الاستقرائي: تحديدا تم استخدام الاستقراء الناقص من أجل صياغة استنتاجات يمكن تعميمها.

9. محتوى البحث:

تم تقسيم الأطروحة إلى ثلاثة فصول، شكل الفصل الأول إطارا نظريا لموضوع تيسير التجارة والمشاركة في سلاسل القيمة العالمية، تم من خلاله تقديم أهم المفاهيم الأساسية المتعلقة بالمتغيرات الأساسية لموضوع الأطروحة، وقد تم تقسيم الفصل إلى مبحثين، حيث تناول المبحث الأول الإطار المفاهيمي المرتبط بتيسير التجارة، من خلال طرح التعريفات ذات الصلة، والتفصيل للتطور التاريخي لنشأتها، وقراءة في اتفاقية المنظمة العالمية للتجارة لتيسير التجارة، ومن ثم تحديد أهم المؤشرات التي تقيس تدابير تيسير التجارة، أما المبحث الثاني فمثل إطارا لتحديد المفاهيم المرتبطة بالمشاركة في سلاسل القيمة العالمية، آلياتها وأنماط التموضع ضمن سلسلة القيمة ومراحلها، وآليات الارتقاء في سلاسل القيمة، ومن ثم تحديد أهم المؤشرات التي تقيس مستويات المشاركة.

وارتباطا بخصائص البحث العلمي المتسمة بالاعتمادية والتراكمية، حيث يتم بناء المعرفة من خلال الاستناد إلى الجهود العلمية السابقة، فقد تم تخصيص الفصل الثاني لدراسة وتحليل مجموعة من الدراسات التجريبية التي تناولت موضوع الأطروحة أو أحد أبعادها ذات الصلة، يهدف هذا الفصل إلى تقديم مراجعة نقدية وشاملة لهذه الدراسات، مع التركيز على تسليط الضوء على العلاقة بينها وبين إشكالية البحث قيد الدراسة، كما يتناول الفصل نقاط التقاطع بين الإشكالية والدراسات السابقة، لإبراز مدى ارتباط البحث الحالي بالسياق العلمي العام، علاوة على ذلك، يتم استكشاف أوجه الاختلاف والجوانب التي تحتاج إلى مزيد من البحث، مما يساهم في تحديد فجوات المعرفة وتوضيح القيمة المضافة التي يقدمها البحث الحالي في سياق جهود المعرفة في هذا المجال.

أما الفصل الثالث فمثل الدراسة التطبيقية، والذي تم من خلاله تحديد مجتمع الدراسة ومتغيراتها، وطريقة جمع المعطيات ومصادرها، والأدوات والطرق الإحصائية والقياسية التي تم الاعتماد عليها، وقد تم تخصيص المبحث الثاني لتحليل وقياس تأثير تدابير تيسير التجارة على مستويات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، باستخدام مجموعة من المؤشرات المرتبطة بتدفقات القيمة المضافة، وتشمل هذه المؤشرات القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات، والقيمة المضافة المحلية المباشرة في الصادرات، والقيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات، بالإضافة إلى مؤشر المشاركة الإجمالية في سلاسل القيمة العالمية، وقد تم اختيار المتغيرات المستقلة التي تعكس مستويات تيسير التجارة، سواء كانت التدابير ذات طابع مادي (صلب) أو تنظيمي وإداري (ناعم)، بناء على الأطر النظرية التي تقدمها الأدبيات الاقتصادية والدراسات السابقة. وتستخدم هذه المتغيرات بما يتناسب

مع كل نموذج من النماذج التحليلية المقدرة، مع مراعاة الفروقات الزمنية بين فترتي الدراسة: الأولى تمتد من 1990 إلى 2020، والثانية تغطي الفترة من 2007 إلى 2020، كما خصص جزء من الفصل لتحليل النتائج المستخلصة من النماذج ومناقشتها، مع تفسير دلالاتها الاقتصادية ومقارنتها مع نتائج الدراسات التجريبية السابقة التي تناولت العلاقة بين تدابير تيسير التجارة ومستويات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، مما يساهم في تقديم استنتاجات حول العلاقة بين الظاهرتين الاقتصاديتين محل البحث.

وفي الأخير تم تلخيص أهم نتائج الدراسة من خلال الخاتمة التي تضمنت اختبار الفرضيات ونتائج الدراسة التطبيقية وكذا التوصيات وأفاق البحث.

الفصل الأول

الأدبيات النظرية حول تيسير التجارة والمشاركة في
سلاسل القيمة العالمية

تمهيد الفصل الأول:

تشكل أدبيات نظرية تسهيل التجارة وسلاسل القيمة العالمية ركائز أساسية في الاقتصاد الحديث، وتهدف إلى تسهيل حركة السلع والخدمات عبر الحدود من خلال إزالة الحواجز التجارية مثل التعريفات الجمركية والإجراءات البيروقراطية، مما يعزز النمو الاقتصادي. تعتمد سلاسل القيمة العالمية على مجموعة من الأنشطة التي تضيف قيمة للمنتجات، بدءاً من التصميم وحتى التوزيع، مما يسمح للشركات بالتخصص في مجالات محددة لزيادة الكفاءة وتقليل التكاليف، يتكامل هذان المفهومان حيث يساهم تسهيل التجارة في تعزيز القدرة التنافسية وجذب الاستثمارات، بينما تقدم سلاسل القيمة العالمية مرونة أكبر لمواجهة التحولات الاقتصادية، على الرغم من ذلك، تواجه هذه المجالات تحديات مثل المخاطر الجيوسياسية وتغييرات السياسات التجارية العالمية، إلى جانب الاعتبارات البيئية.

المبحث الأول

الإطار المفاهيمي لتيسير التجارة

أولاً: تيسير التجارة النشأة والمفهوم:

يعمل موضوع تيسير التجارة العالمية على تسهيل حركة السلع والخدمات عبر الحدود، مما يعزز التجارة والنمو الاقتصادي، يشمل تقليل الحواجز مثل الرسوم والإجراءات البيروقراطية، وتحسين البنية التحتية وزيادة شفافية المعلومات، كما يعتمد على التعاون الدولي لوضع سياسات موحدة تزيد تنافسية الشركات في ظل العولمة، ويعد تيسير التجارة ضرورياً للتكامل الاقتصادي وخلق الوظائف، رغم التحديات مثل المخاطر الجيوسياسية وتغير السياسات التجارية.

1. النشأة:

لقد أصبحت تكاليف التجارة والنقل والعوامل اللوجستية موضوعاً بارزاً بشكل كبير في السنوات الأخيرة في دهايز السياسة التجارية، في حين كان موضوع تيسير التجارة يعتبر موضوعاً مشعباً وذو تقنية عالية ومن الأفضل تركه للجهات المختصة والمتمثلة في الجمارك، إذ أصبح الآن تيسير التجارة يعتبر عنصراً أساسياً في استراتيجيات التجارة والتنمية الاقتصادية والسبب الرئيسي وراء ذلك هو حجم التكاليف المرتبطة بالسلع من الإجراءات الجمركية والمستندات المطلوبة، تكاليف النقل والعمل اللوجستي وكذا التكاليف المرتبطة بالسياسات التجارية، والتي تؤثر تأثيراً كبيراً على حجم التجارة وتحد من حركتها دولياً؛

في منتصف القرن العشرين ومع تنامي حجم التجارة الدولية بشكل كبير بعد الحرب العالمية الثانية أصبحت التعقيدات وعدم كفاءة الإجراءات الحدودية أكثر وضوحاً، كما زادت المخاوف بشأن التأخير والتكاليف المرتفعة في دفع الدعوات إلى تبسيط العمليات وتسهيلها، والتي ركزت على تحديد واقتراح التدابير اللازمة لتبسيط الإجراءات التجارية الدولية، ليتم إدراج لجنة تيسير التجارة في سنة 1994 ضمن اتفاقية مراكش المنشأة لمنظمة التجارة العالمية في هيكلها، ليعزز هذا أهمية تيسير التجارة في النظام التجاري المتعدد الأطراف، وفي سنة 2005 أطلق إعلان هونغ كونغ الوزاري جولة الدوحة للتنمية للمفاوضات التجارية وكان التركيز فيها على تيسير التجارة كمجال رئيسي، ليتم سنة 2013 وبعد سنوات من المفاوضات اعتماد إتفاقية تيسير التجارة من طرف منظمة التجارة العالمية وهي أول معاهدة متعددة الأطراف مخصصة فقط لتيسير التجارة، ومن خلال منظمة التجارة العالمية التي كانت الراعي الرسمي لهذه المفاوضات والتي انتهت بالمصادقة على اتفاقية تيسير التجارة ودخولها حيز التنفيذ بتصويت الأغلبية الكبيرة من أعضاء المنظمة في فيفري 2017 ، لتكون هذه الاتفاقية أول اتفاقية متعددة الأطراف منذ تأسيس المنظمة،

ومن خلال الأهمية المتزايدة لتيسير التجارة تعددت تفسيرات ومفاهيم تيسير التجارة سواء من جانب المنظمات الدولية أو الإقليمية أو من جانب الباحثين.

2. تعريف تيسير التجارة:

جاء مصطلح تيسير التجارة في العديد من التعاريف، حيث عرفه عدد من المنظمات والباحثين ومن بين هذه التعاريف نذكر منها:

- ♦ "يعرف تيسير التجارة على أنه تبسيط إجراءات التجارة الدولية للسماح بتدفق أسهل للتجارة عبر الحدود، وبالتالي تقليل تكاليف التجارة"¹.
- ♦ "يفهم تيسير التجارة عموماً على أنه شفافية وكفاءة إجراءات التجارة الدولية لتقليل وقت وتكلفة معاملات التجارة الدولية"².
- ♦ "هي مجموعة التدابير التي تسعى إلى تبسيط وتنسيق وتوحيد وتحديث إجراءات التجارة الدولية، يشمل الإجراءات الجمركية وإجراءات الترخيص والتوثيق والتأمين، والمتطلبات المالية الأخرى التي يتم فرضها على دخول وخروج السلع بين الدول"³.
- ♦ "يشير مفهوم تيسير التجارة إلى السياسات والإجراءات التي تهدف إلى تبسيط إجراءات وتكاليف التجارة من خلال تحسين الكفاءة في كل مرحلة على طول سلسلة التجارة الدولية"⁴.
- ♦ "يتم تعريف تيسير التجارة على أنه العمليات والسياسات التي يمكن أن تقلل من الوقت والتكلفة وعدم اليقين في المعاملات الدولية، ولكن باستثناء أدوات السياسة التجارية التقليدية على سبيل المثال، حصص الاستيراد، والتعريفات الجمركية، وغيرها من الحواجز غير الجمركية"⁵.
- ♦ تعريف المنظمة العالمية للتجارة:
- وهي تيسير وتنسيق إجراءات التجارة الدولية، ويقصد بالإجراءات التجارية الأنشطة والممارسات والتصرفات الشكلية أو الرسمية التي يتم اتخاذها في جمع البيانات المطلوبة لحركة البضائع في التجارة الدولية وعرضها والتبليغ عنها ومعالجتها⁶.
- ♦ تعريف منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية: هي مجموعة محددة من التدابير التي تعمل على تسهيل وتبسيط الإجراءات الفنية والقانونية للمنتجات التي تدخل أو تخرج من بلد ما ليتم تداولها

1 Kieck, E. (2020). **Trade facilitation and customs**. Handbook of deep trade agreements, 293. p 296.

2 Czapnik, B., et Saeed, M. (2016). **Trade facilitation: Making trade more efficient**. Asia-Europe connectivity vision, 2025, p 97.

3 Sá Porto, P. C. D., Canuto, O., & Morini, C. (2015). **The impacts of trade facilitation measures on international trade flows**. World Bank Policy Research Working Paper, (7367).P 4.

4 الجوهري، يسرا محمد حسان، وفرحات، عبير. (2018)، اتفاقية تيسير التجارة والأثر على تكاليف التجارة الخارجية للدول. المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، العدد 2، ص 445.

5 Nguyen, A. T., Nguyen, T. T., ET Hoang, G. T. (2016). **Trade facilitation in ASEAN countries: harmonisation of logistics policies**. Asian- Pacific Economic Literature, 30(1),P 121 .

6 عبد اللاوي، عقبة، و خالدي، خليفة. (2022)، تيسير التجارة: المفهوم، المكاسب، التكاليف، ومؤشرات القياس، جسر التنمية، عدد 158، ص 5-6.

دولياً، كما يغطي تيسير التجارة مجموعة كاملة من الإجراءات الحدودية، بدءاً من التبادل الإلكتروني للبيانات حول الشحن، إلى تبسيط ومواءمة المستندات التجارية، إلى إمكانية الطعن في القرارات الإدارية التي تتخذها وكالات الحدود¹.

♦ تعريف اللجنة الاقتصادية لأوروبا:

يعتبر تيسير التجارة نهج شامل ومتكامل للحد من تعقيد وتكلفة المعاملات التجارية، وضمان أن جميع هذه الأنشطة يمكن أن تتم بطريقة فعالة وشفافة ويمكن التنبؤ بها، استناداً إلى القواعد والمعايير وأفضل الممارسات المقبولة دولياً².

ومن خلال جملة التعاريف هذه نستخلص التعريف التالي:

"يعد تيسير التجارة مفهوماً يركز على تحسين وتسهيل حركة التجارة الدولية عبر تبني مجموعة من السياسات والإجراءات، التي تشمل تبسيط العمليات الجمركية وتقليل الحواجز التجارية، بالإضافة إلى تعزيز البنية التحتية اللوجستية في الموانئ والمطارات، كما يتضمن استخدام التكنولوجيا الحديثة لتسهيل المعاملات من خلال الأنظمة الإلكترونية لتبادل المعلومات"

3 . تحديات تيسير التجارة وسبل مواجهتها:

مع زيادة حدة تدفقات التجارة الدولية في العقد الأول من القرن الواحد والعشرين، وزيادة تنوع السلع والخدمات المتداولة دولياً، ظهرت عدة عوامل تعيق حركة وتنقل السلع والخدمات، وبالتالي مواجهة الشركات لعدة تحديات.

3 - 1 التحديات:

تعتبر التجارة العالمية من المحركات الأساسية للاقتصادات الحديثة، حيث تساهم في تعزيز النمو وتوفير فرص العمل، ومع ذلك تواجه التجارة العالمية تحديات متعددة تعيق تيسيرها.

3-1-1 الشفافية:

تعد الشفافية من المواضيع ذات الأهمية القصوى لمنظمة التجارة العالمية، إذ يعتبر الالتزام بالشفافية عاملاً مهماً لتشجيع الشركات والمؤسسات على الانضمام إلى الأسواق الدولية، حيث تمكن المتعاملين الاقتصاديين من الفهم الكامل للشروط والقيود المفروضة على العمليات التجارية وعمليات العبور، وهو ما يوافق قول (Hamdan, F. et al, 2018)³ تصنف الشفافية كواحدة من الركائز الأساسية في تيسير التجارة التي توضح معلومات محددة وواضحة ويمكن الوصول إليها لجميع أصحاب

1 OCED, <https://www.oecd.org/trade/topics/trade-facilitation/>, accessed JANVIER 2024 .

2 Wilson, J. S., Mann, C., Woo, Y. P., Assanie, N., & Choi, I. (2002). **Trade facilitation: A development perspective in the Asia Pacific Region**. APEC Committee on Trade and Investment, P 14.

3Hamdan, F., et al. (2018). Evaluating Transparency in Halal Trade Facilitation. 1, 516–527. <https://doi.org/10.25292/atlr.v1i1.49>

المصلحة المشاركين في أنشطة الحدود، وفي هذا الصدد سلطت العديد من المنظمات الدولية والإقليمية الضوء على أهمية الشفافية منذ وقت، حيث تناولت المادة الأولى من اتفاقية تيسير التجارة لمنظمة التجارة العالمية (WTO) الحرص على نشر المعلومات وإتاحتها للمتعاملين، بينما تتعلق المادة الثانية بمشاركة التجار وأصحاب المصلحة في المعلومات والتعليق قبل دخولها حيز التنفيذ والتشاور معهم، والمادة الثالثة تتعلق بالأحكام المسبقة، وتهدف هذه الأحكام إلى تعزيز المبادئ التي وضعتها المادة العاشرة من الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة (الجات)، كما جرت مناقشات بين الدول الأعضاء في المنظمة بشأن تحسين هذه المادة، وقدمت مقترحات حولها تؤكد على نشر القوانين والمعلومات التجارية وكافة القضايا التي تواجه التجارة في كل دولة¹.

2-1-3 عدد الوثائق:

إن الزيادة الكبيرة في عدد الوثائق والمستندات المطلوبة للعمليات التجارية، والتي تصل أحيانا في بعض الدول النامية الى أكثر من 38 وثيقة تحتوي على أكثر من 200 خانة، من شأنه أن يقلل من حجم التبادل التجاري، كما أن الزيادة في عدد الوثائق يفتح المجال امام الفساد وتلقي الرشاوى.

3-1-3 الأمن:

يعتبر الأمن هاجسا كبيرا في عمليات التجارة الدولية ويمكن تقسيمه الى شقين،

- أمن المعلومات: تتمثل الاهتمامات الأمنية الرئيسية لنشر المعلومات التشريعية والتشغيلية المتعلقة بالتجارة في الصلاحية القانونية للمعلومات المقدمة إلكترونيا وصحة المعلومات، تشير الصلاحية القانونية إلى مسألة ما إذا كانت المعلومات المعروضة وتنزيلها من الإنترنت ستكون سجلا مقبولا للسلطة العامة ذات الإشراف التنظيمي، اذ تختلف تشريعات الدول فيما يتعلق بالصلاحية القانونية للمعلومات والبيانات الإلكترونية، لذلك من المهم تقديم إخلاء المسؤولية القانونية التي توضح حدود الصلاحية بالإضافة إلى طرق الوصول إلى المستند الأصلي والصالح مع جزء المعلومات²، وكذا هاجس القرصنة الإلكترونية أو ما يعرف بالهجمات السبيرانية والخوف من سرقة المعلومات أو التلاعب بها.

- أمن الشحنات: يتطلب تأمين الشحنات التفيتش الدقيق للشحنة والذي من شأنه أن يؤخر عملية العبور، مما يؤدي الى تكس الشحنات والحاويات وهذا مخافة من عمليات التهريب للمواد المحظورة كالمفجرات والأسلحة والمخدرات.

1 الأمم المتحدة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، 2005، تسهيل التجارة بالإشارة إلى دول عربية، الأمم المتحدة، ص 19.

2 UNCTAD, 2011, Technical Notes on Trade Facilitation Measures, UNITED NATIONS, P6.

4-1-3 تكنولوجيا المعلومات:

تعد تكنولوجيا المعلومات أمراً مهماً في العمليات التجارية، حيث تساعد على تبسيط وتسهيل الإجراءات التجارية كما تعزز التعاون بين الدول وتخفض من التكاليف وتقلل من الوقت اللازم لإنجاز المعاملات، ولذا لا بد من استخدامها في مناطق العبور كالموانئ والمطارات.

5-1-3 تقييم المخاطر ومراجعتها:

تقييم المخاطر في تيسير التجارة الدولية هو عملية حيوية تهدف إلى تحديد العوامل السلبية التي تؤثر على تدفق التجارة، مثل المخاطر الاقتصادية (كالتقلبات في أسعار الصرف والأزمات المالية)، والمخاطر السياسية (كالنزاعات والتغيرات في السياسات)، والمخاطر اللوجستية (كتعطيل سلاسل الإمداد ومشاكل النقل)، بالإضافة إلى المخاطر التقنية (كالأمن السيبراني) والبيئية (كتأثير التغير المناخي) والاجتماعية (كالتغيرات في سلوك المستهلك)، ولتقليل هذه المخاطر يمكن اعتماد استراتيجيات مثل تحليل البيانات، وتنويع الموردين، واستخدام التأمين، وتعزيز التعاون الدولي، مما يساعد على تحسين القدرة التنافسية وتعزيز التجارة المستدامة، كما يتعين على الدول استخدام مناهج لإدارة المخاطر ومواجهة التهديدات الأمنية¹.

6-1-3 النظم الجمركية:

تحديث النظم الجمركية، وكذلك التعاون ما بين الجمارك والوكالات والسلطات الحكومية، حيث يعتبر اعتماد انظمة جمركية متطورة امراً بالغ الأهمية في حركة السلع والخدمات² وهذا ما يؤكدته دراسة (Hong Ngoc, N. T., et al. 2022) عملت منظمة الجمارك العالمية على تيسير منصات دولية مهمة للتعاون الجمركي، وتم توقيع العديد من الاتفاقيات الثنائية والمتعددة الأطراف بين سلطات الجمارك لتحفيز التكامل الإقليمي وتيسير التجارة³.

3-2 البنية التحتية:

البنية التحتية وهي أحد العناصر الأساسية في اقتصاديات الدول، حيث تؤكد معظم الدراسات على أهمية جودة البنية التحتية في تسهيل حركة السلع والبضائع عبر الدول والأقاليم، ومن أهم عناصر البنية التحتية نجد خدمات النقل وخدمات الاتصال وتكنولوجيا المعلومات والخدمات المالية والخدمات المهنية.

1 . الأمم المتحدة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، 2005، مرجع سبق ذكره، ص 98.

2 . نفس المرجع ص 19.

3 . Hong Ngoc, N. T., et al. (2022). A New Mindset on Customs Cooperation in the Asia-Pacific Region. World Customs Journal, 16(1), 145–150. <https://doi.org/10.55596/001c.116468>

1-2-3 خدمات النقل:

يعتبر النقل الحلقة الأقوى في العمليات المتكاملة لتوريد السلع، حيث تتعد وسائل النقل نذكر منها

- النقل البري وعبر الطرقات: يمثل النسبة الأكبر من النقل الداخلي ويجب أن تتوافر له عدة مقومات حتى يؤدي دوره بكفاءة تساعد على نجاح منظومة النقل وهي:

توافر شبكة طرق جيدة تربط الموانئ الرئيسية بالمدن المختلفة وتوفر السير الآمن.

توافر أساطيل نقل برية ذات كفاءة عالية وذات مواصفات عالمية خاصة ناقلات الحاويات وذلك لتوفير الأمان اللازم للنقل وكذلك توفير سرعة الشحن والتفريغ¹.

- النقل الجوي: يساهم النقل الجوي في النمو الإقتصادي وذلك من خلال توفير فرص العمل وزيادة الإنتاجية، كما يمتاز بالسرعة والكفاءة والمرونة، ولكن يعتبر النقل الجوي ذو تكلفة عالية.

- النقل بالسكك الحديدية: تعتبر السكك الحديدية من أهم وسائل النقل فهي في مقدمة هذه الوسائط حيث تعامد عليها الدول في تحقيق أهدافها الإقتصادية خاصة الدول المتقدمة.

- النقل البحري: يعد النقل البحري من أهم وسائل النقل متعدد الوسائط لرخص تكلفته ولكونه الوسيلة المثلى لنقل البضائع التي يتم شحنها بكميات كبيرة، وليقوم بدوره في منظومة النقل متعدد الوسائط بصورة فعالة يتعين

توافر موانئ بحرية متطورة من الجيل الثالث وتجهيزها بالتجهيزات الحديثة لاستقبال مختلف أنواع السفن².

2-2-3 خدمات تكنولوجيا المعلومات والاتصال:

وهي التكنولوجيا التي تستخدم المعدات والبرامج وقواعد البيانات في نظام العمل قصد زيادة سرعة الاندماج في الأسواق الدولية وريح الوقت والتكاليف، حيث تهتم معظم الدول النامية بتكنولوجيا المعلومات من أجل الاستفادة منها واحراز معدلات أعلى للتنمية الاقتصادية وعدم الانعزال عن فرص التقدم في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الدولية، فرفع مستوى جودة الاتصالات يعني النفاذ الى أسواق الصادرات وسرعة انتشار التكنولوجيا الحديثة³، حيث يتم استخدام الوثائق الإلكترونية والرسائل الإلكترونية على نطاق واسع من قبل شركاء سلسلة التوريد وقد تم تطوير العديد من أنظمة ومنصات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات كمبادرات صناعية، لكن التدفق السلس

1 . محمود زنبوع، 2006، أثر تفعيل النقل المتعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 22، العدد 2، ص 254-255.

2 . محمود زنبوع، المرجع نفسه، ص 255.

3 . صلاح زين الدين، 2009، تكنولوجيا المعلومات والتنمية الطريق الى مجتمع المعرفة ومواجهة الفجوة التكنولوجية في مصر، الهيئة المصرية العامة للكتاب القاهرة، ص 15.

للمعلومات يظل تحديا عند التواصل مع الجهات الحكومية، وذلك لأسباب تكنولوجية وقانونية، ولا تزال العديد من الإدارات تشترط حمل المستندات الورقية لأغراض التحقق، وتحد معايير مختلفة من تبادل البيانات والرسائل¹، وعليه فإن الإصلاحات الرامية إلى تيسير التجارة ترتبط ارتباطا وثيقا بتطوير مؤسسات القطاع العام، وتتطلب بناء القدرات البشرية والمؤسسية والتكنولوجية².

3-2-3 الخدمات المالية:

وهي الخدمات التي ترتبط بالتجارة الدولية ويمكن ان نقسمها الى قسمين،

- الخدمات المصرفية: تساهم الخدمات المصرفية في تيسير التجارة بمساعدة الشركات في الحصول على التمويل وإدارة المخاطر وتحويل الأموال، وذلك بتقديم القروض لدفع تكاليف البضائع والخدمات المستوردة، وكذلك الحماية من تقلبات أسعار الصرف وتحويل الأموال.
- خدمات التأمين: يساعد التأمين الشركات في حماية نفسها من الخسائر المالية الناجمة عن المخاطر المرتبطة بالتجارة مثل مخاطر التلف والضياع ومخاطر عدم السداد.

4-2-3 الخدمات المهنية:

وهي من القطاعات التي تؤثر على تسهيل التجارة، نظرا لأنها الخدمات التي يقدمها الخبراء والمستشارون في مجالات مختلفة مثل الشؤون القانونية وغيرها من المهن التي تساعد كثيرا في مجال التصدير والاستيراد³، مثل خدمات التصدير والاستيراد وخدمات الترجمة، خدمات التسويق.

3-3 الإصلاحات الجمركية:

مع تزايد حجم المبادلات التجارية الدولية وزيادة عدد الشحنات أصبح من الضروري تطوير أداء الأجهزة والسلطات المختصة في مراقبة وتتبع هذه العمليات، منها جهاز الجمارك الذي يمثل المسؤول الأول على هذه المبادلات، من أجل تقليل الوقت والتكلفة المترتبة على ذلك، لتظهر عدة أنظمة أهمها نظام النافذة الواحدة، فعلى مدى السنوات العشر الماضية تزايدت الجهود المبذولة لتطوير نظام النافذة الواحدة بشكل كبير نتيجة للأهمية المتزايدة لسلاسل التوريد العالمية في التجارة الدولية، إن مفهوم النافذة الواحدة لتيسير التجارة ليس معقدا ولكن تنفيذ الجوانب القانونية والفنية والتنظيمية لمرق النافذة الواحدة قد يكون أمرا صعبا⁴، وأكثر نماذج النافذة الواحدة شيوعا هي:

1. ESCAP, U. (2016). **Information and communication technologies (ICT) for trade and transport facilitation: ICT related requirements and gaps in implementing trade and transport facilitation systems.** p 6.

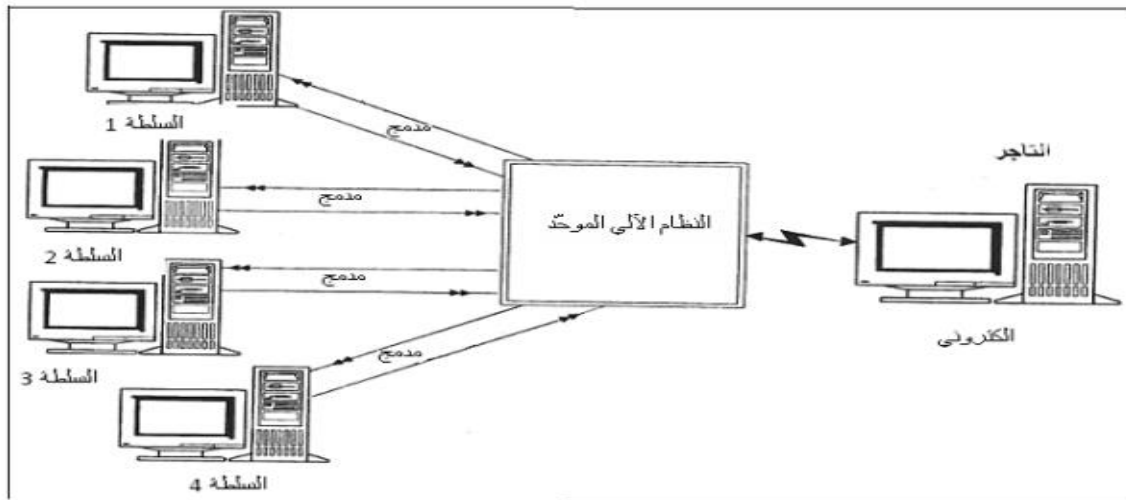
2. Secretariat, U. N. C. T. A. D. (2014). **Trade facilitation rules as a trade enabler: options and requirements**, note/by the UNCTAD Secretariat. p 6.

3 . الأمم المتحدة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، 2005، مرجع سبق ذكره، ص 22.

4. ESCAP, U., et ECE, U. (2012). **Electronic single window legal issues: a capacity-building guide**, p 1.

- نموذج السلطة الواحدة: وهي هيئة تنسق بين جميع الوكالات المعنية للتأكد من بقاء السلسلة اللوجستية دون عوائق، حيث تقوم بتوزيع المعلومات على جميع الوكالات والهيئات المعنية.
- نموذج النظام المميكن الواحد: نظام معلومات مميكن يعالج المعلومات أو ينسق مع مجموعة أنظمة تعالج البيانات التي يتم تلقيها أو إرسالها، يمكن كذلك تصنيف هذه الأنظمة باعتبارها أنظمة متكاملة حيث يكون النظام المميكن الواحد بمثابة مراكز معالجة للمستخدمين من جميع الوكالات المعنية سواء كانت عامة أو خاصة أو الأنظمة ذات الصلة، حيث يقوم النظام المميكن الواحد بتطوير واستخدام صلات مع الأنظمة الخاصة بوكالات أخرى لإتمام العملية، كما قد يكون خليطاً من مقاربات متكاملة ومتصلة بالنظام المميكن الواحد.
- نظام نقل المعلومات المميكن: وهو بمثابة مركز العمليات التجارية ويتصل بجميع السلطات، حيث يتم تلقي التصاريح والأذونات الكترونياً في تطبيق واحد ومن ثم معالجتها بسلسلة من قبل السلطات الفردية المعنية، ومنها تعاد النتيجة الكترونياً إلى المصحح¹، كما يعتبر نظام النافذة مكلفاً حيث تختلف التكاليف المرتبطة لإنشاء النظام تبعاً للنهج المتبع، وفي حالة النوافذ الواحدة الممولة من الحكومة غالباً ما تكون هذه التكاليف جزءاً من تكاليف سياسة التنمية التجارية على نطاق البلد، حيث تتراوح تكاليف التنفيذ الإجمالية من مليون دولار إلى 50 مليون دولار²، لذلك يتوجب على السلطات المعنية وإدارات الجمارك إصلاح وتطوير أنظمتها وإجراءاتها، من أجل القضاء على الفساد وريح الوقت، حيث يجب أن تتصف مبادرات الإصلاح والتطوير بالشمول والتركيز على الجوانب العملية وأداء الجمارك.

الشكل رقم (1-1): شكل توضيحي للنافذة الواحدة



Source: E/ESCWA/EDGD/2012/WP.1, P,04.

1. منظمة الجمارك العالمية، 2014، ملحق الخلاصة الوافية للنافذة الواحدة، ص 4. (بتصرف)

2. أمين بديوي، ش. محمد جلال محمد السيد خطاب، (2017)، متطلبات تطبيق نظام النافذة الواحدة في الجمارك المصرية في ضوء التجارب الدولية. مجلة البحوث المالية والتجارية 18، (العدد الثاني-الجزء الأول)، ص 7.

4-3 الحواجز التجارية:

إن الحواجز التجارية (Trade Barriers) هي في الحقيقة سياسات تضع بمقتضاها الحكومات قيودا على التجارة الدولية لأجل زيادة تكلفتها¹، والهدف منها حماية الصناعات المحلية من المنافسة الأجنبية وكذلك تحقيق أهداف اجتماعية وسياسية مثل حماية البيئة، كما يمكن أن تأخذ الحواجز التجارية أشكال عدة نذكر منها:

1-4-3 الحواجز الجمركية (Tariff Barriers):

هي قيود تفرضها الحكومات على التجارة الدولية من خلال الرسوم الجمركية والإجراءات اللوجستية، ومن أهم أنواعها:

- **التعريفية الجمركية:** هي ضريبة تفرضها الحكومة على البضائع المستوردة، حيث يمكن أن تكون التعريفية ثابتة أو متغيرة، فالتعريفية الثابتة هي نسبة مئوية من قيمة البضائع، بينما تتغير التعريفية المتغيرة حسب سعر البضائع، وذلك لغاية زيادة سعرها محافظة على السلع المحلية، كما تدعو المنظمة العالمية للتجارة (WTO) لخفض التعريفات الجمركية بوضع قواعد تجارية دولية تعمل على ذلك.

- **الإجراءات اللوجستية:** هي الإجراءات الحكومية التي تبطئ وتعيق التجارة الدولية، يمكن أن تشمل هذه الإجراءات متطلبات التفتيش أو الترخيص، الفحص.

2-4-3 الحواجز غير التعريفية (Non-Tariff Barriers):

أو ما يسمى بالحواجز غير الجمركية وهي سياسات أو إجراءات حكومية تقيد التجارة الدولية، ولكنها لا تتضمن رسوما جمركية، يمكن أن تأخذ الحواجز غير التعريفية أشكالا عديدة منها:

- **النوع الأول:** الذي يسمى التدابير "التقنية"، يشمل اللوائح والمعايير والاختبار وإصدار الشهادات، وفي المقام الأول تدابير الصحة والصحة النباتية والحواجز الفنية أمام التجارة.

- **النوع الثاني:** والذي يسمى التدابير "غير الفنية"، فيتضمن القيود الكمية (الحصص، تراخيص الاستيراد غير التلقائي)، وتدابير الأسعار، والخدمات اللوجستية وقنوات التوزيع، وما إلى ذلك².

1. عقبة عبد اللاوي، خليفة خالدي، 2022، مرجع سابق، ص 1.

2. OECD, <https://www.oecd.org/trade/topics/non-tariff-measures/>, accessed JANVIER 2024

الجدول رقم (1-1): يوضح تصنيف الحواجز غير التعريفية

تصنيف التدابير غير التعريفية	
الواردات	A تدابير الصحة والصحة النباتية
	B الحواجز الفنية أمام التجارة
	C التفتيش قبل الشحن والإجراءات الشكلية الأخرى
	D التدابير الوقائية للتجارة الطارئة
	E الترخيص غير التلقائي والحصص وحالات الحظر وتدابير السيطرة على الكميات بخلاف الخاصة بتدابير الصحة والصحة النباتية أو الحواجز الفنية أمام التجارة
	F تدابير السيطرة على الأسعار بما في ذلك الضرائب والرسوم الإضافية
	G التدابير المالية
	H التدابير المؤثرة على المنافسة
	I تدابير الاستثمار ذات الصلة بالتجارة
	J قيود التوزيع
الصادرات	K القيود على الخدمات بعد البيع
	L الإعانات مع استثناء إعانات التصدير بموجب P7
	M قيود المشتريات الحكومية
	N الملكية الفكرية
	O قواعد المنشأ
	P التدابير ذات الصلة بالصادرات

المصدر: صحيفة الوقائع ، برنامج تيسير التجارة ، 2020 ص:5

ثانيا: قراءة في اتفاقية تيسير التجارة للمنظمة العالمية للتجارة:

تعتبر اتفاقية تيسير التجارة أول اتفاقية متعددة الأطراف منذ إنشاء منظمة التجارة العالمية في سنة 1995، حيث تهدف هذه الاتفاقية إلى تقديم تدابير جديدة لمساعدة البلدان النامية على بناء القدرات وتخفيف المخاوف التنظيمية لمنظمة التجارة العالمية، يتم ذلك من خلال تطبيق استثناءات الجات العامة على الاتفاقية الجديدة، كما تعتبر هذه الاتفاقية من أوسع اتفاقيات منظمة التجارة العالمية إلى جانب اتفاقية الجات، لتحتوي في طياتها على ثلاثة أقسام:

1 . قراءة في القسم الأول من الاتفاقية:

يحتوي القسم الأول من اتفاقية تيسير التجارة على أحكام لتسريع حركة البضائع والإفراج عنها وتخليصها، حيث تهدف هذه الأحكام إلى تحسين عمليات نقل البضائع بما في ذلك البضائع العابرة بين الدول، كما تهدف أيضا إلى تسهيل التجارة عن طريق تحسين المواد ذات الصلة، ومن بين المواد الهامة

في هذا الصدد والتي يتم توضيحها وتحسينها في الاتفاقية نجد المادة الخامسة والثامنة والعاشرة، بالإضافة إلى ذلك يحدد القسم الأول أيضا أحكام التعاون الجمركي، والذي يشمل ذلك التعاون على مستوى الجمارك بين الدول المتعاقدة على تنفيذ الاتفاقية العامة بشأن التعريفات الجمركية والتجارة (الجات) لعام 1994، حيث يهدف هذا التعاون إلى تعزيز التجارة الحرة وتيسير حركة البضائع بشكل أكبر، كما يطلب هذا القسم من الدول المتعاقدة أن تلتزم بالإجراءات والترتيبات الجمركية المشتركة التي تم الاتفاق عليها في الاتفاقية لتحقيق التسهيلات الجمركية المشتركة¹، وفي ما يلي قراءة في مواد القسم الأول من الاتفاقية؛

يركز القسم الأول من اتفاقية تسهيل التجارة، الذي يتضمن المواد الـ 12 الأولى من الاتفاقية، على تسريع عملية الإفراج والتخليص عن البضائع من قبل السلطات الجمركية، بما في ذلك البضائع العابرة كما يتضمن القسم أيضا تدابير تتعلق بالضوابط أو المبادئ الأساسية لإصلاح تيسير التجارة، بما في ذلك تلك المتعلقة بالشفافية مثل نشر المعلومات وتوافرها، وإجراءات الاستئناف ومراجعة الأحكام الجمركية والحدود، والتخليص مثل الإجراءات المعجلة للإفراج عن البضائع وتخليصها، وحركة البضائع².

1-1 المادة الأولى: النشر وتوافر المعلومات:

♦ النشر:

تلتزم هذه المادة من الاتفاقية جميع الدول الأعضاء على النشر الفوري وغير التمييزي للمعلومات، كما تلزمهم أن تكون هذه المعلومات سهلة الوصول، وذلك لمنح الفرصة للحكومات والتجار وغيرهم من الأطراف المعنية للاطلاع عليها والاستفادة منها، كما وضحت المادة المعلومات والبيانات الواجب على الحكومات نشرها وهي،

- إجراءات الاستيراد والتصدير والعبور بما في ذلك الميناء والمطار وإجراءات نقاط الدخول الأخرى، والنماذج والمستندات المطلوبة.
- كل ما يتعلق بالرسوم والضرائب الموجهة نحو التصدير والاستيراد.
- كل ما يتعلق بالرسوم والمصاريف الموجهة نحو التصدير والاستيراد والعبور.
- قواعد التصنيف الجمركي للمنتجات وطرق تقييمها.
- كل ما يتعلق بقواعد المنشأ من إجراءات ولوائح قانونية.
- قوائم المواد المحظورة من الاستيراد والتصدير والعبور.

1. W.T.O, https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfatheagreement_e.htm, accessed JANVIER 2024

2. Peterson, J. (2020). The WTO Trade Facilitation Agreement: Implementation Status and Next Steps. J. Int'l Com. et Econ, 1, p 11.

- طبيعة الأحكام والغرامات في حالة الإخلال بعمليات الاستيراد والتصدير والعبور.
- توضيح الإجراءات اللازمة لاستئناف الأحكام والطعن فيها.
- نشر الاتفاقيات الموقعة مع الدول في مجال التصدير والاستيراد والعبور.
- الإجراءات المتعلقة بإدارة التعريفات الجمركية¹.

حيث استمدت هذه المادة أحكامها من خلال عدة مصادر نذكر منها:

منظمة الجمارك العالمية من خلال (الفصل التاسع من المعلومات والقرارات والأحكام المقدمة من الجمارك، المبادئ التوجيهية للشفافية وامكانية التنبؤ، توصية 1999 بشأن استخدام الجمارك لمواقع الانترنت العالمية، دليل تكنولوجيا المعلومات للمديرين التنفيذيين، اعلان اورشا المنقح) الأونكتاد من خلال المذكرة الفنية بشأن النشر TN\TF\01\2014

♦ توفير المعلومة عبر الانترنت:

تلزم المنظمة الدول الأعضاء بضرورة توفير وتحديث إجراءاتها الخاصة بالاستيراد والتصدير والعبور، بما في ذلك الإجراءات المتعلقة بالاستئناف أو المراجعة، حيث توجب على الحكومات أن تُعلم التجار والأطراف المعنية بالخطوات العملية اللازمة لتنفيذ عمليات الاستيراد والتصدير والعبور، كما تتضمن هذه الإجراءات النماذج والمستندات المطلوبة لتنفيذ عمليات الاستيراد إلى أراضي الدولة المعنية أو عمليات التصدير منها أو حتى عمليات العبور عبرها، كما تلزمهم أيضا على توفير معلومات الاتصال بنقاط الاستفسار المتاحة للجمهور، ويجب أن تكون هذه المعلومات متاحة بإحدى اللغات الرسمية لمنظمة التجارة العالمية.

♦ نقاط الاستفسار:

على كل عضو وفي حدود إمكانياته المتاحة إنشاء نقاط استفسار واحدة أو أكثر للرد على استفسارات الحكومات أو الأشخاص المعنيين، كما أنه بإمكان الأعضاء المشاركين في اتحاد جمركي أو في تكامل إقليمي إنشاء أو الحفاظ على نقاط استفسار مشتركة على المستوى الإقليمي لتلبية متطلباتهم، ومن الأمور المهمة أن يسعى الأعضاء إلى عدم المطالبة بدفع رسوم للرد على الاستفسارات وتقديم النماذج والمستندات المطلوبة، ويجب أن يحددوا مبلغ تلك الرسوم ان وجدت بحيث لا تتجاوز حدود المعقول، كما يجب على نقاط الاستفسار الرد على الاستفسارات وتقديم النماذج والمستندات في فترة زمنية مناسبة والتي قد تختلف حسب طبيعة الطلب وتعقيده.

1. W.T.O, (2014), AGREEMENT ON TRADE FACILITATION, Preparatory Committee on Trade Facilitation,P 2.

♦ الإخطار:

تلتزم المادة الأولى من اتفاقية تيسير التجارة الدول الاعضاء في المنظمة على اخطار وتبليغ لجنة تيسير التجارة لمنظمة التجارة العالمية عن طريق احدى هيئاتها المخولة بذلك مثل وزارة الخارجية او هيئة التجارة، بأسماء وعناوين ومواقع الويب التي تم نشر المعلومات فيها وبصفة دقيقة.

إن تحليل الجوانب المختلفة للمادة الأولى من اتفاقية تيسير التجارة، بما تضمنته من نقاط فرعية، تتبدى من خلاله مجموعة من المواطن التي قد تُشكل أدورا مهمة في تسهيل التجارة وتقليل القيود غير الجمركية على تدفقات التجارة الدولية، وتؤثر على التنافسية الاقتصادية للشركات والدول والأقاليم الاقتصادية، ارتكازا على مجالات تأثير نشر المعلومات وإتاحتها في مجموعة من الجوانب المحددة لتدفقات السلع والخدمات وتعزيز تنافسيتهما وتقسيم الأسواق واستهدافها.

يجدر التأشير أن من أهم الجوانب التي تجسدها المادة الشفافية وإمكانية الوصول، فمن خلال إلزام الدول الأعضاء بنشر المعلومات بسرعة ودون تمييز، وضمان سهولة الوصول إليها، تحاول هذه المادة تعزيز الشفافية في الإجراءات التجارية. كما تُمكن الحكومات والشركات والأطراف ذات الصلة من الوصول إلى معلومات واضحة مفصلة وحديثة ومحيته، بما يساهم في تقليل عدم اليقين الذي يتخلل مجموعة من مراحل قيام التجارة الدولية بين الدولة، وخيارات استهداف الأسواق وهو ما يكون له انعكاسا على سلاسة إجراءات الاستيراد والتصدير والعبور، من خلال استيعاب وفهم متطلبات الامتثال، تحديد طبيعة النماذج والمستندات اللازمة وعددها، معرفة الوقت اللازم لعمليات التجارية، وما يقابلها من مزايا أو تكاليف وفرص بديلة، ومن جانب آخر فإن توفير المعلومات الواضحة والدقيقة خاصة فيما ارتبط بالرسوم والضرائب وهياكل التعريفات الجمركية ورسوم الخدمات والنفقات المتعلقة بالاستيراد والتصدير، يمكن الشركات من قياس وتحديد وضعها التنافسي إزاء الشركات الأجنبية، وتحديد الفرص المتاحة في استهداف الأسواق الدولية، كما تساعد هذه الشفافية في تدنية الأعباء والتكاليف المالية غير المتوقعة وتسمح للمتداولين باتخاذ قرارات مستنيرة، مما يساهم في إمكانية التنبؤ بمسارات التجارة الدولية وفرصها والأسواق التي يمكن استهدافها.

وعلى جانب كبير من الأهمية، والذي يعتبر من مواطن نشوب النزاعات بين الكيانات القطرية ما تعلق بقواعد التصنيف الجمركي وقواعد المنشأ، وعليه من الأهمية بمكان أن تتضمن المعلومات واضحة ومفصلة عن قواعد التصنيف الجمركي وقواعد المنشأ، بما يُتيح لأطراف التبادل التجاري فهم واضح للحقوق والمسؤوليات وتحديد مجالات وإمكانات العمل، بالإضافة إلى تعزيز قدرة أطراف

التصدير على تصنيف المنتجات بشكل صحيح وتحديد الأهلية لمتطلبات الأسواق المستهدفة، ومعرفة قوائم المواد المحظورة والمستثناة من التصدير والاستيراد، ومدى التوافق مع المبادئ التوجيهية وشروط الاتفاقيات التجارية التفضيلية والمتعددة القائمة، وهي جوانب لها من الإمكانيات ما يسمح بتقليل مخاطر النزاعات والتأخير المتعلق بالإجراءات الجمركية.

أما ما تعلق بتحديد الوضع التنافسي للدول وتحديد الخيارات المرتبطة باختراق أسواق التجارة الدولية، وفرص الاستحواذ على الحصص السوقية. يمكن أن تساعد الجوانب الواجب الالتزام بها من خلال المادة الأولى الدول على تحديد وضعها التنافسي وتحديد مميزات سلعها لاستهداف الأسواق واختراقها فمن جانب، توفر المعلومات للحكومات والتجار والأطراف المعنية فهما واضحا للمشهد التنظيمي ومتطلبات التجارة، ومن جانب آخر تقلل الشفافية من حالات عدم اليقين التي تعترى المشهد الاقتصادي كذلك فإن معرفة التصنيف الجمركي والتعريفات المرتبطة به يساعد الشركات على تقدير وحساب التكاليف وتقييم القدرة التنافسية لمنتجاتها في الأسواق الخارجية.

ومن خلال نشر الإجراءات واللوائح القانونية المتعلقة بقواعد المنشأ، فضلا عن الأحكام والغرامات الخاصة بالمخالفات، تضمن الدول الأعضاء أن تكون الشركات على دراية بالإطار القانوني الذي يحكم تنظيمات التجارة، وتسمح هذه الشفافية للشركات بالامتثال للوائح وتجنب المشكلات القانونية المحتملة، مما يساهم في تقليل تكاليف التجارة الدولية، ويقلل من المزايا غير العادلة التي قد يمنح للسلع المنافسة، وعلى جانب من الأهمية فإن نشر الاتفاقيات الموقعة مع الدول الأخرى في مجال التصدير والاستيراد والعبور، تتيح استكشاف الشراكات والفرص التجارية المحتملة في أسواق محددة، مما يساعد على استهدافها بشكل أكثر فعالية. ويُعزز هذه الفاعلية نقاط الاستفسار وتيسير معلومات الاتصال لهذه النقاط، بما يتيح للشركات الحصول على التوضيحات والتوجيهات بشأن إجراءات التجارة، وهذا يساعد في تقليل الشكوك أو المخاوف وحل المشكلات التي قد تكتنف عمليات الاستيراد أو التصدير أو العبور، في الأخير إن المادة الأولى بما تتضمنه من التزام الأطراف الأعضاء بإخطار لجنة تيسير التجارة التابعة لمنظمة التجارة العالمية الجوانب ذات الصلة بشأن نشر المعلومات، وما لها من آثار، فإن هذه الآلية تضمن توثيق البيانات المتعلقة بالتجارة وإبلاغها بدقة، وتعمق من الشفافية والموثوقية في مجال تبادل المعلومات وتدفقها.

وعليه يمكن الحكم أن المادة الأولى من اتفاقية تيسير التجارة قد تعمل على تعزيز الشفافية وإمكانية الوصول والقدرة على التنبؤ في الإجراءات التجارية، مما يؤدي بدوره إلى تقليل القيود غير الجمركية وتسهيل تدفقات التجارة الدولية بشكل أكثر سلاسة، وعندما تتاح للشركات والحكومات إمكانية الوصول إلى معلومات واضحة وموثوقة، يصبح بوسعها اتخاذ قرارات أكثر استنارة والانخراط

في التجارة بثقة أكبر، مما يفيد التجارة العالمية ومساوات تحريرها، كما يُقلل من استخدام العوائق غير الجمركية، ويقلل من مشاهد الحمائية الجديدة والتي برزت الكثير من مظاهرها في ظل صراع وتناطح مراكز وأقطاب الاقتصاد العالمي، كما يمكن للشركات تقييم الوضع التنافسي لسلعها والأسواق المستهدفة بشكل أكثر فعالية، مما يسهل في نهاية المطاف جهود التجارة واختراق السوق والاستحواد على حصص سوقية فيها.

2-1 المادة الثانية: التعليق ونشر المعلومات

تنص المادة الثانية من الاتفاقية على إتاحة مشاورات منتظمة بين الوكالات المتواجدة في الحدود والتجار والمتدخلين الاقتصاديين والأطراف المعنية الأخرى، مما يساعد التجار على الاطلاع على المعلومات في حينها ورجال الجمارك على مناقشة المقاربات الأنسب والأقل تقييدا وصولاً إلى الأهداف القانونية والإدارية المتوخاة¹، كما تلزم هذه المادة الدول الأعضاء على إقرار وسن قوانين جديدة تتعلق بهذه المسائل من قبل الهيئات التشريعية الوطنية، وكذلك إصدار الأنظمة الإدارية الثانوية من قبل الهيئات التنفيذية، حيث تتطلب هذه العملية تعاوناً مشتركاً بين كافة الوكالات الحكومية المتعلقة بالحدود والتجارة، وبين الهيئات التشريعية والتنفيذية والتجارية، وأن يتم منح الأطراف المعنية والتجار الفرصة للتعليق على القوانين والأنظمة الإدارية الجديدة وأي تعديلات تطرأ عليها، وتعطى لهم مهلة زمنية معقولة لذلك، كما أنها تلزمهم بضرورة نشر وتعليق هذه القوانين واللوائح الجديدة أو المعدلة للجمهور في أقرب فرصة ممكنة قبل تنفيذها، إذ يعتبر هذا الالتزام من أجل حماية المصلحة العامة وضمان استجابة جميع الأطراف المعنية للتغييرات التجارية.

حيث استمدت أحكام هذه المادة من خلال منظمة الجمارك العالمية (إرشادات الشراكة بين الجمارك والأعمال التجارية 2015، قائمة مراجعة عدسة الأعمال النموذجية للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحجم 2014، المبادئ التوجيهية العامة للملحق RKC، الفصل 9 (المعلومات والقرارات والأحكام المقدمة من الجمارك)، المبادئ التوجيهية العامة للملحق RKC، الفصل الأول (المبادئ العامة)².

3-1 المادة الثالثة: الأحكام المسبقة

يتضمن هذا الاجراء على الوسائل التي يمكن للتاجر (مصدر او مستورد) من خلالها الحصول على معلومات "ملزمة" موثوقة حول التصنيف الجمركي أو المنشأ أو المعاملة الجمركية الأخرى للبضاعة قبل أن يستوردها من طرف مصالح الجمارك، فالحكم المسبق هو القرار الكتابي الذي يصدره العضو

1 . مجلس التعاون لدول الخليج العربية، (2017)، اتفاقيات منظمة التجارة العالمية وانعكاساتها على دول مجلس التعاون، إدارة منظمة التجارة العالمية قطاع الشؤون الاقتصادية، الشؤون الاقتصادية والتنمية، الرياض، ص 28.

2. <https://www.tfafacility.org/agreement-article-resources> , accessed Fevrier 2024.

بناء على طلب المستورد أو المصدر قبل استيراد السلعة الموضحة بالطلب ويحدد المعاملة التي يجب على العضو تقديمها للسلعة وقت الاستيراد فيما يتعلق بالمعلومات المرتبطة: بالتصنيف الجمركي ومنشأ البضاعة والمعايير المستخدمة لتحديد القيمة الجمركية للسلعة، والاعفاءات الجمركية، وأي مسائل إضافية يرى العضو أنه من المناسب إصدار حكم مسبق بشأنها.

حيث تلزم المادة كل أعضاء الاتفاقية أن تصدر احكام مسبقة بطريقة معقولة ومحددة زمنيا لمقدم الطلب الذي قدم طلبا مكتوبا يحتوي على جميع المعلومات الضرورية، وفي حالة رفض اصدار حكم مسبق يستلزم اخطار مقدم الطلب فورا مع تحديد اسباب الرفض، اذ يجوز للعضو رفض إصدار حكم مسبق لمقدم الطلب عندما تكون القضية محل الطلب مقدمة امام أي وكالة حكومية أو محكمة أو قد صدر قرار بشأنها من قبل أي محكمة،

- يكون الحكم المسبق نافذا لمدة معقولة من تاريخ صدوره ما لم يتغير القانون أو الوقائع أو الظروف المؤيدة لهذا الحكم،

- عندما يلغي العضو الحكم المسبق أو يعدله أو يبطله، يجب عليه تقديم إشعار كتابي إلى مقدم الطلب يوضح فيه الأسباب،

- عندما يقوم العضو بإلغاء أو تعديل أو إبطال الأحكام المسبقة بأثر رجعي، فلا يجوز له القيام بذلك إلا إذا كان الحكم مبنيا على معلومات غير كاملة أو غير صحيحة أو خاطئة أو مضللة،

- يكون الحكم المسبق الصادر عن العضو ملزما لذلك العضو فيما يتعلق بمقدم الطلب الذي طلب ذلك، ويجوز للعضو أن ينص على أن الحكم المسبق ملزم لمقدم الطلب،

- يجب على كل عضو أن ينشر على الأقل متطلبات طلب الحكم المسبق والفترة الزمنية التي سيتم خلالها إصدار الحكم المسبق ومدة سريانه¹.

- يجب على كل عضو أن يقدم بناء على طلب كتابي من مقدم الطلب، مراجعة للحكم المسبق أو قرار إلغاء أو تعديل أو إبطال الحكم المسبق،

- يجب على كل عضو أن يسعى إلى إتاحة أي معلومات حول الأحكام المسبقة التي يعتبرها ذات أهمية كبيرة للأطراف المعنية الأخرى، مع الأخذ في الاعتبار الحاجة إلى حماية المعلومات السرية تجاريا.

- يجوز لأي عضو أن يشترط أن يكون لمقدم الطلب تمثيل قانوني أو تسجيل في إقليمه، مع الأخذ بعين الاعتبار احتياجات المؤسسات الصغيرة والمتوسطة.

استمدت هذه المادة أحكامها من خلال (الأونكتاد - مذكرة فنية، أحكام مسبقة-TN/TF/22 ، لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا - الأحكام المسبقة، منظمة الجمارك العالمية - المبادئ التوجيهية

1. W.T.O, (2014), AGREEMENT ON TRADE FACILITATION Auteur, Op.Cit.,P4.

العامة للملحق RKC - الفصل 9 (المعلومات والقرارات والأحكام المقدمة من الجمارك)، (المبادئ التوجيهية الفنية بشأن الأحكام المسبقة للتصنيف والمنشأ والتقييم 2018)، (إرشادات عملية لمراقبة التقييم)، (أداة تشخيصية بشأن تصنيف التعريفات الجمركية وتقييمها وأصل العمل والبنية التحتية ذات الصلة - المبادئ التوجيهية بشأن البنية التحتية الجمركية لتصنيف التعريفات الجمركية وتقييمها ومنشأها)¹.

4-1 المادة الرابعة: إجراءات الاستئناف أو المراجعة

جاءت اتفاقية تيسير التجارة في مادتها الرابعة بأحكام موسعة تتعلق بإجراءات الاستئناف أو المراجعة (الإدارية أو القضائية) لنشر المتطلبات المتعلقة بكيفية التقدم للحصول على حكم مسبق ومدة سريانه، وكيف يمكن لمقدم الطلب أن يطلب مراجعة الحكم المسبق بما يتجاوز تلك الواردة بالفعل في المادة العاشرة من اتفاقية الجات، وفي حين أن هذا يستهدف في المقام الأول القرارات التي تتخذها السلطات الجمركية، إلا أنه يتم تشجيع الدول الأعضاء على توسيع نطاق هذه الأحكام لتشمل القرارات التي تتخذها وكالات الحدود الأخرى ذات الصلة، فعندما يرى التاجر أنه تأثر بشكل مباشر بقرار الجمارك أو إغفاله، فمن المهم أن تقدم الجمارك عند الطلب تفسيراً لأسباب قرارها أو إغفالها، وأن تقدم للتاجر الحق في الاستئناف أمام سلطة مختصة، والغرض من حق الاستئناف هذا هو حماية الأفراد أو التجار من قرارات أو إغفالات الجمارك التي قد لا تتوافق تماماً مع القوانين واللوائح التي تكون الجمارك مسؤولة عن إدارتها وإنفاذها².

5-1 المادة الخامسة: تدابير أخرى لتعزيز الحياد وعدم التمييز والشفافية

تهدف المادة الخامسة من اتفاقية تيسير التجارة إلى تنظيم الضوابط التي تعمل على إصدار الإخطارات أو التوجيهات للجهات المعنية، وذلك لتعزيز التفتيش والمراقبة على السلع المستوردة، وخاصة تلك المرتبطة بالغذاء والنظام الغذائي، قصد حماية الإنسان والحيوان، وتعمل الأطراف على وضع ضوابط صارمة للتأكد من أن المنتجات المستوردة تتوافق مع المعايير الصحية والفنية المطلوبة، كما تتضمن أيضاً إصدار إخطارات وتوجيهات للجهات المعنية بحيث تتمكن من تنفيذ وتطبيق هذه الضوابط والتفتيش بفعالية ودون أي تمييز، وفي ضوء تعزيز الحياد وعدم التمييز والشفافية، تم تقديم ثلاثة تدابير بموجب المادة الخامسة من اتفاقية تيسير التجارة وهي:

- الإخطارات لتعزيز الضوابط أو عمليات التفتيش: والتي استمدت من منظمة الجمارك العالمية -

المبادئ التوجيهية العامة للملحق RKC - الفصل 6 (6.3, 6.4, 6.7) الرقابة الجمركية؛

1. <https://www.tfacility.org/agreement-article-resources>, accessed Fevrier 2024.

2. Agreement, W. T. F, (2013), **A Business Guide for Developing Countries**. International Trade Centre, P 11.

- الاحتجاز: الزامية اخبار الناقل أو صاحب البضاعة عند احتجازها بهدف المراقبة وإعادة التفتيش، والتي استمدت من خلال المبادئ التوجيهية العامة للملحق RKC لمنظمة الجمارك العالمية الفصل 3 التخليص و الاجراءات الجمركية والفصل 6 الرقابة الجمركية؛

- إجراءات الاختبار: يحق لأي عضو إعادة الاختبار في حالة كانت النتيجة سلبية عند وصول البضاعة ، وقد استمدت من خلال المبادئ التوجيهية العامة للملحق RKC لمنظمة الجمارك العالمية الفصل 3 التخليص و الاجراءات الجمركية¹؛

كما تجدر الإشارة إلى أنه عندما يتبنى أحد أعضاء منظمة التجارة العالمية أو يحتفظ بنظام إخطارات لتعزيز الضوابط أو عمليات التفتيش فيما يتعلق بالأغذية أو المشروبات أو المواد الغذائية يجب على ذلك العضو اتباع مبادئ معينة مثل " إصدار الإخطار أو التوجيه على أساس المخاطر " و"التطبيق الموحد" كما ورد في الفقرة الأولى من المادة².

6-1 المادة السادسة: التدابير المتعلقة بالرسوم والمصاريف المفروضة على الاستيراد والتصدير

تحت المادة السادسة من اتفاقية تيسير التجارة الدول الأعضاء على نشر المعلومات المتعلقة بالرسوم والمصاريف المفروضة على عمليات الاستيراد والتصدير، سواء كانت جديدة أو تم تعديلها وتهدف هذه المعلومات إلى العمل على تقليص هذه الرسوم والمصاريف عن طريق مراجعتها بشكل دوري، كما تحت أيضا على ضرورة تحديد القيمة المناسبة لهذه الرسوم والمصاريف بناء على الخدمات المقدمة، يعني ذلك أنه يجب أن تكون الرسوم متناسبة مع الخدمة المقدمة للشركات التي تقوم بعمليات الاستيراد والتصدير، كما تلزم بتحديد الرسوم التي لا ترتبط بعمليات الاستيراد والتصدير. وفيما يتعلق بفرض الغرامات، تلزم الاتفاقية الدول الأعضاء بفرضها فقط على مرتكبي المخالفات وألا تتعدى تلك الغرامات مستوى المخالفات المتعلقة بها وأن تتيح للدول الأعضاء إمكانية الطعن فيها وطلب مراجعتها³، وقد استمدت هذه المادة من خلال المبادئ التوجيهية العامة للملحق RKC لمنظمة الجمارك العالمية الفصل 1 (الاجراءات الشكلية قبل تقديم بيان البضائع)، والفصل 3 (التخليص و الاجراءات الجمركية)، والفصل 9 (المعلومات والقرارات والأحكام المقدمة من الجمارك).

7-1 المادة السابعة: الإفراج عن البضاعة وتخليصها

تلزم اتفاقية تيسير التجارة في مادتها السابعة الدول الأعضاء على اعتماد اجراءات من شأنها التسريع في الإفراج عن البضائع وتخليصها، لتشمل:

1. <https://www.tfafacility.org/agreement-article-resources> , accessed Fevrier 2024.

2. Wolfgang, H. M., et Kafero, E. (2014). *Old wine in new skins: analysis of the Trade Facilitation Agreement vis-à-vis the Revised Kyoto Convention*. World Customs Journal, 8(2), P 31.

3 . مجلس التعاون لدول الخليج العربية، (2017)، مرجع سابق، ص 33.

- المعالجة قيل الوصول: تلزم المادة الأعضاء على تسريع الإفراج عن البضاعة من خلال السماح للتجار بتقديم وثائق الاستيراد وغيرها من المعلومات المطلوبة للإفراج عن البضائع بشكل إلكتروني، يأتي هذا النظام بهدف تسهيل وتسريع عملية الإفراج عن البضائع المستوردة، إذ يمكن للتجار إرسال الوثائق اللازمة عبر الإنترنت قبل وصول البضائع، مما قد يؤدي إلى تقليل الوقت اللازم لإتمام الإفراج؛
- الدفع الإلكتروني: تلزم المادة الأعضاء أن يسمحوا بالدفع الإلكتروني للرسوم والضرائب والرسوم والمصاريف إلى الحد الممكن عمليا؛

- فصل عملية الإفراج عن التحديد النهائي للرسوم الجمركية والضرائب: يتوجب على الأعضاء السماح للمستوردين بالحصول على الإفراج عن بضائعهم بموجب ضمان إذا لزم الأمر قبل التحديد النهائي ودفع الرسوم الجمركية والضرائب، كما ينبغي أن يكون مبلغ أي ضمان مطلوب مقتصرًا على ما يعادل الرسوم والضرائب والرسوم والمصاريف التي قد تخضع لها البضائع حسب تحديد الجمارك، إذا ارتكب المستورد جريمة يحق للجمارك طلب ضمان للغرامة أو العقوبة المحتملة كشرط للإفراج عن البضائع، كما يتوجب على الجمارك تنفيذ الضمان بدون تأخير عندما لا تكون هناك حاجة إليه للأغراض المقصودة أو عند استيفاء جميع المتطلبات؛

- إدارة المخاطر: يتطلب تطبيق إدارة المخاطر على الرقابة الجمركية من قبل الأعضاء التركيز على مختلف جوانب استيراد وتصدير وعبور البضائع، ومن الضروري أن تقوم الجهات المعنية بتوجيه جهودها نحو الشحنات التي تحمل مخاطر عالية، وتسريع عملية الإفراج عن البضائع ذات المخاطر المنخفضة، بالإضافة إلى ذلك يجب على الأعضاء الاستفادة من معايير الانتقائية المناسبة لتحقيق أهداف إدارة المخاطر بكفاءة، ويمكن لتبني استراتيجيات مبتكرة والاعتماد على التقنيات الحديثة أن تساهم في تعزيز فعالية عمليات الرقابة الجمركية والتحكم في المخاطر المحتملة؛

- تدقيق ما بعد التخليص: يتعين على الأعضاء استخدام التدقيق اللاحق للتخليص بهدف تسريع الإفراج عن البضائع والإبلاغ عن أي مخاطر محتملة لإدارة المخاطر حيثما يكون ذلك ممكنا، كما ينبغي أن تكون عمليات التدقيق شفافة ويجب على الأشخاص الذين يخضعون للتدقيق أن يتلقوا معلومات حول نتائج التدقيق بشكل مباشر؛

- إنشاء ونشر متوسط أوقات الإصدار: تشجيع هذه المادة الأعضاء على قياس ونشر متوسط الوقت المستغرق للإفراج عن البضائع بصفة دورية، كما تشجعهم أيضا على تبادل الخبرات في هذا المجال مع لجنة تيسير التجارة التابعة لمنظمة التجارة العالمية؛

- تدابير تيسير التجارة للمشغلين المعتمدين: يستوجب على الأعضاء تقديم امتيازات إضافية معينة لتيسير التجارة إلى "المشغلين المعتمدين" أو التجار الذين يكسبون ثقة المصالح الجمركية، وبناء خطط جديدة تعتمد على المعايير الدولية مع نشر معايير التأهيل؛
- الشحنات المعجلة: يجب على الأعضاء وضع إجراءات تيسيرية خاصة للسماح بالإفراج السريع عن تلك البضائع التي تم إدخالها عبر مرافق الشحن الجوي، كما يجوز لهم السماح فقط للأشخاص أو الشركات الذين يستوفون المعايير بالتقدم بطلب للحصول على معاملة الإفراج المعجل؛
- البضاعة القابلة للتلف: يجب على الأعضاء أن يعتمدوا أو يحافظوا على إجراءات استيراد السلع القابلة للتلف والسماح بالإفراج عنها في أقل وقت ممكن، واعطاء الأولوية لهذه السلع وتخزينها في الظروف الملائمة لها¹.

وقد استمدت هذه المادة من خلال (لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا - المعالجة قبل الوصول، الأونكتاد - المعالجة الجمركية قبل الوصول مدكرة رقم 15 - 2011، UNECE - الدفع الإلكتروني للرسوم الجمركية والضرائب، WCO - مخطط المشغلين المعتمدين، الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية، البنك الدولي، اتحاد النقل الجوي، المبادئ التوجيهية العامة للملحق RKC لمنظمة الجمارك العالمية الفصل- 1، 2، 3، 5، 6، 7- اتفاقية الأمم المتحدة بشأن استخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية)².

8-1 المادة الثامنة: التعاون بين الوكالات الحدودية

تهدف المادة الثامنة من اتفاقية تيسير التجارة إلى تنظيم أنشطة الوكالات الحدودية والمسؤولة على عمليات الاستيراد والتصدير والعبور وتحثهم على التعاون فيما بينهم وخاصة الوكالات ذات الحدود المشتركة، حيث نصت المادة على:

يجب على كل عضو التأكد من أن سلطاته ووكالاته المسؤولة عن مراقبة الحدود والإجراءات المتعلقة باستيراد وتصدير وعبور البضائع تتعاون مع بعضها البعض وتنسق أنشطتها من أجل تسهيل التجارة؛

يتعاون كل عضو إلى أقصى حد ممكن وعملي، بشروط متفق عليها بشكل متبادل مع الأعضاء الآخرين الذين يشتركون معهم في حدود مشتركة بهدف تنسيق الإجراءات عند المعابر الحدودية لتسهيل التجارة عبر الحدود، وقد يشمل هذا التعاون والتنسيق ما يلي (موائمة أيام وساعات العمل، موائمة

1. W.T.O, (2014), AGREEMENT ON TRADE FACILITATION O ,Auteur, Op.Cit.p11.

2. <https://www.tfacility.org/agreement-article-resources> , accessed Fevrier 2024

الإجراءات والشكليات، تطوير وتقاسم المرافق المشتركة، الضوابط المشتركة، إنشاء مركز مراقبة حدودي واحد¹؛

وجاءت موارد هذه المادة من خلال (الأونكتاد: تنسيق الوكالات الحدودية المذكرة الفنية رقم 14 لسنة 2011، WCO: الإدارة المنسقة للحدود - نشرة نموذجية للبيانات، منظمة الجمارك العالمية: المبادئ التوجيهية العامة للملحق RKC الفصل الثالث - خلاصة وافية للنافذة الواحدة المجلد 1 و 2 - الكتيب العام لنموذج البيانات - المبادئ التوجيهية للتعاون الجمركي والضريبي)².

1-9 المادة التاسعة: حركة البضائع الخاضعة للرقابة الجمركية المعدة للاستيراد

تلتزم هذه المادة من اتفاقية تيسير التجارة الدول الأعضاء بالسماح بنقل البضائع المعدة للاستيراد داخل حدودها، والتي تخضع للرقابة الجمركية من نقاط العبور إلى المكاتب الجمركية، بهدف تعزيز تدفق البضائع وتسريع عملية التنقل بين هذه النقاط، وتسهيل حركة السلع وتحسين العملية الجمركية، مما يساهم في تعزيز التجارة الدولية وزيادة تدفق البضائع والتخفيف من التأخيرات الناجمة عن الإجراءات الجمركية الزائدة والتحديات التي قد تحدث أثناء عبور البضائع من نقطة إلى أخرى، وقد استمدت هذه المادة من خلال الأونكتاد (المذكرة الفنية: أنظمة الجمارك العالمية 17/ TN/ TF) المبادئ التوجيهية العامة للملحق RKC لمنظمة الجمارك العالمية الفصل الأول³.

1-10 المادة العاشرة: الإجراءات المتعلقة بالاستيراد والتصدير والعبور

تعد المادة العاشرة من اتفاقية تيسير التجارة من أهم المواد حيث تهدف إلى تبسيط وتقليل الإجراءات الشكلية ومتطلبات التوثيق والحث على تسريع هذه العمليات، كما تطرقت المادة إلى: - المتطلبات الشكلية والوثائقية: يجب على الدول الأعضاء توفير المعلومات الجديدة حول الإجراءات الشكلية ومتطلبات الوثائق والعبور ومراجعتها، وأن تم اعتمادها أو تطبيقها قصد الإفراج السريع عن السلع وخاصة سريعة التلف والتقليل من الوقت والتكلفة ووضع إجراءات لتبادل المعلومات حول أفضل الممارسات في هذا الصدد؛

- قبول النسخ: يجب على أعضاء الاتفاقية قبول نسخ من المستندات المطلوبة في عملية الاستيراد أو التصدير أو العبور والزام السلطات الحكومية الأخرى بقبولها، والتي تم تقديم المستندات الأصلية إلى أحد وكالاتها في البلد؛

1. W.T.O, (2014), AGREEMENT ON TRADE FACILITATION ,Auteur, Op.Cit .P,12.

2. <https://www.tfafacility.org/agreement-article-resources> , accessed Fevrier 2024.

3. <https://www.tfafacility.org/agreement-article-resources> , accessed Fevrier 2024.

- استخدام المعايير الدولية: تحت هذه المادة الدول الأعضاء الى استخدام المعايير الدولية ذات الصلة كأساس لإجراءات الاستيراد والتصدير والعبور، وتشجيعها على المشاركة في الاعداد والمراجعة الدورية لهذه المعايير من خلال المنظمات الدولية؛

- النافذة الواحدة: يجب على الأعضاء أن يسعوا إلى إنشاء أو الحفاظ على نافذة واحدة، قصد تسهيل عملية ايداع واطار المتقدمين بالنتائج وعدم طلب هذه الوثائق مرة أخرى من خلال النافذة الواحدة، واستخدام تكنولوجيا المعلومات لدعم النافذة الواحدة؛

- فحص ما قبل الشحن: يمنع بموجب هذه المادة الدول الأعضاء أن يطلبوا استخدام عمليات التفتيش قبل الشحن فيما يتعلق بتصنيف التعريفات الجمركية والتقييم الجمركي، كما أنها تستثني بعض الاجراءات الأخرى للتفتيش قبل الشحن، كالتفتيش قبل الشحن لأغراض الصحة والصحة النباتية؛

- استخدام الوسطاء الجمركيين: يمنع الأعضاء من اشتراط الاستخدام الإلزامي للمخلصين الجمركيين، كما تلزمهم بإخطار اللجنة بإجراءات الاستعانة بالمخلصين الجمركيين، وأن تكون أي قواعد لترخيص الوسيط شفافة وموضوعية؛

- إجراءات الحدود المشتركة ومتطلبات التوثيق الموحدة: يتم تطبيق الإجراءات المتعلقة بالاستيراد والتصدير ومتطلبات التوثيق إلى غاية الإفراج عن البضاعة داخل الإقليم الجمركي للبلد؛

- البضائع المرفوضة: تمنح المادة للمستورد الحق في ارجاع البضاعة إلى الوجهة القادمة منها في حالة رفضها من قبل الجهات المعنية بسبب عدم الالتزام بلوائح الصحة والصحة النباتية أو اللوائح الفنية المقررة؛

- القبول المؤقت للبضائع والمعالجة الداخلية والخارجية: تحت المادة الدول الأعضاء على اعتماد إجراءات جمركية للإدخال المؤقت والتجهيز الداخلي والخارجي للبضائع، مع تعليق كافة الرسوم والضرائب الخاصة بالعملية، كما توضح الإدخال المؤقت للبضاعة على انه عملية استيراد لفترة محدودة ولأغراض محددة كالمعارض التجارية وحاويات الشحن، واجراءات المعالجة في الداخل والخارج مثل ارسال بضاعة قصد إصلاحها وإعادة إرجاعها¹؛

وكانت موارد هذه المادة من خلال (دليل تحليل العمليات التجارية لتبسيط إجراءات التجارة UNESCAP، الأونكتاد تبسيط الوثائق التجارية باستخدام المعايير الدولية، دليل تكنولوجيا المعلومات للمديرين التنفيذيين WCO، المبادئ التوجيهية العامة للملحق RKC لمنظمة الجمارك

1. W.T.O, (2014), AGREEMENT ON TRADE FACILITATION ,Auteur, Op.Cit.,P.14.

العالمية الفصل الأول والثاني والثالث والرابع والفصل السابع والثامن، لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، منظمة الجمارك العالمية توصية 2012 المتعلقة بإزالة الطابع المادي عن الوثائق الداعمة¹.

11-1 المادة الحادية عشر: حرية العبور

تهدف المادة الحادية عشر من اتفاقية تيسير التجارة الى ضمان حركة مرور السلع العابرة، وهو ما نصت عليه المادة الخامسة من اتفاقية الجات، الا ان هذه المادة جاءت أكثر توسع ومن خلال فقراتها التي أكدت على انشاء بنية تحتية منفصلة لحركة المرور العابر وكذلك الحد من الاجراءات الشكلية وإزالة العوائق والضوابط الجمركية من خلال تطبيق القواعد واللوائح غير المقيدة للتجارة، حيث يمكن تقسيم جوانب هذه المادة في مايلي:

- الفقرات (1 الى 3) رسوم العبور واللوائح والاجراءات الشكلية:

أكدت هذه الفقرات الثلاث على إلغاء أو تخفيض اللوائح والاجراءات اذا تم تحقيق الأهداف المرجوة منها وان تكون القيود مقنعه بالنسبة للتجار حيث لا تتجاوز حد الخدمات أو الاجراءات المقدمة، وكذا حظر القيود الطوعية على حركه العبور:

- الفقرة 4: توسيع وتعزيز مبدأ عدم التمييز

- الفقرات (5 الى 10) العبور والاجراءات والضوابط:

تشجيع البنية التحتية المنفصلة لحركة المرور العابر، ألا تكون الإجراءات والمستندات والضوابط مرهقة أكثر من اللازم، عدم فرض رسوم أو تأخير أو قيود بمجرد تخليص البضائع للعبور، عدم تطبيق تدابير الحواجز التقنية أمام التجارة على البضائع العابرة، التقديم المسبق وتجهيز العبور اذا تم استيفاء الوثائق المسموح بها وتقديمها²؛

- الفقرات (11 الى 15) الضمانات:

في حالة طلب المصالح الجمركية أية ضمانات للعبور، يجب أن تستوفي هذه الضمانات متطلبات العبور المحددة، وتنبغي احترام وتنفيذ هذه المتطلبات من قبل الأطراف المعنية لضمان تسهيل عملية العبور وسلامة البضائع ويجب أن تكون المعلومات المتعلقة بكيفية وضع الضمانات متاحة للجمهور، كما لا يجوز للجمارك أن تطلب قافلة مرافقة البضائع إلا إذا كانت البضائع عالية المخاطر ومحددة في قوانين ولوائح البلد العضو ومنشورة،

- الفقرات (16 الى 17) التعاون والتنسيق:

1. <https://www.tfacility.org/agreement-article-resources> , accessed Fevrier 2024.

2. Annet Blank, (2014), *How to use the Trade Facilitation Agreement to solve your transit issues*, Development Division WTO, P 10.

يتطلب ذلك التنسيق الجيد بين الأعضاء والتعاون المستمر، ولضمان حدوث ذلك بشكل فعال ينبغي تعيين منسق لعبور الحدود الوطنية، يعمل على تلقي الاستفسارات والاقتراحات من باقي الأعضاء¹؛ استمدت هذه المادة من خلال الأونكتاد مذكرة فنية: حرية المرور العابر (TN/TF/08)، الأونكتاد مذكرة فنية: أنظمة الجمارك الجمركية: أنظمة المرور العابر الجمركية وضمانات المرور العابر (TN/TF/17)، لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا دليل TIR 2018، لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا: الهيكل والمزايا والانضمام TIR 2021، لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا: قانون السكك الحديدية الموحد 2018، مكتب الممثل السامي للأمم المتحدة: تنفيذ برنامج عمل فيينا لصالح البلدان النامية غير الساحلية للعقد 2014-2024، مكتب الممثل السامي للأمم المتحدة: تحسين التعاون في مجال المرور العابر والتجارة وتيسير التجارة لصالح البلدان النامية غير الساحلية 2017، المبادئ التوجيهية لمنظمة الجمارك العالمية RKC (الفصل 1، الفصل 2) ودليل العبور².

12-1 المادة الثانية عشر: التعاون الجمركي

تهدف المادة الثانية عشر من اتفاقية تيسير التجارة الى تعزيز تبادل المعلومات بين مختلف الجهات الجمركية بهدف التحقق من بيانات البضائع، كما تحث الدول الأعضاء على تقديم المعلومات أو المستندات المتعلقة بإقرارات الإستيراد أو التصدير المحددة في حالة طلبها من أحد الأعضاء من عضو آخر، وأهم ما جاءت به المادة مايلي:

- تدابير تعزيز الامتثال والتعاون: تشجيع التجار على الامتثال الطوعي دون اي عقوبات وان يكون على دراية بالتزاماتهم المتعلقة بالامتثال، كما تشجع الدول الأعضاء على تبادل المعلومات حول إدارة الامتثال الجمركي الافضل؛

- تبادل المعلومات: يجب على الاعضاء اختيار اللجنة الخاصة بهم لتبادل المعلومات وان يكون التحقق من البيانات في حاله الشك في صحه او دقة التصريح؛

- التحقق: لا يتم طلب التحقق الا بعد القيام بجميع الاجراءات المناسبة وفحص الوثائق المطلوبة؛

- الطلب: يكون الطلب كتابي أو عبر الوسائل الالكترونية، يوضح فيه المسألة المعنية وبيان معلومتها والغرض من هذا الطلب؛

- الحماية والسرية: يجب على الطرف ملقي الطلب الحفاظ على سرية المعلومات وعدم الكشف عليها واحترام الشروط الخاصة التي يحددها العضو المطلوب؛

- توفير المعلومات: يكون الرد إما كتابيا أو إلكترونيا، وتقدم المعلومات المحددة من الطالب مع وصف مستوى الحماية والسرية المطلوب من العضو الطالب ويكون الرد في أجل اقصاه 90 يوما، كما يجوز للعضو المطلوب طلب ضمانات قبل تقديم المعلومات لكي لا تستخدم كدليل في التحقيقات؛

1. W.T.O, (2014), AGREEMENT ON TRADE FACILITATION ,Auteur, Op.Cit.,P.16.

2. <https://www.tfafacility.org/agreement-article-resources> , accessed Fevrier 2024.

- تأجيل أو رفض الطلب: يمكن تأجيل أو رفض جزء أو كل الطلب مع إبلاغ صاحب الطلب بأسباب ذلك، إذا كان الرد يعيق أو يعارض تطبيق القانون أو سيرورة التحقيقات؛
- المعاملة بالمثل: إذا كان عضوا الطالب يرى أنه لا يمكنه الاستجابة لمثل هذه الطلبات يذكر ذلك في طلبه ويبقى الأمر بالرد للعضو المطلوب؛
- العبء الإداري: يمكن للعضو المطلوب في الحالة وجود عدد كبير من طلبات المعلومات طلب تحديد الأولويات بهدف الاتفاق على حد عملي، وفي حالة عدم وجود حد عملي متفق عليه يبقى التقدير للعضو متلقي الطلب؛
- القيود: عدم مطالبة العضو المطلوب بمستندات غير تلك المقدمة بعملية الاستيراد أو التصدير، أو تعديل فقرة أو الاحتفاظ بالمعلومات، ترجمه المعلومات، التحقيق في دقة المعلومات؛
- الاستخدام أو الإفصاح غير المصرح به: لا يمكن للأعضاء الكشف عن أي معلومات متبادلة، وفي حالة الخروقات يجب إبلاغ العضو بذلك واتخاذ التدابير اللازمة لمنع أي تجاوزات مستقبلا، كما يجوز للعضو تعليق التزامه اتجاه العضو الآخر حتى يتم اتخاذ التدابير اللازمة؛
- الاتفاقية الثنائية والإقليمية: لا يمنع الأعضاء من الدخول في اتفاقيات ثنائية أو إقليمية أخرى لتبادل المعلومات¹.

استمدت هذه المادة من خلال منظمة الجمارك العالمية (الفصل السادس المبادئ التوجيهية لمنظمة الجمارك العالمية RKC الرقابة الجمركية، الإطار الامن للمعايير 2018، دليل الجمارك المتصل بالشبكة العالمية WCO، مفهوم الجمارك المترابط عالميا القيمة الاستراتيجية، التطبيق العالمي لشبكة إنفاذ الجمارك، اتفاقية جوهانسبورغ بشأن المسائل الجمركية²؛

2. قراءة في القسم الثاني من الاتفاقية:

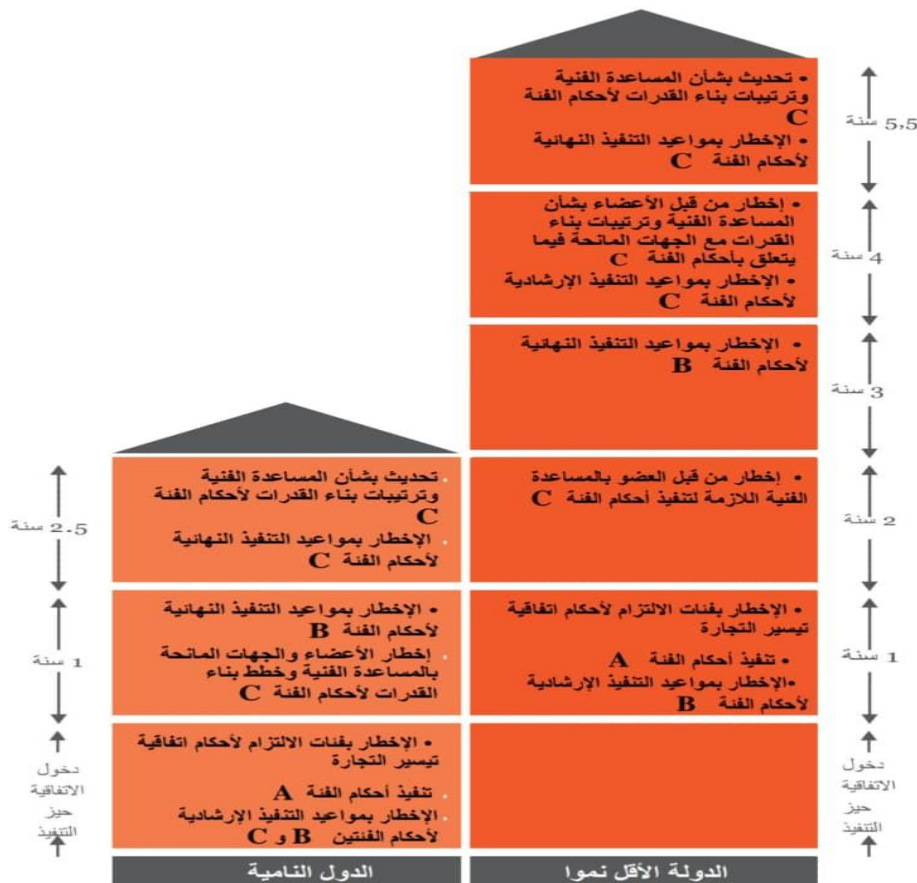
يحتوي القسم الثاني من الاتفاقية على أحكام المعاملة التفضيلية والخاصة بالدول النامية والاقبل نموا، والتي تسمح لهم بتحديد وقت تنفيذ الأحكام او الحكم وتحديد الأحكام التي لن يتمكن العضو من تنفيذها الا بعد تلقي المساعدة والدعم، كما تحتوي ايضا على احكام خاصة تمنح الدول النامية حقوقا خاصة مثل:

- منح فترات زمنية أطول لتنفيذ الاتفاقية والالتزامات.
- تدابير لزيادة الفرص التجارية لهذه البلدان.
- احكام تلزم جميع الاعضاء في المنظمة بحماية المصالح التجارية للبلدان النامية.

1. W.T.O, (2014), AGREEMENT ON TRADE FACILITATION ,Auteur, Op.Cit.,P.20.

2. <https://www.tfafacility.org/agreement-article-resources> , accessed Fevrier 2024.

- تقديم الدعم لمساعدة البلدان النامية على بناء بنية تحتية للقيام بعمل المنظمة العالمية للتجارة والتعامل مع النزاعات وتنفيذ المعايير الفنية¹.
 - وللاستفادة من المعاملة الخاصة والتفضيلية يجب على العضو تصنيف كل حكم من الأحكام في إحدى الفئات الثلاثة التالية وإخطار أعضاء المنظمة العالمية للتجارة.
 - الفئة أ: الأحكام التي سينفذها العضو بحلول وقت دخول الاتفاقية حيز التنفيذ أو (في حالة الدولة الأقل نمواً خلال عام واحد بعد دخول الاتفاقية حيز التنفيذ).
 - الفئة ب: الأحكام التي سيقوم العضو بتنفيذها بعد فترة انتقالية تلي دخول الاتفاقية حيز التنفيذ.
 - الفئة ج: الأحكام التي سينفذها العضو في تاريخ بعد الفترة الانتقالية التالية لدخول الاتفاقية حيز التنفيذ والتي تتطلب الحصول على المساعدة والدعم لبناء القدرات².
- الشكل رقم (1-2): يوضح وقت تنفذ الأحكام للدول النامية والأقل نمواً



Source: WTO, AGREEMENT ON TRADE FACILITATION ,easing the flow of goods across borders ,P 5.

1 . W.T.O, https://www.wto.org/english/tratop_e/dda_e/status_e/sdt_e.htm , accessed JANVIER 2024

2 . W.T.O, https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfatheagreement_e.htm , accessed JANVIER 2024

3. قراءة في القسم الثالث من الاتفاقية:

يحتوي القسم الثالث من الاتفاقية على أحكام تتعلق بتشكيل جهات فعالة لتيسير التجارة في منظمة التجارة العالمية، إذ تهدف هذه الجهات إلى تسهيل التنسيق الدولي وتنفيذ أحكام الاتفاقية، في هذا القسم يطلب من الأعضاء تشكيل لجنة دائمة لتيسير التجارة، حيث تعتبر هذه اللجنة هي الجهة المسؤولة عن تفعيل التجارة الحرة والتنسيق مع بقية الأعضاء لضمان تنفيذ الاتفاقية بشكل صحيح، كما يمكن للجنة أن تقدم التوجيهات والمشورة للدول الأعضاء بشأن سبل تطوير السياسات التجارية والتحديثات اللازمة للاتفاقية، بالإضافة إلى اللجنة الدائمة يلتزم الأعضاء بتشكيل لجنة وطنية لتسهيل التنسيق المحلي وتنفيذ أحكام الاتفاقية في بلدهم، والهدف من هذه اللجنة الوطنية هو تحسين الإجراءات المحلية وضمان الامتثال للالتزامات تجاه المنظمة، حيث يمكن للجنة الوطنية أن تعمل على تنفيذ وإدارة السياسات التجارية في الداخل وتعزيز التعاون بين القطاع العام والخاص، كما يحدد هذا القسم أيضا بعض الأحكام النهائية التي توجه إلى الأعضاء على سبيل المثال، تحدد الاتفاقية المهام والصلاحيات المخصصة للجنة الدائمة واللجان الوطنية، كما تنص على ضرورة تقديم تقارير دورية من اللجان والأعضاء لمنظمة التجارة العالمية للإشراف على تنفيذ الاتفاقية بشكل فعال، بهذه الطريقة يتم توفير إطار تشريعي وتنظيمي فعال يضمن تنفيذ الاتفاقية وتعزيز التجارة الدولية، كما يمكن لهذه اللجان أن تساهم في توحيد السياسات التجارية وتقديم الدعم والمشورة الفنية للأعضاء.

ثالثاً: تدابير تيسير التجارة والتحرر التجاري (المكاسب والتكاليف):

تعمل عدة عوامل مترابطة على تسهيل التجارة وتخفيض تكاليفها، فمثلاً البنية التحتية المحسنة المتعلقة بالنقل والموانئ والجمارك قادرة على تعزيز الاتصال المادي بين البلدان وحتى داخل البلد نفسه، هذا بدوره يسهل التوسع التجاري ويساعد المؤسسات الصغيرة والمتوسطة على تحقيق المزيد من الأرباح، بالإضافة إلى ذلك يساهم تحسين تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في تطوير التجارة بطرق مختلفة إذ يعتبر التقدم التكنولوجي في هذا المجال عاملاً حاسماً لتجنب التأثيرات غير المتساوية على المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، وذلك لأنه في حال عدم كفاية الإجراءات التجارية والمتطلبات التنظيمية ستواجه الشركات الصغيرة والمتوسطة صعوبة في الوصول إلى المعلومات المهمة، مما يضطرها إلى بذل جهد إضافي ووقتاً للحصول على المعلومة، ومن الضروري أن تكون الإجراءات التجارية والمتطلبات التنظيمية شفافة وموثوقة من أجل تسهيل هذه العملية ودعم الشركات الصغيرة والمتوسطة في الوصول إلى المعلومات بسهولة، قصد جلب العديد من المكاسب والفوائد للبلدان والشركات، وفيما يلي بعض المكاسب الرئيسية لتيسير التجارة.

1 . مكاسب تيسير التجارة:

من خلال التنفيذ الفعال لإصلاحات تيسير التجارة والتي تمكن البلدان من تحقيق مكاسب نذكر منها:

1-1 توفير التكاليف:

تسهم عملية تسهيل التجارة في تقليل المصاريف الناتجة عن الأعمال الورقية والإجراءات الإدارية والجمركية، يعني ذلك أن الشركات لن تضطر إلى تكبد تكاليف إضافية تنتج عن البيروقراطية أو العمليات الطويلة والمعقدة، مما يساهم في توفير الوقت في الموانئ والمنافذ الحدودية، حيث يتم خفض وقت التفريغ والتحميل وعمليات الفحص والفرز، وانخفاض تكاليف المنتجات التنافسية مما يجعلها أكثر قدرة على المنافسة في الأسواق العالمية وكسب أرباح أكثر للمستوردين و المصدرين ما يساعد على توسيع نطاق عملهم وزيادة العملاء، وقد أكدت هذا الأثر مجموعة من الدراسات، حيث استخلصت دراسة (Jiangyuan et al 2023)¹ تدابير تيسير التجارة لها تأثير كبير على خفض تكاليف التجارة وتحسين كفاءة التجارة، وهي ذات النتيجة التي توصل إليها (Imad 2022)² حيث يشير إلى أن تيسير التجارة يؤدي إلى تقليل تكاليف التجارة وتسهيل حركة السلع والخدمات، وتشمل هذه التدابير تحسين إدارة الحدود، وبيئة الأعمال، والبنية التحتية للنقل والاتصالات، وتوافر المعلومات المتعلقة بالتجارة³، وهي ذات النتيجة التي خلص لها Hainan et al (2022)⁴، وبحسب (Shahrzad 2020)⁵ يمكن أن يؤدي تنفيذ أحكام تيسير التجارة، مثل تلك المنصوص عليها في اتفاقية تيسير التجارة لمنظمة التجارة العالمية (WTO TFA) واتفاقيات التجارة الإقليمية (RTAs)، إلى تحسين كفاءة التجارة وانخفاض تكاليفها.

ومع ذلك، فمن المهم ملاحظة أن بعض التدابير، وخاصة تلك المتعلقة بالإجراءات الشكلية، قد تؤدي إلى إنشاء حواجز أمام التجارة. تكون فعالية تيسير التجارة أعلى عندما ينخرط عدد أكبر من البلدان في التجارة ويشاركون في تيسير التجارة معًا. وبشكل عام، تلعب تدابير تيسير التجارة دورًا حاسمًا في تعويض الزيادات في الوقت والتكلفة، وتحسين اضطرابات سلسلة التوريد، وتعزيز أهداف التنمية المستدامة.

1. Jiangyuan, et al. (2023). The Impacts of Trade Facilitation Provisions on Fresh Agricultural Products Trade between China and the BRI Countries. Agriculture, 13(2):272-272. doi: 10.3390/agriculture13020272

2 . Imad, Kareem, et al. (2022). Effects of Trade Facilitation on Trade Costs in Developed and Developing Countries: PPML Analysis. Institutions and Economies, 14(2):31-58. doi: 10.22452/ijie.vol14no2.2

3 . OECD. (2022). Trade facilitation reforms worldwide. OECD Trade Policy Papers, doi: 10.1787/ce7af2ce-en

4 . Hainan, et al. (2022). The Impact of a Complex Computer Numerical Model Based on Economic Cooperation on the Value Chain of International Trade Facilitation. Wireless Communications and Mobile Computing, 2022:1-6. doi: 10.1155/2022/2997825

5 . Shahrzad, Safaeimanesh., Glenn, P., Jenkins. (2020). Trade Facilitation and Its Impacts on the Economic Welfare and Sustainable Development of the ECOWAS Region. Sustainability, 13(1):164-. doi: 10.3390/SU13010164

2-1 زيادة الإيرادات:

يمكن تيسير التجارة الحكومات من الاستفادة من زيادة الإيرادات الضريبية الناجمة عن توسع التجارة الدولية، حيث تعتمد معظم البلدان وخاصة النامية منها بشكل كبير على الإيرادات الضريبية لتمويل الإنفاق العام¹، كما تعد هذه الإيرادات أحد المصادر الرئيسية لتمويل الخدمات الحكومية المختلفة مثل الصحة والتعليم والبنية التحتية، فجني الكثير من الإيرادات الضريبية من خلال فرض الرسوم الجمركية على واردات المنتجات والخدمات يمكن الحكومة من فرض ضرائب على الأرباح الناتجة عن عمليات الاستيراد والتصدير، الأمر الذي تأكده مجموعة من الدراسات حيث استخلص (2017 Gnanngnon, S)² لا يمكن أن يمر الأثر الإيجابي لتدابير تيسير التجارة من خلال زيادة إيرادات الضرائب الحدودية (بما في ذلك إيرادات التعريفات الجمركية) فحسب، بل أيضا من خلال إيرادات الضرائب المحلية في الواقع، حيث أن الواردات تشكل قاعدة هامة للضريبة بالنسبة للبلدان، وبحسب (2006 Lesser, C)³ من شأن تدابير تيسير التجارة والعمليات الجمركية الفعالة أن تعزز تحصيل الإيرادات، وتخفض تكاليف المعاملات التجارية والمساعدة على منع الفساد والتهريب.

3-1 الحد من الفقر:

من خلال تعزيز التجارة الشاملة وضمان تقاسم فوائد التجارة بشكل أكثر تساوي، بتقديم الدعم ومبادرات بناء القدرات للفئات المهمشة مثل الشركات المملوكة للنساء والمجتمعات الريفية، للاندماج في العمل التجاري والحد من الحواجز التجارية كتقليل عدد المستندات المطلوبة ومعالجة أوجه عدم المساواة بين الجنسين، كل هذا يعمل على الزيادة من نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي ويقلل من نسبة الفقر وعدم المساواة حيث تميل البلدان التي تتطلب عددا كبيرا من المستندات ومزيدا من الوقت للواردات والصادرات الى أن تكون لديها مستويات أعلى من الفقر وعدم المساواة⁴، حيث توصل (2015 Viet, C)⁵ الى أن تحسين تيسير التجارة يزيد من نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي ويقلل من الفقر وعدم المساواة، وبشكل أكثر تحديدا فإن التدهور في تيسير التجارة والذي يقاس بزيادة عدد الوثائق والأيام المخصصة للصادرات والواردات من الممكن أن يؤدي

1. Perera, S., Siriwardana, M., Mounter, S. (2017). **Trade facilitation, economic development and poverty alleviation: South Asia at a glance**. Poverty, Inequality and Policy, P 130.

2. Gnanngnon, S. (2017). **Impact of trade facilitation reforms on tax revenue**. Journal of Economic Studies, P 5.

3. Lesser, C. (2006). A Review of Technical Assistance and Capacity Building Initiatives for Trade Facilitation. International Economic Law eJourn, P 7

4. Nguyen Viet, C. (2014), **The impact of trade facilitation on poverty and inequality: Evidence from low-and middle-income countries**. The Journal of International Trade & Economic Development, P 17.

5. Viet, C. (2015). **The impact of trade facilitation on poverty and inequality: Evidence from low- and middle-income countries**. Journal of International Trade & Economic Development, P17.

إلى خفض نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي وإن كان بحجم صغير حيث تميل البلدان التي تتطلب عددا أكبر من المستندات ومزيدا من الوقت للواردات والصادرات إلى أن تكون لديها مستويات أعلى من الفقر (قياسا بعدد الموظفين ومؤشر فجوة الفقر).

4-1 تعزيز الشفافية والقدرة على التنبؤ:

إن الشفافية والقدرة على التنبؤ هي نقطة البداية لضمان كفاءة واستقرار البيئة القائمة على القواعد للبضائع التي تعبر الحدود، فالالتزام بالشفافية والقدرة على التنبؤ قد يشجع الشركات، بما في ذلك المؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحجم، على الانضمام إلى الأسواق الدولية والمساهمة بشكل كبير في تيسير التجارة والنمو الاقتصادي، ويتضمن ذلك التأكد من أن المعلومات المتعلقة بمتطلبات وإجراءات الحدود واضحة ومتاحة بسهولة لجميع الأطراف المعنية¹.

5-1 تحسين القدرة التنافسية:

إن تحسين القدرة التنافسية للشركات عن طريق تقليل الحواجز التجارية وتحسين الكفاءة، ومن خلال العمليات المبسطة، يمكن الشركات من الوصول إلى المدخلات والمواد الخام بسهولة أكبر، وبالتالي إنتاج السلع بتكاليف أقل، ولتحقيق تجارة إقليمية أعمق واندماج أكبر في النظام التجاري العالمي، يتعين على الشركات الخاصة أن تكون قادرة على المنافسة في السعر والجودة، ومع ذلك فإن فرص نجاحها تتزايد بشكل كبير إذا تمكنت الشركات من العمل في بيئة تمكينية للتجارة، حيث ترتبط القدرة التنافسية للشركات ارتباطا وثيقا بالقدرة على نقل وتوفير المنتجات والخدمات بأسعار تنافسية، ولكنها ترتبط أيضا بالقدرة على تطوير وإنتاج منتجات وخدمات جديدة، وتشكل القدرات المحلية والبيئات التنظيمية اللازمة لخلق منتجات جديدة وإنتاجها وفقا لطلبات المستهلكين مع أعباء إدارية محدودة عوامل رئيسية للنجاح².

6-1 تعزيز الوصول إلى الأسواق:

تعزز تيسير التجارة نمو الشركات عن طريق توفير فرص جديدة لها في الوصول إلى أسواق جديدة وتوسيع قاعدة عملائها، فعندما تتمكن الشركات من تجاوز الحواجز التجارية وتحسين الإجراءات الجمركية فإن ذلك يسهل عليها التنقل بسهولة أكبر بين القوانين والمتطلبات التجارية الدولية المختلفة، ويتيح لها فرص استكشاف أسواق جديدة وزيادة إمكانيات التصدير فعندما تستغل الشركات هذه الفرص، فإنها تتمكن من توسيع نطاق عملها وتنوع قاعدة عملائها مما يؤدي في النهاية إلى زيادة فرص نجاحها واستدامتها في السوق العالمية، ومن خلال استكشاف أسواق جديدة يمكن

1. World Customs Organization, 2016, Transparency and Predictability Guidelines, WCO, P 2.

2. Rippel, B. (2011). Why trade facilitation is important for Africa. Africa Trade Policy Notes, 27, P 7.

للشركات الوصول إلى عملاء جدد وتوسيع نطاق عملها، لتكتسب معرفة أعمق بثقافات وعادات السوق المستهدفة مما يسمح لها بتوجيه استراتيجياتها بشكل أفضل وتلبية احتياجات العملاء بشكل تنافسي.

1-7 خلق فرص عمل وزيادة الدخل:

لتيسير التجارة دور جد مهم في خلق فرص العمل من خلال تعزيز النمو الاقتصادي وتوسيع الوصول إلى الأسواق وتعزيز القدرة التنافسية، فزيادته حجم التجارة تلزم على الشركات توسيع عملياتها التجارية وتنويعها والاستثمار في التقنيات الحديثة لتقليل التأخير والزيادة في الكفاءات ومساعدة الشركات الصغيرة والمتوسطة، التي تعتبر محركات مهمة لخلق فرص العمل على الاندماج في الأسواق وتوسيع عملياتها التجارية قصد تلبية الطلب المتزايد على منتجاتها، وبالتالي خلق فرص عمل جديدة في مختلف القطاعات بما في ذلك التصنيع والخدمات اللوجستية والنقل وقطاع الخدمات.

2. تكاليف تيسير التجارة:

إن الإصلاحات الهادفة إلى تيسير التجارة تتطلب استثمارات في الموارد المادية والبشرية والتكنولوجية، حيث يتعين على الحكومات تخصيص ميزانيات لتطوير وتحديث بنيتها التحتية وأظمتها التكنولوجية وتدريب الموظفين، وربط قواعد البيانات بين الوكالات الحدودية، الأمر الذي يتطلب تكاليف نذكر منها:

1-2 تكاليف التشخيص وإعادة الهيكلة:

قد يكون تحديد المجالات ذات الأولوية للإصلاح ووضع خطط العمل المناسبة أمراً معقداً خاصة بالنسبة للبلدان النامية التي قد تكون لديها خبرة محدودة في مساعي التشخيص وإعادة الهيكلة، الأمر الذي تسعى إليه منظمة التجارة العالمية وخبراء الدول الأعضاء لمساعدة الدول النامية على المشاركة بشكل أكثر فعالية في المفاوضات وتقييم احتياجاتها في مجال تيسير التجارة¹.

2-2 التكاليف التنظيمية:

قد تتطلب تدابير تيسير التجارة في بعض الأحيان تشريعات جديدة، أو تعديل القوانين القائمة وفقاً للعملية التشريعية والتنظيمية الوطنية لكل بلد، وهذا بدوره سيتطلب الوقت والموظفين المتخصصين في العمل التنظيمي في الوزارات والمراكز الحكومية، ويتعلق جزء كبير من هذا المسعى بالأعمال التحضيرية من أجل إجراء تقييم سليم للإطار التنظيمي المعمول به، وضمان الاتساق والتماسك مع السياسات المحلية الأخرى وتحديد عواقبها².

1. <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/9789264277571-7-en/index.html?itemId=/content/component/9789264277571-7-en> , accessed JANVIER 2024.

2. Moisé, E. (2013). The costs and challenges of implementing trade facilitation measures, OECD Trade Policy Papers, No, 157, P 10.

3-2 التكاليف المؤسسية:

تشكل التكاليف المؤسسية جانبا يجب مراعاته عندما يتعلق الأمر بتيسير التجارة حيث تشير هذه التكاليف إلى النفقات المرتبطة بإنشاء وصيانة المؤسسات، والتي تتطلب موارد مالية تشمل وكالات تيسير التجارة والجمارك والهيئات الحكومية التي تحتاج إلى تزويدها بالتجهيزات والموظفين، وبناء القدرات من خلال الاستثمار في برامج التدريب وورش العمل والتكوين لزيادة مهارات الموظفين واكتساب الخبرة اللازمة لتنفيذ وإدارة تدابير تيسير التجارة بفعالية.

4-2 تكاليف المراقبة والتقييم:

ترتبط تكاليف المراقبة والتقييم بإنشاء مراكز واليات لمتابعة وتقييم تدابير تيسير التجارة، وهي تشمل جمع البيانات و الأفراد المختصين لإجراء التقييمات وتحليل المؤشرات، واعداد التقارير وتوفير المعلومات الأساسية بشكل منهجي وفي الوقت المناسب على فترات دورية.

5-2 تكاليف البنية التحتية والتكنولوجية:

تعد تكاليف البنية التحتية أحد الاعتبارات المهمة لتيسير التجارة، حيث تشير هذه التكاليف إلى النفقات المرتبطة بتطوير وتحديث وصيانة البنية التحتية المادية اللازمة لدعم التدفقات التجارية الفعالة، فهي تكاليف باهظة ومرهقة خاصة بالنسبة للبلدان النامية، لتشمل البنية التحتية للنقل كالسكك الحديدية والموانئ والمطارات والمراكز اللوجستية، والطاقيّة والبنية التحتية الجمركية، مثل بناء وصيانة المرافق الجمركية، والمعابر الحدودية ومناطق التفتيش والمستودعات، وقد يؤدي تحديث البنية التحتية الجمركية لاستيعاب التقنيات الحديثة، مثل أنظمة التخليص الآلي ومعدات المسح الضوئي، والبرامج الحديثة والربط بأنظمة المعلومات والاتصال (ICT) كالربط بالإنترنت عالي التدفق ومراكز البيانات التكنولوجية الحديثة، إلى تكبد تكاليف عالية.

6-2 تكاليف التوعية وإدارة التغيير:

ترتبط كفاءة العديد من تدابير تيسير التجارة أيضا بتفاعل الوكالات الحدودية مع الجهات الفاعلة الاقتصادية وقدرة هذه الأخيرة أو رغبتها في مواكبة أنماط العمل الجديدة، من أجل تعزيز فهم أفضل وضمان المشاركة الإيجابية للقطاع الخاص، وذلك لتسهيل إدخال التدابير الجديدة وتعزيز استدامتها، يتم في كثير من الأحيان إشراك أصحاب المصلحة من القطاع الخاص في عدد من أنشطة التدريب وبناء القدرات إلى جانب مسؤولي الجمارك وغيرهم من المسؤولين الحكوميين، ربما بتمويل من الحكومة أو برامج المساعدة الفنية في البلاد¹.

1. Moisé, E. Auteur, Op, Cit., P. 12.

ورغم أن بعض تدابير تيسير التجارة قد تنطوي على تكاليف مهمة لمرة واحدة ولكنها تحقق فوائد طويلة الأجل وتستغرق الإصلاحات المؤسسية وقتاً لتنفيذها وترجمتها إلى نتائج واضحة وقابلة للقياس، وسيؤدي تحديث الجمارك على وجه الخصوص إلى تحقيق وفورات في التكاليف، من خلال قدرة الإدارة على التعامل مع عدد متزايد من القرارات التجارية دون الحاجة إلى موظفين إضافيين ومن خلال وقت تخليص أقصر وفحص أكثر فعالية للبضائع¹.

رابعاً: مؤشرات قياس تيسير التجارة:

تيسير التجارة يتعلق بتحسين العمليات التجارية بين الدول ويقاس من خلال مجموعة من المؤشرات مثل مدة التخليص الجمركي، تكاليف الشحن، سهولة الوصول إلى المعلومات، عدد الوثائق المطلوبة، وشفافية الإجراءات والسياسات التجارية، كما يشمل أيضاً أداء الجمارك والتكنولوجيا المستخدمة، هذه المؤشرات تمكن الحكومات والشركات من تحديد نقاط القوة والضعف في نظام التجارة، مما يساعدهم في اتخاذ قرارات مدروسة لتحسين بيئة الأعمال وتعزيز التجارة الدولي.

1. مؤشرات تيسير التجارة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD):

بدأت فكرة بناء مؤشرات تيسير التجارة التابعة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية سنة 2008 أين قامت فرقة العمل على وضع مؤشرات لتقييم الأثر الاقتصادي والتجاري لتدابير تيسير التجارة، والتي سعت من خلالها إلى قياس التأثير على المستوى الكلي لمعالجة عقبات تيسير التجارة، ليتم الوصول إلى اتفاق في مارس 2009 على بناء هذه المؤشرات²، لتقدم منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية 11 مؤشراً لتيسير التجارة (TFIs) والتي تم إطلاقها سنة 2013 وتتوافق هذه المؤشرات مع مجالات السياسات الرئيسية لاتفاقية تيسير التجارة لمنظمة التجارة العالمية، إلا أنه تمت إضافة مؤشر إضافي لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية يتجاوز نطاق اتفاقية تسهيل التجارة لالتقاط عناصر الحكم الرشيد وحياد إدارات الحدود³، كما تتألف هذه المؤشرات من حوالي 98 متغيراً محدداً بدقة وقائماً على الحقائق التي تتعلق بالسياسات واللوائح التجارية والتي يتم تحديثها كل عامين، تساعد مؤشرات تيسير التجارة التابعة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية البلدان على قياس وتحسين إجراءاتها الحدودية، وتسمح للبلدان بتحديد نقاط القوة والتحديات في تيسير التجارة وتحديد أولويات مجالات العمل وبناء القدرات بطريقة أكثر استهدافاً، كما تغطي المؤسسات الاستثمارية المؤقتة التابعة

1. OECD (2018), "Costs and challenges", in *Trade Facilitation and the Global Economy*, OECD Publishing, Paris, P 10.

<https://doi.org/10.1787/9789264277571-7-en>

2. Moisé, E., Orliac, T., & Minor, P. (2011). *Trade facilitation indicators: The impact on trade costs*, OECD Trade Policy Papers, No.118, OECD Publishing, Paris, P1.

3. <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/9789264277571-10-en/index.html?itemId=/content/component/9789264277571-10-en>, accessed JANVIER 2024.

لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية مجموعة كاملة من الإجراءات الحدودية لأكثر من 160 اقتصاداً عبر مختلف مستويات الدخل والمناطق الجغرافية ومستويات التنمية¹، لتشمل المؤشرات التالية:

- توافر المعلومات: نشر اللوائح والمعلومات الجمركية والمتعلقة بالتجارة، وآليات تقديم الملاحظات، ووظائف محددة للشركات (صفحات الويب/البوابات المخصصة، وأدلة المستخدم، وما إلى ذلك)؛
- إشراك المجتمع التجاري: الهياكل والمبادئ التوجيهية وأطر المشاورات مع أصحاب المصلحة؛
- الأحكام المسبقة: القواعد والعمليات المطبقة على البيانات المسبقة التي تقدمها الإدارة للتجار الطالبين فيما يتعلق بالتصنيف والمنشأ وطريقة التقييم، والمطبقة على سلع محددة وما إلى ذلك؛
- إجراءات الاستئناف: إمكانية وطرق استئناف القرارات الإدارية التي تتخذها وكالات الحدود؛
- الرسوم والمصاريف: الضوابط المفروضة على الرسوم والمصاريف المفروضة على الواردات والصادرات؛

- الوثائق والمستندات: تنسيق وتبسيط الوثائق المتعلقة بالتجارة وفقاً للمعايير الدولية؛
- الأتمتة: جوانب مثل التبادل الإلكتروني للبيانات واستخدام إدارة المخاطر الآلية؛
- الإجراءات: جوانب مثل تبسيط مراقبة الحدود (التفتيش والتخليص)، وتنفيذ النوافذ التجارية الموحدة، أو برامج التجار المعتمدين؛
- التعاون بين وكالات الحدود الداخلية: الأطر المؤسسية والآليات وأنظمة تكنولوجيا المعلومات للتعاون المحلي بين مختلف وكالات الحدود؛
- التعاون بين وكالات الحدود الخارجية: الأطر المؤسسية والآليات وأنظمة تكنولوجيا المعلومات للتعاون بين مختلف الوكالات الحدودية مع الاقتصادات المجاورة والشركاء التجاريين الآخرين؛
- الحوكمة والحياد: شفافية الهياكل والوظائف الجمركية، فضلاً عن سياسات المساءلة والأخلاق².

2. مؤشر الأداء الخدمات اللوجستية (LPI):

يعتبر مؤشر أداء الخدمات اللوجستية أداة قياس تفاعلية تم إنشاؤها من طرف البنك الدولي سنة 2007، حيث يهدف هذا المؤشر إلى مساعدة البلدان على تحديد التحديات والفرص التي تواجهها في أداؤها في مجال الخدمات اللوجستية التجارية، من خلال تحليل مختلف العوامل المؤثرة في الأداء اللوجستي، وتحديد الإجراءات التي يمكن اتخاذها لتحسين أداؤها في هذا المجال، يتكون مؤشر أداء الخدمات اللوجستية من ستة عناصر أساسية تنقسم إلى فئتين رئيسيتين هما:

1. OECD, <https://www.oecd.org/trade/topics/trade-facilitation/>, accessed JANVIER 2024.

2. OECD, 2023, OECD TRADE FACILITATION INDICATORS: POLICY REFORMS, P 3.

♦ الفئة الأولى: تضم مجالات تنظيم السياسات مع الإشارة إلى المدخلات الرئيسية لسلسلة التوريد: الجمارك والبنية التحتية والخدمات؛

♦ الفئة الثانية: تضم نتائج أداء سلسلة التوريد: التكلفة والموثوقية والوقت؛

يتم تقييم المكونات الستة لمؤشر أداء الخدمات اللوجستي، على مستوى الدولة على مقياس مكون من 5 نقاط (1 = منخفض إلى 5 = مرتفع)، حيث يعتمد مؤشر أداء الخدمات اللوجستي على استخدام احصائيات قياسية لتجميع البيانات وادراجها في مؤشر واحد وتحويل المعلومات النوعية الى معلومات كمية قبل عملية التجميع والترجيح بإجراء استبيان عبر الانترنت لمختصي الخدمات اللوجستية من وكلاء الشحن متعددي الجنسيات المعتمدين¹، والذي يتم نشره كل سنتين،

تم إجراء استطلاع مؤشر أداء الخدمات اللوجستي لسنة 2023 في الفترة من 6 سبتمبر إلى 5 نوفمبر 2022 ويحتوي على 4090 تقيما قطريا أجراه 652 متخصصا في مجال الخدمات اللوجستية في 115 دولة من المناطق التابعة للبنك الدولي، أين تم إجراء مقارنات عبر 139 دولة ليقيس المؤشر لسنة 2023 ولأول مرة سرعة التجارة باستخدام مؤشرات مستمدة من مجموعات البيانات الضخمة التي تتبع الشحنات²، وفي مايلي مكونات مؤشر أداء الخدمات اللوجستية:

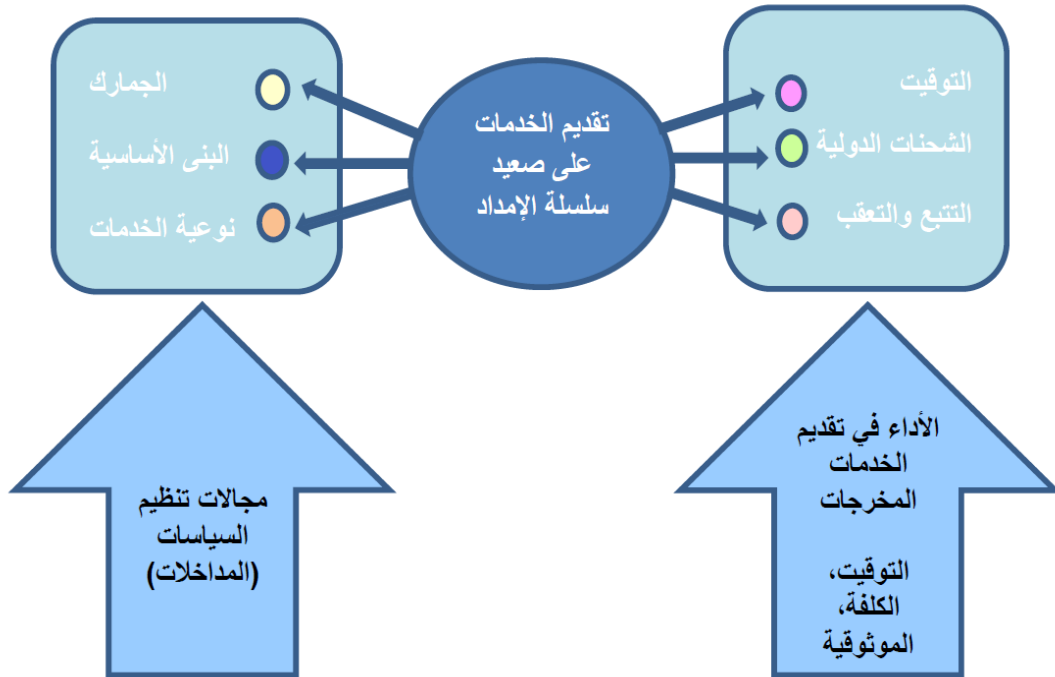
1. الجمارك: كفاءة عملية التخليص الجمركي؛
2. جودة البنية التحتية للتجارة والنقل : الموانئ والمطارات والطرق، والسكك الحديدية، اماكن التخزين، تكنولوجيا المعلومات؛
3. كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية : خدمات الشحن والنقل والتوزيع بمختلف أنواعها، وكالات الصحة، الوكالات التجارية والجمركية؛
4. توقيت الشحنات ووقت التسليم المتوقع: تسليم الشحنة للعميل في الموعد المقرر أو المتوقع، التأخير، معاينة البضاعة، الممارسات الغير قانونية؛
5. سهولة ترتيب الشحنات : سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية؛
6. التتبع والتعقب: القدرة على تتبع الشحنات وتعقبها³.

1. Arvis, J. F., et al. (2023). Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in an Uncertain Global Economy-The Logistics Performance Index and Its Indicators.p12.

2. Worldbank ,<https://lpi.worldbank.org/>

3. Marti, L., Puertas, R., & García, L. (2014). **Relevance of trade facilitation in emerging countries' exports**. The Journal of International Trade & Economic Development, 23(2), 202-222, P 205.

الشكل رقم (1-3) مدخلات ومخرجات عملية التقييم



المصدر: الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب اسيا، 2017، مؤشر الأداء اللوجستي: مكوناته ومنهجية أعداده ومستوياته، بيروت، الدورة الثامنة عشر للجنة النقل واللوجستيات، ص 6.

3 . مؤشر ممارسة أنشطة الأعمال:

هو مؤشر تم انشائه من قبل البنك الدولي بالاشتراك مع خبراء تابعين للبنك، حيث تم اصداره عقب تقرير التنمية العالمية لسنة 2002، يعتبر مؤشر ممارسة أنشطة الأعمال أساس تقرير ممارسة أنشطة الأعمال حيث يهدف الى قياس اللوائح التنظيمية الخاصة بـ 190 اقتصادا في 12 مجال لتنظيم أنشطة الأعمال بغرض تقييم بيئة الأعمال في كل اقتصاد وتحفيز الحكومات على اجراء اصلاحات في أنشطة الأعمال بهدف تعزيز النمو الاقتصادي المستدام¹، يقوم تقرير ممارسة أنشطة الأعمال بعرض نتائج لمقياسين اجماليين هما:

- تصنيف سهولة ممارسة أنشطة الأعمال: يوضح فقط مدى تغير البيئة التنظيمية نسبيا للدول
- درجة سهولة ممارسة أنشطة الأعمال: والذي يظهر مدى تغير البيئة التنظيمية لرواد الأعمال المحليين في الإقتصاد مع مرور الوقت من حيث القيمة المطلقة، ويسمح ذلك للمستخدمين بمشاهدة الفجوة بين أداء اقتصاد معين و الأداء الأفضل في أي نقطة من الزمن وتقييم التغير المطلق في البيئة

1. Worldbank, <https://www.albankaldawli.org/ar/news/feature/2019/10/24/doing-business-2020-sustaining-the-pace-of-reforms>, accessed JANVIER 2024.

التنظيمية للاقتصاد على مر الزمان كما يقيسها تقرير ممارسة أنشطة الأعمال¹، يتم حساب درجة سهولة ممارسة أنشطة الأعمال وفق خطوتين أساسيتين،

الخطوة الأولى: يتم تسوية مؤشرات المكونات الفردية إلى وحدة مشتركة باستخدام التحويل الخطي حيث يتم تحديد أفضل أداء تنظيمي وأساء أداء تنظيمي كل خمس سنوات؛

الخطوة الثانية: يتم تجميع الدرجات التي تم الحصول عليها للمؤشرات الفردية لكل اقتصاد من خلال المتوسط البسيط في درجة واحدة ومن ثم تتم الإشارة إلى درجة الإقتصاد على مقياس من 0 إلى 100 يمثل 0 أسوأ أداء تنظيمي و 100 أفضل أداء تنظيمي²، وفق المؤشرات التالية:

الجدول رقم (1-2) مؤشرات ممارسة أنشطة الأعمال

مجموعة المؤشرات	ما يتم قياسه
بدء النشاط التجاري	الإجراءات والوقت والتكلفة والحد الأدنى لرأس المال المدفوع لبدء شركة ذات مسؤولية محدودة للرجال والنساء.
استخراج تراخيص البناء	الإجراءات والوقت والتكلفة لاستكمال كافة الإجراءات الشكلية لبناء المستودع واليات مراقبة الجودة والسلامة في نظام تراخيص البناء.
الحصول على الكهرباء	الإجراءات والوقت والتكلفة للاتصال بالشبكة الكهربائية، موثوقية إمدادات الكهرباء، وشفافية التعريفات.
تسجيل الملكية	الإجراءات والوقت والتكلفة لنقل الملكية ونوعية نظام إدارة الأراضي للرجال والنساء.
الحصول على الائتمان	قوانين الضمانات المنقولة وأنظمة المعلومات الائتمانية.
حماية المستثمرين الأقلية	حقوق المساهمين الأقلية في المعاملات مع الأطراف ذات الصلة وفي حوكمة الشركات.
دفع الضرائب	المدفوعات والوقت وإجمالي معدل الضريبة والمساهمة للشركة للامثال لجميع اللوائح الضريبية بالإضافة إلى عمليات ما بعد التقديم.
التجارة عبر الحدود	الوقت والتكلفة لتصدير المنتج ذي الميزة النسبية واستيراد قطع غيار السيارات.
فرض العقود	الوقت والتكلفة لحل نزاع تجاري وجودة العمليات القضائية للرجال والنساء.
حل الإفلاس	الوقت والتكلفة والنتيجة ومعدل الاسترداد للإعسار التجاري وقوة الإطار القانوني للإعسار.
توظيف العمال	المرونة في تنظيم العمل.
التعاقد مع الحكومة	الإجراءات والوقت للمشاركة في عقد العمل والفوز به من خلال المشتريات العامة والإطار التنظيمي للمشتريات العامة.

ملاحظة: لا يعد توظيف العمال والتعاقد مع مجموعات المؤشرات الحكومية جزءاً من تصنيف سهولة ممارسة الأعمال

المصدر: تقرير ممارسة أنشطة الأعمال (2020)، البنك الدولي 2020، ص 19.

1. Worldbank , <https://archive.doingbusiness.org/ar/data/doing-business-score> , accessed JANVIER 2024.

2. Worldbank,(2020), doing-business-2020, CHAPTER 6 Ease of doing business score and ease of doing business ranking, P 81.

4 . مؤشر القدرة التنافسية العالمية (GCI):

منذ سنة 1979 هدفت سلسلة تقارير التنافسية العالمية إلى توسيع وجهات نظر صناع السياسات وقطاع الأعمال والجمهور حول التطلع إلى ما هو أبعد من النمو وحده لتعزيز الإنتاجية الاقتصادية والمرونة على نطاق أوسع¹، صدر مؤشر التنافسية العالمية عن المنتدى الاقتصادي العالمي الذي يتخذ من جنيف مقرا له عن طريق تقرير التنافسية العالمية بصفة سنوية، يقيس التقرير 141 اقتصادا من خلال 12 محورا تظم 103 مؤشر، حيث يعتمد المؤشر على 70% من وزن المؤشرات على بيانات احصائية و 30% على الاستبيانات²، ويتم تجميع الدرجات لكل مؤشر لبناء درجة تنافسية شاملة لكل بلد، اذ يعتبر مؤشر القدرة التنافسية العالمية (GCI) أداة هامة في قياس قدرة البلدان على التنافسية وتحديد المجالات التي تحتاج إلى التطوير، ويساهم هذا المؤشر في توفير معيار موحد يستخدم لتقييم القدرات التنافسية للبلدان المختلفة، وبالإضافة إلى ذلك يقدم هذا المؤشر معلومات قيمة للمستثمرين والشركات الأجنبية حول نقاط القوة ونقاط الضعف في الاقتصادات المختلفة التي تمكن المستثمرين وصناع القرار من اتخاذ قراراتهم الاستثمارية بناء على هذه المعلومات، كما يمكن أن يكون لمؤشر القدرة التنافسية العالمية تأثير إيجابي على تحسين الترتيب النهائي لأي بلد، فباستخدام هذا المؤشر يتم تسليط الضوء على المجالات التي يحتاج البلد إلى تحسينها وتطويرها، مما يمكنه من اتخاذ إجراءات لتعزيز التنافسية الخاصة به وجذب المزيد من الاستثمارات، يتم الإبلاغ عن أداء الدولة لنتائج مؤشر التنافسية العالمية الشاملة بالإضافة إلى كل مكون من مكوناته على أنها "درجة تقدم" على مقياس من 0 إلى 100، حيث تمثل 100 "الحدود"، وهي حالة مثالية³، يتكون المؤشر من 12 ركيزة مقسمة لأربعة فئات وهي كالتالي:

1-4 الفئة الأولى: وهي تظم ركائز البيئة التمكينية.

- المؤسسات:

يلتقط المؤشر الأمن، وحقوق الملكية، ورأس المال الاجتماعي، والضوابط والتوازنات، والشفافية والأخلاق، وأداء القطاع العام، وحوكمة الشركات؛ أهميته: يتم تنظيم الأفراد ونشاطهم الاقتصادي من خلال وضع القيود سواء القانونية أو غير الرسمية (قواعد السلوك)، من خلال تقديم الحوافز والحد من حالات عدم اليقين؛

1. Schwab, K., & Zahidi, S. (2020, December). **Global competitiveness report: special edition 2020**. World Economic Forum, P 4.

2 . <https://fcsc.gov.ae/ar-ae/Pages/Competitiveness/Reports/Global-Competitiveness-Report-byWEF.aspx?rid=15>, accessed JANVIER 2024

3. World Economic Forum, (2019), The Global Competitiveness Report 2019, WEF, P VII.

- البنية التحتية:

يلتقط المؤشر جودة وتوسيع البنية التحتية للنقل (الطرق والسكك الحديدية، المطارات و الموانئ) والبنية التحتية للمرافق؛

اهميته: تعمل البنية التحتية المتطورة على خفض تكاليف النقل والمعاملات، وتسهل حركة البضائع والأشخاص ونقل المعلومات داخل البلد وعبر الحدود، كما أنها تضمن الوصول إلى الطاقة والمياه وكلاهما شرطان ضروريان للنشاط الاقتصادي الحديث؛

- اعتماد تكنولوجيا المعلومات والاتصال:

يلتقط المؤشر درجة انتشار تكنولوجيا المعلومات والاتصالات المحددة (ICT)؛

اهميته: تعمل تكنولوجيا المعلومات والاتصالات على تقليل تكاليف المعاملات وتسريع تبادل المعلومات والأفكار وتحسين الكفاءة وتحفيز الابتكار، وبما أن تكنولوجيا المعلومات والاتصالات هي تكنولوجيا للأغراض العامة مدمجة بشكل متزايد في هيكل الاقتصاد فقد أصبحت ضرورية مثل البنية التحتية للطاقة والنقل لجميع الاقتصادات¹؛

- استقرار الاقتصاد الكلي:

يلتقط المؤشر استقرار اقتصاد البلد، بما في ذلك التضخم والدين الحكومي، وأسعار الصرف²؛

اهميته: يؤدي التضخم المعتدل الذي يمكن التنبؤ به والميزانيات العامة المستدامة إلى تقليل حالات عدم اليقين وتحديد توقعات عوائد الاستثمارات وزيادة ثقة الأعمال مما يعزز الإنتاجية، وفي عالم متزايد الترابط حيث يمكن لرأس المال أن يتحرك بسرعة فإن فقدان الثقة في استقرار الاقتصاد الكلي يمكن أن يؤدي إلى هروب رؤوس الأموال مع ما يترتب على ذلك من آثار اقتصادية مزعجة للاستقرار؛

2-4 الفئة الثانية: وهي تضم ركائز رأس المال البشري؛

- الصحة:

يلتقط المؤشر متوسط العمر المتوقع، الوصول إلى الرعاية الصحية، معدل الوفيات؛

- المهارات:

يلتقط المؤشر مستوى مهارات القوى العاملة، جودة التعليم، تطوير المعرفة الرقمية؛

اهميته: التعليم الجيد يدمج المهارات في القوى العاملة مما يساهم في زيادة الإنتاجية؛

3-4 الفئة الثالثة: تضم الفئة ركائز الأسواق؛

1. Schwab, K. (2018, October). The global competitiveness report 2018. World Economic Forum, P 39.

2. <https://encc.org.eg/pressroom/category.aspx?id=40>, accessed JANVIER 2024.

- سوق المنتجات:

يلتقط المؤشر كفاءة أسواق المنتجات في البلد، بما في ذلك المنافسة والانفتاح التجاري؛
اهميته: تدعم المنافسة عملية الانتاج وتحقيق المكاسب من خلال تحفيز المؤسسات على الابتكار وترقية
المنتوج؛

- سوق العمل:

يلتقط المؤشر "المرونة" أي مدى إمكانية إعادة تنظيم الموارد البشرية، و"إدارة المواهب" أي مدى
الاستفادة من الموارد البشرية؛
اهميته: أسواق العمل التي تعمل بشكل جيد تسمح للبلدان بأن تكون أكثر مرونة وقدرة على
الصمود ومواجهة الصدمات وإعادة تخصيص الإنتاج للقطاعات الناشئة، كما تجذب المواهب وتحفز
العمال على تحمل المخاطر؛

- النظام المالي:

يلتقط المؤشر قوة واستقرار النظام المالي للبلد، بما في ذلك الوصول إلى رأس المال وتوافر الائتمان
وحقوق الملكية والديون؛
اهميته: يعمل على تعزيز الانتاجية من خلال تحويل المدخرات إلى استثمارات، كما يوفر نظام دفع
فعال ومرن، والتنظيم المناسب للمؤسسات المالية لتجنب الازمات المالية وانعكاساتها على الاستثمارات
والانتاجية؛

- حجم السوق:

يلتقط المؤشر حجم الأسواق المحلية والأجنبية التي يمكن لشركات البلد الوصول إليها، ويقاس
بمجموع قيمة الاستهلاك والاستثمار والصادرات؛
اهميته: تخلق الأسواق الكبيرة عوامل خارجية إيجابية حيث يؤدي تراكم رأس المال البشري ونقل
المعرفة إلى زيادة العائدات على نطاق واسع مثل خلق التكنولوجيا وزيادة المعرفة؛

4-4 الفئة الرابعة: نظم ركائز النظام البيئي للابتكار

- ديناميكية الأعمال:

يلتقط المؤشر مدى سرعة الابتكار في قطاع الأعمال في البلد، بما في ذلك زيادة الأعمال والابتكار؛
- قدرة الابتكار:

يلتقط المؤشر كمية ونوعية البحث والتطوير الرسمي، قدرة قطاع الأعمال ومؤسسات البحث في البلد
على الابتكار، بما في ذلك تطبيقات البحث والتطوير وبراءات الاختراع؛

أهميته: تميل البلدان التي يمكنها توليد قدر أكبر من تراكم المعرفة والتي توفر فرصاً تعاونية أو متعددة التخصصات بشكل أفضل إلى امتلاك قدرة أكبر على توليد أفكار مبتكرة ونماذج أعمال جديدة، والتي تعتبر على نطاق واسع محركات النمو الاقتصادي¹.

5. مؤشر تمكين التجارة:

تم نشر سلسلة تقارير تمكين التجارة العالمية (GETR) لأول مرة سنة 2008 من طرف المنتدى الإقتصادي العالمي على أساس سنوي في البداية، ومنذ سنة 2010 أصبح نشر التقرير كل سنتين، ومنذ البداية استند التقييم إلى مؤشر تمكين التجار (ETI)، الذي يقيم مدى قدرة الاقتصادات على إنشاء المؤسسات والسياسات والبنى التحتية والخدمات، كخدمات تسهيل التدفق الحر للبضائع عبر الحدود وإلى وجهتها²، ليتم تطويره في سياق برنامج تمكين التجارة التابع للمنتدى الإقتصادي العالمي، بمساعدة الشركاء الأكاديميين والمنظمات والشركات، وقد تضافرت جهود المنتدى والتحالف العالمي لتسهيل التجارة لإصدار طبعة سنة 2016 من التقرير ولضمان تحقيق أقصى قدر من التأثير، وقد تم دمج التقرير والمؤشر في مسار عمل التحالف بشأن المقاييس والقياسات، حيث غطت نسخة 2016، 136 اقتصاداً والتي تمثل مجتمعة 98% من الناتج المحلي الإجمالي العالمي، و 98,3% من التجارة السلعية العالمية³، يتم تجميع مؤشر تمكين التجارة من خلال:

- تجميع المؤشرات الفردية: يتم جمع البيانات حول كل مؤشر فردي من مصادر مختلفة.
- التحويل إلى مقياس موحد: يتم تحويل قيمة كل مؤشر إلى مقياس يتراوح بين 1 و 7، حيث 1 يعني الأداء الأضعف و 7 يعني الأداء الأفضل.
- حساب المتوسط المرجح: يتم حساب متوسط مرجح لهذه القيم لجميع المؤشرات الفردية للحصول على قيمة مؤشر تمكين التجارة النهائية.
- وكمؤشر مركب يتكون مؤشر تمكين التجارة من مجموعة من المؤشرات الفردية التي تقيس مختلف عوامل تمكين التجارة، والتي يتم تنظيمها في أربع مجموعات والتي تظم بدورها سبعة ركائز موضحة في الجدول التالي:

1. Schwab, K. Auteur, Op, Cit., P. 42.

2. <https://www.mofa.gov.ae/en/Terminologies>, accessed JANVIER 2024.

3. World Economic Forum, et Global Alliance for Trade Facilitation, 2016, The Global Enabling Trade Report 2016, Geneva: World Economic Forum et Global Alliance for Trade Facilitation, P 15.

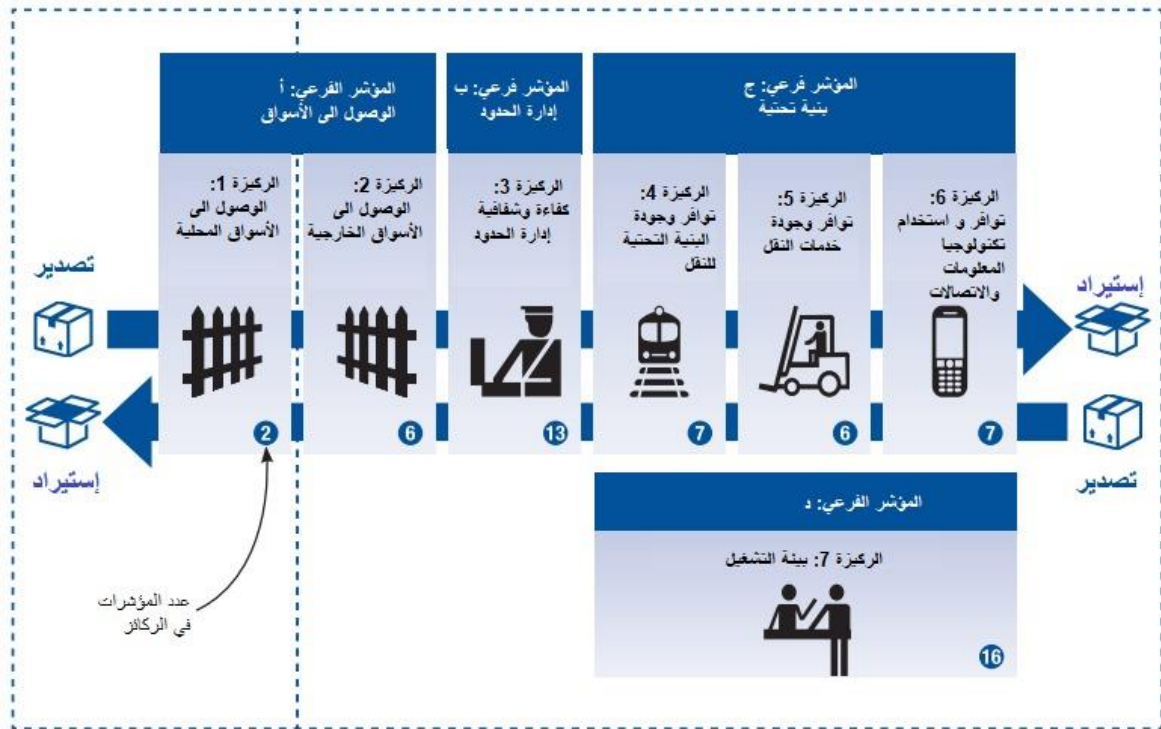
الجدول رقم (1-3) مؤشر تمكين التجارة (ETI)

المؤشر الفرعي	ماذا يلتقط	الركيزة	ماذا يلتقط
الوصول الى الأسواق	يتكون المؤشر من ركيزتين وهو يقيس مدى تعقيد نظام التعريفات الجمركية في البلد، بالإضافة إلى الحواجز الجمركية والأفضليات التي يتمتع بها المصدرون في البلد في الأسواق الخارجية.	الوصول الى الأسواق المحلية	تتكون من 6 مؤشرات تقيم مستوى وتعقيد الحماية الجمركية للبلد، وهي تشمل متوسط التعريفات الجمركية الفعلية، وحصة السلع المستوردة المعفاة من الرسوم الجمركية ومدى تعقيد النظام التعريفي الجمركي.
		الوصول الى الأسواق الخارجية	تتكون من مؤشرين تقيم الحواجز الجمركية التي يواجهها مصدرو البلد في أسواق الوجهة، وهي تشمل متوسط التعريفات الجمركية التي تواجهها البلد بالإضافة إلى هامش التفضيل في أسواق الوجهة التي يتم التفاوض عليها من خلال اتفاقيات التجارة الثنائية أو الإقليمية، أو الممنوحة في شكل أفضليات تجارية.
إدارة الحدود	يتكون هذا المؤشر من ركيزة واحدة.	كفاءة وشفافية إدارة الحدود	تتكون من 13 مؤشر تقيم جودة وشمولية الخدمات الرئيسية التي تقدمها الجمارك والوكالات ذات الصلة، ومتوسط الوقت والتكاليف وعدد المستندات المطلوبة، للاستيراد والتصدير وإمكانية التنبؤ بالزمن للإجراءات الحدودية ومدى شفافيتها والتي يتم قياسها بمدى توافر وجودة المعلومات المقدمة من وكالات الحدود وانتشار الفساد.
البنية التحتية	يتكون هذا المؤشر من 3 ركائز يقوم بتقييم مدى توفر البنية التحتية للنقل في بلد ما ومدى جودتها والخدمات المرتبطة بها والبنية التحتية للاتصالات وكفاءتها في عملية تسهيل التجارة.	توفر وجودة البنية التحتية للنقل	تتكون من 7 مؤشرات وهي تقيم مدى توافر ونوعية البنية التحتية المحلية لكل من وسائل النقل الرئيسية الأربعة: البنية التحتية البرية والجوية والسكك الحديدية والموانئ البحرية، ويتم أيضا تقييم الاتصال الجوي والاتصال البحري.
		توفر وجودة خدمات النقل	تتكون من 6 مؤشرات تقيم مدى توفر وجودة خدمات النقل، بما في ذلك وجود وكفاءات شركات الشحن والخدمات اللوجستية في البلد، وسهولة الشحن والوقت، وهو يتضمن مقياسا للكفاءة البريدية.
		توفر واستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصال	تتكون من 7 مؤشرات تقيم مدى توفر وجودة تكنولوجيات المعلومات والاتصالات في بلد ما، وفقا لاستخدام الهاتف المحمول والإنترنت من قبل السكان بشكل عام، ومن قبل الشركات للمعاملات التجارية، والحكومة للتفاعل مع المواطنين، كما أنه يأخذ في الاعتبار جودة الوصول إلى الإنترنت، حيث أصبح الوصول إلى النطاق العريض هو القاعدة للاستفادة الكاملة من إمكانات الإنترنت.
بيئة التشغيل	يتكون هذا المؤشر من ركيزة واحدة.	بيئة التشغيل	تتكون من 16 مؤشر تقيم جودة بيئة العمل في البلد والتي تؤثر على بيئة الأعمال التجارية، كما يقيم مستوى حماية حقوق الملكية في البلد، ونوعية مؤسساتها العامة وحيادها، والكفاءة في إنفاذ العقود، وتوافر التمويل، والانفتاح على المشاركة الأجنبية من حيث الاستثمارات الأجنبية والعمالة، ومستوى الأمن.

المصدر: من تصميم الطالب اعتمادا على تقرير تمكين التجارة العالمي (2016)

كما يوضح الشكل الموالي مؤشر تمكين التجارة.

الشكل رقم (4-1) يوضح مؤشر تمكين التجارة



SOURCE: The Global Enabling Trade Report 2016 . P 14.

6 . مؤشر الشحن البحري:

صدر مؤشر الأونكتاد لربط خطوط النقل البحري المنتظم (LSCI) للمرة الأولى سنة 2004، حيث يقوم المؤشر على رصد مدى ارتباط البلدان بشبكات الشحن والملاحة العالمية لـ 237 اقتصادا، وهو يوفر بيانات مفيدة عن تيسير التجارة الثنائية للدول النامية كما يحتوي على معلومات مفصلة للغاية عن النقل البحري¹، يصدر المؤشر بصفة سنوية، وهو مشتق من خمسة مكونات هي:

- عدد السفن؛
- إجمالي القدرة الاستيعابية لتلك السفن؛
- عدد الخدمات؛
- عدد الشركات التي تنشر سفن الحاويات على الخدمات من وإلى موانئ البلد؛
- الحد الأقصى لسعة السفينة؛

يتم حساب المؤشر بالنسبة لكل مكون من المكونات الخمسة، يتم قسمة قيمة البلد على القيمة القصوى لذلك المكون لسنة الأساس 2004 لكل بلد، ليتم حساب متوسط المكونات الخمسة وتقسيم

1. ESCAP, U. (2017), Indicators for trade facilitation, a handbook (Version 1.0), P 32.

على الحد الأقصى للمعدل لسنة 2004 وتضرب في 100، وقال جان هوفمان (Jan Hoffmann) رئيس الخدمات اللوجستية التجارية في الأونكتاد "إن موقع أي بلد في شبكة شحن الحاويات العالمية - أي اتصاله - يعد عاملاً مهماً في تحديد تكاليف تجارته وقدرته التنافسية"، كما تقع خمسة من أفضل 10 اقتصادات متصلة في عام 2019 في آسيا، مع احتلال سنغافورة وكوريا وهونج كونج (الصين) وماليزيا قائمة الخمسة الأوائل، وفقاً لمقاييس المؤشر¹.

1. <https://unctad.org/news/maritime-connectivity-countries-vie-positions>, accessed JANVIER 2024

المبحث الثاني

الإطار المفاهيمي لسلاسل القيمة العالمية

أولاً: سلاسل القيمة المفاهيم والمصطلحات:

سلاسل القيمة هي مصطلح إداري أطلقه أول مرة مايكل بورتر (MICHAEL PORTER)، و الذي جاء فيه أن المنظمات عبارة عن منشأة أعمال مخرجاتها ذات قيمة، سواء كانت هذه الأعمال منتج صناعي أو خدمي، ولتكون هذه الأعمال ذات قيمة فهي تحتاج بدورها إلى استهلاك موارد وعمليات إنتاجية أو خدمية مربوطة مع بعضها البعض كالتصميم، الإنتاج، التسويق والتوزيع.

1. تعريف سلاسل القيمة المحلية والإقليمية والعالمية:

تعددت سلاسل القيمة الى المحلية منها والإقليمية والعالمية، وفي مايلي سوف نذكر التعاريف المختلفة لسلاسل القيمة حسب التعدد المذكور سابقاً.

1-1 تعريف سلاسل القيمة المحلية:

ويمكن تعريفها بأنها جميع الأنشطة الإنتاجية بدء من التصميم وصولاً للمنتج النهائي، والتي تتم داخل الحدود الجمركية لإقليم دولة ما، وهذا النوع من السلاسل رافق استراتيجيات التنمية المعتمدة على إحلال الواردات والتي انتهجت عدة دول خلال فترة الستينات والسبعينات من القرن الماضي، ويظهر خصوصاً في الصناعات ذات التكنولوجيا المنخفضة والمتوسطة، مثل المنتجات الزراعية، الملابس والمنسوجات، وصناعة السيارات... الخ¹.

1-2 تعريف سلاسل القيمة الإقليمية:

إن التزايد في الاتفاقيات الإقليمية واتفاقيات التجارة الثنائية ذات التوجه الإقليمي في السنوات الأخيرة، أدى الى نشوء سلاسل القيمة الإقليمية وهذا تزامناً مع توزع وتجزأ مختلف مراحل عملية الإنتاج على المستوى الإقليمي، اذ يمكن التمييز بين اتجاهين في الهيكلية الإقليمية، حيث يركز الاتجاه الأول على الإنتاج الإقليمي للأسواق الإقليمية، ومثال ذلك قطاع صناعة السيارات نظراً لتوافر الأجزاء والمكونات إقليمياً، والاتجاه الثاني والذي يركز على العمليات الإقليمية المترابطة وظيفياً والتي تزود الأسواق العالمية، ومثال ذلك سلاسل القيمة في الصناعة الإلكترونية الآسيوية، حيث يتم تصنيع وتجميع المكونات والسلع النهائية في جميع أنحاء المنطقة، على الرغم من أن السلع النهائية قد تكون موجهة للأسواق الأوروبية والولايات المتحدة الأمريكية².

1. عقبة عبد اللاوي وآخرون. (2018). المشاركة في سلاسل القيمة العالمية كاستراتيجية لتنمية الأنشطة التجارية الصغيرة والمتوسطة "ودور اشتراك بين القطاع العام مخصص في المساهمة العامة"، المؤتمر: الملتقى الدولي حول الانطلاقة الاقتصادية في دول الشرق الأوسط وأوروبا والشرق الأوسط وأفريقيا، وتام تلم، وعامل نحو التنمية الاقتصادية، المركز الجامعي نور البشير، البيض، الجزائر. ص4.

2. Bamber, P., et al. (2014). Connecting local producers in developing countries to regional and global value chains: update, pp 35-36. <http://dx.doi.org/10.1787/5jzb95f1885l-en>

3-1 تعريف سلاسل القيمة العالمية:

جاء مصطلح سلاسل القيمة العالمية في العديد من التعاريف، حيث عرفه عدد من المنظمات والباحثين ومن بين هذه التعاريف نذكر منها:

♦ " تصف سلسلة القيمة النطاق الكامل للأنشطة التي تؤديها الشركات والعمال لجلب المنتج منذ بدايته وحتى الاستخدام النهائي وما بعده، ويشمل ذلك أنشطة مثل البحث والتطوير والتصميم والإنتاج والتسويق والتوزيع ودعم المستهلك النهائي، يمكن احتواء الأنشطة التي تشكل سلسلة القيمة داخل شركة واحدة أو تقسيمها بين شركات مختلفة"¹.

♦ "وهو التحليل الذي يشمل جميع الأنشطة اللازمة لتقديم منتج أو خدمة بدءاً من التصور والتصميم، مروراً بالمراحل الوسيطة للإنتاج والتسويق، وصولاً إلى التسليم إلى المستهلكين النهائيين، يطلق عليه بشكل مختلف اسم الاستعانة بمصادر خارجية وسلاسل القيمة العالمية"².

♦ "تتكون سلسلة القيمة العالمية أو GVC من سلسلة من المراحل المشاركة في إنتاج منتج أو خدمة يتم بيعها للمستهلكين، حيث تضيف كل مرحلة قيمة، ويتم إنتاج مرحلتين على الأقل في بلدان مختلفة، تشارك الشركة في سلاسل القيمة العالمية إذا قامت بإنتاج مرحلة واحدة على الأقل في سلاسل القيمة العالمية"³.

♦ تعريف منظمة التعاون الإقتصادي والتنمية:

يتم تنظيم الإنتاج والتجارة والاستثمارات الدولية بشكل متزايد ضمن ما يسمى بسلاسل القيمة العالمية، GVCs حيث تقع المراحل المختلفة لعملية الإنتاج عبر بلدان مختلفة، تحفز العولمة الشركات على إعادة هيكلة عملياتها على المستوى الدولي من خلال الاستعانة بمصادر خارجية ونقل الأنشطة إلى الخارج⁴.

♦ تعريف البنك الدولي:

ينتج المنتج النهائي الواحد عن التصنيع والتجميع في بلدان متعددة، حيث تضيف كل خطوة في العملية قيمة إلى المنتج النهائي⁵.

ومن خلال التعاريف سابقة الذكر يمكن تعريف سلاسل القيمة العالمية بأنها: " تشكل سلاسل القيمة العالمية شبكة من الأنشطة التي تنفذها الشركات عبر الحدود، بدءاً من تصميم المنتج وحتى

1. Gereffi, G., & Fernandez-Stark, K. (2011). Global value chain analysis: a primer. Center on Globalization, Governance & Competitiveness (CGGC), Duke University, North Carolina, USA, 33.p 7.

2. Hernández, R. (2014). Global value chains and world trade: Prospects and challenges for Latin America. p 21.

3. Antràs, P. (2020). Conceptual aspects of global value chains. The World Bank Economic Review, 34(3), 551-574.p 3. doi: 10.1093/wber/lhaa006

4. OECD, <https://www.oecd.org/industry/global-value-chains/>, accessed December, 2023.

5. Worldbank, <https://www.worldbank.org/en/topic/global-value-chains>, accessed December, 2023

وصوله إلى المستهلك النهائي، كما تتضمن هذه السلاسل مراحل عديدة مثل البحث والتطوير، والتصنيع، والتوزيع، والتسويق، وتقديم الخدمات، حيث تسعى الشركات من خلال تنظيم سلاسل القيمة العالمية إلى تقليل التكاليف وزيادة الكفاءة عبر الاستفادة من الموارد والمهارات المتاحة في بلدان مختلفة "

2 . عوامل نشأة وانتشار سلاسل القيمة العالمية:

إن من أهم عوامل ظهور وانتشار سلاسل القيمة العالمية نجد:

1-2 العولمة: توسع العولمة الاقتصادية لتدخل في مرحلة جديدة، وذلك مع بداية تسعينيات القرن الماضي، ويرجع ذلك لأسباب عدة أهمها:

- موجة تحرير التجارة الدولية وانضمام العديد من الدول إلى المنظمة العالمية للتجارة وتخفيف معوقات التجارة؛

- انخفاض تكاليف النقل البري والبحري والجوي، نتيجة للابتكارات التكنولوجية؛

- انخفاض تكاليف خدمات الاتصال ونقل المعلومات¹.

2-2 تزايد تجزئة الإنتاج بين البلدان: مع تزايد انتشار تقسيم الإنتاج عبر الدول، حيث يتم تصنيع المنتج النهائي عبر بلدان مختلفة مما يسمح بالاستفادة من الميزات النسبية لكل دولة وتحسين كفاءة المنتج وتقليل التكاليف. تربط سلاسل القيمة العالمية الأنشطة المتفرقة جغرافيا في صناعة واحدة وتساعد على فهم الأنماط المتغيرة للتجارة والإنتاج².

3-2 السياسات الاقتصادية والاتفاقيات التجارية: من أبرز العوامل الكامنة وراء ظهور وانتشار سلاسل القيمة العالمية دور الحكومات والمشتريين والجهات المانحة والمجتمع المدني، وأهمية الشراكات لترقية سلسلة القيمة³، إذ تلعب الحكومات دورا محوريا وحاسما في صياغة وتنفيذ هذه السياسات، من خلال وضع التشريعات المناسبة وتوفير بيئة تنظيمية مستدامة تشجع على التعاون الاقتصادي بين الدول والشركات، كما أنها تعمل على تعزيز التبادل التجاري الدولي عبر توقيع الاتفاقيات الاقتصادية والتجارية التي تسهل حركة السلع والخدمات، مما يعزز من ترابط الأسواق ويسهم في بناء شبكات إنتاج عالمية مترابطة تخدم مختلف الأطراف الفاعلة في النظام الاقتصادي.

1 . علي، طه، السيد. (2021). المحددة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية وأثرها على التحديث الاقتصادي في بعض الاقتصادات الناشئة. مجلة الدراسات والبحوث التجارية. ص 14.

2 . De Backer, K. and S. Miroudot , "Mapping Global Value Chains", OECD Trade Policy Papers No. 159, 2013, p7. <http://dx.doi.org/10.1787/5k3v1trgnbr4-en>

3 . van Dijk, M. P., & Trienekens, J. (2012). I I Global Value Chains An Overview of the Issues and Concepts. Global value chains: linking local producers from developing countries to international markets, 9.

4-2 الاستثمار الأجنبي المباشر: يساهم الاستثمار الأجنبي المباشر في انتشار سلاسل القيمة العالمية بشكل واسع، فنجاح المؤسسات في تحقيق فعالية وربحية عالية عن طريق الاستفادة من اقتصاديات الحجم، ومع تزايد المنافسة أصبحت هذه المؤسسات أكثر اهتماما بتقليل التكاليف في جميع عناصر الإنتاج بدءا من المواد الخام وحتى التوزيع ولتحقيق ذلك، تم تشكيل سلاسل قيمة فعالة من خلال اختيار أصحاب المصلحة المناسبين، مما سمح للشركات بتحسين عملياتها وتحقيق نتائج أفضل، فالتجارة في الخدمات والاستثمار الأجنبي المباشر يعززان الوصول إلى خدمات أكثر كفاءة وكذا تحسين القدرة التنافسية التصديرية¹.

5-2 سهولة الوصول إلى أسواق جديدة: يعد النمو السكاني السريع في العديد من الاقتصادات الكبرى أحد العوامل الرئيسية التي أسهمت في ظهور سلاسل القيمة العالمية، فقد دفع هذا التغير الديموغرافي الشركات الطامحة إلى الاستفادة من المراكز الأكثر نشاطا وازدهارا للنمو الاقتصادي إلى تعزيز وجودها في هذه الأسواق الواعدة، وذلك من خلال التركيز على أنشطة مثل التوزيع والإنتاج. وجود الشركات داخل هذه الأسواق يتيح لها فرصة لفهما بشكل أعمق، واستغلال الفرص المتاحة فيها، وتعزيز قدرتها على تصريف منتجاتها بنجاح، ومع ذلك فإن هذا التوسع لا يعني بالضرورة نقل جميع أنشطة الشركة من البلدان المتقدمة إلى هذه الأسواق ففي الكثير من الأحيان يتمثل الحل في إنشاء وتطوير شركات تابعة تعمل في الخارج، مما يساعد على تحقيق توازن بين الاستفادة من مزايا النمو المحلي والمحافظة على ركائز العمل في الأسواق الأصلية².

ثانيا: أنواع سلاسل القيمة العالمية:

تمثل سلاسل القيمة العالمية شبكة مترابطة ومعقدة من عمليات الإنتاج والتوزيع التي تمتد عبر دول وشركات متعددة، وأصبحت جزءا أساسيا في تنظيم العمليات التجارية الدولية، إذ تتميز هذه السلاسل بهيكلها الإدارية المتنوعة التي يمكن أن تختلف بشكل كبير، وتغطي مجموعة متنوعة من الأنشطة عبر اقاليم متباعدة، ستوضح الأقسام التالية الأنواع الرئيسية لسلاسل القيمة العالمية.

1. سلاسل القيمة العالمية حسب القطاع:

يشمل الاقتصاد العالمي ثلاثة قطاعات رئيسية تعتبر بمثابة ركائز أساسية له، وهي قطاع الصناعة، وقطاع الخدمات، وقطاع الزراعة، بناء على هذا التقسيم المتنوع والمتكامل يمكننا تصنيف سلاسل القيمة العالمية بطريقة تتيح لنا فهم كيفية التوزيع والتخصص وفقا لكل من هذه القطاعات.

1. OECD (2014), Économies interconnectées: Comment tirer parti des chaînes de valeur mondiales, OECD Publishing, Paris,

<https://doi.org/10.1787/9789264201842-fr>

2. OECD (2014), Économies interconnectées: Comment tirer parti des chaînes de valeur mondiales, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264201842-fr>.

♦ سلاسل القيمة العالمية للسلع: تعد سلاسل القيمة العالمية للسلع وسلاسل القيمة العالمية أطرا تستخدم لفهم الشبكات المعقدة للإنتاج والتوزيع التي تمتد عبر بلدان متعددة، وتشمل هذه السلاسل مراحل مختلفة من الإنتاج، من استخراج المواد الخام إلى المنتج الاستهلاكي النهائي، وقد نشأ نهج سلاسل السلع العالمية لأول مرة في منتصف الثمانينيات، وتمت صياغته في أوائل التسعينيات من قبل علماء التنمية، وقد حول نهج سلاسل السلع العالمية الموجه نحو التنمية تركيز تحليل سلاسل السلع العالمية إلى العمليات التي تركز على الجهات الفاعلة في الاقتصاد العالمي¹، كما يؤكد (Salvador, 2022) تشمل سلسلة السلع العالمية جميع العمليات التي تشارك في إنتاج سلعة أو خدمة، بما في ذلك التصنيع والاستهلاك².

♦ سلاسل القيمة العالمية للزراعة: تمثل سلاسل القيمة العالمية في الزراعة الشبكات الدولية التي يتضمنها إنتاج ومعالجة وتوزيع المنتجات الزراعية، وتشمل هذه السلاسل عددا من البلدان ومراحل متنوعة، بدءا من إنتاج المواد الخام وصولا إلى المنتجات النهائية المخصصة للمستهلك، وتتميز هذه السلاسل بانتشار عمليات الإنتاج على نطاق جغرافي واسع، إن نمو سلسلة القيمة العالمية للمنتجات الزراعية والغذائية يثير قضايا جديدة للقطاعين الزراعي والغذائي، ومن المتوقع أن يكون للمشاركة في سلسلة القيمة العالمية العديد من التأثيرات الإيجابية، سواء على البلدان أو المزارعين من حيث انتشار التكنولوجيا والمعرفة، وزيادة الإنتاجية، والنمو، وفرص العمل، وفي نهاية المطاف زيادة دخل المزارعين، ومن ناحية أخرى، يثير تركيز السوق في سلسلة القيمة العالمية للمنتجات الزراعية والغذائية مخاوف تتعلق بظهور القوة السوقية، ومخاوف من أن الإنتاج لسلسلة القيمة العالمية للمنتجات الزراعية والغذائية قد يؤدي إلى تكثيف الإنتاج الزراعي، مع آثار بيئية سلبية من حيث استنزاف الموارد الطبيعية والإجهاد المائي³.

♦ سلاسل القيمة العالمية للخدمات: ارتبطت سلاسل القيمة العالمية تاريخيا بالتصنيع، لكن دور الخدمات في هذه السلاسل أصبح يكتسب أهمية متزايدة، فبدلا من أن تكون مجرد مدخلات، تلعب الخدمات دورا حيويا في خلق القيمة داخل شركات التصنيع، مما يجعلها مساهما رئيسيا في التجارة العالمية والتنمية الاقتصادية، فغالبا ما يتم التقليل من أهميتها في الإحصاءات التقليدية، فهي تمثل جزءا كبيرا من القيمة المضافة في صادرات التصنيع، حيث تشكل مدخلات الخدمات سواء كانت محلية أو أجنبية، حوالي 37 في المائة من قيمة صادرات التصنيع، وتزداد هذه الحصة إلى 53 في المائة

1. Lee, J. (2010). Global commodity chains and global value chains. In Oxford Research Encyclopedia of International Studies. p.2.

<https://doi.org/10.1093/acrefore/9780190846626.013.201>.

2. Salvador, Vidal-Ortiz. (2022). 2. Global Commodity/Value Chains. International Encyclopedia of Geography, p 1. doi:

10.1002/9781118786352.wbieg0831.

3. Scoppola, M. (2022). Agriculture, food and global value chains: issues, methods and challenges. *Bio-based and Applied Economics*, p.1.

<https://doi.org/10.36253/bae-13517>.

عند تضمين أنشطة الخدمات داخل شركات التصنيع¹، كما تتمتع صناعات الاتحاد الأوروبي بخدمات عالية، ومن المثير للاهتمام أن الخدمات تساهم بأكثر من 30 في المائة من إنتاج التصنيع مع حصة أعلى من الخدمات الأجنبية².

2. سلاسل القيمة العالمية حسب التعقيد:

يمكننا تقسيم سلاسل القيمة العالمية من حيث التعقيد إلى قسمين (معقدة، بسيطة).

♦ **سلاسل القيمة العالمية معقدة:** تتميز سلاسل القيمة العالمية المعقدة بأنها تتكون من شبكات إنتاج ذات تكنولوجيا متقدمة بشكل كبير ومهارات عالية من القوى العاملة، مثل هذه السلاسل توجد عادة في الصناعات التي تتطلب دقة وكفاءة عالية مثل صناعة الطائرات، حيث يتطلب الأمر تكنولوجيا متطورة وتقنيات تصنيع دقيقة لضمان الجودة والأمان، كما تشمل هذه السلاسل صناعة أجهزة الحاسوب، التي تستوجب تطوير برمجيات متطورة وهندسة معقدة، وتعد صناعة السيارات جزءاً لا يتجزأ من هذه الشبكات.

♦ **سلاسل القيمة العالمية بسيطة:** تشتهر سلاسل القيمة العالمية البسيطة بأنها تركز على استخدام تكنولوجيا محدودة وتعتمد بشكل كبير على الأيدي العاملة غير الماهرة، لذا فإنها تنتشر في صناعات مثل صناعة الملابس، حيث يتطلب الإنتاج كميات كبيرة من العمالة بتكلفة منخفضة نسبياً، بالإضافة إلى قطاع المنسوجات الذي يعتمد على هذه الديناميكية لتلبية الاحتياجات المتزايدة للأسواق المختلفة عبر العالم.

3. سلاسل القيمة العالمية حسب المسافة:

تصنف سلاسل القيمة العالمية بناءً على عدد المنافذ الدولية التي تعبرها السلعة خلال مراحل عملية الإنتاج المختلفة، يتضمن ذلك انتقال المادة الخام والمواد المكونة من بلد لآخر قبل الوصول إلى المنتج النهائي، حيث تقسم إلى قسمين،

♦ **سلاسل قيمة عالمية قصيرة:** سلاسل القيمة العالمية القصيرة تتسم بقلة عبور السلع للحدود في طور التصنيع، كما تتميز بكونها أقصر وأكثر تركيزاً جغرافياً بدلاً من أن تمتد عبر العديد من البلدان والقارات، تتركز هذه السلاسل في منطقة جغرافية محدودة، مثل منطقة التجارة الحرة أو مجموعة من الدول المتجاورة فبعد أقصى يتم عبور منفذين خلال مراحل الإنتاج، فهي تركز على تبسيط تدفق المواد والعمليات لتحسين الكفاءة وتقليل الوقت والتكاليف في إنتاج السلع أو تقديم الخدمات، ومثال

1. Miroudot, S., & Cadestin, C. (2017). Services In Global Value Chains: From Inputs to Value-Creating Activities.p.5.

<https://doi.org/10.1787/465F0D8B-EN>

2. Kersan-Škabić, I. (2022). Services in Global Value Chains – An Insight into the Current Situation in the EU Member States. *Drustvena istrazivanja*.p 83. <https://doi.org/10.5559/di.31.1.04>.

ذلك سلسلة قيمة السيارات في أوروبا حيث يتم تجميع السيارات من مكونات تصنع في دول أوروبية مختلفة¹.

♦ سلاسل قيمة عالمية طويلة: سلاسل القيمة العالمية الطويلة هي شبكات معقدة من العمليات الإنتاجية والتجارية التي تمتد عبر العديد من البلدان، حيث يتم فيها عبور المنتج أكثر من معبرين في مرحلة الانتاج، ومثال ذلك صناعة الهواتف النقالة حيث يتم استخراج المعادن اللازمة لصنعه في بلد وتصنع الشاشات في بلد آخر، يتم تجميع الأجزاء في بلد ثالث، ثم يتم توزيعها وشحنها إلى جميع أنحاء العالم.

4. سلاسل القيمة العالمية حسب الموقع الجغرافي:

♦ سلاسل القيمة الإقليمية: سلاسل القيمة الإقليمية تشير إلى الأنظمة التي تضم جميع الأطراف المشاركة والمتعاونة ضمن نطاق جغرافي أو إطار اقتصادي محدد، حيث تعمل هذه الأطراف بشكل مشترك لتحقيق التكامل الاقتصادي والتجاري داخل منطقة معينة، ومن أمثلة هذه المنظومات التكتلات الكبرى مثل رابطة دول جنوب شرق آسيا (آسيان) والاتحاد الأوروبي، حيث يتم ترتيب العمليات الإنتاجية والتجارية بحيث تتوزع مراحل الإنتاج والخدمات المساندة بين الدول الأعضاء، مما يعزز من الروابط الاقتصادية فيما بينها ويوفر مزايا تنافسية تستفيد منها جميع الأطراف.

♦ سلاسل القيمة العالمية: في سلاسل القيمة العالمية ليس بالضرورة ان يكون المشاركون من إقليم واحد أو من نفس التكتل الاقتصادي بحيث يمكن أن يكون فيها بعض المشاركين من خارج الإقليم، أو يرجع المشاركون فيها بالأساس الى أقاليم مختلفة².

ثالثاً: سلاسل القيمة العالمية وشبكات الإنتاج العالمية

تلعب سلاسل القيمة العالمية وشبكات الإنتاج الدولية دوراً مهماً وأساسياً في سير عمليات الإنتاج، ولفهم هذه العلاقة سنقوم بتوضيح العلاقة فيما بينهما.

1. تعريف شبكات الإنتاج العالمية GPN

تتكون شبكات الإنتاج العالمية من كيانات إنتاجية متناثرة جغرافياً، ومتراصة من خلال تدفقات المواد والمعلومات والتدفقات المالية، حيث تقوم جميع كيانات الانتاج بأنشطة ذات قيمة مضافة مباشرة بموجب استراتيجية مشتركة للشركة، يكون فيها الهيكل العام للشركة مستقراً نسبياً، وذلك من أجل الوصول إلى الأسواق والعملاء، لتكتمل بمراكز وشبكات التوزيع³.

1. Gereffi, G., et al. (2005). The governance of global value chains. Review of international political economy, 12(1), 78-104

2. Taglioni, D., & Winkler, D. (2016). Making global value chains work for development. World Bank Publications. p. 18

3. Lanza, Gisela, et al. "Global production networks: Design and operation." CIRP annals 68.2 2019, p 824 .

<https://doi.org/10.1016/j.cirp.2019.05.008> 0007-8506/© 2019

كما يمكن تعريف شبكات الإنتاج على أنها عبارة عن استراتيجية إنتاجية، تتم فيها تقسيم عملية الإنتاج إلى عدة أجزاء أو مراحل تتم في أماكن مختلفة (داخل أو عبر الحدود) بهدف تحقيق الكفاءة في الإنتاج، وقد ظهرت هذه الظاهرة بشكل موازي للعديد من الظواهر الأخرى مثل الاستعانة بمصادر خارجية والتخصص الرأسي وتقسيم سلاسل الإمداد¹.

2. خصائص شبكات الإنتاج العالمية:

يمكن استنتاج أن شبكات الإنتاج تتميز بعدة خصائص فريدة، وهي كالتالي²:

- ♦ تشارك دولتان أو أكثر في عمليات إنتاج المنتج نفسه؛
- ♦ تضمن تدفقا مستمرا للمدخلات الوسيطة بين الدول ضمن العملية الإنتاجية؛
- ♦ يمكن أن تتم عملية إنتاج المنتج من خلال شركة متعددة الجنسيات تربط بين فروعها الإنتاجية
- ♦ المنتشرة في مواقع متنوعة، أو عبر تعاون مجموعة من الشركات ضمن نطاق شبكات الإنتاج
- ♦ تمكن شبكات الإنتاج العالمية الدول المختلفة من التخصص في مراحل إنتاج محددة وفقا للمزايا النسبية التي تتمتع بها كل دولة.

3. القوة الدافعة لإقامة شبكات الإنتاج العالمية: يتمثل الهدف الأساسي لشبكات الإنتاج العالمية في خلق القيمة المضافة، وذلك من خلال تحويل المدخلات من المواد الخام والسلع الوسيطة إلى سلع تامة الصنع ويرجع تكوين شبكات الإنتاج للأسباب الآتية³:

1-3 الاستفادة من مزايا خفض التكلفة:

تساهم شبكات الإنتاج في تقليل التكاليف من خلال إمكانية الحصول على بعض المدخلات اللازمة لعملية الإنتاج من دول أخرى بأسعار أقل. تعتبر الصين مثالا واضحا على ذلك، إذ أنها تعد أكبر مركز لتجميع الصناعات عبر شبكات الإنتاج في منطقة شرق آسيا لذا تسعى الشركات متعددة الجنسيات إلى توزيع مراحل الإنتاج بطريقة استراتيجية.

2-3 اقتصاديات النطاق

تتسم بعض مراحل العملية الإنتاجية بارتفاع ملحوظ في التكاليف الثابتة للإنتاج، الأمر الذي يستدعي تطبيق اقتصاديات النطاق خلال هذه المراحل. وفقا لنظريات التجارة الحديثة، ينظر إلى حجم السوق المحلية على أنه مؤثر جوهري في تحديد حجم الإنتاج ويعود السبب في ذلك إلى أن

1. عبد الحميد، خالد هاشم. (2015). شبكات الإنتاج العالمية في إطار اتفاقيات التكامل الإقليمي مع إشارة لتجربة دول جنوب وجنوب شرق آسيا. المجلة العلمية للاقتصاد

والتجارة، ع، 1 ص 288 مسترجع من <http://661582/Record/com.mandumah.search/>

2. Yue Chia Siow (2012). "Production Networks and Asia's Trade Performance", Singapore Institute of International Affairs, p. (3).

3. Witada Anukoonwattaka, (2011) "Driving forces of Asian international production networks: A brief history and theoretical perspectives", in Witada Anukoonwattaka, Mia Mikic (ed.), "India: A New Player in Asian Production Networks?", Studies in Trade and Investment 75, " United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) p. p. (8 -10)

الصناعات التي تتمتع بسوق داخلي كبير تعتبر قاعدة أساسية للصادرات، حيث تؤدي إلى توسع عمليات الإنتاج لتلبية احتياجات كل من الأسواق المحلية والدولية، وهذا النهج يسهم بشكل فعال في خفض التكاليف الثابتة والوحودية.

3-3 عمق الأسواق:

تلعب شبكات الإنتاج دورا مهما في إنشاء روابط متقدمة وتفاعلات عكسية بين الشركات المختلفة التي تتواجد ضمن الشبكة ذاتها، هذه الروابط تساهم بشكل كبير في تعميق الأسواق المتاحة، مما يعزز قدرتها على الوصول إلى العملاء والموردين بشكل فعال ومثمر.

4-3 خفض تكاليف معاملات التجارة الدولية:

يشير تكوين شبكات الإنتاج إلى عملية تقسيم مراحل الإنتاج إلى عدة خطوات، حيث يتم الحصول على المدخلات الوسيطة الأساسية من مناطق مختلفة حول العالم بهدف إنتاج المنتج النهائي. هذا النوع من التكوين يتطلب من الشركات الواقعة ضمن شبكة الإنتاج أن تتعامل مع ما يعرف بتكاليف المعاملات التجارية. هذه التكاليف تتضمن مجموعة متنوعة من العقبات مثل القيود التعريفية وغير التعريفية، بالإضافة إلى نفقات النقل والاتصالات، كما تشمل أيضا تكاليف ناتجة عن تقلبات أسعار الصرف، علاوة على ذلك أحد العوامل الحيوية لتكوين شبكات الإنتاج هو السعي إلى تقليل تكاليف المعاملات التجارية، هذا لا يساعد الشركات فقط في تعزيز قدرتها التنافسية، بل يمكنها أيضا من الاستفادة من المزايا النسبية التي تقدمها المواقع الإنتاجية المتنوعة، بفضل تطبيق مفهوم اقتصاديات النطاق بعبارة أخرى، انخفاض تكاليف الإنتاج يحفز الشركات التي تركز عملياتها في دولة واحدة على تبني استراتيجيات التوسع المكاني. هذا يمكن أن يؤدي بها إلى توزيع مراحل الإنتاج عبر نطاق جغرافي متنوع يشمل عددا من الدول المختلفة، مما يعزز من كفاءتها وقدرتها على الابتكار في السوق العالمي.

4. أهمية شبكات الإنتاج العالمية:

تعد شبكات الإنتاج العالمية أحد مظاهر الاقتصاد العالمي الحالي، ويتضح ذلك من الحقائق الدولية حيث تشير إحصاءات منظمة التجارة العالمية فيما يتعلق بصناعة السيارات الأمريكية التي تتم عبر الحدود أن 37 % من أنشطة التصنيع تتم داخل الولايات المتحدة، إلى جانب إتمام 30 % من أنشطة التصنيع في كوريا، كما يتم الحصول على ما يعادل 17,5 % من المكونات التكنولوجية من اليابان¹، ونلخص أهمية شبكات الإنتاج في النقاط التالية:

1. عبد الحميد هاشم . مرجع سابق ، ص، 286.

♦ تعزيز النمو الاقتصادي:

- دعم النمو في البلدان النامية: تلعب شبكات الإنتاج الدولية دوراً مهماً في نقل المعرفة التكنولوجية إلى الدول الأعضاء، مما يساعد على تطوير المنتجات والابتكارات المتقدمة.
- زيادة الاستثمارات الأجنبية: تشجع هذه الشبكات تدفق الاستثمارات الأجنبية المباشرة، مما يؤدي إلى نمو اقتصادي وتوفير فرص عمل جديدة.

♦ المساهمة في خفض التكاليف:

- تقليل التكاليف المالية والمخاطر: تساعد الشركات متعددة الجنسيات على خفض التكاليف والمخاطر من خلال توسيع الإنتاج عبر بلدان مختلفة.
- تحسين تفاصيل الإنتاج: يساهم التركيز على تكلفة منخفضة في تعزيز كفاءة الشركات ضمن الشبكات الدولية.

♦ تعزيز التكنولوجيا:

- تعزيز الشراكة التكنولوجية: تساهم شبكات الإنتاج الدولية في نشر التكنولوجيا عبر الحدود، مما يزيد من قدرة الدول على الابتكار.
- تطوير الاختراعات: تساهم هذه الشبكات في تحويل المناطق الجنوبية إلى مناطق متقدمة ومبتكرة من خلال مشاركة المعرفة التكنولوجية.

♦ تعزيز التجارة العالمية:

- إعادة تشكيل هيكل التجارة العالمية: تساهم شبكات الإنتاج الدولية في إعادة تشكيل هيكل التجارة العالمية من خلال الربط بين الدول وتعزيز التبادل التجاري.
- تنوع الروابط التجارية: تتيح العولمة التجارية تنوع الروابط الدولية من خلال التركيز على الابتكار.
- توفر شبكات الإنتاج الدولية للدول النامية فرصاً جديدة لنقل المعرفة العكسية ودمج المصادر الدولية والمحلية المتنوعة للمعرفة¹.

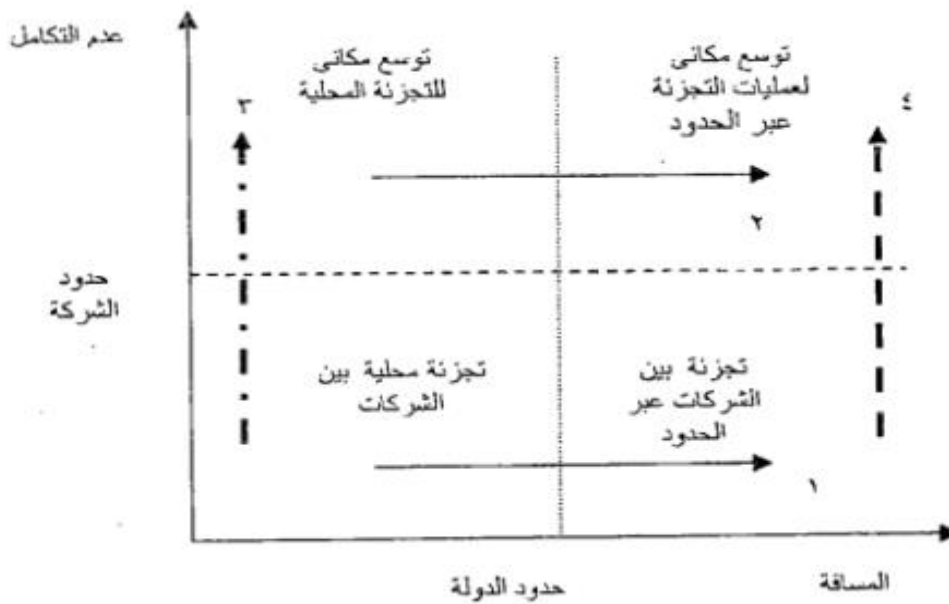
5. آليات عمل شبكات الإنتاج العالمية:

يمكن توضيح كيفية عمل شبكات الإنتاج عبر منهج العمليات الإنتاجية المعروف بالتجزئة ثنائية الأبعاد وفقاً لهذا المنهج، تتضمن عملية الإنتاج العديد من العمليات الفرعية المتكاملة رأسياً، وتركز نظرية التجزئة على إمكانية تقسيم التكامل الرأسي للعمليات الإنتاجية إلى مراحل منفصلة، بحيث يتم تنفيذ كل مرحلة في الموقع الأنسب لها.

1. Ernst, D. (2002). Global production networks and the changing geography of innovation systems. Implications for developing countries. *Economics of Innovation and New Technology*, 11(6), 497–523. <https://doi.org/10.1080/1043859021434>

ولتوضيح هذه الفكرة، نفترض أن منشأة إنتاجية تقوم بإجراء جميع مراحل إنتاج منتج ما من البداية حتى النهاية، وعند تحليل مراحل الإنتاج يتبين أن بعض المراحل تتميز بكثافة التكنولوجيا وأخرى بكثافة العمل في هذه الحالة، يمكن للشركة تجزئة العملية الإنتاجية إلى مراحل متعددة وتحديد موقع كل مرحلة في المكان الذي يحقق أقل تكلفة، سواء كان داخل الدولة أو خارجها، يساهم ذلك في خفض تكلفة إنتاج المنتج النهائي ككل لتصبح هذه التجزئة مجدية اقتصاديا عندما تنخفض تكلفة الخدمات المرتبطة بها كما هي ممثلة بالشكل التالي.

شكل رقم: (1-5) التجزئة الثنائية



Source: Ando Mitsuyo, Fukunari Kimu.(2007) "Fragmentation in East Asia: Further Evidenc , Op Cit. p(25).

6 . سلاسل القيمة العالمية وشبكات الإنتاج العالمية:

علاقة شبكات الإنتاج العالمية بسلاسل القيمة العالمية تمثل نظاما معقدا فسلاسل القيمة العالمية هي شبكات إنتاج دولية معقدة للغاية تشمل أنواعا مختلفة من الشركات، ذات أبعاد دولية وتعاقدات في العلاقات بين المشتريين والبائعين غالبا ما تؤثر على أدائها¹، حيث تتفاعل الشركات عبر الحدود لتوليد قيمة مضافة للمنتجات، تتضمن هذه الشبكات تقسيم العمل بين الدول بناء على المزايا النسبية، مما يسمح لكل دولة بالتركيز على المجالات التي تتفوق فيها، مثل تكاليف العمالة أو المهارات التقنية، هذا التخصص يعزز الكفاءة ويقلل التكاليف، حيث يمكن للشركات الاستفادة من الموارد المتاحة في مختلف البلدان.

1. Dutta, S. (2021). Background and Literature Review of Global Value Chains. P:1. <https://doi.org/10.33774/coe-2021-0rt1z>.

تتطلب شبكات الإنتاج الدولية تنسيقا دقيقا بين جميع الأطراف المعنية، بما في ذلك الموردين والموزعين والشركاء في الإنتاج. هذا التنسيق يضمن تدفق المواد والمعلومات بشكل سلس، أصبحت مواقف البلدان داخل شبكات الإنتاج الدولية تعتمد بشكل متزايد على سلاسل القيمة العالمية، حيث توفر المؤشرات صورة أفضل لتكاملها وموقعها¹، مما يساعد الشركات على الاستجابة بسرعة للتغيرات في الطلب والأسواق. الابتكار يلعب أيضا دورا محوريا حيث تتيح هذه الشبكات الوصول إلى تقنيات جديدة وأفكار مبتكرة، مما يعزز من جودة المنتجات وكفاءتها.

إن سلاسل القيمة العالمية هي شبكات مرجحة للقيمة المضافة الأجنبية في الصادرات، حيث تلعب ألمانيا والولايات المتحدة والصين واليابان أدوارا حيوية ولكن متميزة في تنظيم الإنتاج الدولي²، ومع ذلك فإن الاعتماد على شبكات الإنتاج العالمية يحمل مخاطر مثل التعرض لتقلبات السوق والأزمات السياسية، التي قد تؤثر على استقرار سلاسل القيمة، لذا تلعب السياسات الحكومية دورا حاسما في تشكيل هذه الشبكات، حيث يمكن أن تؤثر القوانين واللوائح التجارية على كيفية عمل الشركات. في النهاية تمثل هذه العلاقة جزءا أساسيا من الاقتصاد العالمي، حيث تعزز من قدرة الشركات على المنافسة وتحقيق التنمية المستدامة.

رابعاً: مكاسب وتكاليف المشاركة في سلاسل القيمة العالمية:

أصبحت سلاسل القيمة العالمية سمة مهمة للتجارة والإنتاج العالميين، حيث تقدم مكاسب وتكاليف للدول والشركات المشاركة.

1. مكاسب سلاسل القيمة العالمية:

إن المشاركة في سلاسل القيمة العالمية مهمة للتنمية الاقتصادية وعلى وجه التحديد، تعتمد قدرة البلدان على ازدهارها على مشاركتها في الاقتصاد العالمي، أي دورها في سلاسل القيمة العالمية، وعلاوة على ذلك توفر تدفقا للتجارة والاستثمار والمعرفة التي تدعم سلاسل القيمة العالمية آليات للتعليم السريع والابتكار والترقية الصناعية بالإضافة إلى ذلك، يمكن للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية أن توفر للشركات المحلية وصولا أفضل إلى المعلومات، وفتح أسواق جديدة، وخلق فرص للتعليم التكنولوجي السريع واكتساب المهارات وفي مايلي نستعرض أهم مكاسب المشاركة في سلاسل القيمة العالمية³

1. Backer, K., & Miroudot, S. (2014). Mapping Global Value Chains. Supply Chain Management eJournal. P: 39. <https://doi.org/10.1787/5K3V1TRGNBR4-EN>.

2. Amador, J., Cabral, S., Mastrandrea, R., & Ruzzenenti, F. (2018). Who's Who in Global Value Chains? A Weighted Network Approach. Open Economies Review, 29, 1039-1059. <https://doi.org/10.1007/S11079-018-9499-7>.

3. Raei, F., Ignatenko, A., & Mircheva, B. (2019). Global Value Chains: What are the Benefits and Why Do Countries Participate?. Econometric Modeling: International Economics eJournal. <https://doi.org/10.5089/9781484392928.001>.

1-1 النمو الاقتصادي والإنتاجية: تؤثر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية بشكل إيجابي على دخل الفرد والإنتاجية، وخاصة في البلدان ذات الدخل المتوسط العالي والدخل المرتفع. يمكن للدول التي تتجه نحو المزيد من المناصب العليا في الإنتاج والتعقيد الاقتصادي المتزايد أن تعزز حصتها من القيمة المضافة لسلسلة القيمة العالمية.

2-1 الابتكار والوصول إلى المعرفة: تعمل سلاسل القيمة العالمية على تحفيز الابتكار من خلال السماح للشركات بخفض تكاليف الإنتاج من خلال النقل إلى الخارج، وتحرير الموارد للبحث والتطوير يمكن للشركات الاستفادة من قواعد المعرفة الأجنبية، مما يعزز قدراتها على الابتكار

3-1 القدرة التنافسية والأداء: تعمل سلاسل القيمة العالمية على تعزيز القدرة التنافسية العالمية من خلال دمج مصادر المعرفة المجزأة دولياً، إن اعتماد تقنيات الصناعة الحديثة يؤدي إلى تحسين الإنتاجية بشكل أكبر من خلال إدارة نطاق أوسع من سلاسل القيمة العالمية وتخفيف التكاليف.

4-1 تسهيل التجارة وتحسين الرفاهية: إن خفض تكاليف التجارة يمكن أن يؤدي إلى تحسينات في الرعاية الاجتماعية وزيادة المشاركة في شبكات سلسلة التوريد، مما يعود بالنفع بشكل خاص على البلدان النامية

2. تكاليف سلاسل القيمة العالمية

إن تكاليف المشاركة في سلاسل القيمة العالمية متعددة الأوجه، وتشمل تكاليف التجارة، وتكاليف الإنتاج، والقرب الجغرافي لمراحل الإنتاج، وتؤثر هذه التكاليف على الموقع الأمثل لمراحل الإنتاج ومدى مشاركة الدولة في سلاسل القيمة العالمية، مما يؤثر في نهاية المطاف على توزيع الدخل الحقيقي. ويشكل فهم هذه التكاليف وإدارتها أهمية بالغة بالنسبة للدول التي تسعى إلى تحسين أدوارها داخل سلاسل القيمة العالمية¹.

1-2 تكاليف التجارة والقدرة التنافسية: تتراكم تكاليف التجارة، بما في ذلك التعريفات الجمركية والنقل والتأمين، من خلال خطوات الإنتاج المتعددة، مما يؤثر على الربحية والقدرة التنافسية. إن "التأثير المتتالي" لتكاليف التجارة له أهمية خاصة في سلاسل القيمة العالمية، حيث تتضخم التكاليف في كل مرحلة من مراحل الإنتاج.

2-2 التأثير البيئي: غالباً ما تتطلب الأنشطة المرتبطة بسلسلة القيمة العالمية انبعاثات كربونية أعلى، مما يؤدي إلى تفاقم الاختلالات الاقتصادية والبيئية، كما هو الحال في حالة الصين. تتحمل الصناعات الرئيسية مثل الكهرباء والتعدين ضغوط انبعاثات ثقيلة في حين تحصل على قيمة مضافة محدودة.

1. Antràs, P., & Gortari, A. (2017). On the Geography of Global Value Chains. CEPR: International Trade & Regional Economics (Topic). <https://doi.org/10.3982/ECTA15362>.

3-2 التكاليف الخفية وتحديات الابتكار: يتضمن إنشاء سلاسل القيمة العالمية تكاليف خفية، والتي يمكن أن تدفع الشركات نحو مسارات تكنولوجية أدنى وتؤثر سلباً على أداء الابتكار.

4-2 قضايا الاستغلال والعمالة: إن حوكمة سلاسل القيمة العالمية قد تؤدي إلى ممارسات استغلالية، مثل استخدام عمالة الأطفال للحفاظ على القدرة التنافسية، كما هو الحال في بعض الصناعات في باكستان.

خامساً: مؤشرات قياس المشاركة والإرتقاء في سلاسل القيمة العالمية:

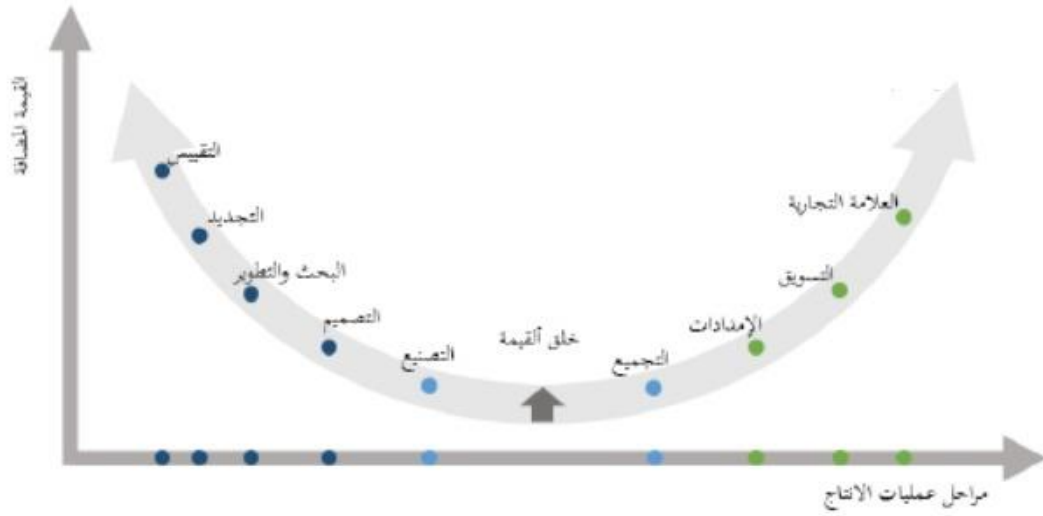
1. الإرتقاء في سلاسل القيمة العالمية:

الارتقاء في سلاسل القيمة العالمية يعبر عن العملية الديناميكية التي تقوم بها الدول والشركات، بغض النظر عن حجمها بهدف تعزيز تنافسيتها وزيادة فعاليتها مساهمتها في شبكة الإنتاج العالمي المتكاملة، تتجسد هذه العملية في تبني استراتيجيات متعددة ومعقدة تهدف إلى تعزيز الابتكار وتحسين الجودة، بالإضافة إلى زيادة القدرة الإنتاجية المتاحة لرفع كفاءة العمليات وتحقيق نتائج مثلى، تعتمد هذه الاستراتيجيات بصورة كبيرة على تطوير المهارات العملية والمعرفية للقوى العاملة المحلية، بجانب اعتماد تقنيات حديثة وابتكارية لمواكبة التطورات السريعة في المجالين الصناعي والتقني كذلك، كما يشكل الانفتاح على الشراكات الدولية جزءاً محورياً من هذه العملية، حيث تساهم بشكل فعال في تبادل المعرفة والتكنولوجيا وتعزيز التكامل بين الأطراف المعنية، الأمر الذي تأكده دراسة (Lee, M., et al, 2021) ان الارتقاء على سلسلة القيمة العالمية يتطلب منظومة ابتكارية تمكينية، وموارد اقتصادية محددة، وسياسات داعمة، والتركيز على المخرجات التكنولوجية والمعرفية والإبداعية¹، وهو ما يأكده (Massimo, Guiggiani 2023) إن الارتقاء إلى أعلى سلاسل القيمة العالمية يتطلب تعزيز موقف الشركة داخل سلاسل القيمة العالمية من خلال زيادة الأنشطة ذات القيمة المضافة، غالباً من خلال الابتكار، أو تحسين العمليات، أو المنتجات ذات الجودة الأعلى، ويمكن أن يؤدي هذا التحول إلى زيادة القدرة التنافسية والربحية في السوق العالمية²، كما نوضحه في الشكل التالي .

1. Lee, M., et al. (2021). Enabling an Innovation Ecosystem and Participation at the Higher End of Global Value Chains. Asian Development Review. Vol. 38, No. 02, pp. 123-157. <https://doi.org/10.1142/s0116110521500013>

2. Konina, N. (2023). Global value chains. In World Economy and International Business: Theories, Trends, and Challenges (pp. 611-618). Cham: Springer International Publishing. doi: 10.1007/978-3-031-20328-2_30

الشكل رقم (6-1) منحى الابتسامة لمراحل سلاسل القيمة العالمية



source: WEF, the shifting geography of global value chains, Implications for Developing Countries and Trade Policy, 2012, p: 21.

يوضح منحى الابتسامة المراحل المختلفة التي تمر بها سلاسل القيمة العالمية، مشيراً إلى أن الخدمات المقدمة في المرحلتين التي تسبق عملية التصنيع والتالية لها، تسهم بفعالية أكبر في تحقيق قيمة مضافة مقارنة بجانب التصنيع نفسه، وعلى الرغم من أن العديد من الدول ما زالت تضع الصناعات التحويلية في قلب استراتيجيات التنمية الاقتصادية لديها، إلا أن الدراسات تشير إلى أهمية الخدمات المرافقة التي تتضمن ابتكارات القيمة، حيث يمكن أن تتجاوز قيمة هذه الخدمات قدر المعادلة التصنيعية التقليدية.

يتحدد موقع كل دولة على سلسلة القيمة بناءً على التخصصات والقدرات المتاحة لها، فمثلاً هناك دول تصنف كدول منبع، وتختص بتوفير المواد الخام أو بتطوير المعرفة الأساسية الضرورية للمراحل الأولية من الإنتاج، في المقابل هناك دول أخرى تركز بشكل رئيسي على الأنشطة التسويقية وتقديم خدمات للعملاء ولهذا تصنف كدول مصب، هذا التوزيع يعكس مدى استفادة هذه الدول من مشاركتها في الشبكات العالمية لسلاسل القيمة.

علاوة على ذلك فإن نوعية الأنشطة التي تركز عليها الدولة لها تأثير كبير على مقدار الفوائد الاقتصادية المستفادة فتلك الأنشطة القائمة على البحث والتطوير، والتصميم، إضافة إلى بعض أنواع الخدمات ذات الطابع الفني والتقني، غالباً ما تساهم في خلق قيمة مضافة تفوق بكثير تلك التي تستطيع عمليات التجميع البسيطة إنتاجها، إن إدراك هذه الحقائق يمكن عند وضع السياسات الاقتصادية من بناء استراتيجيات تنموية تركز على تعزيز النشاطات ذات القيمة المضافة العالية.

وكما جاء في جل الدراسات الأدبية يتطلب الارتقاء في سلاسل القيمة العالمية اتخاذ العديد من الإجراءات والسياسات الاستراتيجية التي تعمل على تعزيز مكانة الدولة أو الشركة في شبكة الإنتاج الدولية، وفيما يلي العوامل المساهمة في تعظيم الارتقاء.

2. العوامل المساهمة في تعظيم الارتقاء في سلاسل القيمة العالمية:

للارتقاء في سلاسل القيمة العالمية لابد من توفر عدة عوامل نذكر منها:

1-2 الابتكار والتقدم التكنولوجي:

- نظام بيئي للابتكار: تعتبر عملية تطوير نظام بيئي متين للابتكار أمراً في غاية الأهمية، يتضمن ذلك توسيع نطاق عناصر الابتكار مع التركيز على النتائج التكنولوجية والمعرفية، ما يؤكد (Lee, 2021, M., et al) إن الارتقاء على سلسلة القيمة العالمية يتطلب منظومة ابتكارية تمكينية، وموارد اقتصادية محددة، وسياسات داعمة، والتركيز على المخرجات التكنولوجية والمعرفية والإبداعية¹

- البحث والتطوير: الاستثمار في البحث والتطوير ركيزة أساسية للتقدم التكنولوجي، يساهم في تحسين كفاءة الإنتاج وتحفيز الابتكار المؤسسي، عبر تخصيص الموارد للبحث، تكتشف الشركات تقنيات جديدة لتطوير منتجات وخدمات فعالة، مما يحافظ على تنافسيتها عالمياً كما يعزز هذا الاستثمار النمو الاقتصادي المستدام بحل المشكلات العصرية والارتقاء بالتكنولوجيا في الصناعات المختلفة، ويعد الاستثمار في البحث والتطوير لتعزيز التقدم التكنولوجي وتحسين عمليات الإنتاج أمراً ضرورياً.

2-2 تنمية المهارات ورأس المال البشري:

- العمالة عالية المهارة: تشهد الساحة الاقتصادية العالمية تحولاً نحو التركيز على القيمة المضافة عبر توظيف العمالة ذات المهارات العالية، حيث أصبحت الدول المتقدمة وجهة رئيسية للاستثمار في الأنشطة الاقتصادية التي تحتاج إلى مهارات متقدمة وابتكار، مما يدفع عجلة التنمية والقدرة التنافسية دولياً ويعكس تحولاً نحو اقتصاد المعرفة، ففي أغلب سلاسل القيمة العالمية هناك تحول قوي نحو القيمة المضافة من خلال رأس المال والعمالة عالية المهارة²

- تكوين رأس المال البشري: تعد مهارات القوى العاملة ركيزة أساسية لتلبية المهام المعقدة في سلاسل القيمة العالمية، حيث يتطلب ذلك استراتيجيات شاملة تشمل تطوير برامج تعليمية وتدريبية لترقية الكفاءات وتعليم مهارات جديدة تناسب التغيرات في الأسواق، هذا الاستثمار يعزز قدرات الأفراد وتنافسية المؤسسات عالمياً.

1. Lee, M., et al. (2021). Enabling an Innovation Ecosystem and Participation at the Higher End of Global Value Chains. 38:02, 123-157. <https://doi.org/10.1142/S0116110521500013>

2. Timmer, M., et al. (2014). Slicing Up Global Value Chains. Journal of Economic Perspectives, 28, 99-118. <https://doi.org/10.1257/JEP.28.2.99>

2-3 البنية التحتية والدعم المؤسسي:

- تطوير البنية التحتية: تحسين البنية التحتية لدعم الإنتاج والخدمات اللوجستية يعد أمراً حيوياً للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية والارتقاء بها. يشمل هذا الجهد تطوير شبكات النقل مثل الطرق والسكك الحديدية والموانئ لتسهيل حركة البضائع والمواد الخام بكفاءة، كما ينبغي تعزيز مرافق التخزين وزيادة قدرتها للحفاظ على المنتجات وتقليل التكاليف .
- الجودة المؤسسية: تعتمد المؤسسات الحديثة بشكل متزايد على أهمية خلق بيئة عمل مواتية من أجل تعزيز الابتكار وتشجيع الاستثمار النشط والمستدام، ولتحقيق هذا الهدف ينبغي التركيز على عدة جوانب محورية، تشمل بناء ثقافة مؤسسية تشجع على التعبير الحر عن الأفكار الجديدة.

2-4 السياسة الاستراتيجية والحوكمة:

- السياسات الداعمة: تنفيذ سياسات تعمل على الحد من الحواجز التجارية ودعم الابتكار وتعزيز القدرة التنافسية
- حوكمة سلسلة القيمة: الحوكمة الفعالة لسلاسل القيمة تضمن التوزيع العادل للفرص والنتائج، بما في ذلك فرص العمل والحقوق الاقتصادية، ولتحقيق هذه الغاية تصمم أطر تطوير سلسلة القيمة تدخلات موجهة نحو مجموعات مختلفة من الجهات الفاعلة من الشركات وغيرها ك "طريق ثالث" بين النهج الحكومي البسيط والنهج المنسق من قبل الدولة¹.

2-5 الاستثمار الأجنبي المباشر:

- جذب الاستثمار الأجنبي المباشر: تشجيع الاستثمار الأجنبي المباشر عاملاً محورياً في جلب رأس المال الضروري، بالإضافة إلى توفير التكنولوجيا والخبرات المتقدمة، هذه العناصر الثلاثة تشكل الأساس الذي يمكن من خلاله الارتقاء في سلاسل القيمة العالمية.
- الاستثمار الأجنبي المباشر في الأنشطة كثيفة المعرفة: جذب الاستثمار الأجنبي المباشر في البداية إلى التصنيع الأساسي ثم الانتقال نحو الأنشطة كثيفة المعرفة.

2-6 استراتيجيات الترقية:

- ترقية المنتج والعملية والوظيفة: تحسين جودة المنتج، وتحسين عمليات الإنتاج، وتولي وظائف أكثر تعقيداً ضمن سلسلة القيمة.
- التعقيد الاقتصادي: التحرك نحو المزيد من المواضيع المتقدمة في الإنتاج وزيادة التعقيد الاقتصادي للحصول على حصة أكبر من القيمة المضافة لسلسلة القيمة العالمية، حيث يمكن للاقتصادات أن

1. Werner, M., Bair, J., & Fernández, V. (2014). Linking Up to Development? Global Value Chains and the Making of a Post-Washington Consensus. Development and Change, 45, 1219-1247. <https://doi.org/10.1111/DECH.12132>.

تجني فوائد أكبر من سلاسل القيمة العالمية من خلال التحرك نحو المنبع في الإنتاج وزيادة التعقيد الاقتصادي¹.

7-2 الاتصال والتكامل:

- الاتصال العالمي: أي الاندماج في الأسواق الدولية لتنويع الاقتصادات وتنميتها.
- الحد من الحواجز التجارية: إن إزالة التعريفات الجمركية وغيرها من أشكال الحواجز التجارية من شأنه أن يفيد جميع المشاركين في سلاسل القيمة العالمية، وبشكل أكثر تحديدا وكما أشار صندوق النقد الدولي (2015)، يجب على الاقتصادات المتقدمة أن تركز على فتح أسواق الخدمات في حين يجب على الاقتصادات الناشئة أن تبتعد عن سياسات إحلال الواردات وتجنب الحمائية في شكل حواجز غير جمركية².

3 . مؤشرات سلاسل القيمة العالمية:

ان قياس المشاركة والتقدم في سلاسل القيمة العالمية يتطلب النظر في مجموعة متنوعة من المؤشرات التي توضح مدى تفاعل وتكامل الدولة داخل هذه الأنظمة المعقدة، حيث يمكن تصنيف فعالية هذه المؤشرات إلى مقاييس المشاركة ومؤشرات الارتقاء، فمقاييس المشاركة تقيس مدى مشاركة الدولة في عمليات الإنتاج والتجارة ضمن سلاسل القيمة العالمية، ومؤشرات الارتقاء تقوم على تقييم مدى قدرة الدولة على تحسين مواقعها من خلال تعزيز القيمة المضافة والمتطلبات التقنية، وبدمجهما تتوفر صورة شاملة وواقعية عن موقع الدولة في سلاسل القيمة العالمية ومدى قوتها وهيكلها الاقتصادي، وللتمكن من تقويم هذا الاندماج وتحقيق التطور المطلوب، ابتكر الباحثون مجموعة متكاملة من المؤشرات والأساليب المنهجية المختلفة التي تعين في فهم مدى اندماج الاقتصادات الوطنية والصناعات الفردية ضمن سلاسل القيمة العالمية، إضافة إلى ذلك تساعد هذه المؤشرات في تقييم مستوى النجاح الذي تحققه الدول في جني المكاسب الاقتصادية المتقدمة وتحقيق الأهداف الاجتماعية المرجوة منها.

1-3 مؤشر التجارة في القيمة المضافة: (TiVA)

يشترك أصل القيمة المضافة في الواردات الإجمالية من قاعدة بيانات المدخلات والمخرجات بين البلدان التابعة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (ICIO)، يقدم مؤشر التجارة في القيمة المضافة (TiVA) نهجا متطورا لقياس التجارة الدولية من خلال التركيز على القيمة المضافة لكل دولة في عملية الإنتاج، تعالج هذه الطريقة القيود المفروضة على إحصاءات التجارة التقليدية، مثل العد

1. Cheng, K. et al. (2015). Reaping the Benefits from Global Value Chains. *Global Commodity Issues eJournal*. p 17. <https://doi.org/10.5089/9781513516738.001.A001>.

2. Idem.

المزدوج للسلع الوسيطة، وتوفر صورة أكثر وضوحاً للمساهمات الاقتصادية والعلاقات التجارية، فالتجارة في القيمة المضافة (TiVA) هي مجموعة من المقاييس التي توفر رؤى حول شبكات الإنتاج العالمية وسلاسل التوريد بما يتجاوز إحصاءات التجارة التقليدية. يتتبع TiVA أصول القيمة المضافة في الصادرات والواردات والطلب النهائي، حيث غطى آخر إصدار 76 اقتصاداً (جميع دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية والاتحاد الأوروبي ومجموعة العشرين ورابطة دول جنوب شرق آسيا) والمجموعات الإقليمية، للفترة من 1995-2020 والتي شملت 45 صناعة¹.

2-3 مؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية: (GVCp)

مقياس المشاركة في سلاسل القيمة العالمية هو عبارة عن صادرات السلع الوسيطة التي تستخدم كمدخلات لإنتاج صادرات البلدان الأخرى والمدخلات الوسيطة المستوردة التي تستخدم لتوليد مخرجات للتصدير، أي أنه مجموع الروابط الأمامية والروابط الخلفية، يعكس هذه المقاييس الدرجة التي يتم بها دمج بلد أو صناعة في شبكات الإنتاج العالمية، سواء كمستخدم للمدخلات الأجنبية أو كمورد للمدخلات لصادرات البلدان الأخرى²؛

$$GVC_{Participation} = DVX + FVA$$

وإذا تم التعبير عن الروابط الأمامية "DVX" والروابط الخلفية "FVA" كنسبة مئوية من الصادرات، فإن صيغة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية تكون على النحو التالي:

$$GVC_{Participation} = \frac{DVX + FVA}{\text{Gross Exports}}$$

وكما زادت هذه النسبة زادت كثافة مشاركة بلد معين في سلاسل القيمة العالمية.

3-3 القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات: (FVA)

القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات هي القيمة المضافة في الصادرات التي مخرجاتها مصنعة أجنبياً، أي أن هذا المتغير يقيس المدخلات الوسيطة المستوردة التي تستخدم لتوليد مخرجات للتصدير، إن فهم القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات أمر ضروري لتقييم الأداء الاقتصادي للدولة وقدرتها التنافسية في السوق العالمية بشكل دقيق، ويؤكد التكامل المتزايد لسلاسل القيمة العالمية والدور المهم الذي تلعبه المدخلات الأجنبية في الصادرات على الحاجة إلى إحصاءات وسياسات تجارية دقيقة تدعم استيراد السلع الوسيطة عالية القيمة.

- يعرف باسم "VS" في الأدبيات التقنية؛

- يعرف باسم الروابط الخلفية أو المشاركة الخلفية في أدبيات السياسات.

1. <https://data-explorer.oecd.org/?tm=tiva&pg=0&snb=14> (accessed 2 November 2024).

2. <https://worldmrio.com/unctadgvc>

4-3 القيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات: (DVX)

القيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات هي القيمة المضافة المتجسدة في صادرات البلدان الأخرى، والمنتجة كسلع وسيطة في البلد، أي أن هذا المتغير يقيس صادرات السلع الوسيطة التي تستخدم كمدخلات لإنتاج صادرات البلدان الأخرى¹،

- يعرف باسم "VS1" في الأدبيات التقنية؛

- يعرف باسم الروابط الأمامية أو المشاركة الأمامية في أدبيات السياسات.

5-3 القيمة المضافة المحلية للصادرات: (DVA):

القيمة المضافة المحلية في الصادرات الإجمالية هي تقدير للقيمة المضافة التي يفرضها اقتصاد ما في إنتاج السلع والخدمات للتصدير، والتي تعرف ببساطة بأنها الفرق بين الناتج الإجمالي بالأسعار الأساسية والاستهلاك الوسيط بأسعار المشتريين، والمقياس هو نسبة مئوية من القيمة، ويمكن تحليل القيمة المضافة إلى المكونات التالية: تعويضات الموظفين؛ فائض التشغيل الإجمالي؛ الدخل المختلط؛ والضرائب الأخرى على الإنتاج مطروحا منها إعانات الدعم على الإنتاج، ويمكن أيضا اشتقاقها على أنها الفرق بين الناتج المحلي الإجمالي (بأسعار السوق) والضرائب على المنتجات مطروحا منها إعانات الدعم على المنتجات². فهي تشكل مقياسا لفهم التأثير الاقتصادي الأوسع لأنشطة التصدير، كما تسلط الضوء على أهمية الروابط بين القطاعات المحلية ودور الصناعات الداعمة في تعزيز القيمة المضافة من الصادرات،

6-3 مؤشر تركيز الصادرات: (Export Concentration Index)

يعكس هذا المؤشر مقياس مؤشر هيرفيندال-هيرشمان لدرجة تركيز الواردات داخل بلد ما، ويعرف مؤشر هيرشمان القطاعي بأنه الجذر التربيعي لمجموع تربيع حصص صادرات كل صناعة في إجمالي الصادرات للمنطقة قيد الدراسة، ويأخذ قيمة بين 0 و 1، حيث يشير الرقم 1 إلى أن منتجا واحدا فقط يتم تصديره، وتشير القيم الأعلى إلى أن الواردات تتركز في عدد أقل من القطاعات، وعلى العكس من ذلك تعكس القيم الأقرب إلى 0 توزيعا أكثر مساواة لحصص السوق بين المستوردين، يميل هذا النوع من مؤشرات التركيز إلى أن يكون عرضة للتقلبات الدورية في الأسعار النسبية، بطريقة تجعل مستوردي السلع الأساسية يبدون أكثر تركيزا على ارتفاع أسعار السلع الأساسية، يصدر المؤشر بصفة سنوية³.

1. <https://worldmrio.com/unctadgvc>.

2. OECD (2024), "Domestic value added in gross exports" (indicator), <https://doi.org/10.1787/3959a0c6-en> (accessed on 2 November 2024).

3. <https://databank.worldbank.org/metadataglossary/africa-development-indicators/series/TM.CONC.IND.XQ>.

خلاصة الفصل الأول:

تيسير التجارة وسلاسل القيمة العالمية يمثلان عنصرين أساسيين ومتراپطين في إطار الاقتصاد العالمي المتسارع والمتشابك اليوم، يتجلى تأثير تيسير التجارة بشكل واضح من خلال تبسيط العمليات الجمركية وتحسين الكفاءة اللوجستية، مما يترتب عليه تعزيز حركة تدفق السلع والخدمات عبر الحدود الدولية بسلاسة أكبر. هذا لا يؤدي فقط إلى تحقيق وفورات زمنية ومالية، بل يدفع أيضا عجلة الكفاءة في سلاسل القيمة العالمية، والتي تعد شبكة معقدة ومتكاملة تشمل مختلف مراحل الإنتاج بدءا من استخراج المواد الخام مرورا بعمليات التصنيع والتجميع، وصولا إلى تسليم المنتج النهائي للمستهلك .

وفي ظل تطور هذه السلاسل، يصبح التخصص والإنتاجية مرتكزين أساسيين يزيدان من القيمة المضافة للمنتجات والخدمات المقدمة، ولعل نقطة الالتقاء الأكثر بروزا بين تيسير التجارة وسلاسل القيمة العالمية تمثلت في دور الأول في تقليل النفقات التشغيلية وتسريع تدفق البضائع ضمن تلك الشبكات المتكاملة، مما يجعلها أكثر تنافسية وفعالية على الساحة الدولية.

الفصل الثاني

الدراسات التجريبية حول تيسير التجارة والمشاركة
في سلاسل القيمة العالمية

تمهيد الفصل الثاني:

تضافرت جهود المنظمات الدولية المتخصصة ومراكز البحث والباحثين الأكاديميين على مدى السنوات الماضية للخوض بعمق في موضوع تيسير التجارة ودراسة أثره الملحوظ على سلاسل القيمة العالمية، وقد أسفر هذا الاهتمام المتزايد عن إنتاج عدد كبير من الدراسات والأبحاث القيمة التي سعت إلى معالجة هذا الموضوع من زوايا متعددة، بعض هذه الأبحاث قدم نظرة متقاربة مع الإشكالية التي تعالجها هذه الدراسة، الأمر الذي دفعنا إلى الاعتماد عليها كمصدر توجيه لاستكمال هذا العمل. ونظرا للطبيعة التراكمية للبحث العلمي وارتباطه الوثيق بالجهود السابقة، تم تخصيص هذا الفصل لدراسة وتحليل الأدبيات التطبيقية السابقة التي تعد ذات صلة مباشرة بمحاور البحث، سنركز على مجموعة مختارة من الأدبيات التطبيقية التي تناولت ولو بشكل جزئي أحد المتغيرات الأساسية لموضوع الدراسة، من خلال هذا التحليل سنحاول تسليط الضوء على العلاقة بين الإشكالية القائمة والنتائج العلمية السابق، مع استكشاف نقاط التقاطع والاختلاف التي تظهر بينها، علاوة على ذلك ستساهم هذه المراجعة في تحديد الإضافة العلمية المرجوة من خلال هذا العمل، والتي نأمل أن تشكل مساهمة فعالة لتعميق الفهم وإثراء النقاش الأكاديمي حول تيسير التجارة وأدواره المحورية في تعزيز سلاسل القيمة العالمية.

المبحث الأول

الدراسات التي تناولت تيسير التجارة وسلاسل القيمة والعلاقة بينهما

في هذا المبحث سيتم تسليط الضوء أولاً على الدراسات التي تناولت موضوع تيسير التجارة من مختلف جوانبه، مع تقديم تحليل لهذه الدراسات بعد ذلك، يتم الانتقال إلى استعراض الدراسات السابقة التي ركزت بشكل خاص على موضوع سلاسل القيمة العالمية، حيث سيتم استعراض أبرز النتائج التي خلصت إليها هذه الدراسات، وأخيراً سيناقش القسم البحوث التي تناولت العلاقة بين تيسير التجارة وسلاسل القيمة بشكل مترابط، مبرزاً النقاط المشتركة والاختلافات التي كشفت عنها تلك الدراسات.

أولاً : الدراسات التي تناولت تيسير التجارة :

1 . دراسة Alaamshani I.K, et al¹

والتي جاءت بعنوان "آثار تيسير التجارة على تكاليف التجارة في البلدان المتقدمة والنامية: تحليل PPML"، حيث تهدف هذه الدراسة إلى تقدير آثار تيسير التجارة على تكاليف التجارة من خلال فهم العوامل المؤثرة فيها مثل الوصول إلى الأسواق، وإدارة الحدود والعوامل الأخرى التي يمكن للبلدان من خلالها تقليل التكاليف وزيادة التجارة، لعينة من 111 دولة متطورة ونامية نذكر منها (ألمانيا، فرنسا، المملكة المتحدة، الولايات المتحدة الأمريكية، إيطاليا، إسبانيا، استراليا، كرواتيا، الأرجنتين، سويسرا، السويد، سنغافورة، جنوب إفريقيا وتايلاند، اليابان، الصين، نيجيريا، الجزائر، الهند وروسيا)، خلال الفترة من (2008 - 2014)، وقد جاءت هذه الدراسة قياسية باستخدام نموذج الجاذبية مقدر PPML، اعتماداً على المتغيرات التالية (المؤشر العام لتيسير التجارة، الوصول إلى الأسواق، إدارة الحدود، البنية التحتية للنقل والاتصالات، بيئة الأعمال، الخدمات اللوجستية، نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي، الاتحادات الجمركية، الاتفاقيات التجارية، بالإضافة إلى المسافة واللغة والاستعمار)، كما خلصت الدراسة إلى النتائج التالية :

♦ التكلفة التجارية الإجمالية والإيجابية جاءت الإشارة سلبية وهي ذات دلالة إحصائية عند مستوى 1% مما يدل على أهمية التجارة وتنفيذ تكاليف تيسير التجارة ومع ذلك فإن حجم التأثير صغير نسبياً كما أن التحسن في إجمالي تيسير التجارة بنسبة 10% سيؤدي إلى تقليل تكلفة التجارة بنسبة 1%؛

1 Alaamshani, I. K., et al. (2022). Effects of Trade Facilitation on Trade Costs in Developed and Developing Countries: PPML Analysis. Institutions and Economies, 31-58.
<https://doi.org/10.22452/IJIE.vol14no2.2>

♦ يعتبر الناتج المحلي الإجمالي أو نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي امرا مهما، مما يعني أن البلدان الأكثر تقدما وذات الإنتاجية الأعلى من المرجح أن لديها تكاليف تجارة أقل، وعليه ستؤدي الزيادة في الناتج المحلي الإجمالي الى خفض تكاليف التجارة في البلدان المتقدمة والنامية؛

♦ إن الانخفاض بنسبة 10% في معامل المسافة سيقول إجمالي تكلفة التجارة بنسبة 2.6% و هو أعلى بمرتين ونصف من المعامل استنادا إلى تقديرات، PPML والتي يكون فيها انخفاض بنسبة 10% في المسافة يقلل إجمالي تكلفة التجارة إلى 1.1% مما يشير إلى أهمية المسافة في خفض إجمالي تكاليف التجارة؛

♦ جاء كل من مؤشر الحدود المشتركة والاستعمار مع إشارة سالبة لكل متغير؛

♦ جاء كل من مؤشر الاتحادات الجمركية واللغة المشتركة غير مهم؛

♦ يؤدي تحسين 10% في مؤشر الخدمات اللوجستية إلى خفض تكلفة التجارة بنسبة 5%، مما يؤكد أن أداء الخدمات اللوجستية وتيسير التجارة هما عاملان فاعلان في خفض تكاليف التجارة؛

♦ إن تأثيرات البنية التحتية للنقل والمواصلات مهمة جدا لخفض تكاليف التجارة؛

♦ إن تحسنا بنسبة 10% في درجة الأعمال التجارية سيقول من تكلفة التجارة بنسبة 0.06% ومع ذلك سيكون خفض التكلفة أكثر مع زيادة مشاركة البلدان في تيسير التجارة؛

♦ إن التحسن في البنية التحتية وبيئة الأعمال سيقول من تكاليف التجارة بين الشركاء التجاريين.

2. دراسة Naqvi, K.A et al¹

الموسومة ب "تأثير اصلاحات تيسير التجارة على حجم التجارة في بلدان رابطة جنوب اسيا للتعاون الاقليمي"، تهدف هذه الدراسة الى تقدير العلاقة بين مؤشرات تيسير التجارة وحجم التجارة لدى بلدان رابطة جنوب اسيا للتعاون الاقليمي SAARC (أفغانستان، باكستان، بنغلاديش، بوتان والهند، جزر المالديف، نيبال) لسنوات (2006-2013)، وقد جاءت هذه الدراسة قياسية باستخدام نماذج OLS، (نموذج التأثيرات الثابتة، نموذج التأثيرات العشوائية) وذلك اعتمادا على المتغيرات التالية مستندات التصدير والاستيراد، تكلفة التصدير والاستيراد للحاوية، وقت التصدير والاستيراد، الناتج المحلي الإجمالي، تكلفة التجارة، مع ادخال متغيرات وهمية اللغة، والحدود المشتركة، وقد جاءت نتائج الدراسة كالتالي :

♦ أن تيسير التجارة مهم لنمو حجم التجارة وأن نظريات النمو التي تقودها تجارة التصدير أثبتت أن التجارة هي أحد أهم المساهمين في النمو الاقتصادي؛

1Siraj, K., et al. (2022). Impact of Trade Facilitation Reforms on The Trade Volume of SAARC Countries. Sustainable Business and Society in Emerging Economies, 4(2), 393-402.
https://doi.org/10.26710/sbsee.v4i2.2327

- ♦ إن التقليل من العدد الاجمالي للوثائق المطلوبة سيجعل من الممكن لدول رابطة جنوب آسيا للتعاون الاقليمي الى الزيادة من وتيرة التجارة بصفة عالية؛
- ♦ الانخفاض الهامشي في التكلفة الاجمالية للتجارة يشجع التجار ايضا على الوصول الى حجم التجارة المستهدفة؛
- ♦ تساعد مؤشرات تيسير التجارة الأفضل البلدان في الحصول على العديد من الفوائد المحتملة لاقتصادها من حيث جمع الضرائب، واستخدام الموارد والامثال التجاري، وتدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر، ويمكن تحسين جميع هذه المؤشرات إذا تم تنفيذ سياسات تيسير التجارة من خلال سياسات قوية للبلدان ذات الاهتمام؛
- ♦ أن معدل التعريف يؤثر سلبا على حجم التجارة في البلدان الأعضاء في رابطة جنوب آسيا للتعاون الإقليمي؛
- ♦ الناتج المحلي الإجمالي للبلدان المستوردة والمصدرة لهما أهمية كبيرة، مما يعني أن البلدان ذات الناتج المحلي الإجمالي المرتفع تشارك بشكل متكرر في التجارة الثنائية، وبالتالي تساهم في حجم التجارة لهذه البلدان؛
- ♦ إن خفض تكلفة التجارة، ووقت التجارة وعدد الوثائق للتجارة يمكن أن يؤدي إلى زيادة حجم التجارة في بلدان العينة، تؤكد النتائج الصلة المهمة للغاية بين تدابير تيسير التجارة والتجارة في بلدان رابطة جنوب آسيا للتعاون الإقليمي،
- ♦ تدعم النتائج الخاصة بمقاييس تيسير التجارة الفرضية القائلة بأن التحسين في تيسير التجارة وتجارة بلدان رابطة جنوب آسيا للتعاون الإقليمي SAARC مرتبطان بشكل إيجابي؛
- ♦ تعتبر الحدود المشتركة CB واللغة المشتركة CL مهمين، ولكن تظهر النتائج وجود علاقة سلبية بين هذه المتغيرات مع حجم التجارة في منطقة بلدان رابطة جنوب اسيا للتعاون الاقليمي.

3. دراسة خليفة خالدي، لطفي مخزومي، عقبة عبد اللاوي¹

والتي جاءت بعنوان " تيسير التجارة والعمالة أدلة تجريبية من الاقتصاديات ذات الدخل المتوسط"، تهدف الدراسة إلى قياس العلاقة بين تيسير التجارة ومعدل العمالة في البلدان متوسطة الدخل (الشريحة الدنيا)، وذلك خلال الفترة الممتدة من (2007- 2019) وقد شملت عينة الدراسة 24 دولة منها 13 دولة افريقية و8 دول أسيوية ودولتان من امريكا الوسطى ودولة من اوربا الشرقية، كما جاءت مؤشرات الدراسة كالتالي: عبئ الإجراءات الجمركية، ربط الشحن البحري، مؤشر جودة

1. Khalidi khalif, Abdellaoui okba, Mekhzoumi lotfi. (2022). TRADE FACILITATION AND EMPLOYMENT EMPIRICAL EVIDENCE FROM MIDDLE-INCOME COUNTRIES. Economic Researcher Review, 10(1). 246-258.

البنية التحتية للميناء، حركة الحاويات في الموانئ، كما انتهجت الدراسة الأسلوب القياسي لتقدير العلاقة بين هذه المتغيرات ومعدل العمالة باستخدام منهج بيانات البانل PANEL بواسطة ثلاث نماذج وهي نموذج الإنحدار المجمع، نموذج الآثار الثابتة، نموذج الآثار العشوائية، وقد خلصت الدراسة الى اهم النتائج التالية :

- ♦ الدول المتوسطة كانت اثار تيسير التجارة على تجارتها غير متكافئة، أي ان هذه التدابير استفادت منها الصادرات أكثر من الواردات، وقد يرجع ذلك الى صغر حجم الشركات في هذه الدول مقارنة بشركات الدول مرتفعة الدخل كبيرة الحجم مما يجعلها تمتاز بخاصية وفورات الحجم؛
- ♦ جودة الاجراءات الجمركية اسهمت في تسريع وسلاسة انسياب وتدفق واردات هذه الدول وذلك من خلال الافراج السريع عن السلع والخدمات عبر المنافذ الجمركية الموانئ والمطارات والمنافذ البرية لتصبح مناطق عبور وليست مناطق تخزين؛
- ♦ مدى جودة الشحن البحري واتصاله بشبكات الشحن العالمية، ساهم في خفض تكاليف النقل والتي ساهمت بدورها في منح الواردات مزايا تنافسية سهلت لها اقتحام الاسواق المحلية؛
- ♦ جل حركة الحاويات في دول العينة غلب عليها طابع الاستيراد اكثر من التصدير او مجرد العبور؛
- ♦ أثرت تدابير تيسير التجارة سلبي على معدل العمالة وذلك من خلال التخفيض في تكاليف الواردات على حساب الصادرات مما جعل المستهلك يقبل عليها اكثر من السلع محلية الصنع، مما ادى الى تراجع مستويات التوظيف في الصناعات المحلية فالتدفق للسلع والخدمات من وإلى خارج البلد حدا من الوظائف في هذه الدول.

4. دراسة Sénquiz-Díaz, C.¹

بعنوان " تأثير النقل والخدمات اللوجستية على تسهيل التجارة والتجارة"، هدفت هذه الدراسة إلى تحليل الآثار المتزامنة المباشرة وغير المباشرة بين البنية التحتية للنقل والخدمات اللوجستية وتسهيل التجارة والتجارة، لتعزيز فرص المشاركة في التجارة الدولية، حيث شملت عينة الدراسة 80 دولة، نذكر منها دول أوروبا وآسيا الوسطى، بلجيكا، فرنسا، ألمانيا، المملكة المتحدة وكازاخستان، ومن دول الشرق الاوسط وشمال افريقيا، الجزائر، مصر والمملكة العربية السعودية والأردن، ومن دول امريكا اللاتينية، الأرجنتين، بوليفيا، البرازيل، ومن جنوب اسيا، الهند وباكستان، من امريكا الشمالية دولتان هما الولايات المتحدة الامريكية والمكسيك، ومن شرق اسيا والمحيط الهادي، الصين، إندونيسيا، كوريا الجنوبية، الفلبين، من افريقيا جنوب الصحراء، أثيوبيا، نيجيريا والسنگال وجنوب

1 Sénquiz-Díaz, C. (2021). the effect of transport and logistics on trade facilitation and trade: A PLS-SEM approach. ECONOMICS-INNOVATIVE AND ECONOMICS RESEARCH JOURNAL, 9(2), 11-34.
<https://www.researchgate.net/publication/357435776>

افريقيا، لسنوات (2012، 2014، 2016)، وقد جاءت هذه الدراسة قياسية ليتم تحليل البيانات باستخدام نمذجة المعادلات الهيكلية القائمة على المربعات الصغرى الجزئية (PLS-SEM) وذلك اعتمادا على المتغيرات التالية، جودة البنية التحتية للنقل، تيسير التجارة، الأداء اللوجستي، التجارة، تعقيد التعريفات الجمركية، وضع السياسات الحكومية، الإنفتاح على الأسواق الأجنبية، الحواجز التجارية، التكنولوجيا، صادرات السلع الى الناتج المحلي الإجمالي، واردات السلع الوسيطة والرأسمالية الى الناتج المحلي الإجمالي، استمدت بيانات الدراسة من، تقرير التنافسية العالمية، المنتدى الإقتصادي العالمي، البنك الدولي، وقد خلصت الدراسة الى النتائج التالية :

♦ تأثير الخدمات اللوجستية بشكل كبير وقوي على التجارة عبر تيسير التجارة، مقارنة بالبنية التحتية للنقل التي تعتبر غير كافية لتعزيز التجارة؛

♦ يؤثر تعقيد التعريفات بشكل سلبي على تيسير التجارة، حيث يكون تعقيد التعريفات عبئا حقيقيا يؤثر على فرص الأعمال للبلدان الراغبة في زيادة مشاركتها في الأسواق العالمية،

♦ تعد الإجراءات الجمركية المحسنة عاملا محددا إيجابيا لتيسير التجارة، حيث إن عدم كفاءتها يهدد التجارة الدولية،

♦ يعتبر جذب التكنولوجيا له تأثيرا كبيرا على تيسير التجارة، إذ أنه يوفر طرقا أفضل للعمل، بما في ذلك تبادل المعلومات وتسهيل الزيادات التجارية مع دعم عملية صنع القرار بشكل أفضل، لاسيما في الشركات الأجنبية؛

♦ الزيادة في الإنفاق الحكومي على تحسين البنية التحتية للنقل والتكنولوجيا والخدمات اللوجستية، التي تزيد من تيسير التجارة تخفض تكاليف المعاملات وتقليل الوقت الإضافي للتجارة عبر الحدود، وتجنب الأخطاء في وثائق الشحن؛

♦ يدعم الانفتاح على الأسواق الخارجية مصالح الانخراط في الأنشطة التجارية، بالإضافة إلى ذلك، فإن انتشار الحواجز غير الجمركية أمر إيجابي وهام بالنسبة لقياسات تيسير التجارة، نظرا لأن الحواجز غير الجمركية تؤثر على منافسة السلع المستوردة في البلد المحلي، وتجنب المنافسة الأجنبية، وهو أمر موجود بشكل كبير في التجارة الإقليمية؛

♦ إن التكامل اللوجستي في إطار تيسير التجارة له أكبر تأثير على التجارة، ويستحق مزيدا من الاهتمام الحكومي؛

♦ إن البنية التحتية للنقل لها تأثير كبير وتشغيلي على الخدمات اللوجستية؛

♦ تشير الاحتمالات في الأسواق العالمية الجديدة، إلى أن الموارد والشبكات أصبحت أكثر أهمية من أي وقت مضى خاصة بالنسبة للبلدان الراغبة في زيادة التبادلات العالمية .

- ♦ إن قادة الأعمال يقدرّون جهود تيسير التجارة من وجهتي النظر التي يشير إلى الأهمية النسبية للقضايا التي تتناولها الحكومات والمنظمات ذات الصلة بالتجارة بشكل شائع في الاتفاقيات التجارية، وهي تعقيد التعريفات والإجراءات الجمركية واستيعاب التكنولوجيا،
- ♦ تشير وجهة النظر الثانية لقادة الأعمال حول تيسير التجارة إلى وجود آثار حصرية وإيجابية لشفافية الحكومة في صنع السياسات، والانفتاح على الأسواق الخارجية، والحواجز غير الجمركية؛
- ♦ يعتبر تنفيذ تيسير التجارة الذي تتبعه الحكومات حالياً غير كاف لتعزيز التجارة.

5. دراسة Nadia Shakoor ، Waqas Ali¹

والموسومة بعنوان "تأثير تيسير التجارة على تدفق التجارة في دول آسيا"، تهدف هذه الدراسة إلى تقدير العلاقة بين مؤشرات تيسير التجارة وتدفق التجارة في الدول الآسيوية، إذ تعطي الأولوية لمحددات تيسير التجارة الرئيسية التي تحتاج إلى تحسين من أجل تدفق التجارة الدولية بشكل أسرع وأفضل، حيث شملت الدراسة 44 دولة آسيوية منها (الصين والهند وأفغانستان، بوتان، إيران، كمبوديا، إندونيسيا، اليابان، ماليزيا، عمان والأردن والكويت والعراق) للفترة الممتدة من (1990-2018)، وقد جاءت هذه الدراسة قياسية باستخدام نموذج التأثيرات الثابتة والعشوائية كما استخدمت اختبار هوسمان للاختبار بين النتائج المؤثرة الثابتة والعشوائية واعتمدت الدراسة على المؤشرات التالية، لتيسير التجارة: التعريفات الجمركية، وقت الاستيراد والتصدير، تكلفة الاستيراد والتصدير، تكنولوجيا المعلومات والاتصال، تكلفة التجارة وعدد السكان، وقد خلصت الدراسة إلى النتائج التالية:

- ♦ تؤدي زيادة وقت التصدير بنسبة 1% إلى تقليل الصادرات بنسبة 14%، حيث يؤدي تقييد التصدير في شكل لوائح الموانئ إلى زيادة تكلفة المنتج بشكل مباشر وغير مباشر؛ وبالتالي فإنه يقلل من الصادرات في بلدان العينة؛
- ♦ إن قيود الصادرات لها تأثير سلبي كبير على حجم الواردات، تؤدي زيادة تكلفة الاستيراد بنسبة 1% إلى تقليل حجم الاستيراد بنسبة 20%؛
- ♦ المستندات المطلوبة للاستيراد لها تأثير سلبي وهام على حجم الاستيراد، يؤدي تغيير 1% في المستندات إلى تغيير حجم الاستيراد بنسبة 6%؛
- ♦ تؤدي زيادة وقت الاستيراد بنسبة 1% إلى تقليل الاستيراد بنسبة 8%، حيث يؤدي تقييد الاستيراد في شكل لوائح الموانئ إلى زيادة تكلفة المنتج بشكل مباشر وغير مباشر، لذلك فإنه يحد من الاستيراد في بلدان العينة؛

1 Ali, W., & Shakoor, N. (2020). The Impact of Trade Facilitation on Trade Flow in Asian Countries. Journal of Business & Financial Affairs, 9(4), 1-9. DOI: 10.37421/jbfa.2020.9.378

- ♦ يؤثر تغيير 1 % في معدلات التعريفات الجمركية على تدفق التجارة بنسبة 6 % سلباً، لذلك بالنسبة للتدفق التجاري الأرخص والأقصى، يجب خفض التعريفات إلى الحد الأدنى؛
- ♦ التحسين بنسبة 1 % في تكنولوجيا المعلومات والاتصال، يزيد من حجم الواردات والصادرات بنسبة 5 % ؛
- ♦ تعد البنية التحتية للتجارة أهم عامل محدد لتيسير التجارة، لأن البنية التحتية تشمل الوقت والتكلفة معاً؛
- ♦ خفض تكاليف التجارة بنسبة 1 % يؤدي إلى زيادة بنسبة 20 % في الواردات وزيادة بنسبة 16 % في الصادرات؛
- ♦ تأثر كل من التعريفات الجمركية وعدد مستندات الإستيراد والتصدير سلباً على تدفق التجارة.

6. دراسة Zhang, J , et Wu, Z¹

والتي جاءت بعنوان " آثار اجراءات تيسير التجارة على التجارة بين الصين والدول على طول مبادرة الحزام و الطريق "، تهدف هذه الدراسة الى اختبار آثار تيسير التجارة على تدفقات التجارة للصين مع الدول الواقعة على طول الحزام والطريق، ونظراً لأن اتصال المرافق والتجارة غير المعوقة هما قضيتان رئيسيتان في مبادرة الحزام والطريق، فإن لهما آثاراً مهمة على صنع السياسات والتنمية الإقتصادية، وقد شملت عينة الدراسة 64 دولة منها قطر، المملكة العربية السعودية، الامارات العربية المتحدة، البحرين، اندونيسيا وسنغافورة، كمبوديا، أفغانستان البانيا، للفترة الممتدة من (2011 – 2014) كما جاءت الدراسة قياسية باستخدام نموذج الجاذبية لقياس حجم التجارة الثنائية وكذلك استخدام نموذج الانحدار الاساسي لإظهار التأثيرات المنفصلة لمؤشرات المستوى وبالاعتماد على المتغيرات التالية (كفاءة الموانئ، البيئة الجمركية، البيئة التنظيمية، الأعمال التجارية الالكترونية، البيئة المالية، البنية التحتية، المسافة، الحدود، الإتفاقيات) وقد خلصت الدراسة الى النتائج التالية :

- ♦ تيسير التجارة له علاقة ايجابية كبيرة مع التجارة الثنائية؛
- ♦ مؤشر البيئة التنظيمية RE البيئة المالية FE ليس لهما تأثير كبير على التجارة الثنائية؛
- ♦ مؤشر كفاءة الموانئ PE هو عامل رئيسي في تعزيز التجارة الثنائية؛
- ♦ الملكية الخاصة لها تأثير كبير وإيجابي على تدفقات التجارة الثنائية، مما يدل على انها جزء من تيسير التجارة؛

1 Zhang, J., & Wu, Z. (2018). Effects of trade facilitation measures on trade between China and countries along the Belt and Road Initiative. China's Belt and Road Initiative: Changing the Rules of Globalization, 227-241. <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-319-75435-2>

- ♦ البنية التحتية لها تأثير كبير على التجارة الثنائية؛
- ♦ تأثير الإتفاقيات التجارية ايجابيا على التجارة الثنائية؛
- ♦ تأثير المسافة سلبيا على التجارة الثنائية؛
- ♦ يعتبر مؤشر تيسير التجارة الأعلى تأثيرا على تدفقات التجارة الثنائية.

7 . دراسة Sa Porto et al¹

الورقة البحثية موسومة بـ " آثار تدابير تيسير التجارة على تدفقات التجارة الدولية "، حيث تعمل هذه الدراسة على القيام بتحليل آثار تدابير تيسير التجارة المختارة على تدفقات التجارة الدولية لعينة متكونة من 72 دولة عبر العالم نذكر منها (الأرجنتين، استراليا، بلجيكا، بلغاريا، البرازيل، المانيا، فرنسا، الولايات المتحدة الامريكية، مصر، جنوب افريقيا ... الخ) لعامي (2011-2012)، حيث جاءت هذه الدراسة قياسية باستخدام نموذج الجاذبية لتقدير أربعة معادلات مختلفة (نموذج المقطع العرضي المجمع، ونموذج التأثيرات الثابتة، نموذج التأثيرات العشوائية، ومقدرة بواسون ML) اعتمادا عن المتغيرات التالية، الناتج المحلي الإجمالي للمستورد والمصدر، عدد سكان البلد المستورد والمصدر، والمسافة بين رأس مال المستورد إلى رأس مال المصدر، اللغة، الحدود المشتركة، الإتفاقيات التفاضلية، وخلصت الدراسة الى النتائج التالية :

- ♦ الناتج المحلي الاجمالي والمسافة مؤثران مهمان لتفسير التجارة البينية لدول العينة؛
- ♦ تميل معظم البلدان الى التجارة مع الدول المجاورة حتى عند التحكم في عامل المسافة؛
- ♦ اهم اللغات كانت الانجليزية والاسبانية والروسية مما يشير الى انه مع ثبات العوامل الاخرى فان البلدان التي يتم التحدث بها بهذه اللغات تميل الى التجارة اكثر من باقي الدول في العينة؛
- ♦ بالنسبة للتكتلات فان الدول المشاركة في كل من التكتلات APEC , LAIA , SADC تميل الى التجارة اكثر من بقية دول العينة؛
- ♦ دور برنامج المشغل الاقتصادي المعتمد (AEO) وبرنامج النافذة الواحدة (SW) ايجابي للتجارة العالمية اي ان وجودهما سيحسن الاداء التجاري للبلد؛
- ♦ تساعد تدابير تيسير التجارة ككل البلدان على تحسين ادائها التجاري.

8 . دراسة chahir zaki²

بعنوان "كيف يؤثر تيسير التجارة على التجارة الدولية"، هدفت هذه الدراسة الى تقييم تأثير الجوانب المختلفة لتيسير التجارة في البلدان المتقدمة والنامية على التجارة الثنائية، إذ تأخذ الدراسة

1 Sá Porto, P. et al. (2015). The impacts of trade facilitation measures on international trade flows. World Bank Policy Research Working Paper, (7367). https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2630819

2 Zaki, C. (2015). How does trade facilitation affect international trade?. The European Journal of Development Research, 27, 156-185. <https://link.springer.com/article/10.1057/ejdr.2014.36>

العديد من جوانب تيسير التجارة لتوفير صورة أكثر اكتمالا للحواجز الإدارية، حيث يتم ذلك على خطوتين الأولى، تيم فيها تقدير أوقات المعاملات للإستيراد والتصدير مما يسمح بتحديد محدداتها، والثانية، بإدخال الأوقات المتوقعة للإستيراد والتصدير في نموذج الجاذبية لتحديد تأثيرها على التجارة الثنائية، حيث شملت الدراسة 51 دولة متقدمة ونامية منها، الولايات المتحدة الأمريكية وألمانيا والنرويج، فرنسا، هونغ كونغ، سلوفينيا، روسيا وكوريا، الصين، البرازيل، بالإضافة الى عدة دول أخرى، انتهجت الدراسة المنهج التجريبي، باستخدام نموذج الجاذبية المعزز في تقييم تأثير التجارة على العلاقات الثنائية، وتقييم معادلات القيمة (AVEs) للحواجز الإدارية أمام التجارة، والتي تعكس حصة الوقت المتعلقة بتيسير التجارة، مثل الفساد و البيروقراطية، وذلك بالاعتماد على المتغيرات التالية، البنية التحتية التكنولوجية الإنترنت والبنية التنظيمية، التدفقات الثنائية الداخلية، البيروقراطية والفساد والمتغيرات الجغرافية المسافة والوقت وتأثيرها على أوقات التصدير والاستيراد، مستندات التصدير والاستيراد، التعريفات الجمركية، تكاليف التأمين والشحن، اللغة والإستعمار المشترك، الأسعار النسبية، وقد خلصت الدراسة الى النتائج الرئيسية التالية :

- ♦ تؤدي الزيادة في عدد مستندات الإستيراد والتصدير بنسبة 10% إلى زيادة وقت الاستيراد بنسبة 6.2%، والتصدير بنسبة 8.1%؛
- ♦ زيادة الشفافية بنسبة 10% تقلل من وقت الإستيراد بنسبة 4.4% ، والتصدير بنسبة 4.9% ؛
- ♦ تأثير المسافة والأسعار النسبية سلبا على التجارة الثنائية؛
- ♦ الإستعمار واللغة المشتركة تعزز التجارة بشكل كبير وتزيد من حجم التجارة؛
- ♦ الإنترنت والبيروقراطية والفساد، تؤثر بشكل كبير على وقت المعاملة للاستيراد والتصدير؛
- ♦ تأثير التعريفات سلبا على الواردات النسبية؛
- ♦ تؤدي زيادة يوم واحد في عدد أيام الاستيراد والتصدير، إلى خفض نسبة التجارة بنسبة 1.24% للاستيراد ، و 0.7% للتصدير؛
- ♦ ساعدت إجراءات تيسير التجارة دول أفريقيا جنوب الصحراء في تحقيق مكاسب كبيرة، حيث زادت نسبة الصادرات بـ 138.7% في مجال الإلكترونيات، و 185.4% في الآلات، و 321% في المنتجات الغذائية؛
- ♦ تعتبر السلع الموسمية شديدة الحساسية لوقت الاستيراد بنسبة 49.3% ؛
- ♦ تتأثر المنتجات ذات القيمة المضافة العالية، والمنتجات الوسيطة بوقت التصدير أكثر من تأثرها بوقت الإستيراد؛

- ♦ أفضل الدول المتقدمة في وقت التصدير والإستيراد هي الولايات المتحدة الأمريكية بنسبة 0.9% للإستيراد، و 0.8% للتصدير؛
- ♦ أقل الدول النامية في وقت التصدير والإستيراد هي التشاد بنسبة 54.4% للتصدير و 128.5% للإستيراد؛
- ♦ يعتبر تيسير التجارة وتحريرها عناصر مكملة وليست بدائل عندما تأخذ الخصائص القطاعية بعين الاعتبار.

9. دراسة Moisé, E. et Sorescu, S.¹

والتي كانت بعنوان " التأثير المحتمل لتيسير التجارة على تجارة الدول النامية " ، تعرض هذه الورقة نتائج تحليل منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية OECD لمؤشرات تقييم الأثر الاقتصادي والتجاري النسبي لتدابير تيسير التجارة والتي شملت 107 دولة في مراحل مختلفة من التنمية، وكان الغرض من التقدير هو فهم الأهمية الاقتصادية وملاءمة تدابير تيسير التجارة، وذلك لتوفير أساس لتحديد أولويات إجراءات تيسير التجارة من قبل الحكومات وتعبئة المساعدة الفنية وجهود بناء القدرات للبلدان النامية، بطريقة أكثر استهدافاً ومن بين الدول محل الدراسة نجد 21 دولة ذات دخل منخفض منها (بنغلاديش، بنين، بوركينا فاسو، بروندي، كمبوديا ...) و 32 دولة ذات دخل متوسط منخفض منها (الهند، إندونيسيا، مولدوفا، المغرب، نيجيريا) و 39 دولة ذات دخل متوسط أعلى منها (ألبانيا، الجزائر، صربيا، جنوب إفريقيا...) و 15 دولة ذات دخل مرتفع منها (سنغافورة، تايبه الصينية، الإمارات العربية المتحدة...)، من الفترة (2006-2010)، حيث جاءت هذه الدراسة قياسية باستخدام نموذج الجاذبية وبالاعتماد مجموعة من المؤشرات لتيسير التجارة تتوافق مع مجالات السياسة الرئيسية قيد التفاوض في منظمة التجارة العالمية، ومن بين هذه المؤشرات، مؤشر توافر المعلومات، اشراك المجتمع التجاري، تبسيط الاجراءات، الرسوم والمصاريف، اتفاقيات العبور والتعاون، الحكم والنزاهة، اجراءات العبور، الاجراءات الشكلية الأتمتة، تعاون وكالات الحدود الداخلي والخارجي، الاحكام المسبقة، المسافة، اللغة، حيث خلصت الدراسة الى النتائج التالية :

- ♦ بالنسبة للبلدان منخفضة الدخل، فإن مجال تيسير التجارة الذي يؤدي إلى الزيادات الأكثر أهمية في التدفقات التجارية هو تنسيق المستندات وتبسيطها، والنتيجة نفسها تنطبق على مجموعة بلدان أفريقيا جنوب الصحراء؛

1 Moisé, E., & Sorescu, S. (2013). Trade facilitation indicators: The potential impact of trade facilitation on developing countries' trade. <http://dx.doi.org/10.1787/5k4bw6kg6ws2-en>

- ♦ بالنسبة للبلدان ذات الدخل المتوسط المنخفض والأعلى من المتوسط، يأتي التأثير الأقوى من تبسيط الإجراءات، وينطبق الشيء نفسه على مجموعات بلدان آسيا وأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي وأوروبا الشرقية وآسيا الوسطى؛
- ♦ إن تأثير المؤسسات الاتحادية الانتقالية مهم ليس فقط في المواصفات المتعلقة بالبلدان النامية كمستوردين، ولكن أيضا عندما تقوم البلدان النامية بالتصدير إلى بقية البلدان (الاقتصادات النامية والمتقدمة) في العينة الإجمالية،
- ♦ يعد تحسين كفاءة إجراءات التصدير ومعالجة الاختناقات الحدودية على جانب التصدير من المكونات الهامة لتدابير تيسير التجارة، مما تؤكد أن التحسينات في بيئة تيسير التجارة في البلدان النامية ضرورية لزيادة أداء صادراتها؛
- ♦ تدابير تنسيق المستندات وتبسيطها واستخدام العمليات المؤتمتة، هي أكبر المساهمين للبلدان المنخفضة الدخل، الأولى لديها القدرة على خفض تكاليف التجارة بحوالي 3 % والآخر 2.3 % ؛
- ♦ بالنسبة للبلدان ذات الدخل المتوسط المنخفض، يؤدي تنسيق الوثائق وتبسيطها إلى خفض التكاليف بنسبة 2.7 % ؛
- ♦ % وتبسيط الإجراءات بنسبة 2.2 % ؛
- ♦ بالنسبة للبلدان ذات الدخل المتوسط الأعلى، يؤدي تبسيط الإجراءات إلى خفض التكاليف بنسبة 2.8 %، واستخدام العمليات الآلية وإدارة المخاطر بنسبة 2.4 %؛
- ♦ إن تدابير الحوكمة والنزاهة لها تأثير إيجابي للغاية على التدفقات التجارية وتكاليف التجارة في البلدان النامية؛
- ♦ ينتج عن التخفيضات الإجمالية في تكاليف التجارة بناء على تحسينات تيسير التجارة نتائج مهمة، بالنسبة للبلدان ذات الدخل المنخفض، يُقدر متوسط التخفيض المحتمل لتكاليف التجارة بحوالي 14.5 % بينما بالنسبة لمجموعات البلدان ذات الدخل المنخفض والمتوسط، يُقدر التخفيض المحتمل لتكاليف التجارة بـ 15.5 % و 13.2 % على التوالي؛
- ♦ إن التأثير المشترك لتحسينات تيسير التجارة أكبر من مجرد مجموع تأثير التدابير الفردية، مما يؤكد أهمية إجراء إصلاح تيسير التجارة بطريقة شاملة بدلا من مجرد التركيز على تدابير منعزلة.

10 . دراسة Luisa Marti et al¹

والتي جاءت بعنوان " أهمية تيسير التجارة في صادرات البلدان الناشئة"، الهدف من هذه الدراسة هو تحليل التدفقات التجارية في الدول الناشئة ذات الحدود البحرية، حيث يلعب تيسير التجارة دورا حاسما في تنميتها الدولية، ومن أجل اكتشاف الأنماط المحتملة في الأداء، تم تطبيق النهج الاقتصادي لنماذج الجاذبية باستخدام مؤشر الأداء اللوجستي LPI باعتباره وكيلا جيدا لتيسير التجارة حيث تشير التدفقات التجارية إلى صادرات خمس مجموعات من السلع المصنفة وفقا للتعقيد اللوجستي الذي تنطوي عليه، المجموعة الأولى تضم السلع التي لا تنطوي على مشاكل لوجستية، المجموعة الثانية تضم بضائع التي تنطوي على مشاكل لوجستية قليلة، المجموعة الثالثة تضم البضائع التي تنطوي على مشاكل لوجستية تقليدية، المجموعة الرابعة تضم البضائع التي تنطوي على مشاكل لوجستية معقدة، المجموعة الخامسة تضم البضائع التي تنطوي على مشاكل لوجستية معقدة للغاية، ومع تقدير نموذج الجاذبية المستخدم في هذه الدراسة للصادرات في عامي 2005 و2008، في كلتا الحالتين للبلدان التي تنتمي إلى خمس مناطق جغرافية ناشئة ولها حدود بحرية نذكر منها :

- أمريكا الجنوبية: الأرجنتين والبرازيل، شيلي وكولومبيا، الإكوادور وهندوراس، جامايكا والمكسيك.
- أفريقيا: الجزائر، الكاميرون، مصر، غامبيا، كينيا والمغرب، موريتانيا، السنغال، جنوب إفريقيا.
- الشرق الأوسط: المملكة العربية السعودية، الإمارات العربية، إيران، الأردن، عمان، باكستان وقطر.
- الشرق الأقصى: بنغلاديش والصين والفلبين وهونغ كونغ، الهند وإندونيسيا، ماليزيا وسنغافورة وتايلاند.

- دول ما بعد الاتحاد السوفياتي: روسيا وبولندا ورومانيا، بلغاريا وأوكرانيا، ليتوانيا ولاتفيا وإستونيا، وبالإعتماد على المؤشرات التالية، مؤشر الأداء اللوجستي، الناتج المحلي الإجمالي، مؤشر أداء السوق، اللغة، المسافة، المستعمر، وقد توصلت الدراسة الى النتائج التالية:

- ♦ إن مؤشر الخدمات اللوجستية للمصدرين الناشئين مهم وإيجابي إلى حد كبير، مما يؤكد أهمية الخدمات اللوجستية في زيادة تدفقات الصادرات؛ حيث يحتل المؤشر المرتبة الأولى في الشرق الأوسط، حيث البضائع التي تنطوي على قيم سجل لوجستي أكثر تعقيدا لأكثر من واحدة، يأتي الشرق الأقصى في المرتبة الثانية، حيث سجل 0.743 درجة للسلع التي تنطوي على بعض الصعوبة في النقل، في المقابل في البلدان الأقل تقدما مثل دول ما بعد الاتحاد السوفياتي، فإن المؤشر لمعظم السلع ليس مهما أو إذا كان كذلك، يسجل معاملا منخفضا للغاية، اما بالنسبة للدول الأفريقية، لوحظت زيادة في

1 Marti, L., Puertas, R., & García, L. (2014). Relevance of trade facilitation in emerging countries' exports. The Journal of International Trade & Economic Development, 23(2), 202-222.
http://dx.doi.org/10.1080/09638199.2012.698639

قيمة معامل المؤشر مع زيادة التعقيد اللوجستي للسلع باستثناء البضائع التي تنطوي على مشاكل لوجستية معقدة؛

- ♦ مؤشر الخدمات اللوجستية هو الأهم في حالة المصدرين من الشرق الأوسط، علاوة على ذلك كلما زادت صعوبة نقل سلعة، زادت أهمية هذا المؤشر،
- ♦ في حالة الدول المستوردة، يلعب المؤشر دوراً أقل بروزاً في التدفقات التجارية، لكنه لا يزال إيجابياً وهاماً في جميع المناطق الجغرافية ولكل السلع قيد التحليل؛
- ♦ أن الخدمات اللوجستية مهمة للتصدير والاستيراد، ومع ذلك لا يوجد اتجاه عام نحو زيادة أهمية المؤشر عندما يصبح النقل أكثر تعقيداً.

11 . دراسة Otsuki T¹

والتي وسمت بعنوان "تحديد فوائد تيسير التجارة في الآسيان"، تهدف هذه الدراسة إلى تقييم أداء وتقديم اقتصادات دول الآسيان في تيسير التجارة ، وتأثير تيسير التجارة المحسن على تجارة التصنيع في المنطقة، حيث قامت هذه الدراسة بتغطية عدة مناطق وتكتلات اقتصادية، منها منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، منطقة شرق آسيا والمحيط الهادئ، اللجنة الاقتصادية الإفريقية، أمريكا اللاتينية والكاريبي لتشمل 99 دولة ولكن كان التركيز بشكل خاص على اقتصاديات دول الآسيان منها، سنغافورة، ماليزيا، تايلاند وذلك للفترة الممتدة من (2004- 2008)، وباعتماد على المتغيرات التالية (كفاءة الموانئ، البيئة الجمركية، البيئة التنظيمية، البنية التحتية لقطاع الخدمات، الناتج المحلي الإجمالي، نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي، اللغة، المسافة) وجاءت الدراسة قياسية اعتماداً على نموذج الجاذبية وخلصت الدراسة إلى النتائج الرئيسية التالية :

- ♦ إن متوسط أداء دول الآسيان أفضل من معظم المناطق النامية، إذ أنه قريب من أوروبا وآسيا الوسطى وأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، ولكنه يقع خلف الشرق الأوسط وشمال إفريقيا؛
- ♦ هناك تحسن طفيف في كفاءة الموانئ لدول الآسيان ووجود تحسن ملحوظ في البنية التحتية لقطاع الخدمات بمرور الوقت؛
- ♦ يقدر إجمالي مكاسب التجارة العالمية بـ 716 مليار دولار، المكاسب من التحسين في البيئة التنظيمية هي الأكبر 387 مليار دولار، تليها كفاءة الموانئ 199 مليار دولار، وتبلغ المكاسب من تحسين كفاءة الجمارك 104 مليار دولار، وتبلغ مكاسب تحسين البنية التحتية لقطاع الخدمات 25 مليار دولار؛

1 Otsuki, T. (2011). Quantifying the benefits of trade facilitation in ASEAN. Toward a Competitive ASEAN Single Market: Sectoral Analysis, 2010-03.
<https://www.researchgate.net/profile/Tsunehiro-Otsuki/publication/254440188>

- ♦ يقدر إجمالي مكاسب الآسيان بنحو 99 مليار دولار، يأتي حوالي 75٪ من المكاسب من التحسينات الخاصة بالمنطقة، مما يشجع على الالتزام القوي بالاستثمار في تيسير التجارة؛
- ♦ المكاسب الأكبر لدول الآسيان من البيئة التنظيمية، حيث تقارب 30 مليار دولار؛
- ♦ تميل كل من فيتنام وكمبوديا والفلبين إلى زيادة النسبة المئوية في التدفقات التجارية نتيجة لجهودهم الخاصة وبالتالي دعم فكرة بناء القدرات في البلدان ذات الأداء الضعيف نسبياً، ومع ذلك لا يزال بإمكان البلدان التي لم يطر عليها تغيير في تيسير التجارة الاستمتاع بالمكاسب التجارية من تحسينات شركائهم، على سبيل المثال، يمكن أن تكسب سنغافورة ما يقرب من 10 مليارات دولار من تحسينات شركائهم في بيئاتهم التنظيمية؛
- ♦ يعتبر أداء دول الآسيان في مجال تيسير التجارة، سنغافورة وماليزيا وبروناي أفضل بكثير من المتوسط العالمي في جميع الفئات، في حين أن الفلبين وفيتنام وكمبوديا تتخلف عن المتوسط العالمي في معظم الفئات؛
- ♦ إن بناء القدرات في البلدان الأقل من المتوسط فعال بشكل خاص في تعزيز التجارة بين دول الآسيان وتجارتها مع بقية دول العالم، وبالتالي فقد ثبت أن التركيز الحالي لرابطة أمم جنوب شرق آسيا على تيسير التجارة مفيد، لا سيما في ظل الوضع الحالي حيث يوجد مجال محدود لمزيد من خفض التعريفات الجمركية.

12 . دراسة 1 Shepherd, B, et Wilson, J. S

والتي كانت بعنوان " تيسير التجارة في الدول الأعضاء في رابطة أمم جنوب شرق آسيا : قياس التقدم وتقييم الأولويات"، تركز الدراسة على قياس التقدم وتقييم الأولويات المرتبطة بتيسير التجارة في الدول الأعضاء في رابطة أمم جنوب شرق آسيا، وتشير الدراسة إلى أن تيسير التجارة مهم بشكل خاص لآفاق التنمية، وأنه على الرغم من الجهود المتعددة الأطراف المرتبطة بتخفيض التعريفات الجمركية وكذا من خلال الجهود الإقليمية والوطنية، إلا أن واقع التجارة العالمية بشير إلى وجود حالات من التميز خاصة فيما تعلق بمجال الزراعة، وعلى ذلك تولي هذه الدراسة أولوية لتحليل الدور المتزايد الأهمية للعوامل غير التعريفية في خفض الفجوة بين أسعار التصدير والاستيراد، وبذلك تبرز سياسات تيسير التجارة كعامل مهم يمكن أن يقلل من حدة الفجوة المسجلة في مسارات التجارة الدولية، وتركز الورقة على الطبيعة المؤسسية لعملية الإصلاح التجاري المرتبط بتدابير تيسير التجارة التي مثلت هدفا مهما لجميع أعضاء منظمة التجارة العالمية ضمن جولة الدوحة، ومع ذلك فإن الواقع

1. Shepherd, B., & Wilson, J. S. (2009). Trade facilitation in ASEAN member countries: Measuring progress and assessing priorities. Journal of Asian Economics, 20(4), 367–383. doi:10.1016/j.asieco.2009.03.001.

العملي أشار إلى أن التقدم في المستوى متعدد الأطراف صعباً بشكل متزايد¹، ويرجع ذلك جزئياً إلى عدم استعداد بعض الأعضاء للانخراط في إصلاحات جوهرية تمس جوانب تجارية ذات صلة، في المقابل فإن الدول الحريصة على المضي قدماً في إصلاح التجارة، تنظر إلى عملية تيسير التجارة على أنها عامل مهم في تحقيق مكاسب حرية التجارة، كما يمكن في كثير من الأحيان متابعة الإصلاح على أساس إقليمي ومن جانب واحد، ومع ذلك فإن هذه الجهود لا تتعارض مع مبدأ عدم التمييز، كما يمكن للبلدان التي تبذل جهوداً بشأن تيسير التجارة أن تجني مكاسب من انخفاض تكاليف التجارة، وتُشير هذه الورقة البحثية إلى أنه من الممكن أن يكون لعملية التقدم في مسار تيسير التجارة تكاليف مرتفعة تتعلق بتحسين البنية التحتية المرتبطة بالتجارة وكذا تبسيط إدارة الجمارك، والتدابير المرتبطة بالاستثمار وإدارة ما وراء الحدود، وارتباطاً بذلك فمن المهم أن يكون لدى صانعي السياسات التصور المتكامل حول أولويات تدابير تيسير التجارة التي تعظم الفائدة للدول محل الدراسة، وقد شملت عينة الدراسة الدول الأعضاء في الآسيان خلال للفترة (2006-2000)، مرتكزة على نموذج الجاذبية في تقدير النماذج القياسية، وبالاعتماد على المؤشرات التالية: البنية التحتية للموانئ، البنية التحتية للنقل الجوي، تطوير قطاع الخدمات، إدارة الجمارك، كفاءة الخدمات المتعلقة بالتجارة، التجارة عبر الحدود، الحوكمة، وقد توصلت الدراسة إلى النتائج الرئيسية التالية:

- ♦ تظهر النتائج أن تكاليف الاستيراد والتصدير تختلف بشكل كبير في البلدان الأعضاء، من مستويات منخفضة للغاية إلى مستويات عالية معتدلة؛
- ♦ تتراوح جودة البنية التحتية وقطاع الخدمات من تنافسية إلى ممتازة؛
- ♦ يمكن أن تحقق المنطقة مكاسب اقتصادية كبيرة من إصلاح تيسير التجارة، يمكن أن تكون هذه المكاسب أكبر بكثير من تلك التي تحققت من إصلاحات تعريفية مماثلة؛
- ♦ إن التدفقات التجارية في جنوب شرق آسيا حساسة بشكل خاص للبنية التحتية للنقل وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات؛

1. بعد مرور حوالي عقد من الزمن من المفاوضات وتاريخ السابع من كانون الأول/ديسمبر 2013 ومدينة بالي الإندونيسية رأت اتفاقية تيسير التجارة (TFA) (Trade Facilitation Agreement) النور، حيث وافق 159 عضواً عليها، وتعد هي الأحدث من بين اتفاقيات المنظمة، وهي أولى النتائج المتحققة عن جدول أعمال الدوحة للتنمية التي بدأ أتمها حققت في النهاية بعض النجاح الملموس وإن كان محدوداً. وفي يوم الأربعاء 22 شباط/فبراير 2017 بمقرها بمدينة جنيف السويسرية، أعلنت المنظمة أن الاتفاقية¹ قد دخلت حيز التنفيذ، وذلك بعد أن أشعر ثلثا أعضاء المنظمة قرار قبولهم لها.

See: Okba Abdellaoui, Khalifa Khaldi. (2022). Trade facilitation (concept, benefits, costs, measurement), Development Bridge Series, No. 158, Arab Planning Institute, Kuwait, pp. 1-26.

- ♦ تشير التقديرات إلى أن تحسين مرافق الموانئ في المنطقة، يمكن أن يوسع التجارة بنسبة تصل إلى 7.5% أو 22 مليار دولار، يفسر المؤلفون هذا على أنه مؤشر على الدور الحيوي الذي يمكن أن تلعبه البنية التحتية للنقل في تعزيز التجارة البينية؛
- ♦ يحتاج برنامج الإصلاح الشامل إلى تغطية مجالات متنوعة مثل البنية التحتية وتنظيم قطاع الخدمات والسياسة التجارية التقليدية وإدارة الجمارك؛
- ♦ دول الآسيان لديها مصلحة خاصة في التركيز على اثنين فقط من تلك المجالات مثل البنية التحتية للنقل وتكنولوجيا المعلومات.

13 . دراسة Wilson, J. S et al¹

الورقة البحثية موسومة بـ: "تقييم فوائد تيسير التجارة: منظور عالمي"، تهدف هذه الورقة إلى تحليل مقاييس تيسير التجارة ومعرفة مدى علاقة هذه المقاييس بالتجارة، حيث تم تطوير أربعة مقاييس لتيسير التجارة: كفاءة الموانئ، والبيئة الجمركية، والبيئة التنظيمية، والبنية التحتية لقطاع الخدمات، وكذا توضيح الطريق لصانعي القرار إلى نوع تدابير تيسير التجارة التي توفر أكثر مكاسب لتدفق التجارة والنمو الإقتصادي، وقد شملت عينة الدراسة 75 بلدا من كل من منظمة التعاون الإقتصادي والتنمية، وجنوب آسيا، منطقة أمريكا اللاتينية وبحر الكاريبي، دول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، إفريقيا جنوب الصحراء، للفترة (2000 – 2001)، وذلك بالاعتماد على المتغيرات التالية (البنية التحتية للموانئ، البيئة الجمركية، البيئة التنظيمية، البنية التحتية للأعمال الالكترونية متمثلة في خدمات الاتصالات والوساطة المالية، الإستثمار الأجنبي المباشر، الناتج المحلي الإجمالي والناتج المحلي الإجمالي للفرد، اللغة، المسافة، المتغيرات الساحلية)، استمدت مصادر البيانات من المنتدى الإقتصادي العالمي (تقرير التنافسية 2001 – 2002)، الكتاب السنوي للتنافسية العالمية 2002، Kaufmann-kary, Zoido-Lobaton 2002، وجاءت الدراسة قياسية اعتمادا على نموذج الجاذبية، وطريقة المربعات الصغرى OLS، وخلصت الدراسة إلى النتائج الرئيسية التالية :

- ♦ إن تحسين البيئة التنظيمية للمستورد والمصدر له علاقة إيجابية ومعنوية بالتجارة بمعاملين 0.28 و 0.62 على التوالي؛
- ♦ يعد تحسين مؤشرات البنية التحتية لقطاع الخدمات إيجابيا ويرتبط بشكل كبير بالتجارة بين البلدان التي شملتها الدراسة؛

1 Wilson, J. S., Mann, C. L., & Otsuki, T. (2005). Assessing the benefits of trade facilitation: A global perspective. World Economy, 28(6), 841-871. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9701.2005.00709.x>

- ♦ البنية التحتية لقطاع الخدمات لها ارتباط إيجابي أكبر بتجارة التصدير مقارنة بالواردات، ويعتبر معامل البنية التحتية لقطاع الخدمات للمصدرين هو الأعلى بين جميع مقاييس تيسير التجارة 1.94 ويعكس هذا المعامل المرتفع الدور الهام الذي تلعبه الخدمات في جميع أنواع التجارة؛
 - ♦ من خلال تحسين التجارة في المجالات الأربعة تزيد التجارة في السلع الصناعية وبالتالي الزيادة الصادرات والواردات؛
 - ♦ زيادة واردات دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية عند قيام البلدان النامية بتحسين تدابير تيسير التجارة الخاصة بها؛
 - ♦ فوائد إصلاحات تيسير التجارة الأحادية يمكن أن تكون كبيرة وذلك من خلال التوسع في الصادرات؛
 - ♦ تتمتع دول جنوب اسيا بأكبر إمكانات لنمو الصادرات والواردات على حد سوى؛
 - ♦ المكاسب التصديرية الضعيفة نسبيا لدول من افريقيا والشرق الاوسط ناجمة عن قلة اندماجها في أنظمة التجارة العالمية في المصنوعات وهي اقل وصول الى سوق منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية .
- ثانيا : الدراسات التي تناولت سلاسل القيمة العالمية :

1. دراسة Francis Lwesya¹

والتي جاءت بعنوان " الاندماج في سلاسل القيمة الإقليمية أو العالمية وآفاق الإرتقاء الإقتصادي: تحليل تكتل شرق افريقيا"، تهدف الدراسة إلى تقييم مدى مشاركة الدول الأعضاء في مجموعة شرق إفريقيا في سلاسل القيمة الإقليمية أو العالمية، وما اذا كانت مشاركتها تساعد الشركات أو الدول على الإرتقاء ضمن سلاسل القيمة الإقليمية أو العالمية، ومعرفة محددات الإرتقاء الإقتصادي في المجموعة، حيث عملت الدراسة على اجراء تحليل مقارنة لمشاركة سلاسل القيمة العالمية، للفترة الممتدة من (2005 – 2018)، باستخدام قواعد بيانات UNCTAD – EORA، حيث تم تقييم خمسة بلدان من مجموعة شرق افريقيا (تنزانيا، كينيا، اوغندا، بوراندي، رواندا) في 25 قطاعا، كما جاءت هذه الدراسة قياسية باستخدام نموذج PANEL واعتمادا على المؤشرات التالية (القيمة المضافة المحلية في الصادرات، الإستثمار الأجنبي المباشر، رأس المال البشري، الإئتمان المحلي، مؤشر جودة البنية التحتية)، وقد خلصت الدراسة الى النتائج التالية :

- ♦ سجلت كينيا وتنزانيا وأوغندا أعلى مستوى في القيمة المضافة الأجنبية FVA، بمتوسط 897601.7 دولار، 410907.5 دولار، 106109.5 دولار على التوالي، مما يدل على أن الدول الأعضاء في المجموعة تحصل على بعض مدخلاتها من دول اجنبية؛

1 Lwesya, F. (2022). Integration into regional or global value chains and economic upgrading prospects: an analysis of the East African Community (EAC) bloc. Future Business Journal, 8(1), 33.
<https://doi.org/10.1186/s43093-022-00141-9>

- ♦ حصلت كينيا على أعلى قيمة متوسطة للقيمة المضافة المحلية DVA قدرها 4459949 دولار، مما يدل على مدى اندماج الدولة في أنشطة سلاسل القيمة؛
- ♦ القيمة المضافة المحلية لها الدور الكبير في التحول الهيكلي في البلدان منخفضة الدخل، لأنها تؤدي إلى زيادة الإنتاجية والإبتكار وزيادة القدرة التنافسية؛
- ♦ دمج سلاسل القيمة العالمية في الأنشطة النهائية لسلسلة القيمة مرتبط بارتفاع الدخل في البلدان النامية، بسبب تحسن المهارات والمعرفة وغيرها من الآثار الإقتصادية الأخرى ؛
- ♦ جاء الإستثمار الأجنبي المباشر ايجابي وضعيف على الإرتقاء الإقتصادي، اذ بلغ 10% مما يدل على أنه لعب دورا مهما في مبادرات خلق القيمة المحلية في المنطقة؛
- ♦ تأثير نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي ايجابي ولكن غير مهم؛
- ♦ رأس المال البشري تأثيره إيجابي ولكنه ضئيل على الإرتقاء الإقتصادي؛
- ♦ أظهرت جودة البنية التحتية ارتباطا سلبيا وكبير مع الإرتقاء الإقتصادي؛
- ♦ أظهرت جودة المؤسسات ارتباطا إيجابيا ومعنويا بمستوى 10% ، مما يدل على أن الدول الأعضاء في المجموعة اتخذت تدابير لتعزيز المؤسسات وتحسين الإدارة والأنظمة القانونية ومكافحة الفساد.

2. دراسة Okah Efogo, F. et al¹

التي وسمت بعنوان: "الإستثمار الأجنبي المباشر ومشاركة البلدان النامية في سلاسل القيمة العالمية: دروس من العقد الماضي"، هدفت الدراسة إلى معرفه كيفية تأثير الإستثمار الأجنبي المباشر على مشاركة الدول النامية في سلاسل القيمة العالمية، حيث ينظر الى الإستثمار الأجنبي المباشر كوسيله للتسريع مشاركة البلدان النامية في سلاسل القيمة العالمية، اذ حدد الباحثون ثلاث نماذج اقتصاديه للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية، ركز النموذج الأول على المشاركة الشاملة في سلاسل القيمة، كما ركز النموذج الثاني على المشارك الأولية في سلاسل القيمة العالمية، اما النموذج الثالث فقد ركز على المشاركة النهائية في سلاسل القيمة العالمية، ليتم تحديد متغيرين تفسيريين وهما حجم السوق مقاسا بالناتج المحلي الاجمالي للفرد، والذي يحدد حجم الطلب على السلع الأولية او الوسيطة او النهائية، والتكنولوجيا التي تسمح بالإنفتاح وبالتالي زيادة المشاركة في المراحل النهائية أو الأولية من سلاسل القيمة، حيث اعتمدت الدراسة على المؤشرات التالية (مؤشر مستوى التعليم، رأس المال البشري، البيئة الاجتماعية والسياسية، مؤشر التنمية العالمية، معدل نمو الاقتصاد، القيمة المضافة المحلية والقيمة المضافة الأجنبية)، باستخدام نموذج الوحة الديناميكية GMM، كما شملت الدراسة 43

1 Okah Efogo, F., Wonyra, K. O., & Osabuohien, E. (2022). Foreign direct investment and participation of developing countries in global value chains: lessons from the last decade. International Review of Applied Economics, 36(2), 264-284. <https://doi.org/10.1080/02692171.2021.1962255>

دولة نامية منها (جنوب افريقيا، سنغافورة، الجزائر، الأردن ومصر، ماليزيا، الكويت، البرازيل والصين والأرجنتين)، للفترة الممتدة من (2010 - 2019) وقد خلصت الدراسة الى النتائج التالية :

♦ يؤثر الإستثمار الأجنبي المباشر إيجابيا على المشاركة الشاملة للبلدان النامية في سلاسل القيمة العالمية، بالنسبة للقيمة المضافة المحلية DVA والقيمة المضافة الأجنبية FVA، ولكن التأثير الأكثر أهمية يكون على سلاسل القيمة الخلفية FVA؛

♦ إن الزيادة بنسبة 10% في تدفقات الإستثمار الأجنبي المباشر تؤدي إلى زيادة بنسبة 2.5% في سلاسل القيمة العالمية، و 5.4% في القيمة الغذائية، و 5.1% في القيمة المضافة الزراعية؛

♦ أعلى نسب الإستثمار الأجنبي المباشر إلى الناتج المحلي الإجمالي في البلدان التي تتلقى أعلى كميات من الإستثمار الأجنبي المباشر، مثل سنغافورة 15.6% وتشيلي 5.76%، وكذلك في البلدان ذات تدفقات الإستثمار الأجنبي المباشر المنخفضة، مثل بنما 6.48%، وفيتنام 5.89%؛

♦ أدنى نسب الإستثمار الأجنبي المباشر إلى الناتج المحلي الإجمالي في البلدان التي تتلقى كميات كبيرة من الإستثمار الأجنبي المباشر، مثل كوريا 0.98%، وكذلك في البلدان التي تتلقى كميات صغيرة من الإستثمار الأجنبي المباشر، مثل الكويت 0.45%، والجزائر 0.92%؛

♦ يجب أن يصل الإستثمار الأجنبي المباشر إلى قيمة حرجة تبلغ 135.639 مليون دولار، حتى يكون له تأثير إيجابي وهام على سلاسل القيمة العالمية، وعلى هذا المستوى يعد الإستثمار الأجنبي المباشر وسيلة لتعزيز المشاركة الأعمق والإرتقاء بسلاسل القيمة والتجارة الدولية؛

♦ نسبة الإستثمار الأجنبي المباشر إلى الناتج المحلي الإجمالي تؤثر سلبا على المشاركة الأمامية DVA لسلاسل القيمة العالمية؛

♦ الإعتماد الكبير على الإستثمار الأجنبي المباشر يؤدي إلى تحسين المشاركة الخلفية FVA في سلاسل القيمة العالمية، في حين أنه يعوق الإرتقاء داخل سلاسل القيمة العالمية؛

♦ رأس المال المادي (الاستثمارات)، والخدمات اللوجستية، والحد من الحواجز التجارية، والعمالة وإنتاجية العمل، تشكل أهمية بالغة لمشاركة البلدان في سلاسل القيمة العالمية في جميع المناصب، وتأتي أعلى المساهمات في المشاركة في سلاسل القيمة العالمية من رأس المال المادي وإنتاجية العمل، والتي تؤدي زيادة قدرها 10% في المتوسط، إلى زيادة تزيد على 12% في المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، سواء بشكل عكسي أو أمامي؛

♦ إن زيادة الإنفتاح التجاري وزيادة إيرادات الدولة والحوكمة، لها تأثير سلبي على مشاركة البلدان النامية في سلاسل القيمة العالمية؛

♦ بالنسبة للمشاركة الخلفية، حتى يكون للإستثمار الأجنبي المباشر تأثيراً إيجابياً وهام يجب أن يصل إلى القيمة الحرجة التي تبلغ 122.732 مليون دولار.

3. دراسة A Soliman, H.et, M Elbolok, R¹

والتي جاءت بعنوان "محددات مشاركة دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا في سلاسل القيمة العالمية"، حيث تهدف الدراسة إلى قياس تأثير عوامل الاقتصاد الكلي على قيمة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، خلال الفترة الممتدة من (2007-2018)، كما شملت هذه الدراسة 15 دولة من دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا منها الجزائر والبحرين والعراق، مصر، إيران، الأردن، الكويت وكذا المملكة العربية السعودية وتونس والإمارات العربية المتحدة، جاءت هذه الدراسة قياسية اعتماداً على نموذج المربعات الصغرى OLS مع نموذج التأثيرات الثابتة وباستخدام المؤشرات التالية، مستوى التصنيع، الناتج المحلي الإجمالي، الإستثمار الأجنبي المباشر، جودة البنية التحتية، الإنتمان المحلي، مؤشرات حوكمة الشركات، جنباً إلى جنب مع الابتكارات وحماية حقوق الملكية الفكرية، وقد توصلت الدراسة إلى النتائج الرئيسية التالية :

♦ يؤثر الإستثمار الأجنبي المباشر إيجابياً على سلاسل القيمة العالمية إلى الأمام والخلف وذلك بسبب الإستثمارات الرئيسية عبر الحدود في الصناعات الاستراتيجية من قبل الشركات عبر الوطنية؛

♦ لا تلعب دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا دوراً حيوياً في تعزيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية؛

♦ يؤثر مستوى التصنيع بشكل سلبي في سلاسل القيمة العالمية الأمامية والخلفية والتي تظهر من خلال الأدلة التجريبية والتي جاءت منخفضه للغاية، مما يؤثر على حصة القيمة المضافة المحلية للصادرات والتي تتناقص مع انخفاض درجة التصنيع؛

♦ لا تزال دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا في المرحلة الأولية من التنمية الاقتصادية، حيث تعتمد على الصناعات الاستراتيجية والمنتجات الرئيسية التي تعمل كمداخلات أو مواد خام في عمليات الإنتاج؛

♦ تؤثر جودة البنية التحتية الشاملة بشكل إيجابي ويزداد تأثيرها في استخدام الاتصالات (الأنترنت، الهاتف المحمول) على سلاسل القيمة العالمية للأمام والخلف؛

♦ تأثر جودة الطرق سلباً على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية وهي مهمة فقط في المشاركة الخلفية، كما أن جودة المنافذ ليس لها أي تأثير؛

1 A Soliman, H., & M Elbolok, R. (2021). Determinants of MENA Countries participation in Global Value Chains. Scientific Journal of Economics and Trade ,51(3), 271-304.
DOI: 10.21608/jsec.2021.163356

♦ تميل مؤشرات الجودة المؤسسية (الاستقرار السياسي، القوانين، السيطرة على الفساد) وحماية الحقوق الفكرية إلى التقليل من المشاركة في سلاسل القيمة العالمية لبلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

4. دراسة Ines Kersan-Skabic¹

والتي جاءت بعنوان "دوافع المشاركة في سلسلة القيمة العالمية في الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي"، تهدف الدراسة إلى تحديد أهم المتغيرات والدوافع الرئيسية للمستويات المختلفة للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية للدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، حيث تم تقسيم الاتحاد الأوروبي إلى مجموعتين الدول المؤسسة 15، والدول الأعضاء الحديثة (EUMNS)، وذلك من خلال التركيز على عرض ومناقشة مؤشر سلاسل القيمة العالمية، والتحليل الكمي للمتغيرات المحتملة للتأثير عليه، للفترة الممتدة من (1995-2011)، كما جاءت هذه الدراسة قياسية باستخدام نموذج بيانات اللوحة الديناميكية GMM، واعتماداً على المتغيرات التالية (الناتج المحلي الإجمالي للفرد، معدلات نمو الناتج المحلي الإجمالي، التنمية المؤسسية، الأجور، الإستثمار في البحث والتطوير، التنمية المالية، حصص الخدمات في الناتج المحلي الإجمالي، حصة صادرات التكنولوجيا في إجمالي الصادرات، الإستثمار الأجنبي المباشر، مؤشر سلاسل القيمة العالمية)، المأخوذة من قواعد البيانات التالية البنك الدولي، Eurostat، Tiva التابعة إلى منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، حيث خلصت الدراسة إلى النتائج التالية :

- ♦ التأثير الإيجابي الأقوى والأكثر أهمية للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية هو نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي؛
- ♦ معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي لها تأثير إيجابي وهام على مشاركة سلاسل القيمة العالمية؛
- ♦ كثافة الإستثمار الأجنبي المباشر له تأثير كبير وإيجابي على مشاركة سلاسل القيمة العالمية؛
- ♦ الأجور ومعدلات ضريبة الأرباح والملكية الفكرية لها تأثير سلبي على مشاركة سلاسل القيمة العالمية؛
- ♦ حصص الخدمات في الناتج المحلي الإجمالي لها تأثير سلبي وكبير على المشاركة في سلاسل القيمة ؛
- ♦ حصص الخدمات التكنولوجية في إجمالي الصادرات ليست متغير مهم؛
- ♦ التنمية المالية لها تأثير إيجابي على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية؛
- ♦ زيادة الإستثمار في البحث والتطوير بالنسبة للاتحاد الأوروبي EUMNS ستؤدي إلى خلق منتجات أكثر تطوراً تشارك في سلاسل القيمة العالمية بدرجة أكبر؛
- ♦ أعلى مشاركة في سلاسل القيمة العالمية كانت في لوكسمبورغ وسلوفاكيا وأدنى مشاركة في كرواتيا؛

1 Kersan-Skabić, I. (2019). The drivers of global value chain (GVC) participation in EU member states. Economic research-Ekonomska istraživanja, 32(1), 1204-1218. <https://doi.org/10.1080/1331677X.2019.1629978>

5. دراسة Choi, M.S, et al¹

الورقة البحثية موسومة بـ: "آثار سعر الصرف على القيمة المضافة في التجارة الدولية لتعزيز التجارة الحرة والإستدامة في سلاسل القيمة العالمية"، تهدف الدراسة إلى إظهار دور التجارة الثنائية ذات القيمة المضافة التي تركز على سلاسل القيمة العالمية لتحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة، كما تبحث هذه الورقة في تأثير القيمة المضافة لسعر الصرف على الصادرات والتجارة، ابتداء من العقد الأول من القرن الحادي والعشرين، وقد شملت عينة الدراسة الممتدة من الفترة الزمنية (1995-2014) كل من الولايات المتحدة الأمريكية، وكوريا والصين، وقد اعتمد الباحثون في هذه الدراسة على نموذجين قياسيين الأول نموذج KOOPMAN من الجانب التجاري والثاني نموذج Bems and Johnson's مع جانب سعر الصرف باستخدام المؤشرات التالية: مؤشر سعر الصرف، الميزان التجاري، بالإضافة إلى الدخل الأجنبي والدخل المحلي ومؤشر القيمة المضافة، وقد توصلت الدراسة إلى النتائج الرئيسية التالية:

♦ إن تخفيض قيمة العملة له تأثير إيجابي على الصادرات ذات القيمة المضافة، ولكن له تأثير سلبي على إجمالي الصادرات بسبب التأثير على تجارة السلع الوسيطة مما يؤثر على التجارة الدولية، أي أن التأثير على المحتوى الأجنبي للواردات الوسيطة يؤثر على المحتوى المحلي للصادرات، ونفس التأثير ينطبق على الواردات؛

♦ للدخل الأجنبي تأثير إيجابي على الصادرات والصادرات ذات القيمة المضافة، والدخل المحلي له تأثير إيجابي على الواردات والواردات ذات القيمة المضافة، ومع ذلك فإن آثارها على الميزان التجاري ليست متسقة؛

♦ تحليل التجارة ذات القيمة المضافة يمكن أن يساهم بشكل أفضل في استدامة التجارة الحرة العالمية، من خلال النظر في السياسات التجارية كنتيجة لتعكس تخفيف الاختلال العالمي وحرب أسعار الصرف؛

♦ إن الاقتصادات المفتوحة قد لجأت إلى سلاسل القيمة العالمية والتجارة الدولية ذات القيمة المضافة وكذلك سعر الصرف كأدوات إضافية للسياسة النقدية.

6. دراسة النجار، و. وسام عبدالفتاح²

والتي جاءت بعنوان، "تطبيق سلاسل القيمة العالمية في اقتصاديات الدول النامية" حيث تهدف هذه الدراسة إلى إظهار دور سلاسل القيمة العالمية في نمط التجارة الدولية والتي تؤثر على

1 Choi, M. S., Sung, B., & Song, W. Y. (2019). The effects of the exchange rate on value-added international trade to enhance free trade sustainability in GVCs. Sustainability, 11(10), 2740. <https://doi.org/10.3390/su11102740>

2 النجار، و. ع. س. ع. وسام عبدالفتاح سليمان عبدالله. (2019). تطبيق سلاسل القيمة العالمية في اقتصاديات الدول النامية. التجارة والتمويل، 39(1)، 491-522.

DOI: 10.21608/caf.2019.126267

اقتصاديات الدول النامية وذلك من خلال تعميق التخصص مع التجارة في المهام التي تزيد من النمو السريع للإنتاجية خاصة في بعض الاقتصاديات النامية والشركات من مختلف الاحجام و الهياكل حيث اعتمدت هذه الدراسة على المنهج التحليلي الوصفي من خلال شرح اطار عمل سلاسل القيمة العالمية وشرح الاثار المترتبة على الاقتصاد العالمي خاصة في الدول النامية كما استهدفت هذه الدراسة الدول النامية وقد توصلت هذه الدراسة الى النتائج التالية :

♦ المشاركة في سلاسل القيمة العالمية والارتقاء بها سيكون له تأثير كبير على التنمية الاقتصادية وخاصة بالنسبة للدول النامية مما يساعد على توليد انشطته انتاجيه والتي بدورها تزيد في اجمالي الانتاج والدخل المحلي والعمالة؛

♦ زيادة ورفع مستوى القدرة الإنتاجية والروابط الخلفية التي تؤدي الى نمو اقتصادي واسع النطاق وخلق المعرفة؛

♦ يعد شرق وجنوب آسيا من المناطق التي تتمتع بمشاركه عالية من حيث القيمة المضافة، لأن لها قيمه مضافه اجنبيه في صادراتها كما انها تصدر منتوجات وسيطه تستخدم في صادرات الدول الاخرى؛

♦ تلعب سلاسل القيمة الإقليمية دورا مهما في سلاسل القيمة العالمية حيث ان تشكل سلاسل قيمه اقليميه نشيطه في شرق آسيا سمح لها من تحقيق نتائج عالمية قد تصل الى مستوى قريب من مستويات الاقتصاديات المتقدمة.

7. دراسة Lucia.T, et al¹

والتي جاءت بعنوان "المشاركة في سلاسل القيمة العالمية وانتشار المعرفة في البلدان المتقدمة والنامية"، تهدف الدراسة الى تحديد العلاقة بين تدفقات المعرفة الدولية التي تنقلها سلاسل القيمة العالمية وأداء الابتكار، وما إذا كانت المشاركة في سلاسل القيمة العالمية وسيلة لإنتشار المعرفة الدولية، حيث تشكل عوامل كثيرة طبيعة ومدى هذه التداعيات المعرفية، ولاسيما احتمالات انتشار الشركات الأجنبية داخل سلاسل القيمة العالمية، والقدرة الإستيعابية للوكلاء المحليين، وبالتالي تحديد مصادر ووجهات هذه التداعيات وإيجاد الحلول المناسبة ومقاييس مشاركة الدول في هذه المنظمة الدولية للإنتاج، للفترة الممتدة من (2000 – 2014)، حيث شملت عينة الدراسة 42 دولة متقدمة ونامية منها دول الإتحاد الاوروبي بالإضافة الى اليابان واستراليا، الولايات المتحدة الامريكية، كندا، كوريا، وكذا بلغاريا ورومانيا، البرازيل، المكسيك، تركيا، الهند، الصين، إندونيسيا وروسيا، كما جاءت هذه الدراسة قياسية باستخدام نموذج الجاذبية المعيارية للتجارة، وباستخدام المؤشرات والمتغيرات

1 Tajoli, L., & Felice, G. (2018). Global value chains participation and knowledge spillovers in developed and developing countries: An empirical investigation. The European Journal of Development Research, 30, 505-532.

<https://doi.org/10.1057/s41287-017-0127-y>

التالية (مؤشر نقل الأعمال إلى الخارج، مؤشر قياس المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، القيمة المضافة الأجنبية للصادرات (FVS)، نصيب الفرد من براءات الاختراع، نصيب الفرد الناتج المحلي الإجمالي، الإستثمار الأجنبي المباشر، رأس المال البشري، مخزون البحث والتطوير، المسافة والحدود المشتركة)، اعتمادا على قاعدة بيانات المدخلات والمخرجات العالمية (wiod)، وخلصت الدراسة الى النتائج التالية :

♦ يرتبط مخزون البحث والتطوير ونصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي بشكل إيجابي وكبير ببراءات الاختراع؛

♦ يرتبط مخزون البحث والتطوير ورأس المال البشري بشكل إيجابي وكبير مع نصيب الفرد من براءات الاختراع؛

♦ إن الإقتصادات النامية والمتقدمة على حد سواء تستفيد من زيادة تسجيل براءات الاختراع من مصادر المدخلات من البلدان ذات الدخل المرتفع؛

♦ لا تستفيد البلدان النامية ولا البلدان المتقدمة من الحصول على المدخلات من البلدان المنخفضة الدخل؛

♦ تستفيد البلدان النامية بقوة من مشاركتها في سلاسل القيمة العالمية مع شركاء متقدمين، ويظهر هذا في جميع المواصفات، سواء عندما يتعلق التداعيات بمقياس القيمة المضافة الأجنبية أو مقياس نقل الأعمال الى الخارج؛

♦ تأثير الاثار الغير مباشرة للمعرفة إيجابيا على براءات الاختراع في البلدان النامية؛

♦ تدفع المشاركة في سلاسل القيمة العالمية البلدان النامية إلى التخصص في مهام ذات محتوى إبداعي منخفض، مما يقلل من كمية الموارد المستخدمة لتوسيع الحدود التكنولوجية؛

♦ تأثير الاثار الغير مباشرة للمعرفة في سلاسل القيمة العالمية على السياسات، فهي تشجع وتسهل مشاركة شركات البلدان النامية في سلاسل القيمة العالمية الناشئة في البلدان المتقدمة، ويمكن القيام بذلك من خلال إتفاقيات التجارة الدولية التي تقلل من الحواجز أمام تداول المدخلات الوسيطة بين البلدان؛

♦ تعتبر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية بمثابة قناة مناسبة لنقل المعرفة، سواء عند قياسها من حيث القيمة الإجمالية أو من حيث القيمة المضافة لكل من البلدان المتقدمة والنامية، حيث تستفيد البلدان النامية بشكل اكبر.

8 . دراسة Danie flento,et S.ponte¹

والتي وسمت بعنوان " أقل البلدان نموا في سلاسل القيمة العالمية "، تهدف هذه الدراسة الى توضيح نتائج المفاوضات التجارية المتعددة الأطراف الأخيرة، وما إذا كانت نتائج المفاوضات التجارية الأخيرة لمنظمة التجارة العالمية تتضمن الأدوات التي يمكن أن تعزز المشاركة الهادفة لأقل البلدان نموا في سلاسل القيمة العالمية، بينما يوجد إجماع عام في أدبيات التجارة والتنمية على أن المفاوضات التجارية ينبغي أن تهدف إلى خفض تكاليف التجارة، خاصة بالنسبة للبلدان النامية وأقل البلدان نموا، حيث أن هناك خلاف واسع حول كيفية ذلك كما خلصت هذه الدراسة الى النتائج التالية:

♦ كان الهدف من جدول أعمال الدوحة الإنمائي هو السماح للبلدان النامية وأقل البلدان نموا بالمشاركة بشكل أكثر بروزا في مفاوضات أوسع نطاقا من شأنها تلبية أولوياتها مقابل الحصول على تنازلات في مجالات أخرى، لكن التخلي عن تعهد واحد يستلزم أن تصبح البلدان المتقدمة أقل اضطرابا للانخراط في مفاوضات ذات أهمية لأقل البلدان نموا، كما يمكن اعتبار اتفاقات منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة وقواعد المنشأ خطوات مهمة إلى الأمام بالنسبة لأقل البلدان نموا؛

♦ تم تصوير الإعلانين الوزاريين لمنظمة التجارة العالمية (WTO) بالي ونيروبي بشكل عام على أنهما انتصارات نسبية للبلدان النامية، لكنهما لم يقدموا خطوات كافية للأمام بالنسبة لأقل البلدان نموا؛

♦ يمكن لاتفاقية تيسير التجارة التابعة لمنظمة التجارة العالمية أن تساعد في الاندماج في سلاسل القيمة العالمية من خلال تمكين الواردات والصادرات الأكثر حرية، حيث انه هناك حاجة إلى سياسات صناعية داعمة لتوجيه الاستثمار في الاتجاه الذي يسمح بالتخصص المرن والقيمة المضافة المحلية، حيث ان هذه الخيارات محدودة للغاية في نظام منظمة التجارة العالمية الحالي؛

♦ إن الالتزامات الملزمة قانونا التي تم التعهد بها في نيروبي بشأن قواعد المنشأ هي أيضا خطوة إيجابية، ولكن يجب ربطها بالالتزامات المعفاة من الرسوم الجمركية والحصص التي لم يتم الوفاء بها، كما يمكن القول إن جدول الأعمال المستقبلي لأقل البلدان نموا يجب أن يركز على قيود جانب العرض، فضلا عن السماح بسياسات صناعية وتجارية ذكية يمكن أن تسهل المشاركة الهادفة في بعض مجالات سلاسل القيمة العالمية؛

♦ يمكن لتدابير تيسير التجارة المتفق عليها في بالي ونيروبي، أن تسمح بالفعل لأقل البلدان نموا بالتكامل بشكل أفضل في سلاسل القيمة العالمية عن طريق خفض تكاليف الواردات، والتي بدورها يمكن أن تزيد من قدرتها التنافسية التصديرية على المدى الطويل.

1 Flentø, D., & Ponte, S. (2017). Least-developed countries in a world of global value chains: are WTO trade negotiations helping?. World Development, 94, 366-374. <http://dx.doi.org/10.1016/j.worlddev.2017.01.020>

9. دراسة Zahi wang, et al¹

والتي جاءت بعنوان، "تدابير المشاركة في سلاسل القيمة العالمية ودورات الأعمال العالمية"، تهدف هذه الدراسة الى تحليل أنشطة الإنتاج على مستوى الدولة الى أنواع مختلفة وما اذا كانت مخصصة للطلب المحلي او التصدير أو أنشطة سلاسل القيمة العالمية البسيطة، أو المعقدة كما تهدف الى اقتراح مؤشرين جديدين من مؤشرات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، تم تطبيق اطار التحليل هذا على قاعدة بيانات المدخلات والمخرجات العالمية (wiod)، وذلك للفترة الممتدة من (2000 – 2014) وشملت عينة الدراسة 44 دولة و 56 صناعة، من مختلف الاقتصاديات منها (دول الاتحاد الاوروبي، الولايات المتحدة الامريكية، استراليا، اليابان، كوريا الجنوبية، البرازيل، روسيا، الهند، إندونيسيا والمكسيك وتركيا)، كما جاءت هذه الدراسة تحليلية قياسية باستخدام نموذج OLS واعتمادا على المؤشرات التالية : الناتج المحلي الاجمالي للفرد، كثافة راس المال، مؤشرات المشاركة لسلاسل القيمة العالمية الامامية والخلفية (تصدير القيمة المضافة المحلية في الصادرات الوسيطة المستخدمة في الانتاج للاستهلاك المحلي، تصدير القيمة المضافة المحلية في الصادرات الوسيطة المستخدمة في الانتاج لبلد اخر، استخدام القيمة المضافة لدول اخرى في الانتاج لإجمالي الصادرات، استخدام القيمة المضافة لدول اخرى في الانتاج للاستخدام المحلي) وقد خلصت الدراسة الى النتائج التالية :

♦ قطاع التصنيع لديه أعلى نسبة مشاركة قائمة على الروابط الخلفية بنسبة 24,6 % وثاني أعلى مؤشر للروابط الامامية بنسبة 1,24 %، مما يدل على ان قطاع التصنيع ينتج ويستخدم منتجات التصنيع الوسيطة؛

♦ قطاع الخدمات لديه ادنى نسبة مشاركة لكل من الروابط الامامية والخلفية؛

♦ توجد علاقة ايجابية بين مشاركة سلاسل القيمة العالمية والنمو الاقتصادي؛

♦ إن الحصة الأكبر من أنشطة الإنتاج المحلي البحتة لها ارتباط سلبي بالنمو الاقتصادي؛

♦ لا يوجد رابط واضح بين حصة القيمة المضافة في التجارة التقليدية والنمو الاقتصادي؛

♦ ان سلاسل القيمة العالمية المعقدة كانت القوة الدافعة الاكثر اهمية للعولمة، اذ تظهر بقوة مع نمو الناتج المحلي الاجمالي العالمي سواء في فترات الازدهار او الركود.

1 Wang, Z. et al.(2017). Measures of participation in global value chains and global business cycles (No. w23222). National Bureau of Economic Research. DOI 10.3386/w23222

10 . دراسة Gonzalez.J.L¹

والتي جاءت بعنوان، "رسم خرائط لمشاركة المؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحجم في رابطة أمم جنوب شرق آسيا في سلاسل القيمة العالمية"، تهدف هذه الدراسة الى تعزيز قاعدة الأدلة حول مشاركة الشركات الصغيرة والمتوسطة في سلاسل القيمة العالمية في المنطقة، وذلك من خلال الجمع بين البيانات على مستوى الشركات من إندونيسيا وسنغافورة وتايلاند وفيتنام مع قاعدة بيانات التجارة العالمية في القيمة المضافة، كما تقدم هذه الدراسة رؤى جديدة حول كيفية مشاركة شركات التصنيع ذات الأحجام المختلفة في سلاسل القيمة العالمية في رابطة أمم جنوب شرق آسيا، سواء من خلال التوريد من سلاسل القيمة العالمية أو البيع فيها، وقد تواجه الشركات الصغيرة والمتوسطة في المنطقة قيودا أكبر من تلك التي تواجهها الشركات الكبيرة في الحصول على مدخلات تنافسية، مما يحد من قدرتها على الاستفادة من سلاسل القيمة العالمية، كما توضح أيضا ما إذا كان استخدام المدخلات والتقنيات الأجنبية يمكن أن يساعد الشركات الصغيرة والمتوسطة على توسيع نشاطها الاقتصادي، و أن الشركات الصغيرة والمتوسطة الأكثر تعرضا للوسائط المستوردة والتكنولوجيات الأجنبية ليس لديها ميل أكبر للتصدير فحسب، بل تميل أيضا إلى الحصول على إنتاجية عمل أعلى حتى ولو لم تقم بالتصدير، وهذا بدوره يشير إلى أن الشركات الصغيرة والمتوسطة قد لا تضطر إلى التصدير للاستفادة من سلاسل القيمة العالمية إذا تمكنت من الاستفادة من فوائد سلاسل القيمة العالمية من جانب المدخلات، ومع ذلك تميل الشركات الصغيرة والمتوسطة إلى تصدير السلع الوسيطة إلى سلاسل القيمة العالمية إما بشكل مباشر أو بشكل غير مباشر، وهو الأهم من خلال البيع إلى شركات محلية أو متعددة الجنسيات أكبر حجما منها والتي تقوم بعد ذلك بالتصدير، حيث ان اهم اهداف خطة العمل الاستراتيجية لرابطة أمم جنوب شرق آسيا لتنمية الشركات الصغيرة والمتوسطة 2016- 2025 هو تعزيز وصول الشركات الصغيرة والمتوسطة إلى الأسواق وتدويلها، من خلال خطط الدعم لتعزيز دمج الشركات الصغيرة والمتوسطة في سلاسل القيمة العالمية، وخلصت هذه الدراسة التي اعتمدت على المنهج التحليلي الى النتائج التالية :

- ♦ تميل الشركات الصغيرة والمتوسطة في المنطقة إلى استخدام قيمة مضافة أجنبية أقل من الشركات الأكبر عند التصدير؛
- ♦ تعد الشركات الصغيرة والمتوسطة في المنطقة أكثر تخصصا من الشركات الكبرى في التصدير المباشر لسلع الوسيطة المتداولة في سلاسل القيمة العالمية، حيث تتمتع بمعدل مشاركة مستقبلية أعلى ولديهم معدل مشاركة متخلف أقل؛

¹ González, J. L. (2017). Mapping the participation of ASEAN small-and medium-sized enterprises in global value chains. <http://dx.doi.org/10.1787/2dc1751e-en>

- ♦ يمكن للشركات الصغيرة والمتوسطة أن تستفيد من مشاركة سلاسل القيمة العالمية من جانب المدخلات عن طريق خفض تكاليف المدخلات اعتماداً على الوسائط المستوردة الأرخص والأكثر تطوراً، ومن خلال استغلال التكنولوجيات الجديدة المتجسدة في المنتجات الرأسمالية الجديدة المتاحة من خلال التجارة الدولية، أو من خلال التعلم والوصول إلى التقنيات الجديدة من الشركات الرائدة ذات التوجه الدولي، أو استغلال الروابط الأخرى الناشئة عن الاستثمار الأجنبي؛
- ♦ إن تجزئة الإنتاج تؤثر على سلاسل القيمة العالمية والوطنية، إذ تتيح فرصاً جديدة للشركات للتخصص في قطاعات معينة من الإنتاج بدلاً من الاضطرار إلى إنتاج منتجات تامة الصنع، وعلى هذا الأساس يمكن للشركات الصغيرة والمتوسطة أن تشارك في سلاسل القيمة العالمية بشكل مباشر عن طريق تصدير المواد الوسيطة أو ما يشار إليه عادة بالمشاركة المستقبلية في سلاسل القيمة العالمية؛
- ♦ من أهم عناصر تدويل الشركات الصغيرة والمتوسطة في المنطقة هي الصادرات غير المباشرة أو بيع المواد الوسيطة لشركات وطنية كبيرة أو متعددة الجنسيات محلياً والتي تقوم بعد ذلك بالتصدير؛
- ♦ يؤدي تحسين تيسير التجارة ودعم أجندة الاتصال المستمرة وخاصة التقليل من قيود الاستيراد إلى تحقيق مكاسب للشركات الكبيرة والصغيرة على حد سواء مما يقلل من تكاليف التصدير والاستيراد.

11. دراسة K.Banga¹

وسميت الدراسة بـ "سلاسل القيمة العالمية وتطور المنتجات - دراسة تجريبية للشركات الهندية"، تهدف الدراسة إلى تحليل تأثير روابط سلاسل القيمة العالمية على ترقية المنتجات، حيث تم طرح ثلاث تساؤلات: ما هو تأثير المشاركة في سلاسل القيمة العالمية على رفع مستوى المنتجات على مستوى الشركات؟، هل يؤدي التكامل المتزايد إلى ترقية المنتج؟، هل تؤثر الحوكمة في ترقية المنتج؟، وللإجابة عن هذه التساؤلات قام الباحث بتقسيم الدراسة إلى ثلاث أقسام، القسم الأول يبحث بشكل تجريبي ما إذا كانت شركات سلاسل القيمة العالمية تنتج سلعا أكثر تطوراً من الشركات التي لا تنتمي إلى سلاسل القيمة العالمية، والقسم الثاني أخذ عينة من شركات سلاسل القيمة العالمية لتحليل تأثير عمق تكامل سلاسل القيمة العالمية على التطور على مستوى الشركة، أما القسم الثالث فقد سلط الضوء على الأنواع المختلفة لهياكل الحوكمة لتحليل كيفية تأثير عدم تناسق القوى على مستويات تطور شركات التوريد في البلدان النامية، حيث جاءت هذه الدراسة قياسية باستخدام نموذج بيانات اللوحة الديناميكية GMM باستخدام قاعدة بيانات Prowess للأداء المالي للشركات الهندية، لسنوات (2000/2001 - 2014/2015)، كما شملت عينة الدراسة مجموعة من الشركات الهندية، اعتماداً على مجموعة من المؤشرات والمتغيرات (مؤشر تكنولوجيا المعلومات والاتصال، مؤشر التطور،

1 Banga, K. (2017). Global Value Chains and Product Sophistication: An Empirical Investigation of Indian Firms. <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3080895>

مؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، مؤشر حصص السوق) وأهم المتغيرات (الصادرات والواردات، الأجور، نفقات البحث والتطوير، نفقات رسوم التراخيص، الحجم، العمر، الاسهم الأجنبية)، وخلصت الدراسة الى النتائج التالية :

♦ إن شركات سلاسل القيمة العالمية الهندية تتمتع في المتوسط بمستوى تطور أعلى من الشركات غير التابعة لسلاسل القيمة العالمية؛

♦ يتيح استيراد المواد الوسيطة للشركات التعلم من التكنولوجيا المتجسدة في المدخلات الأجنبية، في حين أن التصدير إلى الشركات الرائدة الأكثر تقدما يمكن أن يؤدي إلى تدفق المعرفة والمهارات والتدريب؛

♦ بما أن شركات سلاسل القيمة العالمية هي شركات تجارية في اتجاهين، فإنها تتعلم من خلال الاستيراد والتصدير على حد سواء، وتمكنها أوجه التكامل الناتجة من إنتاج سلع أكثر تطورا من شركات التجارة في اتجاه واحد أو الشركات المحلية؛

♦ زيادة الاندماج في سلاسل القيمة العالمية يؤثر بشكل إيجابي وكبير على التطور على مستوى الشركة، ومع ذلك لا ينبغي لشركات التوريد في البلدان النامية أن تتسابق بشكل أعمى للرغبة في توفير فرص أفضل لسلاسل القيمة العالمية؛

♦ الشركات المرتبطة بالسلاسل المقيدة تنتج سلعا أقل تعقيدا بكثير من الشركات المرتبطة بالسلاسل العلائقية، حيث تعمل الشركات المقيدة في ظل عدم التناسق وقد تواجه خطر أن تصبح من الشركات المهيمنة، فالشركات المقيدة لها مستوى تطور اقل بحوالي 5٪ من الشركات العلائقية.

♦ يمكن للشركات الهندية تحسين مستوى منتجاتها بشكل كبير من خلال الاستثمار في قدراتها الابتكارية، وهذا من شأنه ان يسمح لها باستيعاب المعرفة والتكنولوجيا الأجنبية بشكل أفضل؛

♦ خصائص الشركة مثل عمرها وحجمها وتركيز الصناعة بها يلعب دورا كبيرا في مدى تطور الشركة؛

♦ شركات سلاسل القيمة العالمية الهندية التي استثمرت داخليا في التطور أنتجت كفاءتها في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وقدراتها الابتكارية، وحصلتها من العمالة الماهرة، سلعا أكثر تطورا بكثير من الشركات الهندية الأخرى في مجال سلاسل القيمة العالمية.

12 . دراسة O.Cattaneo,et al¹

بعنوان "الإنضمام والارتقاء والقدرة على المنافسة في سلاسل القيمة العالمية"، تهدف الدراسة الى توفير أطر وأدوات تحليلية لقياس وتحسين أداء الدول فيما يتعلق بالمشاركة في سلاسل القيمة العالمية، ومن خلال التركيز العملي الواضح فإنها توفر التوجيه للبلدان الراغبة في الانضمام أو الحفاظ

1 Cattaneo, O., et al. (2013). Joining, upgrading and being competitive in global value chains: a strategic framework. World Bank Policy Research Working Paper, (6406). <https://ssrn.com/abstract=2248476>

على المشاركة، أو الارتقاء إلى أعلى سلاسل القيمة العالمية، وتقديم استراتيجيات لتعزيز الفوائد وتقليل مخاطر مشاركة البلدان النامية في سلاسل القيمة العالمية، وكذا تقييم القدرة التنافسية التجارية، والتي تتم على ثلاث مستويات هي (القدرة على الانضمام الى سلاسل القيمة العالمية، القدرة على البقاء كجزء من سلاسل القيمة العالمية، القدرة على الارتقاء في سلاسل القيمة العالمية)، كما تطرقت ايضا الى أهم قواعد البيانات للمدخلات والمخرجات العالمية المختلفة مثل (wiod ، icio ، miro ، eora)، وكذا أهم مؤشرات قياس الأداء للانضمام الى سلاسل القيمة العالمية مثل (مؤشر الأعمال، مؤشر الأداء اللوجستي ، مؤشر التنافسية العالمية، مؤشر تمكين التجارة)، حيث جاءت هذه الدراسة تحليلية لعدد الدراسات الأدبية وكذا التجريبية ، والتي تركز بشكل أساسي على قياس وتقييم أهمية سلاسل القيمة العالمية، حيث خلصت الدراسة الى النتائج التالية :

- ♦ حولت سلاسل القيمة العالمية التركيز من حواجز التصدير التقليدية إلى حواجز الاستيراد، فالقدرة التنافسية لأي بلد وقدرته على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية تعتمد بقدر كبير على قدرته على استيراد مدخلات ذات مستوى عالمي بكفاءة بقدر ما تعتمد على قدرته على التصدير، ولا يمكن للمؤسسة أن تصبح مصدرا رئيسيا داخل سلاسل القيمة العالمية دون أن تصبح مستوردا رئيسيا أولا، فالصادرات تتطلب الواردات، ويبدو أن حصة كبيرة من الواردات تستخدم كمدخلات للصادرات؛
- ♦ للإرتقاء في سلاسل القيمة العالمية تم تحديد أربعة مسارات (تطوير العمليات أي تنظيم أفضل للإنتاج وإدخال تكنولوجيات جديدة، ترقية المنتج الذي يؤدي إلى إنتاج منتجات أكثر تطورا، التطوير الوظيفي يعمل على زيادة في محتوى المهارات في الإنتاج، التطوير المشترك بين القطاعات أي الانتقال من صناعة إلى أخرى) ؛
- ♦ المناطق التجارية المتكاملة أكثر جاذبية للشركات الرائدة في سلاسل القيمة العالمية، لعدة أسباب عملية مثل

- (تخفيض القيمة التراكمية للتعريفات الجمركية داخل مناطق التجارة الحرة، تخفيف الأعباء الإدارية المرتبطة بقواعد المنشأ، إمكانية تتبع المنتجات، التنسيق المتبادل للمعايير على طول سلسلة الإنتاج) ؛
- ♦ تعتبر تكاليف الإنتاج والنقل والاستثمار والحواجز الضريبية وفوارق الأجور من أهم النقاط الرئيسية لقرارات الشركات الرائدة في سلاسل القيمة العالمية بالاستثمار أو الإنتاج في البلدان النامية؛
- ♦ يشكل تصاعد (تراكم) التعريفات عائقا مباشرا أمام الإستعانة بمصادر خارجية في مراحل الإنتاج الرئيسية، كما أنه يقلل من طول سلاسل القيمة العالمية، ومن آفاق تحسين البلدان النامية داخل سلاسل القيمة العالمية؛

♦ للتقليل من مخاطر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، على الشركات الرائدة الالتزام بالمبادئ الرئيسية للإستثمار والأعمال المسؤولة، وكذا مكافحة الفساد بكل أشكاله والمحافظة على البيئة، فإن بعض المخططات التجارية خلقت حوافز لتبني معايير أعلى، على سبيل المثال في نظام الأفضليات الأوروبي المعمم (GSP+) الذي يربط بعض التخفيضات الجمركية بالإمتثال لعدد من الإتفاقيات الدولية المتعلقة بحقوق العمل وحماية البيئة؛

♦ تساهم التحويلات والآثار الغير مباشرة لسلاسل القيمة العالمية في تكلفة بناء القدرات وتنميتها التي تتحملها عادة الحكومة والشركات المحلية، فالشركات المتعددة الجنسيات تستثمر أحيانا في المنافع العامة، مثل السلامة على الطرق أو التعليم أو مكافحة الفساد وتدريب العمال، لتحسين بيئة الأعمال العامة في البلاد، أو في البنية التحتية كالطرق والإتصالات.

ثالثا: الدراسات التي تناولت العلاقة بين تيسير التجارة وسلاسل القيمة العالمية :

1. دراسة Takpara, M.M.¹

والتي جاءت بعنوان " السياسة التجارية والمشاركة الأفريقية في سلاسل القيمة العالمية: هل تيسير التجارة مهم ؟"، حيث تقدم هذه الدراسة تقييما تجريبيا لمساهمة تيسير التجارة لمشاركة بلدان إفريقيا جنوب الصحراء في سلاسل القيمة العالمية، كما استخدمت هذه الدراسة بيانات جديدة ذات قيمة مضافة لعينة من 25 دولة من دول افريقيا جنوب الصحراء نذكر منها (جنوب افريقيا، بوتسوانا، بورندي، الكاميرون، التشاد، ساحل العاج ...) خلال الفترة الممتدة من (2004 – 2017)، جاءت هذه الدراسة قياسية باستخدام انحدار المربعات الصغرى العادية المجمع (OLS) وتقديرات المربعات الصغرى ذات المرحلتين المتغيرتين (IV-2SLS) اعتمادا على المؤشرات التالية (كفاءة الحدود والنقل، تكنولوجيا المعلومات والاتصال، البنية التحتية المادية، التعريفات الجمركية، بيئة الاعمال، فعالية الحكومة، الانفتاح التجاري، الاستثمار الاجنبي المباشر، الناتج المحلي الاجمالي للفرد، تكوين راس المال الاجمالي الثابت، السكان، التصنيع، القيمة المضافة المحلية، القيمة المضافة الاجنبية) حيث خلصت الدراسة الى النتائج التالية :

♦ على المستوى القطاعي: تساهم البنية التحتية المادية وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات وبيئة الأعمال بشكل إيجابي في التكامل الأولي لسلاسل القيمة العالمية في قطاعات الزراعة والأغذية والمشروبات والمنسوجات والملابس؛

♦ تؤثر كفاءة الحدود والنقل بشكل إيجابي على المشاركة الأولية لبلدان أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى في قطاع الأغذية والمشروبات؛

¹ Takpara, M. M., Djiogap, C. F., & Sawadogo, B. (2023). Trade Policy and African Participation in Global Value Chains. Journal of Economic Integration, 38(1), 59-92. <https://doi.org/10.11130/jei.2023.38.1.59>

♦ ان الإجراءات الإدارية المطولة وبيئة الأعمال غير المواتية والبيئة التنظيمية تؤثر سلبا على التكامل في سلاسل القيمة العالمية؛

♦ إن كفاءة الحدود والنقل التي يتم تسجيلها من خلال عدد الأيام والوثائق الخاصة بالتصدير والاستيراد، أمر بالغ الأهمية أيضا في تكامل بلدان أفريقيا جنوب الصحراء مع سلاسل القيمة العالمية؛

♦ الزيادة في حجم السوق تؤدي الى الاندماج الاسرع في سلاسل القيمة العالمية؛

♦ يؤثر متوسط التعريف المطبقة سلبا على المشاركة الأولية لبلدان أفريقيا جنوب الصحراء في سلاسل القيمة العالمية وهذا يدل على أن التعريفات المطبقة تعيق مشاركة هذه البلدان في سلاسل القيمة العالمية؛

♦ جاء تأثير الاستثمار الأجنبي المباشر وفعالية الحكومة عكس المتوقع فقد اثر تأثيرا سلبيا على مشاركة البلدان النامية في سلاسل القيمة العالمية.

♦ إن تيسير التجارة يساهم بشكل إيجابي في الاندماج الأولي لبلدان إفريقيا جنوب الصحراء في سلاسل القيمة العالمية؛

♦ مؤشرات تيسير التجارة مثل البنية التحتية المادية وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات وكفاءة الحدود والنقل تساهم بشكل إيجابي في المشاركة الأولية لبلدان إفريقيا جنوب الصحراء في سلاسل القيمة العالمية؛

♦ تساهم البنية التحتية المادية وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات وكفاءة الحدود والنقل في المشاركة النهائية في سلاسل القيمة العالمية.

2 . دراسة 1 Martinez-Zarzoso, I

والتي جاءت بعنوان: "تسهيل التجارة وسلاسل القيمة العالمية في عالم ما بعد الوباء"، إن الهدف من هذه الدراسة هو تحديد المزايا المستمدة من تحسين تدابير تيسير التجارة التي تساعد في تقليل الحواجز التجارية بين البلدان، بما في ذلك التأخير الزمني والأعباء الإدارية للمنتجات والخدمات المتبادلة، وقد جاءت في شقين، الشق الاول يدرس آثار تنفيذ تدابير تيسير التجارة على تدفقات التجارة الدولية وعلى المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، اما الشق الثاني فيقدم توصيات سياسية لتطوير اسيا والمحيط الهادئ، وكذا التحقيق في العلاقة بين تيسير التجارة والصادرات (إجمالي الصادرات و المشاركة في سلاسل القيمة العالمية)، لعينة عالمية من البلدان شملت 144 دولة، وفترة زمنية حديثة (2015-2021) والتي تغطي فترات ما قبل الجائحة وما بعدها، حيث جاءت هذه الدراسة قياسية باستخدام نموذج الجاذبية، واعتمدت الدراسة على المتغيرات التالية : الناتج المحلي الاجمالي، الناتج

1 Martínez-Zarzoso, I. (2023). Trade Facilitation and Global Value Chains in a Post-Pandemic World. <https://doi.org/10.56506/YUCF1465>

المحلي الاجمالي للفرد، تكلفة التصدير، تكلفة الاستيراد، التجارة في السلع، ومؤشرات الاداء اللوجستي، التجارة في الخدمات، عدد المستندات المطلوبة في التجارة، تكلفة التجارة عبر البلدان، مؤشر سلاسل القيمة العالمية، بيانات ممارسة أنشطة الأعمال، مقياس الشفافية، الاجراءات الشكلية، العبور وكذا متغيرات الجاذبية كالمسافة واللغة والحدود، وقد خلصت الدراسة الى النتائج التالية :

♦ مؤشر تيسير التجارة TFI يشير المعامل إلى أن زيادة نقطة مئوية واحدة في مؤشر المصدرين تزيد التجارة بحوالي 1.34 بالمئة، حيث يشمل مؤشر تيسير التجارة الشامل (الشفافية، والإجراءات الشكلية والورقية، والمؤسسات، وعبور الحدود)؛

♦ ان البلدان في آسيا والمحيط الهادئ تعمل عموما حول المتوسط العالمي في بعض الفئات، مثل العبور والشفافية، و أقل قليلا فيما يتعلق بإجراءات الحدود، بخلاف ذلك فإن أداء آسيا والمحيط الهادئ أسوأ من المتوسط العالمي في ما يخص حالة التجارة والمؤسسات اللأورقية ؛

♦ تم الحصول على أعلى تأثير من حيث الحجم لدرجة تصنيف الشفافية 1.97، تليها الإجراءات الشكلية والمؤسسات، في حين أن إجراءات تيسير التجارة غير الورقية وتيسير التجارة المستدامة لا تعتبر ذات دلالة إحصائية؛

♦ ان مؤشرات تيسير التجارة فقط للمصدر هي ذات دلالة إحصائية، في حين أن تلك الخاصة بالمستورد ليست ذات دلالة إحصائية، وبالمثل فإن الناتج المحلي الإجمالي للمصدر هو الوحيد الذي له دلالة إحصائية ويظهر تأثيرا أكثر من نسبي على الصادرات، في حين أن الناتج المحلي الإجمالي للمستورد ليس كذلك، أما المتغير الوهمي للنقل والمواصلات فيظهر تأثيرا ضعيفا؛

♦ أفضل درجة في عناصر الشفافية كانت من نصيب دول شرق آسيا، في حين أن الأسوأ يشير إلى بلدان في منطقة المحيط الهادئ دون الإقليمية؛

♦ ان التدابير الموجهة لتحسين الترتيبات المؤسسية للوكالات الحدودية، وإنشاء مشغلين مرخصين، ونشر متوسط أوقات الإصدار (الشفافية) لها تأثير أكثر من النسبي على الصادرات؛

♦ ان تدابير الشفافية المتزايدة ستعزز الصادرات من السلع المصنعة بشكل أكبر للبلدان منخفضة الدخل، وتشمل النشر المسبق للوائح التجارة الجديدة على الإنترنت ومشاورات أصحاب المصلحة حول مسودة اللوائح الجديدة، علاوة على ذلك، فإن السياسات الموجهة نحو تحسين جودة المؤسسات ستؤدي الى تطوير وتعميق سلاسل القيمة العالمية؛

♦ ان تدابير تيسير التجارة المتعلقة بالشفافية والمؤسسات والإجراءات الشكلية لها أهمية قصوى، في حين أن إجراءات تيسير التجارة المستدامة لا تزال في مهدها، كما ان هناك حاجة إلى مزيد من البيانات لإجراء تقييم مناسب لفعاليتها حيث يرتبط تنفيذ تيسير التجارة المستدامة بتخفيض الوقت والتكلفة

للتصدير والاستيراد، وكذلك بالتحسينات في أداء الخدمات اللوجستية، مما يشير إلى أهمية تقليل الوقت اللازم للتجارة، أي للتصدير والاستيراد مع تنفيذ تدابير السياسة المستهدفة الموجهة نحو تقليل هذه الأوقات، علاوة على ذلك فإن تنفيذ تدابير تيسير التجارة له تأثير كبير على صادرات السلع المصنعة بشكل عام .

3 . دراسة Zhang,R et al¹

الورقة البحثية موسومة بـ "أثر إتفاقيات التجارة الحرة على تجارة سلسلة القيمة العالمية، من منظور الروابط الخلفية لسلاسل القيمة العالمية"، وتبحث هذه الورقة البحثية في آثار ترويج الصادرات لإتفاقيات التجارة الحرة على تجارة البلدان الأعضاء في سلاسل القيمة العالمية، كما تضع إتفاقية التجارة الحرة وتجارة سلاسل القيمة العالمية ممثلة بصادرات القيمة المضافة FVA في إطار عمل موحد وذلك استناداً إلى إعادة بناء عمق منطقة التجارة الحرة محل الدراسة والتحليل التفصيلي لحجم الاقتصاديات محل التحليل، خلال الفترة الممتدة من (2000-2014)، وقد شملت الدراسة 42 دولة من الدول المتقدمة والنامية، الأعضاء في إتفاقية التجارة الحرة، وقد استخدمت الدراسة نموذج الجاذبية لقياس مدى تأثير عوامل إتفاقية التجارة الحرة على التجارة الثنائية، والحد الأقصى من الاحتمالية التقديرية، وكان المتغير التفسيري المستقل الرئيسي عمق إتفاقيات التجارة الحرة، أما المتغيرات التابعة فتمثلت في إجمالي قيمة الصادرات الأجنبية ذات القيمة المضافة (FVA) والتي تعكس مساهمة قطاعات أو عناصر الإنتاج الأجنبي في الصادرات الوطنية، القيمة المضافة المتجسدة في الصادرات النهائية، وذلك بهدف تحديد القيمة المضافة التي يتم خلقها في الاقتصاد الوطني وربطها بتجارة سلاسل القيمة العالمية كروابط أمامية. القيمة المضافة للصادرات الوسيطة، وتعكس القيمة المضافة التي تخصصها العوامل الأجنبية في صادرات المنتجات الوسيطة، وتعكس بشكل مباشر مشاركة دولة من الروابط الخلفية في سلاسل القيمة العالمية، القيمة المضافة للشريك في الصادرات، ويعكس العلاقة التجارية بين المصدر والمستورد من منظور الروابط الخلفية، القيمة المضافة لصادرات طرف (دول) ثالث، وتمثل مساهمة عوامل أطراف ثالثة خارج إتفاقية التجارة الحرة في تجارة سلاسل القيمة العالمية للدول الأعضاء في الإتفاقية، حيث استمدت بيانات التصدير من WIOD، وتحليل القيمة المضافة من معهد أبحاث سلاسل القيمة العالمية، ومتغيرات عمق إتفاقيات التجارة الدولية من البنك الدولي، وقد خلصت الدراسة إلى النتائج التالية:

1 Zhang, R., Zhao, J., & Zhao, J. (2021). Effects of free trade agreements on global value chain trade----a research perspective of GVC backward linkage. Applied Economics, 53(44), 5122-5134. <https://www.tandfonline.com/loi/raec20>

- ♦ أن عمق اتفاقيات التجارة الحرة له آثار إيجابية كبيرة على كل من إجمالي التجارة والصادرات ذات القيمة المضافة الأجنبية بين الدول الأعضاء؛
- ♦ سيؤدي كل بند أساسي إضافي في اتفاقية التجارة الحرة إلى زيادة في الصادرات ذات القيمة المضافة الأجنبية بنسبة 0.27%؛
- ♦ لا تعزز اتفاقيات التجارة الحرة مستويات التصدير لسلاسل القيمة البسيطة وسلاسل القيمة المعقدة فحسب، بل تعزز الصادرات ذات القيمة المضافة لجميع البنود الفرعية لتجارة سلاسل القيمة العالمية على مستويات مختلفة؛
- ♦ اتفاقيات التجارة الحرة لها تأثير ترويجي كبير على الصادرات الأجنبية ذات القيمة المضافة الوسيطة مقارنة بالصادرات النهائية ذات القيمة المضافة؛
- ♦ إن الفجوات في مستويات التنمية الاقتصادية بين أعضاء اتفاقية التجارة الحرة وهياكل اتفاقية التجارة الحرة يمكن أن تؤدي إلى تأثيرات غير متكافئة وغير متجانسة على القيمة المضافة في صادرات الدول الأعضاء؛
- ♦ فيما يتعلق بمحتويات اتفاقية التجارة الحرة، فإن بنود WTO-X¹ التي تركز أكثر على تنسيق السياسة التجارية خلف الحدود لها تأثيرات أكثر أهمية على صادرات FVA لأعضاء اتفاقية التجارة الحرة.

4. دراسة Adou, N. S. B²

والتي جاءت بعنوان: "سلسلة القيمة العالمية في غرب إفريقيا، هل تيسير التجارة مهم؟"، تهدف هذه الدراسة إلى تقييم تأثير تيسير التجارة على مشاركة بلدان غرب أفريقيا في سلاسل القيمة العالمية حيث سعت هذه الدراسة إلى إقامة صلة بين تيسير التجارة وسلاسل القيمة العالمية، وقياس تأثير تيسير التجارة على بقاء الصادرات، خاصة بالنسبة للمنتجات الجزئية والمكونات المستخدمة للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية، وذلك للفترة الممتدة من (1995 – 2019)، وقد اتبعت هذه الدراسة مجموعة من الأساليب الاقتصادية القياسية كطريقة تحليل البقاء باستخدام تقديرات Kaplan Meier، وكذا استخدام نموذج الاحتمالية حيث اعتمدت الدراسة على المتغيرات التالية (تكاليف

1. تعريف أحكام WTO-X على أنها تلك التي تنظم المجالات التي لم يشملها قانون منظمة التجارة العالمية، بما في ذلك المجالات الخارجة عن ولاية المنظمة، كالاستثمار والقانون البيئي والسلامة النووية. تحتوي على التزامات تتعامل مع قضايا أخرى. كما يجب تفسير أحكام WTO-X في ضوء ما يتعلق بالقانون البيئي الدولي والقانون الدولي لحقوق الإنسان، ولا سيما الاتفاقات البيئية متعددة الأطراف (MEAs) ومبادئ منظمة العمل الدولية (ILO). العديد من بنود "renvoi" التي تعيد صياغة التزامات الأطراف وفقاً إلى الاتفاقات البيئية متعددة الأطراف أو مبادئ منظمة العمل الدولية.

See; Duong, T. T. T. (2021). WTO + and WTO-X provisions in the European Union-Vietnam Free Trade Agreement: a "fruit salad tree" is yet to grow. Asia Europe Journal. doi:10.1007/s10308-021-00618-2

2 Adou, N. S. B. (2021). Global Value Chain in West Africa, does trade facilitation matters? <https://ageconsearch.umn.edu/record/333257>

التجارة غير الجمركية، البنية التحتية الناعمة والصلبة، جودة الاطار المؤسسي متغيرات الحوكمة وسيادة القانون والفساد، حجم سوق التصدير، الاتفاقيات التجارية التفاضلية، سعر الصرف، الاستثمار الاجنبي المباشر، معدل التضخم، نصيب الفرد من الناتج المحلي الاجمالي، المسافة، الحدود المشتركة ، اللغة) وقد خلصت الدراسة الى النتائج التالية :

♦ لم تندمج دول غرب افريقيا ECWAS بشكل كلي في سلاسل القيمة العالمية مقارنة بدول شرق اسيا ولكنها تلعب دورا كبيرا من حيث بقاء الصادرات بين الدول الافريقية، حيث لا يزال بقاء الصادرات في هذه الدول قصير الاجل؛

♦ بالنسبة للصادرات نحو البلدان ذات الدخل المرتفع، تصل نسبة 42% من هذه الصادرات إلى العام الثاني بينما تبقى أقل من 10% فقط خلال العام الرابع؛

♦ بالنسبة للصادرات نحو البلدان ذات الدخل المتوسط، تتلاشى ما نسبته 57% من هذه الصادرات بعد العام الاول واكثر من 90% بعد العام الخامس؛

♦ بالنسبة للصادرات نحو البلدان ذات الدخل المنخفض، فهي تتلاشى بسرعة حيث تبقى نسبة 10% الى السنة الثالثة؛

♦ الصادرات ذات الحجم الضخم اكثر استقرارا حيث ان 15% الى 22% تبقى للسنة الثانية و الرابعة على التوالي؛

♦ يزيد مؤشر تيسير التجارة المستند الى التعريفات الجمركية من احتمال استمرار التصدير؛

♦ يساعد نصيب الفرد من الناتج المحلي الاجمالي على تحسين فترة التصدير؛

♦ لا يساعد معدل التضخم على تحسين بقاء الصادرات؛

♦ الدول ذات اللغة المشتركة والحدود المشتركة تندمج بسهولة في سلاسل القيمة العالمية؛

♦ الاستثمار الاجنبي المباشر ايجابي وهام اذ انه يستهدف البنية التحتية لتيسير التجارة ويقلل المخاطر التي تتعرض لها الحكومات ويعزز تنوع التجارة؛

♦ الاستقرار الحكومي يحسن من مدة التجارة لدول غرب افريقيا؛

♦ يساعد سعر الصرف على تحسين بقاء الصادرات مما يعني ان تقلبات سعر الصرف لا تؤثر بشكل

كبير على التجارة والمشاركة في سلاسل القيمة العالمية؛

♦ التركيز على التغيرات الاسمية والحقيقية والتي تؤثر بشكل غير مباشر على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية مهمه لهذه البلدان؛

♦ من المرجح أن توفر اتفاقية التجارة الحرة القارية الأفريقية الجديدة (ACFTA) إطارا أفضل لهذه البلدان لإفادة سوق أكبر، ولكن يجب أيضًا أن تعزز تسهيل التجارة.

5. دراسة Laget, E. et al¹

والتي جاءت بعنوان: "اتفاقيات التجارة العميقة وسلاسل القيمة العالمية"، استغلت هذه الورقة مجموعة بيانات جديدة حول محتوى اتفاقيات التجارة التفضيلية والبيانات المتعلقة بالتجارة في القيمة المضافة، وفي الأجزاء والمكونات لتقدير تأثير اتفاقيات التجارة العميقة على روابط الإنتاج الثنائية عبر الحدود، والنظر في كيفية تغير تأثير محتوى اتفاقيات التجارة التفضيلية العميقة اعتماداً على مستوى تطور البلدان المشاركة في الاتفاقيات التجارية وذلك للفترة الممتدة من (1995 – 2014)، لعينة من 184 دولة، حيث جاءت هذه الدراسة قياسية باستخدام نموذج الجاذبية وفق مقدر PPML، وبالإعتماد على المتغيرات التالية: القيمة المضافة المحلية، القيمة المضافة في السلع الوسيطة، وقت الاستيراد والتصدير، الاتفاقيات، الاتفاقيات الثنائية، استمدت البيانات من، قاعدة بيانات المدخلات والمخرجات العالمية وقاعدة بيانات البنك الدولي و EORA و GATA، وقد خلصت الدراسة الى النتائج التالية:

- ♦ ان العلاقة الإيجابية بين الاتفاقات العميقة وتكامل سلاسل القيمة العالمية، مدفوعة بتجارة القيمة المضافة الوسيطة بدلا من السلع والخدمات النهائية؛
- ♦ يؤدي إضافة مجال السياسة إلى اتفاقية التجارة التفضيلية إلى زيادة القيمة المضافة المحلية الوسيطة (الروابط الأمامية لسلاسل القيمة العالمية)، والقيمة المضافة الأجنبية للوسطاء (روابط السلاسل العالمية للقيمة المتخلفة)، بنسبة 0.48 و 0.38 في المائة على التوالي؛
- ♦ معاهدات الاستثمار الثنائية لها تأثير إيجابي على التجارة ذات الصلة بسلاسل القيمة العالمية؛
- ♦ الاتفاقيات العميقة ذات أهمية كبيرة في سياق عمليات الإنتاج المجزأة، وترتبط زيادة انحراف معياري واحد في عدد المخصصات بزيادة قدرها 0.04 % في القيمة المضافة المحلية للصادرات النهائية، وزيادة بنسبة 0.09 % في القيمة المضافة المحلية للصادرات الوسيطة؛
- ♦ تميل البلدان إلى تصدير المزيد من السلع التي تتضمن السلع والخدمات الأجنبية الوسيطة إلى الشركاء الذين وقعت معهم اتفاقية التجارة التفضيلية التي تغطي المزيد من مجالات السياسة، حيث يمكن للاتفاقيات الأعمق أن تزيد من التكامل في سلاسل القيمة في المراحل المتوسطة من الإنتاج؛ حيث أن إضافة بند في الاتفاقية يؤدي إلى زيادة القيمة المضافة الأجنبية للصادرات الوسيطة بنسبة 0.38 %؛

1 Laget, E., Osnago, A., Rocha, N., & Ruta, M. (2020). Deep trade agreements and global value chains. *Review of Industrial Organization*, 57, 379-410. <https://doi.org/10.1007/s11151-020-09780-0>

♦ على المستوى القطاعي تعتبر الاتفاقات التجارية العميقة أكثر صلة بالصناعات ذات القيمة المضافة الأعلى، مما يشير إلى أن الترتيبات التجارية الأعمق تساعد البلدان على الاندماج في الصناعات ذات المستويات الأعلى من القيمة المضافة؛

♦ ان الأحكام الصادرة عن منظمة التجارة العالمية الحالية، مثل سياسة المنافسة والاستثمار، هي محركات رئيسية للعلاقة بين الاتفاقات التجارية العميقة والتجارة ذات الصلة بسلاسل القيمة العالمية، ولاسيما بالنسبة لاتفاقات التجارة الحرة بين الشمال والجنوب، لا تزال الأحكام الحدودية محركا مهما لتجارة السلاسل العالمية للقيمة لمنطقة التجارة الحرة بين الجنوب والجنوب.

6. دراسة Diakantoni, A. et al¹

والتي وسمت بعنوان: " تراكم تكاليف التجارة والقدرة التنافسية في سلاسل القيمة العالمية"، تهدف هذه الدراسة الى قياس آثار تكاليف التجارة على القدرة التنافسية على مستوى الصناعة المحلية والعالمية، استنادا على الآثار المالية لتكاليف التجارة على مستوى الشركات، وتحديد آثار الرفاهية المتعددة الأطراف الناجمة عن خفض تكاليف التجارة لسنة 2011، وقد شملت عينة الدراسة 61 دولة من مختلف الاقتصاديات حول العالم منها (الأرجنتين، استراليا، بلجيكا، بلغاريا، كندا، التشيلي، البرتغال، السعودية، اسبانيا، الولايات المتحدة الامريكية، وكان التركيز الاكبر على إندونيسيا، روسيا، البرازيل، الهند، الصين، ايطاليا) وقد استخدمت الدراسة منهج تحليل الشبكة SNA وقياسيا نموذج الجاذبية، اعتمادا على المؤشرات التالية : القيمة المضافة في السلع الوسيطة، مؤشر المركزية، مؤشر الاداء اللوجستي LPI، كفاءة التخليص الجمركي، جودة البنية التحتية للتجارة والنقل، سهولة ترتيب الشحنات، كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية، القدرة على تتبع الشحنات وتعقبها، وقت التسليم، مؤشر التجارة عبر الحدود TAB، التعريفات الجمركية، وقد خلصت الدراسة الى:

- ♦ إن التأثير المتتالي للتعريفات الجمركية وتكاليف التجارة الأخرى على تكلفة الإنتاج المحلي يفوق الحوافز الضريبية التي تستطيع الحكومة تقديمها للشركات المصدرة؛
- ♦ إن سياسة التعريفات الجمركية وتيسير النقل والتجارة لها تأثير واضح على القدرة التنافسية فالحماية الفعالة العالية من خلال التعريفات الجمركية المرتفعة وارتفاع تكاليف التجارة عبر الحدود، تؤدي في أحسن الأحوال إلى ارتفاع الأسعار المحلية، وفي أسوأ الأحوال تؤدي إلى تضخم الأسعار فتكون أعلى بكثير من الأسعار الدولية؛

1 Diakantoni, A., et al. (2017). Accumulating trade costs and competitiveness in global value chains. <https://doi.org/10.30875/7ed74c28-en>

♦ إن الصناعات التي تسجل معدل فائدة مرتفع على إنتاجها الناتج على ارتفاع الرسوم الاسمية، وارتفاع تكاليف النقل والتصاعد الحاد في التعريفات الجمركية، لن يكون لديها حافز كبير للتصدير لأن معدل العائد في السوق المحلية أعلى؛

♦ تنجم معظم الاحتكاكات التجارية ضمن معاملات سلاسل القيمة العالمية عن تكاليف النقل ونقص الظروف اللوجستية وشروط تيسير التجارة ويقدر معدل حدوثها بالتعريفات الجمركية حسب القيمة ب 17%؛

♦ يمكن لتكاليف التجارة أن تزيد متوسط السعر المحلي للمنتجات القابلة للتداول بنسبة تصل إلى 80% بمجرد أخذ التكاليف الجمركية وغير الجمركية بالاعتبار في بعض البلدان؛

♦ إن التكاليف غير النقدية، ولاسيما التأخير في التسليم، تكون ذات أهمية عندما يكون تصنيع السلع مجزأ عبر عدة بلدان، مما يؤدي الى تعطيل سلسلة التوريد بأكملها؛

♦ يمكن خفض تكاليف الشحن من خلال تشجيع خلق سوق شحن دولية أكثر تنافسية؛

♦ تزداد تكاليف التجارة المتراكمة مع طول سلاسل القيمة العالمية؛

♦ العلاقة بين الحصول على درجة عالية في مؤشر LPI والدور المركزي في التجارة العالمية هي علاقة إيجابية، (معامل الارتباط 0.3)، وهذا يعني أن بعض البلدان التي تحتل مرتبة عالية من حيث التجارة لا تحقق نتائج جيدة من حيث تيسير التجارة بشكل عام؛

♦ إن تكاليف التجارة المتتالية لا تعاقب المستهلك النهائي فحسب، بل إنها تؤدي إلى تآكل القدرة التنافسية للصناعة المحلية وتقلل من فعالية استراتيجيات التصنيع القائمة على التصدير؛

♦ إن فوائد اتفاقية تيسير التجارة لمنظمة التجارة العالمية من حيث المكاسب من التجارة سوف يشعر بها الاقتصاد المنفذ لها، من خلال شركائه التجاريين المباشرين، وستكون مفيدة أيضاً للمجتمع بأكمله،

ويعزى ذلك مباشرة إلى الطريقة التي تتراكم بها تكاليف التجارة في سلاسل القيمة العالمية؛

7. دراسة Shepherd, B¹

والتي جاءت بعنوان "تيسير التجارة وسلاسل القيمة العالمية : فرص التنمية المستدامة"، تهدف هذه الدراسة إلى معرفة وتحليل كيف يمكن لبرامج تيسير التجارة أن تساعد أقل البلدان نمواً على تحقيق فرص التنمية المستدامة والشاملة في سياق الإنتاج المجزأ، كما تسلط الضوء على أهمية السياسات التجارية المصممة جيداً للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية، كما تؤكد أيضاً على الأهمية المركزية للسياسات التكميلية، مثل تكوين رأس المال البشري، لمسارات الإرتقاء الديناميكي في البلدان

1 Shepherd, B. (2016). Trade facilitation and global value chains: Opportunities for sustainable development. Geneva: International Centre for Trade and Sustainable Development (ICTSD).
<https://www.tralac.org/images/docs/10907/trade-facilitation-and-global-value-chains-opportunities-for-sustainable-development-ictsd-october-2016.pdf>

منخفضة الدخل، واستخلاص الآثار السياسية من الاحتمالات والمخاطر المرتبطة بسلاسل القيمة العالمية، فيما يتعلق بالجوانب الرئيسية للتنمية الاجتماعية والاقتصادية، العمل اللائق، وعدم المساواة، وإدماج الجنسين والاستدامة البيئية، كما تساهم أيضا هذه الدراسة في مساعدة الباحثين وصانعي القرارات في مساعيهم وبحوثهم، وقد اعتمدت هذه الدراسة على المنهج التحليلي وذلك من خلال توفير تحليل مفاهيمي للروابط بين تيسير التجارة وسلاسل القيمة العالمية، مع التركيز بشكل خاص على حالة البلدان منخفضة الدخل وأقل البلدان نموا منها : الفلبين والهند، السنغال وتايلاند وكذا دول من جنوب وشرق آسيا ودول من شرق أفريقيا، وأهم النتائج التي توصلت إليها الدراسة :

- ♦ لا تتطلب سلاسل القيمة العالمية نقلة نوعية عندما يتعلق الأمر بعلاقتها بالتنمية المستدامة؛
- ♦ يمكن أن يؤدي تحسين تيسير التجارة إلى توسيع نشاط سلاسل القيمة العالمية، بما في ذلك في البلدان منخفضة الدخل وأقل البلدان نموا، وتلك الآلية الأساسية في العمل هي مجرد امتداد وتكثيف للأنشطة الاقتصادية التي تجري على النحو التالي: العمل اللائق، وإدماج الجنسين، الآثار الاقتصادية، والاستدامة البيئية، التي لا تختلف نوعيا عن تلك التي يواجهها صانعو القرار يوميا؛
- ♦ أهم شيء يمكن لواضعي السياسات القيام به لضمان توافق نشاط سلاسل القيمة العالمية مع التنمية المستدامة، هو وضع الهياكل التنظيمية المحلية المناسبة، تشمل الأمثلة معايير العمل الأساسية، واللوائح البيئية، وقوانين مكافحة التمييز؛
- ♦ يحتاج صانعو السياسات إلى ترك مجال لتشغيل القواعد والمعايير الخاصة في مجالات مثل العمل والبيئة؛

♦ تستجيب الشركات الرائدة في سلاسل القيمة العالمية لمطالب المستهلكين في البلدان المتقدمة، الذين يعبرون بشكل متزايد عما يفضلونه، على الأقل في بعض قطاعات السوق، نتيجة لذلك هناك مجال واضح لمعايير موردي سلاسل القيمة العالمية لتكون أعلى من المستوى السائد في بقية السوق المحلية، وتحتاج هذه العملية إلى التسهيل، حيث إنها خطوة نحو تحسين المعايير تدريجيا، حيث يفتقر العديد من البلدان منخفضة الدخل وأقل البلدان نموا إلى البنية التحتية للمعايير المحلية، اذ يعد تطوير المعايير وزيادة إلمام القطاع الخاص بها جزءا من عملية الإرتقاء التي يمكن أن تسهلها سلاسل القيمة العالمية؛

♦ ان معظم سلاسل القيمة لها في الواقع بعد إقليمي هام، فظهور نموذج الأعمال لأول مرة في صناعات معدات النقل والمنتجات الكهربائية في شرق وجنوب شرق آسيا، حيث لعبت الشركات اليابانية الدور القيادي؛

♦ إن الاتصال الإقليمي هو محدد مهم لتكامل سلسلة القيمة، بمعنى أن جودة البنية التحتية في البلدان المجاورة ذات صلة بالدرجة التي يمكن أن تندمج بها شركات بلد معين في الأسواق العالمية، يعزز هذا الاستنتاج الحاجة إلى الاهتمام بالممرات الاقتصادية في سياق المعونة من أجل التجارة، وي طرح بشكل عام قضية تنسيق سياسات البنية التحتية، وربما العوامل الأخرى التي تقلل تكاليف التجارة، على أساس إقليمي؛

♦ تحتاج المؤسسات العالمية التي تعمل على خفض تكاليف التجارة إلى العمل بشكل تعاوني مع المجموعات الاقتصادية الإقليمية وبنوك التنمية، وكذلك الجهات الفاعلة في القطاع الخاص، ولدعم هذه العملية ومن الأمثلة الهامة على ذلك التدابير غير الجمركية، بما في ذلك معايير المنتج، تدعم TMEA بنشاط مجموعة شرق إفريقيا (EAC) في برنامجها لتنسيق المعايير، والذي يمكن أن يقلل تكاليف التجارة من خلال تبسيط المعايير التي يحتاجها المنتجون من أجل خدمة السوق الإقليمية، هناك الكثير من الأمل في نهج (TMEA-EAC) لتيسير التجارة، وفي حالة تلبية أهدافهم، ستكون شرق إفريقيا في وضع أفضل للمشاركة في أنشطة سلاسل القيمة العالمية، بما في ذلك القطاعات الناشئة .

8 . دراسة Allard, C. et al¹

والتي جاءت بعنوان: "التكامل التجاري وسلاسل القيمة العالمية في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى"، حيث تهدف هذه الدراسة الى قياس مدى التكامل التجاري لبلدان افريقيا جنوب الصحراء الكبرى منها (جنوب افريقيا، النيجر، مالي، غانا، الكاميرون، ساحل العاج، زامبيا، الكونغو اثيوبيا، اوغندا، ملاوي) في الاقتصاد العالمي وكذلك داخل المنطقة خلال الفترة الممتدة من (1995-2013)، ولتقييم هذا التكامل قسمت الدراسة الى اربعة فصول حيث جاء الفصل الاول لتحليل التكامل التجاري للمنطقة وما شهدته التجارة من نمو سريع على مدى عشرين سنة، وجاء الفصل الثاني لقياس المركزية في العالمية وشبكة التجارة الاقليمية لدول المنطقة، كما قدم الفصل الثالث على قياس الانفتاح التجاري واداء الاقتصاد الكلي لهذه الدول وقدمت الدراسة في الفصل الرابع قياس تكامل سلاسل القيمة العالمية باستخدام قاعدة بيانات Eora والتي توفر جداول المخرجات والمدخلات متعددة المناطق، كما استخدمت الدراسة عدة مناهج قياسية (نموذج الجاذبية، طريقة المربعات الصغرى، خوارزمية page rank) اعتمادا على المتغيرات التالية (الناتج المحلي الاجمالي، حجم الصادرات، حجم الواردات، نصيب الفرد من الناتج المحلي الاجمالي، المسافة، اللغة، الاستعمار، الساحل، البنية التحتية، الايمان المحلي، سيادة القانون، التعليم، التعريفات الجمركية، القيمة

1 Allard, C., Kriljenko, et al. (2016). Trade integration and global value chains in sub-Saharan Africa: In pursuit of the missing link. International Monetary Fund. <https://doi.org/10.5089/9781498349901.087>

المضافة الأجنبية، القيمة المضافة المحلية للاستهلاك المحلي، القيمة المضافة المحلية للتصدير) وخلصت الدراسة الى النتائج التالية :

- ♦ تظل منطقة أفريقيا جنوب الصحراء المنطقة الأقل تكاملاً في العالم، حيث يبلغ متوسط مركزيتها حوالي نصف ما لوحظ في الاقتصادات الناشئة والنامية الأخرى؛
- ♦ ساهمت الزيادة في الانفتاح التجاري وتحسن معدلات التجارة في تسريع نمو نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي
- تشير التقديرات إلى أن الزيادة في الانفتاح التجاري ساهمت بنحو 0.6% وتحسين شروط التجارة بنسبة 0.2%؛
- ♦ إن الصادرات والواردات من أفريقيا جنوب الصحراء أقل بكثير من التدفقات التجارية في أماكن أخرى من العالم وهذا يعكس هذا جزئياً انخفاض مستويات الدخل في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، فضلاً عن المسافات الأطول نسبياً وعدد أكبر من البلدان غير الساحلية في المنطقة؛
- ♦ أن التجارة الإقليمية بين أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى أقل بكثير من التجارة الإقليمية في معظم المناطق الأخرى من العالم، فهي أقل بنسبة 85% مما هي عليه في جنوب وشرق آسيا، وأقل بنسبة 80% مما هي عليه في أوروبا، وأقل بنسبة 65% مما هي عليه في أمريكا الشمالية وأمريكا اللاتينية؛
- ♦ تقل جودة البنية التحتية في المنطقة بنحو 50% عن ما هي عليه في أي مكان آخر في العالم؛
- ♦ تقل نسب الانتماء إلى الناتج المحلي الإجمالي بنحو 25% عن باقي دول العالم؛
- ♦ ارتفاع التعريفات الجمركية بحوالي أربع مرات عن باقي دول العالم؛
- ♦ تميل صادرات دول المنطقة إلى الدخول في بداية سلاسل القيمة العالمية (تكامل أمامي) حيث تدخل حصة أكبر من صادراتها كمدخلات لصادرات البلدان الأخرى مما يعكس الدور الذي لا يزال مهيمناً للسلع الأساسية في صادرات العديد من البلدان في المنطقة؛
- ♦ تعتبر حصة القيمة المضافة الأجنبية المدمجة في إنتاج الصادرات منخفضة مقارنة بالمسجلة في الاقتصادات النامية واقتصادات الأسواق الناشئة.

9. دراسة Kowalski, P. et al¹

والتي وسمت بعنوان، "مشاركة الدول النامية في سلاسل القيمة العالمية: الآثار المترتبة على التجارة والسياسات المتعلقة بالتجارة"، تهدف هذه الدراسة الى توفير تقييم تجريبي منهجي لمحددات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية في البلدان النامية، مع التركيز بشكل خاص على مناطق آسيا وأفريقيا والشرق الأوسط، كما تسعى إلى المساهمة في النقاش الجاري حول مدى الاندماج في سلاسل

1 Kowalski, P., et al. (2015). Participation of developing countries in global value chains: Implications for trade and trade-related policies. <http://dx.doi.org/10.1787/5js33lfw0xxn-en>

القيمة الإقليمية والعالمية والطريقة التي يمكن بها دعم هذا التكامل، من خلال مجموعة من الأدوات التجارية والمتعلقة بالتجارة وغيرها من أدوات السياسة، كما تحدد الفوائد المرتبطة بالمشاركة الأوسع وبعد ذلك البحث في محدداته، بهدف تزويد صانعي السياسات بمبادئ توجيهية حول كيفية الاستفادة من التجزئة المتزايدة للإنتاج، وقد شملت الدراسة العديد من الدول والاقاليم عبر العالم منها دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية ودول الاتحاد الأوروبي كذلك 25 دولة من شرق وجنوب افريقيا منها، انغولا وبوتسوانا، جزر القمر، جنوب افريقيا، السودان ومن الشرق الاوسط وشمال افريقيا (MENA) 20 دولة منها الجزائر والبحرين، العراق وليبيا، فلسطين والمغرب والامارات العربية المتحدة، ومن غرب ووسط افريقيا (WCA) 24 دولة منها الكاميرون وجمهورية افريقيا الوسطى، تشاد ومالي، النيجر، ومن جنوب اسيا (SAS) 8 دول منها أفغانستان، بنغلادش، الهند، باكستان، ومن جنوب شرق اسيا (SEA) 20 دولة منها الصين وكمبوديا، هونغ كونغ، إندونيسيا، سنغافورة، تايلاند، حيث كانت فترة الدراسة من (1990-2011) وجاءت الدراسة قياسية باستخدام نموذج الجاذبية وكذلك طريقة المربعات الصغرى (OLS) اعتمادا على المتغيرات التالية : التجارة والاستثمار، التعليم والمهارات، توافر رأس المال، البنية التحتية، وتسهيل التجارة والخدمات اللوجستية وبيئة الأعمال والمؤسسات العامة، الإستثمار الأجنبي المباشر، الحدود، اللغة، وقد خلصت الدراسة الى:

♦ أنشطة البيع والشراء في سلاسل القيمة تجلب منافع اقتصادية، مما يشير إلى أنه من المهم فهم ما الذي يحدد المشاركة في ضوء تحديد النطاق الذي تمتلكه الحكومات في تشكيلها .

♦ الحصول على فوائد مهمة من التخصص في أنشطة التجميع الأقل تعقيدا وفقا للمزايا النسبية وتنفيذها على نطاق واسع .

♦ إن الخصائص الهيكلية للبلدان هي المحددات الرئيسية للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية وأن علاقاتها بالمشاركة السابقة والمستقبلية متنوعة، نجد العناصر التالية لتكون أكثر أهمية :

* حجم السوق: كلما كان حجم السوق المحلي أكبر، انخفض التفاعل المتخلف لبلد ما، وزادت المشاركة المستقبلية أي أن البلدان التي لديها سوق أكبر يمكنها الاعتماد على مجموعة أكبر من الوسطاء المحليين من حيث المشتريات والمبيعات؛

* مستوى التنمية: كلما ارتفع نصيب الفرد من الدخل، زاد الارتباط الأمامي والخلفي، حيث تميل البلدان المتقدمة إلى الحصول على المزيد من الخارج وبيع حصة أعلى من إجمالي صادراتها كمنتجات بسيطة؛

* الهيكل الصناعي: كلما ارتفعت حصة قطاع التصنيع في الناتج المحلي الإجمالي، زادت المشاركة المتخلفة، وانخفضت المشاركة المستقبلية؛

* الموقع: يتم تنظيم نشاط سلاسل القيمة العالمية حول مراكز تصنيع كبيرة، كلما زادت المسافة إلى مراكز التصنيع الرئيسية في أوروبا وأمريكا الشمالية وآسيا، انخفضت المشاركة المتخلفة؛

♦ الرسوم الجمركية المنخفضة على الواردات، سواء في الداخل أو في أسواق التصدير، والمشاركة في اتفاقيات التجارة الإقليمية (RTA) تسهل جميعها المشاركة السابقة والأمامية لسلاسل القيمة العالمية؛

♦ يميل انفتاح الاستثمار الأجنبي المباشر إلى الداخل إلى أن يكون له ارتباط كبير بالتكامل الخلفي والأمامي؛

♦ من المقدر أن يكون للأداء اللوجستي وحماية الملكية الفكرية، وجودة البنية التحتية، فضلاً عن جودة المؤسسات خاصة بالنسبة للبلدان النامية تأثيرات قوية على تكامل سلاسل القيمة العالمية.

10 . دراسة Lee, H. Y¹

بعنوان: " تيسير التجارة وسلاسل التوريد العالمية: دور اتفاقية التجارة الحرة، قواعد تيسير التجارة في تعزيز سلاسل التوريد العالمية"، هدفت الدراسة إلى العمل على تحديد قواعد تيسير التجارة التي تعزز المشاركة النشطة في سلاسل التوريد العالمية، وكذا قراءة في الاتفاقيات التجارية والنظر في قواعد منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة والتي جرت عبر عدة محطات من مؤتمر سنغافورة سنة 1996 إلى الدوحة سنة 2001 وهونغ كونغ سنة 2005 وصولاً إلى المؤتمر الوزاري التاسع في بالي 2013، حيث تمكن وزراء التجارة من الاتفاق على نص ملزم لتيسير التجارة ومانع عن هذه السنوات من المفاوضات ليتم تضمين قواعد منظمة التجارة العالمية في اتفاقية تيسير التجارة، وأخذ مثال عن بعض الاتفاقيات التي أجرتها كوريا والمتعلقة بالتجارة الحرة، حيث جاءت هذه الدراسة تحليلية لتشمل دول المنظمة العالمية للتجارة (الدول النامية والدول المتقدمة) كما خلصت إلى:

♦ لا يمثل تيسير التجارة في الإجراءات الجمركية على الحدود فقط، بل يشمل أيضاً البنية التحتية المرتبطة بالتجارة، كالقدرة اللوجستية لنقل البضائع عبر الحدود وداخلها، والبنية التحتية المادية مثل الطرق والموانئ وشبكات المعلومات والاتصالات، واللوائح السياسية المتعلقة بالتجارة والاستثمار؛

♦ يمكن تقسيم تدابير تيسير التجارة إلى تدابير تيسير التجارة الحدودية، وتدابير تيسير التجارة داخل الحدود، من جهة وإلى تدابير أكثر مادية (صلبة)، وتدابير أكثر تنظيمية (ناعمة) من جهة أخرى؛

1 Lee, H. Y. (2014). Trade facilitation and global supply chains: The role of FTA trade facilitation rules in promoting global supply chains. Journal of International Logistics and Trade, 12(1), 3-21.
https://doi.org/10.24006/jilt.2014.12.1.3

- ♦ تصنف الإجراءات الجمركية وغيرها من الإجراءات البيروقراطية الإدارية على أنها تدابير (ناعمة وحدودية) لتيسير التجارة، ويمكن تصنيف اللوائح المحلية التي تؤثر على تدفق الصادرات والاستثمارات الأجنبية على أنها تدابير تيسير التجارة (الناعمة وداخل الحدود)؛
- ♦ كما يمكن تصنيف البنية التحتية المادية للعمليات التجارية، مثل مرافق الطرق والموانئ، وغيرها من القدرات اللوجستية لتمكين التدفق السلس للبضائع بعد عبور البضائع الحدود الوطنية على أنها تدابير تيسير التجارة (الصعبة وداخل الحدود)، ويمكن تصنيف جهود إصلاح الموانئ وتحديثها باستخدام تكنولوجيا المعلومات على أنها أعمال (صعبة وحدودية)؛
- ♦ وضعت اتفاقية تيسير التجارة الجديدة مجموعة مفصلة من القواعد بشأن تيسير التجارة، خاصة فيما يتعلق بالإجراءات الجمركية والإدارية وغيرها من الحواجز غير الجمركية التي يتم تطبيقها في الحدود (تدابير تيسير التجارة الناعمة والحدودية)، والالتزام بإصلاح الموانئ، في حين أن تدابير تيسير التجارة المتعلقة بالبيئة التنظيمية المحلية هي مجال أوسع لا يمكن تغطيته بالقواعد المتعلقة بتيسير التجارة وحدها؛
- ♦ احتوت اتفاقيات التجارة الحرة الأخيرة التي أبرمتها كوريا على فصول تستخدم بشكل صريح لغة (تيسير التجارة)، كما تم إدراج أحكام بشأن الأتمتة أو استخدام الأنظمة الآلية لتسريع إجراءات التخليص الجمركي في نصوص اتفاقية التجارة الحرة اللاحقة؛
- ♦ أن اتفاقيات التجارة الحرة الكورية المبرمة مع البلدان النامية الشريكة كانت اعترافا صريحا بأهمية المساعدة الفنية وبناء القدرات لتنفيذ القواعد المتعلقة بتيسير التجارة وخاصة على المستوى الجمركي، وكان هذا تناقضا صارخا مع اتفاقيات التجارة الحرة التي اتفقت عليها كوريا مع الدول الشريكة المتقدمة، والتي لم تكن مفصلة في مجال الجمارك.

11. دراسة Mann, c.l.¹

والتي جاءت بعنوان، "لوجستيات سلاسل التوريد وتسهيل التجارة والتجارة الدولية: نظرة الاقتصاد الكلي"، حيث تهدف هذه الدراسة إلى النظر في العوائق والحواجز غير تقليدية والتي تعترض مصادر التوريد العالمية مثل التعريفات الجمركية والحصص كما تعرض أبحاث تيسير التجارة من منظور الاقتصاد الكلي لصانعي السياسات قصد القيام بتغيير البيئة التي تواجه الأعمال التجارية وإيجاد الحلول لتعزيز التجارة الدولية والنمو الاقتصادي، ومن منظور الاقتصاد الجزئي للوجستيات سلاسل التوريد وكيفية تنظيم الأعمال التجارية، كما اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي من خلال تناولها أربعة مناهج لبحوث تيسير التجارة الموجهة نحو قياس بيئة السياسات التي تواجه

1 Mann, C. L. (2012). Supply chain logistics, trade facilitation and international trade: a macroeconomic policy view. Journal of Supply Chain Management, 48(3), 7-14. <https://doi.org/10.1111/j.1745-493X.2012.03270.x>

الأعمال التجارية، وضع العلامات على أساس البلد، ودراسة حالة البلد أو المنتج ، والتحليل الاقتصادي القياسي العميق لنوع واحد من تيسير التجارة، والتحليل الاقتصادي القياسي لقضايا تيسير التجارة المتعددة التي تواجهها الشركات عبر بلدان متعددة، حيث خلصت الدراسة الى؛

- ♦ التحسينات في مقاييس تيسير التجارة تعمل على تحسين البيئة التي تنخرط فيها الشركات في سلاسل التوريد العالمية، ومن خلال تلك القرارات التجارية الفردية تزيد التجارة الدولية للبلد، حيث يمكن إجراء هذه الإصلاحات في بيئة الأعمال من جانب واحد، فالإصلاحات التي تقوم بها الدولة من جانب واحد فقط تكون في الغالب أفضل من التفاوض مع اطراف متعددة على تحسين بيئة الاعمال؛
- ♦ تميل مقاييس تيسير التجارة إلى تحسين الميزان التجاري للبلد حيث يستجيب الموردون والمصدرون بشكل أقوى لبيئة سلسلة التوريد الأفضل من المستوردين والمشتريين؛
- ♦ تحسين البنى التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات والالتزام بتنفيذ المعايير الدولية مثل ISO من الطرق الرئيسية لتحسين بيئة سلسلة التوريد العالمية التي تؤدي إلى زيادة حجم التجارة الدولية، ولكن يواجه كل بلد تحدياته الخاصة فيما يتعلق بمجالات تيسير التجارة التي تحتاج إلى أكبر قدر من التحسين، تأخذ أدوات المقارنة المعيارية بعين الاعتبار أنماط التجارة الدولية في المنتجات والشركاء، وحالتها الحالية لتيسير التجارة، ومدخلات سلسلة التوريد للمنتجات في التجارة الدولية، مما يمكن صانعي السياسات ومستشاريهم وخبراء إستراتيجيات الأعمال من تصميم نهج يكون له أكبر تأثير على مشاركة البلد في التجارة العالمية؛
- ♦ إن الروابط بين سياسات تيسير التجارة ومصادر الأعمال التجارية العالمية من خلال التجارة الدولية ايجابية.

12 . دراسة Ferrantino, M. J¹

والتي جاءت بعنوان: " استخدام تحليل سلسلة التوريد لدراسة تكاليف التدابير غير الجمركية وفوائد تيسير التجارة"، تهدف الدراسة الى تحليل مراحل وصول المنتج الى المستهلك عبر سلاسل التوريد، وما مدى الصعوبات وتأثير الرسوم الغير جمركية على قيمة المنتج، اذ ترتبط الانواع المختلفة من التدابير الغير تعريفية او قضايا تيسير التجارة بمراحل مختلفة في حركة البضائع، مما يخلق فجوات سعرية حيث تتراكم التدابير غير التعريفية في سلاسل التوريد الطويلة، في عالم اصبح فيه انتاج السلع مقسم الى مراحل متفرقة جغرافيا ومرتبطة بالتجارة الدولية أو ما يسمى بـ (تجزئة المنتج أو التخصص الرأسي)، جاءت هذه الدراسة تحليلية استنادا الى دراسات وتجارب سابقة وخلصت الى؛

1 Ferrantino, M. J. (2012). Using supply chain analysis to examine the costs of non-tariff measures (NTMs) and the benefits of trade facilitation. Available at SSRN 2006290.
http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2006290

- ♦ ان اجمالي هامش الربح على طول سلسلة التوريد له تأثير جوهري في زيادة التكاليف، وهذا راجع الى عدم الكفاءة الفنية او سوء الخدمات اللوجستية؛
- ♦ يآثر الشحن الدولي وبشكل خاص الفرق بين CIF و FOB على زيادة التكاليف ؛
- ♦ يمكن اعتبار سوق الاستيراد جزءا من الفجوة السعرية للتدابير غير التعريفية المتجسدة في تكاليف الإنتاج، بحيث تكون هناك عمليات إنتاج منفصلة معدة لسوق التصدير، الذي تنطبق عليه التدابير غير التعريفية، والسوق المحلية، التي لا تنطبق عليها هذه التعريفات؛
- ♦ تأثر قواعد المنشأ على الفجوة السعرية فكل سوق لها متطلبات خاصة؛
- ♦ النقل البري بالشاحنات يرفع من قيمة المنتج وخاصة في المناطق التي تفتقر الى بنية تحتية وذات الجغرافيا الصعبة وهي منتشرة على نطاق واسع في افريقيا جنوب الصحراء، اذ تبلغ نسبة الزيادة من 10% الى 166% في بعض المناطق؛
- ♦ ضعف التخزين في الموانئ خاصة في البلدان النامية وارتفاع تكلفتها عندما تكون متاحة؛
- ♦ تؤدي اتفاقيات التعاون في مجال النقل البحري بين شركات النقل المهيمنة الى الزيادة في تكاليف النقل؛
- ♦ تصنف كلا من الحواجز المحلية أمام الدخول والقيود المفروضة على الاستثمار الأجنبي المباشر في التوزيع وتجارة التجزئة والنقل المحلي، على أنها تدابير غير تعريفية؛
- ♦ ان تكلفة الاستيراد والتصدير والوثائق المطلوبة والوقت اللازم للاستيراد والتصدير، ترتبط سلبا مع التدفقات التجارية؛
- ♦ ان متغيرات تيسير التجارة لها تأثير أكبر من المتوسط على التجارة في سلع التكنولوجيا المتقدمة، اذ تتضمن هذه السلع سلاسل توريد معقدة أكثر من السلع الأخرى؛
- ♦ إن تأثير متغيرات تيسير التجارة عندما تكون الدولة المتقدمة هي المصدرة يكون عموما أكبر بثلاث إلى خمس مرات منه عندما تكون الدولة النامية هي المصدر؛
- ♦ إن تكاليف التجارة المرتبطة بالسلع الوسيطة أكثر أهمية من تكاليف التجارة المرتبطة بالتسليم النهائي؛
- ♦ ان تراكم التدابير غير التعريفية يكون لها تأثير متقطع على التدفقات التجارية، ومن الممكن أن تؤدي المستويات المتزايدة من تكاليف التجارة إلى (نقطة تحول) يصبح بعدها تشغيل سلسلة التوريد الحديثة غير ممكن، وبما أن سلاسل التوريد العالمية تسعى إلى تقليل تكاليف المعاملات، فإنها غالبا ما تعمل على أساس إقليمي.

المبحث الثاني

مناقشة الدراسات السابقة وما يميز الدراسة الحالية

سيتم في هذا المبحث مناقشة الدراسات السابقة التي تم عرضها في البحث الاول، مع محاولة ابراز نقاط الاختلاف بين الدراسات السابقة والدراسة محل بحثنا هذا.

أولاً: مناقشة الدراسات السابقة:

1 . الدراسات التي تناولت تيسير التجارة:

في المبحث الأول تم استعراض مجموعة شاملة من الدراسات التي تناولت موضوع تيسير التجارة عبر فترات زمنية مختلفة تمتد من عام 2005 وحتى عام 2022، اما بالنسبة لنهج الدراسة والادوات فقد ركزت معظم هذه الدراسات بشكل عام على استخدام النماذج القياسية المختلفة لتحليل الظاهرة، وقد تناول الباحثون فيها جوانب متعددة للمفهوم، مثل دراسة كل من (Sa Porto et al)، و (Moisé, E. et Sorescu, S).

وعند النظر إلى نطاق العينة المستخدمة في هذه الدراسات، يتضح أن حجم العينة ومدى انتشارها جغرافيا قد تفاوت بشكل كبير بين دراسة وأخرى، فقد ركزت بعض الأبحاث على دراسة دول تابعة لإقليم محدد، مثل الدراسة التي أجراها (Nadia Shakoar, Waqas Ali)، بينما تبنت دراسات أخرى نهجا أوسع شمل تحليلا لبيانات متعلقة بعدة أقاليم، كما في دراسة (Luisa Marti et al)، و (Otsuki T).

وقد توصلت دراسة (Naqvi, K.A et al) والتي تناولت تأثير اصلاحات تيسير التجارة على حجم التجارة ، الى أن خفض تكلفة التجارة، ووقت التجارة وعدد الوثائق يؤدي إلى زيادة حجم التجارة، ما يتوافق مع النتيجة التي توصل اليها (Moisé, E. et Sorescu, S) بأنه ينتج عن التخفيضات الإجمالية في تكاليف التجارة بناء على تحسينات تيسير التجارة نتائج مهمة بالنسبة للبلدان ذات الدخل المنخفض والمتوسط، وجاءت دراسة (Zhang, J ,et Wu, Z) والتي تهدف الى اختبار آثار تيسير التجارة على تدفقات التجارة للصين مع الدول الواقعة على طول الحزام والطريق لتبرز مدى اهمية تيسير التجارة في صنع القرارات والتنمية الاقتصادية والتي خلصت الى أن تيسير التجارة عبر الاتفاقيات التجارية والبنى التحتية وكفاءة الموانئ والبيئة التنظيمية لها تأثير كبير وايجابي على التجارة الثنائية وهو ما توصلت اليه دراسة (Otsuki, T) حيث استفادت دول الاسيان من تحسين البنية التحتية اكثر من 25 مليار دولار، وكسبت من تحسين البيئة التنظيمية ما يفوق 30 مليار دولار.

2 . الدراسات التي تناولت سلاسل القيمة العالمية:

في المبحث الأول تم استعراض مجموعة شاملة من الدراسات التي تناولت موضوع سلاسل القيمة العالمية عبر فترات زمنية مختلفة تمتد من 2013 الى 2022، وفي ما يتعلق بمنهج الدراسة وأدواتها نلاحظ أن دراسة (Danie flento,et S.ponte)، و (Gonzalez.J.L)، و (O.Cattaneo,et al) كانت تحليلية، وجاءت باقي الدراسات قياسية باستخدام نماذج مختلفة لتحليل الظاهرة، مثل دراسة كل من (Ines Kersan-Skabic)، و (Choi, M.S, et al)

وعند النظر إلى نطاق العينة المستخدمة في هذه الدراسات، يتضح أن حجم العينة ومدى انتشارها جغرافيا يختلف بين دراسة وأخرى، فقد ركزت بعض الدراسات على دراسة دول تابعة لإقليم محدد، مثل الدراسة التي أجراها (Francis Lwesya)، و (Ines Kersan-Skabic)، بينما اعتمدت دراسات أخرى نهجا أوسع شمل تحليلا لبيانات متعلقة بعدة أقاليم، كما تجلى في دراسة

(A Soliman,h.et, M Elbolok, R)، و (Lucia.T, et, al).

وقد خلصت دراسة (Ines Kersan-Skabic) والتي تهدف الى تحديد أهم المتغيرات والدوافع الرئيسية للمستويات المختلفة للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية الى أن الناتج المحلي الاجمالي وزيادة الاستثمار الاجنبي المباشر يعززان من المشاركة في سلاسل القيمة العالمية وهذا ما يوافق دراسة كل من (A Soliman,h.et, M Elbolok, R) و (Okah Efogo,F.et al) يأثر الإستثمار الأجنبي المباشر إيجابيا على المشاركة الشاملة للبلدان النامية في سلاسل القيمة العالمية، كما انه يؤثر ايجابيا على سلاسل القيمة العالمية الى الامام والخلف وذلك بسبب الاستثمارات الرئيسية عبر الحدود في الصناعات الاستراتيجية من قبل الشركات عبر الوطنية.

3 . الدراسات التي تناولت العلاقة بين تيسير التجارة وسلاسل القيمة العالمية:

في المبحث الأول جرى عرض مجموعة شاملة من الدراسات التي تناولت موضوع تيسير التجارة وسلاسل القيمة العالمية عبر فترات زمنية مختلفة تمتد من 2012 الى غاية 2023، اما بالنسبة لنهج الدراسة والادوات فقد ركزت معظم هذه الدراسات بشكل عام على استخدام النماذج القياسية المختلفة، مثل دراسة كل من (Martinez-Zarzoso, I)، و (Zhang,R et al)، وقد جاءت بعض الدراسات تحليلية مثل دراسة (Ferrantino, M. J)، و (Mann,c.l)، و (Shepherd,B) .

وعند النظر إلى نطاق العينة المستخدمة في هذه الدراسات، يتضح أن حجم العينة ومدى انتشارها جغرافيا قد تفاوت بين دراسة وأخرى، فقد ركزت بعض الأبحاث على دراسة دول تابعة لإقليم محدد، مثل الدراسة التي أجراها (Takpara,M.M)، و (Adou, N. S. B) بينما تبنت

دراسات أخرى نهجا أوسع شمل تحليلا لبيانات متعلقة بدول ومن عدة أقاليم، كما ورد في دراسة (Laget, E. et al), و (Diakantoni, A. et al).

خلصت دراسة (Takpara, M.M) والتي تهدف الى تقييم مساهمة تيسير التجارة لمشاركة بلدان إفريقيا جنوب الصحراء في سلاسل القيمة العالمية الى أن مؤشرات تيسير التجارة مثل البنية التحتية المادية وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات وكفاءة الحدود والنقل تساهم بشكل إيجابي في المشاركة الأولية لبلدان إفريقيا جنوب الصحراء في سلاسل القيمة العالمية، وهذا ما تأكده دراسة (Martinez-Zarzoso, I), كما أن الدراسة الأبرز والأقرب للدراسة الحالية دراسة (Diakantoni, A. et al) والتي تناولت آثار تكاليف التجارة على القدرة التنافسية في سلاسل القيمة العالمية على مستوى الصناعة المحلية والعالمية، استنادا على الآثار المالية لتكاليف التجارة على مستوى الشركات، وتحديد آثار الرفاهية المتعددة الأطراف الناجمة عن خفض تكاليف التجارة، والتي خلصت الى انه تنجم معظم الاحتكاكات التجارية ضمن معاملات سلاسل القيمة العالمية عن تكاليف النقل ونقص الظروف اللوجستية وتدابير تيسير التجارة، كما ان تكاليف التجارة المتتالية تؤدي إلى تآكل القدرة التنافسية للصناعة المحلية وتقلل من فعالية استراتيجيات التصنيع القائمة على التصدير، وفي سياق مشابه نجد دراسة (Zahi wang, et al)، التي تناولت تحليل أنشطة الإنتاج على مستوى الدولة الى أنواع مختلفة وما اذا كانت مخصصة للطلب المحلي او التصدير أو أنشطة سلاسل القيمة العالمية البسيطة أو المعقدة.

ثانيا: ما يميز الدراسة الحالية:

حاولت هذه الأطروحة أن تعتمد على أكثر قدرا من المتغيرات الاقتصادية التي تصف وتقيس الظواهر الاقتصادية محل الدراسة، كما حاولت الدراسة التركيز على التمثيل التفصيلي للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية من خلال اختبار العلاقة على أهم المؤشرات الفرعية التي تفسر طبيعة اتجاهات المشاركة في سلاسل القيمة، وذلك من خلال استخدام أربعة مؤشرات مترابطة مستمدة من Koopman et al (2010)، يضمن هذا النهج أن الدراسة تلتقط كل من الجوانب الأولية والنهائية أي الارتباط الأمامي والخلفي لسلاسل القيمة العالمية، حيث تعكس القيمة المضافة المحلية (DVA) القيمة المحلية المتولدة داخل الصادرات، وتسלט الضوء على القاعدة الصناعية للبلد وخلق القيمة الداخلية، في حين تبين القيمة المضافة الأجنبية (FVA) مستويات الاعتماد على السلع الوسيطة المستوردة، مع التركيز على الروابط الخلفية في سلاسل القيمة العالمية، كما تقيس القيمة المضافة المحلية غير المباشرة (DVX) مساهمة الدولة في صادرات الدول الأخرى، ويلخص مؤشر المشاركة في

سلاسل القيمة العالمية الإجمالي (GVCp) المقاييس المذكورة أعلاه لتوفير رؤية شاملة لمشاركة سلاسل القيمة العالمية.

أما ما تعلق بتدابير تيسير التجارة، فعلى عكس مجموعة من الدراسات التي تركز فقط على المؤشرات التقليدية لحرية التجارة من مثل التعريفات الجمركية أو الانفتاح التجاري، تدمج هذه الأطروحة مؤشرات تيسير التجارة متعددة الأبعاد والتأثيرات من خلال التركيز على مؤشرات التدابير الصلبة والتدابير الناعمة، والتي تشمل مؤشر حرية التجارة: ويأخذ المؤشر في الاعتبار عوامل مختلفة تتعلق بالسياسات التجارية، بما في ذلك التعريفات الجمركية والحواجز غير الجمركية والإجراءات الجمركية والتدابير التنظيمية التي قد تعيق أو تسهل التجارة الدولية، كما يشمل المؤشر مجموعة واسعة من التدابير مثل حصص الاستيراد، والإعانات، والتأخيرات الجمركية، والمعايير الفنية، ومتطلبات الترخيص، واللوائح الأخرى التي قد تعيق التجارة، ويقوم التقييم النوعي بتقييم تأثير هذه الحواجز على التجارة وعلى عكس التعريفات الجمركية والتي يمكن قياسها بسهولة، تتطلب الحواجز غير الجمركية تقييماً أكثر عمقا لأنها يمكن أن تختلف على نطاق واسع في تطبيقها وتأثيرها، يأخذ هذا التقييم في الاعتبار تعقيد هذه الحواجز ومدى شدتها من مثل معايير الصحة والسلامة الصارمة التي تؤثر بشكل غير متناسب على السلع الأجنبية، أو عمليات الترخيص المرهقة التي تبطل التجارة، ومن شأنها أن تؤثر سلباً على درجة حرية التجارة. أما ما تعلق بتدابير تيسير التجارة.

كما تم اعتماد مؤشر جودة البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل (Quality of Trade and Transport Related Infrastructure)، حيث يمثل المؤشر أحد الجوانب المهمة لقياس تيسير التجارة، ببعديها التدابير الصلبة والتدابير الناعمة، ويقدم تقييماً للعناصر المختلفة للبنية التحتية لبلد وارتباطاتها وتأثيرها على كفاءة التجارة من خلال التركيز على البنية الأساسية للنقل، أداء الخدمات اللوجستية، البنية الأساسية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، الخدمات المتعلقة بالتجارة، البيئة التنظيمية والتعاون بين القطاعين العام والخاص.

ولتعمق أكثر في المؤشرات تم التركيز على مؤشر سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية العوامل المختلفة التي تؤثر على القدرة على الحصول على خيارات شحن فعالة وبأسعار معقولة، وتنبع أهمية المؤشر من خلال الجوانب المتعددة التي يقيسها حيث يركز على جوانب تجارية وتنظيمية متعددة من ذلك، توافر خدمات الشحن، توافر خدمات الشحن، كفاءة مقدمي الخدمات، المنافسة في السوق، البيئة التنظيمية، جودة البنية التحتية، إجراءات الجمارك والحدود، التكنولوجيا والتحول الرقمي، الظروف الاقتصادية.

ولتوفير إطار تحليلي قوي، تتضمن الدراسة مجموعة من الضوابط الاقتصادية الكلية مثل: الناتج المحلي الإجمالي الذي يؤثر على الحجم الاقتصادي والتنوع للدول محل الدراسة، وكذا تكوين رأس المال الثابت الإجمالي، والذي يشير إلى الاستثمار في قدرات الإنتاج والبنية الأساسية.

أمام ما تعلق بالمقارنات بمقاربات القياس الاقتصادي المعتمدة في الدراسة التجريبية، فقد تم الاعتماد على تقنيات القياس الاقتصادي المتقدمة المصممة خصيصاً للتحديات التي تفرضها بيانات البائل، حيث يتضمن الإطار متعدد الأبعاد للدراسة، التركيز على مقاربات طريقة Mean Group (MG) وطريقة Pooled Mean Group (PMG) بمرئجي معالجة التباين في العلاقات طويلة الأجل وقصيرة الأجل عبر البلدان، بالإضافة إلى الاعتماد على طريقة التأثيرات المترابطة المشتركة (Common Correlated Effects (CCE) التي تستهدف تخفيف مشكلة (cross-sectional dependence)، وهي مشكلة شائعة في تحليل بيانات البائل، حيث تدمج الطريقة المتوسطات المقطعية (cross-sectional averages) للتحكم في العوامل المشتركة غير القابلة للملاحظة، كما تختبر الدراسة بدقة كل من الأشكال القوية والضعيفة للارتباط المقطعي (cross-sectional dependence) باستخدام أساليب Pesaran (2004) و Xie و Pesaran (2021)، حيث يضمن هذا أن النماذج خالية من التحيزات التي أدخلتها الارتباطات غير الملحوظة بين الوحدات. وبالنسبة لفترات زمنية أقصر (2007-2020)، تتبنى الدراسة طريقة Generalized Method of Moments (GMM)، وتحديدًا طريقة the bias-corrected variant بواسطة Breitung et al. (2022)، يعالج هذا النهج بشكل فعال قضايا (endogeneity) ويضمن الاتساق في التقديرات.

في الأخير يمكن القول أن دمج تدابير تيسير التجارة ومتغيرات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية خلال فترتين مختلفتين، تتميز باختلاف وتطور وتغير المؤشرات التي تقيس الظواهر محل الدراسة، يسلط الضوء بصورة أكثر شمولية على الكيفية التي تؤثر بها تدابير تيسير التجارة الصلبة والناعمة من ذلك تأثير جودة البنية الأساسية، والانفتاح التجاري، وكفاءة الخدمات اللوجستية على شبكات الإنتاج العالمية، وتضمن النماذج القياسية الاقتصادية المختارة تقديرات قوية، ومعالجة التباين، والتحيزات، ومشكلة الارتباط. بما يساهم في استخلاص نتائج أكثر دقة يمكن تعميمها.

خلاصة الفصل الثاني:

في هذا الفصل سلطت الدراسة الضوء على الأدبيات التي تعرضت الى موضوع تيسير التجارة وسلاسل القيمة العالمية، حيث أظهرت الدراسات السابقة أهمية بالغة لدور تيسير التجارة في تشكيل وتطوير سلاسل القيمة العالمية، وقد أشارت هذه الدراسات إلى أن تبسيط الإجراءات الجمركية واللوجستية، وتوحيد المعايير، وخفض التكاليف، كلها عوامل تساهم بشكل مباشر في زيادة كفاءة ومرونة هذه السلاسل ومع ذلك فإن معظم هذه الدراسات ركزت على جوانب محددة من العلاقة بين تيسير التجارة وسلاسل القيمة، تاركة مجالاً واسعاً لدراسات أكثر تفصيلاً وعمقاً، ثم تطرقت الدراسة الى الجوانب التي تميز الدراسة الحالية عن الدراسات السابقة من حيث عينة الدراسة وربط المتغيرات والاطار الزمني، ومجال الدراسة والطريقة المستخدمة والمؤشرات المعتمد عليها.

حاولت هذه الدراسة ملأ جزءاً من هذه الفجوة، حيث تسعى إلى تحليل أثر تدابير تيسير التجارة بشكل أكثر تحديداً على سلاسل القيمة العالمية، وذلك من خلال كونها تطرقت إلى استكشاف المسارات المتعددة التي تؤثر من خلالها تدابير تيسير التجارة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، ومن خلال استخدام منهجية قياسية تحليلية، تسعى الدراسة إلى الكشف عن الآليات التي من خلالها تؤثر هذه التدابير على المشاركة والارتقاء في هذه السلاسل، وهذا ما سيتم عرضه في الفصل الثالث.

الفصل الثالث

قياس تأثير تدابير تيسير التجارة على سلاسل القيمة العالمية
لدول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية

تمهيد الفصل الثالث:

من أجل الإجابة عن إشكالية هذه الأطروحة، ووفقاً للمنهجية المعتمدة فقد قسّم الفصل إلى مبحثين تم في المبحث الأول التفصيل في الطريقة والأدوات من خلال التطرق لمجتمع الدراسة، وتحديد متغيراتها المستقلة والتابعة، وطريقة جمع المعطيات ومصادرها، والأدوات والطرق الإحصائية والمقاربات القياسية والاختبارات التي تم الاعتماد عليها في تقدير نماذج الدراسة.

أما المبحث الثاني فقد خصص لقياس وتحليل أثر تدابير تيسير التجارة على مستويات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية من خلال مؤشرات المرتبطة بالقيمة المضافة الأجنبية في الصادرات والقيمة المضافة المحلية في الصادرات، والقيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات ومؤشر المشاركة الإجمالية في سلاسل القيمة العالمية، وقد تم اختيار المتغيرات المستقلة الدالة عن مستويات تيسير التجارة وتدابيرها الصلبة والناعمة، بناء على ما تنص عليه النظرية الاقتصادية والدراسات السابقة، وهي تستخدم بحسب ما يتوافق مع كل نموذج من النماذج التي سيتم تقديرها، وارتباطاً بتباين فترتي الدراسة التي تمتد الأولى من 1990-2020 في حين تبدأ الفترة الثانية من 2007 إلى غاية 2020. وقد تم تخصيص المبحث الأخير من أجل تحليل النتائج ومناقشتها وتفسيرها ومقارنتها مع ما نتائج الدراسات التجريبية السابقة التي عنت بتحليل العلاقة بين الظاهرتين الاقتصاديتين محل الدراسة.

المبحث الأول

الطريقة والأدوات

سنتطرق في هذا المبحث إلى تحديد مجتمع الدراسة وعينتها، ثم تحديد المتغيرات، وذلك في الجزء الأول من المبحث، أما فيما يتعلق بالجزء الثاني سنتطرق إلى تحديد الأدوات المستخدمة والطرق والأدوات الإحصائية والقياسية المعتمدة في هذه الدراسة.

أولاً. مجتمع الدراسة:

عموماً قبل البداية في تقدير النموذج القياسي، سنتطرق لعينة ومجتمع الدراسة وهي منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD)

1. لمحة تعريفية عن منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD):

تعتبر منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية منظمة دولية تهدف إلى تعزيز السياسات التي تحسن الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية للأفراد حول العالم، حيث تتخذ باريس مقراً لها، وفي مايلي لمحة تاريخية موجزة عن المنظمة.

1-1 تعريف منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD):

هي منظمة دولية تهدف إلى صياغة سياسات تسعى إلى تحسين نمط الحياة، من خلال التركيز على تعزيز الرخاء والمساواة والرفاهية للجميع، تستند في عملها إلى أكثر من 60 عاماً من الخبرة في تحليل الاتجاهات العالمية، وتتعاون مع الحكومات وصانعي القرار والمواطنين لتحسين المستقبل، تسعى المنظمة إلى وضع معايير دولية قائمة على بيانات موثوقة لمواجهة التحديات المجتمعية والاقتصادية والبيئية، بدءاً من تعزيز الأداء الاقتصادي وخلق فرص عمل جديدة، وصولاً إلى دعم التعليم القوي ومكافحة التهرب الضريبي الدولي، توفر المنظمة منصة متميزة كمركز للمعرفة يساهم في تبادل البيانات والتحليل، وتشارك الخبرات وأفضل الممارسات، بالإضافة إلى تقديم توجيهات حول السياسات العامة وتطوير المعايير الدولية¹.

تأسست منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية في 30 سبتمبر 1961م بمقتضى معاهدة التعاون الاقتصادي الإنمائي الموقعة في باريس في 14 ديسمبر 1960م.

تعد هذه المنظمة وريثة للمنظمة الأوروبية للتعاون الاقتصادي التي أنشئت عام 1948، بهدف إدارة خطة مارشال لإعادة إعمار أوروبا بعد الحرب العالمية الثانية، يظهر اختفاء كلمة "أوروبية" من اسم المنظمة رغبة في الانفتاح على الدول غير الأوروبية، تتألف المنظمة من ثماني عشرة دولة كانت جزءاً من المنظمة القديمة، وهي: "ألمانيا، النمسا، بلجيكا، الدنمارك، إسبانيا، فرنسا، اليونان،

1- OECD, <https://www.oecd.org/about>, accessed. July 2023

آيسلندا، أيرلندا، إيطاليا، لوكسمبورغ، النرويج، هولندا، البرتغال، المملكة المتحدة، السويد، سويسرا، وتركيا".¹

2-1 الدول الأعضاء:

يمتد نطاق دول الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية ليشمل 38 دولة حول العالم، من أمريكا الشمالية والجنوبية إلى أوروبا وآسيا والمحيط الهادئ، يمثلهم سفراء في مجلس المنظمة الذي يحدد مسار عملها ويشرف على تطبيقه وفقا لاتفاقية تأسيس المنظمة، يتفاعل الأعضاء مع خبراء المنظمة، ويعتمدون على بيانات وتحليلات موثوقة لاتخاذ قرارات سياسية مستنيرة ويلعبون دورا جوهريا في مراجعات الدول الأعضاء التي تهدف إلى تعزيز الأداء الأمثل، تشارك المفوضية الأوروبية في أعمال المنظمة، ولكن بدون حق التصويت.

انضمت كندا والولايات المتحدة إلى الدول الأوروبية الأعضاء السابق ذكرها في أبريل عام 1961، ثم تلتها انضمامات أخرى مثل اليابان في أبريل 1964، وفنلندا في يناير 1969، وأستراليا في يونيو 1971، ونيوزيلندا في مايو 1973، والمكسيك في مايو 1994، والجمهورية التشيكية في ديسمبر 1995، والمجر في 1996، وبولندا وكوريا الجنوبية في نفس السنة، وسلوفاكيا في 2000، في سنة 2010 انضمت إلى المنظمة تشيلي وسلوفاكيا وغيرها، وتعتبر كوستاريكا العضو الثامن والثلاثين بانضمامها في عام 2021.

3-1 الشركاء الرئيسيين لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية:

يساهم أعضاء المنظمة في الأنشطة اليومية ويقدمون رؤى قيمة تثري المناقشات السياسية، كما يشارك الشركاء الرئيسيون في حوارات السياسة داخل هيئات المنظمة ويشاركون في استطلاعاتها الدورية كما يدرجون في قواعد البيانات الإحصائية منذ عام 2014، حيث تم تطوير برامج عمل مشتركة مع البرازيل والصين وإندونيسيا، ويجري العمل حاليا على برامج مشابهة مع الهند وجنوب إفريقيا، اذ تسهم هذه البرامج في تعزيز التعاون وجعل الشركاء الرئيسيين يقربون من معايير المنظمة.

4-1 أهداف منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية:

نلخص أهم أهداف المنظمة في النقاط التالية:

- أ- تقديم المشورة للحكومات بشأن السياسات التي تدعم النمو المرن والشامل والمستدام.
- ب- تحليل السياسات القائمة على الأدلة والتوصيات والمعايير وشبكات السياسة العالمية، بما في ذلك التعاون الوثيق مع مجموعة السبع ومجموعة العشرين.
- ت- توسيع التجارة على قاعدة متعددة الأطراف.

من بين هذه الأهداف يتبين لنا دور منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية في مجال الاستثمار الأجنبي المباشر من خلال (الإعلان حول الاستثمار الدولي والمبادئ الموجهة للشركات المتعددة الجنسيات)،

1 - زهية عطابة، المساهمة التشريعية لمنظمة التعاون و التنمية الاقتصادية في التنمية الاقتصادية، مجلة البحوث العلمية، العدد 11، المركز الجامعي مرسللي عبد الله- تيبازة الجزائر، 2017، ص: 341

والذي انعقد يوم 21 جوان 1976، حيث اتفقت حكومات الدول الأعضاء باستثناء تركيا، اذ ينص الإعلان على المبادئ التي يتعين أن تلتزم بها الشركات المتعددة الجنسيات وبالمقابل الالتزامات التي يمكن أن تنتظرها هذه الشركات من حكومات الدول التي تعمل فيها ويمكن تلخيص بعض النقاط الهامة في هذا الإعلان:

- ♦ تحديد السياسات العامة: وتتعلق بالسلوك العام للشركات ومراعاة أهداف الدول التي تستثمر فيها وأولوية التقدم الاقتصادي والاجتماعي وحماية البيئة وخلق فرص عمل ونقل التكنولوجيا.
- ♦ المعلومات: أوجب الإعلان ضرورة قيام الشركات بنشر وإتاحة الاطلاع على المعلومات المطلوبة على الأقل مرة كل سنة من بينها نتائج العمليات والمبيعات في كل الوحدات ورأس مال المستثمر ومتوسط العاملين والإنفاق الكلي للمشروعات أيضا قواعد المحاسبة المتبعة من جانب الشركات.
- ♦ المنافسة: حيث احتوى الإعلان على قواعد تهدف إلى القضاء على المنافسة غير المشروعة التي بدورها تضر بالاستثمارات.
- ♦ التمويل: التزام الشركات المستثمرة باحترام أهداف البلد المضيف في مجال ميزان المدفوعات وسياسة الائتمان.
- ♦ الضرائب: بالنسبة للضرائب يلزم الإعلان الشركات مسؤولية إعلام السلطات المختصة عن عملياتها ليتسنى لها تحديد الضرائب وعدم التهرب الضريبي.
- ♦ العمالة وعلاقة العمل: ينص الإعلان عن حريات العمالية واحترام قواعد العمل وحل النزاعات المتعلقة، وعلى حق إنشاء المنضمات العمالية.
- ♦ العلم والتكنولوجيا: تعين على الشركات أن تبذل جهدها لجعل أنشطتها متطابقة مع السياسات والخطط العلمية والتكنولوجية للبلدان التي تعمل بها وعند الاقتضاء أن تسهم في تنمية قدرات الابتكار على الصعيدين المحلي والوطني، كما يتوجب عليها أن تتبنى في إطار أنشطتها التجارية كلما أمكن ذلك ممارسات تتيح ضمان النقل والنشر السريع للتقنيات والمهارات، أخذا بالاعتبار حماية حقوق الملكية الفكرية¹.
- ♦ الضمانات: ويتمثل في مراقبة واحترام الشركات للتنظيم وتمكين هذه الأخيرة من التعبير عن ارادتها وضمانات تتمثل في تمتع تلك الشركات بالمعاملة الوطنية.

2. اقتصاد منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية:

إن الاقتصاد العالمي يعكس بوادر تعاف، رغم أن النمو لا يزال محدودا في ظل مخاطر كبيرة قد تؤدي إلى تراجع، حيث يسهم تراجع أسعار الطاقة في تقليص التضخم العام وتخفيف العبء على ميزانيات

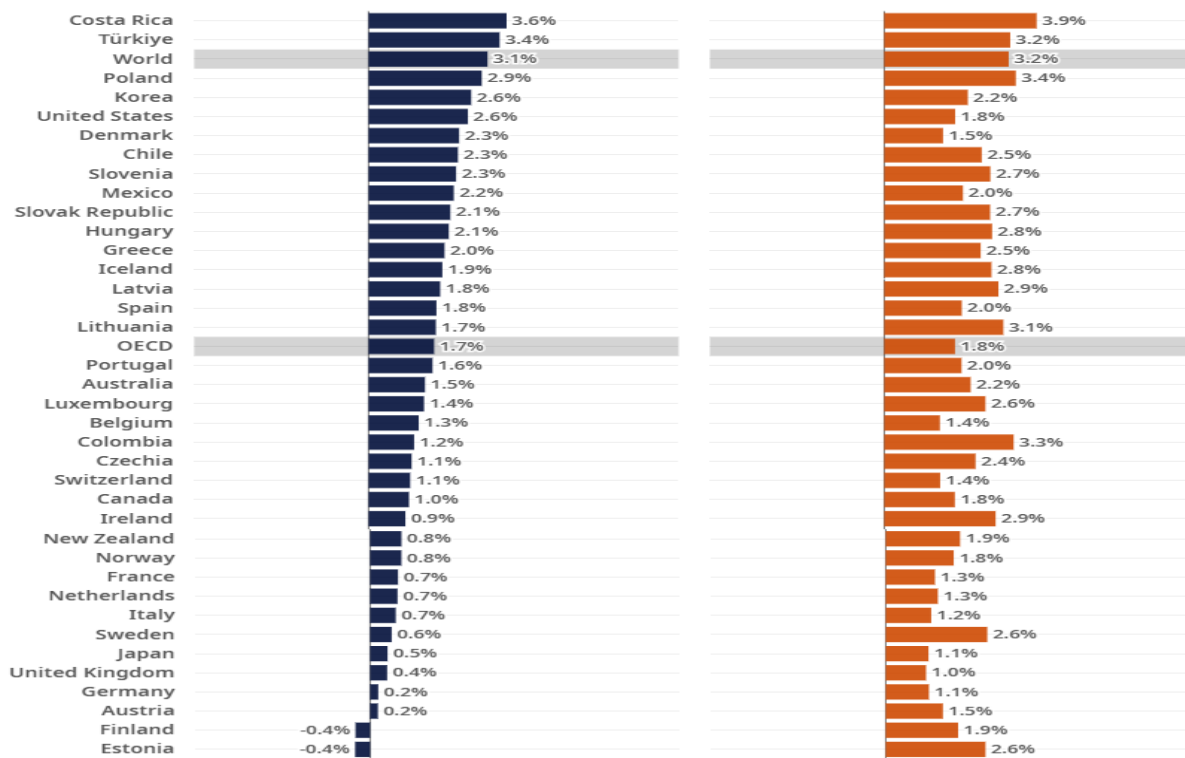
1 . <https://pcnmaroc.ma/fr/principes-directeurs/> . accessed October 2024.

الأمر، بينما أسهم الانفتاح المبكر للاقتصاد الصيني في تعزيز النشاط الاقتصادي العالمي ورغم ذلك، يبقى التضخم الأساسي مستمرا، مع ازدياد تأثير ارتفاع أسعار الفائدة على جميع أنحاء الاقتصاد، نقدم فيما يلي ملخصا لأهم التطورات الاقتصادية وفقا لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية.

1-2 الناتج المحلي الإجمالي:

استمر النمو العالمي في عام 2023 بمعدل سنوي يتجاوز 3%، على الرغم من الضغوط التي تفرضها الظروف المالية الأكثر صرامة وعوامل سلبية أخرى، بما في ذلك حرب روسيا ضد أوكرانيا والصراع المتطور في الشرق الأوسط، ومن المتوقع أن يبلغ نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي 3.1% في عام 2024 و3.2% في عام 2025، وهو ما لم يتغير كثيرا عن 3.1% في عام 2023، وهذا أضعف مما شهدناه في العقد الذي سبق الأزمة المالية العالمية، ولكنه قريب من معدلات النمو المحتملة المقدرة حاليا في كل من الاقتصادات المتقدمة والناشئة.

الشكل رقم (1-3) لتوقعات نمو الناتج المحلي الإجمالي لعامي 2024 و2025 بالمتة %، على أساس سنوي



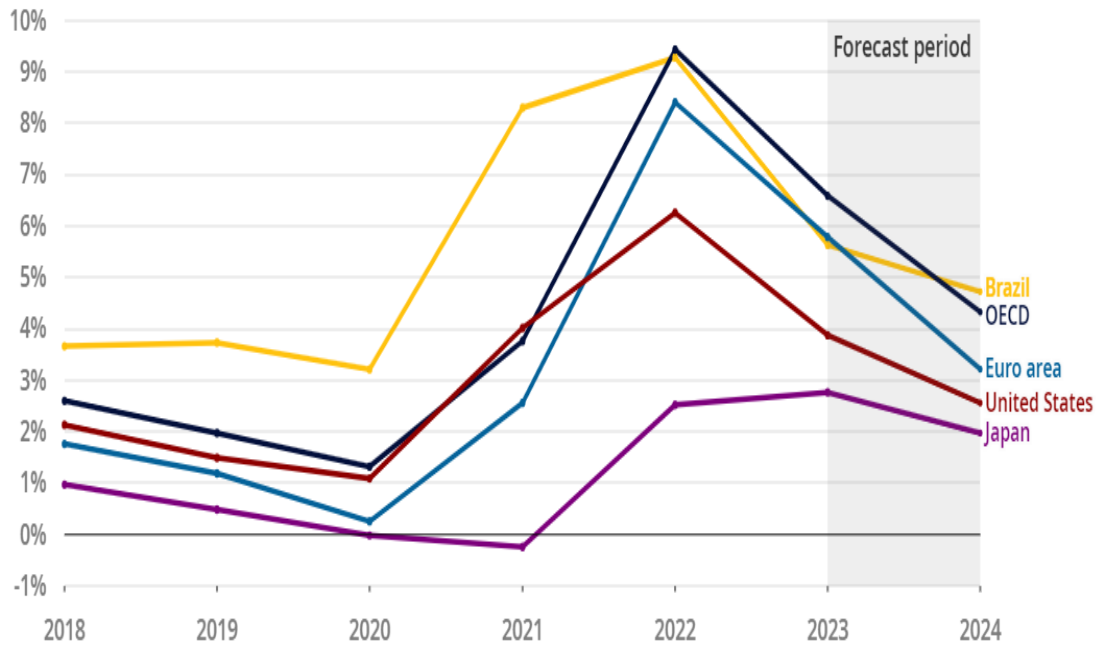
SOURCE : OECD Economic Outlook, May 2024

2-2 التضخم:

انخفض التضخم العام بسرعة في معظم الاقتصادات خلال عام 2023، مدفوعا بسياسات نقدية مقيدة، وانخفاض أسعار الطاقة، واستمرار تخفيف ضغوط سلسلة التوريد، كما انخفض التضخم في أسعار المواد الغذائية بشكل حاد في معظم البلدان، حيث شهدت المحاصيل الجيدة

للمحاصيل الرئيسية مثل القمح والذرة انخفاض الأسعار بسرعة من أعلى مستوياتها بعد بدء الحرب في أوكرانيا، انخفض التضخم في أسعار السلع الأساسية بشكل مطرد بشكل عام، لكن التضخم في أسعار الخدمات كان أكثر ثباتاً، وظل أعلى بكثير من متوسطات ما قبل الوباء في معظم البلدان.

الشكل رقم (2-3) يوضح التضخم الحقيقي 2023 والتوقعات لسنة 2024 بالنسبة المؤية لـ (OECD)



SOURCE : OECD Economic Outlook, June 2023

3 . طريقة إختيار عينة الدراسة:

إن أسلوب اختيار العينة والحجم الذي يمثل المجتمع الذي سحبت منه وإمكانية تعميم نتائجها على المجتمع من المجالات المهمة في الدراسة، ولكي تصلح النتائج التي نحصل عليها للتعبير عن المجتمع، لابد أن تكون العينة ممثلة للمجتمع (أي جميع المشاهدات المراد بحثها)

3-1 تعريف العينة: هي جزء من المجتمع الاصيل أو مجموعة فرعية أو جزئية من عناصره، له خصائص مشتركة وبها يمكن دراسة الكل بدراسة الجزء¹.

3-2 معايير اختيار العينة:

تتطلب الدراسة التي تناولت تدابير تيسير التجارة واثرها على سلاسل القيمة العالمية لدول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) الى ضرورة توافر البيانات ضمن قواعد البيانات العالمية والمتعلقة بأفراد العينة، مع مراعات اندماج الدول المختارة في سلاسل القيمة العالمية، حيث تم إختيار

1- عيسى يونسى و آخرون، العينة و أسس المعاينة في البحوث الاجتماعية، مجلة الرواق للدراسات الاجتماعية و الإنسانية، جامعة زيانا، غليزان، الجزائر، المجلد 07، العدد 02، 2021، ص 530

33 دولة من دول المنظمة وهي كالتالي " الولايات المتحدة، كندا، المملكة المتحدة، ألمانيا، فرنسا، إيطاليا، اليابان، كوريا الجنوبية، أستراليا، نيوزيلندا، المكسيك، تشيلي، تركيا، هولندا، السويد، النرويج، الدنمارك، فنلندا، أيرلندا، بلجيكا، سويسرا، النمسا، البرتغال، جمهورية التشيك، بولندا، هنغاريا، سلوفاكيا، سلوفينيا، إستونيا، اليونان، أيسلندا، لكسمبورغ، إسبانيا".

ثانيا: متغيرات الدراسة:

يهدف الإجابة عن إشكالية الأطروحة، والمتمثلة في قياس أثر تيسير التجارة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، سيتم اختبار الأثر على أربع متغيرات اقتصادية مستقلة، لتتضمن كل فترة من فترات الدراسة أربعة نماذج قياسية، وذلك ارتباطا بالمتغيرات التابعة ذات الصلة بالمشاركة في سلاسل القيمة العالمية، حيث تم الاعتماد على المؤشرات التي صاغها (Koopman et al., 2010)¹ بمرئى تتبع القيمة المضافة في سلاسل الإنتاج العالمية، والتي تحدد ما إذا كان البلد يشارك في سلاسل الإنتاج العالمية عبر قطاعات المنبع أو المصب والمتمثلة في²: مقياس المشاركة الأمامية "الروابط الأمامية" (Forward GVC participation) والتي تمثل مجموع القيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات (Indirect Value Added) (DVX)، ومقياس المشاركة الخلفية "الروابط الخلفية" (Forward GVC participation) والتي تتجسد في مجموع القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (Foreign Value Added) (FVA)، ومؤشر القيمة المضافة المحلية المتجسدة في الصادرات (Domestic Value Added) (DVA). ومؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية الكلية (Global participation index value chains) (GVC p).

وعليه فإن القيمة المضافة المحلية في الصادرات (DVA)، تعبر عن القيمة المضافة في الصادرات التي مخرجاتها مصنعة محليا، أي أن هذا المتغير يقيس المدخلات الوسيطة المصنعة محليا التي تستخدم لتوليد مخرجات للتصدير. أما القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (FVA)، فتعبر عن القيمة المضافة في الصادرات التي مخرجاتها مصنعة أجنبية، أي أن هذا المتغير يقيس المدخلات الوسيطة المستوردة التي تستخدم لتوليد مخرجات للتصدير، ويعرف باسم "VS" في الأدبيات التقنية، كما يعرف باسم الروابط الخلفية أو المشاركة الخلفية في أدبيات السياسات. أما القيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات (DVX) القيمة المضافة المتجسدة في صادرات البلدان الأخرى، والمنتجة كسلع وسيطة في البلد، أي أن هذا المتغير يقيس صادرات السلع الوسيطة التي تستخدم كمدخلات لإنتاج صادرات البلدان الأخرى، ويعرف باسم "VS1" في الأدبيات التقنية، كما

1 . Koopman, R., Powers, W., Wang, Z., & Wei, S. J. (2010). Give credit where credit is due: Tracing value added in global production chains (No. w16426). National Bureau of Economic Research, 1-19. DOI 10.3386/w16426

2. <https://worldmrio.com/unctadgvc>

يعرف باسم الروابط الأمامية أو المشاركة الأمامية في أدبيات السياسات. في الأخير فإن مؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية يمثل مجموع الروابط الأمامية والروابط الخلفية¹. وعليه²:

$$GVC_{Participation} = DVX + FVA$$

وإذا تم التعبير عن الروابط الأمامية "DVX" والروابط الخلفية "FVA" كنسبة مئوية من الصادرات، فإن صيغة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية تكون على النحو التالي:

$$GVC_{Participation} = \frac{DVX + FVA}{\text{Gross Exports}}$$

وكلما زادت هذه النسبة زادت كثافة مشاركة بلد معين في سلاسل القيمة العالمية
الجدول (3-1): المتغيرات المعبرة عن المشاركة في سلاسل القيمة العالمية

مؤشرات سلاسل القيمة العالمية		
المتغير	التعريف	المصدر
القيمة المضافة المحلية في الصادرات Domestic Value Added (DVA)	القيمة المضافة المحلية في الصادرات هي القيمة المضافة في الصادرات التي مخرجاتها مصنعة محليا. أي أن هذا المتغير يقيس المدخلات الوسيطة المصنعة محليا التي تستخدم لتوليد مخرجات للتصدير.	https://worldmrio.com/unctadgvc
القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات Foreign Value Added (FVA)	القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات هي القيمة المضافة في الصادرات التي مخرجاتها مصنعة أجنبية. أي أن هذا المتغير يقيس المدخلات الوسيطة المستوردة التي تستخدم لتوليد مخرجات للتصدير. • يعرف باسم "VS" في الأدبيات التقنية. • يعرف باسم الروابط الخلفية أو المشاركة الخلفية في أدبيات السياسات.	https://worldmrio.com/unctadgvc
القيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات Indirect Value Added (DVX)	القيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات هي القيمة المضافة المتجسدة في صادرات البلدان الأخرى، والمنتجة كسلع وسيطة في البلد، أي أن هذا المتغير يقيس صادرات السلع الوسيطة التي تستخدم كمدخلات لإنتاج صادرات البلدان الأخرى. • يعرف باسم "VS1" في الأدبيات التقنية. • يعرف باسم الروابط الأمامية أو المشاركة الأمامية في أدبيات السياسات.	https://worldmrio.com/unctadgvc
مقياس المشاركة في سلاسل القيمة العالمية (GVCp)	مقياس المشاركة في سلاسل القيمة العالمية هو عبارة عن صادرات السلع الوسيطة التي تستخدم كمدخلات لإنتاج صادرات البلدان الأخرى والمدخلات الوسيطة المستوردة التي تستخدم لتوليد مخرجات للتصدير، أي أنه مجموع	https://worldmrio.com/unctadgvc

1 . UNCTAD. (2024). UNCTAD-Eora Global Value Chain Database, KGM & Associates Pty. Ltd. <https://worldmrio.com/unctadgvc/>
UNCTAD. (2024). The Eora Global Supply Chain Database, KGM & Associates Pty. Ltd. <https://worldmrio.com/>

2 . The background paper of data methodological:

Casella, B. , R. Bolwijn, D. Moran and K. Kanemoto. (2019). Improving the analysis of global value chains: the UNCTAD-Eora Database. Transnational Corporations 26(3). New York and Geneva: United Nations

	الروابط الأمامية والروابط الخلفية: $GVC_{Participation} = DVX + FVA$ وإذا تم التعبير عن الروابط الأمامية "DVX" والروابط الخلفية "FVA" كنسبة مئوية من الصادرات، فإن صيغة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية تكون على النحو التالي: $GVC_{Participation} = \frac{DVX + FVA}{Gross Exports}$ وكما زادت هذه النسبة زادت كثافة مشاركة بلد معين في سلاسل القيمة العالمية.	
--	---	--

المصدر: من إعداد الطالب بناء على قواعد البيانات المعتمد عليها

أما ما تعلق بالمتغيرات الدالة عن تيسير التجارة فقد تم الاعتماد على مؤشر حرية التجارة (Trade freedom) ومؤشر جودة البنية الأساسية المتعلقة بالتجارة (Quality of trade and transport-related infrastructure) ومؤشر سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية (Ease of arranging competitively priced shipments) ومؤشر الأداء اللوجستي (Logistics Performance Index) ومتغير النقل بالسكك الحديدية والخطوط الجوية.

أولاً: مؤشر حرية التجارة، وهو مؤشر اقتصادي يقيم درجة الانفتاح والحرية في السياسات والممارسات التجارية للبلد، وهو يقيس مدى سماح الدولة بتدفق السلع والخدمات عبر حدودها دون حواجز أو قيود كبيرة، ويأخذ المؤشر في الاعتبار عوامل مختلفة تتعلق بالسياسات التجارية، بما في ذلك التعريفات الجمركية والحواجز غير الجمركية والإجراءات الجمركية والتدابير التنظيمية التي قد تعيق أو تسهل التجارة الدولية، يتم استخدامه عادة لمقارنة وتصنيف الدول بناء على سياساتها وممارساتها التجارية، مما يوفر نظرة لمستوى الحرية التجارية داخل اقتصاد معين، وتشير الدرجة الأعلى في مؤشر حرية التجارة إلى درجة أكبر من الانفتاح والتحرر في السياسات التجارية للبلد، في حين تشير الدرجة المنخفضة إلى سياسات أكثر تقييداً، وتنبع أهمية المؤشر في قياس حرية التجارة من خلال المؤشرات الفرعية التي تبني المؤشر المركب المشار إليه، والمبررات الاقتصادية والتجارية في بنائها واختيارها، وهي مبنية بحسب مؤسسة التراث (The Heritage Foundation) كما يلي¹:

حرية التجارة هي مقياس مركب لغياب الحواجز الجمركية وغير الجمركية التي تؤثر على الواردات والصادرات من السلع والخدمات. تعتمد درجة الحرية التجارية على مدخلين:

♦ متوسط معدل التعريفات الجمركية المرجحة تجارياً؛

♦ الحواجز غير الجمركية (NTBs).

1 . <https://www.heritage.org/index/trade-freedom>

وقد تم تصميم مؤشر حرية التجارة (Trade freedom) لتقييم مدى حرية أو انفتاح سياسات التجارة في بلد ما، وخاصة فيما يتعلق بالحواجز القائمة ضد الواردات والصادرات، يتم تحديد درجة حرية التجارة من خلال عنصرين أساسيين هما معدل التعريفات الجمركية المتوسط المرجح بالتجارة، ويقاس هذا العنصر المستوى المتوسط للتعريفات الجمركية المفروضة على السلع والخدمات المستوردة إلى بلد ما، والجانب الثاني الحواجز غير الجمركية وتقاس أي نوع من القيود التجارية بخلاف التعريفات الجمركية. يمكن أن تشمل هذه مجموعة واسعة من التدابير، مثل حصص الاستيراد، والإعانات، والتأخيرات الجمركية، والمعايير الفنية، ومتطلبات الترخيص، واللوائح الأخرى التي قد تعيق التجارة، ويقوم التقييم النوعي بتقييم تأثير هذه الحواجز على التجارة، وعلى عكس التعريفات الجمركية، والتي يمكن قياسها بسهولة، تتطلب الحواجز غير الجمركية تقييماً أكثر عمقا لأنها يمكن أن تختلف على نطاق واسع في تطبيقها وتأثيرها، يأخذ هذا التقييم في الاعتبار تعقيد هذه الحواجز ومدى شدتها، على سبيل المثال، معايير الصحة والسلامة الصارمة التي تؤثر بشكل غير متناسب على السلع الأجنبية، أو عمليات الترخيص المرهقة التي تبطل التجارة من شأنها أن تؤثر سلباً على درجة حرية التجارة.

في حين يستخدم متوسط التعريفات المرجحة الأوزان لكل تعريف على أساس حصة الواردات لكل سلعة، يعد متوسط التعريفات المرجحة مقياساً كمياً يحتمل ويمثل الحساب الأساسي للنتيجة باستخدام المعادلة التالية:

$$Trade\ Freedom_i = \left[\frac{Tariff_{max} - Tariff_i}{Tariff_{max} - Tariff_{min}} \times 100 \right] - NTB_i$$

حيث تمثل Trade Freedom_i حرية التجارة في البلد i؛ يمثل Tariff_{max} و Tariff_{min} الحدود العليا والدنيا لمعدلات التعريفات الجمركية (%): وتمثل التعريفات متوسط معدل التعريفات المرجح (%) في البلد i. ومن الطبيعي أن يكون الحد الأدنى للتعريفات صفر في المائة، والحد الأعلى هو 50 في المائة، يتم بعد ذلك خصم تقدير القيود غير الجمركية NTB من النتيجة الأساسية، يتم تعيين الخصم 5 أو 10 أو 15 أو 20 نقطة وفقاً للمقياس التالي:

♦ خصم 20 نقطة، عندما تستخدم الحواجز غير التعريفية على نطاق واسع عبر العديد من السلع والخدمات و/أو تعمل على إعاقة قدر كبير من التجارة الدولية بشكل فعال.

- ♦ خصم 15 نقطة، عندما تنتشر الحواجز غير التعريفية على نطاق واسع عبر العديد من السلع والخدمات و/أو تعمل على إعاقة غالبية التجارة الدولية المحتملة.
- ♦ خصم 10 نقاط، عندما تُستخدم الحواجز غير التعريفية لحماية سلع وخدمات معينة وإعاقة بعض التجارة الدولية.
- ♦ خصم 05 نقاط، عندما تكون الحواجز غير التعريفية غير شائعة، فهي تحمي القليل من السلع والخدمات، و/أو لها تأثير محدود للغاية على التجارة الدولية.
- ♦ لا يتم تخفيض مقدار المؤشر (أي خصم 0 نقطة)، لا تستخدم الحواجز غير التعريفية للحد من التجارة الدولية.
- وتشمل فئات الحواجز غير التعريفية التي تشملها التخفيضات¹ في تصنيف مؤشر حرية التجارة ما يلي:
 - ♦ القيود الكمية: حصص الاستيراد، قيود التصدير، قيود التصدير الطوعية، عمليات الحظر والحظر على الاستيراد والتصدير، التجارة المضادة، الخ.
 - ♦ قيود الأسعار: رسوم مكافحة الإغراق، رسوم تعويضية، التعديلات الضريبية الحدودية؛ الرسوم المتغيرة/حصص معدلات التعريفات الجمركية.
 - ♦ القيود التنظيمية: الترخيص، المحتوى المحلي ومتطلبات الخلط، معايير الصحة والصحة النباتية (SPSS)، لوائح السلامة والمعايير الصناعية، لوائح التعبئة والتغليف ووضع العلامات والعلامات التجارية، ضوابط الإعلان والإعلام.
 - ♦ قيود الاستثمار: الصرف والضوابط المالية الأخرى.
 - ♦ القيود الجمركية: متطلبات الإيداع المسبق، إجراءات التقييم الجمركي، إجراءات التصنيف الجمركي، إجراءات التخليص الجمركي.
 - ♦ التدخل الحكومي المباشر: الإعانات والمساعدات الأخرى، السياسة الصناعية الحكومية وتدابير التنمية الإقليمية، البحوث التي تمويلها الحكومة والسياسات التكنولوجية الأخرى؛ الضرائب الوطنية والتأمين الاجتماعي، سياسات المنافسة، سياسات الهجرة، سياسات المشتريات الحكومية، تجارة الدولة والاحتكارات الحكومية والامتيازات الحصرية.

1. على سبيل المثال، حصلت بوتسوانا على درجة حرية تجارية بلغت 79.7. وفي حد ذاته، فإن متوسط التعريفات الجمركية المرجحة في بوتسوانا بنسبة 5.2 في المائة كان سيحقق درجة 89.7، ولكن وجود الحواجز غير التعريفية في بوتسوانا خفض النتيجة بمقدار 10 نقاط.

إن الدولة التي تفرض تعريفات جمركية منخفضة وحواجز جمركية غير جمركية ضئيلة سوف تحصل على درجة أعلى، مما يشير إلى بيئة تجارية أكثر انفتاحاً، وعلى العكس من ذلك فإن الدولة التي تفرض تعريفات جمركية مرتفعة وحواجز جمركية غير جمركية كبيرة سوف تحصل على درجة أقل، مما يعكس بيئة تجارية أكثر تقييداً. يتم الجمع بين المكونين - متوسط معدل التعريفات الجمركية المرجح بالتجارة والتقييم النوعي للحواجز غير الجمركية - لتوليد درجة حرية التجارة. يتم التسجيل عادة على مقياس من 0 إلى 100، حيث يمثل الرقم 100 أعلى درجة من حرية التجارة، وعليه تتمتع الدول التي تتمتع بدرجات أعلى في حرية التجارة بعلاقات تجارية أكثر ديناميكية بشكل عام، مما يؤدي إلى نمو اقتصادي أكبر ومزيد من المنافسة ومجموعة أوسع من السلع والخدمات للمستهلكين. ويستخدم صناع السياسات مؤشر حرية التجارة لتقييم فعالية السياسات التجارية وإجراء التعديلات اللازمة لتعزيز الأسواق الأكثر انفتاحاً وتنافسية.

أما المتغير الثاني الدال على تيسير التجارة فيتمثل في مؤشر جودة البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل (Quality of Trade and Transport Related Infrastructure)¹، ويُمثل أحد الجوانب المهمة لقياس تيسير التجارة، ببعديها التدابير الصلبة والتدابير الناعمة، ويقدم تقييماً للعناصر المختلفة للبنية التحتية لبلد وارتباطاتها وتأثيرها على كفاءة التجارة، حيث يقيس مجموعة من الأبعاد المتعلقة بالجوانب المرتبطة بالبنية الأساسية للنقل والتي تتضمن جودة وتغطية شبكات الطرق وكفاءة ومدى أنظمة السكك الحديدية وتوافر وحالة الموانئ والمرافق البحرية وجودة البنية الأساسية والخدمات للمطارات، بالإضافة إلى المؤشر الفرعي أداء الخدمات اللوجستية، والتي يتضمن أهم الجوانب اللينة لتدابير تيسير التجارة المتمثلة في كفاءة الجمارك وإدارة الحدود، وكفاءة وجودة الخدمات اللوجستية، مثل كفاءة شركات الشحن، وسماسرة الجمارك، والتوقيت والموثوقية للشحنات، كذلك يتضمن مؤشر البنية الأساسية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، والذي يؤثر على توافر وجودة خدمات الإنترنت والاتصالات بالإضافة إلى إمكانية الوصول إلى المنصات الرقمية وموثوقيتها لتوثيق التجارة وتتبعها، كما يقيس المؤشر الأبعاد المتعلقة بالخدمات ذات الصلة بالتجارة، تحديداً توافر وجودة مرافق التخزين وإمكانية الوصول إلى خدمات التمويل التجاري بالإضافة إلى كفاءة خدمات التفتيش وإصدار الشهادات، كما يقيس المؤشر البيئة التنظيمية والتي تعبر عن الشفافية والقدرة على قدرات التنبؤ بالإجراءات التنظيمية، وسهولة الحصول على التصاريح والتراخيص اللازمة المتعلقة بالتجارة بالإضافة إلى الدعم التنظيمي لتطوير البنية الأساسية الجديدة

1. <https://data.worldbank.org/indicator/LP.LPI.INFR.XQ?locations=XD>

وصيانتها، في الأخير فإن المؤشر يقيس مستويات التعاون والتنسيق بين القطاعين العام والخاص من خلال النظر في مستوى التعاون بين الهيئات الحكومية والقطاع الخاص في تيسير التجارة، المبادرات الرامية إلى تحسين البنية الأساسية المتعلقة بالتجارة من خلال الشراكات بين القطاعين العام والخاص، تحدد هذه الجوانب مجتمعة مدى قدرة الدولة على دعم تدفقات التجارة الفعالة، وخفض التكاليف، وتحسين القدرة التنافسية في السوق العالمية.

أما المؤشر الثالث الدال عن تدابير تيسير التجارة فيتمثل في سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية (Ease of Arranging Competitively Priced Shipments)¹، وهو مؤشر يقيم العوامل المختلفة التي تؤثر في القدرة على الحصول على خيارات شحن فعالة وبأسعار معقولة، ويتضمن جوانب مختلفة، الجانب الأول توافر خدمات الشحن، والذي يتضمن تنوع وعدد شركات النقل التي تقدم الخدمات بالإضافة إلى المتغير الفرعي إمكانية الوصول إلى وسائل النقل المختلفة (الطرق والسكك الحديدية والجوية والبحرية). أما الجانب الثاني القدرة التنافسية لأسعار الشحن، معبرا عن فعالية خدمات الشحن من حيث التكلفة وشفافية التسعير والعدالة في رسوم الشحن. أما البعد الثالث فيقيس كفاءة مقدمي الخدمات، من خلال قياس أداء وموثوقية شركات الشحن ومقدمي الخدمات اللوجستية وقياس جودة الخدمة التي تقدمها شركات النقل. المؤشر الفرعي الرابع يركز على المنافسة في السوق من خلال قياس مستوى المنافسة بين مقدمي الخدمات وتأثير المنافسة على جودة الخدمة والتسعير. أما البيئة التنظيمية فتقاس من خلال تأثير اللوائح على تكاليف الشحن والكفاءة وسهولة الامتثال للوائح المتعلقة بالشحن. بالإضافة إلى البعد السادس المتمثل في جودة البنية التحتية من خلال المؤشرين الفرعيين جودة وقدرة الموانئ والمطارات والبنية التحتية للنقل الأخرى التي تؤثر على تكاليف الشحن وتأثير البنية التحتية على كفاءة الشحن والتكاليف. المؤشر السابع على جانب كبير من الأهمية والمتمثل في إجراءات الجمارك والحدود، والذي يتضمن كفاءة وتكلفة إجراءات الجمارك بالإضافة إلى تأثير اللوائح الجمركية على تكاليف الشحن والترتيبات، كما يركز مؤشر سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية على جانب التكنولوجيا والتحول الرقمي، من خلال مؤشرين استخدام التكنولوجيا في ترتيبات الشحن (على سبيل المثال، المنصات الرقمية للحجز والتتبع) وتأثير الحلول الرقمية على خفض تكاليف الشحن. في الأخير فإن المؤشر التاسع فيركز على قياس الظروف الاقتصادية، من خلال تقدير تأثيرات البيئة الاقتصادية العامة المؤثرة على تكاليف الشحن، وتأثيرات تقلبات العملة وتأثيرها على أسعار الشحن.

1. <https://data.worldbank.org/indicator/LP.LPI.INFR.XQ?locations=XD>

الجدول (2-3): المتغيرات المعبرة عن تدابير تيسير التجارة

مؤشرات تدابير تيسير التجارة		
المتغير	التعريف	المصدر
حرية التجارة Trade freedom	حرية التجارة هي مقياس مركب لمدى الحواجز الجمركية وغير الجمركية التي تؤثر على واردات وصادرات السلع والخدمات. تعتمد درجة حرية التجارة على مدخلين: متوسط معدل التعريف الجمركية المرجح بالتجارة و. تقييم نوعي للحواجز غير الجمركية. يتم الجمع بين المكونين - متوسط معدل التعريف الجمركية المرجح بالتجارة والتقييم النوعي للحواجز غير الجمركية - لتوليد درجة حرية التجارة. يتم التسجيل عادةً على مقياس من 0 إلى 100، حيث يمثل الرقم 100 أعلى درجة من حرية التجارة. تشير درجة مؤشر حرية التجارة الأعلى إلى أن البلد لديه قيود أقل على التجارة، مما يعني أن لديه سياسات تجارية أكثر انفتاحًا وليبرالية. وعلى العكس من ذلك، تشير الدرجة المنخفضة إلى أن البلد لديه المزيد من الحواجز والقيود التجارية. غالبًا ما يستخدم هذا المؤشر من قبل خبراء الاقتصاد وصناع السياسات والباحثين لمقارنة الانفتاح التجاري بين البلدان المختلفة وتقييم كيفية تأثير سياسات التجارة على الأداء الاقتصادي والعلاقات التجارية العالمية.	https://www.heritage.org/index/trade-freedom
جودة البنية الأساسية المتعلقة بالتجارة والنقل Quality of trade and transport-related infrastructure	يُعتبر مؤشر جودة البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل أحد الجوانب المهمة لقياس تيسير التجارة، ببعديها التدابير الصلبة والتدابير الناعمة، ويُقدم تقييمًا للعناصر المختلفة للبنية التحتية لبلد وارتباطاتها وتأثيرها على كفاءة التجارة. وفيما يلي الجوانب الرئيسية التي يقيسها: ♦ البنية الأساسية للنقل: * جودة وتغطية شبكات الطرق * كفاءة ومدى أنظمة السكك الحديدية * توافر وحالة الموانئ والمرافق البحرية * جودة البنية الأساسية والخدمات للمطارات ♦ أداء الخدمات اللوجستية: * كفاءة الجمارك وإدارة الحدود * كفاءة وجود الخدمات اللوجستية، مثل شركات الشحن، وسماسة الجمارك، وخدمات النقل * التوقيت والموثوقية للشحنات ♦ البنية الأساسية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات: * توافر وجود خدمات الإنترنت والاتصالات * إمكانية الوصول إلى المنصات الرقمية وموثوقيتها لتوثيق التجارة وتتبعها ♦ الخدمات المتعلقة بالتجارة: * توافر وجود مرافق التخزين والتخزين * إمكانية الوصول إلى خدمات التمويل التجاري * كفاءة خدمات التفتيش والشهادات ♦ البيئة التنظيمية: * الشفافية والقدرة على التنبؤ بالإجراءات التنظيمية	https://data.worldbank.org/indicator/LP.LPI.INFR.XQ?locations=XD

	* سهولة الحصول على التصاريح والتراخيص اللازمة المتعلقة بالتجارة * الدعم التنظيمي لتطوير البنية الأساسية الجديدة وصيانتها ♦ القطاعين العام والخاص التعاون: * مستوى التعاون بين الهيئات الحكومية والقطاع الخاص في تيسير التجارة * المبادرات الرامية إلى تحسين البنية الأساسية المتعلقة بالتجارة من خلال الشراكات بين القطاعين العام والخاص تحدد هذه الجوانب مجتمعة مدى قدرة الدولة على دعم تدفقات التجارة الفعالة، وخفض التكاليف، وتحسين القدرة التنافسية في السوق العالمية. يتضمن الملحق 5 من تقرير مؤشر أداء الخدمات اللوجستية لعام 2023، المتوفر على الرابط: https://lpi.worldbank.org/report، تفاصيل منهجية المسح ومنهجية بناء المؤشر. قام المستجيبون بتقييم جودة البنية الأساسية المتعلقة بالتجارة والنقل (مثل الموانئ والسكك الحديدية والطرق وتكنولوجيا المعلومات ...)، على أساس تصنيف يتراوح من 1 (منخفض للغاية) إلى 5 (مرتفع للغاية). يتم حساب متوسط الدرجات لجميع المستجيبين.	
https://data.worldbank.org/indicator/LP.LPI.INFR.XQ?locations=XD	يُقيّم مؤشر سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية العوامل المختلفة التي تؤثر على القدرة على الحصول على خيارات شحن فعالة وبأسعار معقولة. تتضمن الجوانب الرئيسية التي يقيسها: ♦ توافر خدمات الشحن: تنوع وعدد شركات النقل التي تقدم الخدمات إمكانية الوصول إلى وسائل النقل المختلفة (الطرق والسكك الحديدية والجوية والبحرية) ♦ القدرة التنافسية لأسعار الشحن: فعالية خدمات الشحن من حيث التكلفة شفافية التسعير والعدالة في رسوم الشحن ♦ كفاءة مقدمي الخدمات: أداء وموثوقية شركات الشحن ومقدمي الخدمات اللوجستية جودة الخدمة التي تقدمها شركات النقل ♦ المنافسة في السوق: مستوى المنافسة بين مقدمي الخدمات تأثير المنافسة على جودة الخدمة والتسعير ♦ البيئة التنظيمية: تأثير اللوائح على تكاليف الشحن والكفاءة سهولة الامتثال للوائح المتعلقة بالشحن ♦ جودة البنية التحتية: جودة وقدرة الموانئ والمطارات والبنية التحتية للنقل الأخرى التي تؤثر على تكاليف الشحن تأثير البنية التحتية على كفاءة الشحن والتكاليف ♦ إجراءات الجمارك والحدود: كفاءة وتكلفة إجراءات الجمارك تأثير اللوائح الجمركية على تكاليف الشحن والترتيبات	سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية Ease of arranging competitively priced shipments

	♦ التكنولوجيا والتحول الرقمي: استخدام التكنولوجيا في ترتيبات الشحن (على سبيل المثال، المنصات الرقمية للحجز والتتبع) تأثير الحلول الرقمية على خفض تكاليف الشحن ♦ الظروف الاقتصادية: البيئة الاقتصادية العامة المؤثرة على تكاليف الشحن تقلبات العملة وتأثيرها على أسعار الشحن تحدد هذه الجوانب مجتمعة مدى سهولة ويسر الشركات في ترتيب شحن بضائعها، وهو أمر بالغ الأهمية للحفاظ على القدرة التنافسية في التجارة الدولية. يتضمن تقرير مؤشر أداء الخدمات اللوجستية لعام 2023، المتوفر على الرابط: https://lpi.worldbank.org/report، تفاصيل منهجية المسح ومنهجية بناء المؤشر. قام المستجيبون بتقييم سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية على أساس تصنيف يتراوح من 1 (منخفض للغاية) إلى 5 (مرتفع للغاية). يتم حساب متوسط الدرجات لجميع المستجيبين.	
https://data.albankaldawli.org/indicator/LP.LPI.OVRL.XQ	هو مؤشر يصدر عن البنك الدولي بالاشتراك مع مؤسسات أكاديمية ودولية وشركات تابعة للقطاع الخاص وأفراد آخرين مشاركون في الخدمات اللوجيستية الدولية، حيث تعكس نقاط التصنيف الترتيبي الشاملة لمؤشر أداء الخدمات اللوجيستية التصورات الخاصة بمستوى الخدمات اللوجيستية في البلد المعني على أساس كفاءة عمليات التخليص الجمركي، وجودة البنية التحتية المرتبطة بمجال التجارة والنقل، وسهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية، وجودة الخدمات اللوجيستية، والقدرة على متابعة خطوط سير الشحنات وتتبع مسارها، ومعدلات وصول الشحنات إلى أصحاب الشحنات في الوقت المحدد لها، وتتراوح قيمة المؤشر من 1 إلى 5 حيث الدرجة الأعلى تمثل الأداء الأفضل، يتم اصدار المؤشر كل سنتين	المؤشر الأداء اللوجستي LPI
https://data.albankaldawli.org/indicator/IS.RRS.GOOD.MT.K6	يعبر المؤشر عن كمية السلع المنقولة بواسطة السكك الحديدية، وتقاس بالطن المتري مضروباً في الكيلومترات المقطوعة، تصدر البيانات عن البنك الدولي بصفة سنوية.	النقل بالقطارات Train Transport
https://data.albankaldawli.org/indicator/IS.AIR.GOOD.MT.K1	يعبر مؤشر النقل بالطائرات كمية الشحنات المنقولة في كل مرحلة طيران (تشغيل الطائرة من الإقلاع إلى الهبوط التالي)، ويتم قياسه بالطن المتري مضروباً في الكيلومترات المقطوعة، يصدر سنوياً عن المنظمة الدولية للطيران المدني.	النقل بالطائرات Plane Transport

المصدر: من إعداد الطالب بناء على قواعد البيانات المعتمد عليها

إن اعتماد مؤشر حرية التجارة، ومؤشر جودة البنية الأساسية للتجارة والنقل، ومؤشر سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية كمؤشرات معبرة عن تيسير التجارة، يرتبط بمجموعة من الاعتبارات الاقتصادية، حيث يلتقط كل من هذه المؤشرات جوانب أساسية لتيسير التجارة، ويعكس أبعاد تدابير

تيسير التجارة الصلبة والتدابير الناعمة. وفيما يلي طرح لأهم المبررات الاقتصادية المرتكز عليها في هذا الاختيار.

أولاً، يعكس مؤشر حرية التجارة الدرجة التي تدعم بها سياسات والآليات التجارة في بلد ما التجارة الحرة أو تعوقها. ويشمل ذلك التعريفات الجمركية والحواجز غير الجمركية والسهولة العامة لاستيراد وتصدير السلع. ويعبر المؤشر في المقام الأول عن البعد الناعم لتيسير التجارة، من خلال التركيز على البيئة التنظيمية والإجراءات الإدارية التي تؤثر على التجارة، حيث يعكس بشكل مباشر بيئة السياسات التي تحكم التجارة. وعلى ذلك يلتقط مؤشر حرية التجارة الإطار التنظيمي، بما في ذلك الأطر التنظيمية التي تُنظّم التعريفات الجمركية والحواجز غير الجمركية وتحدد مستوياتها وعمقها وضوابطها، والتي تؤثر بشكل مباشر على سهولة عبور السلع للحدود، حيث إن انخفاض التعريفات الجمركية وقلة الحواجز غير الجمركية يعني قلة العقبات البيروقراطية والمالية، مما يؤدي إلى عمليات تجارية أكثر تسهيلاً وتيسيراً وكفاءة.

وبالتركيز على الحواجز التنظيمية، فإن المؤشر يقيس مدى ملاءمة البيئة التنظيمية للتجارة، بما في ذلك بساطة أو تعقيد اللوائح المتعلقة بالتجارة، ومستويات التعريفات، ومدى الحواجز غير الجمركية مثل الحصص ومتطلبات الترخيص. كما يقيس سهولة الإجراءات، من خلال الحكم على مدى سهولة التنقل بين الوثائق والإجراءات اللازمة للتجارة الدولية، مما يعكس مدى ملاءمة بيئة التجارة الدولية للعمل بكفاءة، وبذلك تشير إلى تأثيرات التسهيل والتيسير في التجارة، حيث تعبر حرية التجارة العالية على بيئة تنظيمية مبسطة، مما يقلل من التأخير والتكاليف والتعقيد في التجارة، وبالتالي يسهل المعاملات عبر الحدود بشكل أكثر سلاسة وسرعة، وهذا يعزز القدرة التنافسية والوصول إلى السوق، وهو ما يرفع من مستويات تيسير التجارة من خلال البعد الصلب المعبر عنه في اتفاقيات تيسير التجارة إجراءاتها.

ثانياً، ففيما تعلق بمؤشر جودة البنية الأساسية المتعلقة بالتجارة والنقل، فيعبر هذا المؤشر في المقام الأول على تدابير تيسير التجارة الصلبة، بالإضافة إلى جوانب ذات الصلة بالتدابير الناعمة لتيسير التجارة، حيث يقدم تقييماً للبنية الأساسية المادية التي تدعم التجارة، مما يجعله مؤشراً أساسياً للأبعاد الصلبة لتيسير التجارة. من خلال تقييمه للبنية الأساسية المادية التي تدعم التجارة، مثل الطرق والموانئ والسكك الحديدية والمطارات، والخدمات التي تضمن التدفق السلس للسلع، وهذا يشمل جودة وتغطية وموثوقية الطرق والسكك الحديدية والموانئ والمطارات، والتي تعد ضرورية لنقل البضائع بكفاءة من مواقع الإنتاج إلى الأسواق الدولية. بالإضافة إلى البنية الأساسية لتكنولوجيا

المعلومات والاتصالات، حيث يقيس مدى توفر وجودة البنية الأساسية للاتصالات والخدمات الرقمية، والتي تعد ضرورية لعمليات التجارة الحديثة مثل التتبع والتوثيق الرقمي والاتصالات. وتشير درجة البنية التحتية عالية الجودة إلى الدعم المادي والرقمي القوي للأنشطة التجارية، مما يؤدي إلى خفض تكاليف النقل، وتقصير أوقات التسليم، وزيادة الموثوقية، وكلها عوامل أساسية لتسهيل التجارة الدولية.

من جانب آخر يعبر مؤشر جودة البنية الأساسية المتعلقة بالتجارة والنقل والخدمات على جوانب من تدابير تيسير التجارة الناعمة، حيث يقيم جودة وكفاءة الخدمات اللوجستية بما في ذلك الشحن والتخليص الجمركي والتخزين، ويقيس جوانب البيئة التنظيمية، بالتركيز على الشفافية والقدرة على التنبؤ بالإجراءات التنظيمية، وسهولة الحصول على التصاريح والتراخيص اللازمة المتعلقة بالتجارة والدعم التنظيمي لتطوير البنية الأساسية الجديدة وصيانتها، ومن جانب آخر يقيس الجوانب التنظيمية للعلاقة بين القطاعين العام والخاص وماديات ومستويات التعاون بينهما، وذلك بالتركيز على مستوى التعاون بين الهيئات الحكومية والقطاع الخاص في تيسير التجارة، والمبادرات الرامية إلى تحسين البنية الأساسية المتعلقة بالتجارة من خلال الشراكات بين القطاعين العام والخاص.

إذا فإن المؤشر يسلط الضوء على أهمية الأصول الملموسة المتضمنة في التدابير الصلبة لتيسير التجارة، والتدابير غير الملموسة الناعمة في دعم التجارة، بما يحقق ضمان إمكانية نقل البضائع وتدفقاتها بسرعة وكفاءة عبر الحدود، بالتركيز على الجوانب التنظيمية وسهولتها ووضوحها وانخفاض التكاليف المرتبطة بها، مع التركيز على أهمية جودة الطرق والموانئ والسكك الحديدية والمطارات والبنية الأساسية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات وجودة الخدمات اللوجستية ذات الصلة، والتي تعمل على تقليل التأخير وخفض التكاليف وزيادة موثوقية الشحنات، حيث تدعم البنية الأساسية الفعالة أنظمة الإنتاج والتسليم في الوقت المناسب، وهي جوانب ذات أهمية متزايدة في سلاسل التوريد الحديثة وشبكات الإنتاج العالمية، وهو أمر حيوي للحفاظ على القدرة التنافسية في الأسواق العالمية.

ثالثاً، تم الاعتماد على مؤشر سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية، ويقيس هذا المؤشر تدابير تيسير التجارة الصلبة والناعمة على حد سواء. ويعكس تكامل البنية الأساسية المادية مع السوق والظروف التنظيمية، وإدارة الحدود وأنظمة الجمارك، مما يوضح مدى دعم الدولة للخدمات اللوجستية والنقل كجزء من جهودها في تيسير التجارة، حيث يقيم المؤشر مدى جودة البنية الأساسية التي تعكس كفاءات تأثير جودة وقدرة الموانئ والسكك الحديدية والمطارات ومرافق النقل الأخرى -

والتي تعد ضرورية لنقل البضائع محلياً ودولياً- على تكلفة وكفاءة الشحنات، بالإضافة إلى توافر خدمات الشحن، من خلال تنوع وعدد شركات النقل التي تقدم هذه الخدمات وإمكانية الوصول إلى وسائل النقل المختلفة. كما تركز على كفاءة مقدمي هذه الخدمات من خلال أداء وموثوقية شركات الشحن ومقدمي الخدمات اللوجستية وجودة الخدمة التي تقدمها شركات النقل، بالإضافة إلى ما سبق فإن التركيز على جوانب التكنولوجيا والتحول الرقمي وقياس مدى استخدام التكنولوجيا في ترتيبات الشحن (على سبيل المثال، المنصات الرقمية للحجز والتتبع) وتأثير الحلول الرقمية، لها أهمية في تدابير تيسير التجارة.

وعليه يؤثر توافر خدمات الشحن المتنوعة والفعالة، إلى جانب جودة البنية الأساسية، وجوانب التقدم التكنولوجي والتحول الرقمي، بشكل مباشر على تكلفة وسهولة ترتيب الشحنات. وتعمل التوافرية العالية والجودة على تقليل تكاليف النقل، والتي تشكل جزءاً كبيراً من تكاليف التجارة، ويعتبر خفضه جانب مهم من أهداف اتفاقيات تيسير التجارة وسياساتها وتدابيرها.

أما ما تعلق بالتدابير الناعمة لتيسير التجارة المتضمنة في مؤشر سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية، فتبرز من خلال تركيز المؤشر على الجوانب المتعلقة بالمنافسة في السوق، البيئة التنظيمية، إجراءات الجمارك والحدود بالإضافة إلى الظروف الاقتصادية، ويجدر التأشير أن سهولة وفعالية الشركات في ترتيب الصفقات والشحنات ترتبط كذلك بشكل أساسي بالتكلفة، التي تتأثر بدورها بظروف السوق والمنافسة بين مقدمي الخدمات، الأطر التنظيمية واللوائح والقوانين والتشريعات المنظمة لهذه العمليات، والسياسات الاقتصادية المرتبطة بسعر الصرف وانعكاساتها على تكاليف الشحن وسهولة الامتثال، مما يعكس دور السياسات الحكومية والسياسات النقدية في تيسير أو إعاقة التجارة، ناهيك عن الأثر الناتج عن كفاءة وتكلفة إجراءات الجمارك وتأثير اللوائح الجمركية على تكاليف الشحن والترتيبات ذات الصلة.

ومما سبق طرحه، فإن المؤشرات الثلاث المعتمد عليها تغطي جوانب مهمة في قياس وتفسير تيسير التجارة وتدابيرها، حيث يلتقط مؤشر حرية التجارة في المقام الأول البعد الناعم، من خلال التركيز على سهولة تدفقات التجارة، بالتركيز على الأطر التنظيمية الوطنية والسياسات التجارية فيها، ويؤكد على ضرورة الحد من الحواجز الإدارية والسياسية أمام التجارة. في حين يتناول مؤشر جودة البنية الأساسية المتعلقة بالتجارة والنقل بشكل أساسي البعد الصلب، مع شموله لبعض جوانب تدابير تيسير التجارة الناعمة، ويسلط الضوء على البنية الأساسية المادية واللوجستية اللازمة للحركة الفعالة للسلع، أما مؤشر سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية فيربط بين البعدين الصلب

والناغم، مع مراعاة البنية الأساسية والبيئة التنظيمية إلى جانب ديناميكيات السوق التي تؤثر على تكاليف الشحن والكفاءة.

وعليه توفر هذه المؤشرات مجتمعة رؤية مهمة لجهود الدول في سياق تيسير التجارة، وتغطي جوانب مختلفة ومتعددة منها، بداية بالمرونة التنظيمية والشفافية مروراً بالبنية الأساسية المادية وصولاً إلى القدرة التنافسية في السوق. ويسمح هذا المنظور بفهم الآليات والمداخل التي تسهم تدابير تيسير التجارة من خلالها في تعزيز كفاءة التجارة والأداء التجاري المحلي والدولي.

الجدول (3-3) المتغيرات الاقتصادية الكلية المكملّة لتفسير المشاركة في سلاسل القيمة العالمية

مؤشرات اقتصادية مكملّة		
المتغير	التعريف	المصدر
إجمالي الناتج المحلي GDP	إجمالي الناتج المحلي بأسعار المشتريين هو عبارة عن مجموع إجمالي القيمة المضافة من جانب جميع المنتجين المقيمين في الاقتصاد مضافاً إليه أية ضرائب على المنتجات ومخصوماً منه أية إعانات دعم غير مشمولة في قيمة المنتجات. ويتم حسابه بدون اقتطاع قيمة إهلاك الأصول المصنعة أو إجراء أية خصوم بسبب نزوب وتدهور الموارد الطبيعية. والبيانات معبر عنها بالقيمة الحالية للدولار الأمريكي. والأرقام بالدولار لإجمالي الناتج المحلي محولة من العملات المحلية باستخدام أسعار الصرف الرسمية لسنة واحدة. بالنسبة لبضع دول لا يعكس فيها سعر الصرف الرسمي السعر الذي يطبق فعلاً على معاملات الصرف الأجنبي الفعلية، فإنه يتم استخدام عامل تحويل بديل.	https://databank.worldbank.org/
تراكم رأس المال الثابت Gross fixed capital formation	يشمل إجمالي تراكم رأس المال الثابت (إجمالي الاستثمار الثابت المحلي سابقاً) تحسينات الأراضي (الأسوار، والخنادق، والمصارف، وما إلى ذلك)؛ شراء المصانع والآلات والمعدات؛ وإنشاء الطرق والسكك الحديدية وما شابه ذلك، بما في ذلك المدارس والمكاتب والمستشفيات والمساكن السكنية الخاصة والمباني التجارية والصناعية. ووفقاً لنظام الحسابات القومية لعام 1993، يعتبر صافي المقتنيات من الأشياء الثمينة أيضاً تكويناً لرأس المال. البيانات بالدولار الأمريكي الحالي.	https://databank.worldbank.org/

المصدر: من إعداد الطالب بناء على قواعد البيانات المعتمد عليها

وقد تم الاعتماد على الناتج المحلي الإجمالي وتراكم رأس المال الثابت (إجمالي الاستثمار المحلي) كمؤشرات مستقلة مفسرة للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية، لجانب من الاعتبار أن الناتج المحلي الإجمالي يعكس الحجم الاقتصادي للبلد ونتائج النشاط الاقتصادي ومستوياته، وعادة ما تتسم الاقتصادات ذات الحجم الكبير إلى امتلاك قواعد صناعية أكثر تنوعاً، مما يسهل الاندماج في شبكات الإنتاج الدولية ويمنح فرصاً أكبر لتعميق مستويات المشاركة في سلاسل القيمة الناتجة عنها، كما يشجع حجم السوق الشركات المتعددة الجنسيات ويحفز على تدفقات الاستثمار الأجنبي، كما يرتبط بمستوى التقدم التكنولوجي ورأس المال البشري للبلد، وهما عاملان أساسيان للمشاركة في أنشطة سلاسل القيمة العالمية ذات القيمة المضافة العالية.

أما تراكم رأس المال الثابت، فيؤشر على مخزون رأس المال المادي للبلد، بما في ذلك الآلات والمعدات والبنية الأساسية، ويعتبر أمراً بالغ الأهمية للإنتاج الصناعي والقدرة التنافسية، مما يمكن الشركات من المشاركة في سلاسل القيمة العالمية من خلال توفير القدرات الإنتاجية اللازمة، كما يشير إلى قدرة الدولة على استيعاب الاستثمار الأجنبي المباشر ونقل التكنولوجيا، مما يسهل الاندماج في شبكات الإنتاج، وسلاسل القيمة العالمية.

ثالثاً: الطريقة والأدوات:

1. المقاربات القياسية المستخدمة في تقدير النماذج خلال الفترة 1990-2020:

في السنوات الأخيرة، أصبح تقدير نماذج البانيل ذات المعاملات غير المتجانسة مع توفر بعد عالٍ من الملاحظات التي تمتد عبر وحدات مقطعية (N) وفترات زمنية (T) ممارسة منتظمة بسبب الأبحاث المؤثرة في القياس الاقتصادي النظري (Pesaran and Smith 1995¹؛ Pesaran, Shin, and Smith 1999). يتيح وجود معاملات مختلفة للباحث تحليل التأثيرات لكل مقطع عرضي على حدة. يتمثل الجيل الأول من هذه المقدرات في كل من: تقديرات وسط المجموعة MG وتقديرات وسط المجموعة المدمجة PMG، هذه الطرق تعتبر أكثر فعالية وكفاءة في تقدير نماذج التكامل المشترك التي تحتوي على متغيرات مستقرة أو متغيرات متكاملة من الدرجة الأولى أو حتى مزيج من المتغيرات المستقرة والمتكاملة من الدرجة الأولى، إن هذه الطرق تضمن بما فيه الكفاية تحقق استقلالية المتغيرات المستقلة مع عنصر الخطأ حتى في ظل وجود متغيرات غير مستقرة أو حتى متغيرات داخلية التحدد في النموذج، إن كل العوائق القياسية لا تمنع تقديرات هذه الطرق من التمتع بخاصيتي الكفاءة والاتساق³.

إن هذه الطرق تفترض عدم تجانس معاملات المتغيرات المستقلة بالإضافة إلى معاملات الحد الثابت، بحيث يتم الحصول على معالم النموذج انطلاقاً من وصف النموذج على أساس نموذج انحدار ذاتي موزع زمنياً ARDL، بحيث يتم الحصول على معالم المدى الطويل ومعامل تصحيح الخطأ من خلال تعظيم دالة المعقولة لكل مجموعة، حيث يتم البدء بتقديرات أولية للعالم المتجانسة طويلة المدى مثل الآثار الثابتة الساكنة، أما معاملات القصيرة المدى ومعامل تصحيح الخطأ فيتم تقديرها على أساس المتوسط الحسابي لهذه المعالم المذكورة لكل مقطع عرضي، إن هذه الطريقة وسط المجموعة

1 . Pesaran, M. H., and R. P. Smith. (1995). Estimating long-run relationships from dynamic heterogeneous panels. *Journal of Econometrics* 68: 79–113.

2 . Pesaran, M. H., Y. Shin, and R. P. Smith. (1999). Pooled mean group estimation of dynamic heterogeneous panels. *Journal of the American Statistical Association* 94: 621–634.

3 . Nesib, H., & Djouadi, I. (2021). ICT diffusion and economic growth, empirical study of sample countries over 1996-2016. *Revue des Réformes Economiques et Intégration En Economie Mondiale*, 15(1), 234-241.

الدمجة PMG تأخذ بالحسبان وجود علاقات مشتركة طويلة المدى مع السماح في نفس الوقت بالديناميكيات الغير متجانسة قصيرة المدى، بخلاف طريقة وسط المجموعة MG والتي تتجاهل فرضية وجود علاقات مشتركة على المدى الطويل¹.

في الوقت نفسه، تم تطوير الأدبيات النظرية حول نماذج تسعى لتفسير الارتباط غير الملحوظ بين وحدات المقطع العرضي (Pesaran 2006²؛ Chudik and Pesaran 2015³). تؤدي عملية تجاهل الارتباطات على مستوى المقاطع العرضية إلى ظهور مشاكل الارتباط الذاتي لحد الخطأ وينتج لنا تقديرات متحيزة، ويهدف معالجة هذا النوع من المشاكل اقترح Chudik and Pesaran 2015 تقدير هذا النوع من النماذج بواسطة مقدر Common Correlated Effects والذي يأخذ بعين الاعتبار الارتباط على مستوى المقاطع العرضية بين المتغيرات المدروسة، هذا النوع من التقديرات تنطوي على عدة مزايا أهمها: التحكم بشكل كفاء وفعال في الارتباطات على مستوى المقاطع العرضية من خلال تضمين متوسط الارتباط المقطعي في عملية تقدير النموذج، كما أنه يوفر معاملات انحدار مختلفة عبر المقاطع العرضية، كما أن هذا النوع النماذج يعالج بشكل التحيز الناتج على مشاكل داخلية التحديد لمتغيرات المستقلة والتي تتضمن في قياساتها المتغير التابع، حيث تؤدي إلى وجود مشكلة التحيز الناتجة عن وجود ارتباط بين حد الخطأ وأحد المتغيرات المستقلة والذي هو القيمة المؤخرة للمتغير التابع.

المنهجية القياسية المتبعة من أجل القيام بهذا النوع من التقديرات تتمثل في عملية اختبار الارتباط على مستوى المقطع العرضي في شكله القوي بصفة عامة من خلال الاختبار المطور من طرف Pesaran (2004) والذي يهدف إلى اختبار عدم تواجد الارتباط على مستوى المقطع العرضي بين المتغيرات المدروسة، أو حتى على مستوى المقاطع العرضية لحد الخطأ، من خلال إحصائية تتبع التوزيع الطبيعي، يتم الحكم على قبول فرضية تواجد الارتباط على مستوى المقطع العرضي بين المتغيرات في حال تجاوز القيمة المحسوبة أحد المستويات المعنوية الثلاثة الخاصة بالتوزيع الطبيعي، أما الشكل الثاني للارتباط على مستوى المقاطع العرضية فيتمثل في الشكل الضعيف، يتم اختبار هذا النوع من قبل⁵ (Pesaran and Xie, 2021)⁴ (Juodis and Reese, 2021) (Pesaran, 2015, 2021) تهدف إلى اختبار تواجد الارتباط على مستوى المقطع العرضي بين المتغيرات المدروسة في شكله الضعيف، مقابل فرضية تواجد الارتباط بين المقاطع العرضية في شكله القوي، من خلال إحصائية

1 . Djouadi, I., Necib, H., & Zakane, A. (2021). Total factor productivity, institutional quality and economic growth: empirical study of a sample from East Asian and Arab countries during the period 1996-2016. Les cahiers du Mecas, 17(1), 378-388.

2 . Pesaran, M. H. (2006). Estimation and inference in large heterogeneous panels with a multifactor error structure. Econometrica 74:(4)967 - 1012.

3 . Chudik, A., and M. H. Pesaran. (2015). Common correlated effects estimation of heterogeneous dynamic panel data models with weakly exogenous regressors. Journal of Econometrics 188(2): 393-420.

4 . Juodis, A., and S. Reese. (2021). The Incidental Parameters Problem in Testing for Remaining Cross-Section Correlation. Journal of Business & Economic Statistics.

5 . Pesaran, M. H., and Y. Xie. (2021). A Bias-Corrected CD Test for Error Cross- Sectional Dependence in Panel Data Models with Latent Factors .Cambridge Working Papers in Economics 2158.

تتبع التوزيع الطبيعي، يتم الحكم على قبول فرضية تواجد الارتباط على مستوى المقطع العرضي بين المتغيرات في حال تجاوز القيمة المحسوبة أحد المستويات المعنوية الثلاثة الخاصة بالتوزيع الطبيعي. ومن خلال ما سبق ويهدف تقدير آثار تدابير تيسير التجارة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية خلال الفترة 1990-2021 يستلزم الأمر أولاً القيام باختبارات الارتباط على مستوى المقاطع العرضية في شكله الضعيف، من أجل تحديد المتغيرات التي تعاني من مشكلة الارتباط على مستوى المقطع العرضي القوي، وكذا تحديد المتغيرات التي تعاني من مشكلة الارتباط على مستوى المقع العرضي الضعيف وهذا من خلال الاختبار المقدم من طرف Pesaran and Xie, 2021 حيث كانت نتائج الاختبارات في الجدول الموالي:

الجدول رقم (3-4): نتائج اختبارات Pesaran and Xie 2021

Variable	CD*	P-value	Variable	CD*	P-value
DVX	0.01	0.989	Trade freedom	1.45	0.148
DVA	-2.00	0.045**	Train Transport	6.85	0.000***
FVA	-0.79	0.427	Plane Transport	0.66	0.511
GVC	-1.42	0.155	Investment	-2.24	0.025**
GDP	1.81	0.071*			

المصدر: مخرجات برنامج STATA 17.0

نتائج الجدول أعلاه تظهر تواجد الارتباط على مستوى المقاطع العرضية في شكله القوي في كل من المتغيرات: الروابط الخلفية، إجمالي النتائج المحلي الخام، النقل بالسكك الحديدية والاستثمار، بالإضافة إلى وجود الارتباط في شكله الضعيف بالنسبة لباقي المتغيرات، الأمر الذي يستلزم علينا تقدير النماذج من خلال طريقة Common Correlated Effects مع الأخذ بعين الاعتبار للمتغيرات التي تعاني من مشكلة الارتباط على مستوى المقطع العرضي القوية.

2. المقاربات القياسية المستخدمة في تقدير النماذج خلال الفترة 2007-2020:

في النماذج السابقة تم تقدير نماذج آثار تيسير التجارة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية من خلال طريقة Common Correlated Effects والتي تتميز بطول البعد الزمني والمقطعي، بالإضافة إلى معالجتها لمشاكل الارتباط على مستوى المقاطع العرضية سواء على مستوى المتغيرات المستقلة أو حد الخطأ، بالإضافة إلى معالجتها لمشاكل التحيز التي تعاني منها النماذج البانل الديناميكية في حال تم تقديرها بالمربعات الصغرى العادية، إلا أننا في هذه الحالة سنتوف بتقدير نماذج خلال الفترة 2007-2021 والتي هي ذات بعد زمني صغير نوعاً ما الأمر الذي يستلزم تقدير هذه النماذج من خلال مقاربات طريقة العزوم المعممة GMM أين تكون هذه الطرق فعالية في حال كون حجم عينة المقطع العرضي أكبر من حجم عينة البعد الزمني، ففي هذه الحالة تقترح تقدير النماذج من خلال

طريقة العزوم المعممة للتحيز المصحح (Bias corrected method of moment) المقدمة من طرف Breitung et al (2022)، هذه الطريقة تمثل عملية تصحيح للتحيز البسيط لتقديرات مقدر difference GMM المطورة من طرف¹ Arellano & Bond (1991)، والتي تستخدم متغير الفروقات في القيم المؤخر من الدرجة الثانية (t-2) كمتغير أداتي بالإضافة إلى أن عملية التقدير تتم بواسطة الفروقات لجميع المتغيرات، هذه الطريقة تعالج مشكل التحيز الناتج على مشاكل داخلية التحديد لمتغيرات المستقلة والتي تتضمن في قياساتها المتغير التابع.

وبالمقابل فعلى الرغم من المزايا التي تقدمها طريقة العزوم المعممة، فإن تقديرات طريقة العزوم المعممة للتحيز المصحح لها القدرة على استيعاب الآثار الثابتة والعشوائية، بالإضافة إلى معالجتها لمشاكل عدم التجانس، إضافة إلى قدرتها على التعامل مع نماذج الانحدار الذاتي ذو التأخيرات العالية، وهي بهذا تكون لنا تقديرات ذات متانة من ناحية الكفاءة بالمقارنة مع طريقة العزوم المعممة².

1 . Arellano, M., & Bond, S. (1991). Some tests of specification for panel data: Monte Carlo evidence and an application to employment equations. The review of economic studies, 58(2), 277-297.

2 . Breitung, J., Kripfganz, S., & Hayakawa, K. (2022). Bias-corrected method of moments estimators for dynamic panel data models. Econometrics and Statistics, 24, 116-132.

المبحث الثاني

تقدير نماذج الدراسة والنتائج والمناقشة

سنحاول الإجابة على إشكالية الأطروحة من خلال تحديد آثار تدابير تيسير التجارة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية في مجموعة من دول منظمة التعاون الاقتصادي، من خلال اختبار هذا الأثر في فترتين زمنييتين، ارتباطاً بتوافر البيانات المعبرة عن تدابير تيسير التجارة الناعمة والصلبة، وذلك بهدف اختبار تأثير أكثر متغيرات دالة عن تيسير التجارة، اعتماداً على القياس الاقتصادي والمقاربات المناسبة لتقدير كل نموذج، ومن ثم سيتم تحليل وتفسير النتائج، واستخلاص الاستنتاجات. أولاً. تقدير نماذج الدراسة:

في هذا الجزء من الفصل سنقوم بدراسة وتحليل آثار تدابير تيسير التجارة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية لدول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية من خلال تقدير مجموعة من النماذج لفترتين مختلفتين، الفترة الأولى تبدأ منذ 2007 وحتى 2020 والمجموعة الثانية من النماذج ضمن الفترة الممتدة بين سنة 1995 إلى 2020. وقد تم تقدير النماذج وتقسيم الدراسة استناداً للفترتين وذلك ارتباطاً بالمتغيرات المفسرة للظاهرة محل الدراسة وتوافر البيانات المعبرة عن تدابير تيسير التجارة.

1. تقدير نماذج أثر تدابير تيسير التجارة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية للفترة 2020-1990:

1-1 نموذج القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (FVA) للفترة 2020-1990:

النموذج الخاص بالمشاركة في سلاسل القيمة العالمية المعبر عنه من خلال القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (FVA) للفترة 2020-1990، يُكتب من الشكل الآتي:

$$FVA = f(\text{Trade freedom, Train Transport, Plane Transport, GDP, Investment})$$

يبين الجدول الموالي مخرجات تقدير النموذج الخاص بالقيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (FVA) للفترة 2020-1990.

الجدول رقم (3-5): نتائج تقدير نموذج القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (FVA) للفترة 2020-1990

Variable	Coef.	Std. Err.	z	P-value
Trade freedom	0.713	0.176	4.03	0.000***
Train Transport	0.074	0.052	1.41	0.160
Plane Transport	-0.072	0.056	-1.27	0.203
GDP	0.538	0.321	1.67	0.094*
Investment	0.011	0.044	0.26	0.795
Lag of FVA	0.458	0.048	9.47	0.000***
Constant	-18.25	4.079	-4.47	0.000***
Observations	990	R-squared	0.965	
CD Pesaran, Xie (2021)	-1.03	P-value	0.304	

المصدر: مخرجات برنامج STATA 17.0

نتائج تقدير النموذج الديناميكي تظهر وجود آثار إيجابية معنوية عند مستوى 1 بالمئة لحرية التجارة على متغير القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات، مما يعني أن تحسين حرية التجارة بـ 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات بقيمة 0.71 بالمئة. كما تظهر النتائج أيضاً وجود أثر إيجابي معنوي عند مستوى 10 بالمئة لإجمالي الناتج المحلي الخام على متغير القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات، حيث أن زيادة مستويات الناتج المحلي الخام بـ 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات بقيمة 0.53 بالمئة.

أما بخصوص متغيرات الأداء اللوجستي فتظهر النتائج وجود آثار سلبية غير معنوية لمتغير النقل الجوي على مستويات القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات وأثار إيجابية غير معنوية لمتغير النقل بالسكك الحديدية، مما يعني عدم مساهمة هذه المتغيرات في تفسير التغيرات الحاصلة في الروابط الخلفية، وأخيراً أظهرت النتائج وجود آثار إيجابية غير معنوية لحجم الاستثمار على الروابط الخلفية، الأمر الذي يعني عدم مساهمة هذا المتغير في تفسير التغيرات الحاصلة في مستويات الروابط الخلفية.

أما بخصوص المتانة الإحصائية للنموذج المقدر، فقد أظهر اختبار (Pesaran, Xie (2021) للارتباط المقطعي غياب مشكلة الارتباط البواقي على مستوى المقطع العرضي.

2-1 نموذج القيمة المضافة المحلية في الصادرات (DVA) للفترة 2020-1990:

النموذج الخاص بالمشاركة في سلاسل القيمة العالمية المعبر عنه من خلال القيمة المضافة المحلية في الصادرات (DVA) للفترة 2020-1990، يُكتب من الشكل الآتي:

$$DVA = f(\text{Trade freedom, Train Transport, Plane Transport, GDP, Investment})$$

يبين الجدول الموالي مخرجات تقدير النموذج الخاص بالقيمة المضافة المحلية في الصادرات (DVA) للفترة 1990-2020.

الجدول رقم (6-3): نتائج تقدير نموذج القيمة المضافة المحلية في الصادرات (DVA) للفترة 1990-2020

Variable	Coef.	Std. Err.	z	P-value
Trade freedom	0.482	0.119	4.02	0.000***
Train Transport	-0.064	0.098	-0.65	0.513
Plane Transport	0.113	0.103	1.09	0.276
GDP	-0.39	0.660	-0.59	0.554
Investment	0.025	0.081	0.30	0.761
Lag of DVA	0.256	0.047	5.42	0.000***
Constant	1.402	11.167	0.13	0.900
Observations	990	R-squared	0.982	
CD Pesaran, Xie (2021)	1.15	P-value	0.250	

المصدر: مخرجات برنامج STATA 17.0

نتائج تقدير النموذج الديناميكي تظهر وجود آثار إيجابية معنوية عند مستوى 1 بالمئة لحرية التجارة على القيمة المضافة المحلية في الصادرات، مما يعني أن تحسين حرية التجارة ب 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات القيمة المضافة المحلية في الصادرات بقيمة 0.48 بالمئة.

كما تظهر النتائج أيضا وجود أثر سلبي غير معنوي لإجمالي الناتج المحلي الخام على القيمة المضافة المحلية في الصادرات، حيث الذي يعني عدم مساهمة هذا المتغير في تفسير التغيرات الحاصلة في مستويات القيمة المضافة المحلية في الصادرات.

أما بخصوص متغيرات الأداء اللوجستي فتظهر النتائج وجود آثار سلبية غير معنوية للنقل بالسكك الحديدية على مستويات القيمة المضافة المحلية في الصادرات و آثار إيجابية غير معنوية لمتغير النقل الجوي، مما يعني عدم مساهمة هذه المتغيرات في تفسير التغيرات الحاصلة في على القيمة المضافة المحلية في الصادرات ، وأخيرا أظهرت النتائج وجود آثار إيجابية غير معنوية لحجم الاستثمار على القيمة المضافة المحلية في الصادرات ، الأمر الذي يعني عدم مساهمة هذا المتغير في تفسير التغيرات الحاصلة في مستويات القيمة المضافة المحلية في الصادرات.

أما بخصوص المتانة الإحصائية للنموذج المقدر، فقد أظهر اختبار (Pesaran, Xie (2021) للارتباط المقطعي غياب مشكلة الارتباط البواقي على مستوى المقطع العرضي.

3-1 نموذج القيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات (DVX) للفترة 1990-2020:

النموذج الخاص بالمشاركة في سلاسل القيمة العالمية المعبر عنه من خلال القيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات (DVX) للفترة 1990-2020، يكتب من الشكل الآتي:

$$DVX = f(\text{Trade freedom, Train Transport, Plane Transport, GDP, Investment})$$

يبين الجدول الموالي مخرجات تقدير النموذج الخاص بالقيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات (DVX) للفترة 1990-2020.

الجدول رقم (3-7) نتائج تقدير نموذج القيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات (DVX) للفترة 2020-1990

Variable	Coef.	Std. Err.	z	P-value
Trade freedom	0.877	0.161	5.42	0.000** *
Train Transport	-0.009	0.055	-0.16	0.875
Plane Transport	-0.045	0.028	-1.58	0.114
GDP	0.794	0.347	2.28	0.022**
Investment	0.028	0.060	0.46	0.643
Lag of DVX	0.382	0.055	6.93	0.000** *
Constant	-17.2	4.564	-3.77	0.000** *
Observations	990	R-squared	0.993	
CD Pesaran, Xie (2021)	-1.59	P-value	0.111	

المصدر: مخرجات برنامج STATA 17.0

نتائج تقدير النموذج الديناميكي تظهر وجود آثار إيجابية معنوية عند مستوى 1 بالمئة لحرية التجارة على متغير القيمة المضافة المحلية غير المباشرة، مما يعني أن تحسين حرية التجارة ب 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات القيمة المضافة المحلية غير المباشرة بقيمة 0.87 بالمئة، كما تظهر النتائج أيضا وجود أثر إيجابي معنوي عند مستوى 5 بالمئة لإجمالي الناتج المحلي الخام على المتغير القيمة المضافة المحلية غير المباشرة، حيث أن زيادة مستويات الناتج المحلي الخام ب 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات القيمة المضافة المحلية غير المباشرة بقيمة 0.79 بالمئة.

أما بخصوص متغيرات الأداء اللوجستي فتظهر النتائج وجود آثار سلبية غير معنوية لكل من: النقل الجوي والنقل بالسكك الحديدية على القيمة المضافة المحلية غير المباشرة، مما يعني عدم مساهمة هذه المتغيرات في تفسير القيمة المضافة المحلية غير المباشرة. وأخيرا أظهرت النتائج وجود آثار

إيجابية غير معنوية لحجم الاستثمار على القيمة المضافة المحلية غير المباشرة، الأمر الذي يعني عدم مساهمة هذا المتغير في تفسير التغيرات الحاصلة في القيمة المضافة المحلية غير المباشرة.

أما بخصوص المتانة الإحصائية للنموذج المقدر، فقد أظهر اختبار (Pesaran, Xie (2021) للارتباط المقطعي غياب مشكلة الارتباط البواقي على مستوى المقطع العرضي.

4-1 نموذج المشاركة الكلية في سلاسل القيمة العالمية (GVC) للفترة 2020-1990:

النموذج الخاص بالمشاركة الكلية في سلاسل القيمة العالمية (GVC) للفترة 2020-1990، يكتب من الشكل الآتي:

$$GVC = f(\text{Trade freedom, Train Transport, Plane Transport, GDP, Investment})$$

يبين الجدول الموالي مخرجات تقدير النموذج الخاص بالمشاركة الكلية في سلاسل القيمة العالمية (GVC) للفترة 2020-1990.

الجدول رقم (3-8): نتائج تقدير نموذج مؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية (GVC) للفترة 2020-1990

Variable	Coef.	Std. Err.	z	P-value
Trade freedom	1.136	0.199	5.68	0.000***
Train Transport	0.031	0.051	0.60	0.550
Plane Transport	-0.068	0.043	-1.59	0.112
GDP	0.454	0.356	1.27	0.203
Investment	0.096	0.053	1.78	0.076*
Lag of GVC	0.262	0.036	7.27	0.000***
Constant	-22.36	2.952	-7.57	0.000***
Observations	1023	R-squared	0.988	
CD Pesaran, Xie (2021)	-1.05	P-value	0.296	

المصدر: مخرجات برنامج STATA 17.0

نتائج تقدير النموذج الديناميكي تظهر وجود آثار إيجابية معنوية عند مستوى 1 بالمئة لحرية التجارة على متغير المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، مما يعني أن تحسين حرية التجارة ب 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية بقيمة 1.13 بالمئة.

كما تظهر النتائج أيضا وجود آثار إيجابية معنوية لحجم الاستثمار عند مستوى 10 على مؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، حيث أن زيادة مستويات الاستثمار ب 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية بقيمة 0.09 بالمئة.

أما بخصوص متغيرات الأداء اللوجستي فتظهر النتائج وجود آثار سلبية غير معنوية للنقل بالسكك الحديدية على مستويات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية و آثار إيجابية غير معنوية لمتغير

النقل الجوي، مما يعني عدم مساهمة هذه المتغيرات في تفسير التغيرات الحاصلة في مؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، وأخيرا أظهرت النتائج وجود أثر سلبي غير معنوي لإجمالي الناتج المحلي الخام على مؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، حيث الذي يعني عدم مساهمة هذا المتغير في تفسير التغيرات الحاصلة في مستويات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية.

أما بخصوص المتانة الإحصائية للنموذج المقدر، فقد أظهر اختبار (Pesaran, Xie (2021) للارتباط المقطعي غياب مشكلة الارتباط البواقي على مستوى المقطع العرضي.

2. تقدير نماذج أثر تدابير تيسير التجارة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية للفترة 2007-2020:

1-2 نموذج القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (FVA) للفترة 2007-2020:

النموذج الخاص بالمشاركة في سلاسل القيمة العالمية المعبر عنه من خلال القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (FVA) للفترة 1990-2020، يكتب من الشكل الآتي:

FVA

= f(Trade freedom, Train Transport, Plane Transport, GDP, Investment, QTTRI, EAACPS, LPI)

يبين الجدول الموالي مخرجات تقدير النموذج الخاص بالقيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (FVA) للفترة 1990-2020.

الجدول رقم (9-3): نتائج تقدير نموذج القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (FVA) للفترة 2007-2020

Variable	Coef.	Std. Err.	z	P-value
Trade freedom	0.403	0.190	2.11	0.035**
Train Transport	0.121	0.057	2.12	0.034**
Plane Transport	-0.011	0.006	-1.67	0.095*
GDP	0.323	0.070	4.58	0.000***
Investment	0.06	0.050	1.18	0.239
Quality of trade and transport-related	0.056	0.032	1.72	0.085*
Ease of arranging competitively priced	0.021	0.036	0.57	0.569
LPI	-0.086	0.060	-1.44	0.151
Lag of FVA	0.47	0.047	9.88	0.000***
Constant	-3.773	2.328	-1.62	0.105
Observations	462			

المصدر: مخرجات برنامج STATA 17.0

تظهر نتائج تقدير النموذج الديناميكي على وجود آثار إيجابية معنوية عند مستوى 5 بالمئة لحرية التجارة على القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (FVA)، مما يعني أن تحسين حرية التجارة ب 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات الروابط الخلفية بقيمة 0.40 بالمئة، كما تظهر النتائج أيضا وجود

أثر إيجابي معنوي عند مستوى 1 بالمئة لإجمالي الناتج المحلي الخام على المتغير الروابط الخلفية، حيث أن زيادة مستويات النتائج المحلي الخام ب 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات الروابط الخلفية بقيمة 0.32 بالمئة، كما تظهر النتائج أيضا وجود آثار إيجابية غير معنوية لحجم الاستثمار على متغير الروابط الخلفية.

أما بخصوص متغيرات الأداء اللوجستي فتظهر النتائج وجود آثار سلبية معنوية للنقل الجوي على متغير الروابط الخلفية، عند مستوى معنوية 10 بالمئة، حيث إن تحسين مستويات النقل الجوي بنسبة 1 بالمئة يؤدي إلى نقصان مستويات الروابط الخلفية بقيمة 0.01 بالمئة، وبالمقابل تظهر النتائج وجود آثار إيجابية معنوية للنقل بالسكك الحديدية على متغير الروابط الخلفية، عند مستوى معنوية 5 بالمئة، حيث إن تحسين مستويات النقل بالسكك الحديدية بنسبة 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات الروابط الخلفية بقيمة 0.12 بالمئة.

كما تظهر النتائج وجود آثار إيجابية معنوية عند مستوى 5 بالمئة لمتغير جودة البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل على متغير الروابط الخلفية، حيث إن تحسين مستويات جودة البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل بنسبة 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات الروابط الخلفية بقيمة 0.05 بالمئة. وأخيرا أظهرت نتائج التقدير إلى وجود آثار إيجابية وسلبية غير معنوية لكل من متغيرات: مستويات ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية ومتغير مؤشر LPI على الروابط الخلفية على التوالي، مما يعني عدم مساهمة هذه المتغيرات في تفسير الروابط الأمامية.

2-2 نموذج القيمة المضافة المحلية في الصادرات (DVA) للفترة 2007-2020:

النموذج الخاص بالمشاركة في سلاسل القيمة العالمية المعبر عنه من خلال القيمة المضافة المحلية في الصادرات (DVA) للفترة 2007-2020، يكتب من الشكل الآتي:

DVA

$$= f(\text{Trade freedom, Train Transport, Plane Transport, GDP, Investment, QTTRI, EAACPS, LPI})$$

يبين الجدول الموالي مخرجات تقدير النموذج الخاص بالقيمة المضافة المحلية في الصادرات (DVA) للفترة 2007-2020.

الجدول رقم (3-10): نتائج تقدير نموذج القيمة المضافة المحلية في الصادرات (DVA) للفترة 2020-2007

Variable	Coef.	Std. Err.	z	P-value
Trade freedom	0.566	0.147	3.84	0.000***
Train Transport	0.081	0.041	1.94	0.052*
Plane Transport	-0.008	0.005	-1.35	0.176
GDP	0.306	0.091	3.34	0.001***
Investment	0.06	0.034	1.78	0.076*
Quality of trade and transport-related infrastructure	0.013	0.032	0.40	0.689
Ease of arranging competitively priced shipments	0.028	0.022	1.25	0.213
LPI	-0.055	0.043	-1.27	0.203
Lag of DVA	0.656	0.066	9.91	0.000***
Constant	-6.773	2.286	-2.96	0.003***
Observations	462			

المصدر: مخرجات برنامج STATA 17.0

تظهر نتائج تقدير النموذج الديناميكي على وجود آثار إيجابية معنوية عند مستوى 1 بالمئة لحرية التجارة على متغير القيمة المضافة المحلية في الصادرات، مما يعني أن تحسين حرية التجارة بـ 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات القيمة المضافة المحلية في الصادرات بقيمة 0.56 بالمئة، كما تظهر النتائج أيضا وجود أثر إيجابي معنوي عند مستوى 1 بالمئة لإجمالي الناتج المحلي الخام على متغير القيمة المضافة المحلية في الصادرات، حيث أن زيادة مستويات النتائج المحلي الخام بـ 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة القيمة المضافة المحلية في الصادرات بقيمة 0.3 بالمئة، كما تظهر النتائج أيضا وجود آثار إيجابية معنوية لحجم الاستثمار عند مستوى 10 على القيمة المضافة المحلية في الصادرات حيث أن زيادة مستويات الاستثمار بـ 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة القيمة المضافة المحلية في الصادرات بقيمة 0.06 بالمئة. أما بخصوص متغيرات الأداء اللوجستي فتظهر النتائج وجود آثار إيجابية معنوية للنقل بالسكك الحديدية على متغير القيمة المضافة المحلية في الصادرات، عند مستوى معنوية 10 بالمئة، حيث إن تحسين مستويات النقل بالسكك الحديدية بنسبة 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة القيمة المضافة المحلية في الصادرات بقيمة 0.08 بالمئة.

وأخيرا أظهرت نتائج التقدير إلى وجود آثار إيجابية غير معنوية لكل من متغيرات: النقل الجوي وجودة البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل ومؤشر LPI على القيمة المضافة المحلية في الصادرات، بالإضافة إلى وجود آثار إيجابية غير معنوية لكل من: مستويات ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية وجودة البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل على القيمة المضافة المحلية في الصادرات، مما يعني

عدم مساهمة هذه المتغيرات في تفسير المشاركة في سلاسل القيمة العالمية من خلال مدخلات القيمة المضافة المحلية في الصادرات.

3-2 نموذج القيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات (DVX) للفترة 2007-2020:

النموذج الخاص بالمشاركة في سلاسل القيمة العالمية المعبر عنه من خلال نموذج القيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات (DVX) للفترة 2007-2020، يكتب من الشكل الآتي:

DVX

= f(Trade freedom, Train Transport, Plane Transport, GDP, Investment, QTTRI, EAACPS, LPI)

يبين الجدول الموالي مخرجات تقدير النموذج الخاص بالقيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات (DVX) للفترة 2007-2020.

الجدول رقم (3-11) نتائج تقدير نموذج القيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات (DVX) للفترة

2020-2007

Variable	Coef.	Std. Err.	z	P-value
Trade freedom	0.543	0.195	2.78	0.005***
Train Transport	0.071	0.050	1.41	0.159
Plane Transport	-0.012	0.006	-1.82	0.069*
GDP	0.3	0.071	4.20	0.000***
Investment	0.105	0.049	2.12	0.034**
Quality of trade and transport-related infrastructure	0.059	0.046	1.28	0.200
Ease of arranging competitively priced shipments	0.063	0.028	2.21	0.027**
LPI	-0.151	0.063	-2.36	0.018**
Lag of DVX	0.415	0.065	6.32	0.000***
Constant	-3.469	2.340	-1.48	0.138
Observations	462			

المصدر: مخرجات برنامج STATA 17.0

تظهر نتائج تقدير النموذج الديناميكي على وجود آثار إيجابية معنوية عند مستوى 1 بالمئة لحرية التجارة على متغير القيمة المضافة المحلية غير المباشرة، مما يعني أن تحسين حرية التجارة ب 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات القيمة المضافة المحلية غير المباشرة بقيمة 0.54 بالمئة، كما تظهر النتائج أيضا وجود أثر إيجابي معنوي عند مستوى 1 بالمئة لإجمالي الناتج المحلي الخام على المتغير القيمة المضافة المحلية غير المباشرة، حيث أن زيادة مستويات الناتج المحلي الخام ب 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات القيمة المضافة المحلية غير المباشرة بقيمة 0.3 بالمئة، كما تظهر النتائج أيضا وجود آثار

إيجابية معنوية لحجم الاستثمار عند مستوى 5 على متغير القيمة المضافة المحلية غير المباشرة، حيث أن زيادة مستويات الاستثمار ب 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات القيمة المضافة المحلية غير المباشرة بقيمة 0.10 بالمئة.

أما بخصوص متغيرات الأداء اللوجستي فتظهر النتائج وجود آثار سلبية معنوية لكل من: النقل الجوي ومؤشر LPI على القيمة المضافة المحلية غير المباشرة، عند مستوى معنوية 10 بالمئة و 1 بالمئة على التوالي، حيث إن تحسين مستويات هذين المتغيرين بنسبة 1 بالمئة يؤدي إلى نقصان مستويات القيمة المضافة المحلية غير المباشرة بقيم 0.01 بالمئة و 0.15 بالمئة على التوالي، وبالمقابل تظهر النتائج وجود آثار إيجابية معنوية عند مستوى 5 بالمئة لمتغير سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية على متغير القيمة المضافة المحلية غير المباشرة، حيث إن تحسين مستويات ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية بنسبة 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات القيمة المضافة المحلية غير المباشرة بقيمة 0.06 بالمئة.

وأخيرا أظهرت نتائج التقدير إلى وجود آثار إيجابية غير معنوية لكل من متغيرات: النقل بالسكك الحديدية وجودة البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل على القيمة المضافة المحلية غير المباشرة، مما يعني عدم مساهمة هذه المتغيرات في تفسير القيمة المضافة المحلية غير المباشرة .

4-2 نموذج المشاركة الكلية في سلاسل القيمة العالمية (GVC) للفترة 2007-2020:

النموذج الخاص بالمشاركة الكلية في سلاسل القيمة العالمية (GVC) للفترة 2007-2020،

يكتب من الشكل الآتي:

GVC

= f(Trade freedom, Train Transport, Plane Transport, GDP, Investment, QTTRI, EAACPS, LPI)

يبين الجدول الموالي مخرجات تقدير النموذج الخاص بالمشاركة الكلية في سلاسل القيمة العالمية

(GVC) للفترة 2007-2020.

الجدول رقم (3-12): نتائج تقدير نموذج المشاركة في سلاسل القيمة العالمية (GVC) للفترة 2007-

2020

Variable	Coef.	Std. Err.	z	P-value
Trade freedom	0.464	0.183	2.52	0.012**
Train Transport	0.099	0.053	1.87	0.061*
Plane Transport	-0.013	0.006	-1.90	0.058*
GDP	0.338	0.072	4.67	0.000***
Investment	0.075	0.050	1.48	0.140
Quality of trade and transport-related	0.05	.038	1.31	0.191
Ease of arranging competitively	0.044	.032	1.36	0.173
LPI	-0.113	.065	-1.73	0.083*
Lag of GVC	0.421	.053	7.86	0.000***
Constant	-3.33	2.349	-1.42	0.156
Observations	462			

المصدر: مخرجات برنامج STATA 17.0

تظهر نتائج تقدير النموذج الديناميكي على وجود آثار إيجابية معنوية عند مستوى 5 بالمئة لحرية التجارة على متغير المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، مما يعني أن تحسين حرية التجارة ب 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية بقيمة 0.46 بالمئة، كما تظهر النتائج أيضا وجود أثر إيجابي معنوي عند مستوى 1 بالمئة لإجمالي الناتج المحلي الخام على المتغير المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، حيث أن زيادة مستويات الناتج المحلي الخام ب 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات مؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية بقيمة 0.33 بالمئة. كما تظهر النتائج أيضا وجود آثار إيجابية غير معنوية لحجم الاستثمار على متغير مؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية.

أما بخصوص متغيرات الأداء اللوجستي فتظهر النتائج وجود آثار سلبية معنوية للنقل الجوي على متغير المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، عند مستوى معنوية 10 بالمئة، حيث إن تحسين مستويات النقل الجوي بنسبة 1 بالمئة يؤدي إلى نقصان مستويات مؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية بقيمة 0.01 بالمئة، وبالمقابل تظهر النتائج وجود آثار إيجابية معنوية للنقل بالسكك الحديدية على متغير مؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، عند مستوى معنوية 10 بالمئة، حيث إن تحسين مستويات النقل بالسكك الحديدية بنسبة 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات مؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية بقيمة 0.09 بالمئة.

كما تظهر النتائج وجود آثار سلبية معنوية عند مستوى 10 بالمئة لمتغير مؤشر LPI على متغير المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، حيث إن تحسين مستويات مؤشر LPI بنسبة 1 بالمئة يؤدي إلى نقصان مستويات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية بقيمة 0.11 بالمئة.

وأخيراً أظهرت نتائج التقدير إلى وجود أثار إيجابية غير معنوية لكل من متغيرات: مستويات ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية وجودة البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل على مؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، على التوالي، مما يعني عدم مساهمة هذه المتغيرات في تفسير المشاركة في سلاسل القيمة العالمية.

ثانياً: تحليل وتفسير النتائج:

1. تحليل وتفسير نتائج تأثير حرية التجارة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية:

تشير نتائج تقدير النماذج الأربع للفترة محل الدراسة، إلى أن حرية التجارة تسهم في زيادة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية من خلال الروابط الخلفية (القيمة الأجنبية في الصادرات) (Foreign value added in exports (FVA) والقيمة المحلية في الصادرات (Domestic Value Added in Exports (DVA) والروابط الأمامية أي القيمة المضافة الوطنية غير المباشرة في الصادرات (Indirect domestic value added in exports (DVX)) بالإضافة إلى المشاركة في سلاسل القيمة العالمية الكلية (Participation in Global Value Chains).

وتؤكد النتائج ما نصت عليه النظريات الاقتصادية وعلى وجه الخصوص ما أصّل له عمل آدم سميث (Adam Smith) في عمله الأساسي "تحقيق في طبيعة وأسباب ثروة الأمم" (An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations)¹، والذي من خلاله قدم رؤى أساسية حول فوائد التجارة الحرة وتقسيم العمل، وهي مفاهيم وآليات ترتبط ارتباطاً وثيقاً بالمفاهيم والآليات الحديثة لسلاسل القيمة العالمية، سواء من خلال المشاركة الأمامية أو الخلفية.

وبحسب آدم سميث (Adam Smith) فإن "أعظم تطور لقوى العمل الإنتاجية، والقسط الأكبر من البراعة والمهارة، وسداد الرأي الذي تسير على هديه، أو تسخر في أي مكان، قد تتأتى من تقسيم العمل"². حيث يرى سميث أن تقسيم العمل يزيد من الإنتاجية والكفاءة. وفي سياق سلاسل القيمة العالمية، تسمح التجارة الحرة للبلدان بالتخصص في مراحل محددة من الإنتاج حيث تتمتع بميزة مطلقة أو نسبية، ويمكن النظر إلى هذا التخصص على أنه امتداد لتقسيم سميث للعمل على نطاق عالمي، مما يمكن البلدان من الاندماج بشكل أكثر فعالية في سلاسل القيمة العالمية من خلال الروابط الخلفية، وهذا يبرز على وجه الخصوص فيما أصّل له آدم سميث (Adam Smith) في عمله الأساسي "تحقيق في طبيعة وأسباب ثروة الأمم" (An Inquiry into the Nature and Causes of

1 . Smith, A. (1776). An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations: Volume One. London: printed for W. Strahan; and T. Cadell, 1776

2 . آدم سميث. (2007). بحث في أسباب وطبيعة ثروة الأمم، ترجمة حسني زينه، معهد الدراسات الاستراتيجية، العراق، ص11.

(the Wealth of Nations)¹، والذي من خلاله قدم رؤى أساسية حول فوائد التجارة الحرة وتقسيم العمل، وهي مفاهيم وآليات ترتبط ارتباطاً وثيقاً بالمفاهيم والآليات الحديثة لسلاسل القيمة العالمية، سواء من خلال المشاركة الأمامية أو الخلفية.

وبحسب آدم سميث (Adam Smith) فإن " أعظم تطور لقوى العمل الإنتاجية، والقسط الأكبر من البراعة والمهارة، وسداد الرأي الذي تسير على هديه، أو تسخر في أي مكان، قد تتأتى من تقسيم العمل"²، حيث يرى سميث أن تقسيم العمل يزيد من الإنتاجية والكفاءة. وفي سياق سلاسل القيمة العالمية، تسمح التجارة الحرة للبلدان بالتخصص في مراحل محددة من الإنتاج حيث تتمتع بميزة نسبية أو مطلقة فيها أو من خلال عوامل وفرة وندرة عوامل الإنتاج، ويمكن النظر إلى هذا التخصص على أنه امتداد لتقسيم سميث للعمل على نطاق عالمي، مما يمكن البلدان من الاندماج بشكل أكثر فعالية في سلاسل القيمة العالمية من خلال الروابط الخلفية والروابط الأمامية.

ويشير دافيد ريكاردو (David Ricardo) في كتابه مبادئ الاقتصاد السياسي (On the Principles of Political Economy and Taxation) أنه "في ظل نظام التجارة الحرة تماماً، يخصص كل بلد بطبيعة الحال رأس ماله وعمله لمثل هذه الوظائف الأكثر فائدة لكل منها. ويرتبط هذا السعي لتحقيق الميزة الفردية بشكل مثير للإعجاب بالصالح العام للكل. ومن خلال تحفيز الصناعة، ومكافأة الإبداع، واستخدام القوى الخاصة التي تمنحها الطبيعة بأكثر قدر من الكفاءة، فإنها توزع العمل بشكل أكثر فعالية وأكثر اقتصاداً.

ويجدر التأشير بحسب نظرية ريكاردو فإن التجارة الحرة تسمح للدول بالتخصص في إنتاج السلع التي تتمتع فيها بميزة نسبية. ويؤدي هذا التخصص إلى إنتاج أكثر كفاءة وتخصيص أفضل للموارد، وهو جانب رئيسي في سلاسل القيمة العالمية ففي هذه السلاسل، تقسم مراحل الإنتاج على حلقات متعددة ومختلفة متشعبة جغرافياً، ويتم موضعها في دول وأقاليم وقطاعات مختلفة، وكل منها متخصص في مهام محددة حيث تكون أكثر كفاءة، وبذلك يوضح ريكاردو أن البلدان تستفيد من التجارة من خلال التركيز على الصناعات التي تتمتع فيها بميزة نسبية، ويشكل هذا التبادل المتبادل أساس سلاسل القيمة العالمية، حيث تشارك البلدان في قطاعات مختلفة من عملية الإنتاج، مما يساهم في نظام إنتاج مترابط عالمياً.

كما أن رؤية ريكاردو لمزايا توظيف رأس المال والعمالة بكفاءة ترتبط بالمفهوم الحديث لسلاسل القيمة العالمية، ومن خلال المشاركة في التجارة العالمية تستطيع البلدان خفض تكاليف الإنتاج وزيادة

1 . Smith, A. (1776). An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations: Volume One. London: printed for W. Strahan; and T. Cadell, 1776.

2 . آدم سميث. بحث في أسباب وطبيعة ثروة الأمم. مرجع سبق ذكره، ص 11.

الابتكار من خلال التعرض للمنافسة والتعاون الدوليين، ويتم تسهيل هذه العملية الديناميكية من خلال التجارة الحرة، مما يسمح للبلدان بالاندماج بشكل أعمق في سلاسل القيمة العالمية.

كما أن لآثار نطاق السوق، واقتصاديات الحجم بالمنظور الحديث أثر في تعزيز المشاركة، فمن وجهة نظر آدم سميث "بما أن قوة التبادل هي التي تعطي الفرصة لتقسيم العمل، فإن مدى هذا التقسيم يجب أن يكون دائماً محدوداً بمدى تلكم القوة أو بعبارة أخرى بمدى السوق"، وبذلك يؤكد سميث على أن صغر حجم السوق يحد من تقسيم العمل، ومن فوائد ومزايا التجارة الحرة أنها تعمل وتسهم في توسيع السوق عن طريق إزالة الحواجز أمام تدفقات التجارة الدولية المختلفة، مما يسمح بمزيد من التخصص والاندماج في سلاسل القيمة العالمية. ومن خلال الوصول إلى أسواق أكبر تستطيع الشركات المحلية استيراد السلع الوسيطة بكفاءة أكبر، لتشكل حلقة من حلقات شبكات الإنتاج الدولية، مما يعزز مشاركتها في سلاسل القيمة العالمية.

كما أن هذه النتيجة تدعم الحجج المرتكزة عن المبدأ الاقتصادي للمزايا المطلقة والنسبية، من كون شراء سلع معينة يكون أكثر كفاءة من إنتاجها محلياً إذا كان من الممكن الحصول عليها بتكلفة أقل من خلال التجارة، ويدعم هذا المبدأ مفهوم الروابط الخلفية في سلاسل القيمة العالمية، حيث تستورد الشركات السلع الوسيطة التي يتم إنتاجها بكفاءة أكبر في مصادر أخرى أو ضمن حلقات خلفية سابقة، وبالتالي تعزيز قدرتها التنافسية العالمية.

ومن منظور النظريات الحديثة التي ركزت على شرح تأثيرات التحرير التجاري على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية من خلال الروابط الخلفية، فتركز في صميمها على المبادئ الاقتصادية الكلاسيكية وتدمج الديناميكيات الاقتصادية المعاصرة والنتائج التجريبية الحديثة، فمن منظور نظرية التجارة الجديدة ((New Trade Theory (NTT) والتي صاغها بول كروجمان (Paul Krugman, 1979)¹ في الثمانينيات، والتي تسلط الضوء على دور اقتصاديات الحجم وتأثيرات الشبكة في التجارة الدولية، وتعمل حرية التجارة على تجسيد افتراضات النظرية، حيث تعمل التجارة الحرة على توسيع حجم السوق، مما يسمح للشركات بتحقيق وفورات الحجم عن طريق استيراد السلع الوسيطة، وهذا يقلل من تكاليف الإنتاج ويعزز القدرة التنافسية، ويشجع المشاركة في سلاسل القيمة العالمية من خلال الروابط الخلفية، ومن جانب آخر تركز نظرية الجغرافيا الاقتصادية الجديدة (New Economic Geography (NEG) لكروجمان (Paul Krugman, 1991)² على أهمية التوزيع المكاني للأنشطة الاقتصادية وفوائد التكتل لتبين أن مستويات التحرير التجاري تعمل على تعزيز

1 . Krugman, P. (1979). Increasing returns, monopolistic competition, and international trade. Journal of International Economics, 9(4), 469-479. [https://doi.org/10.1016/0022-1996\(79\)90017-5](https://doi.org/10.1016/0022-1996(79)90017-5)

2 . Krugman, P. (1991). Increasing returns and economic geography. Journal of Political Economy, 99(3), 483-499. <https://doi.org/10.1086/261763>

تجميع الصناعات في مناطق محددة، مما يعزز الروابط الخلفية حيث تحصل الشركات على المدخلات من الموردين المتخصصين القريبين، ويعزز هذا التركيز الجغرافي الكفاءة والابتكار داخل سلاسل القيمة العالمية.

كما تتوافق النتائج المتوصل إليها مع مرتكزات النظرية المؤسسية (Institutional Theory) لـ (North, 1990)¹. ونظرية العرض القائم على الموارد (Resource-Based View) لبارني (Barney, 1991)² بالإضافة إلى نظرية أنظمة الابتكار (Innovation Systems Theory) لـ (Lundvall, 1992)³. وما تنحى إليه نظرية التجزئة (Fragmentation Theory) لأرندت وكيرزكوفسكي (Arndt, et Kierzkowski, 2001)⁴ ونظرية شبكة الإنتاج العالمية (Global Production Network Theory) لـ (Coe et al., 2008)⁵ ونظرية سلاسل القيمة العالمية جيري، جي، همفري وستيرجن (Gereffi, Humphrey et Sturgeon, 2005)⁶.

وتجدر الإشارة أن النظرية المؤسسية ركزت على دور المؤسسات الرسمية وغير الرسمية في تشكيل الأنشطة الاقتصادية والتجارية، حيث تعمل اتفاقيات ومؤسسات التجارة الحرة على تقليل تكاليف المعاملات والشكوك المرتبطة بالتجارة عبر الحدود، ويشجع هذا الدعم المؤسسي الشركات على إقامة روابط خلفية وأمامية عن طريق استيراد السلع الوسيطة وتصدير السلع النهائية وتعظيم الاندماج في سلاسل القيمة العالمية. أما نظرية أنظمة الابتكار فتركز على التفاعلات المنهجية بين مختلف الجهات الفاعلة في عملية الابتكار، حيث تسهل التجارة الحرة نقل التكنولوجيا والتعاون بين الشركات والمؤسسات عبر الحدود وتعزز هذه التفاعلات قدرات الابتكار وتقوي الروابط الخلفية على وجه الخصوص والمشاركة الكلية في سلاسل القيمة العالمية.

كما تبين مقاربات العرض القائم على الموارد، دور إمكانات وقدرات الموارد الداخلية للشركات التي تحدد ميزتها التنافسية وبالتالي تحديد المصادر الاستراتيجية للإمداد ومختلف المهام ضمن سلسلة القيمة، ويجدر التأشير أن من شأن التجارة الحرة أن تتيح للشركات الوصول إلى موارد وقدرات متنوعة وعالية الجودة على مستوى العالم أو أن تشكل مصدر للإمداد لباقي الأقاليم والدول والكيانات ومن

1 . North, D. C. (1990). Institutions, institutional change and economic performance. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511808678>

2 . Barney, J. (1991). Firm resources and sustained competitive advantage. Journal of Management, 17(1), 99-120.

3 . Lundvall, B. A. (1992). National systems of innovation: towards a theory of innovation and interactive learning (Vol. 242). Pinter: London.

4 . Arndt, S. W., & Kierzkowski, H. (Eds.). (2001). Fragmentation: New production patterns in the world economy. Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/0199243317.001.0001>

5 . Coe, N. M., Dicken, P., & Hess, M. (2008). Global production networks: Realizing the potential. Journal of Economic Geography, 8(3), 271-295. <https://doi.org/10.1093/jeg/lbn002>

6 . Gereffi, G., Humphrey, J., & Sturgeon, T. (2005). The governance of global value chains. Review of International Political Economy, 12(1), 78-104. <https://doi.org/10.1080/09692290500049805>

خلال الاستعانة بمصادر استراتيجية للمدخلات تعمل الشركات على تقوية روابطها الخلفية وتعزيز مكانتها داخل سلاسل القيمة العالمية.

وقد أكدت نظرية التجزئة على حالة تفكك عمليات الإنتاج وتشتته دوليا، والآثار المرتبطة بهذا التشتت المدعوم بحرية التجارة، والتي سهلتها التطورات في تقنيات النقل والاتصالات، حيث تدعم التجارة الحرة تفكك مراحل الإنتاج، مما يمكن الشركات من استيراد السلع الوسيطة من البلدان التي يتم إنتاجها فيها بكفاءة أكبر أو تصدير السلع التي تمثل روابط أمامية إلى شركاء تجاريين آخرين في نفس السلسلة أو سلسلة أخرى، ويشكل هذا التجزئة جانبا رئيسيا من الروابط الخلفية والأمامية وبالتالي يحدد مستويات المشاركة الكلية في سلاسل القيمة العالمية، وقد وسعت نظرية شبكة الإنتاج العالمية نطاق تحليل سلاسل القيمة العالمية من خلال التأكيد على الطبيعة المعقدة والمتعددة المستويات والديناميكية لشبكات الإنتاج، من خلال التركيز على الظواهر الاقتصادية الناتجة عن دمج الشبكات، والارتباطات مع السياسة التجارية والآثار الناتجة عن دمج الشركات في شبكات الإنتاج العالمية عبر الروابط المختلفة للمشاركة، ويعتبر هذا الترابط أمرا حيويا للحفاظ على المزايا التنافسية في سلاسل القيمة العالمية.

أما (Gereffi et al., 2005) فقد بين من خلال نظرية سلسلة القيمة العالمية (Global Value Chain Theory)، على التسلسل الكامل للأنشطة التي ينطوي عليها إنتاج السلع والخدمات، بدء من التصور وحتى الإنتاج وحتى الاستخدام النهائي وما بعده، وتؤكد على الترابط بين الشركات على مستوى العالم وكيف تؤثر السياسات التجارية على المشاركة، كما تسلط النظرية الضوء على الآليات التي من خلالها تمكن التجارة الحرة الشركات من الحصول على المدخلات من مصادر مختلفة، مما يعزز الكفاءة والقدرة التنافسية، ويعمل خفض التعريفات الجمركية والحواجز غير الجمركية على تسهيل الوصول إلى السلع الوسيطة عالية الجودة، مما يعزز الاندماج الأعمق في سلاسل القيمة العالمية.

وعليه فإن نتائج النماذج المقدره سواء للفترة الأولى أو الفترة الثانية، تتقاطع مع ما تم التأصيل له من خلال النظريات الكلاسيكية التقليدية ونظريات التجارة الدولية الحديثة، والتي تشرح تأثير التجارة الحرة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية من خلال الروابط الخلفية والروابط الأمامية، بالتركيز على أهمية تقسيم العمل والتخصص والمزايا المطلقة والنسبية والمزايا الطبيعية والمزايا المكتسبة ووفرة وندرة عوامل الإنتاج. بالإضافة إلى شرح تأثيرات اقتصاديات الحجم، وتجزئة الإنتاج، ودمج الشبكات، والمصادر الاستراتيجية، والدعم المؤسسي، وأنظمة الابتكار. وتوفر هذه النظريات مجتمعة فهما شاملا لكيفية تعزيز التجارة الحرة لدمج الشركات المحلية في شبكات الإنتاج العالمية.

1-1 تحليل وتفسير نتائج تحليل تأثير حرية التجارة على القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (FVA):

تشير نتائج تقدير النموذج الأول الخاص بالفترة 1995 إلى غاية 2020 والنموذج الثاني المرتبط بالفترة 2007-2020 على وجود أثر إيجابي لحرية التجارة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية عبر الروابط الخلفية، حيث كلما ارتفعت ماديّات التحرير التجاري بمقدار نقطة واحدة زادت القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات بمقدار 0.713، و0.403 على التوالي.

وفي سياق تحليل وتفسير النتائج المتوصل إليها وارتباطا بالنظريات الاقتصادية المفسرة، فإن التجارة الحرة تسهل اندماج الصناعات المحلية في شبكات الإنتاج العالمية من خلال تمكين الوصول إلى السلع الوسيطة من الشركاء التجاريين المشاركين في شبكات الإنتاج الدولية، وتعمل هذه الروابط الخلفية على تعزيز كفاءة الشركات المحلية وقدرتها التنافسية، مما يسمح لها بالمشاركة بشكل أكثر فعالية في سلاسل القيمة العالمية. وبالتالي، فإن الحد من الحواجز التجارية سواء الجمركية أو غير الجمركية من شأنه أن يعزز إدراج المنتجين المحليين في التقسيم الدولي للعمل، مما يعزز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، وذلك من خلال مجموعة من المداخل والآثار المتداخلة والمتشابكة، والتأثيرات متعددة الجوانب.

بداية من المهم التركيز على مدخل التخصيص الكفاء للموارد وآثار خفض التكاليف، حيث من شأن خفض التعريفات الجمركية والعوائق غير الجمركية وغيرها من الحواجز التجارية أن يسهم في تقليل التشوهات السعرية التي تنشأ عن صور الحماية التجارية المختلفة، وهو ما يمكن من الحصول على مستلزمات الإنتاج سواء كانت سلع إنتاجية أو سلع رأسمالية من المصادر الأكثر كفاءة، وهو ما يعزز التنافسية المشتركة لكل الأطراف المنخرطة في سلاسل القيمة العالمية، ومن ذلك الشركات المحلية، من خلال تيسير استيراد المدخلات الضرورية. ويمكن أن يؤدي هذا الانخفاض في تكاليف المدخلات إلى تحسين ربحية الصناعات المحلية وقدرتها التنافسية، وتشجيعها على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، وهو ما تؤكد ذلك نتائج مخرجات تقدير النموذج الثاني المرتبط بالمشاركة في سلاسل القيمة العالمية من خلال الروابط الأمامية.

من جانب آخر، تمكن حرية التجارة الشركات من الحصول على مدخلات ذات جودة أعلى أو متقدمة تقنيا من الأسواق الدولية، ما يعزز هذا الوصول جودة وقيمة منتجاتها النهائية، وهو ما يجعل المنتجات الوطنية متوافقة وقريبة للمواصفات المطلوبة من الشركات العملاقة والمتعددة الجنسيات التي تدير شبكات الإنتاج، وهو الأمر الذي يرفع من الطلب على المنتجات الوطنية ضمن سلسلة القيمة

وهو ما ينتج عنه الحاجة إلى مزج عوامل إضافية للإنتاج يغطي جزء مهم منها من خلال الروابط الخلفية.

ومن المهم في سياق تفسير النتائج المتوصل إليها أن يتم التركيز على التأثيرات التكنولوجية والمعرفية، فغالبا ما يجلب التفاعل مع الموردين الأجانب تقنيات ومعارف جديدة، وهو ما أكدته التأصيلات النظرية للمدرسة الكلاسيكية، حيث يشير سميث ودافيد ريكاردوا إلى دور الابتكار في تحسين الإنتاجية، فمن منظورهم تسهل التجارة الحرة الوصول إلى التكنولوجيات المتقدمة والمعرفة من الأسواق الأجنبية، مما يعزز الابتكار والكفاءة داخل الشركات المحلية، ويعد نقل التكنولوجيا والمعرفة هذا أمرا حاسما لتعزيز الروابط الخلفية، لأنه يسمح للشركات بدمج مدخلات أكثر تطورا في عمليات الإنتاج الخاصة بها. وتؤدي هذه التأثيرات إلى زيادة إنتاجية الشركات المحلية وقدرتها الإبداعية، مما يزيد من اندماجها في سلاسل القيمة العالمية، ومشاركتها عبر الروابط الأمامية كذلك وهو ما أكدته كذلك نتائج النموذج الخاص بالقيمة المضافة المحلية في الصادرات.

كما أن لتأثيرات مدخل التخصص وتنوع المزايا ووفرة عوامل الإنتاج أثرا مهما في تحديد مستويات الاندماج في سلاسل القيمة وطبيعة المشاركة وعمقها، حيث تسمح التجارة الحرة للدول - بناء على طبيعة المزايا المشار إليها - بالتخصص في مراحل محددة من الإنتاج سواء كانت مراحل ضمن أطراف السلسلة أو في أسفل السلسلة عند الامداد والتجميع والتصنيع، بحسب طبيعة المزايا المكتسبة والمزايا الطبيعية المطلقة والنسبية، وبالتالي من خلال التركيز على قطاعات معينة من سلسلة القيمة، يمكن للدول تعزيز كفاءتها وإنتاجيتها، لتصبح روابط مهمة ضمن سلاسل القيمة العالمية وهو ما ينتج عنه الحاجة لمزج مواد وسيطية مستوردة من أطراف أخرى ضمن الشبكة.

في الأخير لا نغفل على عامل تأثيرات اقتصاديات الحجم، والذي يسهم في رفع إمكانات التنافسية السعرية للمنتجات والمؤسسات، وزيادة إمكانات الوصول إلى الأسواق ورفع مستويات اختراق والاستحواذ على الحصص السوقية، فمن خلال التجارة الحرة وتمكين الشركات من تحقيق اقتصاديات الحجم، تعمل عمليات الإنتاج الأكبر على خفض تكاليف الوحدة مما يجعل الشركات أكثر قدرة على المنافسة على المستوى الدولي ويشجع على التكامل الأعمق في سلاسل القيمة العالمية، وارتفاع من مستويات المشاركة وعمقها من خلال الروابط الخلفية.

إن النتيجة المتوصل إليها من خلال النموذج المقدر للقيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (الروابط الخلفية)، للفترتين محل الدراسة، تمكنا من الحكم أن التجارة الحرة تعزز بيئة اقتصادية تجسّد حالة من الكفاءة الاقتصادية والتخصيص الكفاء للموارد، حيث يمكن

للشركات المحلية الوصول إلى مدخلات أرخص وأعلى جودة، والاستفادة من التقدم التكنولوجي، والتخصص في مراحل إنتاج محددة، وتحقيق اقتصاديات الحجم، وتعمل هذه العوامل مجتمعة على تعزيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية من خلال الروابط الخلفية. في الأخير فإن المنظور الحديث لحرية التجارة يرى أن حرية التجارة على أهميتها في تعزيز المشاركة فمن المهم التركيز كذلك على العوائق التجارية الأخرى التي قد تعيق فاعلية النتائج المتأتية من المشاركة في سلاسل القيمة أو تقلل من عوائدها، وضمن هذا المنظور من المهم تعزيز آثار التحرير التجاري بتدابير تيسير للتجارة وتحقيق العمل ضمن إطار لوجستي أكثر كفاءة.

1-2 تحليل وتفسير نتائج تأثير حرية التجارة على القيمة المضافة المحلية في الصادرات (DVA) والقيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات (DVX):

تشير نتائج تقدير النموذج للفترة 1995 إلى غاية 2020 والنموذج المرتبط بالفترة 2007-2020 على وجود أثر إيجابي لحرية التجارة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية عبر الروابط الأمامية، حيث كلما ارتفعت ماديّات التحرير التجاري بمقدار نقطة واحدة زادت القيمة المضافة المحلية في الصادرات بمقدار 0.482، و0.566 على التوالي.

تؤكد النتائج المتوصل إليها أن التجارة الحرة تسهم في زيادة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية من خلال الروابط الأمامية، بمعنى تعظم حرية التجارة القيمة المضافة المحلية المتضمنة في الصادرات المرتبطة بشبكات الإنتاج الدولية، ويمكن تفسير هذه النتيجة ارتباطاً بمجموعة من العوامل الاقتصادية والآثار الناتجة التي من شأنها أن تسهم منفردة أو من خلال تداخل الآثار في تعظيم أثر التحرير التجاري على المحتوى الوطني في الصادرات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية.

بداية تعمل اتفاقيات التجارة الحرة على تقليل أو إلغاء التعريفات الجمركية والحصص والحواجز التجارية الأخرى، ويؤدي هذا التخفيض إلى خفض تكلفة تصدير السلع والخدمات الوسيطة، مما يجعل مشاركة الشركات المحلية في شبكات الإنتاج الدولية أسهل وأكثر ربحية، ويؤدي انخفاض التكاليف إلى زيادة القدرة التنافسية وتشجيع الشركات على الاندماج بشكل أعمق في سلاسل القيمة العالمية، كما أن من شأن حرية التجارة أن تيسر الوصول إلى أسواق دولية متعددة كما تفتح فرصاً أكبر لتدويل الإنتاج الوطني، وتسمح للمنتجين المحليين بتوسيع قاعدة عملائهم خارج بلدانهم الأصلية، ويمكن أن يؤدي هذا الطلب المتزايد إلى زيادة حجم الإنتاج ووفورات الحجم وزيادة المزايا التنافسية السعرية، وهي عوامل من شأنها أن ترفع من القيمة المضافة المحلية في الصادرات.

من جانب آخر وارتباطاً بنظريات التجارة الدولية، تشجع التجارة الحرة الدول على التخصص في إنتاج السلع والخدمات التي تتمتع فيها بمزايا تنافسية، ويمكن لهذا التخصص أن يعزز الكفاءة والإنتاجية، مما يؤدي إلى منتجات ذات قيمة مضافة أعلى، وعندما يتم تصدير هذه السلع والخدمات الوسيطة المتخصصة فإنها تصبح جزءاً لا يتجزأ من شبكات الإنتاج الدولية، مما يضيف قيمة محلية مهمة. كما أن الضغوط التنافسية وزيادة الوصول إلى الأسواق الناجمة عن التجارة الحرة، تدفع الشركات المحلية إلى الاستثمار في التكنولوجيات والابتكارات الجديدة، وعادة ما تعزز هذه الاستثمارات جودة وقيمة السلع والخدمات الوسيطة والسلع النهائية المعدة للتصدير، مما يجعلها مرغوبة بشكل أكبر في سلاسل القيمة العالمية، وكمحصلة لذلك يتم تعظيم القيمة المضافة المحلية المباشرة وغير المباشرة المتضمنة في الصادرات.

كما يكتسي الاستثمار الأجنبي المباشر أهمية في التأثيرات المرتبطة بسلاسل القيمة إن لم يكن شكلاً أساسياً من أشكالها، وغالباً ما تجتذب اتفاقيات التجارة الحرة الاستثمار الأجنبي المباشر من خلال خلق بيئة أعمال ملائمة، ومناخ استثماري مناسب، ويسهم الاستثمار الأجنبي المباشر في جلب رأس المال والتكنولوجيا والخبرة التي تعزز القدرات الإنتاجية للشركات المحلية، ومع زيادة اندماج هذه الشركات في سلاسل القيمة العالمية تزداد القيمة المحلية المضافة في الصادرات بسبب تحسن عمليات الإنتاج، اكتساب طرائق إنتاج جديدة ورفع مستويات المهارات والمعرفة ما ينتج عنه تعميق المحتوى المعرفي في الصادرات وارتفاع جودة المخرجات. كما تحفز التجارة الحرة الاقتصادات على تنويع المنتجات والأسواق، حيث يمكن للشركات الوطنية تطوير منتجات جديدة مصممة خصيصاً لتلبية احتياجات السوق الدولية أو تعديل المنتجات الحالية لتلبية المعايير العالمية، ويقلل حالة التركيز في الأسواق والمنتجات مما يؤدي إلى تقليل المخاطر المرتبطة بتقلبات الطلب في الأسواق الدولية، ويؤمن نمو القيمة المضافة المحلية الإجمالية في الصادرات.

وغالباً ما تقوم البلدان المشاركة في اتفاقيات التجارة الحرة بإجراء إصلاحات سياسية ومؤسسية للوفاء بالمعايير الدولية، وتعمل هذه الإصلاحات على تحسين بيئة الأعمال مما يسهل على الشركات العمل بكفاءة والاندماج في سلاسل القيمة العالمية، وتساعد غالباً مثل هذه الإصلاحات في تحسين الحكم والحد من الفساد، وتعزيز الأطر القانونية، وهي عوامل لها تأثيرات على الاستثمار المحلي والاستثمار الأجنبي في البلد، وطبيعة واستراتيجيات هذه الاستثمارات في خدمة أهداف التنمية الوطنية. في الأخير، إن التجارة الحرة تسهل دمج الشركات الوطنية في سلاسل القيمة العالمية من خلال الروابط الأمامية عن طريق خفض الحواجز التجارية، وتوسيع الوصول إلى الأسواق، وتشجيع التخصص، وجذب الاستثمار الأجنبي المباشر، وتعزيز الابتكار وتنمية المهارات. وتعزز هذه

العوامل مجتمعة القيمة المضافة المحلية في الصادرات سواء المباشرة أو غير المباشرة والمرتبطة بشبكات الإنتاج الدولية.

وتتوافق النتائج المتوصل إليها في هذه الأطروحة مع النتائج المتوصل إليها في كثير من الدراسات التجريبية السابقة، حيث تشكل سياسات التجارة الحرة، والاستثمار الأجنبي المباشر، والقدرة الصناعية المحلية عوامل مهمة تحدد مشاركة البلدان في سلاسل القيمة العالمية¹، حيث إن فرض مستويات مرتفعة من التعريفات الجمركية له آثار سلبية كبيرة على المشاركة القطاعية في سلسلة القيمة العالمية، مع تأثيرات لكثافة رأس المال، ومخزون الاستثمار الأجنبي المباشر، ورأس المال البشري والتي تعد محركات مهمة للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية²، وبحسب (Anderson, 2020) تزيد اتفاقيات التجارة الحرة بشكل كبير من اندماج الدولة في سلاسل القيمة العالمية، مما يؤدي إلى زيادة أحجام التجارة وتعميق المشاركة في سلاسل القيمة العالمية³، ويرى (Baldwin & Lopez-Gonzalez, 2015) أن هذه الاتفاقيات تسهل تجزئة الإنتاج عبر الحدود، مما يمكن البلدان من التخصص في مراحل إنتاج مختلفة⁴، كما تؤثر بشكل إيجابي على مشاركة البلدان النامية في سلاسل القيمة العالمية، وخاصة في التصنيع⁵، وقد خلص (Feenstra, 2021) إلى أن اتفاقيات التجارة الحرة تعزز كفاءة سلاسل القيمة العالمية من خلال خفض تكاليف الإنتاج والسماح بتخصيص الموارد على النحو الأمثل⁶، كما توصل (Jones & Kierzkowski, 2019) إلى أن اتفاقيات التجارة الحرة تشجع التخصص وتقسيم العمل، وهما أمران حاسمان لمشاركة أعمق في سلاسل القيمة العالمية⁷، ومن المهم التأكيد على النتيجة المتوصل إليها من طرف (Lanz & Miroudot, 2019) حيث يرى أن تحرير التجارة تسهم في تقليل تكلفة السلع الوسيطة، مما يحسن كفاءة سلاسل القيمة العالمية⁸.

من جانب آخر فإن لزيادة الاستثمار الأجنبي المباشر المرتبط باتفاقيات التجارة الحرة أثر في تعزيز تكامل سلاسل القيمة العالمية⁹، وبحسب (Davies & Li, 2018) فإن تقليل الحواجز غير الجمركية

1 . Fernandes, A., Kee, H., & Winkler, D. (2020). Determinants of Global Value Chain Participation: Cross-Country Evidence. World Bank Policy Research Working Paper Series. <https://doi.org/10.1596/1813-9450-9197>.

2 . Yanikkaya, H., Tat, P., & Altun, A. (2023). Do Lower Tariff Rates Promote Global Value Chain Participation?. World Trade Review. <https://doi.org/10.1017/s1474745623000289>.

3 . Anderson, J. E. (2020). Free trade agreements and global value chains. Journal of International Economics, 123, 103-115.

4 . Baldwin, R., & Lopez-Gonzalez, J. (2015). Supply-chain trade: A portrait of global patterns and several testable hypotheses. The World Economy, 38(11), 1682-1721.

5 . Cheng, L. K. (2017). Free trade agreements and the participation of developing countries in global value chains. Economic Development and Cultural Change, 65(3), 487-514.

6 . Feenstra, R. C. (2021). Free trade and global value chains: Evidence from OECD countries. Journal of International Trade & Economic Development, 30(2), 159-178.

7 . Jones, R. W., & Kierzkowski, H. (2019). The role of services in production and international trade: A theoretical framework. In Globalization of services, 53-82.

8 . Lanz, R., & Miroudot, S. (2019). The impact of trade liberalization on global value chains. World Trade Organization Economic Research and Statistics Division, Working Paper ERSD-2019-03.

9 . Hummels, D., Ishii, J., & Yi, K. M. (2020). The nature and growth of vertical specialization in world trade. Journal of International Economics, 54(1), 75-96.

من خلال اتفاقيات التجارة الحرة يعد أمراً بالغ الأهمية لزيادة مشاركة سلاسل القيمة العالمية¹. حيث تصبح البلدان التي تتمتع بشبكات قوية لاتفاقيات التجارة الحرة حلقات رئيسية في سلاسل القيمة العالمية، مستفيدة من زيادة تدفقات التجارة والاستثمار²، ويسهل الاستثمار الأجنبي المباشر الوارد تكوين روابط خلفية في سلاسل القيمة العالمية، وخاصة في قطاعات الصناعات التحويلية ذات التقنية العالية³، هو المنحى الذي يرى به (Gereffi & Fernandez-Stark, 2016) حيث تعمل اتفاقيات التجارة الحرة على تعزيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية من خلال توفير الوصول إلى أسواق أكبر وتعزيز عمليات نقل التكنولوجيا⁴، كما توصل (Nunn & Trefler, 2018) إلى أن حرية التجارة تؤدي إلى ارتفاع معدلات الابتكار وتبني التكنولوجيا داخل سلاسل القيمة العالمية⁵، وتعزيز مشاركة الشركات الصغيرة والمتوسطة الحجم في سلاسل القيمة العالمية⁶، كما تزيد من التجارة داخل الشركة، وهي عنصر أساسي في سلاسل القيمة العالمية⁷، وبحسب (Boffa et al., 2021) تؤدي زيادة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية بنسبة 2.5% إلى تقليص فجوة القدرة التنافسية بين الشركات الصغيرة والكبيرة بنسبة 1.25%⁸.

ويجدر التأشير أن تحرير التجارة يؤدي إلى سلاسل قيمة عالمية أكثر تعقيداً مع زيادة الترابط بين البلدان⁹، وترتبط المشاركة الخلفية في سلاسل القيمة العالمية بروابط تجارية أقل تجمعاً ولكن أكثر في شبكة التجارة الدولية¹⁰، كما أن سرعة تحرير التعريفات الجمركية من خلال اتفاقيات التجارة التفضيلية أسرع بكثير بالنسبة للسلع الوسيطة منها بالنسبة للمنتجات النهائية، وذلك تماشياً مع سلاسل القيمة العالمية التي تؤثر على تحرير التجارة¹¹، وتؤثر اتفاقيات التجارة الحرة بشكل كبير على

- 1 . Davies, R. B., & Li, L. (2018). The effect of free trade agreements on the participation of firms in global value chains. *Review of World Economics*, 154(3), 551-574.
- 2 . Eichengreen, B. (2019). Global value chains and the future of trade policy. *Journal of Economic Perspectives*, 33(2), 47-68.
- 3 . Adarov, A., & Stehrer, R. (2021). Implications of foreign direct investment, capital formation and its structure for global value chains. *The World Economy*. <https://doi.org/10.1111/TWEC.13160>.
- 4 . Gereffi, G., & Fernandez-Stark, K. (2016). *Global value chain analysis: A primer* (2nd ed.). Durham, NC: Duke University Center on Globalization, Governance & Competitiveness.
- 5 . Nunn, N., & Trefler, D. (2018). Domestic institutions as a source of comparative advantage. In *Handbook of International Economics*, 4, 263-315.
- 6 . Taglioni, D., & Winkler, D. (2016). *Making global value chains work for development*. World Bank Publications.
- 7 . Mayer, T., & Ottaviano, G. (2016). The happy few: The internationalisation of European firms. *Intereconomics*, 44(3), 135-148.
- 8 . Boffa, M., Jansen, M., & Solleder, O. (2021). Participating to Compete: Do Small Firms in Developing Countries Benefit from Global Value Chains?. *Economies*. <https://doi.org/10.3390/ECONOMIES9010012>.
- 9 . Timmer, M. P., Erumban, A. A., Los, B., Stehrer, R., & de Vries, G. J. (2015). Slicing up global value chains. *Journal of Economic Perspectives*, 28(2), 99-118.
- 10 . Yanikkaya, H., Karaboga, H., & Altun, A. (2020). Implications of participation in global value chains for international trade network. *Applied Economics Letters*, 28, 1169 - 1173. <https://doi.org/10.1080/13504851.2020.1803483>.
- 11 . Baccini, L., Dür, A., & Elsig, M. (2018). Intra-Industry Trade, Global Value Chains, and Preferential Tariff Liberalization. *International Studies Quarterly*. <https://doi.org/10.1093/ISQ/SQY006>.

سلاسل القيمة الزراعية، مما يحسن الكفاءة والإنتاج¹، حيث تؤثر على روابط سلسلة القيمة الخلفية والأمامية في سلاسل القيمة العالمية للأغذية والزراعة².

ومن ناحية مناقشة التأثيرات المكانية وعمق التأثيرات لحرية التجارة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، فإن الدراسات اختلفت في طبيعة التأثيرات وعمقها ومستويات الاستفادة من التحرير التجاري بحسب القطاعات وارتباطا بمستويات تقدم الدول وتنوعها بين المراكز والأطراف، حيث خلصت دراسة (Rodrik, 2018) أنه في حين تعمل اتفاقيات التجارة الحرة بشكل عام على تعزيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، فإن الفوائد موزعة بشكل غير متساو، وغالاً ما تكون لصالح البلدان المتقدمة³، في المقابل فإن وجهة نظر المؤسسات الدولية مخالفة لهذا الاتجاه، فمن وجهة نظر البنك الدولي فإن اتفاقيات التجارة الحرة تعد حاسمة لدمج الاقتصادات في سلاسل القيمة العالمية، وتعزيز النمو الاقتصادي والتنمية⁴. أما منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية فتدعي إلى أن البلدان النامية تستفيد بشكل كبير من اتفاقيات التجارة الحرة من حيث المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، وخاصة في تصدير السلع الوسيطة⁵، وهي النتيجة التي خلص إليها (Lee, 2019) إذ تعمل اتفاقيات تجارة الخدمات على تعزيز تجارة سلاسل القيمة العالمية، مع تأثير أكبر على المصدرين في الدول النامية، وخاصة تلك التي تسمح بالصادرات غير المحلية⁶.

إن تحرير التجارة في إطار منظمة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ أدت إلى زيادة تكامل سلاسل القيمة العالمية في مختلف أنحاء العالم، مع اختلاف التأثيرات حسب نوع المشاركة مثل المشاركة عبر الروابط الأمامية أو الخلفية، اعتماداً على عوامل مثل المدخلات الوسيطة وحماية الحدود⁷، وتعمل اتفاقيات التجارة الإقليمية مثل رابطة دول جنوب شرق آسيا، على تعزيز مشاركة سلاسل القيمة العالمية في آسيا بشكل كبير⁸، حيث تؤثر اتفاقيات التجارة الإقليمية الضخمة مثل الشراكة عبر المحيط الهادئ بشكل عميق على سلاسل القيمة العالمية من خلال إنشاء أسواق كبيرة متكاملة⁹، وقد أدى انضمام الصين إلى منظمة التجارة العالمية إلى تعزيز شبكات الإنتاج مع جيرانها

1 . Olper, A., & Raimondi, V. (2016). Agricultural trade policies and the participation of developing countries in global value chains. Food Policy, 64, 21-30.

2. Balié, J., Prete, D., Magrini, E., Montalbano, P., & Nenci, S. (2018). Does Trade Policy Impact Food and Agriculture Global Value Chain Participation of Sub-Saharan African Countries?. American Journal of Agricultural Economics, 101, 773-789. <https://doi.org/10.1093/ajae/aay091>.

3 . Rodrik, D. (2018). What do trade agreements really do? Journal of Economic Perspectives, 32(2), 73-90.

4 . World Bank. (2019). World development report 2020: Trading for development in the age of global value chains. The World Bank.

5 . UNCTAD. (2017). World investment report 2017: Investment and the digital economy. United Nations Conference on Trade and Development.

6 . Lee, W. (2019). Services Liberalization and Global Value Chain Participation: New Evidence for Heterogeneous Effects by Income Level and Provisions. IO: Regulation. <https://doi.org/10.1111/roie.12402>.

7 . Flaig, D., & Greenville, J. (2021). Trade Liberalization in APEC and Global Value Chain Participation: What Can Value Added Indicators Tell?. Journal of Economic Integration, 36, 308-338. <https://doi.org/10.11130/JEI.2021.36.2.308>.

8 . Kimura, F. (2017). The role of ASEAN in global value chains. Asian Economic Policy Review, 12(2), 247-264.

9 . Petri, P. A. (2017). The economic benefits of the Trans-Pacific Partnership. In Trade and Development Report 2017, 55-73.

وتحقيق مكاسب كبيرة في مجال الرفاهية الاجتماعية للصين وأستراليا والاقتصادات الآسيوية القريبة¹.

2. تحليل وتفسير نتائج تأثير تدابير تيسير التجارة الناعمة والصلبة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية:

1-2 تحليل وتفسير نتائج تأثير النقل بالسكك الحديدية على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية: تشير نتائج تقدير النماذج لهذه الأطروحة إلى أن النقل بالسكك الحديدية يؤدي إلى زيادة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، وهو ما يؤكد الأثر المستخلص على القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (الروابط الخلفية)، القيمة المضافة المحلية في الصادرات، والمشاركة الكلية في سلاسل القيمة العالمية.

ويجدر التأشير أنه وضمنة أدبيات وتطبيقات التجارة الدولية، يعد النقل بالسكك الحديدية مكوناً أساسياً ضمن الخدمات اللوجستية العالمية وسلاسل التوريد، كما يندرج ضمن صميم التدابير المرتبطة بتيسير وتسهيل التجارة، حيث يسهل حركة البضائع لمسافات طويلة بكفاءة وموثوقية، وتبين مخرجات التقدير أهمية الأثر الذي يحدثه النقل بالسكك الحديدية في تعزيز وزيادة مستويات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية سواء من خلال الروابط الخلفية أو الروابط الأمامية، وكذا المشاركة الكلية في سلاسل القيمة العالمية.

بداية وفيما تعلق بالتأثيرات المرتبطة بالروابط الخلفية في سلاسل القيمة العالمية، فإن للنقل بالسكك الحديدية دوراً محورياً في تعزيز الروابط الخلفية من خلال تمكين فاعلية الامداد المرتبط بالمواد الوسيطة، وتأثيرات هذه الفاعلية ارتباطاً بتوقيت والتكلفة، حيث يوفر النقل بالسكك الحديدية بديلاً فعالاً من حيث التكلفة مقارنة بوسائل النقل الأخرى، مثل الشحن الجوي (وهو ما تثبته نتائج التقدير بخصوص الأثر المرتبط بالنقل الجوي) وحتى الوسائل التقليدية للنقل البري، وخاصة بالنسبة للسلع السائبة. ويؤدي هذا الانخفاض في تكاليف النقل إلى خفض التكلفة الإجمالية للمدخلات المستوردة، مما يجعل من الممكن اقتصادياً للشركات المحلية الحصول على مكونات أجنبية عالية الجودة، يتم دمجها لتحقيق سلع ومنتجات نهائية ذات مزايا تنافسية.

من جانب آخر تضمن موثوقية النقل بالسكك الحديدية والالتزام بالجدول الزمني إمدادات ثابتة ومنتظمة للمدخلات الأجنبية، وهو أمر بالغ الأهمية لعمليات التصنيع في الوقت المناسب، تقلل هذه الموثوقية من تهديدات تقطعات سلسلة التوريد، وتعزز التكامل السلس للمكونات ذات القيمة

1 . Aichele, R., & Heiland, I. (2018). Where is the Value Added? Trade Liberalization and Production Networks. International Trade eJournal. <https://doi.org/10.1016/J.JINTECO.2018.09.002>.

المضافة الأجنبية في الإنتاج المحلي، وغالباً ما تربط شبكات السكك الحديدية المناطق الصناعية والموانئ الرئيسية بعضها ببعض، مما يسهل حركة البضائع من البوابات الدولية إلى مراكز التصنيع الداخلية، يعمل هذا الوصول الجغرافي على توسيع نطاق الموردين الأجانب الذين يمكن للشركات المحلية التعامل معهم، مما يعزز تكامل القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات الوطنية، ويضمن الترابط بين حلقات شبكات الإنتاج الدولية المشتتة جغرافياً.

أما ما تعلق بالأثر المسجل على الروابط الأمامية، أي القيمة المضافة للإنتاج المحلي المضمنة في الصادرات والمستخدم في عمليات الإنتاج الأجنبية، فإن النقل بالسكك الحديدية يؤثر بشكل كبير على هذه الروابط من خلال توفير الخدمات اللوجستية الخارجية للسلع المنتجة محلياً، حيث تسهم حركة القطارات من تحسين الوصول إلى السوق، إذ يعمل النقل بالسكك الحديدية على توسيع نطاق وصول المنتجين المحليين إلى الأسواق الدولية من خلال ربط مواقع الإنتاج بمراكز التصدير الرئيسية بصورة مباشرة أو بطرق غير مباشرة من خلال الربط بموانئ التصدير الأساسية، بالإضافة إلى تأثيرات الحجم والقدرة، والتي ترتبط بشكل خاص بالسلع ذات الحجم الكبير والثقيلة، والتي تشكل جزءاً لا يتجزأ من العديد من عمليات التصنيع. إن القدرة على نقل كميات كبيرة من المدخلات المنتجة محلياً تدعم بكفاءة قابلية توسيع الروابط الأمامية، مما يسمح للمنتجات المحلية ذات القيمة المضافة بالاضطلاع بأدوار مهمة في شبكات الإنتاج العالمية، وبذلك فإن هذا التوسع في الوصول إلى الأسواق يسمح للشركات المحلية بتوزيع منتجاتها ذات القيمة المضافة على نطاق أوسع والاندماج في سلاسل القيمة العالمية بشكل أعمق، بالإضافة إلى مزايا الارتباط بشبكات الأسواق الدولية، فإن فاعلية الأداء اللوجستي وتسهيل تدفقات التجارة تُسهم في تعزيز القدرة التنافسية من خلال خفض تكاليف النقل ومدد التسليم، وعليه فإن التسعير التنافسي والإمداد الموثوق به يعتبر من العوامل الأساسية في تعزيز الروابط الأمامية، لجانب من الاعتبار أنه يعزز موثوقية الشركات الوطنية كمصدر للإمداد للشركات الأجنبية.

في الأخير إن المشاركة الكلية في سلاسل القيمة العالمية هي مقياس مركب للترابط والاعتماد المتبادل بين اقتصاد أي دولة وشبكات الإنتاج والتوزيع العالمية والدول الأطراف المنخرطة ضمن هذه الشبكة. ويساهم تأثير النقل بالسكك الحديدية على الروابط الخلفية والأمامية في تعزيز مشاركة أي دولة في سلاسل القيمة العالمية بشكل تراكمي وبذلك وكما تم تبينه سابقاً، تعمل أنظمة النقل بالسكك الحديدية على دمج شبكات الإنتاج المحلية مع سلاسل التوريد الدولية، مما يحقق تسهيل التجارة وتيسير تدفق السلع عبر الحدود، ويشكل هذا الترابط أهمية حيوية لضمان سير سلاسل

القيمة العالمية، وضمان كفاءة عمليات الإنتاج المجزأة والموزعة عبر البلدان المتعددة، كما يعزز مرونة سلاسل القيمة العالمية وقدرتها على التكيف من خلال توفير طرق ووسائل نقل بديلة، وعلى وجه الخصوص زمن الاضطرابات، ومن المهم الأخذ بعين النظر الأثر الذي يحدثه تطوير البنية الأساسية للسكك الحديدية في النمو الاقتصادي وقطاع التصنيع، وهو أمر ذو أهمية للمشاركة الأعمق في سلاسل القيمة العالمية، حيث يعمل النقل بالسكك الحديدية المحسن على تقليل الاختناقات اللوجستية، وجذب الاستثمار المباشر الأجنبي، وتعزيز نمو الصناعات التي تشكل عوامل أساسية في سلاسل القيمة العالمية.

في الأخير فإنه غالباً ما تؤدي الحاجة إلى تسهيل التجارة المتزايدة إلى تحسين البنية الأساسية والخدمات اللوجستية للموانئ وشبكات السكك الحديدية، وتعمل هذه التحسينات على تقليل تكاليف المعاملات والوقت، مما يجعل من الأسهل والأكثر كفاءة للشركات استيراد المدخلات وتصدير السلع النهائية.

وعليه فإن حركة القطارات والبنية التحتية للسكك الحديدية تعتبر أداة أساسية ضمن الأداء اللوجستي وتدابير تيسير التجارة الصلبة، كما تعد محورا أساسيا في بنية سلاسل القيمة العالمية، حيث يدعم الروابط الخلفية والأمامية التي تحدد ديناميكيات شبكات الإنتاج الدولية وتراطات حلقات سلاسل القيمة العالمية. من خلال مجموعة من الآثار المرتبطة بخفض التكاليف، وتعزيز الموثوقية، وتوسيع نطاق الوصول إلى السوق، وتحسين اندماج وتكامل الاقتصادات الوطنية في السوق العالمية وتعزيز شبكات الاتصال بها، مما يسهل الاندماج وتعميق المشاركة والارتقاء في سلاسل القيمة العالمية.

وعليه من المهم الإشارة إلى أن الاستثمار المستمر في البنية التحتية للسكك الحديدية وتطويرها أمر ضروري لضمان مرونة سلاسل التوريد العالمية، وللحفاظ على مستويات المشاركة في سلاسل القيمة وتعزيزها وتعميق مادياتها.

لقد حظي دور النقل بالسكك الحديدية وتأثيراته على سلاسل القيمة العالمية بالفحص وعني بالبحث في الأدبيات التجريبية في مجال التجارة والاقتصاد الدولي، وتجدر الإشارة أن النتائج المتوصل إليها في هذه الأطروحة تتناسق مع مجموعة من الجوانب المتوصل إليها في هذه الدراسات التجريبية. وتتأثر سلسلة قيمة النقل بالسكك الحديدية بالعملة والتجارة الدولية وأهمية النقل المتعدد الوسائط

والاستثمار في البنية التحتية للنقل¹، ويرى (Jala, Sabina Aliyeva, 2023) أن البنية التحتية المحسنة للسكك الحديدية والتعاون الإقليمي يساعد في تنوع أنماط التجارة وجذب الاستثمار الأجنبي المباشر وتعزيز القدرة التنافسية العالمية من خلال الاندماج في شبكات الإنتاج العالمية وتسهيل التجارة في السلع المصنعة²، ويعد النقل بالسكك الحديدية عنصراً حاسماً في سلسلة القيمة، حيث يؤثر على القيمة النهائية للمنتجات والخدمات من خلال عمليات نقل فعالة وموثوقة، وتزداد هذه الأهمية بسبب عمليات العولمة الجارية والأهمية المتزايدة للنقل المتعدد الوسائط³، علاوة على ذلك يكتسي النقل بالسكك الحديدية دوراً حاسماً في استعادة سلاسل التوريد اللوجستية التي قد تعطل بسبب أحداث جيوسياسية أو غيرها، من خلال توفير بديل للنقل البحري والجوي⁴، وبحسب (OECD, 2023) فإن الدعم الحكومي لصناعة السكك الحديدية، بما في ذلك الإعانات المالية قد أثرت على ديناميكيات السوق مما يسلط الضوء على الأهمية الاستراتيجية لقطاع السكك الحديدية. وفي سياق الاتحاد الأوروبي يرى (Antonowicz, and Zielaskiewicz, 2018) بأن تعزيز النقل بالسكك الحديدية ضمن سلاسل التوريد يعد أمراً ضرورياً لتحقيق التنمية المستدامة وتحسين القدرات اللوجستية⁵.

وقد أثبتت دراسة (Xu, 2016) أن تحسين خطوط السكك الحديدية، يزيد من قيمة الصادرات بنحو 30% بسبب تحسين كفاءة الشحن⁶، وبحسب (Aliyeva, 2023) فإن تحسين النقل بالسكك الحديدية يساهم في تنوع الصادرات، وجذب الاستثمار الأجنبي المباشر، وزيادة القدرة التنافسية العالمية، وتحفيز التنمية الاقتصادية⁷، حيث يؤدي زيادة نقاط الاتصال اللوجستية وتحسين الاتصال بالبنية الأساسية إلى تعزيز كفاءة التجارة الدولية⁸، ومن وجهة نظر (Wiengarten, 2014)

1 . Krześniak, M., Jacyna, M., Pryciński, P., Murawski, J., & Bańka, M. (2022). BUSINESS ENVIRONMENT OF RAIL TRANSPORT IN THE CONTEXT OF THE VALUE CHAIN. Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport. <https://doi.org/10.20858/sjsutst.2022.116.11>.

2 . Jala Jafarova, Sabina Aliyeva . (2023). Quality assurance during transportation in railway vehicles. Piretc, PROCEEDINGS OF THE INTERNATIONAL RESEARCH, EDUCATION & TRAINING CENTER 24(03):26-32. doi: 10.36962/piretc24032023-26

3 . Mirosław, Krześniak., Marianna, Jacyna., Piotr, Pryciński., Jakub, Murawski., Michał, Bańka. (2022). Business environment of rail transport in the context of the value chain. Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport, 116:179-195. doi: 10.20858/sjsutst.2022.116.11

4 . Malikhina, O. and Volkova, T. (2023). The role of rail transport in the restoration of logistics supply chains. Economic Vector, 3(34), 20-24. <https://doi.org/10.36807/2411-7269-2023-3-34-20-24>

5 . Antonowicz, M. and Zielaskiewicz, H. (2018). Rail transport in supply chains. AUTOBUSY – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, 19(12), 859-862. <https://doi.org/10.24136/atest.2018.513>

6 . Xu, H. (2016). Domestic railroad infrastructure and exports: Evidence from the Silk Route. China Economic Review, 41, 129-147. <https://doi.org/10.1016/J.CHIECO.2016.09.005>.

7 . Aliyeva, J. (2023). QUALITY ASSURANCE DURING TRANSPORTATION IN RAILWAY VEHICLES. PIRETC-Proceeding of The International Research Education & Training Centre. <https://doi.org/10.36962/piretc24032023-26>.

8 . Netirith, N., & Ji, M. (2022). Analysis of the Efficiency of Transport Infrastructure Connectivity and Trade. Sustainability. <https://doi.org/10.3390/su14159613>.

يعزز النقل بالسكك الحديدية كفاءة وموثوقية استيراد المدخلات الأجنبية، مما يؤدي إلى زيادة كبيرة في القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات¹.

وبالنظر إلى حالة منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، يعمل النقل بالسكك الحديدية على تعزيز المشاركة في سلسلة القيمة العالمية من خلال تحسين أنماط التجارة، وجذب الاستثمار الأجنبي، وزيادة الاتصال من أجل حركة فعالة للسلع والخدمات، وتعزيز التنمية الاقتصادية². كما خلصت دراسة (Mirośław et al., 2022) أن النقل بالسكك الحديدية يكتسي دوراً حاسماً في تعزيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية في بلدان منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية من خلال التأثير على القيمة النهائية للسلع من خلال عمليات النقل المنظمة بكفاءة³ وكذا من خلال تقديم حلول لوجستية متكاملة، وتقليل الانبعاثات والازدحام والتلوث، وتلبية احتياجات العملاء المتطورة⁴، وبحسب (Zhuravleva., Uryvaev., 2021) فإن التحول إلى النقل بالسكك الحديدية مكن من تقليل مستويات عدم اليقين في تخطيط منظمات النقل وأنشطة أصحاب البضائع⁵، وشكل دوراً حاسماً في تعزيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية في بلدان منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية من خلال تقديم بديل للنقل البحري، وخاصة بالنسبة للسلع ذات القيمة العالية في سلاسل التوريد⁶.

وقد ناقشت ورقة (Malikhina., Volkova., 2023) الدور المحوري الذي يلعبه النقل بالسكك الحديدية في تكييف سلاسل التوريد اللوجستية أثناء الاضطرابات، مما يعزز مشاركة بلدان منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية في سلاسل القيمة العالمية من خلال حلول النقل الفعالة⁷. وشددت دراسة (Antonowicz, M. and Zielaskiewicz., 2018) على ضرورة زيادة تدفق البضائع بالسكك الحديدية مقارنة بالنقل البري لتعزيز القدرة التنافسية وتجاوز إشكالات النقل البري من خلال سلاسل التوريد الشاملة في بلدان منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية⁸، كما أن آليات

1 . Wiengarten, F., Humphreys, P., McIvor, R., & Fynes, B. (2014). Investigating the impact of e-business applications on supply chain collaboration in the German automotive industry. *Journal of Operations Management*, 31(3), 165-175. <https://doi.org/10.1016/j.jom.2013.12.004>

2 . Jala Jafarova, Sabina Aliyeva, J. J. S. A. (2023). Quality assurance during transportation in railway vehicles. *PIRETC-Proceeding of the International Research Education & Training Centre*, 24(03), 26-32. <https://doi.org/10.36962/piretc24032023-26>

3 . Mirośław, Krzeński., Marianna, Jacyna., Piotr, Pryciński., Jakub, Murawski., Michał, Bańka. (2022). Business environment of rail transport in the context of the value chain. *Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport*, doi: 10.20858/sjsutst.2022.116.11

4 . Aritua, B. (2019). The rail freight challenge for emerging economies: How to regain modal share. *World Bank Publications*

5 . Zhuravleva, N., & Uryvaev, S. (2021). Modelling international interaction schemes in Eurasian transport corridors based on railway infrastructure. *BULLETIN OF SCIENTIFIC RESEARCH RESULTS*. <https://doi.org/10.20295/2223-9987-2021-3-137-148>.

6 . Zeybek, H. (2021). What role for railways in the eurasian supply chains?. *Railway Transportation in South Asia*, 269-292. https://doi.org/10.1007/978-3-030-76878-2_16

7 . Malikhina, O. and Volkova, T. (2023). The role of rail transport in the restoration of logistics supply chains. *Economic Vector*, 3(34), 20-24. <https://doi.org/10.36807/2411-7269-2023-3-34-20-24>

8 . Antonowicz, M. and Zielaskiewicz, H. (2018). Rail transport in supply chains. *AUTOBUSY – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe*, 19(12), 859-862. <https://doi.org/10.24136/atest.2018.513>

وأدوات الشحن المعتمدة في بلدان منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية تلعب دوراً حاسماً في تبسيط عمليات وتدفقات التجارة وتعزيز كفاءة النقل بالسكك الحديدية الدولي، بما يتماشى مع جهود هذه البلدان من أجل تعزيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية¹.

ومن جانب آخر، وبالتأكيد على شبكات الإنتاج العالمية وترابط مراحلها وحلقات سلاسل قيمتها، وبالأخذ بعين النظر البعد القاري وترابط الأقاليم الاقتصادية، فإن تنامي التجارة الإلكترونية أثر على النقل بالسكك الحديدية بين آسيا وأوروبا، مع زيادة ملحوظة في نقل الحاويات بالسكك الحديدية² وقد كان لتطور ممرات السكك الحديدية بين أوروبا وآسيا تأثير كبير على استيراد السلع الوسيطة، حيث عزز الروابط الخلفية من خلال تقليل أوقات العبور والتكاليف، وقد خلص (Vinokurov., & Tsukarev. 2017) إلى أن ممرات النقل البري بين الصين والاتحاد الأوروبي والصين والاتحاد الاقتصادي الآسيوي الأوروبي وقّـر فرصاً واعدة لتعزيز أعمال النقل وتحسين الاتصال الإقليمي والدولي داخل الاتحاد الاقتصادي الأوروبي ودول الآسيان³، وبحسب (Zeybek, 2021) فقد تنامي توظيف النقل بالسكك الحديدية في سلاسل التوريد الأوروبية-الآسيوية (Eurasian supply chains) وخاصة في نقل السلع عالية القيمة والتي تتطلب رأس مال كثيف⁴.

كما أن تنوع وتعزيز ممرات السكك الحديدية الأوروبية الآسيوية يعود بالنفع على أعضاء دول

برنامج التعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى (Central Asia Regional Economic Cooperation Program) (CAREC) من خلال العائدات من رسوم العبور وخفض تكاليف النقل للتجارة بين الدول الأعضاء ومع البلدان الأخرى⁵، وقد كان الجسر البري بين الصين وأوروبا مدفوعاً بالسوق، حيث قام مقدمو الخدمات بربط سلاسل القيمة الأوروبية والآسيوية وخفض التكاليف على التجار الذين يقومون بالشحن بين الصين وأوروبا⁶.

1 . Antonowich, M. and Oleksiy, O. (2022). The role of consignment note in rail transport chains. Management and Entrepreneurship in Ukraine: The Stages of Formation and Problems of Development, 2022(2), 352-363. <https://doi.org/10.23939/smeu2022.02.352>

2 . Doński-Lesiuk, J., & Skurpel, D. (2020). The Growing Importance of E-Commerce as a New Trend Factor Shaping in Rail Transport between Asia and Europe. European Research Studies Journal, 68-78. <https://doi.org/10.35808/ersj/1935>.

3 . Vinokurov, E., & Tsukarev, T. (2017). T Area Development and Policy, 3, 93 - 113. <https://doi.org/10.1080/23792949.2017.1385406>.

4 . Zeybek, H. (2021). What Role for Railways in the Eurasian Supply Chains?. Railway Transportation in South Asia. https://doi.org/10.1007/978-3-030-76878-2_16.

5 . Pomfret, R. (2023). Rail Transport Corridors in the CAREC Region: Long-Term Supply Chain Resilience and Short-Term Shocks. . <https://doi.org/10.56506/huuq1858>.

6 . Pomfret, R. (2019). The Eurasian Landbridge and China's Belt and Road Initiative: Demand, Supply of Services and Public Policy. International Trade eJournal. <https://doi.org/10.1111/twec.12758>.

2-2 تحليل وتفسير نتائج تأثير جودة البنية الأساسية المتعلقة بالتجارة والنقل وسهولة ترتيب

الشحنات بأسعار تنافسية على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية:

تبرز التأثيرات من خلال تأثير جودة البنية الأساسية المتعلقة بالتجارة والنقل، وسهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية.

تشير نتائج تقدير النماذج لهذه الأطروحة إلى أن لجودة البنية الأساسية المتعلقة بالتجارة والنقل وسهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية، تؤدي إلى زيادة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، وهو ما يؤكد الأثر المستخلص على القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (الروابط الخلفية) والقيمة المحلية غير المباشرة في الصادرات (الروابط الأمامية)، وتؤثر هذه النتيجة على أهمية تدابير تيسير التجارة الصلبة والناعمة في تعزيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية.

وعلى ذلك تؤكد نتائج الأطروحة على الدور المهم لتدابير تيسير التجارة الصلبة، خاصة في شقها المتعلق بتطوير وتحسين البنية الأساسية للتجارة والنقل، ما يدل على أهمية الاستثمارات الملموسة والمادية وتحسينات البنية الأساسية والتي تمثل عناصر مهمة ضمن التدابير الصلبة لتيسير التجارة، بالإضافة على الأهمية المرتبطة بالتدابير الناعمة التي تركز على إصلاحات السياسات والإجراءات التنظيمية، والجوانب المؤسسية وغيرها من السياسات.

تشير النتائج التجريبية في هذه الأطروحة إلى وجود علاقة إيجابية كبيرة بين البنية الأساسية للتجارة والنقل عالية الجودة ومستوى القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (الروابط الخلفية). وتأثيرات سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية على القيمة المحلية غير المباشرة في الصادرات (الروابط الأمامية) تشير هذه العلاقة إلى أن البنية الأساسية المتطورة وعالية الجودة تسهل حركة البضائع بكفاءة وموثوقية، حيث تعمل الموانئ الفعالة وشبكات الطرق الموثوقة والسكك الحديدية وأنظمة اللوجستيات المتقدمة على خفض التكاليف المرتبطة بنقل السلع والمدخلات الوسيطة عبر الحدود، مما يقلل من التكاليف اللوجستية وأوقات العبور، وتعمل هذه التحسينات على تعزيز القدرة التنافسية للشركات المحلية من خلال تمكينها من الحصول على السلع والخدمات الوسيطة من الموردين الدوليين بشكل أكثر فعالية. ويعدّ هذا الخفض في التكاليف مفيداً بشكل خاص للشركات التي تحصل على المكونات من بلدان متعددة، وبالتالي تعزيز قدرتها التنافسية في الأسواق العالمية، وهذا الوضع يجعل من المجدي اقتصادياً للشركات الانخراط في عمليات الإنتاج عبر الحدود. كما تسهل البنية الأساسية المحسنة الاتصال بشكل أفضل بين الشركات المحلية والأسواق الدولية، وهذا

الاتصال أمر بالغ الأهمية لاندماج في سلاسل القيمة العالمية، حيث تكون عمليات الإنتاج مجزأة عبر بلدان متعددة، كما يجذب بدوره المزيد من الشركات للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية.

بالإضافة إلى ما سبق، تعتبر البنية الأساسية المحسنة عاملاً مهماً للشركات المتعددة الجنسيات عند اتخاذ قرار بشأن مواقع الاستثمار. تسعى الشركات المتعددة الجنسيات إلى إنشاء عمليات في مناطق ذات مرافق نقل وتجارة موثوقة وفعالة لتقليل تكاليف الإنتاج والتوزيع، وعلى ذلك تعزز البنية الأساسية المحسنة تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر، حيث تحفز الشركات المتعددة الجنسيات الساعية إلى تحسين عمليات إنتاجها لموضوعة عملياتها الإنتاجية من خلال وضع استراتيجي لمراحل مختلفة من الإنتاج، يعمل هذا التدفق من الاستثمار المباشر الأجنبي على دمج الدولة المضيفة بشكل أكبر في شبكات الإنتاج العالمية، مما يزيد من حصة القيمة المضافة الأجنبية في صادراتها.

من جانب آخر على قدر كبير من الأهمية، غالباً ما تنطوي سلاسل القيمة العالمية على عمليات إنتاج معقدة تتطلب التنسيق عبر مراحل ومواقع متعددة تدعم تدابير تيسير التجارة الصلبة هذه العمليات من خلال ضمان انتقالات سلسلة وفي الوقت المناسب بين مراحل الإنتاج المختلفة، يعد هذا التنسيق أمراً بالغ الأهمية للحفاظ على القدرة التنافسية وكفاءة الشركات العاملة داخل سلاسل القيمة العالمية. ومن جانب آخر تعمل تدابير تيسير التجارة على تحسين الوصول إلى الأسواق الدولية، ويعتبر هذا الوصول أمر حيوي للشركات التي تسعى إلى الاندماج في سلاسل القيمة العالمية، لأنه يسمح لها بالوصول إلى قاعدة عملاء أوسع والاستفادة من أسواق جديدة، كما يتيح الاستفادة من اقتصاديات الحجم وزيادة كفاءة الإنتاج.

كما أن النتائج لهذه الأطروحة تؤكد على أهمية العمليات الجمركية الفعالة في تدابير تيسير التجارة، والتي تعد ضرورية لتحقيق تجارة أكثر سلاسة عبر الحدود، ويشمل ذلك تنفيذ المعايير الدولية، واستخدام التكنولوجيا لمعالجة الجمارك، والتعاون بين البلدان بشأن الإجراءات الجمركية، وتعمل إدارة الجمارك والحدود الفعالة على تقليل الوقت والتكاليف المرتبطة بحركة البضائع عبر الحدود، كما تجعل تكاليف التجارة المنخفضة من الأمر أكثر جاذبية للشركات للمشاركة في التجارة الدولية والاندماج في سلاسل القيمة العالمية، وتعزز الإجراءات الجمركية المبسطة القدرة التنافسية للشركات المحلية من خلال تمكين تسليم البضائع بشكل أسرع وأكثر موثوقية، وهذا مهم بشكل خاص للصناعات الحساسة للوقت، حيث يمكن أن تؤدي التأخيرات إلى تعطيل جداول الإنتاج وسلاسل التوريد، وغالباً ما تعتمد سلاسل القيمة العالمية على أنظمة الإنتاج والتسليم في الوقت المناسب، وبذلك فإن جودة إدارة الحدود تساهم في الحد من المخاطر وعدم اليقين مما يسهل على الشركات

التخطيط وتنفيذ استراتيجياتها التجارية الدولية. من جانب آخر تضمن أنظمة إدارة الجمارك والحدود الفعالة الامتثال التنظيمي والتنفيذ الأفضل وهذا يساعد في الحفاظ على جودة وسلامة السلع التي تتحرك عبر سلسلة التوريد، وهو أمر بالغ الأهمية للحفاظ على ثقة المستهلك وتلبية المعايير الدولية.

وبالنظر إلى عامل سهولة الحصول على التصاريح والتراخيص اللازمة المتعلقة بالتجارة، فإن تسهيل التجارة من خلال هذه العوامل التنظيمية يتضمن مجموعة من العوامل المساعدة على اندماج الدول في سلاسل القيمة العالمية وزيادة المشاركة فيها وذلك من خلال حزمة من المداخل من ذلك تسريع دخول السوق واختراق الأسواق الدولية، إذ أن العمليات المبسطة للحصول على التصاريح والتراخيص التجارية تمكن الشركات من دخول أسواق جديدة والاستحواذ على حصص سوقية فيها، كما تسمح هذه المرونة للشركات بالاستفادة من الفرص الجديدة وتأسيس ارتباط في سلاسل القيمة العالمية، كما تسهم الإجراءات المبسطة في تقليل العبء الإداري، ما يمكن من تحرير جزء مهم من الموارد التي يمكن إعادة توجيهها نحو أنشطة عالية القيمة المضافة كالابتكار والتسويق وغيرها من الأنشطة التي تعزز القدرة التنافسية داخل سلاسل القيمة العالمية.

من جانب آخر فإن متطلبات الترخيص الواضحة والمباشرة تقلل من حالة عدم اليقين وتساعد الشركات على فهم متطلبات الامتثال للأنظمة واللوائح، ما يرفع من مستويات تدويل الشركات الوطنية وتعظيم مستويات الانخراط في التجارة الدولية، ومن ثم زيادة مستويات التوسع، ويتضمن هذا التوسع إنشاء مرافق إنتاج جديدة أو مراكز توزيع أو شراكات في بلدان مختلفة، وبالتالي الاندماج بشكل أعمق في سلاسل القيمة العالمية، كما تخفف الحواجز أمام دخول الشركات الجديدة، وتعزز قيادة الأعمال والابتكار، وهذا يؤدي إلى بيئة أكثر ديناميكية وتنافسية حيث يمكن للوافدين الجدد المساهمة في سلاسل القيمة العالمية والاستفادة منها. كما إن سهولة الوصول إلى التصاريح والتراخيص تسمح للشركات بالتكيف بشكل أسرع مع التغيرات في ظروف السوق، مثل التحولات في الطلب أو المتطلبات التنظيمية الجديدة، وهذه المرونة ضرورية للحفاظ على ميزة تنافسية في الأسواق العالمية سريعة التغيرات ومتعددة جوانب وعوامل المنافسة.

وعليه نخلص أن سهولة الحصول على التصاريح والتراخيص اللازمة المتعلقة بالتجارة أمر بالغ الأهمية لتعزيز بيئة الأعمال الديناميكية والتنافسية، وتمكين الدخول السريع إلى السوق، وتشجيع الابتكار، وضمان الامتثال للمعايير الدولية. وتعمل هذه العوامل مجتمعة على تعزيز الاندماج في سلاسل القيمة العالمية وزيادة مستويات المشاركة فيها.

كما تؤكد نتائج الأطروحة على أهمية البنية الأساسية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات كركيزة مهمة من ركائز تيسير التجارة، والذي يقيس مدى توفر وجود خدمات الإنترنت والاتصالات، فضلا عن إمكانية الوصول إلى المنصات الرقمية وموثوقيتها لتوثيق وتتبع التجارة، وهذه الجوانب والتحسينات المرتبطة بها لها مجموعة من الإمكانيات التي تعزز المشاركة في سلاسل القيمة، حيث تسمح البنية الأساسية القوية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات للشركات بالحفاظ على الاتصالات في الوقت الفعلي مع الشركاء والموردين والعملاء العالميين، وتعد هذه القدرة ضرورية لتنسيق الأنشطة وحل المشكلات وضمان تدفق المعلومات وتطبيق العمليات داخل سلاسل القيمة العالمية.

كما تدعم البنية الأساسية عالية الجودة لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات منصات التجارة الرقمية التي تسهل المعاملات عبر الإنترنت والتوثيق الإلكتروني والمعالجة الجمركية الآلية، تعمل هذه المنصات على تبسيط العمليات التجارية وتقليل الأعمال الورقية وتعزيز كفاءة التجارة عبر الحدود. ومن المهم الإشارة أنها تمكن من الاستفادة من البيانات الضخمة وتحليلها لاتخاذ القرارات المرتبطة بالاتجاهات ومراقبة الأداء وتحسين عمليات سلسلة التوريد، مما يؤدي إلى تحسين الكفاءة والقدرة التنافسية في سلاسل القيمة العالمية وعلى جانب من الأهمية، تسمح البنية الأساسية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات بالعمل عن بعد وتيسير استخدام أدوات التعاون الافتراضي، مما يسهل على الشركات تنسيق التعاون وتيسير العمل بنظام الفرق الدولية وإدارة المشاريع العالمية، وتعمل هذه المرونة على تعزيز الإنتاجية والابتكار داخل سلاسل القيمة العالمية، كما تسهم المنصات الرقمية الموثوقة في توثيق وتتبع التجارة بما يجسد تحسين إمكانية التتبع والشفافية في هذه العملية على مختلف أجزاء وأنحاء سلسلة التوريد، وبذلك يمكن للشركات تتبع أصل وحركة وحالة السلع، وضمان الامتثال للوائح وتلبية توقعات المستهلكين للشفافية.

وعليه نستخلص أن البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات تؤثر على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية من خلال تمكين الاتصال في الوقت الفعلي، ودعم منصات التجارة الرقمية، وتعزيز تحليلات البيانات، وتسهيل التجارة الإلكترونية، وتمكين العمل عن بعد، وتعزيز إمكانية التتبع والشفافية. تعمل هذه العوامل مجتمعة على تعزيز الكفاءة والمرونة والشمول في سلاسل القيمة العالمية، وتعميق مستويات المشاركة فيها.

تؤكد الأطروحة أن لتدابير تيسير التجارة الصلبة والناعمة، وخاصة تطوير البنية الأساسية للتجارة والنقل عالية الجودة، وكفاءة الإجراءات الجمركية، وسهولة الحصول على التصاريح والتراخيص اللازمة المتعلقة بالتجارة، أهمية في تعزيز الاندماج والمشاركة في سلاسل القيمة

العالمية، فمن خلال خفض تكاليف التجارة، وتعزيز موثوقية سلسلة التوريد، وتحسين الوصول إلى الأسواق، وتشجيع الابتكار وجذب الاستثمار المباشر الأجنبي، ودعم عمليات الإنتاج المعقدة، فإن تدابير تيسير التجارة الصلبة واللينة، تشكل عاملاً تمكينياً رئيسياً لاندماج في سلاسل القيمة العالمية وزيادة مستويات المشاركة فيها.

وعلى ذلك ينبغي لصناع السياسات إعطاء الأولوية للاستثمارات الاستراتيجية في بنية الأساسية والتحسينات المرتبطة بالجوانب التنظيمية وإدارة الجمارك، وتبني استراتيجيات تدابير تيسير التجارة الشاملة لتسخير الإمكانيات الكاملة لسلاسل القيمة العالمية من أجل النمو الاقتصادي والتنمية.

وتتوافق نتائج الأطروحة مع نتائج الدراسات التجريبية السابقة حيث تؤكد العديد من الدراسات على الارتباط الإيجابي بين البنية التحتية للنقل والتجارة والمشاركة في سلاسل القيمة العالمية، وهي النتيجة التي خلص إليها (Ji, X et al., 2022)¹ و (Brendan et al., 2019)²، وبحسب (Xubei., Xuejiao., 2018) تلعب البنية التحتية، بما في ذلك التجارة والنقل، دوراً حاسماً في تمكين المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، ودعم الارتقاء الاقتصادي فيها، وتعزيز النمو الاقتصادي، وخاصة في البلدان الأقل نمواً³، وقد استنتج (Zheng and Li., 2021) أن هناك ارتباطاً جوهرياً بين تحسينات البنية التحتية وزيادة التجارة الدولية، مما يؤدي إلى زيادة كبيرة في الدخل الحقيقي⁴، ويتماشى هذا الطرح مع النتائج المتوصل إليها من طرف (Biryukova., Vorobjeva, 2017)، الذي يؤكد على دور البنية التحتية للتجارة والنقل في تعزيز مشاركة الدولة في سلاسل القيمة العالمية⁵، ويساهم (Xubei., Gereffi. 2019) بشكل أكبر في هذا الفهم من خلال تسليط الضوء على أهمية تأثير البنية التحتية على القدرة التنافسية والمشاركة في سلاسل القيمة العالمية⁶.

ويستكشف (Han., Hongtao. 2022) كيف تؤثر البنية التحتية على التجارة، والتي يمكن أن تؤثر بشكل غير مباشر على مشاركة سلاسل القيمة العالمية من خلال تعزيز الاتصال والكفاءة في حركة

1. Ji, X., Liu, Y., Wu, G., Su, P., Ye, Z., & Feng, K. (2022). Global value chain participation and trade-induced energy inequality. *Energy Economics*, 112, 106175. <https://doi.org/10.1016/j.eneco.2022.106175>

2. Brendan, Vickers., Jodie, Keane., Amitendu, Palit. (2019). Trade, Connectivity and Global Value Chains: An Asia-Pacific Perspective. doi: 10.14217/7D5FB830-EN

3. Xubei, Luo., Xuejiao, Xu. (2018). Infrastructure, Value Chains, and Economic Upgrades. *World Bank Policy Research Working Paper*, N(8547), PP1-19. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3238390> doi: 10.1596/1813-9450-8547

4. Zheng, Han., Hongtao, Li. (2022). Transportation Infrastructure and Trade. *Social Science Research Network, Japan and the World Economy*, 64, PPdoi: 10.2139/ssrn.4062666

5. Biryukova, O., & Vorobjeva, T. (2017). Impact of Service Liberalization on the Participation of BRICS Countries in Global Value Chains1. *International Organisations Research Journal*, 12, 94-113.

6. Xubei, Luo., Gary, Gereffi. (2019). Participation in Global Value Chains. *The Oxford Handbook of Structural Transformation*, 272-290. <https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780198793847.013.12>

السلع¹، كما يقدم (Gnangnon., 2023) دليلاً ملموساً على التأثير الإيجابي للإنفاق الحكومي المرتبط بالتجارة على المشاركة الخلفية في سلاسل القيمة العالمية²، وبحسب دراسة (Moukaila et al., 2023) فإن مؤشرات تيسير التجارة مثل البنية التحتية المادية وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات تدعم المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، وخاصة في قطاعات الزراعة والتصنيع والمنسوجات والملابس³، ووفقاً لنتائج دراسة (Hebatallah et al., 2021) فإن جودة البنية التحتية للتجارة والنقل، وخاصة استخدام الهاتف المحمول والإنترنت تؤثر بشكل إيجابي على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية⁴، حيث تؤثر على عمق ومستويات ومواضع ربط سلسلة القيمة، وخاصة في قطاعي المنسوجات والزراعة، ويعد التعاون الإقليمي أمراً بالغ الأهمية لتعزيز المشاركة في سلسلة القيمة العالمية⁵.

ويرى (Muftau., Olarinde., 2021) أن السياسات والمؤسسات التجارية تؤثر بشكل كبير على مشاركة سلسلة القيمة العالمية، حيث تلعب البنية التحتية دوراً حاسماً في تعزيز الاندماج والمشاركة في سلاسل القيمة العالمية⁶، كما تسهم البنية التحتية للتجارة والنقل في تعزيز الإنتاجية وتعميق مستويات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية عبر الروابط الأمامية والخلفية⁷، وتؤثر البنية التحتية للتجارة والنقل على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية من خلال التأثير على عوامل مثل العمالة الماهرة والابتكار ومستويات الأسعار⁸. إلى جانب العوامل المؤسسية، مما يؤثر على دخل الفرد والإنتاجية، ويؤثر بشكل كبير على مستويات مشاركة البلدان في سلاسل القيمة العالمية وخاصة بالنسبة للدول ذات الدخل المتوسط العالي والمرتفع⁹.

أما ما تعلق بتأثيرات التدابير الناعمة، تحديداً ما تعلق بإدارة الحدود والإجراءات الجمركية، فقد خلصت الدراسات إلى أن لها الجمارك تأثيرات مهمة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، حيث يؤثر العبء الجمركي بشكل كبير على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية من خلال التأثير على كفاءة

1 . Han, Zheng., Li, Hongtao. (2022). Transportation infrastructure and trade. Japan and the World Economy, 64, pp 101-162. doi: 10.1016/j.japwor.2022.101162

2 . Gnangnon, S. K. (2023). Trade-related government expenditure and developing countries' participation in global value chains. Commodities, 3(1), 1-18. <https://doi.org/10.3390/commodities3010001>

3 . Moukaila, Mouzamilou, Takpara., Constant, Fouopi, Djigap., Bouraïma, Sawadogo. (2023). Trade Policy and African Participation in Global Value Chains: Does Trade Facilitation Matter?. Journal of Economic Integration, 38(1):59-92. doi: 10.11130/jei.2023.38.1.59

4 . Hebatallah, A., Soliman., Reem, M., Elbolok. (2021). Determinants of MENA Countries participation in Global Value Chains. Scientific Journal of Economics and Trade, Vol. 51, Iss: 3, pp 271-304. doi: 10.21608/JSEC.2021.163356

5 . Cynthia, Sénquiz-Díaz. (2021). Transport Infrastructure Quality and Logistics Performance in Exports. doi: 10.2478/EOIK-2021-0008

6 . Muftau, Olaiya, Olarinde. (2021). Impact of Trade Policies and Institutions on Global Value Chain Participation in ECOWAS. PREPRINT (Version 1) available at Research Square doi: 10.21203/RS.3.RS-427161/V1

7 . Shujiro, Urata., Youngmin, Baek. (2020). Does participation in global value chains increase productivity? an analysis of trade in value added data#, Vol. 38, Iss: 1, pp 1-28.

8 . Swati, Mehta. (2021). Global Value Chains and Innovation Systems: Exploring the Inter-relations. Seoul Journal of Economics, 34(2), pp 203-235. doi: 10.22904/SJE.2021.34.2.003

9 . Faezeh, Rael., Anna, Ignatenko., Borislava, Mircheva. (2019). Global Value Chains: What are the Benefits and Why Do Countries Participate?. Social Science Research Network, doi: 10.2139/SSRN.3333741

التجارة والقدرة التنافسية. فمن منظور دراسة (Mufang., Binbin., 2023) فإن الرسوم الجمركية المرتفعة وعمليات التخليص المعقدة يمكن أن تردع الشركات عن الانخراط في سلاسل القيمة العالمية، لأنها تزيد من التكاليف التشغيلية وتؤدي إلى تأخير في تسليم المنتجات¹، وعلاوة على ذلك، فإن العبء الإداري المرتبط بالامتثال للجمارك يُمكن أن يؤثر بشكل غير متناسب على الشركات الصغيرة والمتوسطة الحجم، مما يحد من قدرتها على المنافسة دولياً² وعلى العكس من ذلك، فقد ثبت أن الإجراءات الجمركية المبسطة والتعريفات الجمركية المخفضة تعمل على تعزيز مشاركة سلاسل القيمة العالمية من خلال تسهيل التجارة عبر الحدود بشكل أكثر سلاسة وتشجيع الاستثمار في الأسواق الأجنبية³، بالإضافة إلى ذلك يمكن أن يخفف دمج التكنولوجيا في العمليات الجمركية من هذه الأعباء، مما يسمح للشركات بالتنقل في التجارة الدولية بشكل أكثر فعالية⁴، ومع ذلك، فإن التفاوت في اللوائح الجمركية بين البلدان يمكن أن يخلق حواجز، مما يشير إلى أن جهود التنسيق ضرورية لتعزيز فوائد سلاسل القيمة العالمية⁵.

إن تدابير تيسير التجارة، بما في ذلك تبسيط إجراءات التجارة، تكتسي دوراً حاسماً في دمج الشركات في سلاسل القيمة العالمية، وتعزيز القدرة التنافسية، وجذب الاستثمارات عبر القطاعات⁶ وبحسب (Martínez-Zarzoso., 2023) يرتبط تنفيذ تدابير تيسير التجارة بخفض الوقت والتكلفة في التصدير والاستيراد، وتحسين الأداء اللوجستي⁷، حيث تدعم مؤشرات تيسير التجارة مثل البنية التحتية المادية، وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وكفاءة الحدود والنقل، مشاركة البلدان في سلاسل القيمة العالمية⁸، ويؤكد (Antonia et al., 2017) على التأثيرات المرتبطة بالتكلفة، حيث يشير إلى أن تدابير تيسير التجارة تعمل على تعزيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية من خلال خفض تكاليف التجارة، مما يعود بالنفع على البلدان الأقل اندماجاً والشركات العملاقة على حد سواء، مما يؤدي إلى زيادة القدرة التنافسية العالمية ومكاسب الرفاهية⁹ وقد خلصت دراسة (Sorescu.,)

1. Mufang, Xie., Binbin, Yu. (2023). Global value chain participation and firm capacity utilization: Evidence from China. *Journal of International Trade & Economic Development*, 1-28. doi: 10.1080/09638199.2023.2184648

2 . Krasny N.V., (2024). Global value chains and their impact on Russia's industrial policy. *Russian Economic Bulletin*, 7(3), 352-358. <https://doi.org/10.58224/2658-5286-2024-7-3-352-358>

3 . Hainan, Zhang., Zhiya, Chen., De, Mei, Zhang., Jiuyuan, Huo., Yifen, Li. (2022). The Impact of a Complex Computer Numerical Model Based on Economic Cooperation on the Value Chain of International Trade Facilitation. *Wireless Communications and Mobile Computing*, 2022:1-6. doi: 10.1155/2022/2997825

4. Xiaosong, Wang., Zhexi, Liu., Yue, Lv., Chunming, Zhao. (2019). Trade Barriers and Participation in the Global Value Chain: An Empirical Study Based on Anti-dumping toward China. *China & World Economy*, 27(2):86-106. doi: 10.1111/CWE.12276

5. Pedro, Dutra. (2015). Customs trade facilitation programs and the reduction of customs-related corruption. Are these concepts connected?. *Research Papers in Economics*,

6 . Pravakar, Sahoo., Niloptal, Goswami., Rahul, Mazumdar. (2017). Trade Facilitation: Must for India's Trade Competitiveness. *Journal of World Trade*,

7 . Martínez-Zarzoso, I. (2023). Trade Facilitation and Global Value Chains in a Post-Pandemic World. . <https://doi.org/10.56506/yucf1465>.

8 . Takpara, M., Djiogap, C., & Sawadogo, B. (2023). Trade Policy and African Participation in Global Value Chains: Does Trade Facilitation Matter?. *Journal of Economic Integration*. <https://doi.org/10.11130/jei.2023.38.1.59>.

9 . Antonia, Diakantoni., Hubert, Escaith., Michael, Roberts., Thomas, Verbeet. (2017). Accumulating trade costs and competitiveness in global value chains. *Research Papers in Economics*, doi: 10.30875/7ED74C28-EN

(Bollig., 2022) إلى نتيجة مفادها أن تدابير تيسير التجارة، مثل تحسين توافر المعلومات وتبسيط الإجراءات، تساعد على تعزيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية من خلال تقليل الحواجز الزمنية والتكلفة للشركات والمستهلكين¹.

وفي نفس السياق، خلص (Liu, Bin et al., 2019) إلى أن تدابير تيسير التجارة تعمل على تعزيز مشاركة البلدان في سلاسل القيمة العالمية من خلال خفض تكاليف المعاملات وتحسين القدرة على التنبؤ وتشجيع تشكيل سلاسل القيمة العالمية، وخاصة في البلدان النامية والصناعات المحددة،² وهي ذات النتيجة المتوصل إليها من طرف (Evdokia., Silvia., 2015) حيث يؤكد على التأثيرات العميقة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، من خلال تعزيز القدرة على التنبؤ وسرعة حركة السلع والتجارة ذات القيمة المضافة، وخاصة في الصناعات المتوسطة والعالية التكنولوجيا.³

وينجى (Lee., Checcucci., & Morán., 2023) إلى أن تحسين تيسير التجارة وفاعلية تدابيرها لا يقلل فقط من تكاليف التجارة وعدم اليقين للشركات، بل يعزز أيضا أداء التصدير، وخاصة للشركات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية⁴، وتتضمن هذه التدابير تبسيط الإجراءات، وتعزيز توافر المعلومات، وأتمتة العمليات، وهي ضرورية للدول للاندماج بشكل فعال في سلاسل القيمة الإقليمية والعالمية⁵ علاوة على ذلك، فإن البيئة الناعمة لتيسير التجارة مثل تقليل العقبات البيروقراطية في عملية التجارة، لها تأثير كبير على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية وخاصة في البلدان النامية، مما يسلط الضوء على أهمية تبسيط اللوائح وتعزيز بيئة الأعمال المواتية لتعميق تقسيم العمل داخل سلاسل القيمة العالمية⁶، وبحسب تقرير التجارة والاستثمار في منطقة آسيا والمحيط الهادئ لعام 2015، فإن تدابير تيسير التجارة تلعب دورا حاسما في تعزيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، مما يساعد البلدان على تحقيق التنمية الشاملة والمستدامة⁷.

وعلى ذلك فإن تحسين سياسات تيسير التجارة يؤثر بشكل إيجابي على مصادر الأعمال العالمية من خلال التجارة الدولية، حيث تؤدي الإصلاحات السياسية الأحادية الجانب داخل بلد ما إلى توسيع

1 . Sorescu, S. and C. Bollig (2022), "Trade facilitation reforms worldwide: State of play in 2022", *OECD Trade Policy Papers*, No. 263, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/ce7af2ce-en>

2 . Liu, Bin., Wang, Naijia., Li, Chuanchuan. (2019). Trade Facilitation and GVC Participation : An Analysis Based on the World Input-Output Database. *Journal of finance and economics*, doi: 10.16538/J.CNKIJFE.2019.10.006

3 . Evdokia, Moisé., Silvia, Sorescu. (2015). Contribution of Trade Facilitation Measures to the Operation of Supply Chains. *Research Papers in Economics*, doi: 10.1787/5JS0BSLH9M25-EN

4 . Lee, W., Checcucci, E., & Morán, M. A. d. (2022). Trade facilitation: simplifying and harmonizing procedures. *Deep Trade Agreements: Anchoring Global Value Chains in Latin America and the Caribbean*, 95-135. https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1824-0_ch3

5 . Sorescu, S. and C. Bollig (2022), "Trade facilitation reforms worldwide: State of play in 2022", *OECD Trade Policy Papers*, No. 263, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/ce7af2ce-en>

6 . Liu, Bin., Wang, Naijia., Li, Chuanchuan. (2019). Trade Facilitation and GVC Participation : An Analysis Based on the World Input-Output Database. *Journal of finance and economics*, 45(10):73-85. doi: 10.16538/J.CNKIJFE.2019.10.006

7 . Susan, Stone., Mia, Mikic., Maame, Agyeben., et al. (2015). *Asia-Pacific Trade and Investment Report 2015: Supporting Participation in Value Chains*. Social Science Research Network,

التجارة الدولية بشكل أكبر من مفاوضات التجارة المتعددة الأطراف¹، كما أن تحسين مستوى تيسير التجارة في أي بلد من شأنه أن يعزز بشكل كبير من مكانته في سلسلة القيمة العالمية للتصنيع عالي التقنية، وذلك في ظل عوامل مثل الاستثمار الأجنبي المباشر، والانفتاح، والخدمات العامة الحكومية، ورأس المال البشري، وقدرة البحث والتطوير²، حيث تثبت الدراسات أن زيادة صغيرة قدرها 0.1% في تدابير تيسير التجارة من شأنها أن تولد زيادات في القيمة المضافة للواردات في أي بلد تتراوح بين 1.5% و3.5% وفي الصادرات تتراوح بين 1% و3%³.

أما ما تعلق بالتأثيرات المرتبطة بأحكام تيسير التجارة في ظل الاتفاقات الإقليمية والاتفاقيات التجارية الثنائية والاتفاقيات المتعددة الأطراف فقد خلصت الدراسات إلى مجموعة من الاستنتاجات؛ حيث ينحى (Lee., Rocha., Ruta., 2021) إلى أن أحكام تيسير التجارة في اتفاقيات التجارة التفضيلية تعمل على تعزيز الأداء التصديري لشركات سلسلة القيمة العالمية، وخاصة عندما تستورد المدخلات من البلد الشريك⁴، حيث تهدف تدابير تيسير التجارة وخاصة تلك المنصوص عليها في اتفاقيات التجارة الحرة، إلى خفض تكاليف التجارة وتعزيز المشاركة في سلاسل التوريد العالمية، مما يعود بالنفع على البلدان من خلال دمجها في شبكات التجارة العالمية⁵، وبحسب (Edith., 2020) تؤثر اتفاقيات التجارة التفضيلية العميقة بشكل إيجابي على المشاركة في سلسلة القيمة العالمية، وخاصة من خلال زيادة التجارة ذات القيمة المضافة في السلع الوسيطة، وتعزيز الاندماج في الصناعات ذات القيمة المضافة الأعلى⁶، وهي ذات النتيجة التي توصل إليها (Utsav., Ben, Shepherd. 2019) حيث يشير إلى إن تنفيذ اتفاقية تيسير التجارة يمكن أن يعزز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية من خلال تعزيز تجارة السلع المصنعة الوسيطة، مما يعود بالنفع على الاقتصادات ذات الدخل المتوسط⁷.

3 . تحليل وتفسير نتائج تأثير الناتج المحلي الإجمالي على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية:

تشير نتائج تقدير النماذج لهذه الأطروحة إلى أن الناتج المحلي الإجمالي يؤدي إلى زيادة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، وهو ما يؤكد الأثر المستخلص على القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات،

1 . Mann, C. (2012). Supply Chain Logistics, Trade Facilitation and International Trade: A Macroeconomic Policy View. *Journal of Supply Chain Management*, 48, 7-14. <https://doi.org/10.1111/J.1745-493X.2012.03270.X>.

2 . Zhang, H., Chen, Z., Zhang, D., Huo, J., & Li, Y. (2022). The Impact of a Complex Computer Numerical Model Based on Economic Cooperation on the Value Chain of International Trade Facilitation. *Wireless Communications and Mobile Computing*. <https://doi.org/10.1155/2022/2997825>.

3 . Moisé, E., & Sorescu, S. (2015). Contribution of Trade Facilitation Measures to the Operation of Supply Chains. . <https://doi.org/10.1787/5JS0BSLH9M25-EN>.

4 . Lee, W., Rocha, N., & Ruta, M. (2021). Trade Facilitation Provisions in Preferential Trade Agreements: Impact on Peru's Exporters. *Policy Research Working Papers*. <https://doi.org/10.1596/1813-9450-9674>.

5 . Hyo-young, Lee. (2014). Trade Facilitation and Global Supply Chains: The Role of FTA Trade Facilitation Rules in Promoting Global Supply Chains. *Journal of International Logistics and Trade*, doi: 10.24006/JILT.2014.12.1.001

6 . Edith, Laget., Alberto, Osnago., Nadia, Rocha., Michèle, Ruta. (2020). Deep Trade Agreements and Global Value Chains. *Review of Industrial Organization*, doi: 10.1007/s11151-020-09780-0

7 . Utsav, Kumar., Ben, Shepherd. (2019). Implementing the Trade Facilitation Agreement: From Global Impacts to Value Chains.

القيمة المضافة المحلية في الصادرات، القيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات، ومؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية الكلية.

وتجدر الإشارة أنه مع زيادة الناتج المحلي الإجمالي للدول محل الدراسة، وارتفاع معدلات النمو الاقتصادي فيها، تزداد مشاركة هذه البلدان في سلاسل القيمة العالمية من خلال مدخل الروابط الخلفية ويرتبط هذا الأثر في المقام الأول بتعزيز القدرة الإنتاجية وتنوع الصناعات التي تصاحب النمو الاقتصادي، فعندما يرتفع الناتج المحلي الإجمالي تميل الصناعات إلى توسيع نطاق عملياتها، مما يستلزم استيراد المزيد المدخلات من السلع والخدمات الوسيطة، وغالبا ما تكون هذه الواردات عبارة عن مكونات إنتاجية أو معدات رأس مالية، وهي عوامل إنتاج متقدمة تكنولوجيا غير متوفرة محليا، أو يتم إنتاجها من طرف الشركاء التجاريين بكفاءة أكثر وبالتالي، تزداد القيمة المضافة الأجنبية لصادرات الدولة مع دمج هذه المدخلات المستوردة في السلع والخدمات النهائية للتصدير من جانب آخر، يمكن النمو الاقتصادي الناتج عن زيادة الطلب الكلي وارتفاع مستويات الدخل والأرباح المرتبطة بالعمليات الإنتاجية الشركات من الاستثمار في التقنيات المتقدمة وعمليات الإنتاج الأكثر كفاءة، والتي غالبا ما تتطلب مدخلات أجنبية متخصصة. بالإضافة إلى ذلك، من المرجح أن تشارك البلدان ذات مستويات الناتج المحلي الإجمالي الأعلى في تكامل اقتصادي عالمي أعمق، وتبني سياسات تسهل التجارة وتخفف الحواجز أمام السلع المستوردة، ويعد هذا التكامل أمرا بالغ الأهمية للروابط الخلفية، لأنه يسمح للشركات بالحصول على أفضل المدخلات الممكنة على مستوى العالم مما يعزز جودة صادراتها ويعظم من قدرتها التنافسية.

أما ما تعلق بزيادة القيمة المضافة المحلية في الصادرات، أي تعزيز النمو الاقتصادي للروابط الأمامية، فإن النمو الاقتصادي يؤثر أيضا بشكل كبير على الروابط الأمامية داخل سلاسل القيمة العالمية، حيث تصبح القيمة المضافة المحلية في الصادرات مكونا أساسيا لشبكات الإنتاج العالمية وذلك ارتباطا بمدخلين، أولا الأثر الناتج عن زيادة الروابط الخلفية -والذي تم اثباته في هذه الأطروحة- حيث كلما ازدادت الروابط الخلفية أشد ذلك على زيادة المدخلات ضمن مراحل إنتاج مرتبطة بشبكات الإنتاج الدولية، ما يعني أن القيمة المضافة المتولدة محليا والملحقة بالروابط الخلفية السابقة ستمثل روابط خلفية لمراحل وحلقات إنتاج أخرى في دول وبلدان شريكة ضمن سلسلة القيمة، ويستكشف هذا التوليف العلاقة السببية بين هذه الروابط وتأثيرها على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية وتطورها. وبحسب (Kordalska, Olczyk, 2021) يمكن للروابط الخلفية القوية أن تعزز قدرة الدولة على إنتاج سلع وسيطة عالية الجودة، والتي يمكن تصديرها بعد ذلك وبالتالي تعزيز الروابط

الأمامية على سبيل المثال، يمكن للدولة التي تستورد مواد أو تقنيات متقدمة أن تحسن عمليات إنتاجها وتنتج صادرات أكثر قدرة على المنافسة وبالمثل، يمكن للروابط الأمامية القوية أن تدفع الطلب على مدخلات محددة مما يعزز الروابط الخلفية حيث تسعى الشركات إلى استيراد المكونات الضرورية لتلبية متطلبات الجودة والكمية لصادراتها، يمكن لهذا الطلب أيضا تحفيز الصناعات المحلية على التطور، مما يقلل من الاعتماد على الواردات بمرور الوقت¹.

كما يرى (Prete., 2019) أنه غالبا ما تتكامل الشركات في الاتجاهين الأمامي والخلفي على طول سلسلة القيمة، وتعتمد قرارات التكامل على القرب التكنولوجي ومرونة استبدال مراحل الإنتاج والترابط بينها²، كما أن الصناعات المحلية القوية المرتبطة بروابط خلفية تجعل البلدان أكثر قدرة على خلق قيمة محلية تمثل روابط أمامية ضمن سلاسل القيمة العالمية³، كما أن الروابط الأمامية والخلفية في سلاسل القيمة العالمية لها تأثيرات إيجابية على بقاء الصادرات، وهذه التأثيرات مستمرة ومتزايدة بمرور الوقت⁴، كما أن هناك أدلة تجريبية على التقارب في كل من المشاركة الأمامية والخلفية في سلاسل القيمة العالمية، حيث تلحق البلدان النامية بالركب بشكل أسرع في الروابط الأمامية والبلدان المتقدمة في الروابط الخلفية. ويلعب الاستثمار المباشر الأجنبي دورا مهما في هذا التقارب⁵، ويمكن للتفاعل بين الروابط الخلفية والأمامية أن يؤثر بشكل كبير على الإنتاجية، يمكن أن يؤدي التكامل الفعال في سلاسل القيمة العالمية من خلال كلتا الروابط إلى تخصيص أفضل للموارد واكتساب المهارات ونقل التكنولوجيا⁶.

من جانب آخر في التحليل، فإنه ومع زيادة الناتج المحلي الإجمالي تتحسن جودة وكمية الإنتاج الوطني، مما يتيح إنتاج السلع الوسيطة ذات القيمة المضافة العالية وتوجيهها للأسواق الدولية، والشركاء التجاريين ضمن شبكات الإنتاج الدولية بالإضافة إلى ذلك غالبا ما يؤدي نمو الناتج المحلي الإجمالي إلى تنوع الصادرات، حيث يتوسع نطاق السلع والخدمات المعروضة للتصدير ويشمل هذا التنوع نسبة أعلى من السلع الوسيطة التي يتم دمجها في عمليات الإنتاج في بلدان أخرى، مما يعزز الروابط الأمامية، كما تعمل زيادة القدرة التنافسية للشركات المحلية بسبب ارتفاع الناتج المحلي

1 . Kordalska, A., Olczyk, M. (2021). Linkages between services and manufacturing as a new channel for gvc development: evidence from cee countries. Structural Change and Economic Dynamics, 58, 125-137. <https://doi.org/10.1016/j.strueco.2021.05.003>

2 . Prete, D., & Rungi, A. (2019). Backward and Forward Integration Along Global Value Chains. Review of Industrial Organization, 57, 263 - 283. <https://doi.org/10.1007/s11151-020-09774-y>.

3 . Gonzalez, J., Melicani, V., & Savona, M. (2019). When Linder meets Hirschman: inter-industry linkages and global value chains in business services. Industrial and Corporate Change. <https://doi.org/10.1093/ICC/DTZ023..>

4 . Doan, N., & Lê, T. (2023). The Effects of Global Value Chain on Export Survival. Foreign Trade Review. <https://doi.org/10.1177/00157325231166237>.

5 . Wuri, J., Widodo, T., & Hardi, A. (2023). Speed of convergence in global value chains: Forward or backward linkage. Heliyon, 9. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2023.e18070>.

6 . HUA, P. (2022). How does gvcs participation influence manufacturing productivity? the case of china. Journal of Economics, Finance and Management Studies, 05(05). <https://doi.org/10.47191/jefms/v5-i5-21>

الإجمالي على تعزيز الروابط الأمامية، من المرجح أن تنتج الشركات التنافسية منتجات مبتكرة وعالية القيمة تسعى البلدان الأخرى إلى الحصول عليها كمدخلات لصادراتها، وبالتالي تضمين القيمة المحلية داخل سلاسل الإنتاج العالمية.

أما بالنسبة للأثر المرتبط بالقيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات، فبالإضافة إلى التحليل السابق المرتبط بالروابط الأمامية والتي تتقاطع في كثير من جوانب التحليل مع الأثر المرتبط بالقيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات، إن العلاقة بين زيادة الناتج المحلي الإجمالي والقيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات متعددة الأوجه، مما يعكس تعقيد سلاسل القيمة العالمية، وسلاسل التوريد والامداد المرتبطة بها فمع نمو اقتصاد الدول تتوسع القاعدة الصناعية، مما يؤدي إلى إنتاج أكثر اتساعا للسلع الوسيطة. ثم يتم تصدير هذه السلع إلى دول أخرى، حيث يتم استخدامها كمدخلات في إنتاج السلع النهائية المخصصة للتصدير علاوة على ذلك، يمكن للناتج المحلي الإجمالي الأعلى أن يعزز تكامل سلسلة التوريد الإقليمية، فمع نمو الاقتصادات في منطقة ما فإنها تميل إلى التخصص في مراحل مختلفة من الإنتاج، مما يخلق شبكة من الصناعات المترابطة ويضمن هذا التكامل الإقليمي دمج السلع الوسيطة المنتجة في دولة واحدة بسلاسة في عمليات الإنتاج الموجهة للتصدير في الدول المجاورة للإقليم، وبالتالي زيادة القيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات بالإضافة إلى ذلك، يسهل النمو الاقتصادي ترقية الصناعات داخل سلاسل القيمة، ومن خلال توفر المزيد من الموارد المالية وفوائض الأرباح، تستطيع الشركات الاستثمار في قدرات إنتاجية ذات قيمة أعلى، وإنتاج سلع وسيطة ونهائية أعمق من حيث المحتوى التكنولوجي والمعرفي ترتبط بصادرات البلدان الأخرى، وبالتالي تضمين المزيد من القيمة المحلية في شبكات الإنتاج العالمية.

في الأخير يجدر التأشير أن المشاركة الإجمالية في سلاسل القيمة العالمية تتأثر بشكل عميق بمستوى الناتج المحلي الإجمالي والنمو الاقتصادي ويعكس الناتج المحلي الإجمالي الأعلى أساسا اقتصاديا أقوى مع بنية تحتية أفضل وعمالة أكثر مهارة وقدرات تكنولوجية متقدمة، وكلها ضرورية للمشاركة الفاعلة في سلاسل القيمة العالمية، كما يعتبر النمو الاقتصادي وارتفاع الطلب الكلي واقتصاديات الحجم محفزات أساسية لتدفقات الاستثمار المباشر الأجنبي والذي غالبا ما ينطوي على التكامل في سلاسل القيمة العالمية، وعادة ما تجلب الشركات المتعددة الجنسيات التي تستثمر في اقتصاد متنام معها شبكات إنتاج عالمية راسخة، مما يدمج البلد المضيف في هذه الشبكات ويعزز مشاركته في سلاسل القيمة العالمية. بالإضافة إلى ما سبق تمكن مستويات الناتج المحلي الإجمالي الأعلى البلدان من المشاركة بشكل أكثر فعالية في سياسات واتفاقيات التجارة الدولية، وتسهل هذه

الاتفاقيات الوصول إلى الأسواق العالمية، وتقلل من الحواجز التجارية، وتعزز التدفق الحر للسلع والخدمات ورأس المال ونتيجة لذلك، يمكن للبلدان ذات الناتج المحلي الإجمالي الأعلى الاستفادة من هذه الاتفاقيات لتعزيز مشاركتها في سلاسل القيمة العالمية، والاستفادة من الكفاءات والابتكارات التي تأتي مع التكامل الاقتصادي العالمي.

وعليه؛ فإن زيادة الناتج المحلي الإجمالي تدعم الاندماج العميق في سلاسل القيمة العالمية من خلال تعزيز القدرة الاقتصادية، وجذب الاستثمار، وتحسين السياسات التجارية، وتعزيز البيئة المواتية للمشاركة الاقتصادية العالمية.

وفيما تعلق بتأثير الحجم الاقتصادي للبلدان محل الدراسة ونموها الاقتصادي على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، فإن النتائج المتوصل إليها في هذه الأطروحة تتوافق مع الدراسات التجريبية السابقة، وما نرى إليه كل من (Johnson, 2018¹; Liu & Woo, 2019²) فقد أثبتت دراساتهم أن النمو الاقتصادي يعزز الروابط الخلفية بشكل كبير، حيث تؤدي الزيادة في الناتج المحلي الإجمالي إلى نسبة أعلى من القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات، وأنه مع نمو الاقتصادات تميل الشركات إلى استيراد المزيد من السلع الوسيطة لتلبية متطلبات الإنتاج المتزايدة بالإضافة إلى ذلك، وبحسب (Hummels et al., 2001³; Timmer et al., 2014⁴). فغالبا ما تؤدي مستويات الناتج المحلي الإجمالي الأعلى إلى تحسين البنية التحتية وتقليل الحواجز التجارية، مما يسهل استيراد المدخلات الأجنبية المتقدمة.

أما ما تعلق بالتأثير على الروابط الأمامية، فقد خلصت دراسات (Koopman et al., 2014⁵) (Los et al., 2015⁶) إلى أن ارتفاع مستويات الناتج المحلي الإجمالي يؤدي إلى زيادة القيمة المضافة المحلية للصادرات وبحسب (Baldwin et Lopez-Gonzalez, 2015⁷; Blyde et Iberti 2019⁸)

1 . Johnson, R. C. (2018). Measuring global value chains. Annual Review of Economics, 10, 207-236. DOI: [10.1146/annurev-economics-080217-053600](https://doi.org/10.1146/annurev-economics-080217-053600)

2 . Liu, X., & Woo, Y. P. (2019). Industrial upgrading and participation in global value chains: A case study of the electronics industry in China. World Development, 122, 127-139.

3 . Hummels, D., Ishii, J., & Yi, K.-M. (2001). The nature and growth of vertical specialization in world trade. Journal of International Economics, 54(1), 75-96. [https://doi.org/10.1016/S0022-1996\(00\)00093-3](https://doi.org/10.1016/S0022-1996(00)00093-3)

4 . Timmer, M. P., Erumban, A. A., Los, B., Stehrer, R., & de Vries, G. J. (2014). Slicing up global value chains. Journal of Economic Perspectives, 28(2), 99-118. <https://doi.org/10.1257/jep.28.2.99>

5 . Koopman, R., Wang, Z., & Wei, S.-J. (2014). Tracing value-added and double counting in gross exports. American Economic Review, 104(2), 459-494. DOI: 10.1257/aer.104.2.459

6 . Los, B., Timmer, M. P., & de Vries, G. J. (2015). How global are global value chains? A new approach to measure international fragmentation. Journal of Regional Science, 55(1), 66-92. <https://doi.org/10.1111/jors.12121>

7 . Baldwin, R., & Lopez-Gonzalez, J. (2015). Supply-chain trade: A portrait of global patterns and several testable hypotheses. The World Economy, 38(11), 1682-1721. <https://doi.org/10.1111/twec.12189>

8 . Blyde, J., & Iberti, G. (2019). The impact of COVID-19 on global value chains: Firm-level evidence. Journal of International Economics, 125, 103-311.

يمكن النمو الاقتصادي البلدان من إنتاج سلع وسيطة ذات جودة أعلى تشكل جزءاً لا يتجزأ من شبكات الإنتاج العالمية، وبالتالي تعزيز روابطها الأمامية وعلاوة على ذلك، ينحى كل من (Johnson et Noguera, 2012¹; Borin & Mancini, 2019²) إلى أن نمو الناتج المحلي الإجمالي يسمح بتنوع منتجات التصدير، بما في ذلك نسبة أعلى من السلع الوسيطة التي تستخدمها بلدان أخرى.

وقد توصلت دراسات كل من (Johnson & Noguera, 2012³; Wang et al., 2018⁴) أن النمو الاقتصادي يؤثر بشكل كبير على القيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات، فمع توسع الاقتصادات يزداد إنتاج السلع الوسيطة، والتي تستخدم بعد ذلك في صادرات البلدان الأخرى، وقد خلص (Dietzenbacher et al., 2013⁵; Amador & Cabral, 2017⁶) أنه غالباً ما يؤدي هذا التوسع إلى تكامل أقوى لسلسلة التوريد الإقليمية، حيث تستخدم البلدان المجاورة بشكل متزايد السلع الوسيطة المنتجة محلياً في إنتاجها الموجه للتصدير كما بين كل من، (Taglioni & Winkler 2016⁷; Athukorala, 2014⁸) ، أن الناتج المحلي الإجمالي الأعلى يمكن البلدان من الارتقاء داخل سلاسل القيمة، وإنتاج سلع وسيطة أكثر تطوراً والتي تعد حاسمة لصادرات البلدان الأخرى.

في الأخير يجدر التأشير أن الدراسات التجريبية السابقة تؤكد على أهمية تأثيرات النمو الاقتصادي والحجم الاقتصادي للدول على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية وتشكيل ديناميكيتها ومستوياتها وعمقها، إذ توفر مستويات الناتج المحلي الإجمالي الأعلى الأساس الاقتصادي اللازم لتحقيق تكامل أعمق في الأسواق العالمية، وهي النتيجة التي أكد عليها كل من ، (Timmer et al., 2014⁹; Amador & Cabral, 2017¹⁰) . كما خلص كل من،

- 1 . Johnson, R. C., & Noguera, G. (2012). Accounting for intermediates: Production sharing and trade in value added. *Journal of International Economics*, 86(2), 224-236. <https://doi.org/10.1016/j.jinteco.2011.10.003>
- 2 . Borin, A., & Mancini, M. (2019). Measuring what matters in global value chains and value-added trade. *Journal of Economic Surveys*, 33(2), 327-355. SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3366657>
- 3 . Johnson, R. C., & Noguera, G. (2012). Accounting for intermediates: Production sharing and trade in value added. *Journal of International Economics*, 86(2), 224-236. <https://doi.org/10.1016/j.jinteco.2011.10.003>
- 4 . Wang, Z., Wei, S.-J., & Zhu, K. (2018). Quantifying international production sharing at the bilateral and sector levels. *National Bureau of Economic Research Working Paper*, No. 19677. <https://www.nber.org/papers/w19677>
- 5 . Dietzenbacher, E., Los, B., Stehrer, R., Timmer, M. P., & de Vries, G. J. (2013). The construction of world input-output tables in the WIOD project. *Economic Systems Research*, 25(1), 71-98. <https://doi.org/10.1080/09535314.2012.761180>
- 6 . Amador, J., & Cabral, S. (2017). Networks of value-added trade. *World Economy*, 40(7), 1291-1313. <https://doi.org/10.1111/twec.12469>
- 7 . Taglioni, D., & Winkler, D. (2016). Making Global Value Chains Work for Development. *The World Bank*.
- 8 . Athukorala, P. (2014). "Global production sharing and trade patterns in East Asia," *Departmental Working Papers 2013-10*, The Australian National University, Arndt-Corden Department of Economics, 1-22. <https://ideas.repec.org/p/pas/papers/2013-10.html>
- 9 . Timmer, M. P., Erumban, A. A., Los, B., Stehrer, R., & de Vries, G. J. (2014). Slicing up global value chains. *Journal of Economic Perspectives*, 28(2), 99-118. DOI: 10.1257/jep.28.2.99
- 10 . Amador, J., & Cabral, S. (2017). Networks of value-added trade. *World Economy*, 40(7), 1291-1313. <https://doi.org/10.1111/twec.12469>

(Gereffi & Lee, 2016²; Baldwin & Lopez-Gonzalez, 2015¹) إلى أن النمو الاقتصادي يجذب الاستثمار المباشر الأجنبي، والذي غالبا ما يشمل التكامل في سلاسل القيمة العالمية الراسخة. بالإضافة إلى ما سبق وبحسب (Criscuolo & Timmis, 2017³; Johnson, 2018⁴) يمكن للدول ذات الناتج المحلي الإجمالي الأعلى أن تشارك بشكل أكثر فعالية في اتفاقيات التجارة الدولية، مما يعزز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية.

- 1 . Baldwin, R., & Lopez-Gonzalez, J. (2015). Supply-chain trade: A portrait of global patterns and several testable hypotheses. *The World Economy*, 38(11), 1682-1721. <https://doi.org/10.1111/twec.12189>
- 2 . Gereffi, G., & Lee, J. (2016). Economic and social upgrading in global value chains and industrial clusters: Why governance matters. *Journal of Business Ethics*, 133(1), 25-38. <https://doi.org/10.1007/s10551-014-2373-7>
- 3 . Criscuolo, C., & Timmis, J. (2017). The relationship between global value chains and productivity. *OECD Productivity Working Papers*, No. 8.
- 4 . Johnson, R. C. (2018). Measuring global value chains. *Annual Review of Economics*, 10, 207-236. <https://doi.org/10.1146/annurev-economics-080217-053600>

خلاصة الفصل الثالث:

تم من خلال هذا الفصل قياس تأثير تيسير التجارة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، من خلال النظر إلى الأثر على القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات والقيمة المحلية في الصادرات والقيمة المحلية غير المباشرة في الصادرات والمشاركة الكلية في سلاسل القيمة العالمية، وقد تم قياس هذا الأثر خلال فترتين زمنيتين متباينتين في سنة البدء، حيث تمتد الفترة الأولى من 1990 إلى غاية 2020 أما الفترة الثانية فتبدأ من 2007 إلى غاية 2020، ارتباطا بتوافر البيانات المرتبطة بالمتغيرات الدالة على تدابير تيسير التجارة. وتشير نتائج تقدير النماذج الأربع للفترتين محل الدراسة، إلى أن حرية التجارة تسهم في زيادة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية من خلال القيمة الأجنبية في الصادرات والقيمة المحلية في الصادرات والقيمة المضافة الوطنية غير المباشرة في الصادرات بالإضافة إلى المشاركة في سلاسل القيمة العالمية الكلية. كما تشير نتائج الأطروحة إلى أن النقل بالسكك الحديدية يؤدي إلى زيادة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، وهو ما يؤكد الأثر المستخلص على القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات، القيمة المضافة المحلية في الصادرات، والمشاركة الكلية في سلاسل القيمة العالمية. كما أن لجودة البنية الأساسية المتعلقة بالتجارة والنقل وسهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية، أثر في زيادة القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات والقيمة المحلية غير المباشرة في الصادرات، وتؤثر هذه النتيجة على أهمية تدابير تيسير التجارة الصلبة والناعمة في تعزيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية. في الأخير تُشير نتائج تقدير النماذج لهذه الأطروحة إلى أن الناتج المحلي الإجمالي يؤدي إلى زيادة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية بمختلف مؤشراتها.

درختان

الخاتمة

ينظر إلى تيسير التجارة على أنها مجموعة من التدابير والتي تتجاوز جوانب خفض الحواجز لتتعداها إلى آثار اقتصادية مختلفة تتضمن بما فيها من فوائد تمكين المشاركة الديناميكية في اقتصاد عالمي مجزأ وتنافسي بشكل متزايد، وعلى ذلك حاولنا من خلال هذه الأطروحة التحقيق في كيفية تأثير التحسينات في تيسير التجارة على عمق واتساع ونوعية مشاركة الدولة في سلاسل القيمة العالمية، وعلى وجه التحديد استكشفت الأطروحة البحث في مدى تأثير تيسير التجارة على أبعاد مختلفة من المشاركة وتشمل القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات، والقيمة المضافة المحلية المباشرة في الصادرات، والقيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات، بالإضافة إلى مؤشر المشاركة الإجمالية في سلاسل القيمة العالمية، وذلك من خلال الاستعانة بمزيج من التحليل النظري والنمذجة القياسية والتحليل التجريبي، وقد خلصت الدراسة إلى مجموعة من النتائج والاستنتاجات والتوصيات نوردها كما يلي:

أولاً: اختبار الفرضيات:

من خلال ما تم تناوله في الدراسة التطبيقية المتعلقة بقياس أثر تدابير تيسير التجارة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية في مجموعة من دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، فيمكن استخلاص الآتي:

1. اختبار الفرضية الأولى:

بينت النتائج أن إن التجارة الحرة تسهل دمج الشركات الوطنية في سلاسل القيمة العالمية من خلال الروابط الأمامية والروابط الخلفية، عن طريق خفض الحواجز التجارية، والتوزيع الكفء للموارد وتوسيع الوصول إلى الأسواق، وتشجيع التخصص في مراحل إنتاج محددة، وتحقيق اقتصاديات الحجم، وجذب الاستثمار الأجنبي المباشر، وتعزيز الابتكار وتنمية المهارات، وتعزز هذه العوامل مجتمعة القيمة المضافة المحلية في الصادرات سواء المباشرة أو غير المباشرة والمرتبطة بشبكات الإنتاج الدولية. وهو ما يثبت صحة الفرضية الأولى.

2. اختبار الفرضية الثانية:

تشير نتائج تقدير أن جودة البنية الأساسية للتجارة والنقل تسهل وتعمق من مستويات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، حيث تيسر الاتصال بشكل أفضل بين الشركات المحلية والأسواق الدولية، وهذا الاتصال أمر بالغ الأهمية لاندماج في سلاسل القيمة العالمية، حيث تكون عمليات الإنتاج مجزأة

عبر بلدان متعددة، كما يجذب بدوره المزيد من الشركات للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية. وهو ما يثبت صحة الفرضية الثانية.

3. اختبار الفرضية الثالثة:

تؤكد النتائج أن تدابير تيسير التجارة الصلبة والناعمة، ومن خلال كفاءة الإجراءات الجمركية، وسهولة الحصول على التصاريح والتراخيص اللازمة المتعلقة بالتجارة، تمكن من الاستفادة من المزايا الكامنة لترتيب الشحنات بأسعار تنافسية، وبذلك يشكل ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية عاملاً تمكينياً رئيسياً لاندماج في سلاسل القيمة العالمية وزيادة مستويات المشاركة فيها. وهو ما يثبت صحة الفرضية الثالثة.

ثانياً: نتائج الدراسة:

1. نتائج تقدير النماذج القياسية:

يمكن التأكيد على مجموعة من النتائج التي تم التوصل إليها تباعاً بحسب النماذج التي قدرت في الدراسة التطبيقية، وهي كالآتي:

1-1 نتائج تقدير أثر تدابير تيسير التجارة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية للفترة 1990-2020:

1-1-1 نموذج القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (FVA) للفترة 1990-2020:

- ♦ تظهر نتائج تقدير النموذج الديناميكي وجود آثار إيجابية معنوية عند مستوى 1 بالمئة لحرية التجارة على متغير القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات، مما يعني أن تحسين حرية التجارة بـ 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات بقيمة 0.71 بالمئة.
- ♦ استخلصت الدراسة وجود آثار سلبية غير معنوية لمتغير النقل الجوي على مستويات القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات وأثار إيجابية غير معنوية لمتغير النقل بالسكك الحديدية، مما يعني عدم مساهمة هذه المتغيرات في تفسير التغيرات الحاصلة في الروابط الخلفية.
- ♦ تبين النتائج وجود أثر إيجابي معنوي عند مستوى 10 بالمئة لإجمالي الناتج المحلي الخام على متغير القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات، حيث أن زيادة مستويات الناتج المحلي الخام بـ 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات بقيمة 0.53 بالمئة.
- ♦ أظهرت النتائج وجود آثار إيجابية غير معنوية لحجم الاستثمار على الروابط الخلفية، الأمر الذي يعني عدم مساهمة هذا المتغير في تفسير التغيرات الحاصلة في مستويات الروابط الخلفية.

2-1-1 نموذج القيمة المضافة المحلية في الصادرات (DVA) للفترة 1990-2020:

♦ تبين نتائج الدراسة أثارا إيجابية معنوية عند مستوى 1 بالمئة لحرية التجارة على القيمة المضافة المحلية في الصادرات، مما يعني أن تحسين حرية التجارة ب 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات القيمة المضافة المحلية في الصادرات بقيمة 0.48 بالمئة.

♦ توصلت النتائج إلى وجود أثار سلبية غير معنوية للنقل بالسكك الحديدية على مستويات القيمة المضافة المحلية في الصادرات وأثار إيجابية غير معنوية لمتغير النقل الجوي، مما يعني عدم مساهمة هذه المتغيرات في تفسير التغيرات الحاصلة في على القيمة المضافة المحلية في الصادرات.

♦ استخلصت الدراسة وجود أثر سلبي غير معنوي لإجمالي الناتج المحلي الخام على القيمة المضافة المحلية في الصادرات، حيث يعني عدم مساهمة هذا المتغير في تفسير التغيرات الحاصلة في مستويات القيمة المضافة المحلية في الصادرات.

♦ تشير النتائج إلى أن الاستثمار المحلي له أثر إيجابي على القيمة المضافة المحلية في الصادرات، إلا أن هذا الأثر غير دال إحصائيا، الأمر الذي يعني عدم مساهمة هذا المتغير في تفسير التغيرات الحاصلة في مستويات القيمة المضافة المحلية في الصادرات.

3-1-1 نموذج القيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات (DVX) للفترة 1990-2020:

♦ نتائج تقدير النموذج الديناميكي تظهر وجود أثارا إيجابية معنوية عند مستوى 1 بالمئة لحرية التجارة على متغير القيمة المضافة المحلية غير المباشرة، مما يعني أن تحسين حرية التجارة ب 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات القيمة المضافة المحلية غير المباشرة بقيمة 0.87 بالمئة.

♦ تثبت نتائج التقدير أثرا إيجابيا معنويا عند مستوى 5 بالمئة لإجمالي الناتج المحلي الخام على المتغير القيمة المضافة المحلية غير المباشرة، حيث أن زيادة مستويات الناتج المحلي الخام ب 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات القيمة المضافة المحلية غير المباشرة بقيمة 0.79 بالمئة.

♦ تظهر النتائج وجود أثار سلبية غير معنوية لكل من النقل الجوي والنقل بالسكك الحديدية على القيمة المضافة المحلية غير المباشرة، مما يعني عدم مساهمة هذه المتغيرات في تفسير القيمة المضافة المحلية غير المباشرة.

♦ أظهرت النتائج وجود أثار إيجابية غير معنوية لحجم الاستثمار على القيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات.

4-1-1 نموذج المشاركة الكلية في سلاسل القيمة العالمية (GVC) للفترة 1990-2020:

- ♦ تؤكد نتائج تقدير النموذج الديناميكي أثرا إيجابيا معنويا عند مستوى 1 بالمئة لحرية التجارة على متغير المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، مما يعني أن تحسين حرية التجارة ب 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية بقيمة 1.13 بالمئة.
- ♦ تظهر النتائج وجود أثار إيجابية معنوية لحجم الاستثمار عند مستوى 10 على مؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، حيث أن زيادة مستويات الاستثمار ب 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية بقيمة 0.09 بالمئة.
- ♦ تظهر النتائج وجود أثار سلبية غير معنوية للنقل بالسكك الحديدية على مستويات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية وأثار إيجابية غير معنوية لمتغير النقل الجوي، مما يعني عدم مساهمة هذه المتغيرات في تفسير التغيرات الحاصلة في مؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية.
- ♦ أظهرت النتائج وجود أثر سلبي غير معنوي لإجمالي الناتج المحلي الخام على مؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، حيث الذي يعني عدم مساهمة هذا المتغير في تفسير التغيرات الحاصلة في مستويات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية.

2-1 نتائج تقدير أثر تدابير تيسير التجارة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية للفترة 2007-2020:

1-2-1 نموذج القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (FVA) للفترة 2007-2020:

- ♦ تؤكد النتائج على وجود أثار إيجابية معنوية عند مستوى 5 بالمئة لحرية التجارة على القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (FVA)، مما يعني أن تحسين حرية التجارة ب 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات الروابط الخلفية بقيمة 0.40 بالمئة
- ♦ أثبتت الدراسة وجود أثار إيجابية معنوية عند مستوى 5 بالمئة لمتغير جودة البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل على متغير الروابط الخلفية، حيث إن تحسين مستويات جودة البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل بنسبة 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات الروابط الخلفية بقيمة 0.05 بالمئة.
- ♦ خلصت النتائج إلى وجود أثار إيجابية معنوية للنقل بالسكك الحديدية على متغير الروابط الخلفية، عند مستوى معنوية 5 بالمئة، حيث إن تحسين مستويات النقل بالسكك الحديدية بنسبة 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات الروابط الخلفية بقيمة 0.12 بالمئة.

- ♦ توصلت الدراسة إلى إثبات أثر إيجابي معنوي عند مستوى 1 بالمئة لإجمالي الناتج المحلي الخام على المتغير الروابط الخلفية، حيث أن زيادة مستويات النتائج المحلي الخام ب 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات الروابط الخلفية بقيمة 0.32 بالمئة.
- ♦ تظهر النتائج وجود آثار سلبية معنوية للنقل الجوي على متغير الروابط الخلفية، عند مستوى معنوية 10 بالمئة، حيث إن تحسين مستويات النقل الجوي بنسبة 1 بالمئة يؤدي إلى نقصان مستويات الروابط الخلفية بقيمة 0.01 بالمئة.

2-2-1 نموذج القيمة المضافة المحلية في الصادرات (DVA) للفترة 2007-2020:

- ♦ تؤكد النتائج نتائج على تأثيرات إيجابية معنوية عند مستوى 1 بالمئة لحرية التجارة على متغير القيمة المضافة المحلية في الصادرات، مما يعني أن تحسين حرية التجارة ب 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات القيمة المضافة المحلية في الصادرات بقيمة 0.56 بالمئة.
- ♦ تظهر النتائج وجود آثار إيجابية معنوية للنقل بالسكك الحديدية على متغير الروابط الخلفية، عند مستوى معنوية 10 بالمئة، حيث إن تحسين مستويات النقل بالسكك الحديدية بنسبة 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة القيمة المضافة المحلية في الصادرات بقيمة 0.08 بالمئة.
- ♦ خلصت الدراسة إلى وجود آثار إيجابية غير معنوية لكل من مستويات ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية وجودة البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل على القيمة المضافة المحلية في الصادرات، مما يعني عدم مساهمة هذه المتغيرات في تفسير القيمة المضافة المحلية في الصادرات.

- ♦ تظهر النتائج وجود أثر إيجابي معنوي عند مستوى 1 بالمئة لإجمالي الناتج المحلي الخام على متغير القيمة المضافة المحلية في الصادرات، حيث أن زيادة مستويات النتائج المحلي الخام ب 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة القيمة المضافة المحلية في الصادرات بقيمة 0.3 بالمئة.
- ♦ تبين النتائج وجود آثار إيجابية معنوية لحجم الاستثمار عند مستوى 10 على القيمة المضافة المحلية في الصادرات حيث أن زيادة مستويات الاستثمار ب 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة القيمة المضافة المحلية في الصادرات بقيمة 0.06 بالمئة.

3-2-1 نموذج القيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات (DVX) للفترة 2007-2020:

- ♦ توصلت الدراسة إلى وجود آثار إيجابية معنوية عند مستوى 1 بالمئة لحرية التجارة على متغير القيمة المضافة المحلية غير المباشرة، مما يعني أن تحسين حرية التجارة ب 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات القيمة المضافة المحلية غير المباشرة بقيمة 0.54 بالمئة.

♦ تظهر النتائج وجود آثار إيجابية معنوية عند مستوى 5 بالمئة لمتغير سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية على متغير القيمة المضافة المحلية غير المباشرة، حيث إن تحسين مستويات ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية بنسبة 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات القيمة المضافة المحلية غير المباشرة بقيمة 0.06 بالمئة.

♦ أظهرت نتائج التقدير إلى وجود آثار إيجابية غير معنوية لكل من متغيرات النقل بالسكك الحديدية وجودة البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل على القيمة المضافة المحلية غير المباشرة، مما يعني عدم مساهمة هذه المتغيرات في تفسير القيمة المضافة المحلية غير المباشرة.

♦ تظهر النتائج أيضا وجود أثر إيجابي معنوي عند مستوى 1 بالمئة لإجمالي الناتج المحلي الخام على المتغير القيمة المضافة المحلية غير المباشرة، حيث أن زيادة مستويات الناتج المحلي الخام بـ 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات القيمة المضافة المحلية غير المباشرة بقيمة 0.3 بالمئة

♦ تظهر النتائج أيضا وجود آثار إيجابية معنوية لحجم الاستثمار عند مستوى 5 بالمئة على متغير القيمة المضافة المحلية غير المباشرة، حيث أن زيادة مستويات الاستثمار بـ 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات القيمة المضافة المحلية غير المباشرة بقيمة 0.10 بالمئة.

4-2-1 نموذج المشاركة الكلية في سلاسل القيمة العالمية (GVC) للفترة 2007-2020:

♦ تؤكد نتائج تقدير النموذج الديناميكي على وجود آثار إيجابية معنوية عند مستوى 5 بالمئة لحرية التجارة على متغير المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، مما يعني أن تحسين حرية التجارة بـ 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية بقيمة 0.46 بالمئة.

♦ تبين نتائج التقدير وجود آثار إيجابية غير معنوية لكل من متغيرات: مستويات ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية وجودة البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل على مؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية على التوالي، مما يعني عدم مساهمة هذه المتغيرات في تفسير المشاركة في سلاسل القيمة العالمية.

♦ تظهر النتائج وجود آثار إيجابية معنوية للنقل بالسكك الحديدية على متغير مؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، عند مستوى معنوية 10 بالمئة، حيث إن تحسين مستويات النقل بالسكك الحديدية بنسبة 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات مؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية بقيمة 0.09 بالمئة.

♦ تظهر النتائج أيضا وجود أثر إيجابي معنوي عند مستوى 1 بالمئة لإجمالي الناتج المحلي الخام على المتغير المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، حيث أن زيادة مستويات الناتج المحلي الخام بـ 1 بالمئة يؤدي إلى زيادة مستويات مؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية بقيمة 0.33 بالمئة.

2. الاستنتاجات المرتبطة بأثر تدابير تيسير التجارة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية:

♦ تؤكد النتائج للفترتين محل الدراسة، إلى أن حرية التجارة تسهم في زيادة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية من خلال الروابط الخلفية (القيمة الأجنبية في الصادرات) والقيمة المحلية في الصادرات والروابط الأمامية أي القيمة المضافة الوطنية غير المباشرة في الصادرات بالإضافة إلى المشاركة في سلاسل القيمة العالمية الكلية.

♦ من شأن التجارة الحرة أن تسهل اندماج الصناعات المحلية في شبكات الإنتاج العالمية من خلال تمكين الوصول إلى السلع الوسيطة من الشركاء التجاريين المشاركين في شبكات الإنتاج الدولية، وتعمل هذه الروابط الخلفية على تعزيز كفاءة الشركات المحلية وقدرتها التنافسية، مما يسمح لها بالمشاركة بشكل أكثر فعالية في سلاسل القيمة العالمية.

♦ إن النتيجة المتوصل إليها من خلال النموذج المقدر للقيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (الروابط الخلفية) للفترتين محل الدراسة، تمكننا من الحكم أن التجارة الحرة تعزز بيئة اقتصادية تجسد حالة من الكفاءة الاقتصادية والتخصيص الكفاء للموارد، حيث يمكن للشركات المحلية الوصول إلى مدخلات أرخص وأعلى جودة، والاستفادة من التقدم التكنولوجي، والتخصص في مراحل إنتاج محددة، وتحقيق اقتصاديات الحجم، وتعمل هذه العوامل مجتمعة على تعزيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية من خلال الروابط الخلفية.

♦ تمكن حرية التجارة الشركات من الحصول على مدخلات ذات جودة أعلى أو متقدمة تقنيا من الأسواق الدولية، ما يعزز هذا الوصول جودة وقيمة منتجاتها النهائية، وهو ما يجعل المنتجات الوطنية متوافقة وقريبة للمواصفات المطلوبة من الشركات العملاقة والمتعددة الجنسيات التي تدير شبكات الإنتاج، وهو الأمر الذي يرفع من الطلب على المنتجات الوطنية ضمن سلسلة القيمة وهو ما ينتج عنه الحاجة إلى مزج عوامل إضافية للإنتاج يغطي جزء مهم منها من خلال الروابط الخلفية.

♦ إن التجارة الحرة تسهل دمج الشركات الوطنية في سلاسل القيمة العالمية من خلال الروابط الأمامية عن طريق خفض الحواجز التجارية، وتوسيع الوصول إلى الأسواق، وتشجيع التخصص، وجذب الاستثمار الأجنبي المباشر، وتعزيز الابتكار وتنمية المهارات، وتعزز هذه العوامل مجتمعة القيمة المضافة المحلية في الصادرات سواء المباشرة أو غير المباشرة والمرتبطة بشبكات الإنتاج الدولية.

♦ تشير نتائج تقدير النماذج لهذه الأطروحة إلى أن النقل بالسكك الحديدية يؤدي إلى زيادة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، وهو ما يؤكد الأثر المستخلص على القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (الروابط الخلفية)، القيمة المضافة المحلية في الصادرات، والمشاركة الكلية في سلاسل القيمة العالمية. وهو ما يؤكد أثر تدابير تيسير التجارة الصلبة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية.

- ♦ فيما تعلق بالتأثيرات المرتبطة بالروابط الخلفية في سلاسل القيمة العالمية، فإن للنقل بالسكك الحديدية دورا محوريا في تعزيز الروابط الخلفية من خلال تمكين فاعلية الامداد المرتبط بالمواد الوسيطة، وتأثيرات هذه الفاعلية ارتباطا بالتوقيت والتكلفة.
- ♦ تضمن موثوقية النقل بالسكك الحديدية والالتزام بالجدول الزمني إمدادا ثابتا ومنتظما للمدخلات الأجنبية، وهو أمر بالغ الأهمية لعمليات التصنيع في الوقت المناسب، تقلل هذه الموثوقية من تهديدات تقطعات سلسلة التوريد، وتعزز التكامل السلس للمكونات ذات القيمة المضافة الأجنبية في الإنتاج المحلي.
- ♦ يعمل النقل بالسكك الحديدية على توسيع نطاق وصول المنتجين المحليين إلى الأسواق الدولية من خلال ربط مواقع الإنتاج بمراكز التصدير الرئيسية بصورة مباشرة أو بطرق غير مباشرة من خلال الربط بموانئ التصدير الأساسية.
- ♦ إن حركة القطارات والبنية التحتية للسكك الحديدية تعتبر أداة أساسية ضمن الأداء اللوجستي وتدابير تيسير التجارة الصلبة، كما تعد محورا أساسيا في بنية سلاسل القيمة العالمية، حيث يدعم الروابط الخلفية والأمامية التي تحدد ديناميكيات شبكات الإنتاج الدولية وترباطات حلقات سلاسل القيمة العالمية.
- ♦ تبرز تأثيرات البنية التحتية للسكك الحديدية من خلال مجموعة من الآثار المرتبطة بخفض التكاليف، وتعزيز الموثوقية، وتوسيع نطاق الوصول إلى السوق، وتحسين اندماج وتكامل الاقتصادات الوطنية في السوق العالمية وتعزيز شبكات الاتصال بها، مما يسهل الاندماج وتعميق المشاركة والارتقاء في سلاسل القيمة العالمية.
- ♦ تؤكد نتائج الأطروحة على أن لجودة البنية الأساسية المتعلقة بالتجارة والنقل وسهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية، أثرا مهما في زيادة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، وهو ما يؤكد الأثر المستخلص على القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (الروابط الخلفية) والقيمة المحلية غير المباشرة في الصادرات (الروابط الأمامية)، وتؤشر هذه النتيجة على أهمية تدابير تيسير التجارة الصلبة والناعمة في تعزيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية.
- ♦ تؤكد نتائج الأطروحة على الدور المهم لتدابير تيسير التجارة الصلبة، خاصة في شقها المتعلق بتطوير وتحسين البنية الأساسية للتجارة والنقل، ما يدل على أهمية الاستثمارات الملموسة والمادية وتحسينات البنية الأساسية والتي تمثل عناصر مهمة ضمن التدابير الصلبة لتيسير التجارة، بالإضافة على الأهمية المرتبطة بالتدابير الناعمة التي تركز على إصلاحات السياسات والإجراءات التنظيمية، والجوانب المؤسسية وغيرها من السياسات.

♦ تشير هذه العلاقات المستخلصة، إلى أن البنية الأساسية المتطورة وعالية الجودة تسهل حركة البضائع بكفاءة وموثوقية، حيث تعمل الموانئ الفعالة وشبكات الطرق الموثوقة والسكك الحديدية وأنظمة اللوجستيات المتقدمة على خفض التكاليف المرتبطة بنقل السلع والمدخلات الوسيطة عبر الحدود، مما يقلل من التكاليف اللوجستية وأوقات العبور، وتعمل هذه التحسينات على تعزيز القدرة التنافسية للشركات المحلية من خلال تمكينها من الحصول على السلع والخدمات الوسيطة من الموردين الدوليين بشكل أكثر فعالية.

♦ تسهل البنية الأساسية المحسنة الاتصال بشكل أفضل بين الشركات المحلية والأسواق الدولية، وهذا الاتصال أمر بالغ الأهمية لاندماج في سلاسل القيمة العالمية، حيث تكون عمليات الإنتاج مجزأة عبر بلدان متعددة، كما يجذب بدوره المزيد من الشركات للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية.

♦ تعتبر البنية الأساسية المحسنة عاملاً مهماً للشركات المتعددة الجنسيات عند اتخاذ قرار بشأن مواقع الاستثمار، تسعى الشركات المتعددة الجنسيات إلى إنشاء عمليات في مناطق ذات مرافق نقل وتجارة موثوقة وفعالة لتقليل تكاليف الإنتاج والتوزيع.

♦ تعمل تدابير تيسير التجارة على تحسين الوصول إلى الأسواق الدولية، ويعتبر هذا الوصول أمر حيوي للشركات التي تسعى إلى الاندماج في سلاسل القيمة العالمية، لأنه يسمح لها بالوصول إلى قاعدة عملاء أوسع والاستفادة من أسواق جديدة، كما يتيح الاستفادة من اقتصاديات الحجم وزيادة كفاءة الإنتاج. ♦ تؤكد نتائج الدراسة على أهمية العمليات الجمركية الفعالة في تدابير تيسير التجارة، والتي تعد ضرورية لتحقيق تجارة أكثر سلاسة عبر الحدود، ويشمل ذلك تنفيذ المعايير الدولية، واستخدام التكنولوجيا لمعالجة الجمارك، والتعاون بين البلدان بشأن الإجراءات الجمركية.

♦ تعمل إدارة الجمارك والحدود الفعالة على تقليل الوقت والتكاليف المرتبطة بحركة البضائع عبر الحدود، كما تجعل تكاليف التجارة المنخفضة من الأمر أكثر جاذبية للشركات للمشاركة في التجارة الدولية والاندماج في سلاسل القيمة العالمية.

♦ إن متطلبات الترخيص الواضحة والمباشرة تقلل من حالة عدم اليقين وتساعد الشركات على فهم متطلبات الامتثال للأنظمة واللوائح، ما يرفع من مستويات تدويل الشركات الوطنية وتعظيم مستويات الانخراط في التجارة الدولية.

♦ إن العمليات المبسطة للحصول على التصاريح والتراخيص التجارية تمكن الشركات من دخول أسواق جديدة والاستحواذ على حصص سوقية فيها، كما تسمح هذه المرونة للشركات بالاستفادة من الفرص الجديدة وتأسيس ارتباط في سلاسل القيمة العالمية.

♦ إن سهولة الحصول على التصاريح والتراخيص اللازمة المتعلقة بالتجارة أمر بالغ الأهمية لتعزيز بيئة الأعمال الديناميكية والتنافسية، وتمكين الدخول السريع إلى السوق، وتشجيع الابتكار، وضمان الامتثال للمعايير الدولية، وتعمل هذه العوامل مجتمعة على تعزيز الاندماج في سلاسل القيمة العالمية وزيادة مستويات المشاركة فيها.

♦ تعزز الإجراءات الجمركية المبسطة القدرة التنافسية للشركات المحلية من خلال تمكين تسليم البضائع بشكل أسرع وأكثر موثوقية، وبالنظر إلى عامل سهولة الحصول على التصاريح والتراخيص اللازمة المتعلقة بالتجارة، فإن تسهيل التجارة من خلال هذه العوامل التنظيمية يتضمن مجموعة من العوامل المساعدة على اندماج الدول في سلاسل القيمة العالمية وزيادة المشاركة فيها.

♦ تسهم الإجراءات المبسطة في تقليل العبء الإداري، ما يمكن من تحرير جزء مهم من الموارد التي يمكن إعادة توجيهها نحو أنشطة عالية القيمة المضافة كالابتكار والتسويق وغيرها من الأنشطة التي تعزز القدرة التنافسية داخل سلاسل القيمة العالمية.

♦ إن البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات تؤثر على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية من خلال تمكين الاتصال في الوقت الفعلي، ودعم منصات التجارة الرقمية، وتعزيز تحليلات البيانات، وتسهيل التجارة الإلكترونية، وتمكين العمل عن بعد، وتعزيز إمكانية التتبع والشفافية، تعمل هذه العوامل مجتمعة على تعزيز الكفاءة والمرونة والشمول في سلاسل القيمة العالمية، وتعميق مستويات المشاركة فيها.

♦ إن لتدابير تيسير التجارة الصلبة والناعمة، وخاصة تطوير البنية الأساسية للتجارة والنقل عالية الجودة، وكفاءة الإجراءات الجمركية، وسهولة الحصول على التصاريح والتراخيص اللازمة المتعلقة بالتجارة، أهمية في تعزيز الاندماج والمشاركة في سلاسل القيمة العالمية، فمن خلال خفض تكاليف التجارة، وتعزيز موثوقية سلسلة التوريد، وتحسين الوصول إلى الأسواق، وتشجيع الابتكار وجذب الاستثمار المباشر الأجنبي، ودعم عمليات الإنتاج المعقدة، فإن تدابير تيسير التجارة الصلبة واللينة، تشكل عاملاً تمكينياً رئيسياً لاندماج في سلاسل القيمة العالمية وزيادة مستويات المشاركة فيها.

♦ تشير نتائج الأطروحة إلى أن الناتج المحلي الإجمالي يؤدي إلى زيادة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، وهو ما يؤكد الأثر المستخلص على القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات، القيمة المضافة المحلية في الصادرات، القيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات، ومؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية الكلية.

♦ إن زيادة الناتج المحلي الإجمالي تدعم الاندماج العميق في سلاسل القيمة العالمية من خلال تعزيز القدرة الاقتصادية، وتعظيم الاستفادة من مزايا اقتصاديات الحجم، واكتساب المزايا التنافسية

السعرية، كما تعتبر عاملا مهما لجذب الاستثمار الأجنبي المباشر ارتباطا باتساع حجم السوق المحلي، وتحسين السياسات التجارية، وبالتالي تعزيز البيئة المواتية للمشاركة الاقتصادية العالمية.

ثالثا: التوصيات:

في ضوء النتائج المقدمة والنتائج التجريبية للدراسات السابقة، وبالنظر إلى حالة البلدان النامية، وخاصة الجزائر وواقع السياسات التجارية وتدابير تيسير التجارة، ومستويات المشاركة في سلاسل القيمة للجزائر، يمكن اقتراح مجموعة من التوصيات والاقتراحات والسياسات والأدوات لتعزيز تدابير تيسير التجارة وتعظيم فوائدها على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية والإقليمية.

1. التوصيات والسياسات ذات الصلة بتيسير التجارة:

♦ أهمية تطوير البنية الأساسية:

غالبا ما تواجه البلدان النامية تحديات بسبب البنية الأساسية غير الكافية للنقل والتجارة. وبالنسبة للجزائر، فإن الاستثمارات في ترقية الموانئ والسكك الحديدية والمرافق اللوجستية يمكن أن تقلل بشكل كبير من تكاليف التجارة وتحسن كفاءة سلسلة التوريد، وعلى ذلك من الأهمية بمكان النظر إلى النقاط الآتية كأولويات المرحلة من أجل تعزيز تدابير تيسير التجارة الصلبة في الجزائر من ذلك:

■ ترقية الموانئ بمعدات المناولة والتكنولوجيا الحديثة للحد من التأخير وتقليل تكاليف التبادلات التجارية.

■ تطوير شبكات السكك الحديدية والطرق الداخلية لربط المناطق الداخلية بمراكز التجارة والموانئ، وبالدول الحدودية المجاورة التي تعتبر بوابات عبور للتجارة الإقليمية.

■ تعزيز الممرات التجارية التي تربط الجزائر بالدول المجاورة، والاستفادة من مبادرات مثل منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية.

■ تعزيز الشراكات بين القطاعين العام والخاص، وتقوية التعاون مع الكيانات الخاصة لتمويل وتنفيذ مشاريع البنية التحتية واسعة النطاق.

♦ تبسيط الإجراءات الجمركية والإدارية:

تعاني العديد من البلدان النامية من الإجراءات الجمركية المعقدة والتأخيرات. وبالنسبة للجزائر، فإن تبسيط هذه العمليات من خلال الأتمتة والمنصات الرقمية والتناغم مع المعايير الدولية يمكن أن يعزز تدفق التجارة ويجذب الاستثمار الأجنبي، ويمكن للسياسات والممارسات الآتية أن تحقق أداء أفضل فيما تعلق بجودة الإجراءات الجمركية:

- التنفيذ الكامل لأنظمة الجمارك الإلكترونية وضمان الوصول الواسع النطاق إلى الأدوات الرقمية للتجارة.
- توفير برامج تدريبية لمسؤولي الجمارك والشركات الصغيرة والمتوسطة الحجم لتعزيز الكفاءة والامتثال للمعايير الدولية.
- مواءمة اللوائح التجارية مع المعايير الإقليمية والدولية للحد من عدم اليقين وتعزيز القدرة التنافسية.

♦ التكنولوجيا والتحول الرقمي:

لا يزال الافتقار إلى الوصول إلى أدوات التجارة الرقمية والتكنولوجيا يشكل عائقا في العديد من البلدان النامية. من المهم بمكان في حالة الجزائر تعزيز تطوير تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ومنصات التجارة الإلكترونية والتخليص الجمركي عبر الإنترنت لربط الشركات بالأسواق العالمية.

♦ تعزيز القدرات المؤسسية:

إن بناء مؤسسات قوية وتعزيز الشراكات بين القطاعين العام والخاص من شأنه أن يحسن من تنفيذ تدابير تيسير التجارة.

♦ التوافق والتماسك في السياسات:

بالنسبة للدول النامية، يعد التوافق بين السياسات التجارية والأهداف الاقتصادية الأوسع نطاقا أمرا بالغ الأهمية. ويمكن للجزائر أن تدمج تدابير تيسير التجارة في استراتيجيتها الإنمائية الوطنية لضمان نهج متماسك للنمو والقدرة التنافسية.

2. التوصيات والسياسات ذات الصلة بتعزيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية:

♦ تنوع قاعدة الإنتاج وهيكل التصدير:

إن تقليل الاعتماد على صادرات الهيدروكربون والاستثمار في قطاعات متنوعة ذات قيمة مضافة من شأنه أن يجعل الجزائر أكثر مرونة في سلاسل القيمة العالمية، كما يمكن من الانخراط ضمن مراحل أعلى خلقا للقيمة، بعيدا عن مرحلة التجميع، وعلى ذلك من الأهمية بمكان في المدى القصير والمتوسط صياغة خطط استراتيجية اقتصادية تستهدف تعظيم التنوع الاقتصادي في القطاعات التي تمتلك فيها مزايا تنافسية مثل الزراعة والصناعات التحويلية، ومن ثم توجيه السياسات في المدى الطويل للتأسيس لقطاعات عالية التقنية الأكثر خلقا للقيمة.

♦ إصلاحات السياسات:

التركيز على تنوع الصادرات، ومواءمة السياسات الصناعية، مع ضرورة توجيه السياسات المالية والنقدية لتحقيق الاستقرار الاقتصادي، مع التركيز على تحسين مناخ الاستثمار لجذب الاستثمار

الأجنبي المباشر، مع ضرورة تحديد وتأسيس وتطوير تجمعات صناعية للقطاعات الرئيسية ذات الإمكانات للاندماج في سلسلة القيمة وتسهيل التعاون داخل هذه التجمعات، لتعزيز التعاون وبناء التآزر وتوسيع نطاق العمليات الإنتاجية والشراكات الاقتصادية.

♦ التركيز على القطاعات ذات القيمة العالية:

تحتاج البلدان النامية إلى إعطاء الأولوية للقطاعات ذات الإمكانات العالية للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية، مثل التصنيع والزراعة والطاقة. توفر الموارد الطبيعية الغنية في الجزائر فرصة للصعود في سلسلة القيمة من خلال التنوع الصناعي وإضافة القيمة.

♦ بناء القدرات وتحفيز الابتكار:

من المهم إيلاء الأولوية للاستثمار في تنمية المهارات ونقل التكنولوجيا لتعزيز القدرة التنافسية، وتعزيز البحث والتطوير في القطاعات الواعدة للارتقاء بسلسلة القيمة، وذلك من خلال مجموعة من الممارسات والسياسات:

■ تعزيز برامج التدريب التقني والمهني: من خلال تطوير برامج تدريبية مخصصة تتماشى مع متطلبات القطاعات الرئيسية مثل الطاقة والزراعة والسيارات وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

■ التعاون مع أصحاب المصلحة في الصناعة لضمان ملائمة المهارات والمعرفة المقدمة.

■ تعزيز البحث والتطوير: والتركيز على زيادة الاستثمار في أنشطة البحث والتطوير، وخاصة في الصناعات الاستراتيجية ذات إمكانات التصدير.

■ إقامة شراكات بين الجامعات ومراكز البحوث والمؤسسات الخاصة لتعزيز نقل المعرفة والبحث التطبيقي.

■ تسهيل الوصول إلى التقنيات الحديثة للشركات الصغيرة والمتوسطة الحجم من خلال الإعانات أو الحوافز الضريبية.

■ تطوير أنظمة ريادة الأعمال: من خلال إنشاء مراكز وحاضنات الابتكار لدعم الشركات الناشئة في القطاعات ذات إمكانات الاندماج والارتقاء ضمن سلسلة القيمة.

■ تعزيز أنظمة الملكية الفكرية: من خلال تعزيز الإطار التنظيمي للملكية الفكرية لحماية الابتكارات المحلية وجذب الاستثمار المباشر الأجنبي.

■ تسهيل الوصول إلى التمويل: من خلال إنشاء منتجات مالية تلبي الاحتياجات المحددة للشركات الصغيرة والمتوسطة الحجم والشركات الناشئة المبتكرة، وتحفيز البنوك والمؤسسات المالية على دعم المشاريع القائمة على الابتكار من خلال شروط الإقراض المواتية.

■ تقديم الحوافز الضريبية ومنح للشركات التي تستثمر في المنتجات أو العمليات أو الخدمات المبتكرة.

■ الاعتراف بالابتكار ومكافأته من خلال المسابقات والجوائز الوطنية، وتشجيع المشاركة في المسابقات الدولية والعالمية.

♦ تعزيز التجارة الخضراء:

إن تبني الممارسات المستدامة في التجارة، مثل الحد من البصمة الكربونية والاستثمار في قطاعات الطاقة المتجددة، من شأنه أن يجعل الجزائر متمشية مع اتجاهات التجارة العالمية.

♦ تشجيع مشاركة الشركات الصغيرة والمتوسطة الحجم:

غالبا ما تواجه الشركات الصغيرة والمتوسطة الحجم في البلدان النامية صعوبات في الوصول إلى الأسواق الدولية. يمكن للجزائر التركيز على بناء القدرات للشركات الصغيرة والمتوسطة الحجم، وضمان استيفائها للمعايير العالمية وقدرتها على الاندماج في سلاسل القيمة العالمية بشكل فعال.

♦ الاستفادة من الموقع الجيوسياسي للجزائر:

يمكن استخدام الموقع الاستراتيجي للجزائر كبوابة بين أوروبا وأفريقيا لترسيخ نفسها كمركز تجاري إقليمي، ومشارك مهم في سلاسل القيمة العالمية والإقليمية.

♦ جذب الاستثمار الأجنبي المباشر:

يمكن للدول النامية مثل الجزائر أن تخلق مناخا استثماريا أكثر ملاءمة من خلال تقديم الحوافز وتحسين الأطر التنظيمية وضمان الاستقرار السياسي والاقتصادي. يمكن للاستثمار الأجنبي المباشر أن يجلب نقل التكنولوجيا وتنمية المهارات وتعزيز مشاركة سلاسل القيمة العالمية.

♦ تسخير إمكانات التجارة الإقليمية:

يمكن للدول النامية مثل الجزائر الاستفادة من اتفاقيات وشراكات التجارة الإقليمية مثل مبادرة منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية، لإنشاء مجموعات تجارية تنافسية وتعزيز التكامل في سلاسل القيمة الإقليمية، ومن الأهمية بمكان مشاركة الجزائر بفاعلية في مبادرات منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية وإبرام اتفاقيات ثنائية للحد من الحواجز التجارية، وتعزيز مكانة الجزائر وأدوارها في السوق الإفريقية الواعدة.

3. توصيات وسياسات لتعزيز دور الجزائر في إنشاء سلاسل القيمة الإقليمية مع الدول الأفريقية:

يوفر الموقع الاستراتيجي للجزائر في شمال إفريقيا، إلى جانب منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية، فرصا لتطوير سلاسل القيمة الإقليمية، كما تتسم العديد من القطاعات بإمكانات كبيرة

للجزائر لتعزيز دورها في كل من سلاسل القيمة العالمية وسلاسل القيمة الإقليمية، ويمكن التركيز على مجموعة من القطاعات والصناعات، لتشكل أساسا لسلاسل القيمة الإقليمية الجزائرية الإفريقية:

- ♦ الزراعة وتجهيز الأغذية: الشراكة مع دول جنوب الصحراء الكبرى في مجال الأعمال الزراعية، والاستفادة من قدرات التصنيع في الجزائر، والعمل على توسيع صناعات تجهيز المنتجات الزراعية لإضافة قيمة إلى الصادرات الزراعية، واستهداف الإفريقية وكذا الأسواق الأوروبية.
- ♦ الطاقة والطاقة المتجددة: تعزيز التعاون في مجال تقنيات الغاز الطبيعي والطاقة الشمسية، والاستفادة من إمكانات الجزائر الكبيرة في مجال الطاقة الشمسية لتصدير الطاقة النظيفة والتقنيات ذات الصلة.

- ♦ المستحضرات الصيدلانية ومواد التجميل: تطوير قطاع تصنيع صيدلاني قوي، مع التركيز على الأسواق الإفريقية ذات الطلب المرتفع على الأدوية، مع إمكانية تطوير صناعات مستحضرات التجميل التي يمكن ان تستحوذ من خلالها الجزائر على حصص سوقية في السوق الإفريقية.
- ♦ السيارات والآلات ومعدات النقل: التعاون مع المراكز الصناعية الناشئة في أفريقيا، مثل جنوب إفريقيا وغيرها من الدول للمشاركة في تصنيع المكونات ذات الصلة بصناعة السيارات والآلات والمركبات الجماعية، والاستفادة من الطلب المرتفع في السوق المحلي من أجل تطوير صناعة الأجزاء والتجميعات، وتعزيز الاندماج في سلاسل التوريد الإقليمية والعالمية في هذا القطاع.
- ♦ النقل والخدمات اللوجستية: يمكن التركيز من أجل التأسيس لبناء سلاسل قيمة إقليمية في مجال النقل والخدمات اللوجستية مع البلدان الإفريقية، من خلال الاستفادة من الموقع الجغرافي الاستراتيجي كبوابة بين أوروبا وإفريقيا، والاستثمارات الواسعة في البنية الأساسية، والقرب من ممرات التجارة الرئيسية، والعمل على تطوير مراكز لوجستية متكاملة في الولايات الكبرى الساحلية والولايات الحدودية، لتعزيز الاتصال بطرق التجارة عبر الصحراء الكبرى بالإضافة إلى ذلك، فإن تعزيز الشراكات مع البلدان المجاورة لإنشاء شبكات نقل متعددة الوسائط سلسلة تمتد عبر السكك الحديدية والطرق والنقل الجوي.

رابعا. آفاق الدراسة:

تفتح الدراسة آفاق إجراء المزيد من الأبحاث حول أهمية سلاسل القيمة الإقليمية الإفريقية في ظل اتفاقية منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية، ويمكن اقتراح عمل بحثي يستهدف استكشاف الإمكانيات الاستراتيجية للجزائر في خلق وتعزيز المشاركة في سلاسل القيمة الإقليمية في إطار منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية، وباعتبارها أكبر دولة في أفريقيا تتمتع بموارد طبيعية وفيرة ورأس مال بشري ماهر وقدرات صناعية متنامية، فإن الجزائر في وضع جيد للاضطلاع بدور محوري في التكامل

التجاري الإقليمي. ومن المهم أن تركز الدراسة على تقييم وإبراز مستويات المزايا النسبية الظاهرة والكامنة والمزايا التنافسية للجزائر في قطاعات واعدة مختلفة، وتحديد فرص التكامل الرأسي والأفقي داخل سلاسل القيمة الإقليمية مع تحليل للبنية التحتية القائمة والتحديات المؤسسية، واقتراح استراتيجيات قابلة للتنفيذ لتعزيز القدرة التنافسية وبناء التآزر مع الدول المجاورة، ومن خلال الاستفادة من سياسات التجارة التفضيلية لمنطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية، يمكن أن يقدم البحث اقتراحات حول كيفية مساهمة الجزائر من دفع النمو الاقتصادي الإقليمي، وتعزيز قدرتها التصديرية، وتعزيز مرونتها الاقتصادية لتعزيز دورها كمشارك مهم في التجارة الدولية وشبكات الإنتاج العالمية.

قائمة المحتويات

المراجع باللغة العربية:

- 1- آدم سميث، (2007). بحث في أسباب وطبيعة ثروة الأمم، ترجمة حسني زينه، معهد الدراسات الاستراتيجية، العراق.
- 2- أمين بديوي، ش. محمد جلال محمد السيد خطاب. (2017). متطلبات تطبيق نظام النافذة الواحدة في الجمارك المصرية في ضوء التجارب الدولية. مجلة البحوث المالية والتجارية، 18 (العدد الثاني-الجزء الأول).
- 3- عبد الحميد، خالد هاشم، (2015). شبكات الإنتاج العالمية في إطار اتفاقيات التكامل الإقليمي مع إشارة لتجربة دول جنوب وجنوب شرق آسيا. المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، ع، 1.
- 4- عبد اللاوي، عقبة، و خالدي، خليفة. (2022). تيسير التجارة: المفهوم، المكاسب، التكاليف، ومؤشرات القياس، جسر التنمية، عدد 158.
- 5- عقبة عبد اللاوي وآخرون. (2018). المشاركة في سلاسل القيمة العالمية كاستراتيجية لتنمية الأنشطة التجارية الصغيرة والمتوسطة "ودور اشتراك بين القطاع العام مخصص في المساهمة العامة"، المؤتمر: الملتقى الدولي حول الانطلاقة الاقتصادية في دول الشرق الأوسط وأوروبا والشرق الأوسط وأفريقيا، المركز الجامعي نور البشير، البيض، الجزائر.
- 6- خليفة خالدي، لطفي مخزومي، & عقبة عبد اللاوي. (2022). تيسير التجارة والعمالة أدلة تجريبية من الاقتصادات ذات الدخل المتوسط. Economic Researcher Review، 10(1).
- 7- مجلس التعاون لدول الخليج العربية. (2017). اتفاقيات منظمة التجارة العالمية وانعكاساتها على دول مجلس التعاون، إدارة منظمة التجارة العالمية، الرياض.
- 8- محمود زنبوعة. (2006). أثر تفعيل النقل المتعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 22، العدد 2.
- 9- النجار، و. ع. س. ع. وسام عبدالفتاح سليمان عبدالله. (2019). تطبيق سلاسل القيمة العالمية في اقتصاديات الدول النامية. التجارة والتمويل، 39(1).
- 10- صلاح زين الدين. (2009). تكنولوجيا المعلومات والتنمية الطريق إلى مجتمع المعرفة ومواجهة الفجوة التكنولوجية في مصر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة.
- 11- زهية عطابة. (2017). المساهمة التشريعية لمنظمة التعاون والتنمية الاقتصادية في التنمية الاقتصادية، مجلة البحوث العلمية، العدد 11، المركز الجامعي مرسلبي عبد الله- تيبازة الجزائر.
- 12- الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا. (2005). تسهيل التجارة بالإشارة إلى دول عربية، الأمم المتحدة.

- 13- منظمة الجمارك العالمية. (2014). ملحق الخلاصة الوافية للنافذة الواحدة.
- 14- عيسى يونسى وآخرون. (2021). العينة وأسس المعاينة في البحوث الاجتماعية، مجلة الرواق للدراسات الاجتماعية والإنسانية، جامعة زيانا، غليزان، الجزائر، المجلد 07، العدد 02.
- 15- علي، طه. (2021). المحددة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية وأثرها على التحديث الاقتصادي في بعض الاقتصادات الناشئة. مجلة الدراسات والبحوث التجارية.

المراجع باللغة الأجنبية:

1. A Soliman, H., & M Elbolok, R. (2021). Determinants of MENA Countries participation in Global Value Chains. Scientific Journal of Economics and Trade ,51(3), 271-304.
2. ABDELLAOUI, O., DJEDIDI, S., & DJERMOUN, S. (2017). The Impact of Participation in Global Value Chains on Human Development in Developing Countries:-Econometric Study of a Group of Emerging Economies for the Period (1995-2014)-. el-Bahith Review, 17(1), 271-282.
3. Abdellaoui, O., Djedidi, S., Bahi, A., & Bahi, O. (2018). The Effect of Participation in Global Value Chains on Economic Development in the Arab Country: Case of Some Selected Arab Countries (1995-2015). Magallat al-Tanmiyat wa-al-Siyasat al-Iqtisadiyyat, 20(2), 7-41.
4. Adarov, A., & Stehrer, R. (2021). Implications of foreign direct investment, capital formation and its structure for global value chains. The World Economy.
5. Adou, N. S. B. (2021). Global Value Chain in West Africa, does trade facilitation matters?
6. Agreement, W. T. F, (2013), A Business Guide for Developing Countries. International Trade Centre.
7. Aichele, R., & Heiland, I. (2018). Where is the Value Added? Trade Liberalization and Production Networks. International Trade eJournal.
8. Alaamshani, I. K., et al. (2022). Effects of Trade Facilitation on Trade Costs in Developed and Developing Countries: PPML Analysis. Institutions and Economies, 31-58.
9. Ali, W., & Shakoor, N. (2020). The Impact of Trade Facilitation on Trade Flow in Asian Countries. Journal of Business & Financial Affairs, 9(4), 1-9.
10. Aliyeva, J. (2023). QUALITY ASSURANCE DURING TRANSPORTATION IN RAILWAY VEHICLES. PIRETC-Proceeding of The International Research Education & Training Centre.
11. Allard, C., Kriljenko, et al. (2016). Trade integration and global value chains in sub-Saharan Africa: In pursuit of the missing link. International Monetary Fund.
12. Amador, J., & Cabral, S. (2017). Networks of value-added trade. World Economy, 40(7), 1291-1313.
13. Amador, J., Cabral, S., Mastrandrea, R., & Ruzzenenti, F. (2018). Who's Who in Global Value Chains? A Weighted Network Approach. Open Economies Review, 29, 1039-1059.

14. Anderson, J. E. (2020). Free trade agreements and global value chains. *Journal of International Economics*, 123, 103-115.
15. Annet Blank, (2014), How to use the Trade Facilitation Agreement to solve your transit issues, Development Division WTO,
16. Antonia, Diakantoni., Hubert, Escaith., Michael, Roberts., Thomas, Verbeet. (2017). Accumulating trade costs and competitiveness in global value chains. *Research Papers in Economics*,
17. Antonowich, M. and Oleksiy, O. (2022). The role of consignment note in rail transport chains. *Management and Entrepreneurship in Ukraine: The Stages of Formation and Problems of Development*, 2022(2), 352-363.
18. Antonowicz, M. and Zielaskiewicz, H. (2018). Rail transport in supply chains. *AUTOBUSY – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe*, 19(12), 859-862.
19. Antràs, P. (2020). Conceptual aspects of global value chains. *The World Bank Economic Review*, 34(3), 551-574.
20. Antràs, P., & Gortari, A. (2017). On the Geography of Global Value Chains. CEPR: *International Trade & Regional Economics (Topic)*.
21. Arellano, M., & Bond, S. (1991). Some tests of specification for panel data: Monte Carlo evidence and an application to employment equations. *The review of economic studies*, 58(2), 277-297.
22. Aritua, B. (2019). The rail freight challenge for emerging economies: How to regain modal share. *World Bank Publications*
23. Arndt, S. W., & Kierzkowski, H. (Eds.). (2001). *Fragmentation: New production patterns in the world economy*. Oxford University Press.
24. Arvis, J. F., et al. (2023). *Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in an Uncertain Global Economy-The Logistics Performance Index and Its Indicators*.
25. Athukorala, P. (2014). "Global production sharing and trade patterns in East Asia," Departmental Working Papers 2013-10, The Australian National University, Arndt-Corden Department of Economics, 1-22.
26. Baccini, L., Dür, A., & Elsig, M. (2018). Intra-Industry Trade, Global Value Chains, and Preferential Tariff Liberalization. *International Studies Quarterly*.
27. Backer, K., & Miroudot, S. (2014). Mapping Global Value Chains. *Supply Chain Management eJournal*.
28. Bahi Ouafa. Abdelaoui, O. et al (2021). The Impact of Participation in Global Value Chains on Exports Diversification: A Standard Study of a Group of Selected Arab Countries for the Period 1995-2015. *Journal of Economic Sciences, Management & Commercial Sciences (JESMCS)*, 14(1)
29. Baldwin, R., & Lopez-Gonzalez, J. (2015). Supply-chain trade: A portrait of global patterns and several testable hypotheses. *The World Economy*, 38(11), 1682-1721.
30. Balié, J., Prete, D., Magrini, E., Montalbano, P., & Nenci, S. (2018). Does Trade Policy Impact Food and Agriculture Global Value Chain Participation of Sub-Saharan African Countries?. *American Journal of Agricultural Economics*, 101, 773–789.
31. Bamber, P., et al. (2014). Connecting local producers in developing countries to regional and global value chains: update.,

32. Banga, K. (2017). Global Value Chains and Product Sophistication: An Empirical Investigation of Indian Firms.
33. Barney, J. (1991). Firm resources and sustained competitive advantage. *Journal of Management*, 17(1), 99-120.
34. Biryukova, O., & Vorobjeva, T. (2017). Impact of Service Liberalization on the Participation of BRICS Countries in Global Value Chains¹. *International Organisations Research Journal*, 12, 94-113.
35. Blyde, J., & Iberti, G. (2019). The impact of COVID-19 on global value chains: Firm-level evidence. *Journal of International Economics*, 125, 103-311.
36. Boffa, M., Jansen, M., & Solleder, O. (2021). Participating to Compete: Do Small Firms in Developing Countries Benefit from Global Value Chains?. *Economies*.
37. Borin, A., & Mancini, M. (2019). Measuring what matters in global value chains and value-added trade. *Journal of Economic Surveys*, 33(2), 327-355.
38. Breitung, J., Kripfganz, S., & Hayakawa, K. (2022). Bias-corrected method of moments estimators for dynamic panel data models. *Econometrics and Statistics*, 24, 116-132.
39. Brendan, Vickers., Jodie, Keane., Amitendu, Palit. (2019). Trade, Connectivity and Global Value Chains: An Asia-Pacific Perspective.
40. Casella, B. , R. Bolwijn, D. Moran and K. Kanemoto. (2019). Improving the analysis of global value chains: the UNCTAD-Eora Database. *Transnational Corporations* 26(3). New York and Geneva: United Nations
41. Cattaneo, O., et al. (2013). Joining, upgrading and being competitive in global value chains: a strategic framework. *World Bank Policy Research Working Paper*, (6406).
42. Cheng, K. et al. (2015). Reaping the Benefits from Global Value Chains. *Global Commodity Issues eJournal*.
43. Cheng, L. K. (2017). Free trade agreements and the participation of developing countries in global value chains. *Economic Development and Cultural Change*, 65(3), 487-514.
44. Choi, M. S., Sung, B., & Song, W. Y. (2019). The effects of the exchange rate on value-added international trade to enhance free trade sustainability in GVCs. *Sustainability*, 11(10), 2740.
45. Chudik, A., and M. H. Pesaran. (2015). Common correlated effects estimation of heterogeneous dynamic panel data models with weakly exogenous regressors. *Journal of Econometrics* 188(2): 393-420.
46. Coe, N. M., Dicken, P., & Hess, M. (2008). Global production networks: Realizing the potential. *Journal of Economic Geography*, 8(3), 271-295.
47. Criscuolo, C., & Timmis, J. (2017). The relationship between global value chains and productivity. *OECD Productivity Working Papers*, No. 8.
48. Cynthia, Sénquiz-Díaz. (2021). Transport Infrastructure Quality and Logistics Performance in Exports.
49. Czapnik, B., et Saeed, M. (2016). Trade facilitation: Making trade more efficient. *Asia-Europe connectivity vision*, 2025.
50. Davies, R. B., & Li, L. (2018). The effect of free trade agreements on the participation of firms in global value chains. *Review of World Economics*, 154(3), 551-574.
51. De Backer, K. and S. Miroudot , “Mapping Global Value Chains”, *OECD Trade Policy Papers* No. 159, 2013,

52. Diakantoni, A., et al. (2017). Accumulating trade costs and competitiveness in global value chains.
53. Dietzenbacher, E., Los, B., Stehrer, R., Timmer, M. P., & de Vries, G. J. (2013). The construction of world input-output tables in the WIOD project. *Economic Systems Research*, 25(1), 71-98.
54. Djouadi, I., Necib, H., & Zakane, A. (2021). Total factor productivity, institutional quality and economic growth: empirical study of a sample from East Asian and Arab countries during the period 1996-2016. *Les cahiers du Mecas*, 17(1), 378-388.
55. Doan, N., & Lê, T. (2023). The Effects of Global Value Chain on Export Survival. *Foreign Trade Review*.
56. Doński-Lesiuk, J., & Skurpel, D. (2020). The Growing Importance of E-Commerce as a New Trend Factor Shaping in Rail Transport between Asia and Europe. *European Research Studies Journal*, 68-78.
57. Dutta, S. (2021). Background and Literature Review of Global Value Chains.
58. Edith, Laget., Alberto, Osnago., Nadia, Rocha., Michèle, Ruta. (2020). Deep Trade Agreements and Global Value Chains. *Review of Industrial Organization*,
59. Eichengreen, B. (2019). Global value chains and the future of trade policy. *Journal of Economic Perspectives*, 33(2), 47-68.
60. Ernst, D. (2002). Global production networks and the changing geography of innovation systems. Implications for developing countries. *Economics of Innovation and New Technology*, 11(6), 497-523.
61. ESCAP, U. (2016). Information and communication technologies (ICT) for trade and transport facilitation: ICT related requirements and gaps in implementing trade and transport facilitation systems.
62. ESCAP, U. (2017), Indicators for trade facilitation, a handbook (Version 1.0),
63. ESCAP, U., et ECE, U. (2012). Electronic single window legal issues: a capacity-building guide.
64. Evdokia, Moïsé., Silvia, Sorescu. (2015). Contribution of Trade Facilitation Measures to the Operation of Supply Chains. *Research Papers in Economics*,
65. Faezeh, Raei., Anna, Ignatenko., Borislava, Mircheva. (2019). Global Value Chains: What are the Benefits and Why Do Countries Participate?. *Social Science Research Network*,
66. Feenstra, R. C. (2021). Free trade and global value chains: Evidence from OECD countries. *Journal of International Trade & Economic Development*, 30(2), 159-178.
67. Fernandes, A., Kee, H., & Winkler, D. (2020). Determinants of Global Value Chain Participation: Cross-Country Evidence. *World Bank Policy Research Working Paper Series*.
68. Ferrantino, M. J. (2012). Using supply chain analysis to examine the costs of non-tariff measures (NTMs) and the benefits of trade facilitation. Available at SSRN 2006290.
69. Flaig, D., & Greenville, J. (2021). Trade Liberalization in APEC and Global Value Chain Participation: What Can Value Added Indicators Tell?. *Journal of Economic Integration*, 36, 308-338.
70. Flentø, D., & Ponte, S. (2017). Least-developed countries in a world of global value chains: are WTO trade negotiations helping?. *World Development*, 94, 366-374.

71. Gereffi, G., & Fernandez-Stark, K. (2011). Global value chain analysis: a primer. Center on Globalization, Governance & Competitiveness (CGGC), Duke University, North Carolina, USA, 33.
72. Gereffi, G., & Fernandez-Stark, K. (2016). Global value chain analysis: A primer (2nd ed.). Durham, NC: Duke University Center on Globalization, Governance & Competitiveness.
73. Gereffi, G., & Lee, J. (2016). Economic and social upgrading in global value chains and industrial clusters: Why governance matters. *Journal of Business Ethics*, 133(1), 25-38.
74. Gereffi, G., Humphrey, J., & Sturgeon, T. (2005). The governance of global value chains. *Review of International Political Economy*, 12(1), 78-104.
75. Gnanngnon, S. (2017). Impact of trade facilitation reforms on tax revenue. *Journal of Economic Studies*,
76. Gnanngnon, S. K. (2023). Trade-related government expenditure and developing countries' participation in global value chains. *Commodities*, 3(1), 1-18.
77. González, J. L. (2017). Mapping the participation of ASEAN small-and medium-sized enterprises in global value chains.
78. Gonzalez, J., Meliciani, V., & Savona, M. (2019). When Linder meets Hirschman: inter-industry linkages and global value chains in business services. *Industrial and Corporate Change*.
79. Hainan, Zhang., Zhiya, Chen., De, Mei, Zhang., Jiuyuan, Huo., Yifen, Li. (2022). The Impact of a Complex Computer Numerical Model Based on Economic Cooperation on the Value Chain of International Trade Facilitation. *Wireless Communications and Mobile Computing*, 2022:1-6.
80. Hamdan, F., et al. (2018). Evaluating Transparency in Halal Trade Facilitation. 1, 516–527.
81. Han, Zheng., Li, Hongtao. (2022). Transportation infrastructure and trade. *Japan and the World Economy*, 64, pp 101-162.
82. Hebatallah, A., Soliman., Reem, M., Elbolok. (2021). Determinants of MENA Countries participation in Global Value Chains. *Scientific Journal of Economics and Trade*, Vol. 51, Iss: 3, pp 271-304.
83. Hernández, R. (2014). Global value chains and world trade: Prospects and challenges for Latin America.
84. Hong Ngoc, N. T., et al. (2022). A New Mindset on Customs Cooperation in the Asia-Pacific Region. *World Customs Journal*, 16(1), 145–150.
85. HUA, P. (2022). How does gvcs participation influence manufacturing productivity? the case of china. *Journal of Economics, Finance and Management Studies*, 05(05).
86. Hummels, D., Ishii, J., & Yi, K. M. (2020). The nature and growth of vertical specialization in world trade. *Journal of International Economics*, 54(1), 75-96.
87. Hyo-young, Lee. (2014). Trade Facilitation and Global Supply Chains: The Role of FTA Trade Facilitation Rules in Promoting Global Supply Chains. *Journal of International Logistics and Trade*,
88. Imad, Kareem, et al. (2022). Effects of Trade Facilitation on Trade Costs in Developed and Developing Countries: PPML Analysis. *Institutions and Economies*, 14(2):31-58.
89. Jala Jafarova, Sabina Aliyeva, J. J. S. A. (2023). Quality assurance during transportation in railway vehicles. *PIRETC-Proceeding of the International Research Education & Training Centre*, 24(03), 26-32.

90. Ji, X., Liu, Y., Wu, G., Su, P., Ye, Z., & Feng, K. (2022). Global value chain participation and trade-induced energy inequality. *Energy Economics*, 112, 106175.
91. Jiangyuan, et al. (2023). The Impacts of Trade Facilitation Provisions on Fresh Agricultural Products Trade between China and the BRI Countries. *Agriculture*, 13(2):272-272.
92. Johnson, R. C. (2018). Measuring global value chains. *Annual Review of Economics*, 10, 207-236.
93. Johnson, R. C., & Noguera, G. (2012). Accounting for intermediates: Production sharing and trade in value added. *Journal of International Economics*, 86(2), 224-236.
94. Jones, R. W., & Kierzkowski, H. (2019). The role of services in production and international trade: A theoretical framework. In *Globalization of services*, 53-82.
95. Juodis, A., and S. Reese. (2021). The Incidental Parameters Problem in Testing for Remaining Cross-Section Correlation. *Journal of Business & Economic Statistics*.
96. Kersan-Škabić, I. (2019). The drivers of global value chain (GVC) participation in EU member states. *Economic research-Ekonomska istraživanja*, 32(1), 1204-1218.
97. Kersan-Škabić, I. (2022). Services in Global Value Chains – An Insight into the Current Situation in the EU Member States. *Drustvena istrazivanja*.
98. Khaldi khalif, Abdellaoui okba, Mekhzoumi lotfi. (2022). TRADE FACILITATION AND EMPLOYMENT EMPIRICAL EVIDENCE FROM MIDDLE-INCOME COUNTRIES. *Economic Researcher Review*, 10(1). 246-258.
99. Khaldi khalif, Abdellaoui okba. (2019). WTO Trade Facilitation Agreement and its repercussions for Developing and Least Developed Countries, The International conference on : The recent international trade trends and the challenges of sustainable development "Towards promising future visions for developing countries. 1-24.
100. Khaldi khalif, Abdellaoui okba. Lotfi Mekhzoumi. (2020). The impact of trade facilitation measures on economic growth Empirical evidence from middle-income developing economies. *ARED*, 7(2), 105-118.
101. Khaldi, K., Abdelaoui, O. (2022). A comparative analysis of the performance of trade facilitation indicators in Saudi Arabia, Qatar, and the United Arab Emirates, *Journal of Finance and Accounting Studies*, 13(01), 135-144.
102. Khaldi, K., Abdelaoui, O. (2022). Trade facilitation (concept, benefits costs, measurement), *Development bridge*, 158, 1-35.
103. Khaldi, K., Abdelaoui, O., & Mekhzoumi, L. (2024). Does Trade Facilitation Matter for Human Development in Lower-Middle-Income Countries?. *Zagreb International Review of Economics & Business*, 27(2), 199-222.
104. Kieck, E. (2020). Trade facilitation and customs. *Handbook of deep trade agreements*, 293.
105. Kimura, F. (2017). The role of ASEAN in global value chains. *Asian Economic Policy Review*, 12(2), 247-264.
106. Konina, N. (2023). Global value chains. In *World Economy and International Business: Theories, Trends, and Challenges* (pp. 611-618). Cham: Springer International Publishing.

107. Koopman, R., Powers, W., Wang, Z., & Wei, S. J. (2010). Give credit where credit is due: Tracing value added in global production chains (No. w16426). **National Bureau of Economic Research**, 1-19.
108. Koopman, R., Wang, Z., & Wei, S.-J. (2014). Tracing value-added and double counting in gross exports. *American Economic Review*, 104(2), 459-494.
109. Kordalska, A., Olczyk, M. (2021). Linkages between services and manufacturing as a new channel for gvc development: evidence from cee countries. *Structural Change and Economic Dynamics*, 58, 125-137.
110. Kowalski, P., et al. (2015). Participation of developing countries in global value chains: Implications for trade and trade-related policies.
111. Krasny N.V,. (2024). Global value chains and their impact on russia's industrial policy. *Russian Economic Bulletin*, 7(3), 352-358.
112. Krugman, P. (1979). Increasing returns, monopolistic competition, and international trade. *Journal of International Economics*, 9(4), 469-479.
113. Krugman, P. (1991). Increasing returns and economic geography. *Journal of Political Economy*, 99(3), 483-499.
114. Krześniak, M., Jacyna, M., Pryciński, P., Murawski, J., & Bańka, M. (2022). BUSINESS ENVIRONMENT OF RAIL TRANSPORT IN THE CONTEXT OF THE VALUE CHAIN. *Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport*.
115. Laget, E., Osnago, A., Rocha, N., & Ruta, M. (2020). Deep trade agreements and global value chains. *Review of Industrial Organization*, 57, 379-410.
116. Lanz, R., & Miroudot, S. (2019). The impact of trade liberalization on global value chains. *World Trade Organization Economic Research and Statistics Division, Working Paper ERSD-2019-03*.
117. Lanza, Gisela, et al. "Global production networks: Design and operation." *CIRP annals* 68.2 2019,
118. Lee, H. Y. (2014). Trade facilitation and global supply chains: The role of FTA trade facilitation rules in promoting global supply chains. *Journal of International Logistics and Trade*, 12(1), 3-21.
119. Lee, J. (2010). Global commodity chains and global value chains. In *Oxford Research Encyclopedia of International Studies*.
120. Lee, M., et al. (2021). Enabling an Innovation Ecosystem and Participation at the Higher End of Global Value Chains. *Asian Development Review*. Vol. 38, No. 02, pp. 123-157.
121. Lee, W. (2019). Services Liberalization and Global Value Chain Participation: New Evidence for Heterogeneous Effects by Income Level and Provisions.
122. Lee, W., Checcucci, E., & Morán, M. A. d. (2022). Trade facilitation: simplifying and harmonizing procedures. *Deep Trade Agreements: Anchoring Global Value Chains in Latin America and the Caribbean*, 95-135.
123. Lee, W., Rocha, N., & Ruta, M. (2021). Trade Facilitation Provisions in Preferential Trade Agreements: Impact on Peru's Exporters. *Policy Research Working Papers*.
124. Lesser, C. (2006). A Review of Technical Assistance and Capacity Building Initiatives for Trade Facilitation. *International Economic Law eJournal*,

125. Liu, Bin., Wang, Naijia., Li, Chuanchuan. (2019). Trade Facilitation and GVC Participation : An Analysis Based on the World Input-Output Database. *Journal of finance and economics*, 45(10):73-85.
126. Liu, X., & Woo, Y. P. (2019). Industrial upgrading and participation in global value chains: A case study of the electronics industry in China. *World Development*, 122, 127-139.
127. Los, B., Timmer, M. P., & de Vries, G. J. (2015). How global are global value chains? A new approach to measure international fragmentation. *Journal of Regional Science*, 55(1), 66-92.
128. Lundvall, B. A. (1992). *National systems of innovation: towards a theory of innovation and interactive learning* (Vol. 242). Pinter: London
129. Lwesya, F. (2022). Integration into regional or global value chains and economic upgrading prospects: an analysis of the East African Community (EAC) bloc. *Future Business Journal*, 8(1), 33.
130. Malikhina, O. and Volkova, T. (2023). The role of rail transport in the restoration of logistics supply chains. *Economic Vector*, 3(34), 20-24.
131. Mann, C. L. (2012). Supply chain logistics, trade facilitation and international trade: a macroeconomic policy view. *Journal of Supply Chain Management*, 48(3), 7-14.
132. Marti, L., Puertas, R., & García, L. (2014). Relevance of trade facilitation in emerging countries' exports. *The Journal of International Trade & Economic Development*, 23(2), 202-222,
133. Martínez-Zarzoso, I. (2023). Trade Facilitation and Global Value Chains in a Post-Pandemic World.
134. Mayer, T., & Ottaviano, G. (2016). The happy few: The internationalisation of European firms. *Intereconomics*, 44(3), 135-148.
135. Mirosław, Krześniak., Marianna, Jacyna., Piotr, Pryciński., Jakub, Murawski., Michał, Bańka. (2022). Business environment of rail transport in the context of the value chain. *Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport*, 116:179-195.
136. Mirosław, Krześniak., Marianna, Jacyna., Piotr, Pryciński., Jakub, Murawski., Michał, Bańka. (2022). Business environment of rail transport in the context of the value chain. *Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport*, doi:
137. Miroudot, S., & Cadestin, C. (2017). *Services In Global Value Chains: From Inputs to Value-Creating Activities*.
138. Moïsé, E. (2013). The costs and challenges of implementing trade facilitation measures, *OECD Trade Policy Papers*, No, 157,
139. Moïsé, E., & Sorescu, S. (2013). Trade facilitation indicators: The potential impact of trade facilitation on developing countries' trade.
140. Moïsé, E., & Sorescu, S. (2015). Contribution of Trade Facilitation Measures to the Operation of Supply Chains. .
141. Moïsé, E., Orliac, T., & Minor, P. (2011). Trade facilitation indicators: The impact on trade costs ,*OECD Trade Policy Papers*, No.118, OECD Publishing, Paris ,
142. Moukaila, Mouzamilou, Takpara., Constant, Fouopi, Djiogap., Bouraïma, Sawadogo. (2023). Trade Policy and African Participation in Global Value Chains: Does Trade Facilitation Matter?. *Journal of Economic Integration*, 38(1):59-92.

143. Mufang, Xie., Binbin, Yu. (2023). Global value chain participation and firm capacity utilization: Evidence from China. *Journal of International Trade & Economic Development*, 1-28.
144. Muftau, Olaiya, Olarinde. (2021). Impact of Trade Policies and Institutions on Global Value Chain Participation in ECOWAS. PREPRINT (Version 1) available at Research Square
145. Nesib, H., & Djouadi, I. (2021). ICT diffusion and economic growth, empirical study of sample countries over 1996-2016. *Revue des Réformes Economiques et Intégration En Economie Mondiale*, 15(1), 234-241.
146. Netirith, N., & Ji, M. (2022). Analysis of the Efficiency of Transport Infrastructure Connectivity and Trade. *Sustainability*.
147. Nguyen Viet, C. (2014), The impact of trade facilitation on poverty and inequality: Evidence from low-and middle-income countries. *The Journal of International Trade & Economic Development*,
148. Nguyen, A. T., Nguyen, T. T., ET Hoang, G. T. (2016). Trade facilitation in ASEAN countries: harmonisation of logistics policies. *Asian- Pacific Economic Literature*, 30(1).
149. North, D. C. (1990). *Institutions, institutional change and economic performance*. Cambridge University Press.
150. Nunn, N., & Trefler, D. (2018). Domestic institutions as a source of comparative advantage. In *Handbook of International Economics*, 4, 263-315.
151. OECD (2014), *Économies interconnectées: Comment tirer parti des chaînes de valeur mondiales*, OECD Publishing, Paris,
152. OECD (2018), "Costs and challenges", in *Trade Facilitation and the Global Economy*, OECD Publishing, Paris ,
153. OECD .(2022). Trade facilitation reforms worldwide. *OECD Trade Policy Papers*,
154. OECD, 2023, *OECD TRADE FACILITATION INDICATORS: POLICY REFORMS*,
155. Okah Efogo, F., Wonyra, K. O., & Osabuohien, E. (2022). Foreign direct investment and participation of developing countries in global value chains: lessons from the last decade. *International Review of Applied Economics*, 36(2), 264-284.
156. Okba Abdellaoui, Khalifa Khaldi. (2022). Trade facilitation (concept, benefits, costs, measurement), *Development Bridge Series*, No. 158, Arab Planning Institute, Kuwait, pp. 1-26.
157. Olper, A., & Raimondi, V. (2016). Agricultural trade policies and the participation of developing countries in global value chains. *Food Policy*, 64, 21-30.
158. Otsuki, T. (2011). Quantifying the benefits of trade facilitation in ASEAN. *Toward a Competitive ASEAN Single Market: Sectoral Analysis*, 2010-03.
159. Pedro, Dutra. (2015). Customs trade facilitation programs and the reduction of customs-related corruption. Are these concepts connected?. *Research Papers in Economics*,
160. Perera, S., Siriwardana, M., Mounter, S. (2017). Trade facilitation, economic development and poverty alleviation: South Asia at a glance. *Poverty, Inequality and Policy*,
161. Pesaran, M. H. (2006). Estimation and inference in large heterogeneous panels with a multifactor error structure. *Econometrica* 74:(4)967- 1012.
162. Pesaran, M. H., and R. P. Smith. (1995). Estimating long-run relationships from dynamic heterogeneous panels. *Journal of Econometrics* 68: 79–113.

163. Pesaran, M. H., and Y. Xie. (2021). A Bias-Corrected CD Test for Error Cross-Sectional Dependence in Panel Data Models with Latent Factors .Cambridge Working Papers in Economics 2158.
164. Pesaran, M. H., Y. Shin, and R. P. Smith. (1999). Pooled mean group estimation of dynamic heterogeneous panels. *Journal of the American Statistical Association* 94 :621–634.
165. Peterson, J. (2020). The WTO Trade Facilitation Agreement: Implementation Status and Next Steps. *J. Int'l Com. et Econ*, 1.
166. Petri, P. A. (2017). The economic benefits of the Trans-Pacific Partnership. In *Trade and Development Report 2017*, 55-73.
167. Pomfret, R. (2019). The Eurasian Landbridge and China's Belt and Road Initiative: Demand, Supply of Services and Public Policy. *International Trade eJournal*.
168. Pomfret, R. (2023). Rail Transport Corridors in the CAREC Region: Long-Term Supply Chain Resilience and Short-Term Shocks. .
169. Pravakar, Sahoo., Niloptal, Goswami., Rahul, Mazumdar. (2017). Trade Facilitation: Must for Indias Trade Competitiveness. *Journal of World Trade*,
170. Prete, D., & Rungi, A. (2019). Backward and Forward Integration Along Global Value Chains. *Review of Industrial Organization*, 57, 263 - 283.
171. Raei, F., Ignatenko, A., & Mircheva, B. (2019). Global Value Chains: What are the Benefits and Why Do Countries Participate?. *Econometric Modeling: International Economics eJournal*.
172. Rippel, B. (2011). Why trade facilitation is important for Africa. *Africa Trade Policy Notes*, 27 .
173. Rodrik, D. (2018). What do trade agreements really do? *Journal of Economic Perspectives*, 32(2), 73-90.
174. Sá Porto, P. C. D., Canuto, O., & Morini, C. (2015). The impacts of trade facilitation measures on international trade flows. *World Bank Policy Research Working Paper*, (7367).
175. Salvador, Vidal-Ortiz. (2022). 2. Global Commodity/Value Chains. *International Encyclopedia of Geography*,
176. Schwab, K. (2018, October). The global competitiveness report 2018. *World Economic Forum*,
177. Schwab, K., & Zahidi, S. (2020, December). Global competitiveness report: special edition 2020. *World Economic Forum*,
178. Scoppola, M. (2022). Agriculture, food and global value chains: issues, methods and challenges. *Bio-based and Applied Economics*, p1. <https://doi.org/10.36253/bae-13517>.
179. Secretariat, U. N. C. T. A. D. (2014). Trade facilitation rules as a trade enabler: options and requirements, note/by the UNCTAD Secretariat.
180. Sénquiz-Díaz, C. (2021). the effect of transport and logistics on trade facilitation and trade: A PLS-SEM approach. *ECONOMICS-INNOVATIVE AND ECONOMICS RESEARCH JOURNAL*, 9(2), 11-34.
181. Shahrzad, Safaeimanesh., Glenn, P., Jenkins. (2020). Trade Facilitation and Its Impacts on the Economic Welfare and Sustainable Development of the ECOWAS Region. *Sustainability*, 13(1):164-.
182. Shepherd, B. (2016). Trade facilitation and global value chains: Opportunities for sustainable development. Geneva: International Centre for Trade and Sustainable Development (ICTSD).

183. Shepherd, B., & Wilson, J. S. (2009). Trade facilitation in ASEAN member countries: Measuring progress and assessing priorities. *Journal of Asian Economics*, 20(4), 367–383.
184. Shujiro, Urata., Youngmin, Baek. (2020). Does participation in global value chains increase productivity? an analysis of trade in value added data#, Vol. 38, Iss: 1,
185. Siraj, K., et al. (2022). Impact of Trade Facilitation Reforms on The Trade Volume of SAARC Countries. *Sustainable Business and Society in Emerging Economies*, 4(2), 393-402.
186. Smith, A. (1776). *An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations: Volume One*. London: printed for W. Strahan; and T. Cadell, 1776
187. Sorescu, S. and C. Bollig (2022), "Trade facilitation reforms worldwide: State of play in 2022", *OECD Trade Policy Papers*, No. 263, OECD Publishing, Paris,
188. Susan, Stone., Mia, Mikic., Maame, Agyeben., et al. (2015). *Asia-Pacific Trade and Investment Report 2015: Supporting Participation in Value Chains*. Social Science Research Network,
189. Swati, Mehta. (2021). Global Value Chains and Innovation Systems: Exploring the Inter-relations. *Seoul Journal of Economics*, 34(2), pp 203-235.
190. Taglioni, D., & Winkler, D. (2016). *Making global value chains work for development*. World Bank Publications.
191. Tajoli, L., & Felice, G. (2018). Global value chains participation and knowledge spillovers in developed and developing countries: An empirical investigation. *The European Journal of Development Research*, 30, 505-532.
192. Takpara, M. M., Djiogap, C. F., & Sawadogo, B. (2023). Trade Policy and African Participation in Global Value Chains. *Journal of Economic Integration*, 38(1), 59-92.
193. Timmer, M. P., Erumban, A. A., Los, B., Stehrer, R., & de Vries, G. J. (2015). Slicing up global value chains. *Journal of Economic Perspectives*, 28(2), 99-118.
194. UNCTAD, 2011, *Technical Notes on Trade Facilitation Measures*, UNITED NATIONS,
195. UNCTAD. (2017). *World investment report 2017: Investment and the digital economy*. United Nations Conference on Trade and Development.
196. UNCTAD. (2024). *UNCTAD-Eora Global Value Chain Database*, KGM & Associates Pty. Ltd.
197. UNCTAD. (2024). *The Eora Global Supply Chain Database*, KGM & Associates Pty.
198. Utsav, Kumar., Ben, Shepherd. (2019). *Implementing the Trade Facilitation Agreement: From Global Impacts to Value Chains*.
199. van Dijk, M. P., & Trienekens, J. (2012). *I I Global Value Chains An Overview of the Issues and Concepts*. Global value chains: linking local producers from developing countries to international markets, 9.
200. Viet, C. (2015). The impact of trade facilitation on poverty and inequality: Evidence from low- and middle-income countries. *Journal of International Trade & Economic Development*, .
201. Vinokurov, E., & Tsukarev, T. (2017). *T Area Development and Policy*, 3, 93 - 113.
202. W.T.O, (2014), *AGREEMENT ON TRADE FACILITATION*, Preparatory Committee on Trade Facilitation, .
203. Wang, Z. et al.(2017). Measures of participation in global value chains and global business cycles (No. w23222). National Bureau of Economic Research.

204. Wang, Z., Wei, S.-J., & Zhu, K. (2018). Quantifying international production sharing at the bilateral and sector levels. National Bureau of Economic Research Working Paper, No. 19677.
205. Werner, M., Bair, J., & Fernández, V. (2014). Linking Up to Development? Global Value Chains and the Making of a Post-Washington Consensus. *Development and Change*, 45, 1219-1247.
206. Wiengarten, F., Humphreys, P., McIvor, R., & Fynes, B. (2014). Investigating the impact of e-business applications on supply chain collaboration in the German automotive industry. *Journal of Operations Management*, 31(3), 165-175.
207. Wilson, J. S., Mann, C. L., & Otsuki, T. (2005). Assessing the benefits of trade facilitation: A global perspective. *World Economy*, 28(6), 841-871.
208. Wilson, J. S., Mann, C., Woo, Y. P., Assanie, N., & Choi, I. (2002). Trade facilitation: A development perspective in the Asia Pacific Region. APEC Committee on Trade and Investment,
209. Witada Anukoonwattaka, (2011) , "Driving forces of Asian international production networks: A brief history and theoretical perspectives", in Witada Anukoonwattaka, Mia Mikic (ed.), "India: A New Player in Asian Production Networks"?, *Studies in Trade and Investment* 75," United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP)
210. Wolffgang, H. M., et Kafeero, E. (2014). Old wine in new skins: analysis of the Trade Facilitation Agreement vis-à-vis the Revised Kyoto Convention. *World Customs Journal*, 8(2) .
211. World Bank. (2019). World development report 2020: Trading for development in the age of global value chains. The World Bank.
212. World Customs Organization, 2016, Transparency and Predictability Guidelines, WCO, P 2.
213. World Economic Forum, (2019), The Global Competitiveness Report 2019, WEF, P VII.
214. World Economic Forum, et Global Alliance for Trade Facilitation, 2016, The Global Enabling Trade Report 2016, Geneva: World Economic Forum et Global Alliance for Trade Facilitation,
215. Worldbank,(2020), doing-business-2020, CHAPTER 6 Ease of doing business score and ease of doing business ranking,
216. Wuri, J., Widodo, T., & Hardi, A. (2023). Speed of convergence in global value chains: Forward or backward linkage. *Heliyon*, 9.
217. Xiaosong, Wang., Zhexi, Liu., Yue, Lv., Chunming, Zhao. (2019). Trade Barriers and Participation in the Global Value Chain: An Empirical Study Based on Anti-dumping toward China. *China & World Economy*, 27(2):86-106.
218. Xu, H. (2016). Domestic railroad infrastructure and exports: Evidence from the Silk Route. *China Economic Review*, 41, 129-147.
219. Xubei, Luo., Gary, Gereffi. (2019). Participation in Global Value Chains. *The Oxford Handbook of Structural Transformation*, 272-290.
220. Xubei, Luo., Xuejiao, Xu. (2018). Infrastructure, Value Chains, and Economic Upgrades. *World Bank Policy Research Working Paper*, N(8547), PP1-19.
221. Yanikkaya, H., Karaboga, H., & Altun, A. (2020). Implications of participation in global value chains for international trade network. *Applied Economics Letters*, 28,

222. Yanikkaya, H., Tat, P., & Altun, A. (2023). Do Lower Tariff Rates Promote Global Value Chain Participation?. World Trade Review.
223. Yue Chia Siow (2012'). "Production Networks and Asia's Trade Performance", Singapore Institute of International Affairs,
224. Zaki, C. (2015). How does trade facilitation affect international trade?. The European Journal of Development Research, 27, 156-185.
225. Zeybek, H. (2021). What role for railways in the eurasian supply chains?. Railway Transportation in South Asia, 269-292.
226. Zhang, H., Chen, Z., Zhang, D., Huo, J., & Li, Y. (2022). The Impact of a Complex Computer Numerical Model Based on Economic Cooperation on the Value Chain of International Trade Facilitation. Wireless Communications and Mobile Computing.
227. Zhang, J., & Wu, Z. (2018). Effects of trade facilitation measures on trade between China and countries along the Belt and Road Initiative. China's Belt and Road Initiative: Changing the Rules of Globalization, 227-241.
228. Zhang, R., Zhao, J., & Zhao, J. (2021). Effects of free trade agreements on global value chain trade----a research perspective of GVC backward linkage. Applied Economics, 53(44), 5122-5134.
229. Zheng, Han., Hongtao, Li. (2022). Transportation Infrastructure and Trade. Social Science Research Network, Japan and the World Economy, 64,
230. Zhuravleva, N., & Uryvaev, S. (2021). Modelling international interaction schemes in Eurasian transport corridors based on railway infrastructure. BULLETIN OF SCIENTIFIC RESEARCH RESULTS.

مواقع الأنترنت:

1. <https://data-explorer.oecd.org>
2. <https://encc.org.eg>
3. <https://databank.worldbank.org>
4. <https://fcsc.gov.ae>
5. <https://pcnmaroc.ma>
6. <https://worldmrio.com>
7. <https://www.mofa.gov.ae>
8. <https://www.oecd-ilibrary.org>
9. <https://www.tfafacility.org>
10. <https://www.oecd.org>
11. <https://www.wto.org>
12. www.albankaldawli.org

الحمد حق

الملحق رقم (1): نتائج اختبارات Pesaran and Xie 2021

Variable	CD*	P-value	Variable	CD*	P-value
DVX	0.01	0.989	Trade freedom	1.45	0.148
DVA	-2.00	0.045**	Train Transport	6.85	0.000***
FVA	-0.79	0.427	Plane Transport	0.66	0.511
GVC	-1.42	0.155	Investment	-2.24	0.025**
GDP	1.81	0.071*			

المصدر: مخرجات برنامج STATA 17.0

الملحق رقم (2): نتائج تقدير نموذج القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (FVA) للفترة 1990-2020

Variable	Coef.	Std. Err.	z	P-value
Trade freedom	0.713	0.176	4.03	0.000***
Train Transport	0.074	0.052	1.41	0.160
Plane Transport	-0.072	0.056	-1.27	0.203
GDP	0.538	0.321	1.67	0.094*
Investment	0.011	0.044	0.26	0.795
Lag of FVA	0.458	0.048	9.47	0.000***
Constant	-18.25	4.079	-4.47	0.000***
Observations	990	R-squared	0.965	
CD Pesaran, Xie (2021)	-1.03	P-value	0.304	

المصدر: مخرجات برنامج STATA 17.0

الملحق رقم (3): نتائج تقدير نموذج القيمة المضافة المحلية في الصادرات (DVA) للفترة 1990-2020

Variable	Coef.	Std. Err.	z	P-value
Trade freedom	0.482	0.119	4.02	0.000***
Train Transport	-0.064	0.098	-0.65	0.513
Plane Transport	0.113	0.103	1.09	0.276
GDP	-0.39	0.660	-0.59	0.554
Investment	0.025	0.081	0.30	0.761
Lag of DVA	0.256	0.047	5.42	0.000***
Constant	1.402	11.167	0.13	0.900
Observations	990	R-squared	0.982	
CD Pesaran, Xie (2021)	1.15	P-value	0.250	

المصدر: مخرجات برنامج STATA 17.0

الملحق رقم (4) نتائج تقدير نموذج القيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات (DVX) للفترة 1990-2020

Variable	Coef.	Std. Err.	z	P-value
Trade freedom	0.877	0.161	5.42	0.000***
Train Transport	-0.009	0.055	-0.16	0.875
Plane Transport	-0.045	0.028	-1.58	0.114
GDP	0.794	0.347	2.28	0.022**
Investment	0.028	0.060	0.46	0.643
Lag of DVX	0.382	0.055	6.93	0.000***
Constant	-17.2	4.564	-3.77	0.000***
Observations	990	R-squared	0.993	
CD Pesaran, Xie (2021)	-1.59	P-value	0.111	

المصدر: مخرجات برنامج STATA 17.0

الملحق رقم (5): نتائج تقدير نموذج مؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية (GVC) للفترة 1990-2020

Variable	Coef.	Std. Err.	z	P-value
Trade freedom	1.136	0.199	5.68	0.000***
Train Transport	0.031	0.051	0.60	0.550
Plane Transport	-0.068	0.043	-1.59	0.112
GDP	0.454	0.356	1.27	0.203
Investment	0.096	0.053	1.78	0.076*
Lag of GVC	0.262	0.036	7.27	0.000***
Constant	-22.36	2.952	-7.57	0.000***
Observations	1023	R-squared	0.988	
CD Pesaran, Xie (2021)	-1.05	P-value	0.296	

المصدر: مخرجات برنامج STATA 17.0

الملحق رقم (6): نتائج تقدير نموذج القيمة المضافة الأجنبية في الصادرات (FVA) للفترة 2007-2020

Variable	Coef.	Std. Err.	z	P-value
Trade freedom	0.403	0.190	2.11	0.035**
Train Transport	0.121	0.057	2.12	0.034**
Plane Transport	-0.011	0.006	-1.67	0.095*
GDP	0.323	0.070	4.58	0.000***
Investment	0.06	0.050	1.18	0.239
Quality of trade and transport-related infrastructure	0.056	0.032	1.72	0.085*
Ease of arranging competitively priced shipments	0.021	0.036	0.57	0.569
LPI	-0.086	0.060	-1.44	0.151
Lag of FVA	0.47	0.047	9.88	0.000***
Constant	-3.773	2.328	-1.62	0.105
Observations	462			

المصدر: مخرجات برنامج STATA 17.0

الملحق رقم (7): نتائج تقدير نموذج القيمة المضافة المحلية في الصادرات (DVA) للفترة 2007-2020

Variable	Coef.	Std. Err.	z	P-value
Trade freedom	0.566	0.147	3.84	0.000***
Train Transport	0.081	0.041	1.94	0.052*
Plane Transport	-0.008	0.005	-1.35	0.176
GDP	0.306	0.091	3.34	0.001***
Investment	0.06	0.034	1.78	0.076*
Quality of trade and transport-related infrastructure	0.013	0.032	0.40	0.689
Ease of arranging competitively priced shipments	0.028	0.022	1.25	0.213
LPI	-0.055	0.043	-1.27	0.203
Lag of DVA	0.656	0.066	9.91	0.000***
Constant	-6.773	2.286	-2.96	0.003***
Observations	462			

المصدر: مخرجات برنامج STATA 17.0

الملحق رقم (8) نتائج تقدير نموذج القيمة المضافة المحلية غير المباشرة في الصادرات (DVX) للفترة 2007-

2020

Variable	Coef.	Std. Err.	Z	P-value
Trade freedom	0.543	0.195	2.78	0.005***
Train Transport	0.071	0.050	1.41	0.159
Plane Transport	-0.012	0.006	-1.82	0.069*
GDP	0.3	0.071	4.20	0.000***
Investment	0.105	0.049	2.12	0.034**
Quality of trade and transport-related infrastructure	0.059	0.046	1.28	0.200
Ease of arranging competitively priced shipments	0.063	0.028	2.21	0.027**
LPI	-0.151	0.063	-2.36	0.018**
Lag of DVX	0.415	0.065	6.32	0.000***
Constant	-3.469	2.340	-1.48	0.138
Observations	462			

المصدر: مخرجات برنامج STATA 17.0

الملحق رقم (9): نتائج تقدير نموذج مؤشر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية (GVC) للفترة 2007-2020

Variable	Coef.	Std. Err.	z	P-value
Trade freedom	0.464	0.183	2.52	0.012**
Train Transport	0.099	0.053	1.87	0.061*
Plane Transport	-0.013	0.006	-1.90	0.058*
GDP	0.338	0.072	4.67	0.000***
Investment	0.075	0.050	1.48	0.140
Quality of trade and transport-related infrastructure	0.05	.038	1.31	0.191
Ease of arranging competitively priced shipments	0.044	.032	1.36	0.173
LPI	-0.113	.065	-1.73	0.083*
Lag of GVC	0.421	.053	7.86	0.000***
Constant	-3.33	2.349	-1.42	0.156
Observations	462			

المصدر: مخرجات برنامج STATA 17.0

