

أثر تسهيلات التجارة في التجارة البينية لدول منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى

نيفين محمد إبراهيم طريح

أستاذة مساعدة في كلية التجارة وإدارة الأعمال، جامعة حلوان.

مقدمة

في إطار المستجدات الإقليمية والدولية التي يشهدها الاقتصاد العالمي منذ منتصف تسعينيات القرن الماضي، تشكّلت ملامح جديدة لهذا الاقتصاد العالمي بمختلف أبعاده، المحلية منها والإقليمية والدولية. وفي هذا السياق، أصبحت التكتلات الإقليمية من أهم الترتيبات والأدوات التجارية التي تشكّل أركان النظام العالمي الجديد. وقد اكتسبت التكتلات التجارية الإقليمية خلال الأعوام الماضية أهمية متزايدة على صعيد الاقتصاد الدولي، وأصبحت كل دولة في الوقت الراهن عضواً في تجمّع تجاري واحد على الأقل. وتفيد إحصاءات منظمة التجارة العالمية بأن هناك ما يزيد على ٥٠٥ اتفاقيات إقليمية تم الإبلاغ عنها للمنظمة حتى منتصف عام ٢٠١١، وثمة في العام نفسه نحو ٣١٣ اتفاقية معمولاً بها. وتهيمن تلك الاتفاقيات على نحو ٥٠ بالمئة من إجمالي التجارة العالمية.

وتفيد الإحصاءات بأن مناطق التجارة الحرة والاتفاقيات التجارية الجزئية تستحوذ على ٩٠ بالمئة من إجمالي الاتفاقيات التجارية، والنسبة الباقية (١٠ بالمئة) تنقسمها المستويات الأعلى للتكامل التجاري^(١).

وترجع الجذور النظرية للاهتمام بموضوع التكتلات الاقتصادية إلى فترات الخمسينيات والستينيات من القرن الماضي، وهي الفترات التي رافقت بناء واستكمال منظومة الاتحاد الأوروبي بمختلف مستوياته. وقد تزامن هذا مع بروز كثير من الكتابات النظرية والتطبيقية التي اهتمت بالفكر التكاملية الإقليمية، حيث انصبّ اهتمامهم على ما يحققه التكامل التجاري من آثار ساكنة تتمثل في خلق وتحويل للتجارة. وقد تعرضت وجهة النظر هذه لانتقادات بعض الاقتصاديين في السبعينيات من القرن الماضي، وأوضح هؤلاء أن المبررات المتعلقة بخلق وتحويل التجارة لا تتناسب مع الدول النامية، حيث لا تسمح لها هيكلها الاقتصادية الصغيرة والمتشابهة، ولا إمكاناتها المحدودة، من الاستفادة من المكاسب التي تتمثل في خلق وتحويل التجارة الناجمة عن التكامل التجاري. بناءً عليه، انصبّ تركيز هؤلاء الاقتصاديين ومن تبعهم من جيل ثان لفكر التكتلات على الآثار الديناميكية لقيام التكتلات على الدول الأعضاء، والتي تتمثل غالباً في أثر المنافسة وتحسين الكفاءة والاستفادة من وفورات النطاق والسعي لتبني سياسات مشتركة لإزالة القيود التي تنعكس على رفع تكاليف التجارة البينية وتقيدها^(٢).

في هذا الصدد، ومن منطلق أن الانضمام إلى كتلة إقليمية أصبح أمراً حتمياً للدول النامية، جاءت منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى ككيان عربي تجاري لمواجهة التطورات والمنافسة الدولية التي يفرضها النظام العالمي الجديد، وللحفاظ في الوقت نفسه على المصالح الاقتصادية

< <http://www.wto.org> >.

(١)

(٢) علاوي محمد الحسن، «الإقليمية الجديدة: المنهج المعاصر للتكامل الاقتصادي الإقليمي»، الباحث، العدد ٧ (٢٠٠٩-٢٠١٠)، ص ١٠٧-١٠٨.

العربية وتعزيزها بما يتناسب مع الكيان الاقتصادي التجاري الدولي المتعدد الأطراف^(٣).

وقد دخلت منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى (الغافتا) حيز التنفيذ في كانون الثاني/يناير ٢٠٠٥، بعد رحلة استمرت ثمانية أعوام في استكمال بناء المنطقة. وأصبحت معظم السلع ذات المنشأ العربي المتبادلة بين الدول الأعضاء في المنطقة - ١٨ دولة حتى نهاية عام ٢٠١٠ - معفاة من جميع الرسوم والضرائب الجمركية ذات الأثر المائل. وبالرغم من تخفيض التعريفات الجمركية تدريجياً ووصولها إلى الصفر مع مطلع عام ٢٠٠٥، كانت استفادة التجارة العربية أقل كثيراً مما كان متوقفاً، حيث بلغت نسبة التجارة البينية إلى إجمالي التجارة الخارجية للدول الأعضاء في الغافتا نحو ٩,١ بالمئة في متوسط الفترة ١٩٩٨ - ٢٠١٠. ولم تتغير هذه النسبة كثيراً عما كانت عليه قبل أعوام سابقة لإنشاء الغافتا، إذ قدّرت بحوالي ٩ بالمئة خلال الفترات ١٩٩٣ - ١٩٩٧. وقد تناقصت نسبة التجارة العربية البينية إلى إجمالي التجارة العربية من ١٠,٧٦ بالمئة إلى ٨,٥٦ بالمئة في نهاية عام ٢٠١٠^(٤).

علاوة على ما سبق، فإن الطبيعة الهيكلية للتجارة العربية البينية ما زالت تكتسب السمات نفسها التي ظلت تميّزها لعقود طويلة قبل إنشاء الغافتا؛ إذ لا تزال صناعات النفط والمعادن والكيمائيات تحتل النسبة الأكبر من هيكل التجارة العربية البينية. كما يتسم التبادل التجاري البيني بالتركز الجغرافي الشديد بين مجموعة من الدول المتجاورة جغرافياً، أو التي ترتبط معاً باتفاقيات تجارية في إطار المنطقة العربية، وهو ما يعني أن هناك الكثير من المعوقات الأخرى غير الجمركية تحول دون تسهيل مرور التجارة العربية البينية وتدفعها، بل إن تأثير هذه العقبات السلبي أقوى من المنافع والإيجابيات المتوقعة جراء تنفيذ تخفيضات جمركية في إطار تنفيذ الغافتا. ومن هذا المنطلق يجب تحديد أهم المعوقات المرتبطة بتسهيل تدفق التجارة البينية في إطار الغافتا ومدى تأثيرها في التبادل التجاري العربي البيني، ومن ثم التعرف على ما إذا كان يمكن التعويل على تحسين تلك التسهيلات عاملاً من العوامل التي تحقق بالفعل منافع للتجارة العربية البينية تفوق التأثير الحالي لإزالة القيود الجمركية، وبالتالي الخروج باستراتيجية مقترحة للتعاون لتعزيز التجارة العربية البينية.

١ - إشكالية وأهمية البحث

تعتبر منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى نموذجاً لتعاون اقتصادي عربي، هدفه الأساسي تحريك منافع التجارة لصالح أعضائه من خلال الاستناد إلى خفض الضرائب الجمركية وجميع الرسوم ذات الأثر المماثل، إضافة إلى إلغاء القيود غير الجمركية التي تحد من مسار التبادل التجاري العربي البيني. ولكن ما حدث بالفعل هو أنه في غضون ثمانية أعوام من بدء المرحلة

(٣) International Trade Negotiations, Regional Integration and South-South trade, especially in Commodities, paper prepared by the UNCTAD secretariat 2010.

(٤) جامعة الدول العربية، الأمانة العامة [وآخرون]، التقرير الاقتصادي العربي الموحد، ٢٠١٠ (القاهرة: الأمانة العامة؛ أبوظبي: صندوق النقد العربي، الدائرة الاقتصادية والفنية، ٢٠١٠).

الانتقالية لإقامة المنطقة، أي من مطلع عام ١٩٩٨ حتى مطلع عام ٢٠٠٥، استمرت التعريفات الجمركية في الانخفاض التدريجي حتى وصلت إلى الصفر، بينما ما زال هناك كثير من القيود غير الجمركية، من إجراءات ورسوم واشتراطات، قائمة في إطار التبادل التجاري داخل المنطقة العربية. ونتيجة ذلك هي أن التبادل التجاري العربي البيني لا يزال ضعيفاً ومتواضعاً مقارنة بنظيره على مستوى التكتلات الإقليمية الدولية الأخرى. فمثلاً، تقدر التجارة البينية للاتحاد الأوروبي إلى إجمالي تجارته الخارجية بنحو ٦٤ بالمئة في عام ٢٠١٠، وتقدر التجارة البينية لدول اتحاد الآسيان نحو ٣١ بالمئة لإجمالي تجارته البينية، وتبلغ نحو ٢٢ بالمئة لمنطقة الميركسور خلال العام نفسه^(٥).

انطلاقاً مما سبق، تتبع أهمية الورقة البحثية الحالية من أن هناك معوقات غير جمركية تحدّ من تأثير تنفيذ الاتفاقية في حجم التجارة العربية البينية. بل الأبعد من ذلك هو أنه في حين تضمّن البرنامج التنفيذي للغافنا عناصر لتخفيض القيود غير الجمركية، ما زال هناك مسببات وعوائق وإشكالات تحول دون تخفيض تلك القيود، وهو ما يلقي الضوء على قضية أخرى أكثر أهمية من عناصر البرنامج التنفيذي ذاته، ألا وهي تسهيلات التجارة التي تتضمن جميع العوامل المادية والمؤسسية والإجرائية والمالية، المرتبطة ببنية النقل والاتصالات والشحن والجمارك والخدمات الداعمة للتجارة عبر الحدود الدولية، في إطار منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى. إذن، الأمر يتطلب تحليل واقع تلك التسهيلات في الدول العربية، وكيف تتسبب في إعاقه التجارة البينية، ومن ثم وضع تصوّرات لتحسين حجم وأداء التجارة البينية بين الدول أعضاء الغافنا، والوصول إلى صيغة جديدة للتعاون التجاري لتسهيل مرور تعاملات السلع والبضائع عبر الحدود العربية.

٢ - فرضية وهدف البحث

تسعى الورقة البحثية الحالية إلى اختبار فرضية أن تسهيلات التجارة تؤثر إيجابياً في حجم التجارة البينية لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى بصورة أكبر من تأثير خفض التعريفات الجمركية. ومن أجل اختبار الفرضية الرئيسية للبحث، تهدف الدراسة الحالية إلى اختبار أثر قيام منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى في أداء التجارة البينية للمنطقة، ودور تسهيلات التجارة، وذلك لاقتراح عدد من الأولويات والخيارات التي تعمل على دعم التعاون التجاري العربي، وتساهم في تحسين تأثير الغافنا في نمو التجارة العربية البينية.

٣ - المنهج والأساليب المستخدمة

يعتمد البحث على المنهج الاستقرائي، حيث تم استقراء واقع منطقة التجارة الحرة العربية بأنها لا تحقق منافع ملموسة للتجارة العربية البينية، ومن ثم تجميع البيانات والإحصاءات المتعلقة بتطور التجارة العربية البينية، والاستناد إلى مؤشرات تتعلق بتسهيلات

التجارة في الدول الأعضاء. وتحليل تلك البيانات ودراسة وضعها الراهن، يتم التوصل إلى نتائج بشأن مدى صحة فرضية الدراسة وانطباقها.

وقد اعتمد البحث على الأسلوب الوصفي، وذلك من خلال العرض المختصر للبرنامج التنفيذي للغافتا وأهم القضايا الفنية المرتبطة به. كذلك تم الاستناد إلى الأسلوب التحليلي بهدف عرض التطور في أداء التجارة البينية للدول الأعضاء قبل تنفيذ الغافتا وبعدها، وذلك باستخدام مجموعة من المؤشرات الكمية. وتم كذلك تحليل تطور بعض أهم المؤشرات المتعلقة بتسهيلات التجارة، وذلك على مستوى الدول العربية الأعضاء في الغافتا. كما استندت الورقة البحثية إلى الأسلوب القياسي، وذلك لتقدير أثر التخفيض التدريجي للتعريف الجمركية في حجم التجارة العربية البينية، كما تم تقدير أثر تسهيلات التجارة في حجم التجارة العربية البينية، والاستناد إلى أسلوب المحاكاة، للوصول إلى صيغة مقترحة من أجل تحسين أثر تسهيلات التجارة في حجم التجارة العربية البينية.

٤ - أجزاء البحث

تنقسم الورقة البحثية الحالية إلى ستة أجزاء، بعد المقدمة التي شكّلت الجزء الأول. ويذهب الجزء الثاني إلى استعراض أهم تجارب التكامل التجاري العربي بشكل موجز، وصولاً إلى منطقة التجارة العربية الحرة الكبرى، ثم توصيف للوضع التنفيذي الحالي وأهم مشكلات التنفيذ التي أثّرت في أداء التجارة العربية البينية. ويتم في الجزء الثالث التطرق إلى تحليل وقياس أثر قيام منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى في حجم التجارة البينية للغافتا، وذلك باستخدام مؤشرات كمية ونماذج إحصائية. ويتناول الجزء الرابع من الدراسة تحليل تسهيلات التجارة وقياس تأثيرها في حجم التجارة البينية للمنطقة. أما الجزء الخامس، فيتم فيه عرض لأهم خيارات السياسة باستخدام أسلوب المحاكاة، لتعزيز دور تسهيلات التجارة في دعم التجارة العربية البينية. وأخيراً يذهب الجزء السادس إلى عرض أهم النتائج والاستنتاجات.

أولاً: تجارب التعاون التجاري العربي، وصولاً إلى منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى

يتعرض الجزء الحالي لمحاولات التعاون العربي التجاري قبل إنشاء منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، كما يتعرض لأهم القضايا التطبيقية التي تواجهها منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، والموقف التنفيذي الحالي للمنطقة، لما لذلك من انعكاسات على هيكل التجارة العربية البينية وحجمها وأدائها خلال مراحل تنفيذها حتى الوقت الراهن.

١ - ما قبل منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى

بدأت محاولات التكامل التجاري العربي منذ إنشاء جامعة الدول العربية عام ١٩٤٥، حيث أخذت الدول العربية في إصدار قرارات وصياغة اتفاقيات لتحقيق اندماج اقتصادي إقليمي. وكانت اتفاقية تسهيل التبادل التجاري وتنظيم تجارة الترانزيت المحاولة الأولى للتكامل في عام

١٩٥٣. وفي عام ١٩٥٧ تم توقيع اتفاقية الوحدة الاقتصادية العربية بين دول الجامعة. وبعد حوالي سبعة أعوام، أصدر مجلس الوحدة الاقتصادية العربية قراراً بإقامة سوقاً عربياً مشتركاً قوامه تنفيذ تخفيضات جمركية تدريجية على المنتجات العربية المتبادلة. ولم يُكتب للمحاولات والخطوات السابقة النجاح، حيث كانت المصالح السياسية للدول الأعضاء تسيطر دائماً على تلك المحاولات. وفي عام ١٩٨١ قامت الدول العربية بإبرام اتفاقية تيسير وتنمية التبادل التجاري. وقد شكّلت تلك الاتفاقية أساس قيام الغافتا في ما بعد. وقامت الدول العربية، باستثناء الجزائر جيبوتي وجزر القمر، بتوقيع الاتفاقية التي دخلت حيز التنفيذ عام ١٩٨٣، من دون أن تحدد الاتفاقية الالتزامات الكمية والزمنية للتنفيذ. ومنذ منتصف التسعينيات، وتزامناً مع إنشاء منظمة التجارة العالمية وما أوجدته من نظام تجاري متعدد الأطراف، علاوة على تنامي الاتفاقيات الثنائية بين دول متقدمة ودول نامية، وخاصةً في إطار انطلاق اتفاقيات الشراكة الأوروومتوسطية التي أصبح كثير من الدول العربية أهم أطرافها، فإن فكرة التكامل التجاري العربي الإقليمي تم إحيائها مرة أخرى. على هذا النحو، أقر المجلس الاقتصادي والاجتماعي للجامعة في عام ١٩٩٧ إعلان قيام منطقة تجارة حرة عربية كبرى، بحيث يتم إجراء تخفيض تدريجي للتعريف الجمركية بدءاً من عام ١٩٩٨، وعلى مدار ١٠ أعوام، خفضت في ما بعد إلى سبعة أعوام لتصبح الجمارك على التجارة العربية السلعية البينية صفرًا مع مطلع عام ٢٠٠٥^(٦).

وقد وقّعت تلك الاتفاقية وقتها ١٤ دولة عربية هي الدول الأعضاء في اتفاقية تيسير وتنمية التبادل التجاري، باعتبار أن ذلك شرط أساسي للانضمام إلى اتفاقية منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، باستثناء الصومال وموريتانيا اللتين لم تنضما إلى اتفاقية منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى^(*).

٢ - منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى (العناصر، الموقف التنفيذي، القضايا والإشكالات)

يستند برنامج الغافتا التنفيذي إلى عدد من القواعد والعناصر التي تعتبر اتفاقية تيسير وتنمية التبادل التجاري أساساً لها، وذلك لتحقيق الهدف الرئيسي للاتفاقية، ألا وهو دعم التبادل التجاري البيني بين الدول الأعضاء. ومن أهم العناصر الرئيسية للاتفاقية أنه يتم تحرير جميع السلع العربية المتبادلة وفقاً لأسلوب التحرير التدريجي بنسب متساوية (١٠ بالمئة) خلال فترة ١٠ أعوام تبدأ من أول كانون الثاني/يناير ١٩٩٨ لينتهي التخفيض في كانون الثاني/يناير

(٦) انظر: Abdullah M. Al Obaidan, «Gain from Regional Trade Integration: The Case of the Arab Countries,» *Journal of King Abdulaziz University*, vol. 14, no. 1 (2000), pp. 3-16, and N. Peridy, «Toward a Pan Arab Free Trade Agreement,» *Developing Economies*, vol. 43, no. 3 (2007), pp. 333-335.

(*) حتى نهاية ٢٠١٠، بلغ عدد الدول الأعضاء ١٨ دولة، وهي الأردن، الإمارات، البحرين، الجزائر، تونس، السعودية، سورية، العراق، عُمان، قطر، الكويت، لبنان، ليبيا، مصر، المغرب والدولتان الأقل نمواً هما السودان واليمن اللتان تنتهي مرحلتها التطبيقية عام ٢٠١٢، وتحظى فلسطين بمعاملة خاصة في إطار المنطقة.

٢٠٠٥. وقد أجازت الاتفاقية استثناء بعض المنتجات الصناعية المتبادلة من التخفيض التدريجي للرسوم والتعريفات الجمركية، بشرط ألا تزيد قيمة السلع المستثناة للدولة العضو عن ١٥ بالمئة من قيمة صادراتها البينية. وقد أقرت الاتفاقية بأن تنتهي جميع الاستثناءات الممنوحة مع نهاية المرحلة الانتقالية لتنفيذ الغاфта. ومن جهة أخرى أقرت الاتفاقية أن من حق الدول الأعضاء أن تتقدم بقائمة من المنتجات الزراعية المستثناة من التخفيض الجمركي خلال مواسم إنتاج تلك السلع في الدولة العضو، في ما يعرف بالروزنامة الزراعية، وذلك حتى تستطيع الدولة العضو تعديل هيكل إنتاجها الزراعي تجاه تشكيلة زراعية تنافسية. وقد اشترطت الاتفاقية أن تقدم كل دولة عضو قائمة مكوّنة من ١٠ منتجات زراعية كحد أقصى ولفترة لا تتجاوز ٤٥ شهراً لإجمالي المنتجات. وفي عام ٢٠٠١، تم وفقاً لقرار مجلس الجامعة تقليص السلع الزراعية المستثناة إلى ٧ منتجات بحد أقصى مدته ٣٥ شهراً كفترة إجمالية لكل دولة. وقد أقرت الاتفاقية بأن ينتهي العمل بالروزنامة الزراعية في موعد أقصاه تاريخ الانتهاء من تنفيذ البرنامج، وبأنه لا يجوز منح استثناءات أخرى لسلع زراعية خارج نطاق الروزنامة. ووفقاً للاتفاقية، تُعتبر السلع عربية المنشأ عندما لا تقل القيمة المضافة المحلية عن ٤٠ بالمئة من إجمالي قيمتها النهائية، وقد تصل إلى ٢٠ بالمئة في حالة الصناعات التجميعية. وقد طالبت بعض الدول بصيغة أكثر تشدداً، بأن تكون النسبة ٦٠ بالمئة. وأقر المجلس بإعداد قواعد منشأ تفصيلية للسلع العربية المتبادلة، بحيث يتم العمل بقواعد المنشأ العامة بصورة مؤقتة خلال المرحلة الانتقالية للغاфта، ومع نهاية عام ٢٠٠٧ يتم البدء في تطبيق قواعد منشأ تفصيلية للسلع العربية. إضافة إلى ما سبق، أقر المجلس الاقتصادي والاجتماعي للجامعة منح معاملة تفضيلية للدول العربية الأقل نمواً، وهي السودان واليمن وفلسطين، بحيث تتمتع فلسطين بالإعفاء الكامل من أي رسوم وضرائب ذات أثر مماثل. أما بالنسبة إلى اليمن والسودان، فقد أقرت الاتفاقية أن تبدأ كلٌّ منهما التخفيض التدريجي للتعريفات الجمركية والرسوم بدءاً من عام ٢٠٠٦، وتستكمل عملية التخفيض في نهاية عام ٢٠١٠، ثم مُدّدت في ما بعد إلى عام ٢٠١٢^(٧).

وقد واجه تطبيق منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى كثيراً من الإشكالات؛ إذ لا يزال هناك عديد من القضايا القائمة التي تحول دون سريان منافع الاتفاقية بشكل عادل لجميع الدول الأعضاء^(٨):

ففيما يتعلق بالاستثناءات، كان من المفترض أن ينتهي العمل بها في عام ٢٠٠٢، ولكن كلاً من تونس والمغرب ومصر ظلت تطبق الاستثناءات بعد هذا التاريخ. ولا شك أن استمرارية وجود القوائم السلبية والاستثناءات قللت من احتمالات الاستفادة الكاملة من منطقة التجارة

(٧) معتصم رشيد سليمان، منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى: الاندماج الإقليمي، التطبيق، النتائج الاقتصادية (تونس: جامعة الدول العربية، الأمانة العامة، ٢٠١٠)، ص ٢٦-٣١.

(٨) محمود ببلي وهاجر بغاصة، «أثر منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى على التجارة السورية بعد التطبيق الكامل»، المركز الوطني للسياسات الزراعية، سورية، ورقة عمل رقم ٤٠ (٢٠٠٨)، ص ٢٣-٢٦، <http://www.shebacss.com/docs/economic6.pdf>.

الحرّة العربيّة الكبرى. ومن جهة أخرى، على الرغم من انتهاء العمل بالروزنامة الزراعيّة في شباط/فبراير ٢٠٠٥، أوقفت مصر العمل بها في نهاية عام ٢٠٠٦، بينما تمّ تجديد العمل بالروزنامة الزراعيّة للبنان إلى عام ٢٠١١. ومن جهة أخرى، تقوم بعض الدول بالتحايل على تطبيق الروزنامة الزراعيّة. كما أن كثيراً ما يحدث تعارض بين الروزنامة المطبّقة في إطار الاتفاقيات الثنائيّة وتلك المطبّقة في إطار الغافتا. كما لم يتمّ استكمال قواعد المنشأ التفصيليّة للسلع العربيّة المتبادلة داخل الدول الأعضاء؛ فحتى منتصف عام ٢٠١٠، تمّ الانتهاء من إعداد قواعد منشأ تفصيليّة لنحو ٥٠ بالمئة فقط من السلع المدرجة في جداول التعريف الجمركيّة. ومما لا شك فيه أن هذا التأخير في إعداد مشروع تفصيلي لقواعد منشأ عربيّة من شأنه تأخير الاستفادة الكاملة من الغافتا. ومن العوامل التي تعيق الاستفادة الكاملة من الغافتا هو أنه ما زالت بعض الدول لا تطبّق التخفيض الجمركي الكامل، حيث تقدم كلٌّ من اليمن والسودان في عام ٢٠٠٨ بطلب إلى الأمانة العامة للجامعة لتعديل جدول الشرائح الجمركيّة المتبقية من التخفيض حتى عام ٢٠٠٨، حيث كان السودان قد وصل بالتطبيق إلى مستوى ٦٠ بالمئة، ووصل اليمن إلى مستوى ٦٤ بالمئة، على أن يستمرّ بتطبيق التخفيض بدءاً من عام ٢٠٠٩ بنسبة ٧٠ بالمئة لكلّ منهما، وصولاً إلى التخفيض الجمركي الكامل في مطلع عام ٢٠١٢. هذا إلى جانب انضمام الجزائر رسمياً إلى المنطقة عام ٢٠٠٩، واعتبار آذار/مارس ٢٠٠٩ تاريخاً رسمياً لبدء الجزائر تنفيذ الإعفاءات الجمركيّة الكاملة للسلع المتدفقة إلى أراضيها من الدول العربيّة الأعضاء في إطار الغافتا. ومن أبرز القيود الحاليّة التي تواجه الغافتا، تمسكّ الجزائر بإدراج عدد كبير من السلع العربيّة المستوردة على القائمة السلبية^(٩).

إضافة إلى ما سبق، لم يتمّ حتى الآن توحيد، أو حتى اعتماد، المواصفات العربيّة، وهو ما قلل من حجم الاستفادة من منطقة التجارة الحرة العربيّة الكبرى حتى بعد تخفيض التعريف الجمركيّة إلى الصفر، كما أنه لا يتمّ الاعتراف المتبادل بالشهادات الفنيّة والصحيّة. و يجري حالياً العمل على توحيد تلك المواصفات في إطار المنظمة العربيّة للتنمية الصناعيّة والتعدين، والتوصل إلى قائمة إلزاميّة لهذه المواصفات، والاعتراف المتبادل بشهادات المطابقة. وقد زاد عدد المواصفات العربيّة المعتمدة من ٣١٢٨ مواصفة في نهاية عام ٢٠٠٦ إلى ٨٩٥٤ مواصفة في نهاية عام ٢٠١٠. من جهة أخرى، لا يزال العمل جارياً لتوحيد هيكل الرسوم والمصاريف النقديّة والماليّة وتوحيد مسمياتها في الدول أعضاء الغافتا^(١٠).

استناداً إلى ما سبق، يمكن استنتاج أن الأدوات التي استُخدمت في إطار اتفافية منطقة التجارة الحرة العربيّة الكبرى هي إما غير كافية وإما أن هناك منظومة من المعوقات التشريعيّة والمؤسسية التي حالت دون تطبيق تلك الأدوات ووقفت عائقاً أساسياً أمام التطبيق الكامل

(٩) اللجنته الاقتصاديّة والاجتماعيّة لغربي آسيا (الإسكوا)، الاستعراض السنوي للتطورات في مجال العولمة والتكامل الإقليمي في البلدان العربيّة (بيروت: الإسكوا، ٢٠٠٩)، ص ٤٦-٥٥.

(١٠) المنظمة العربيّة للتنمية الصناعيّة والتعدين، «تقرير إنجازات مركز المواصفات والمقاييس للفترة ٢٠٠٧-٢٠٠٩».

لإقامة تجارة عربية بينية واسعة النطاق. وفي هذا الصدد، يجب التعرف بشكل تحليلي على مدى استفادة التجارة العربية البينية من قيام منظمة التجارة الحرة العربية - وذلك خلال فترات التنفيذ المرحلي إلى أعوام ما بعد التطبيق، من أجل الخروج بعدد من الاستنتاجات تتعلق بمدى ملاءمة الغافتا لدعم التجارة العربية البينية - أو إذا كان هناك آليات وأدوات جديدة مطلوبة لتفعيل منظمة التجارة الحرة العربية الكبرى وتعظيم فوائدها.

ثانياً: أثر منظمة التجارة الحرة العربية الكبرى في أداء التجارة العربية البينية

بالرجوع إلى كثير من الدراسات المعنية بقياس أثر التكتلات في التجارة البينية لأعضائها، يمكن استخدام عدد من الأساليب والمؤشرات الكمية والنماذج القياسية لتقدير وتحليل مدى تأثير الغافتا في تحسين حجم وأداء التجارة البينية للدول الأعضاء، وهذا ما يتم تناوله في الأجزاء اللاحقة. على الرغم من تصاعد الاهتمام بما يمكن أن تحققه منظمة التجارة الحرة العربية الكبرى من منافع متوقعة لأعضائها، وللمنطقة العربية ككل، ليس هناك سوى عدد قليل من الدراسات التي تطرقت إلى هذا الموضوع، وتوصلت في معظمها إلى عدم جدوى الغافتا في زيادة حجم التجارة العربية البينية إلى معدلات مرتفعة، وأرجعت ذلك إلى وجود عوائق هيكلية ومؤسسية، وقيود غير جمركية في المنطقة العربية^(١١).

١ - تحليل تطور حجم وهيكل التجارة البينية للغافتا

شهدت التجارة البينية نمواً بسيطاً خلال الفترات التي سبقت إنشاء منظمة التجارة الحرة العربية الكبرى والفترات التي لحقته، حيث ارتفعت قيمة التجارة البينية للمنطقة من نحو ٢٦ مليار دولار عام ١٩٩٦ إلى حوالي ٣٢ مليار دولار عام ٢٠٠٠، وكانت نسبة التخفيض الجمركي قد وصلت إلى ٣٠ بالمئة، ثم واصلت قيمة التجارة البينية ارتفاعها لتصل إلى نحو ٨٥ مليار دولار عام ٢٠٠٥، وذلك عند التطبيق الكامل للتعريفات الجمركية الصفوية. ووفقاً لأحدث

(١١) H. Al-Atrash and T. Yousef, «Intra-Arab Trade: Is it too Little?», *IMF Working Paper*, no. WP/00/10 (١١) (2000); Al Obaidan, «Gain from Regional Trade Integration: The Case of the Arab Countries;» T. Awad and A. Bakir, «Regional Trade Integration: A Comparative Study, The Case of GAFTA, COMESA, and SAPTA/SAFTA,» United Nations Conference on Trade and Development, Virtual Institute Research Material, 2008; N. Péridy, «The Greater Arab Free Trade Area: An Ex-post Appraisal within an Imperfect Competition Framework,» FEMISE Research Program, FEMISE Project nos. 32-03 (2009); N. Péridy and A. Ghoneim, «Regional Integration, Imperfect Competition and Welfare: The Experience of the Greater Arab Free Trade Area,» *Economie Appliquée*, vol. 52, no. 4 (2009), pp. 131-156; Yu-Feng L. Lee and Abdelaziz Gohar, «Trade and Intra-Regional Integration: Is Arab Region a Potential Candidate for Economic Union?» International Trade and Finance Association, 19th International Conference Working Paper, Paper 12, 2009, and Y. Hossam, «The Contribution of Trade to Growth of the Arab Countries's, FREIT Working Paper, WP97, November, 2009.

الإحصاءات، بلغ إجمالي قيمة التجارة البينية (الصادرات والواردات البينية) لدول أعضاء الغافتا في عام ٢٠١٠ نحو ١٥٢,٩ مليار دولار^(١٢).

ومن الملاحظ أن معدل نمو تجارة الدول الأعضاء مع العالم الخارجي كان دون منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، رغم أنه كان ينمو بمعدلات أقل بفارق بسيط عن معدل نمو التجارة البينية للمنطقة خلال الفترة ١٩٩٨ - ٢٠٠٤؛ فقد أخذت الصورة تتغير خلال الأعوام الستة الأخيرة لصالح التجارة خارج الغافتا، وهو ما يدل على وجود عوائق داخل المنطقة العربية تحدّ من توسيع التجارة البينية مقارنةً بنمو تجارتها على المستوى العالمي.

الجدول الرقم (١)

معدلات نمو التجارة البينية للغافتا خلال الفترة ١٩٩٤ - ٢٠١٠ (بالمئة)

متوسط معدل النمو السنوي للتجارة العربية خارج الغافتا	متوسط معدل النمو السنوي للواردات العربية خارج الغافتا	متوسط معدل النمو السنوي للصادرات العربية خارج الغافتا	متوسط معدل النمو السنوي للتجارة البينية	متوسط معدل النمو السنوي للواردات البينية	متوسط معدل النمو السنوي للصادرات البينية	الفترة
٩,٨	٥	١٤	١٤,٧	١٦,٩	١٣,٠٣	١٩٩٧ - ١٩٩٤
١٢,٩	١٢,٧	١٤,٤	١٣,٦	١٣,٢	١٤,١	٢٠٠٤ - ١٩٩٨
٢٢,١	٢١,٢	٢٠,٨	١٥,٦	١٤,٧	١٦,٤	٢٠١٠ - ٢٠٠٥

وعلى الرغم من ارتفاع قيمة التجارة العربية البينية خلال الأعوام اللاحقة لتطبيق الاتفاقية، فإن نسبتها إلى إجمالي التجارة الخارجية للدول الأعضاء سارت ببطء شديد خلال تلك الفترة، ودائماً ما تتمحور حول النسبة ٩ - ١٠ بالمئة. وباستبعاد الصادرات والواردات النفطية، نجد أن نسبة التجارة البينية إلى إجمالي التجارة العربية بلغت نحو ١٣,٥ بالمئة في متوسط الفترة ١٩٩٤ - ٢٠١٠.

الجدول الرقم (٢)

تطور حصة التجارة البينية للغافتا خلال الفترة ١٩٩٤ - ٢٠١٠ (بالمئة)

الفترة	نسبة التجارة البينية إلى إجمالي التجارة الخارجية للغافتا (بالمئة)	نسبة التجارة البينية إلى إجمالي التجارة الخارجية للغافتا من دون نفط (بالمئة)
١٩٩٧ - ١٩٩٤	٨,٨	١٢,٢٥
٢٠٠٤ - ١٩٩٨	٩,٣	١٤,٤٣
٢٠١٠ - ٢٠٠٥	٩,١	١٣,٢٥

المصدر: حُسبت بمعرفة الباحث استناداً إلى إحصاءات صندوق النقد العربي، والتقارير الاقتصادية العربية الموحد، جامعة الدول العربية، إعداد مختلفة.

(١٢) صندوق النقد العربي (٢٠٠٢ - ٢٠١٠)، أعداد مختلفة.

ومن جهة أخرى، تشير البيانات إلى أنه لم يترتب على إقامة منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى واستكمالها أي تغيير في الهيكل السلعي والجغرافي لنمط التبادل التجاري البيني للمنطقة؛ فبالرغم من مرور ما يزيد على ١٠ أعوام من بدء تنفيذ منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، لا يزال هيكل التجارة السلعية البينية للدول الأعضاء يميل إلى التركيز الشديد، حيث تسيطر المواد الخام والوقود المعدني على ما يزيد على ٥٠ بالمئة من إجمالي الصادرات البينية للمنطقة. وقد حافظت صادرات الأغذية والمشروبات علي ترتيبها في المكانة الثانية في هيكل الصادرات البينية للمنطقة طوال الفترة السابقة والفترة التالية لإنشاء الغافتا، وظلت الصادرات العربية من الكيماويات والبتر وكيميائيات تستحوذ على نسبة تتراوح بين ١٣ بالمئة و ١٥ بالمئة، ثم أخذت تلك النسبة تتراجع قليلاً، حيث بدأت الصادرات البينية من المنتجات المصنعة في النمو، فاكسب عدد من الدول العربية، منها الأردن وتونس والمغرب والإمارات، بعض المزايا النسبية في تصدير تلك المنتجات إلى المنطقة العربية، وظلت الصادرات البينية من الآلات والمعدات إلى الدول الأعضاء تستحوذ على حصة مستقرة تقريباً تتراوح بين ٣,٦ بالمئة و ٦ بالمئة. وفي ما يتعلق بهيكل الواردات البينية للدول الأعضاء، ظلت المجموعة المتعلقة بالمواد الخام والوقود المعدني تحتل المرتبة الأولى طوال الأعوام السابقة والأعوام التالية لتطبيق الغافتا. أما الواردات البينية داخل دول أعضاء الغافتا للآلات والمعدات فهي تحتل النسبة الأقل، وان كانت تلك النسبة قد أخذت في الارتفاع بعد أعوام قليلة من تطبيق الغافتا، حيث اكتسبت بعض دول المغرب، وكذلك لبنان والإمارات، بعض المزايا في تصدير تلك المنتجات إلى الأسواق العربية^(١٣).

من جهة أخرى، ترتفع درجة التركيز الجغرافي للتبادل التجاري داخل الغافتا، فتشير الإحصاءات إلى أنه قبل إنشاء الغافتا كان نحو ٧٠ بالمئة من التجارة البينية لدول مجلس التعاون العربي تتم بين بلدان المجموعة نفسها، وأصبحت تلك النسبة ٦٧ بالمئة في متوسط الفترة ٢٠٠٥ - ٢٠١٠. وتشير الإحصاءات أيضاً إلى أن أكثر من نصف التجارة البينية لدول المغرب العربي يتم مع دول تلك المنطقة، حيث بلغ نحو ٥٦ بالمئة خلال الفترة ٢٠٠٥ - ٢٠١٠، وكان يدور حول ٦٤ بالمئة منذ منتصف التسعينيات من القرن الماضي. وتدل الإحصاءات على أن نحو ٤٠ بالمئة من التجارة البينية لدول المشرق العربي إلى الغافتا موجهة إلى مجموعة الدول نفسها خلال الفترات السابقة لإنشاء الغافتا، وبلغت ٣٦ بالمئة في خلال الفترة ٢٠٠٥ - ٢٠١٠^(١٤).

الجدير بالذكر أن التحليل السابق لا يعطي مؤشراً كافياً لمدى استفادة الدول الأعضاء في المنطقة من زيادة تكاملها التجاري بعد إنشاء منطقة التجارة الحرة. ويتم الاستناد إلى عدد من المؤشرات لتعكس تأثير الغافتا في تحسين التكامل التجاري البيني للدول الأعضاء درجة وأداء وإمكانات.

(١٣) سمية كبير، «أداء التجارة العربية البينية، ٢٠٠٠ - ٢٠٠٤»، مجلة اقتصاديات شمال أفريقيا (جامعة الجزائر)، العدد ٥ (٢٠١٠)، ص ٧٩ - ٨٢.

٢ - تحليل أداء وإمكانات التكامل التجاري داخل الغافتا باستخدام مؤشرات كمية

لكي تستنى معرفة مدى مساهمة إنشاء منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى في تحسين مستوى الأداء والتكامل البيني للصادرات والواردات للدول الأعضاء، سيتم الاستناد إلى عدد من المؤشرات الكمية التي تم استخدامها في كثير من الدراسات التطبيقية^(١٥):

أ - مؤشر كثافة التجارة البينية

يعكس هذا المؤشر حصة التجارة البينية للدولة، أولئك التكتل، لإجمالي تجارة الدولة أو التكتل إلى الأهمية النسبية للتجارة الاجمالية للدولة أو التكتل لإجمالي التجارة العالمية.

$$TI_{gafsa} = \frac{T_{gg} / T_{ig}}{T_{ig} / T_w}$$

حيث (T_{gg}) تعبر عن التجارة البينية لمنطقة الغافتا، بينما (T_{ig}) تعبر عن التجارة الإجمالية الخارجية للغافتا. وتشير (T_w) إلى إجمالي التجارة العالمية. وكلما زادت قيمة المؤشر عن الواحد الصحيح، دلت على كثافة تجارية بينية أكبر مع التكتل، مقارنةً بالتجارة مع العالم الخارجي. ولكن الأهم هو تتبع تطور قيمة المؤشر خلال الفترات الزمنية المختلفة للتعرف على مدى اتجاه التجارة البينية للارتفاع أو الانخفاض، بما يعكس زيادة أو تناقص فرص التكامل التجاري الإقليمي الذي تحققه الاتفاقية لأعضائها. وتشير بيانات الجدول الرقم (٣) إلى أن بالرغم من ارتفاع قيمة مؤشر كثافة التجارة عن الواحد الصحيح خلال جميع الفترات المذكورة في الجدول، فإن قيمة المؤشر أخذت اتجاهًا نزوليًا منذ عام ٢٠٠٠ حتى عام ٢٠١٠. ويشير التحليل السابق إلى أن إقامة منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى لم تنجح في تكثيف التجارة بين الدول الأعضاء، بل على العكس، اتجهت تجارة الدول الأعضاء مع العالم الخارجي إلى النمو بمعدل أكبر من نمو التجارة البينية. وبحساب قيمة المؤشر على مستوى الدول الأعضاء، تُعتبر الإمارات والمغرب والكويت وقطر من الدول التي شهدت انخفاضاً ملموساً في قيمة مؤشر كثافة التجارة داخل الغافتا، بينما يُعتبر العراق من الدول التي اتجهت إلى تكثيف تجارتها بشدة داخل المنطقة العربية في إثر قيام الغافتا، ولاسيما بسبب زيادة وارداتها البينية من الدول الأعضاء. والجدير بالذكر أن قيمة المؤشر تنخفض عن الواحد الصحيح في الجزائر وليبيا منذ الأعوام الثلاثة الأخيرة، وهو ما يدل على أن معظم تجارة تلك الدولتين تتم مع العالم الخارجي، علاوة على عدم انضمام الجزائر إلى الغافتا قبل عام ٢٠٠٩. وقد تم تأكيد النتائج السابقة باستخدام مؤشري كثافة الصادرات البينية وكثافة الواردات البينية. وأشارت البيانات إلى أن بالرغم من أن مؤشر كثافة الصادرات يزيد على الواحد الصحيح، فإن قيمته تتجه إلى التناقص رغم ارتفاعها في الأعوام الأولى لتطبيق الاتفاقية،

D. Cheong, «Methods for Ex Ante Economic Evaluation of Free Trade Agreements.» Working Paper Series on Regional Economic Integration, Asian Development Bank, no. 52 (2010), pp. 3-9.

مقارنةً بالأعوام السابقة لها، وهو ما يدل على أن صادرات العالم الخارجي إلى منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى أخذت تنمو بمعدل يفوق نمو الصادرات البينية داخل المنطقة. أما في ما يتعلق بتطور مؤشر كثافة الواردات البينية، فبِإِلاَحَظ من بيانات الجدول أن قيم المؤشر تتجه إلى الانخفاض بعد عام ٢٠٠٠، وهو ما يشير إلى أن واردات العالم الخارجي من منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى تتجه إلى النمو بمعدل أعلى من نمو الواردات البينية.

ب - مؤشر التوجه الإقليمي التجاري الذاتي

يمكن اللجوء إلى مؤشر آخر، وهو التوجه التجاري نحو التكامل. ويوضح ميل التكتل للتبادل التجاري مع العالم الخارجي مقارنةً بالميل إلى التبادل داخل التكتل نفسه. ويتخذ المؤشر الصيغة التالية $(HI_r - HE_r)/(HI_r + HE_r)$ ، حيث (HI_r) تشير إلى $(t_{or}/t_{ow})/(t_{rr}/t_{rw})$ ، حيث (t_{rr}) التجارة البينية للغافتا، (t_{rw}) التجارة الإجمالية للغافتا، وتشير (t_{or}) إلى تجارة الغافتا للعالم الخارجي - مستبعداً منها التجارة البينية للغافتا، و (t_{ow}) التجارة الكلية العالمية مستبعداً منها تجارة الغافتا، و (HE_r) تشير إلى $(1 - (t_{rr}/t_{rw})) / (1 - (t_{or}/t_{ow}))$ ، وتتراوح قيمة المؤشر بين (-١) و(١). لو كانت قيمة المؤشر موجبة وتتجه إلى الارتفاع، فهذا يدل على أن معظم التجارة الإجمالية للتكتل يميل إلى التكتف والتوجه داخل التكتل، والعكس صحيح لو اتجهت القيمة إلى التناقص. وبصفة عامة، إذا انخفضت قيمة المؤشر دون الصفر، فهذا يعني أن لدى التكتل قاعدة تجارية أكثر كثافة واتجاهاً إلى الخارج. وبمتابعة قيم المؤشر خلال الأعوام المختلفة، يُلاحَظ أن قيمة المؤشر أكبر من الصفر، سواء للمنطقة ككل أو لمعظم الدول، بمعنى أن قاعدة التبادل التجاري تكون أكثر اتجاهاً بين الدول الأعضاء، وهذا مرجعه إلى الانفتاح التجاري وخلق التجارة الذي أحدثته الغافتا، وخاصة التعريف الصفرية، ولكن قيمة المؤشر تتجه إلى الانخفاض بصورة ملحوظة، وهو ما يدل على أن الغافتا لم تنجح في تكثيف التجارة العربية البينية بمعدل أكبر من تكثيفها للخارج، وأن هناك ثمة عوامل أخرى تؤدي إلى تراجع فرص وإمكانات تكثيف وتوجيه التجارة بين الدول أعضاء الغافتا. وعلى مستوى الدول الأعضاء، تتجه قيمة المؤشر إلى التناقص بصورة واضحة لمعظم الدول، ولاسيما الإمارات والبحرين وعمان وقطر والكويت ومصر والمغرب ولبنان. والجدير بالذكر أنها أخذت قيماً سالبة للجزائر وليبيا، وهو ما يدل على أن تلك الدولتين تميل إلى التبادل التجاري بصورة أكبر خارج منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى.

الجدول الرقم (٣)

تطور مؤشرات الكثافة التجارية والتوجه الإقليمي للغافتا

المؤشرات	١٩٩٥	١٩٩٨	٢٠٠٠	٢٠٠٥	٢٠١٠
مؤشر كثافة التجارة	٢,٨٧	٣,٨٤	١٣,٣	٠,٦٣	٢,٨٥
مؤشر كثافة الصادرات البينية	٣,٢٠	٤,٠٢	٤,٤	٣,٩	٢,٩
مؤشر كثافة الواردات البينية	٢,٣٩	٣,٥٩	٣,٦	٣,٣	٢,٨
مؤشر التوجه التجاري الإقليمي البيني	٠,٥٧	٠,٤٨	٠,٦٣	٠,٥٨	٠,٤٣

المصدر: حُسِبَ بمعرفة الباحث، استناداً إلى إحصاءات التجارة العربية البينية التي سبق ذكر مصادرها.

ج - مؤشر الميزة النسبية الظاهرة

يشير المؤشر إلى مدى تمتع الدولة بميزة نسبية ظاهرة في تصدير سلعة ما إلى منطقة أو دولة معيّنة، مقارنةً بميزة باقي دول العالم في تصدير تلك السلعة إلى المنطقة نفسها أو إلى الدولة نفسها.

ويُحسب مؤشر الميزة النسبية الظاهرة من خلال الصيغة التالية: $[Xcg/Xc]/[XWg/XW]$ ، حيث Xcg الصادرات البينية للدولة c من المجموعة السلعية g, Xc إجمالي صادرات الدولة العضو إلى منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، XWg الصادرات العالمية من المجموعة السلعية g ، و XW إجمالي الصادرات العالمية. وعندما تزيد قيمة المؤشر على الواحد الصحيح، فهذا يعني تمتع الدولة بميزة نسبية ظاهرة في تصدير المنتج. ويوضح الجدول التالي قيم مؤشر الميزة النسبية الظاهرة للمجموعات السلعية الرئيسية خلال الأعوام ١٩٩٥، ٢٠٠٠، ٢٠١٠، للمنطقة ككل، وللدول الأعضاء.

يشير الجدول الرقم (٤) إلى استمرارية تشابه الدول الأعضاء في هيكل المزايا النسبية في الأعوام السابقة والتالية لإنشاء الغافتا، وهو ما يشير إلى ضعف تأثير الاتفاقية في توسيع حجم التبادل التجاري داخل المنطقة. كما لم يساهم إنشاء الغافتا في تغيير هيكل الميزة النسبية الظاهرة الذي كان سائداً، حيث ما زالت المجموعات السلعية المتعلقة بالنفط والوقود المعدني هي التي تسيطر على هيكل المزايا النسبية للتجارة البينية للغافتا، ولا تختلف كثيراً عن هيكل المزايا النسبية للدول الأعضاء على مستوى تجاراتها خارج الغافتا^(١٦).

ومن جهة أخرى، تكتسب بعض دول المنطقة مزايا نسبية في تصدير المجموعات السلعية، منها الكيماويات (الأردن وتونس ولبنان والمغرب وقطر)، وتعتبر من أهم صادراتهما البينية داخل المنطقة. كما اكتسبت كل من تونس والأردن ميزة نسبية في تصدير السلع المصنعة إلى الغافتا، وتعتبر من أهم السلع المسيطرة على صادراتهما داخل الغافتا.

مجمّل ما سبق أن على الرغم من اكتمال منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى وإزالة التعريفات الجمركية تدريجياً وصولاً إلى الصفر، فإن اتجاهات ونمو التجارة العربية البينية أقل ممّا هو متوقع. وحتى تزداد الصورة وضوحاً، سيتم الاستناد إلى الأسلوب الكمي لتقدير أثر إنشاء الغافتا في حجم التبادل التجاري البيني، مقارنةً بالفترات السابقة لإنشاء المنطقة.

(١٦) أحمد الكواز، في: «حلقة نقاشية حول: اندماج اقتصادي إقليمي أم دولي: الحالة العربية»، المعهد العربي للتخطيط (نيسان/أبريل ٢٠١٠)، ص ٢٣ - ٢٥.

الجدول الرقم (٤)
تطور هيكل المزايا النسبية لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى

الزراعة	السلع المصنعة				الكيميائيات				المواد الخام باستثناء الوقود		الوقود		الأغذية					
	٢٠١٠	٢٠٠٠	١٩٩٥	٢٠١٠	٢٠٠٠	١٩٩٥	٢٠١٠	٢٠٠٠	٢٠١٠	٢٠٠٠	٢٠١٠	٢٠٠٠	١٩٩٥					
٢٣١	١٤	٣,٨	١,٢	٠,٩	٠,٢	٤,٥	٣,٦	٣,٥	١,٣	٢,٢	٢,٢	٠,٠٨	٠,٠	٢,٤	١,٧	٢,٠	الأردن	
٠,٤	٠,٥	٠,٤	٠,٦	٠,٥	٠,٢	٠,١	٠,١	٠,١	٠,٦	٠,٣	٠,٢	٢,٨	٣,٨	٥,٨	١,١	٠,٩	٠,٦	الإمارات
٠,٤	٠,٣	٠,٣	٠,٧	٠,٤	٠,٦٦	٠,٣	٠,٤	٠,٤	٠,١	٠,٣	٠,١	٥,٧	٦,٧	٧,٧	٠,١	٠,١	٠,٢	البحرين
١,٢	١,١	١,٤	١,١	٠,٨	١,٢	١,٤	١,٤	١,٤	٠,٤	٠,٤	٠,٥	٢,١	١,٢	١,١	٠,٨	٠,٥	٠,٧	تونس
٠,٥	٠,٥	٠,٥	٠,٥	٠,٣	٠,١	٠,٥	٠,١	٠,١	٠,٥	NA	٠,١	٨,٧	٩,٥	١٢,٢	٠,٠٤	٠,٠١	٠,٥	الجزائر
٠,١	٠,١	١,٠	٠,٥	٠,٩	٠,٥	٠,٦	٠,٦	٠,٦	٠,٥	٠,٥	٠,٥	٦,٩	٨,٩	١١,٣	٠,٢	٠,١	٠,١	السعودية
١,٩	٣,٨	١٣,٥	٠,٥	٠,١	٠,١	٠,١	٠,٥	٠,٥	٠,٤٣	١,٠	٢,٤	٦,٥	٦,٦	NA	٠,٢	١,٠	١,٩	السودان
٢,٧	١,٥	٣,٥	٠,٤	٠,١	٠,٧	٠,١	٠,١	٠,١	٠,١١	٠,٤	٠,٦	٢,٧	٧,٣	٧,٩	٢,٩	١,٣	٢,١	موريتانيا
٠,٥	٠,٥	٠,٥	٠,٥	٠,٥	NA	NA	NA	NA	٠,٥	NA	NA	٧,٩	٨,١	٨,٤	٠,٥	NA	NA	العراق
٠,٧	٠,٤	٠,٦	٠,٢	٠,١	٠,٤	٠,١	٠,١	٠,١	٠,١٣	٠,٥	٠,٥	٦,٩	٨,٠	٩,٥	٠,٣	٠,٥	٠,٥	عمان
٠,٥	٠,٥	٠,٥	٠,٥	٠,١	١,٩	٠,٧	١,٠	١,٠	٠,٥	٠,٥	٠,٥	٥,٤	٨,٧	١٠,٦	٠,٥	٠,٥	٠,٥	قطر
٠,٥	٠,٥	٠,٥	٠,٥	٠,٥	٠,٥	٠,٥	٠,٥	٠,٥	٠,٥	٠,٥	٠,٥	٨,٤	٩,٥	١١,٩	٠,١	٠,٥	٠,٥	الكويت
١,٧	٢,٣	٢,٨	٠,٨	٠,٧	٠,٩	١,٢	١,٢	١,٠	٠,١	٠,٥	٠,١	٠,٥	٠,١	٠,٥	٢,٤	٢,٥	٢,٢	لبنان
٠,٥	٠,٥	٠,٥	٠,٥	٠,٥	١,١	٠,٣	٠,٤	٠,٤	٠,٥	٠,٥	٠,٥	٦,٩	٩,٣	١١,٨	٠,٥	٠,٥	٠,٥	ليبيا
١,٥	١,٥	١,٦	٠,٢	٠,٥	٠,٧	٠,٨	٠,٦	٠,٦	٠,٦	٠,٦	٠,٤	٥,٦	٤,١	٥,٧	١,٨	١,٢	٠,٨	مصر
٣,١	٢,٧	٣,٥	٠,٧	٠,٦	٠,٤	٢,١	٢,٣	٢,٣	٠,٩	٠,٨	١,١	٠,٩	٠,٤	٢,٨	٣,٢	٣,٤	٠,٨	المغرب
٠,٩	٠,٤	٠,٥	٠,٥	٠,٥	٠,٥	٠,٥	٠,٥	٠,٥	٠,٥	٠,٥	٠,٥	١,٠	٩,٢	١١,٨	١,١	٠,٣	٠,٤	اليمن
٠,٩٩	٠,٤	٠,٨	٠,٣٧	٠,٢	٠,٢	٠,٩٥	٠,٤	٠,٤	٠,٢	٠,٢٩	٠,٢	٥,١	٧,٢	٨,٩	٠,٨٠	٠,٤	٠,٥	منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى (الناقن)

المصدر: حُستبت بعمرة الباحث استناداً إلى إحصاءات COMTRADE, UN، أرقام مختلفة.

٣ - قياس أثر منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى في حجم التجارة البينية للدول الأعضاء

تعتمد معظم الدراسات التطبيقية، التي تنصرف إلى قياس أثر تكتل تجاري في التجارة البينية للأعضاء، على نموذج الجاذبية (Gravity Model). ووفقاً لهذا النموذج، فإن حجم التجارة البينية للدول الأعضاء، أو لدولتين تتم بينهما تجارة، يعتمد على مجموعة من العوامل التي تتعلق بالجذب التجاري، وهي الحجم الاقتصادي معبراً عنه بمستوى الدخل أو عدد السكان في الدولتين، وكذلك مستوى المعيشة في الدول الأطراف في التبادل التجاري معبراً عنه بمتوسط نصيب الفرد من الناتج. كما تتأثر التجارة البينية بالعوامل الثقافية والسياسية والاجتماعية المشتركة للدول الأعضاء.

كما أن للحدود المشتركة، والمسافة الجغرافية بين الدول، ووجود عملة مشتركة دوراً مهماً في زيادة حجم التدفق التجاري البيني. ومع تكاثر عدد الاندماجات والتكتلات التجارية كوسيلة لزيادة المنافسة الإقليمية والدولية في مواجهة نظام تجاري دولي متعدد الأطراف، أخذت معظم الدراسات تبحث في أثر تلك الاتفاقيات على حجم التجارة البينية، جنباً إلى جنب مع المحددات التقليدية في ظل نموذج الجاذبية. وفي هذا الصدد، سيتم من طريق استخدام نموذج الجاذبية تقدير أثر قيام منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى في التجارة البينية للدول الأعضاء، وسيتم تقدير النموذج لـ ١٧ دولة عضواً (وهي الدول الأعضاء الحالية، باستثناء فلسطين التي لا تتوافر بشأنها بيانات منتظمة) وذلك للأعوام ١٩٩٣ و ١٩٩٥ و ١٩٩٧ و ١٩٩٨ و ٢٠٠٠ و ٢٠٠٢ و ٢٠٠٥ و ٢٠١٠. وسيتم الاستناد إلى قيمة الواردات البينية كمتغير تابع يُرمز له بـ $inimport$ ، على أساس أن الواردات البينية لدولة عضو ما هي إلا الصادرات البينية للدولة الأخرى:

أما المتغيرات المستقلة في النموذج، فتتمثل في قيمة الناتج المحلي الإجمالي للشركاء التجاريين، ويعبر عنها بـ $GDPX, GDPY$ ، حيث إن Y هي الدولة المستوردة، بينما X هي الدولة المصدرة. ومن المتوقع أن يكون ذا تأثير إيجابي بالنسبة إلى كل طرف من أطراف التبادل التجاري البيني؛ إذ كلما اتسع مستوى النشاط الاقتصادي للدولة العضو، زادت قدرة هذه الدولة على التصدير أو (و) زادت حاجتها إلى الاستيراد لتغطية متطلبات التنمية المرتفعة ومستلزماتاتها. وفي ما يتعلق بتأثير عدد السكان في الدول الأطراف في التبادل التجاري، وهو ما يُرمز له بـ $POPX, POPY$ ، فإن الدراسات لم تتفق بشأنه، حيث تذهب دراسات إلى أن الدول ذات العدد السكاني المرتفع يكون لديها اكتفاء ذاتي، ومن ثم تقل حاجتها إلى الاستيراد، أو على العكس من ذلك، قد يكون لديها طلب استيعابي كبير، ومن ثم تقل قدرتها على التصدير. وتذهب دراسات أخرى إلى أن ارتفاع عدد السكان يؤدي إلى زيادة الصادرات استناداً إلى اقتصاديات الحجم، أو قد تزداد حاجاتها إلى الاستيراد لإشباع حاجات السكان. وفي ما يتعلق بمستوى المعيشة، معبراً عنه بمتوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي ($GPCY, GPCX$)، فمن المتوقع أن يمارس تأثيراً إيجابياً في حجم التجارة البينية، سواء في جانب التصدير أو في جانب الاستيراد، حيث إن مع ارتفاع نصيب الفرد من الدخل يصبح هيكل الطلب المحلي أكثر تنوعاً، فيزداد الطلب على

الواردات. ومع ارتفاع مستوى المعيشة تصبح القاعدة الإنتاجية المحلية للدولة أكثر تنوعاً ونضجاً، فيزداد الطلب على منتجاتها من قبل الدول الأخرى، أي تزداد صادراتها. ومن ناحية أخرى، قام عدد من الدراسات بإدراج متغير يعبر عن القيمة المطلقة للفرق بين متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي للدولتين المتبادلتين (DEFYX)، فإذا تشابهت الدول في مستوى التنمية والمعيشة (قلّت فجوة الدخل) تشهد التجارة البينية ازدياداً، حيث تتمتع تلك الدول بالمعطيات نفسها وبهاكل إنتاجية متشابهة، ومن ثم تزداد فرص نجاحها إذا قامت التجارة بينهما (فرضية هيلمان)، وهذا يخالف فرضية هيكرش وأولين بأن الدول ذات المستويات المختلفة للتنمية والمعيشة (أي ارتفاع فجوة الدخل) تميل إلى التجارة معاً للاستفادة من مزايا اختلاف عوائد عناصر الإنتاج. وتم إدخال متغير صوري للتجاوز الجغرافي (Border)، ويأخذ المتغير القيمة (1) إذا كانت الدولتان متجاورتين، وبخلاف ذلك تكون القيمة صفراً، إذ كلما كانت الدولتان متجاورتين، زادت فرص توسيع التجارة بينهما. وتقوم معظم الدراسات المعنية في هذا الصدد بإدخال متغير يعبر عن المسافة الجغرافية بين الدولتين (DISTD)، حيث كلما زادت قيمة هذا المتغير، قلّت فرص التجارة البينية بسبب مصاعب ونفقات النقل الدولي. أما تأثير اتفاقية منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، فسيتم تقديره وفقاً لما هو معتاد في الدراسات السابقة، كمتغير صوري يتخذ القيمة صفراً في أعوام عدم تنفيذ الاتفاقية، ويتخذ القيمة (1) خلال أعوام تنفيذ الاتفاقية. وفي هذا السياق، سيتخذ المتغير القيمة صفراً في العامين 1993 و1995، والقيمة (1) في الأعوام 1998، 2000، 2002، 2005 و2010. ولكن ما تم استحدثه في إطار تلك الدراسة هو أنه بالنسبة إلى اليمن والسودان، يأخذ المتغير القيمة (0,5) في الأعوام التي تم فيها تطبيق الاتفاقية، حيث كانت صادراتهما معفاة في إطار دول المنطقة، بينما كانت تلك الدولتان تفرضان تعريفية جمركية على وارداتهما من باقي الدول العربية، ويأخذ القيمة (1) لليمن في عام 2005، بينما يأخذ القيمة (1) للسودان في عام 2010 باعتبارها بدأت التخفيض الجمركي على وارداتها العربية البينية في عام 2006، أما بالنسبة إلى الجزائر، فيأخذ المتغير القيمة (1) في عام 2010 فقط. وفي ما تعلق بمصادر البيانات، فقد تم الاعتماد على إحصاءات الأمم المتحدة لبيانات الدخل والسكان، وفي موضوع الواردات البينية، تم الاستناد إلى إحصاءات صندوق النقد العربي، وتم بالنسبة إلى المتغيرات المتعلقة بالتجاوز الجغرافي والمسافات الاستناد إلى بيانات < http://www.cepii.fr/francgraph/bdd/distances.pdf > (CEPII)،

وبعد إسقاط المتغيرات غير المعنوية، سيتم تقدير النموذج بصورته التالية:

$$\text{intrimport} = B_0 + B_1 * \text{LOG}(\text{GDPy}) + B_2 * \text{LOG}(\text{GDPx}) + B_3 * \text{LOG}(\text{GPCy}) + B_4 * \text{LOG}(\text{GPCx}) + B_5 * \text{LOG}(\text{DEFYX}) + B_6 * \text{Border} + B_7 * \text{log}(\text{DISTD}) + B_8 * \text{GAFTA} + e(1)$$

سيتم تقدير النموذج السابق باستخدام أسلوب البيانات المقطعية للسلاسل الزمنية، وتطبيق طريقة المربعات الصغرى المعممة لعلاج بعض مشكلات القياس. وبذلك يصبح عدد المشاهدات 2176 مشاهدة، ويتم تقدير النموذج في صورة لوغاريتمية، وبذلك تعبر المعاملات في النموذج عن مرونة التجارة البينية (كمتغير تابع) للمتغيرات المستقلة. وفي ما يلي نتائج التقدير للنموذج السابق:

الجدول الرقم (٥)
نتائج تقدير نموذج الجاذبية للدول الأعضاء

Dependent Variable: LOG(intrimport)				
Prob.	t-Statistic	Std. Error	Coefficient	Variable
٠,٢١٧٦	١,٢٣٠٩٨١-	١,٧٦٥٥٤٠	١,٩٢٢١٨٠-	C
٠,٠٠٠٠	٦,١١٠٩٨٧	٠,٠٦٦٨٢٧	٠,٤٠٧٩٨١	LOG(GDPY)
٠,٠٠٠٠	٣,٢٥٩٠٩٩	٠,١١١٥٦	٠,٤٥٦٧٠٨	LOG(GDPX)
٠,٠٠٠٠	١٠,١٦٥٧١	٠,٠٥٥٢٦٩	٠,٨٦١٠٩٨	LOG(GPCX)
٠,٠٠٠٠	١٨,١٢١٧٩	٠,٠٧٨٠٣٥	٠,٤٨١٠١٠	LOG(GPCY)
٠,٠٠٠٠	١١,٠٨٢٥٤٦	٠,١٨٧٦٨٦	١,٧٠٩٩٩٠	Border
٠,٠٠٠٤	٢,٠٩٠٨٦٥-	٠,٠٨٩٢٨٣	٠,٥٨٥٧٢-	LOG(DISTD)
٠,٠٠٠٦	٣,٠٠٠٨٧-	٠,٠٥١٨٥٣	٠,١٧٨٨٠٧-	LOG(DEFYX)
٠,٠٤٣٢	٣,٠٧٠٢١٢	٠,٠٩٩٧٠٠	٠,١١١١٦٧٥	GAFTA

Durbin-Watson stat = 2.543218 F-statistic = 322.78650, Prob(F-statistic) = 0.000000

تشير نتائج الجدول الرقم (٥) إلى أن زيادة مستوى الدخل في الدول الأعضاء تؤدي إلى زيارة حجم التجارة البينية، حيث تتراوح قيمة مرونة التجارة البينية للدول الأعضاء بالنسبة إلى الدخل بين ٠,٤١ إلى ٠,٤٦. وفي ما يتعلق بتأثيرات مستوى المعيشة أو التنمية الاقتصادية داخل الدول الأعضاء (أطراف التبادل التجاري البيني)، فتتراوح قيمة مرونة التجارة البينية لمتوسط نصيب الفرد من الناتج بين ٠,٤٨ للدول المستوردة و٠,٨٦ للدول المصدرة. أما المتغير الخاص بفجوة الدخل، فقد أظهر قيمة سالبة ومعنوية، وهو ما يعني أن اختلاف الدول الأعضاء في مستوى المعيشة (أي زيادة فجوة الدخل بحوالي ١ بالمئة) يؤدي إلى تناقص التجارة بين تلك الدول بحوالي ٠,١٨ بالمئة، وهو ما يعني أن التجارة العربية البينية تزداد بين الدول المتشابهة من حيث هيكل الطلب والإنتاج والمشاركة في مجموعة واسعة من المنتجات القابلة للتجارة، وهو ما يحقق فرصاً ومجالات لإنشاء التجارة داخل الصناعة (Intra-Industry Trade).

وبالنسبة إلى متغير التجاور الجغرافي، فقد جاءت إشارته موجبة ومعنوية، حيث إن وجود حدود مشتركة بين الدول الأعضاء يؤدي إلى تزايد التجارة بينهما بحوالي ٥,٦ مرة، مقارنةً بالدول الأعضاء غير المتجاورة. ففي حالة تقدير النموذج في صورة لوغاريتمية، يمكن تفسير معامل المتغير الصوري، وليكن x ، على النحو التالي: $EXP(x)$ ، وفي حالة تحويله إلى نسبة يتم استخدام الصيغة التالية $١٠٠ * (EXP(x)-1)$.

أما متغير المسافة بين عواصم الدول الأعضاء، فإن تأثيره، كما هو متوقع، سلبي ومعنوي؛ إذ كلما زادت المسافة بين الدول الأعضاء بنحو ١٠ بالمئة، قلت التجارة بينهما بحوالي ٥,٨ بالمئة. وفي ما يتعلق بمتغير الغافتا، فإنه جاء موجباً، وإن يكن عند مستوى معنوي

٥ بالمئة فقط، حيث بلغت قيمة المعامل للمتغير السوري للغافتا ١١،٠، أي إن وجود الاتفاقية ساهم في زيادة الواردات البينية بحوالي ١،١ مرة فقط، مقارنةً بالفترات التي لم تكن فيها الاتفاقية سارية، وهو ما يعني أن تنفيذ الاتفاقية، وإن يكن قد ساهم في زيادة التجارة البينية، هو ذو تأثير أقل من المتوقع. وقد يكون مرجع ذلك إلى أن تطبيق التخفيض التدريجي للتعريفات الجمركية والرسوم ذات الأثر المماثل للدول العربية، تنفيذاً لاتفاقية منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، أدى إلى زيادة الواردات من البلدان العربية للدول الأعضاء، وخاصةً تلك التي كانت تطبق تعريفات جمركية مرتفعة، بينما هناك صعوبات ومعوقات تحول دون تسهيل دخول السلع إلى الدول العربية الأعضاء بالقدر المتوقع.

بناء عليه، يتناول الجزء التالي أهم الممارسات والعوائق غير الجمركية التي تحول دون نجاح الغافتا في تسهيل التجارة البينية، ومدى تأثير تلك الممارسات والإجراءات التي يُطلق عليها «تسهيلات التجارة» في حجم التجارة البينية لدول أعضاء الغافتا.

ثالثاً: تسهيلات التجارة في منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى وتأثيرها في التجارة البينية

يتضمّن الجزء الحالي إشارة إلى الوضع الراهن لتسهيلات التجارة في المنطقة العربية، وخاصةً للدول الأعضاء، ثم تقييم أثر تلك التسهيلات في حجم التجارة البينية للمنطقة.

١ - الوضع الراهن لتسهيلات التجارة في دول الغافتا

بصفة عامة، لتسهيلات التجارة مفهومان: مفهوم ضيق يشير إلى الأنشطة والممارسات الرسمية وغير الرسمية المتعلقة بتخليص مرور السلع عبر الحدود، من نقل ومستندات وإجراءات واشتراطات وبنية تحتية، ومفهوم واسع يشير، علاوة على ما سبق، إلى البيئة التشريعية والمؤسسية والإدارية والخدمات العامة المؤثرة في نفقة المعاملات المرتبطة بالتجارة عبر الحدود^(١٧).

وفي سياق الدراسات المهمة بتحليل أثر تسهيلات التجارة في حجم التجارة البينية وتدفقاتها، يتم عادة الاستناد إلى المفهوم الضيق باعتباره يعكس بشكل مباشر تكاليف وإمكانات التجارة الدولية عبر الحدود. في هذا النطاق، سيتم تحليل واقع تسهيلات التجارة في إطار منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، من خلال تصنيف تلك التسهيلات إلى ثلاث مجموعات رئيسية على النحو التالي:

A. Zaki, «Does Trade Facilitation Matter in Bilateral Trade,» *ERF Working Paper*, no. 472 (2009), (١٧) pp. 2-4, and J. Weerahewa, «Impact of Trade Facilitation Measures and Regional Trade Agreements on Food and Agricultural Trade in South Asia, Asia-Pacific Research and Training Network on Trade,» *Working Paper Series*, no. 69 (June 2009), pp. 2-3.

أ - التسهيلات المتعلقة بالجمارك وإجراءاتها

المقصود بتلك التسهيلات طول وكفاءة الإجراءات اللازمة لتخليص البضائع في المنافذ الجمركية، بالإضافة إلى كفاءة استخدام وسائل التقنية الحديثة، كاستخدام الحاسب الآلي، وتوحيد جهات تحصيل الرسوم والضرائب الجمركية، والفترات الزمنية الطويلة التي تتخذها الإدارات الجمركية قبل الإفراج عن البضائع. كما أنها تتضمن مدى كثرة وشفافية الإجراءات الحدودية في المنافذ الجمركية العربية، والإجراءات المتبعة في أساليب الكشف والمعانة، وفي تطبيق إجراءات التفتيش وتخليص البضائع.

تم الاستناد إلى مؤشر التجارة عبر الحدود، وهو مؤشر فرعي لمؤشر تمكين الأعمال، ويتكوّن من عدد من المؤشرات الفرعية التي تعكس المتطلبات المستندية والإجرائية، والأعباء المالية المرتبطة بعبور السلعة تصديراً واستيراداً، وكذلك أوقات التراخيص وانتظار البضائع على الحدود الدولية. ويوضح الجدول التالي مؤشرات تسهيلات التجارة عبر الحدود في عدد من الدول الأعضاء^(١٨).

الجدول الرقم (٦)

مؤشرات التجارة عبر الحدود لدول أعضاء الغافتا (٢٠٠٦، ٢٠١٠)

الدول	الأعوام	عدد المستندات اللازمة لإتمام التصدير Docex	الوقت اللازم لإتمام التصدير (بالأيام) TX	تكلفة التصدير (بالدولار الأمريكي لكل حاوية) CX	عدد المستندات اللازمة لإتمام الاستيراد doc_im	الوقت اللازم لإتمام الاستيراد (بالأيام) TM	تكلفة الاستيراد (بالدولار الأمريكي لكل حاوية) CM
الجزائر	٢٠٠٦	٩	١٥	١,٦٠٦	٩	٢٢	١,٨٨٦
	٢٠١٠	٨	١٧	١,٢٤٨	٩	٢٧	١,٣١٨
البحرين	٢٠٠٦	٥	١٤	٨٠٥	٦	١٥	٨٤٥
	٢٠١٠	٦	١١	٩٥٥	٧	١٥	٩٩٥
مصر	٢٠٠٦	٦	٢٧	١,٠١٤	٧	٢٩	١,٠٤٩
	٢٠١٠	٨	١٢	٦١٣	٩	١٢	٧٥٥

يتبع

Doing Business 2012: Doing Business in a More Transparent World (Washington, DC: World Bank; (١٨) International Finance Corporation, 2012); *Doing Business 2010: Reforming through Difficult Times* (Washington, DC: World Bank; International Finance Corporation, 2010); *Doing Business 2009* (Washington, DC: World Bank; International Finance Corporation, 2009); *Doing Business 2008* (Washington, DC: World Bank; International Finance Corporation, 2008); *Doing Business 2007: How to Reform* (Washington, DC: World Bank; International Finance Corporation, 2007), and *Doing Business in 2006: Creating Jobs* (Washington, DC: World Bank; International Finance Corporation, 2006), < <http://www.doingbusiness.org> > .

تابع

٣,٤٠٠	١٠١	١٠	٣,٤٠٠	١٠٢	١٠	٢٠٠٦	العراق
٣٦٥٠	٨٣	١٠	٣٥٥٠	٨٠	١٠	٢٠١٠	
٩٥٥	٢٨	١٢	٧٢٠	٢٨	٧	٢٠٠٦	الأردن
١,١٣٣٥	١٥	٧	٨٢٥	١٣	٦	٢٠١٠	
١١٦٨	٢٠	١٠	٩٣٥	٢٠	٨	٢٠٠٦	الكويت
١٢٤٢	١٩	١٠	١٠٨٥	١٦	٧	٢٠١٠	
٧٥٢	٣٤	١١	٩٦٩	٢٢	٦	٢٠٠٦	لبنان
١٢٥٠	٣٢	٧	١٠٥٠	٢٢	٥	٢٠١٠	
١,٥٠٠	٣٠	١١	٧٠٠	١٨	٨	٢٠٠٦	المغرب
٩٥٠٠	١٦	٨	٥٧٧	١١	٦	٢٠١٠	
٦٤٧	٢٣	٩	٦٦٥	١٨	٩	٢٠٠٦	عمان
٦٨٠	٩	٨	٧٤٥	١٠	٨	٢٠١٠	
٦٥٧	٢٠	٧	٧٣٥	٢١	٥	٢٠٠٦	قطر
٧٣٠	٢٠	٧	٨٦٠	٢١	٥	٢٠١٠	
٦٠٤	٣٤	٦	٥٠٥	١٧	٥	٢٠٠٦	السعودية
٦٨٦	١٧	٥	٦١٥	١٣	٥	٢٠١٠	
١,٨٢٢	٦٣	١٨	١,٣٠٠	٤٩	١٢	٢٠٠٦	سورية
١,٦٢٥	٢١	٩	١,١٩٠	١٥	٨	٢٠١٠	
٣,٠٩٨	٤٦	٩	٢,١٩٠	٣٤	٨	٢٠٠٦	السودان
٢,٩٠٠	٤٦	٧	٢٠٥٠	٣٢	٧	٢٠١٠	
٦٠٠	٢٩	٧	٧٦٠	١٦	٤	٢٠٠٦	تونس
٨٥٨	١٧	٧	٧٧٣	١٣	٤	٢٠١٠	
١,٤٧٥	٢٨	٩	١,١٢٩	٣٣	٦	٢٠٠٦	اليمن
١,٤٢٥	٢٥	٩	٨٩٠	٢٧	٦	٢٠١٠	

المصدر : *Doing Business 2011: Making a Difference for Entrepreneurs* (Washington, DC: World Bank; International Finance Corporation, 2011); *Doing Business 2010: Reforming through Difficult Times* (Washington, DC: World Bank; International Finance Corporation, 2010); *Doing Business 2009* (Washington, DC: World Bank; International Finance Corporation, 2009); *Doing Business 2008* (Washington, DC: World Bank; International Finance Corporation, 2008); *Doing Business 2007: How to Reform* (Washington, DC: World Bank; International Finance Corporation, 2007), and *Doing Business in 2006: Creating Jobs*

تشير الأرقام الموضحة في الجدول الرقم (٦) إلى صعوبة التجارة بين الدول أعضاء الغافتا، حيث كثرة عدد الوثائق والمستندات المطلوبة والمتراوحة بين ٩ أو ١٠ وثائق في العراق والمغرب والكويت وعمان والجزائر واليمن والسودان ومصر، لإتمام عمليات الاستيراد، وتقل عن هذا العدد قليلاً في مجال التصدير لدى الدول الأعضاء باستثناء دولة العراق التي وصل فيها العدد إلى ٩ وثائق في عام ٢٠١٠.

وبصفة عامة، تُعتبر منطقة الخليج العربي، ولا سيما السعودية والإمارات والبحرين وقطر، من أقل الدول من حيث عدد الوثائق اللازمة لإتمام التصدير والاستيراد، بينما تُعتبر الكويت وعمان الأكثر في هذا الصدد. ومن جهة أخرى، يُعتبر عدد التواقيع المطلوبة للتخليص على البضائع عبر الحدود من أهم معوقات التبادل التجاري البيني في المنطقة، حيث تبلغ التواقيع اللازمة لتخليص البضائع المستوردة عن طريق الشحن الجوي إلى ٢٠ توقيعاً في اليمن، مقارنةً بتوقيعين اثنين في الإمارات. أما متوسط عدد التواقيع اللازمة في حالة الشحن البحري للبضائع، فيصل إلى ٥ توقيع في اليمن وسورية ومصر، ويصل عدد التواقيع في حالة النقل البري إلى ١٥ توقيعاً في سورية، بينما هو ٤ توقيع في الإمارات^(١٩).

وقد شهدت بعض الدول انخفاضاً في عدد الوثائق والتواقيع المطلوبة لإتمام التصدير والاستيراد، وخاصة في الإمارات والسعودية ومصر والأردن وتونس واليمن والمغرب وسورية، حيث انتهجت تلك الدول عدداً من الإصلاحات والتدابير لتسريع التجارة وتسهيل انتقالها عبر الحدود.

وفي ما يتعلق بالوقت اللازم لإتمام عمليات التصدير والاستيراد، فكما تشير البيانات، قد تطول في معظم الدول الأعضاء المدة الزمنية اللازمة لاستيفاء مقتضيات التصدير أو الاستيراد؛ ففي العراق قد تصل المدة إلى حوالي ٨٠ يوماً. وفي هذا السياق، تُعتبر الإمارات الأفضل أداءً. أما تكاليف التصدير والاستيراد للحاوية الواحدة، فهي مرتفعة لدى معظم الدول الأعضاء، إذ تصل إلى نحو ٣٥٥ دولاراً في العراق، ونحو ٢٩٠٠ دولار في السودان، وتتراوح بالنسبة إلى باقي الدول الأعضاء بين ١٠٠٠ - ١٢٠٠ دولار في المتوسط.

ب - التسهيلات الفنية (المواصفات، المنشأ، الاشتراطات الصحية والبيئية)

تشير الإحصاءات ونتائج الاستبيانات إلى ارتفاع تكاليف الفحص والاختبار لتطبيق المواصفات في الدول الأعضاء في الغافتا، ولاسيما الأردن ومصر. وكذلك تشدد بعض الدول الأعضاء في فرض معايير الفحص والاختيار على المنتجات المستوردة من داخل المنطقة؛ فمثلاً تفرض دول الخليج العربي قيوداً مشددة في ما يتعلق بالتعبئة والتغليف عند استيرادها منتجات غذائية معينة، كما أن مصر تفرض قيوداً مشددة بشأن الفحص الصحي عند استيرادها لحوماً مصنعة من الأردن. ويواجه مصدرو الملابس والمنسوجات من سورية والأردن ولبنان عدداً من التدابير الفنية والصحية عند التصدير إلى دول الخليج العربي، وكذلك تخضع المنتجات الكيماوية والمنتجات الصيدلانية للدول الأعضاء لاختبارات مكلفة جداً، وفترات اختبار قد تصل إلى أربعة أعوام من أجل الحصول على تراخيص الاستيراد في إطار الغافتا.

وتقوم كثير من الدول العربية، منها مصر وسورية والمغرب وتونس ولبنان، برفض دخول

B. Hoekman and J. Zarrouk, «Changes in Cross-Border Trade Costs in the Pan-Arab Free Trade (١٩) Area, 2001-2008,» *World Bank Policy Research Paper*, no. 5031 (2009), pp. 10-11.

كثير من الشحنات العربية غير المستوفية شرط الحد الأدنى لقيمة المحتوى المحلي، وتشكك في كثير من شهادات المنشأ العربية. كما تزداد الرشاوى انتشاراً لتسهيل عمليات الفحص والتفتيش، وخاصة في بعض دول المشرق العربي. كل ذلك يُعتبر أعباء مالية إضافية ترفع من تكاليف التجارة العربية البينية^(٢٠).

ج - التسهيلات المرتبطة بالنقل والخدمات اللوجستية عبر الحدود

تتضمن التسهيلات المرتبطة بوصول الشاحنات في المراكز الحدودية منح السائقين تأشيرات الدخول اللازمة عبر المنافذ، ومدى وجود شبكة نقل برية أو بحرية منتظمة بين الدول العربية، بالإضافة إلى تكلفة النقل وتباينها بين الدول العربية. كما تتضمن تلك التسهيلات الوثائق والمدفوعات والخدمات والإدارات المرتبطة بتدقيق وتتبع البضائع عبر الحدود العربية. وتم الاستناد إلى مؤشر الأداء اللوجستي، وهو عبارة عن متوسط مرجح لعدد من المؤشرات الفرعية التي تعكس بدورها كفاءة النقل التجاري عبر الحدود وتكلفتها وتنافسيته، ويتراوح نطاقه بين ١ (أقل أداء) و ٥ درجات (أعلى أداء). وتحقق معظم دول الخليج العربي أداء أفضل في هذا المؤشر، ولاسيما الإمارات التي تأتي في المرتبة الأولى، وتليها البحرين ثم الكويت والسعودية. ويُعتبر السودان والعراق والجزائر من أقل الدول في قيمة هذا المؤشر^(٢١).

وفي ما يتعلق بالمكونات الفرعية لمؤشر الأداء اللوجستي، يُلاحظ أن بالنسبة إلى مؤشر كفاءة عمليات التخليص الجمركي عبر الحدود الدولية، تأتي الإمارات في المرتبة الأولى، وتليها عُمان ولبنان والمغرب والبحرين، بينما تأتي كل من الجزائر والعراق والسودان ومصر في المراتب الأخيرة. أما في ما يتعلق بمؤشر كفاءة البنية التحتية للنقل الدولي (الموانئ وطاقتها الاستيعابية، وجود خطوط ملاحية منتظمة، كفاءة الطرق البرية والحديدية، وكذلك تكنولوجيا المعلومات المتعلقة بالنقل الدولي)، فتحقق معظم دول الخليج العربي، ولاسيما الإمارات والبحرين والكويت والسعودية، أفضل أداء.

أما على صعيد القدرة التنافسية للنقل الدولي وكفاءة الخدمات اللوجستية في الدول الأعضاء (التسعير، خدمات التعهيد، دخول القطاع الخاص لتقديم خدمات النقل والشحن، والقدرة على تعقب وتتبع الشاحنات وتوقيت الوصول والتسليم)، فتأتي الإمارات والبحرين والكويت والسعودية، وكذلك المغرب ولبنان، في المراتب الأولى، بينما يحقق السودان والعراق أداء أدنى^(٢٢).

(٢٠) المصدر نفسه، ص ١٢ - ١٣.

(٢١) Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, Logistics Performance Index (LPI), <http://siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/lpireport.pdf>.

(٢٢) الأمانة العامة للاتحاد العام لغرف التجارة والصناعة والزراعة للبلاد العربية، التجارة العربية البينية في ظل التحولات العربية والعالمية: التقرير الثامن عشر (٢٠١١)، ص ٦ - ١٠.

الجدول الرقم (٧)

مؤشر الأداء اللوجستي لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، ٢٠١٠

LSC	Infra	CUM	LPI	الدول
كفاءة الخدمات اللوجستية	كفاءة البنية التحتية المرتبطة بالنقل	كفاءة التخليص الجمركي	مؤشر الأداء اللوجستي	
٣,٦٣	٣,٨١	٣,٤٩	٣,٦٣	الإمارات
٣,٤٧	٣,٣٦	٣,٠٥	٣,٣٧	البحرين
٣,٤٣	٣,٠٥	٣,٢٧	٣,٣٤	لبنان
٣,٤٣	٣,٠٥	٣,٢٧	٢,٥٥	المغرب
٣,٣٤	٣,٣٣	٣,٠٣	٣,٢٨	الكويت
٣,٣١	٣,٢٧	٢,٩١	٣,٢٢	السعودية
٣,١٧	٢,٧٥	٢,٢٥	٢,٩٥	قطر
٢,٦٧	٣,٠٦	٣,٣٨	٢,٨٤	عمان
٢,٩٦	٢,٥٦	٢,٤٣	٢,٨٤	تونس
٢,٨٩	٢,٤٥	٢,٣٧	٢,٧٤	سورية
٢,٨٣	٢,٦٩	٢,٣١	٢,٧٤	الأردن
٢,٨٣	٢,٢٢	٢,١١	٢,٦١	مصر
٢,٦٨	٢,٣٥	٢,٤٦	٢,٥٨	اليمن
٢,٥٠	٢,٠٦	١,٩٧	٢,٣٦	الجزائر
٢,٤١	٢,١٨	٢,١٥	٢,٣٣	ليبيا
٢,٣٤	١,٧٨	٢,٠٢	٢,٢١	السودان
٢,١٩	١,٧٣	٢,٠٧	٢,١١	العراق

Logistics Performance Index, Connecting to Compete Report, W.B, 2011. CUM = المصدر: (CUSTOM), Infra=(Infrastructure, LSC=logistic services competitiveness (AVER International shipments + Logistics competence + Tracking & tracing + Timeliness).

يُستخلص مما سبق أن على الرغم من حدوث بعض التحسينات والإصلاحات في المجالات المختلفة، بهدف تسهيل التجارة في الدول العربية، فإن هذه الدول ما زالت تعاني شدة القيود التي تعوق تسهيل التجارة عبر حدودها، وهو ما يجعل حجم التجارة البينية أقل كثيراً مما هو متوقع.

وبناءً عليه، يمكن الاستنتاج بأن تحسين منظومة تسهيلات التجارة في الدول الأعضاء سوف يساهم في نمو التجارة البينية للدول الأعضاء، وفي تعزيز الدور الإيجابي المفترض لقيام الغافتا.

ولتحديد محاور الإصلاح اللازمة لتسهيل التجارة البينية داخل الغافتا، يجب الوقوف على مدى التأثير الكمي لتلك التسهيلات في تدفقات التجارة البينية لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى.

٢ - قياس أثر تسهيلات التجارة في حجم التجارة البينية للغافتا

على الرغم من وجود كثير من الدراسات التي قامت باختبار أثر تسهيلات التجارة في التجارة البينية في ظل اتفاقية أو تكتل تجاري معين، وخاصة في إطار تكتلات الجنوب - الجنوب في أفريقيا و آسيا وأمريكا اللاتينية، يندر كثيراً وجود الدراسات المعنية بقياس أثر تسهيلات التجارة في حجم التجارة البينية في ظل الغافتا. وقد توصلت تلك الدراسات إلى أن تحسين تسهيلات التجارة سيحقق معدلات مضاعفة للتجارة العربية البينية، مقارنة بحجمها في ظل سريان الاتفاقية، من دون تحسين تسهيلات التجارة^(٢٣).

انطلاقاً مما سبق، سيتم إدخال المؤشرات المتعلقة بتسهيلات التجارة كمتغيرات تفسيرية في نموذج الجاذبية السابق استخدامه، وسيتم تقدير النموذج للأعوام التي متاح خلالها بيانات بشأن تلك المؤشرات.

في هذا السياق، سيتم الاستناد إلى مؤشر الأداء اللوجستي كقياس أكثر شمولاً لتسهيلات التجارة، حيث إنه يُعتبر الأكثر ارتباطاً بالمؤشرات الأخرى المتعلقة بتسهيلات التجارة، لأنه يتضمن مؤشرات فرعية تتعلق بكفاءة الإدارات الجمركية والخدمات اللوجستية وكفاءة النقل والبنية التحتية. إضافة إلى ما سبق، تتراوح قيم معاملات الارتباط بينه وبين باقي مؤشرات تسهيلات التجارة بين ٠,٨٦ إلى ٠,٩٧.

الجدول الرقم (٨)

نتائج تقدير النموذج الأصلي بعد إدخال المؤشرات الفرعية لمؤشر الأداء اللوجستي (الأرقام بين الأقواس تشير إلى قيمة t statistics)

basic equation + Logistic performance index	basic equation + CUM	basic equation + INFRA	basic equation + LSC	
LOG(GDPY)	(٣,٠٩)٠,٣١	(٢,٩)٠,٦٥	(٤,٣)٠,٨٨	(٢,٩)٠,٦٤
LOG(GDPX)	(٢,٢)٠,٤٤	(٢,٧)٠,٤٣	(٧,٨)٠,٧٧	(٨,٣)٠,٤٩
Border	(٨,٢)٢,١٤	(٦,٥)٣,١	(٦,٢)٤,٩	(٧,٦)٢,١٩
LOG(DISTD)	(١٠,٢-)٣,٩١-	(١٩,١١-)٣,١٧-	(١٦,٧٠-)٣,٦٩-	(٩,٨٩-)٢,٠٥-
LOG(DEFYX)	(٣,٤-)٢,٩-	(١,٢-)٠,٧٥-	(٢,٦-)٠,٣-	(٣,٤-)٢,٥-

يتبع

(٢٣) للدراسات المعنية بقياس أثر تسهيلات التجارة في دول منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، انظر: John S. Wilson, Catherine L. Mann, and Tsunehiro Otsuki, «Trade Facilitation and Economic Development: A New Approach to Quantifying the Impact,» *World Bank Economic Review*, vol. 17, no. 3 (2003), pp. 367-389, and D. Hakim, «The Impact of Trade Facilitation on ASEAN Intra-Regional Trade,» UNDP/ESCAP ARTNeT Trade Facilitation Research Team Meeting, Bangkok, Thailand, 15 March 2006.

تابع

GAFTA	(٣,٥)٠,١٦	(١,٩)٠,١٦	(٢,٢)٠,١٨	(٤,٤)٠,٦٦
LOG(LPIY)	(٢,٩)٣,٧			
LOG(LPIX)	(٤,٩)٣,١			
LOG(CUMY)		(١,٣)٠,٧٩		
LOG(CUMX)		(١,٥٩)٠,٩١		
LOG(INFRAY)			(١,٤)١,٢٦	
LOG(INFRAX)			(٢,٢)١,٤٢	
LOG(LSCY)				(٢,٩٩)١,١١
LOG(LSCX)				(١,٩)١,١٤
R-squared	٠,٥٤	٠,٥٥	٠,٦٩	٠,٦٨
F-statistic Prob (F-statistic)	(٠,٠٠٠)٤٥٣,٢	(٠,٠٠٠)٢٢٢,٦	(٠,٠٠٠)٣٣٣,٩	(٠,٠٠٠)٧٦٥,٢
Durbin-Watson stat	١,٩٩	٢,٩٦	٢,١٧	١,٨٩

يُستدل من النتائج المدرجة في الجدول الرقم (٨) أن زيادة قيمة مؤشر الأداء اللوجستي بحوالي ١٠ بالمئة في الدول الأعضاء (المستوردة)، تعمل على زيادة قيمة التجارة البينية بحوالي ٣٧ بالمئة. أما تحسين المؤشر بالنسبة لنفسها للدول الأعضاء المصدرة، فيعمل على زيادة التجارة البينية بحوالي ٣١ بالمئة. ومن جهة أخرى، يؤدي تحسين كفاءة الإدارات والإجراءات الجمركية بنحو ١٠ بالمئة في دول الاستيراد في الغافتا إلى تحسين قيمة التجارة البينية بحوالي ٧,٩ بالمئة. كما أن تحسين قيمة المؤشر بالنسبة لنفسها للدول المصدرة يؤدي إلى زيادة قيمة التجارة البينية بحوالي ٩,١ بالمئة. أما في ما يتعلق بمؤشر كفاءة البنية التحتية للنقل الدولي، فتشير البيانات إلى أن زيادة قيمة المؤشر بحوالي ١٠ بالمئة في الدول المستوردة في المنطقة تؤول إلى زيادة حجم التجارة البينية لإجمالي المنطقة بحوالي ١٢,٦ بالمئة. كما أن زيادة قيمة المؤشر للدول المصدرة تؤدي إلى تحسين التجارة البينية بنحو ١٤,٢ بالمئة. أما في ما يتعلق مؤشر كفاءة الخدمات اللوجستية، فتوضح النتائج أن زيادة قيمة هذا المؤشر بحوالي ١٠ بالمئة تعمل على زيادة حجم التجارة البينية للدول الأعضاء بحوالي ١١,١ بالمئة للدول المستوردة، وبنحو ١١,٤ بالمئة في حالة تحسينها للدول الأعضاء المصدرة.

يتضح ممّا سبق أهمية المتغيرات والعوامل المتعلقة بتسهيل التجارة في التأثير في حجم التجارة البينية للدول الأعضاء بشكل يفوق أضعاف تأثير منطقة التجارة الحرة وحدها - وما تنطوي عليه من تخفيض التعريفات الجمركية إلى الصفر؛ فبالرغم من ارتفاع قيمة معامل ومعنوية تأثير المتغير الصوري للغافتا في المعادلات السابقة، بعد إدخال متغيرات تسهيلات التجارة، فقد ظلت المرئونة تتراوح بين ٠,١٦ إلى ٠,٦٦ في حالة أن المتغير الصوري للغافتا يساوي الواحد الصحيح.

انطلاقاً ممّا سبق، يجب وضع أجندة أو «وصفة» لجوانب تحسين العوامل المسؤولة عن

تسهيل التجارة في إطار الغافتا، وتحديد أولويات التطوير. وحيث إن إجراء إصلاحات في أحد الجوانب ينعكس على الجوانب الأخرى، فإن أجندة التطوير بصرف النظر عن الأولويات ستقود في النهاية إلى نهج شامل لتسهيل التجارة عبر الحدود العربية.

رابعاً: خيارات السياسة: نحو صيغة جديدة للتعاون التجاري العربي

في ضوء التحليل السابق، أمكن التوصل إلى نتيجة مفادها أن مجرد قيام منطقة تجارة حرة بين الدول العربية، بكل ما تتضمنه تلك المنطقة من عناصر تتعلق بتخفيض القيود الجمركية أو حتى غير الجمركية، لا يُعتبر كافياً لتحقيق زيادة ملموسة في حجم التجارة العربية البينية. وعلى الجانب الآخر، أظهرت النتائج أن زيادة قيمة مؤشرات تسهيلات التجارة ستُسفر عن زيادة ملموسة في قيمة التجارة البينية داخل الغافتا، حيث تزيد قيمة مؤشر المرونة على الواحد الصحيح لمعظم المتغيّرات، بل وتزداد معنوية تأثير الغافتا في ظل تحسين قيم تلك المؤشرات. في هذا السياق، يمكن تأكيد صحة فرضية الدراسة بأهمية تسهيلات التجارة العربية في زيادة حجم التجارة البينية للدول الأعضاء بشكل يفوق كثيراً تأثير ما حققته الاتفاقية من تخفيضات جمركية، ومن ثم التوصل إلى نتيجة مفادها أن ما لم تتحسن العناصر المسؤولة عن تسهيل التجارة بين الدول أعضاء الغافتا، فستظل التجارة البينية تنمو بشكل محدود داخل المنطقة العربية. بناء عليه، سيتم استخدام أسلوب المحاكاة لتحديد الممارسات ذات الأولوية من أجل تعزيز التجارة العربية البينية. وقد استند كثير من الدراسات المختصة بهذا الشأن إلى أسلوب فجوة الأداء، حيث سيتم الاستناد إلى القيمة الوسيطة لمؤشر الأداء اللوجستي لمجموعة دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD)، باعتبارها ذات الأداء الأعلى في هذا المؤشر. وفي هذا الصدد، تتم زيادة قيم مؤشر تسهيلات التجارة للدول الأعضاء ذات القيمة الأقل في إطار الغافتا إلى القيمة الوسيطة داخل منظمة التعاون، بينما لن تتغير قيم مؤشر الدول التي ترتفع فيها قيمة المؤشر عن القيمة الوسيطة. وباستخدام نتائج تقدير المعادلات في الجدول السابق وقيم مرونة التجارة لمؤشرات تسهيلات التجارة، يمكن حساب مقدار التحسن المتوقع في التجارة البينية نتيجة رفع قيم مؤشرات تسهيلات التجارة إلى المستوى المستهدف^(٢٤).

كما يوضح الجدول الرقم (٩) أن مؤشر الأداء اللوجستي لجميع الدول الأعضاء يقع في أسفل القيمة الوسيطة لمجموعة دول منظمة التعاون، وإن كانت الإمارات ومعظم دول الخليج تقترب من تلك القيمة، بينما يُعتبر العراق والسودان وليبيا والجزائر أبعد الدول عن تلك القيمة. وكذلك تنخفض القيمة الوسيطة لمؤشر تسهيلات التجارة ولمعظم مؤشرات الفرعية على مستوى دول غافتا عن أدنى قيمة للمؤشر في مجموعة منظمة التعاون.

G. Harb, «Trade Facilitation and Intra-Arab Trade: An Empirical Assessment,» *Journal of International Trade and Diplomacy*, vol. 2, no. 2 (Winter 2008), pp. 145-150.

الجدول الرقم (٩)
القيمة الوسيطة لمؤشرات تسهيلات التجارة
في كل من غافنا ومنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD)

المؤشر الإجمالي لتسهيلات التجارة (LPI)			
أدنى قيمة	أعلى قيمة	القيمة الوسيطة	
٢,٨٧ (سلوفينيا)	٤,١١ (ألمانيا)	٣,٧٧	منظمة التعاون
٢,١١ (العراق)	٣,٦٣ (الإمارات)	٢,٧٣	الغافنا
المؤشر الفرعي لكفاءة الجمارك (CUM)			
٢,٤٨ (اليونان)	٤,٠٤ (لكسمبورغ)	٣,٥٨	منظمة التعاون
١,٩٧ (الجزائر)	٣,٤٩ (الإمارات)	٢,٤٣	الغافنا
المؤشر الفرعي لكفاءة البنية التحتية للتجارة (INFRA)			
٢,٦٥ (سلوفينيا)	٤,٣٤ (ألمانيا)	٣,٧٢	منظمة التعاون
١,٧٣ (العراق)	٣,٨١ (الإمارات)	٢,٦٩	الغافنا
المؤشر الفرعي لتنافسية الخدمات اللوجستية (LSC)			
٣ (سلوفينيا)	٤,١٥ (السويد)	٣,٨٥	منظمة التعاون
٢,١٩ (العراق)	٣,٦٣ (الإمارات)	٢,٨٩	الغافنا

المصدر: حُسبت بمعرفة الباحث بالرجوع إلى قيم تسهيلات التجارة في المصادر المذكورة سابقاً.

والجدول الرقم (١٠) يلخّص نتائج تطبيق أسلوب المحاكاة لمجموعة دول الغافنا (١٧) دولة تتاح لها بيانات، وهو يتضمن الزيادة المتحققة للقيمة الكلية للواردات البينية والناجمة من رفع قيم مؤشرات تسهيلات التجارة إلى مستوى القيم المستهدفة.

الجدول الرقم (١٠)
ملخّص نتائج أسلوب المحاكاة

مكوّنات المؤشر	الزيادة في الواردات البينية الناتجة من تغيير قيمة المؤشر (مليار دولار)	الدول الأكثر مساهمة في الزيادة الناتجة في الواردات البينية	الدول الأكثر تأثراً بالتغيير	القيمة الحالية للواردات البينية في العام ٢٠١٠	القيمة الكلية مليار دولار
المؤشر الفرعي لكفاءة الجمارك	٩٤,١	السودان، سورية، اليمن، ليبيا، الأردن،	السودان، الجزائر، العراق، الأردن، مصر	٧٥,٩	١٧٠
المؤشر الفرعي لكفاءة البنية التحتية للتجارة	١١٤,١	لبنان، سورية، العراق، مصر، السودان	السودان، الجزائر، العراق، ليبيا، سورية	٧٥,٩	١٩٠
المؤشر الفرعي لتنافسية الخدمات اللوجستية	٢٤,١	سورية، لبنان، السودان، عمان	السودان، الجزائر، العراق، ليبيا، السودان، مصر	٧٥,٩	١٠٠

يتبع

تابع

٤٦٠	٧٥,٩		٢٣٢,٣	القيم الكلية
١٥٣,٣	٧٥,٩		٧٧,٤	متوسط القيمة الكلية

المصدر: حُستت بمعرفة الباحث بالرجوع إلى قيم تسهيلات التجارة في المصادر المذكورة سابقاً.

من الضروري تطبيق أسلوب المحاكاة على المكونات الفرعية لمؤشر الأداء اللوجستي، وذلك لتحديد مجالات تسهيل التجارة الأكثر من غيرها تأثيراً في نمو التجارة البينية للغافتا على المستوى الإقليمي، وتحديد أولويات التطوير على مستوى المنطقة؛ ففي ما يتعلق بمؤشر كفاءة الإدارة والإجراءات الجمركية، يُلاحظ أن القيمة الفعلية لجميع الدول أعضاء الغافتا تقع في أدنى القيمة الوسيطة لمنطقة منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، حيث تبلغ الفجوة أقصاها في حالة الجزائر (١,٦١)، بينما تبلغ أدناها في حالة الإمارات (٠,٠٩). وفي هذا الصدد - استناداً إلى قيم المرونات في الجدول الرقم (٨) - تترتب على تحسين قيمة مؤشر الأداء في الإجراءات الجمركية بحوالي ١,١٥ درجة في المتوسط زيادة قيمة الواردات البينية لدول أعضاء الغافتا إلى نحو ١٧٠ مليار دولار في عام ٢٠١٠، وهو ما يعني أن إزالة التعريفات الجمركية إلى الصفر في ظل الوضع الحالي للإجراءات والإدارات الجمركية أدت إلى نمو الواردات البينية بحوالي ١٣,٤ بالمئة في متوسط الفترة ٢٠٠٥ - ٢٠١٠، حيث بلغت الواردات البينية نحو ٤٢ مليار دولار عام ٢٠٠٥، وتبلغ القيمة الفعلية لها ٧٥,٩ مليار دولار عام ٢٠١٠، بينما إذا تحسنت الإجراءات والأنظمة الجمركية في البيئة العربية إلى المستوى السائد في مجموعة دول منظمة التعاون، يصل معدل نمو الواردات أو التجارة البينية إلى نحو ٥٠,٨ بالمئة. وفي هذا السياق، من المتوقع أن تحقق كلٌّ من السودان والجزائر والعراق وليبيا ومصر والأردن من تطبيق هذا السيناريو أعلى مكاسب، حيث قد تنمو وارداتها البينية بمعدلات تفوق ١٧٨ بالمئة عن مستواها قبل تطبيق السيناريو.

وفي ما يتعلق بالمكوّن الثاني المعني بكفاءة البنية التحتية والنقل الدولي، توضح البيانات أن الإمارات تحصل على قيمة للمؤشر (٣,٨١) أعلى من القيمة الوسيطة السائدة في منظمة التعاون. لذا، فلن يتم تغيير قيمة المؤشر لها في النموذج. ومن جهة أخرى تُعتبر البحرين والكويت والسعودية من الدول العربية التي تقترب من القيمة الوسيطة للمؤشر في مجموعة دول منظمة التعاون، بينما يُعتبر العراق والسودان والجزائر وليبيا من أكثر الدول التي تقل قيمة المؤشر لديها عن القيمة الوسيطة المستهدفة. وقد أظهرت النتائج أن تحسين البنية التحتية للنقل التجاري الدولي في الدول أعضاء الغافتا بحوالي ١,٠٣ درجة في المتوسط، أي بحوالي ٣٨ بالمئة عن مستواها الحالي، ستنجم عنه زيادة حجم الواردات البينية للغافتا إلى نحو ١٩٠ مليار دولار في عام ٢٠١٠. وتُعتبر تلك الزيادة المتحققة في الواردات البينية كبيرة، حيث ترتفع مرونة معاملات الواردات البينية لمؤشر البنية التحتية عن الواحد الصحيح في النموذج المقدّر، وهو ما يعني أن تخفيض التعريفات الجمركية إلى الصفر في عام ٢٠٠٥ في ظل الوضع الحالي للبنية التحتية في الدول الأعضاء نجح في تحقيق نمو للتجارة البينية بحوالي ١٣,٤ بالمئة، بينما

لو تم تحسين كفاءة البنية التحتية وصولاً إلى الهدف المعمول به في منظمة التعاون، لكانت التجارة البينية حققت خلال تلك الفترة نمواً قدره ٥٨,٨ بالمئة. وعلى مستوى الدول الأعضاء، أظهرت نتائج تطبيق السيناريو أن معظم الدول الأعضاء ستحقق مكاسب كبيرة جرّاء تحسين قيمة المؤشر، حيث تتجاوز معظم الدول الأعضاء ويرتبط كثير من تلك الدول بحدود مشتركة مع دول أخرى في المنطقة، وبالتالي سيعمل تحسين بنية النقل لتلك الدول على تسهيل التجارة عبر الحدود العربية، ومن ثم زيادة التبادل التجاري البيني بمعدلات عالية. ويُعتبر السودان وليبيا والعراق والجزائر ومصر وسورية من الدول التي تحقق من التغيير أكبر استفادة.

في ما يتعلّق بالمكوّن الثالث لتسهيلات التجارة المعني بكفاءة وتنافسية اللوجستيات (تكاليف الشحن، فترات مرور الشاحنات، التفتيش، رسوم الترانزيت التفرغ والتحميل، التسعير وتنافسية الخدمات اللوجستية، تتبّع الشاحنات)، توضح نتائج الجدول الرقم (٩) وجود فجوة رقمية تبلغ نحو ٠,٩٦ درجة بين القيمة الوسيطة لهذا المؤشر في مجموعة دول الغافتا والقيمة الوسيطة لمجموعة دول منظمة التعاون. وتُعتبر الإمارات والبحرين وليبيا والمغرب والكويت والسعودية وقطر من أكثر الدول اقتراباً إلى تلك القيمة، بينما يُعتبر العراق والجزائر واليمن والسودان وعمان من أكثر الدول ابتعاداً عن تلك القيمة. وبالاستناد إلى قيم المعاملات المقدرة في النموذج، تظهر نتائج السيناريو أن زيادة قيمة المؤشر بنحو ٣٣ بالمئة عن مستواها الحالي تؤدي إلى زيادة الواردات البينية للدول الأعضاء بنحو ٣١ بالمئة لتصل إلى نحو ١٠٠ مليار دولار في عام ٢٠١٠ بدلاً من مستواها الحالي البالغ ٧٥,٩ مليار دولار. وسيحقق كثير من الدول الأعضاء فوائد ملموسة جرّاء تنفيذ الزيادة المستهدفة في قيمة المؤشر، ولاسيما السودان واليمن وليبيا ومصر والجزائر والأردن.

استناداً إلى ما سبق، يترتب على زيادة قيمة المؤشرات الفرعية (إجمالاً) بحوالي ٣,١٤ درجة زيادة قيمة الواردات البينية لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى بحوالي ٢٣٢ مليار دولار. وحيث إن قيمة مؤشر الأداء اللوجستي هي عبارة عن متوسط مجموع المؤشرات الفرعية المكونة له، فهذا يعني أن الزيادة في قيمة المؤشر هي عبارة عن متوسط الزيادة في مجموع مكوّناته الفرعية التي تساوى في هذه الحالة نحو ١,٠٤ درجة. بناء عليه، من المتوقع زيادة حجم التجارة (الواردات) البينية بنحو ٧٧,٤ مليار دولار عن مستواها الحالي، وهو ما يعني ارتفاع الواردات البينية إلى نحو ١٥٣,٣ مليار دولار في عام ٢٠١٠، مقارنةً بمستواها الفعلي خلال العام نفسه (٧٥,٩ مليار دولار).

ولا تختلف تلك النتيجة عند تغيير قيمة المؤشر الإجمالي لتسهيلات التجارة (مؤشر الأداء اللوجستي) في جميع الدول الأعضاء إلى مستوى القيمة الوسيطة لمجموعة دول منظمة التعاون (أي بنحو ١,٠٤ درجة)، والتعويض بها في النموذج المقدّر بالجدول الرقم (٨). في هذه الحالة، سوف يرتفع حجم الواردات البينية إلى نحو ١٥٣ مليار دولار في نهاية عام ٢٠١٠، أي بزيادة معدّلها نحو ١٠١,٦ بالمئة عن مستواها الحالي الذي يبلغ نحو ٧٥,٩ مليار دولار.

بناء على ما سبق، تتفق نتائج نموذج المحاكاة مع نتائج التقدير في تأكيد فرضية الدراسة

بأن تحسين تسهيلات التجارة يؤدي دوراً أكبر وأكثر أهمية في زيادة حجم التجارة البينية داخل منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى من تأثير التخفيض الجمركي وحده. كما تتفق نتائج نموذج المحاكاة مع نتائج الاستبيانات الإقليمية والدولية التي أجريت خلال الأعوام السابقة إلى أن المعوِّق الرئيسي للتجارة البينية يتمثل في ضعف البنية التحتية المتعلقة بالنقل، ولا سيما النقل البري والبحري داخل منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى. في هذا الصدد، سيتم تحقيق نحو ٤٠,٥ بالمئة من الزيادة المتوقعة في قيمة التجارة البينية في ظل تحسين تسهيلات التجارة، وذلك من خلال تحسين منظومة الإدارات والإجراءات الجمركية في الدول الأعضاء، ونحو ٤٩,١ بالمئة من تلك الزيادة ينتج من خلال تحسين البنية التحتية في الدول الأعضاء، أما المساهمة الأقل فتأتي من خلال تحسين الخدمات اللوجستية المتعلقة بالتجارة البينية والنقل التجاري داخل الغافتا، حيث يساهم تحسين هذا المؤشر بنسبة تبلغ نحو ١٠ بالمئة من إجمالي الزيادة في قيمة الواردات البينية.

استناداً إلى ما سبق من نماذج وتحليلات، يمكن اقتراح عدد من الآليات والصيغ لتفعيل دور منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى في تعزيز التجارة البينية عبر:

١ - تخفيض نفقة المعاملات التجارية، ومن ثم تسهيل وزيادة التجارة البينية، وذلك من خلال:

أ - تبني سياسات وإجراءات لتحسين وتخفيف والمتطلبات الجمركية، وحل المشكلات التي قد تتسبب في تكرار وإطالة الإجراءات الجمركية، ومنها إجراءات معاينة البضائع ومدى التزامها بالشروط الصحية والبيئية. في هذا الصدد، يجب الإسراع في اعتماد شروط صحية عربية موحدة، أو الاعتراف المتبادل بالشروط الوطنية، وتسريع إصدار مواصفات قياسية عربية موحدة، أو اعتماد المواصفات الدولية.

ب - تبني منظومة من السياسات المتجانسة والمتناسقة بشأن الإصلاحات المؤسسية والتشريعية للإدارات الجمركية والخدمات المسؤولة عن تسهيل التجارة.

٢ - تحقيق منظومة ديناميكية وتنافسية للخدمات اللوجستية العربية، وذلك من خلال:

أ - تسريع المفاوضات المتعلقة بتحرير التجارة العربية البينية في مجال الخدمات، وهو ما يقتضي الالتزام باستكمال وتفعيل تنفيذ الاتفاقات المبرمة بشأن تقوية الربط البري والبحري بين الدول العربية، حيث تتضمن إعلان القمة العربية المنعقد في كانون الثاني/يناير ٢٠١١ في شرم الشيخ ضرورة تفعيل ما تم إعلانه في البرنامج التنفيذي للقمة العربية في الكويت عام ٢٠٠٩ بشأن إعداد مخططات عامة لربط الدول العربية بمحاور رئيسية من الطرق والسكك الحديدية، واستكمال البنية الأساسية لشبكات الربط البري بالطرق والسكك الحديدية، وتنفيذ اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية، وتطوير الموانئ والمطارات، وجميع مرافق النقل العربية، لزيادة قدرتها التنافسية، وذلك لتفعيل التجارة العربية البينية.

ب - في ضوء المنافع المتوقعة للتجارة البينية من تحسين مؤشر الخدمات اللوجستية

والبنية التحتية للنقل، فإن إنشاء إدارة متخصصة مهمتها الارتقاء بالخدمات اللوجستية عبر الحدود، من خلال التخطيط والتدريب والتسويق وجذب الاستثمارات الخاصة لقطاع اللوجستيات، سوف يعمل على نمو التجارة البينية العربية.

٣- الوصول إلى صيغة جديدة للتعاون التجاري العربي تركز على تنوع التجارة.

أ- الأمر الذي يجب تأكيده هنا هو أن ضعف التجارة البينية في إطار منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى لا يمكن إرجاعه فقط إلى القيود التي تعرقل تسهيل مرور وانسياب التجارة للأسواق العربية، إذ هناك قيود أخرى تتعلق بجانب العرض والإنتاج؛ فحتى لو تم توفير منظومة جيدة من الخدمات التي تسهل التجارة، فلا تزال التجارة العربية تتم في إطار تشكيلة محدّدة من المنتجات المتشابهة، وتتسم بارتفاع التركيز السلعي لعدد محدود من الصادرات والواردات. بناء عليه، فإن الدول الأعضاء لا تحتاج فقط إلى زيادة حجم النمط الحالي للإنتاج، لأنه سيظل تبادلاً تجارياً استراتيجياً ومحدود المكاسب لأعضائه، بل يجب أيضاً الوصول بتلك الدول إلى هيكل تجاري متنوع من خلال تبني سياسات إنمائية وتجارية إقليمية متكاملة وتكاملية، لتسهيل تبادل مزايا نسبية وتنافسية جديدة في إطار المنطقة العربية^(٢٥).

ب- تعميق الإصلاحات في جانب العرض من خلال توفير منظومة من الحوافز السعرية والمالية والنقدية، لتقليل القيود في جانب العرض والإنتاج في منتجات قد تكتسب فيها الدول العربية مزايا تنافسية جديدة^(٢٦).

خامساً: الخلاصة والاستنتاجات

بدأ التطبيق التدريجي لمنطقة التجارة الحرة العربية مع بداية عام ١٩٩٨ على أساس التخفيض التدريجي للتعريفات الجمركية، لتصل إلى الصفر مع بداية عام ٢٠٠٥. ومع ذلك، ما زالت نسبة التجارة البينية للغافتنا تتمحور بين ٨,٥ بالمئة إلى ١٠ بالمئة من إجمالي التجارة العربية، ولم تختلف تلك النسبة عن تلك التي كانت سائدة منذ بداية التسعينيات، وهو ما يؤكد أن هناك الكثير من العقبات غير الجمركية التي ما زالت قائمة، ولم تنجح اتفاقية منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى في معالجتها بالقدر الكافي. وهنا جاءت الدراسة الحالية لتحديد أهم العوائق غير الجمركية المقيدة لتفعيل دور الغافتنا في زيادة حجم التجارة العربية البينية، وذلك للبحث في ما إذا كانت معالجة تلك القيود والعوائق ستسفر عن زيادة ملموسة في حجم التجارة العربية البينية وأدائها. في هذا الصدد، أكدت الدراسة تحقّق الفرضية بأن تسهيلات التجارة تؤثر

(٢٥) سميحة فوزي، الأسباب السياسية والاقتصادية وراء مسيرة الاندماج الاقتصادي العربي (القاهرة: المركز المصري للدراسات الاقتصادية، ٢٠٠٢) ص ٩.

(٢٦) حسين عبد المطلب الأسرج، «الأزمة المالية العالمية وانعكاسها على التجارة الخارجية للدول العربية»، دراسات اقتصادية (مركز البصيرة للبحوث والاستشارات والخدمات التعليمية، الجزائر)، العدد ١٣ (أيلول/سبتمبر ٢٠٠٩)، ص ٣٧-٣٨.

إيجابياً في حجم التجارة العربية البينية بصورة أكبر من تأثير خفض التعريفات الجمركية؛ حيث إن الاتفاقية تساهم في زيادة حجم التجارة البينية بمقدار ١,١١ مرة فقط عن الوضع في حالة عدم سريانها. كما أن إزالة التعريفات الجمركية لم تنجح في تكثيف التجارة بين الدول الأعضاء، ولم تستطع توجيه التجارة بشكل متزايد داخل المنطقة العربية. أضف إلى ذلك أن الاتفاقية لم تساهم في إجراء تغيير وتنوع ملموسين في هيكل المزايا النسبية المتبادلة داخل الغافتا. ولعل من أهم أسباب ذلك هو عدم كفاءة منظومة تسهيلات التجارة في المنطقة العربية، الأمر الذي يؤكد ما قد تحققه تلك التسهيلات - لو أمكن تحسينها - من منافع للتجارة العربية البينية، وهو ما أظهرته نتائج التقدير بأن زيادة قيمة مؤشر الأداء اللوجستي بحوالي ١٠ بالمئة (أي ٠,٥ درجة) عن مستواه الحالي تؤدي إلى تحسين التجارة البينية داخل الغافتا بنحو ٣٤ بالمئة. كما أظهرت نتائج نموذج المحاكاة أن تحسين كل من كفاءة الإجراءات الجمركية والبنية التحتية، وتقليل قيود النقل التجاري، وتحسين كفاءة الخدمات اللوجستية الدولية إلى المعدل المتوسط السائد في مجموعة دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، ستنجح في زيادة قيمة الواردات البينية للغافتا بنحو ٧٧,٤ مليار دولار عن مستواها الحالي.

استناداً إلى ما سبق، يمكن القول إن الدول العربية ضعيفة، لا من حيث انتهاج سياسات تكامل التجارة البينية، بل من حيث العوامل الداعمة للاستفادة من تكامل التجارة. وبناء عليه، فإن هناك عدداً من السياسات اللازمة التطبيق من خلال الآليات المناسبة لتحقيق الهدف الأساسي لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، وهي: «تكثيف وتنوع هيكل التجارة العربية البينية، والوصول بحجم التجارة البينية إلى حصة لا تقل عن ٢٥ بالمئة في حجم التجارة العربية الاجمالية». وتمثل أهم الأهداف الفرعية وآليات تحقيقها، وصولاً إلى الهدف الأساسي، على النحو التالي:

١ - إعادة بناء وتكامل الأسواق العربية

وذلك من خلال تبني سياسات لتحقيق قاعدة تصديرية ذات مزايا تنافسية جديدة تتبادل داخل منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى. وهو ما يستوجب تطبيق عدد من الآليات والأدوات التنظيمية والمؤسسية والمالية لتطوير البنية التحتية والخدمات اللوجستية، وتطوير إدارتها الجمركية لإزالة القيود التي تعوق تبادل السلع العربية داخل أسواق الغافتا. ولن يتأتى ذلك إلا من خلال وجود هياكل مؤسسية فوق قومية للتفاوض التجاري العربي بشكل جماعي، وإنشاء إدارات إقليمية لتسهيل التجارة العربية بين الحدود.

٢ - تحقيق هيكل اقتصادي عربي متنوع

يتم من خلال تبادله في إطار سوق عربي مفتوح وخالٍ من القيود الجمركية وغير الجمركية؛ وهو ما يوجب على صنّاع السياسات الاقتصادية لأعضاء المنطقة تبني حزمة من الإجراءات والأدوات، لخلق استثمارات إقليمية في القطاعات غير النفطية وذات المزايا النسبية والأكثر استفادة من الاتفاقية، كقطاع الأغذية والزراعة وبعض الصناعات الكيماوية.

وجنباً إلى جنب، ينبغي أن تتحرك الجهود الإقليمية العربية من مجرد التركيز على تحرير التجارة بشكلها الحالي إلى تطوير الطاقات الإنتاجية والروابط الهيكلية بين عمليات تصديرية عربية مشتركة.

٣ - تطوير وتحرير هيكل التجارة في الدول العربية انطلاقةً من رؤية إصلاحية إقليمية

الاستمرار في تبني سياسات إصلاحية كلية وجزئية (مالية ونقدية وسعوية) لتطوير الإنتاج، وتحرير التجارة في السلع والخدمات، وبناء اقتصاد يقوم على آليات السوق الحر في الدول العربية، وتحسين مناخ الاستثمار العربي، وربط سياسات الإصلاح المحلي بالهدف العام الإقليمي الذي هو تكثيف التجارة والاستثمارات العربية البينية.

٤ - الإسراع في تحقيق درجات أعلى من التكامل التجاري السلعي والخدمي والاستثماري العربي

يجب على الدول الأعضاء الإسراع في تحويل منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى إلى اتحاد جمركي عربي، ومن ثم إلى سوق عربي مشترك. ويقتضى ذلك تبني منظومة من الإجراءات التشريعية والتنظيمية والمؤسسية، التي ستحقق بدورها نوعاً من التوافق في الاشتراطات والأنظمة والمعايير، والسياسات الجمركية والتجارية بصفة عامة، بين الدول الأعضاء بشكل يسمح بتسهيل وزيادة التبادل التجاري الخدمي العربي في إطار منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى. كذلك يمكن إقامة استثمارات مشتركة في مجالات خدمية مشتركة بين الدول العربية، وتحقيق تنسيقات في مجالات السياسة التمويلية والمالية والنقدية في القطاعات المصرفية وقطاعات التعليم والخدمات اللوجستية والاجتماعية، وذلك عبر مؤسسات وشركات عربية إقليمية.

٥ - تحقيق تكامل عربي مؤسسي مشترك

يظل مستقبل النظام الإقليمي التجاري العربي مرهوناً بقدرة الشعوب العربية عامة على دعم آليات ديمقراطية، وإرساء نظم منتخبة لإدارة اقتصادياتها، وذلك حتى تزيد احتمالات التقارب العربي الإقليمي في ظل نظم وإدارات تسعى نحو تحقيق المصالح المشتركة لشعوبها ولالإقليم العربي ككل، وتطوير وتوجيه الاقتصاديات والإدارات العربية نحو مزيد من التكامل العربي المشترك، ليس فقط على المستوى التجاري السلعي والخدمي، بل على المستوى المؤسسي أيضاً^(٢٧).

A. Romagnoli and L. Mengoni, «The Challenge of Economic Integration in the MENA Region: (٢٧) From GAFTA and EU-MFTA to Small Scale Arab Unions,» *Economic Change and Restructuring*, vol. 42 (2009), pp. 76-80.

ولكي يتحقق ذلك، يجب على صنّاع السياسات والقرارات الاقتصادية تعميق الإصلاحات العربية، ليس فقط على الجانب الاقتصادي بل على جانب إصلاحات سياسية وتشريعية فعّالة ومفعلة أيضاً، مع تطوير تسهيلات التجارة عبر الإقليمية. وعلى هذا النحو، ستتمكن الدول العربية من تحقيق مراحل تكاملية أكثر عمقاً تتمثل في تحرير الخدمات، أو تطبيق الاتحاد الجمركي العربي عام ٢٠١٥. والأبعد من ذلك هو أن الدول العربية قد تتمكن في الأجل الطويل من الوصول إلى تكامل تجاري عميق قوامه التجانس المؤسسي والتشريعي والسياسي ■

قائمة المراجع

أولاً: بالعربية

١. اجتماع الخبراء حول أولويات التجارة والبيئة في المنطقة العربية، «الاعتبارات البيئية لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى: أولويات التجارة والبيئة في المنطقة العربية»، جامعة الدول العربية، ٢٠٠٧.
٢. أحمد الكواز. «حلقة نقاشية حول: اندماج اقتصادي إقليمي أم دولي: الحالة العربية». المعهد العربي للتخطيط، نيسان/أبريل ٢٠١٠.
٣. إسماعيل عبد الرحيم شلبي. «أسباب ومعوقات قيام التكامل الاقتصادي بين الدول العربية والإسلامية». ورقة قدمت إلى: المؤتمر العلمي لقسم الاقتصاد بكلية التجارة، جامعة الأزهر (بنين)، بعنوان التنمية والتكامل الاقتصادي في العالم الإسلامي، ٢٨ - ٢٩ نيسان/أبريل ٢٠١٠.
٤. الأمانة العامة للاتحاد العام لغرف التجارة والصناعة والزراعة للبلاد العربية، (٢٠٠٧)، «منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى واحتياجات التطوير في ضوء تجربة الاتحاد الأوروبي»، التقرير الرابع عشر، شباط/فبراير ٢٠٠٧.
٥. علي محمد رمضان المافوري. «التجارة العربية البينية: المعوقات وسبل التطوير». ورقة قدمت إلى: مؤتمر التجارة البينية والتكامل الاقتصادي، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، عمّان، الأردن، ٢٠ - ٢٢ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٤.
٦. محمد محمود الإمام العمل الاقتصادي العربي المشترك: أبعاده وتطوره. القاهرة: جامعة الدول العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، ٢٠٠١.
٧. نبيل علي صفوت. «استراتيجية مقترحة لتسهيل النقل والتجارة في المنطقة العربية». ورقة قدمت إلى: ندوة عن الاتفاقيات الدولية والعربية للنقل على الطرق ودورها في تطوير التجارة الخارجية العربية، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، الأمم المتحدة، القاهرة، ٢٥ - ٢٦ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٩.

ثانياً: بالأجنبية

1. J. Abedini and N. Péridy. «The Greater Arab Free Trade Area (GAFTA): An Estimation of Trade Effects,» (with Javad Abedini), *Journal of Economic Integration* (2008).
2. H. Al-Atrash and T. Yousef. «Intra-Arab Trade: Is it too Little?.» *IMF Working Paper*, no. WP/00/10 (2000).
3. T. Awad and A. Bakir. «Regional Trade Integration: A Comparative Study, The Case of GAFTA, COMESA, and SAPTA/SAFTA,» United Nations Conference on Trade and Development, Virtual Institute Research Material, 2008.
4. F. L. Bartels and Jebamalai Vinanchiarachi, «South-South Cooperation, Economic and Industrial Development of Developing Countries: Dynamics, Opportunities and Challenges,» Research and Statistics Branch working paper 02/2009, United Nation Industrial Development Organization, 2009.
5. T. Behr, «Regional Integration in the Mediterranean Moving out of the Deadlock?,» Finnish Institute for International Affairs and a Researcher Associate Notre Europe, April 2010.
6. J. Cassing, «Free Trade Agreement Methodology Manual,» United States Agency for International Development, 2007.
7. L. Cernat, «Assessing Regional Trade Arrangements: Are South-south RTAs More Trade Diverting?,» *Global Economy Quarterly*, vol. 2, no. 3 (2001), pp. 235-259.
8. S. Chauvin and G. Gaulier(2002), «Regional Trade Integration in Southern Africa,» CEPII, Working Paper No 2002-12
9. Ximena Clark, David Dollar, and Alejandro Micco, «Port Efficiency, Maritime Transport Costs, and Bilateral Trade.» *Journal of Development Economics*, vol. 75, no. 2 (2004), pp. 417-450.
10. A. Dennis. «The Impact of Regional Trade Agreements and Trade Facilitation in the Middle East North Africa Region» *World Bank Policy Research Working Paper*, no. 3837 (2006).
11. K. Dervis, Peter Boccock, and Julia Devlin, «Intraregional Trade among Arab Countries: Building a Competitive Economic Neighbourhood,» paper presented at: The Middle East Institute 52nd Annual Conference, Panel on «Arab Economy Market», Washington, DC, 17 October 1998.
12. J. Devlin and P. Yee, «Trade Logistics in Developing Countries: The Case of the Middle East and North Africa,» *World Economy*, vol. 28, no. 3, March 2005, pp. 435-456.
13. Y. Duval and C. Utoktham. «Behind-the-border trade facilitation in Asia-Pacific: Cost of Trade, Credit Information, Contract Enforcement and Regulatory Coherence,» ESCAP Trade and Investment Division Staff Working Paper no. 02/09. Bangkok, 2009.
14. Y. Duval. «Assessing the Impact of Trade Facilitation on Trade and Climate Change,» 6th WTO/ESCAP ARTNET Capacity Building Workshop for Trade Research 21-25 June 2010, Vientiane, Lao PD.

15. Empirical Investigation in Trade and Investment, Tokyo, Japan March 11-13.
16. C. Freund and O. Emanuel, «Regional Trade Agreements,» Policy Research Working Paper Series < <http://ideas.repec.org/s/wbk/wbrwps.html> > 5314, The World Bank, 2010.
17. A. Galal and B. Hoekman, «Arab Economic Integration between Hope and Reality,» Cairo: Egyptian Center of Economic Studies and Brookings Institution, 2003.
18. General Union of Chambers of Commerce, Industry and Agriculture for Arab Countries- GUCCIAAC
19. G. Harb, «Trade Facilitation and Intra-Arab Trade: an Empirical Assessment.» *Journal of International Trade and Diplomacy*: vol. 2, no. 2, Winter, 2008, pp. 135-170.
20. B. Hoekman and J. Zarrouk. «Changes in Cross-Border Trade Costs in the Pan-Arab Free Trade Area, 2001-2008,» World Bank Policy Research Paper 5031, 2009.
21. B. Hoekman and A. Nicita, «Trade Policy, Trade Costs and Developing Country Trade,» World Bank Policy Research Working Paper, no. 4797 (2008).
22. B. Hoekman and P. Messerlin. «Initial Conditions and incentives for Arab Economic Integration, Can the European Community's Success be Emulated?,» World Bank Policy Research Working Paper, no. 2921 (2002).
23. B. Hoekman and P. Messerlin. «Harnessing Trade for Development in the Middle East and North Africa,» New York: Council on Foreign Relations, 2001.
24. Y. Hossam. «The Contribution of Trade to Growth of the Arab Countries's, FREIT Working Paper, WP97, November, 2009.
25. H. Kheir-El-Din and A. Ghoneim, «Arab Trade Integration in Retrospect: Comparison with the European Union Experience and Lessons Learnt,» Cairo University, mimeo, 2005.
26. S. Kim and I. Park. «Measuring the Impact of Northeast Asian Trade Facilitation on Intra-regional Trade,» *Working Paper Series*, vol. 35, December, International Centre for the Study of East Asian Development, Kitakyushu, 2004.
27. J. Korinek and M. Melatos, «Trade Impacts of Selected Regional Trade Agreements in Agriculture,» OECD Trade Policy Working, 2009.
28. S. Kurz, T. Otter and F. Povel, «SADC Trade Integration: The Effect of Trade Facilitation on Sectoral Trade: A Quantitative Analysis, chap. 3 in: Monitoring Regional Integration in Southern Africa, vol 8, Yearbook.
29. League of Arab States, Declaration Pan-Arab Free Trade Area Economic and Social Council's Agreement of Arab Free Trade Area, Resolution no. 1317-O.S. 59, 19 February 1997.
30. Yu-Feng L. Lee and Abdelaziz Gohar, «Trade and Intra-Regional Integration: Is Arab Region a Potential Candidate for Economic Union?» International Trade and Finance Association, 19th International Conference Working Paper, Paper 12, 2009.
31. R. Longo and K. Sekkat. «Economic Obstacles to Expanding Intra-African Trade. World Development, vol. 32, no. 8, 2004, 1309-21, UN COMTRADE data, 1998-2009

32. Milton A. Iyoha, «Benefits of Regional Economic Integration (benefit of economic integration),» in Enhancing Africa's Trade: From Marginalization to an Export-Led Approach to Development, Economic Research Working Paper, no. 77, African Development Bank, 2005.
33. P. Minor and M. Tsigas, «Impacts of Better Trade Facilitation in Developing Countries: Analysis with a New GTAP Database for the Value of Time in Trade,» Mimeo, June 2008.
34. D. Njinkeu, J. S. Wilson and B. Powo Fosso, «Intra-Africa Trade Constraints: The Impact of Trade Facilitation.» Policy Research Working Paper 4790, 2008.
35. N. Péridy, «The Greater Arab Free Trade Area: An Ex-post Appraisal within an Imperfect Competition Framework,» FEMISE Research Program, FEMISE Project nos. 32-03 (2009).
36. N. Péridy and A. Ghoneim, «Regional Integration, Imperfect Competition and Welfare: The Experience of the Greater Arab Free Trade Area,» *Economie Appliquée*: vol. 52, no. 4, 2009, pp. 131-156.
37. C. Pierides, «Non-Tariff Barriers to Trade in Southern Africa: Towards a Measurement Approach» The South African Institute of International Affairs, Trade Policy Report, no. 21 (2008).
38. Alberto Portugal-Perez and John S. Wilson, «Export Performance and Trade Facilitation Reform: Hard and Soft Infrastructure,» Policy Research Working Paper, no. 5261, 2010.
39. Amina Ruzita Mohd Zarinah Hamidb and Norma Md. Saadc. «Economic Integration among the League of Arab States: An Empirical Evidence,» *Journal of Economic Cooperation*, vol. 26, no. 3 (2005), pp. 77-102.
40. N. Saidi, Arab Economic Integration: An Awakening to Remove Barriers to Prosperity, ERF working Paper Series, no. 322 (2004).
41. J. S. Wilson and T. Otsuki, «Regional Integration in South Asia: What Role for Trade Facilitation?,» Working Paper No. 4423, The World Bank, 2007.
42. J. S. Wilson, C. L. Mann, and T. Otsuki, «Assessing the Potential Benefit of Trade Facilitation: A Global Perspective,» World Bank Policy Research Working Paper 3224, 2005.