اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

النقل والاتصال بسلاسل القيمة العالمية

أمثلة من المنطقة العربية

الأمم المتحدة
الاسكوا
ESCWA

E/ESCWA/EDID/2017/3

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

النقل والاتصال بسلاسل القيمة العالمية
أمثلة من المنطقة العربية

الأمم المتحدة
بيروت

© 2018 الأمم المتحدة
حقوق الطبع محفوظة

تقتضي إعادة طبع أو تصوير مقتطفات من هذه المطبوعة الإشارة الكاملة إلى المصدر.

توجّه جميع الطلبات المتعلقة بالحقوق والأذون إلى اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، البريد الإلكتروني: publications-escwa@un.org.

البريد الإلكتروني: publications-escwa@un.org؛ الموقع الإلكتروني: www.unescwa.org.

النتائج والتفسيرات والاستنتاجات الواردة في هذه المطبوعة هي للمؤلفين، ولا تمثل بالضرورة الأمم المتحدة أو موظفيها أو الدول الأعضاء فيها، ولا ترتب أي مسؤولية عليها.

ليس في التسميات المستخدمة في هذه المطبوعة، ولا في طريقة عرض مادتها، ما يتضمن التعبير عن أي رأي كان من جانب الأمم المتحدة بشأن المركز القانوني لأي بلد أو إقليم أو مدينة أو منطقة أو لسلطات أي منها، أو بشأن تعيين حدودها أو تخومها.

الهدف من الروابط الإلكترونية الواردة في هذه المطبوعة تسهيل وصول القارئ إلى المعلومات وهي صحيحة في وقت استخدامها. ولا تتحمل الأمم المتحدة أي مسؤولية عن دقة هذه المعلومات مع مرور الوقت أو عن مضمون أي من المواقع الإلكترونية الخارجية المشار إليها.

جرى تدقيق المراجع حيثما أمكن.

لا يعني ذكر أسماء شركات أو منتجات تجارية أن الأمم المتحدة تدعمها.

المقصود بالدولار دولار الولايات المتحدة الأمريكية ما لم يُذكر غير ذلك.

تتألف رموز وثائق الأمم المتحدة من حروف وأرقام باللغة الإنكليزية، والمقصود بذكر أي من هذه الرموز الإشارة إلى وثيقة من وثائق الأمم المتحدة.

مطبوعات للأمم المتحدة تصدر عن الإسكوا، بيت الأمم المتحدة، ساحة رياض الصلح،
صندوق بريد: 8575-11، بيروت، لبنان.

الموقع الإلكتروني: www.unescwa.org.

17-00578

شكر وتقدير

تولى إعداد الأمثلة الواردة في هذا التقرير قسم التكامل الإقليمي في شعبة التنمية والتكامل الاقتصادي. أما معدو النص الأساسيون فهم محمد الشمنقي (رئيس قسم التكامل الإقليمي)، وعادل الغابري، ومحمد عريس، ونتالي خالد، وديما خربطلي. وقد أغنت هذا التقرير تعليقات قيِّمة قدمها فريق خبراء يُعنى بالنقل والاتصال بسلاسل القيمة العالمية، التقى في بيروت في تشرين الثاني/نوفمبر 2016، فضلاً عن المراجعة الداخلية التي قام بها العاملون في شعبة التنمية والتكامل الاقتصادي ولجنة المطبوعات في اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا). والشكر موجه أيضاً لهناء سعد وفؤاد غرة وكريس يسايان على دعمهم.

ملخص تنفيذي

اكتسبت الاتفاقات الدولية لتقاسم الإنتاج أهمية متزايدة كوسيلة لا بد منها لتحديد ملامح الشراكات الإقليمية. فهي تتيح فرصاً جمة للبلدان ذات الاقتصادات النامية لما لتجزئة عملية الإنتاج من أثر إيجابي على الأداء الاقتصادي لجهة رفع الإنتاجية، وإضفاء المزيد من التطور والتنوع على السلع الوسيطة التي تقوم البلدان المشاركة بتصديرها[1]. إلا أن مدى استفادة البلد من هذا الأثر الإيجابي رهن بالسياسات المعتمدة والعوامل البنيوية[2]. فالاندماج بشكل أكبر في الاقتصاد العالمي من خلال تعزيز الاتصال بسلاسل القيمة العالمية قد تنجم عنه تكاليف مرتبطة بالتكيّف[3]، تتوزع ما بين التكاليف المترتبة على نطاق الاقتصاد ككل وتلك المترتبة على القطاعات. وغالباً ما ترتبط التكاليف المترتبة على نطاق الاقتصاد ككل بتزايد استخدام الموارد الطبيعية، مثل التلوث وتدهور ظروف العيش، فيما تتصل التكاليف المترتبة على القطاعات بعملية إعادة توجيه الموارد من القطاعات التي تشهد تراجعاً نتيجة لتعزيز التخصصية. وقد أُثبت نظرياً وعملياً أن إحراز تقدم على صعيد الاتصال بسلاسل القيمة العالمية يعود بالفائدة على الاقتصادات، شرط أن يترافق ذلك مع سياسات تكيّف فعالة[4].

لقد تسارعت وتيرة تجزئة عملية الإنتاج على خلفية التقدم المحرز على صعيد تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وتدني كلفة النقل. وساهم ذلك في بروز سلاسل دولية متنوعة للإمدادات من خلال إتاحة المجال أمام الشركات لتنسيق أنشطتها العابرة للحدود، وتوحيد مراحل الإنتاج، ونقل العاملين والأجزاء والمكونات على نحو موثوق، وفعال من حيث الكلفة، ودقيق لجهة التوقيت. العديد من وظائف الإنتاج متناثر حالياً في مناطق نائية، وتفيد التقديرات بأن ما يوازي 80 في المائة من التجارة العالمية يتم حالياً من خلال سلاسل قيمة عالمية تتولى تنسيقها شركات عبر وطنية.

يتناول هذا التقرير مدى تأثير البنية التحتية الخاصة بالنقل وتوفر الخدمات وكفاءتها على الاتصال بسلاسل القيمة العالمية. وهو يقيّم مدى استيفاء المنطقة العربية لمتطلبات المشاركة بشكل فعال في سلاسل القيمة العالمية لجهة البنى التحتية واللوجستيات وتيسير التجارة. وعلى الرغم من إقرارنا بالأثر المترتب على العدالة في التوظيف وقضايا اجتماعية أخرى، بما فيها النواحي المرتبطة بالمساواة بين الجنسين، يصب هذا التقرير تركيزه حصراً على دور البنية التحتية والسياسات الخاصة بالنقل[5].

إن قدرة البلدان على الاندماج ضمن شبكات مماثلة رهن بمجموعة من العوامل البنيوية والمرتبطة بالسياسات؛ فالقرب من المورِّد والمستهلك مثلاً له دور مباشر في انخراط البلد في سلاسل القيمة العالمية. وإلى جانب انتشار تكنولوجيا المعلومات والاتصالات على نطاق واسع، من شأن توفر وسائل نقل سريعة وموثوقة ومتدنية الكلفة أن يترك أثراً عميقاً على التجارة والاستثمارات والنشاط الاقتصادي بشكل عام. فخدمات النقل تحدد مدى سهولة وصول الشركات إلى المنتجين في مختلف أنحاء العالم على نحو تنافسي. إلا أن المشاركة في سلاسل القيمة العالمية لا تتم بشكل تلقائي بل تتطلب من كل دولة توفير بيئة تمكينية للشركات المحلية من أجل الاستفادة من الموارد والعوامل البنيوية المتاحة لها، مثل القرب من المورِّدين والمستهلكين النهائيين، أو معالجة المشاكل المحيطة بها، ما يكسب بالتالي هذه الشركات قدرة تنافسية على الصعيد العالمي. وتجدر

الإشارة إلى أن الاستثمار في البنى التحتية وتحديثها، وتحسين الأطر التنظيمية، وتحرير نظم التجارة والاستثمار، وإضفاء مرونة على أسواق العمل، وتطوير رأس المال البشري، وتنسيق السياسات بين البلدان المشاركة، كلها عوامل تساهم في تعزيز مدى الانخراط في سلاسل القيمة العالمية وتحسين طبيعة هذا الانخراط إلى حد كبير.

ويظهر التقرير أن ضعف أداء قطاعات النقل والخدمات اللوجستية وتدني مستوى تيسير التجارة هما من الأسباب الرئيسية التي حالت دون انخراط المنطقة بشكل كبير في سلاسل القيمة العالمية. فأداء معظم البلدان العربية ضعيف لجهة كفاءة الخدمات والبنية التحتية وحسن توقيتها، كما أن صلات هذه البلدان بشبكات النقل الدولية غالباً ما تكون محدودة، ما يستوجب منها إحراز تقدم ملحوظ على صعيد تطبيق إجراءات تيسير التجارة. هذا بالإضافة إلى أن القيود التي تفرضها المنطقة على قطاعات النقل صارمة جداً مثلما يظهره مؤشر تقييد التجارة في الخدمات الخاص بمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي[6]، علماً أن القيود المحيطة بهذا القطاع هي الأشد صرامة مقارنة مع القطاعات الأخرى[7].

ويتجلى ذلك في محدودية التزامات هذه البلدان بالنسبة لخدمات النقل على المستوى المتعدد الأطراف كجزء من الالتزامات في إطار منظمة التجارة العالمية. وتبرز تفاوتات كبيرة بين البلدان لدى مقاربة كل منها على حدة؛ فالعديد منها لم يتقيد بأي التزامات والمتوسط الإقليمي قائم بشكل أساسي على الأردن وعُمان والمملكة العربية السعودية واليمن. ويمكن تحقيق خطوات جبارة إلى الأمام بمجرد انضمام البلدان المعنية إلى اتفاق تيسير التجارة الخاص بمنظمة التجارة العالمية[8]، والإيفاء بالتزاماتها المتعلقة بالنقل.

وفي ظل الفجوات القائمة على صعيد الحوكمة وكفاءة المؤسسات، يتوجب على البلدان العربية اعتماد نهج متكامل في مقاربة البنية التحتية والخدمات الخاصة بالنقل لديها. ومن شأن ذلك أن يعزز مشاركة هذه البلدان في سلاسل القيمة العالمية عبر تسهيل قيام سلاسل قيمة إقليمية يمكنها الدفع باتجاه ارتقاء سلم القيمة متى تم تضمينها في سلاسل القيمة العالمية.

ومن الضروري إدراج مسائل تطوير قطاع النقل والمشاركة في سلاسل القيمة العالمية ضمن الخطط التنموية لكل بلد، حرصاً على ربط هذه المسائل بالاقتصاد المحلي وتعزيز القدرة على اغتنام الفرص المتاحة في الأسواق الدولية. ويتوجب على البلدان العربية الانضمام إلى اتفاقات تجارية أكثر عمقاً لا تغطي البضائع فحسب بل تطال أيضاً مجالات أخرى، لا سيما الخدمات والاستثمارات وحقوق الملكية الفكرية. هذا بالإضافة إلى الفوائد التي قد تنجم عن توسيع نطاق الاتفاقات الإقليمية القائمة على نحو يتيح قيام سلاسل قيمة محلية وتوسعها.

المحتويات

	الصفحة
شكر وتقدير	iii
ملخص تنفيذي	v
مقدمة	1
1. المشاركة في سلاسل القيمة العالمية وآثارها على أنماط التجارة	3
ألف. تطور سلاسل القيمة العالمية	4
باء. التوزع الجغرافي لسلاسل الإمداد العالمية	5
جيم. آثار تعزيز تقاسم الإنتاج على الصعيد العالمي على السياسات الاقتصادية	8
دال. دور النقل واللوجستيات وتيسير التجارة في الانضمام إلى سلسلة القيمة العالمية	10
2. ربط النقل في المنطقة العربية	21
ألف. خدمات النقل كوسيلة لتسهيل المعاملات الاقتصادية	21
باء. قياس المشاركة في سلاسل القيمة العالمية والمنطقة العربية	23
جيم. تطور خدمات النقل والتخزين: أدلة مستقاة من قاعدة البيانات الخاصة بالتجارة في القيمة المضافة	25
دال. المشاركة في سلاسل القيمة العالمية وخدمات النقل والتخزين	33
3. الخاتمة والتوصيات بشأن السياسات	39
المراجع	41
الهوامش	45

قائمة الجداول

الجدول 1. ترتيب البلدان العربية بحسب مؤشر الأداء اللوجستي والنتائج التي سجلتها في عام 2016	12
الجدول 2. مدى توفر خدمات النقل ونوعيتها في عدد من البلدان العربية، 2016	14
الجدول 3. نتائج البلدان العربية بحسب مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2016	17

قائمة الأشكال

الشكل 1. نسبة تدفقات سلسلة القيمة العالمية داخل المنطقة الواحدة من إجمالي المشاركة في هذه السلسلة، 2010 5
الشكل 2. عرض مفاهيمي لمنحنى الوجه المبتسم 6
الشكل 3. سلسلة القيمة العالمية بالنسبة لصناعة الـ "آيفون" 7
الشكل 4. نتائج البلدان العربية على صعيد مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة لعامي 2004 و2016 15
الشكل 5. حصة خدمات النقل والتخزين في القيمة المضافة في بعض الاقتصادات 26
الشكل 6. صادرات خدمات النقل والتخزين في الاقتصادات المتقدمة 27
الشكل 7. حصة خدمات النقل والتخزين في القيمة المضافة للصادرات في الاقتصادات المتقدمة 28
الشكل 8. صادرات خدمات النقل والتخزين في الاقتصادات النامية 29
الشكل 9. حصة خدمات النقل والتخزين في القيمة المضافة للصادرات في الاقتصادات النامية 29
الشكل 10. صادرات خدمات النقل والتخزين في البلدان العربية 30
الشكل 11. حصة خدمات النقل والتخزين في القيمة المضافة للصادرات في الاقتصادات النامية 31
الشكل 12. حصة النقل والتخزين في القيمة المضافة لمجموع الصادرات الإجمالية في الاقتصادات المتقدمة 31
الشكل 13. حصة النقل والتخزين في القيمة المضافة لمجموع الصادرات الإجمالية في الاقتصادات النامية 32
الشكل 14. حصة النقل والتخزين في القيمة المضافة لمجموع الصادرات الإجمالية في الاقتصادات العربية 33
الشكل 15. المشاركة المعتمِدة على الروابط الخلفية في سلاسل القيمة العالمية والقيمة المضافة لصادرات خدمات النقل والتخزين، 2011 34
الشكل 16. المشاركة المعتمِدة على الروابط الأمامية في سلاسل القيمة العالمية والقيمة المضافة لصادرات خدمات النقل والتخزين، 2011 34
الشكل 17. حصة النقل والتخزين في القيمة المضافة الناشئة في اقتصادات متقدمة من الصادرات الإجمالية في اقتصادات شريكة 35
الشكل 18. حصة النقل والتخزين في القيمة المضافة الناشئة في الاقتصادات النامية لمجموع الصادرات الإجمالية في الاقتصادات الشريكة 36
الشكل 19. حصة النقل والتخزين في القيمة المضافة الناشئة في الاقتصادات العربية الثلاثة لمجموع الصادرات الإجمالية في الاقتصادات الشريكة 36

قائمة الأطر

الإطار 1. اتصال ناجح بسلاسل القيمة العالمية: تجربة دبي 13
الإطار 2. الاتصال البحري للمغرب 16
الإطار 3. سلاسل القيمة العالمية وتيسير التجارة: تجربة تونس 20
الإطار 4. المغرب وسلسلة الإمداد الخاصة بالمنسوجات 24
الإطار 5. أثر النزاع الدائر في الجمهورية العربية السورية على النقل والتجارة 25

مقدمة

تعتبر سلاسل القيمة العالمية من السمات البارزة لعملية الإنتاج في عالمنا الحالي، وتعود المشاركة في هذه السلاسل بفوائد جمة على الجهات المعنية كافة، وتؤدي بالتالي دوراً محورياً في تعزيز التنمية. فأكثر من 50 في المائة من الأنشطة التجارية المرتبطة بتصنيع السلع حول العالم تنطوي على سلع وسيطة، كما أن نسبة متزايدة من التجارة بالخدمات بلغت 70 في المائة تشتمل على خدمات وسيطة[9]. وتتيح سلاسل القيمة العالمية المجال أمام البلدان المحرومة للانخراط في سلاسل الإنتاج من خلال التخصص في مكوِّنات أو أجزاء أو مهام معينة. هذه البلدان يمكن أن تستفيد من وفورات الحجم وغيرها من المنافع المنبثقة عن الشراكات المعقودة بين الاتحادات العالمية، لا سيما عن الروابط المعززة بين الاقتصادات في منطقة جغرافية ما[10].

تعددت الدراسات حول آثار المشاركة في سلاسل القيمة العالمية على التنمية الاقتصادية[11]، ومن بينها دراسة حول خمس مناطق دون إقليمية نامية في أفريقيا وآسيا أجرتها منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، سلطت الضوء على العلاقة بين تجزئة شبكات الإنتاج وتحسين الأداء الاقتصادي[12]. إن الأهمية المتزايدة التي اكتسبتها سلاسل القيمة العالمية قد أحدثت تغييراً جذرياً في العلاقة التي لطالما سادت بين حركة سعر الصرف والتنافسية. فبعد أن أصبحت السلع والمكوِّنات الوسيطة المستورَدة من عوامل الإنتاج القيِّمة في شبكات الإنتاج العالمية، فقدت التدابير المرتبطة بسعر الصرف والرامية إلى تحفيز الصادرات من فعاليتها. ففي ظل ارتفاع أسعار عوامل الإنتاج المستوردة، تنتفي الآثار الإيجابية لانخفاض سعر الصرف على تنافسية الأسعار. بالتالي، إن فعالية اعتماد تدابير مماثلة رهن إلى حد كبير بمدى انخراط اقتصاد معين في سلاسل القيمة العالمية[13].

إن المشاركة في سلاسل القيمة العالمية لا تتم بشكل تلقائي بل تتطلب من كل بلد التوصل إلى قرار استراتيجي لجهة طبيعة المشاركة المرجوة تبعاً للثروة الوطنية المتاحة، مثل الموقع الجغرافي (القرب من الجهات المورِّدة والأسواق) والموارد الطبيعية. لقد تم تصنيف عوامل عدة على أنها من المحفزات الأساسية لتقاسم الإنتاج على الصعيد العالمي، ومن بينها:

- تدني كلفة النقل؛
- التقدم المحرز على صعيد تكنولوجيا المعلومات والاتصالات؛
- تحسّن البنية التحتية الخاصة بالاتصالات؛
- البنية التحتية الخاصة بالنقل؛
- التقدم التكنولوجي؛
- المستوى التعليمي للقوى العاملة ومهاراتها التنافسية على صعيد إنتاجية العمل؛
- المناخ السياسي والاجتماعي والثقافي؛
- الإمكانات الإدارية والقدرة على إنفاذ العقود؛
- القرب من الأسواق ومصادر التموين

ويعتبر الربط بين شبكات النقل من أبرز هذه المحفزات كونه يحدد قدرة البلدان على الوصول إلى الجهات المنتجة في مختلف أنحاء العالم من دون تأخير. والأكثر تضرراً على هذا الصعيد هي البلدان الأقل ربطاً بشبكات النقل العالمية، أكان لجهة الكلفة أم الوقت اللازم لبلوغ مراكز الإنتاج[14].

يستكشف هذا التقرير كيفية تأثير البنية التحتية للنقل ومدى توفر الخدمات ذات الصلة وفعاليتها على

الارتباط بسلاسل القيمة العالمية، كما يقيِّم مدى إيفاء المنطقة العربية بالمتطلبات الضرورية للمشاركة بشكل فعال في هذه السلاسل. ويتوزع التقرير على ثلاثة فصول إضافة إلى هذه المقدمة المقتضبة التي تلقي الضوء على سلاسل القيمة العالمية وتوضح سبب أهمية الارتباط بها. الفصل الأول يقدم لمحة حول المفهوم بحد ذاته وتأثير التدابير المتعلقة بالنقل والشؤون اللوجستية وتيسير التجارة على تقاسم الإنتاج على الصعيد الدولي، مع التوقف عند واقع هذه التدابير في البلدان العربية. أما الفصل الثاني فيتناول خدمات النقل والربط بين شبكاته، والعلاقة القائمة بين هذا القطاع والمشاركة في سلاسل القيمة العالمية عبر إجراء مقارنة دولية باستخدام قاعدة البيانات الخاصة بالتجارة في القيمة المضافة[15]، التي تأخذ بعين الاعتبار القيمة التي يضيفها كل بلد في عملية إنتاج السلع والخدمات التي يتم استهلاكها حول العالم. أما الفصل الثالث فيلخص الاستنتاجات والتوصيات بشأن السياسات المقترحة لتعزيز اتصال شبكات النقل بسلاسل القيمة.

لا يغطي التقرير مختلف أوجه سلاسل القيمة العالمية أو قطاعات النقل بحد ذاتها، بل يصب تركيزه على دور النقل بالنسبة لتقاسم الإنتاج على الصعيد العالمي. كما أن الهدف من هذا التقرير ليس توفير تحليل شامل لسلاسل القيمة العالمية وانعكاساتها على المنطقة[16]. وهو لا يتوقف بشكل خاص عند أي أثر محتمل للنزاعات التي يشهدها عدد من البلدان العربية[17]. كما أنه لا يأخذ بعين الاعتبار الآثار السلبية المحتملة لتطور سلاسل القيمة العالمية وخدمات النقل على شرائح معينة من اليد العاملة (النساء والرجال والمهارات) ولا الأضرار البيئية ذات الصلة.

قد يتم النظر مستقبلاً في إمكانية إجراء تحليل للآثار التي يخلفها اتصال المنطقة العربية بسلاسل القيمة العالمية على البيئة وأسواق العمل[18]. فهذا التقرير ليس سوى الخطوة الأولى في المسار الرامي إلى تعزيز فهم العناصر الواجب توافرها لتحسين الأداء على صعيد الصادرات وتدفقات الاستثمارات الأجنبية المباشرة الواردة.

1. المشاركة في سلاسل القيمة العالمية وآثارها على أنماط التجارة

يُقصد بمصطلح سلسلة القيمة مختلف العمليات التي يمر بها تطوير المنتج، ووضع تصميم له، وإنتاجه، والتسويق له وتوزيعه. ويغطي المصطلح الأنشطة ذات الصلة كافة بدءاً من الأنشطة السابقة للإنتاج (مثل البحث والتطوير) وصولاً إلى تلك التي تلي مرحلة التنفيذ (التجميع، والتوزيع، والتسويق، وخدمات ما بعد البيع). إلا أن ما يميز سلسلة القيمة العالمية هو توزّع هذه الأنشطة بين بلدان عدة غالباً ما تكون ضمن منطقة جغرافية واحدة، لكنها قد تكون أيضاً منتشرة في مناطق مختلفة من العالم. كل شركة تنضم إلى سلسلة القيمة العالمية تتخصص في مهمة محددة، على أن تتولى الشركة الرئيسية تجميع العمليات المختلفة، وتوفير خدمات المقر وتنسيق المدخلات من سلع وخدمات لضمان إنتاج المنتج النهائي ووصوله إلى المستهلك[19]. لقد ساهمت تجزئة عملية الإنتاج على الصعيد الدولي في تحول المشاركة في الأسواق العالمية من البلدان المتقدمة إلى البلدان النامية من جهة، وفيما بين البلدان النامية من جهة أخرى، ما أدى إلى قيام منصة تتيح للبلدان المشارَكة في العملية الاقتصادية العالمية من خلال التخصص في منتج معيَّن. وقد سمح التطور الحاصل في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات للجهات المنتِجة بتعزيز ارتباطها بعمليات الإنتاج الكبرى حول العالم وتوفير خدمات قد لا تتعدى في بعض الأحيان مجرد إدخال البيانات. كما أتاح للشركات الصغيرة والمتوسطة إمكانية المشاركة في عمليات كانت في السابق حكراً على الشركات الكبيرة والمتعددة الجنسيات.

لقد أتاحت تجزئة عملية التصنيع المجال أمام المنتجين في البلدان المتقدمة والبلدان النامية لخفض الكلفة عبر التلزيم الخارجي للمهام والأجزاء والمكوِّنات. كما أصبح بإمكان المصنِّعين التركيز على العمليات الأساسية ذات القيمة المضافة العالية، وإعطاء فرصة للبلدان المتضررة بسبب حجمها أو موقعها أو قدراتها التنموية والإنتاجية لإيجاد منفذ، مهما كان ضيقاً، نحو الأسواق العالمية.

وأصبحت تجزئة عمليات الإنتاج عبر الحدود الوطنية ممكنة بفضل التطور التكنولوجي الحاصل على صعيد وسائل النقل بشكل أساسي، ما سهّل تبادل عوامل الإنتاج ومخرجاته وانتقال العاملين، وكذلك بفضل التحسن الذي طرأ على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والذي بسّط تنسيق عملية الإنتاج. فالتطور الذي بلغته التصاميم وانتشار استخدام حُزم برامج المعلوماتية على نطاق واسع، كلها عوامل ساهمت في توحيد المعايير، مفسحةً بذلك المجال أمام معالجة أفضل وأكثر مرونة، ما سهّل عملية التنسيق عن بُعد أكثر فأكثر. إن الوظائف والعمليات التي تنطوي على تدفقات السلع غير النهائية ضمن الشركة الواحدة تتم حالياً من خلال مسار ثنائي الاتجاه للسلع الوسيطة المصنَّعة عبر الحدود.

ونتيجة لذلك، برز نموذج جديد للإنتاج والتجارة يجمع ما بين اليد العاملة ذات الأجر المنخفض من البلدان النامية والتكنولوجيا التي توفرها البلدان الأكثر تقدماً. ومن السمات الجديدة التي تميّز عمليات

تقاسم الإنتاج الحالية على الصعيد العالمي، اتساع نطاق المنتجات المشمولة والزيادة المتواصلة في كمياتها، فضلاً عن انتشارها السريع من البلدان الصناعية المتقدمة إلى البلدان النامية (بشكل أساسي من بلدان الشمال إلى بلدان الجنوب)[20].

فبعد بدايات خجولة في مجال صناعة الملابس والأجهزة الإلكترونية في أواخر ستينيات القرن الماضي، شهدت التبادلات بين الشمال والجنوب ضمن شبكات الإنتاج الدولية تطوراً ملحوظاً وأصبحت تشتمل على منتجات مثل الأحذية الرياضية، والسيارات، وأجهزة التلفزيون والراديو، وماكينات الخياطة، والمعدات المكتبية، والآلات الكهربائية، والكاميرات، والساعات، والصمامات الثنائية الباعثة للضوء، وألواح الطاقة الشمسية، واللوازم الجراحية والمعدات الطبية.

ألف. تطور سلاسل القيمة العالمية

تضطلع الشركات عبر الوطنية والمؤسسات المتعددة الجنسيات بدور محوري في دعم سلاسل القيمة العالمية وتوطيدها، إذ عملت على تطوير شبكات إنتاج عالمية تتم من خلالها أنشطة التجارة بالمدخلات والمخرجات بين المؤسسات الشريكة والمنتسبة للشركات المعنية. فحوالي 80 في المائة من العمليات التجارية العالمية المرتبطة بسلاسل القيمة العالمية تتم من خلال الشركات عبر الوطنية[21] التي تتولى تنسيق الأنشطة التجارية ضمن شبكاتها الموسعة من الشركاء والموزِّدين المنتسبين عبر خطط إدارية تتراوح ما بين الملكية المباشرة للشركات المنتسبة والعلاقات التعاقدية من جهة، والتعاملات القائمة على المنافسة الحرة والشراكات مع الموزِّدين من جهة أخرى. وتعتبر استثمارات هذه الشركات في بعض البلدان من العوامل الأساسية التي تحدد مدى مشاركة هذه البلدان في سلاسل القيمة العالمية وطبيعة هذه المشاركة. بالتالي، فإن البلدان التي تسجل تدفقاتُ الاستثمارات الأجنبية المباشرة إليها مستويات عالية بالنسبة لاقتصاداتها، غالباً ما تكون مشاركتها أكثر كثافة في سلاسل القيمة العالمية، كما أنها تحقق معدلات أعلى من حيث القيمة المضافة محلياً من التجارة، وخير دليل على ذلك الارتباط الوثيق بين أرصدة الاستثمار الأجنبي المباشر ومشاركة البلد في سلاسل القيمة العالمية[22].

هذا وشهدت التجارة في السلع الوسيطة ارتفاعاً على الصعيد العالمي، إذ بلغت أكثر من 60 في المائة من الزيادة الإجمالية في صادرات الصناعات التحويلية حول العالم في الفترة من 1990 إلى 2010. كذلك ارتفعت حصة البلدان النامية من إجمالي التجارة عبر الشبكات العالمية من 19 إلى 47 في المائة خلال الفترة نفسها، وقد احتلت آسيا الصدارة. ولا تزال حصة هذه البلدان من عمليات تصدير المكوِّنات أكبر مقارنة مع حصتها من التجميع النهائي، على الرغم من أن هذه الأخيرة قد ارتفعت بوتيرة أسرع خلال السنوات الأخيرة[23]. فتقاسم الإنتاج يفسح المجال أمام البلدان للتخصص في مهام معينة تكون لديها فيها أفضلية مقارنة مع البلدان الأخرى بدلاً من أن تحاول إتقان عملية الإنتاج الكاملة لمنتج معين. ويعتبر ذلك تحولاً عن النظرية الكلاسيكية الحديثة للتجارة، التي تقضي بضرورة أن يتخصص كل بلد في قطاعات محددة تكون لديه فيها ميزات نسبية، نحو النظرية الجديدة التي تعتبر أن الشركات التي تحقق عائدات حجم متزايدة تستفيد من إنتاج بعض الأصناف ضمن قطاع معيَّن.

لقد تطورت شبكات الإمداد الدولية عبر الزمن من مجرد ترتيبات بسيطة إلى شبكات إنتاج متقدمة. في البداية، كان تقاسم الإنتاج يقضي بنقل مراحل التصنيع التي تعتمد على كثافة اليد العاملة إلى مناطق جغرافية حيث الأجور منخفضة، ومن ثم إعادة استيراد المكوِّنات التي تم تجميعها لتضمينها في المنتج النهائي. إلا أن سلاسل القيمة توسعت مع مرور الزمن وأصبحت تشتمل على مراحل تصنيع

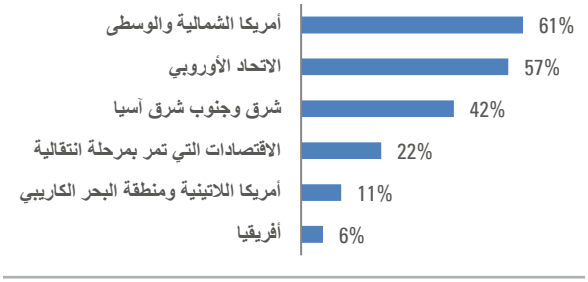
إضافية تشارك فيها بلدان عدة، وبالتالي معابر حدودية عدة، لحين بلوغ مرحلة التجميع الأخيرة. وبما أن توطيد سلاسل الإمداد قد عزي في بعض الصناعات بشكل أساسي إلى نقل الدراية التكنولوجية والتكنولوجيات الجديدة، يميل المصنعون أكثر فأكثر إلى نقل مراحل التجميع النهائي إلى مواقع في الخارج، حيث يكون لديهم نفاذ للعمال ذوي الأجور المنخفضة أو المستهلكين النهائيين. وقد تحقق ذلك بشكل أساسي من خلال الشركات التابعة للمؤسسات المتعددة الجنسيات، حيث تم إمداد الكيانات التي أنشئت على الصعيد الوطني بالمعارف والمهارات الفنية، مع تشجيع الشركات التابعة على إيلاء قسم من عملية الإنتاج إلى الشركات المحلية.

باء. التوزع الجغرافي لسلاسل الإمداد العالمية

يميل المصنعون عادة إلى التجمع في مكان واحد، وذلك بحسب التوازن القائم بين عوامل التكتل وعوامل التقسيم. وترتبط عوامل التقسيم بمفهومين اثنين هما: التخصص العمودي من جهة، حيث تتولى الشركات إنتاج معظم المنتجات بنفسها أو من خلال شركات تابعة موزعة جغرافياً؛ والتخصص الأفقي من جهة أخرى، حيث تقوم أطراف أخرى بإمداد الشركات بمعظم احتياجاتها. التخصص العمودي ينطلق بشكل أساسي من الفوارق في الأجور بين بلدان الشمال والجنوب، ويؤدي إلى نقل الوظائف من الاقتصادات المتقدمة إلى الاقتصادات النامية. أما التخصص الأفقي فينجم عنه توزيع المهام بين البلدان النامية والبلدان المتقدمة بحسب التخصصات ووفورات الحجم التي يمكن تحقيقها. من جهتها، تشجع عوامل التكتل على تجمع الشركات في منطقة جغرافية محددة، لما يترتب على ذلك من آثار غير مباشرة قائمة بشكل أساسي على الطلب و/أو العرض. فعوامل التكتل القائمة على الطلب تسري على الاقتصادات المزدهرة حيث تقع الشركات على مقربة من زبائنها، في حين أن العوامل القائمة على العرض ترتبط عادة بالكلفة المتدنية نسبياً للموارد المستخدمة كمدخلات في عملية الإنتاج.

يقوم تقاسم الإنتاج عادة على نمط توزيع محوري على الصعيد الإقليمي وليس على توزيع عملية إنتاج السلع الوسيطة بشكل متجانس على الصعيد العالمي. ويتجلى ذلك من خلال بروز ما يعرف باقتصادات المقر واقتصادات المصانع في مناطق مختلفة؛ اقتصادات المقر غير مقيدة بالحدود الوطنية وهي تضطلع بدور تنسيقي ضمن منطقة معينة، كما تقوم بتصدير السلع الوسيطة المستوردة بكميات محدودة نسبياً[24]. أما اقتصادات المصانع فهي تعوِّل بشكل كبير على الواردات من اقتصادات المقر، وهي تستخدم قيمتها المضافة بدلاً من تصديرها[25]. في حالة أمريكا الشمالية مثلاً، تعوِّل كندا والمكسيك بشكل كبير في صادراتها على السلع الوسيطة المستوردة من الولايات المتحدة، في حين أن الولايات المتحدة لا تعوِّل عليها سوى بشكل محدود في صادراتها. بالتالي، تصنَّف الولايات المتحدة بأنها اقتصاد المقر في أمريكا الشمالية، فيما تعتبر البلدان الأخرى اقتصادات مصانع.

الشكل 1. نسبة تدفقات سلسلة القيمة العالمية داخل المنطقة الواحدة من إجمالي المشاركة في هذه السلسلة، 2010

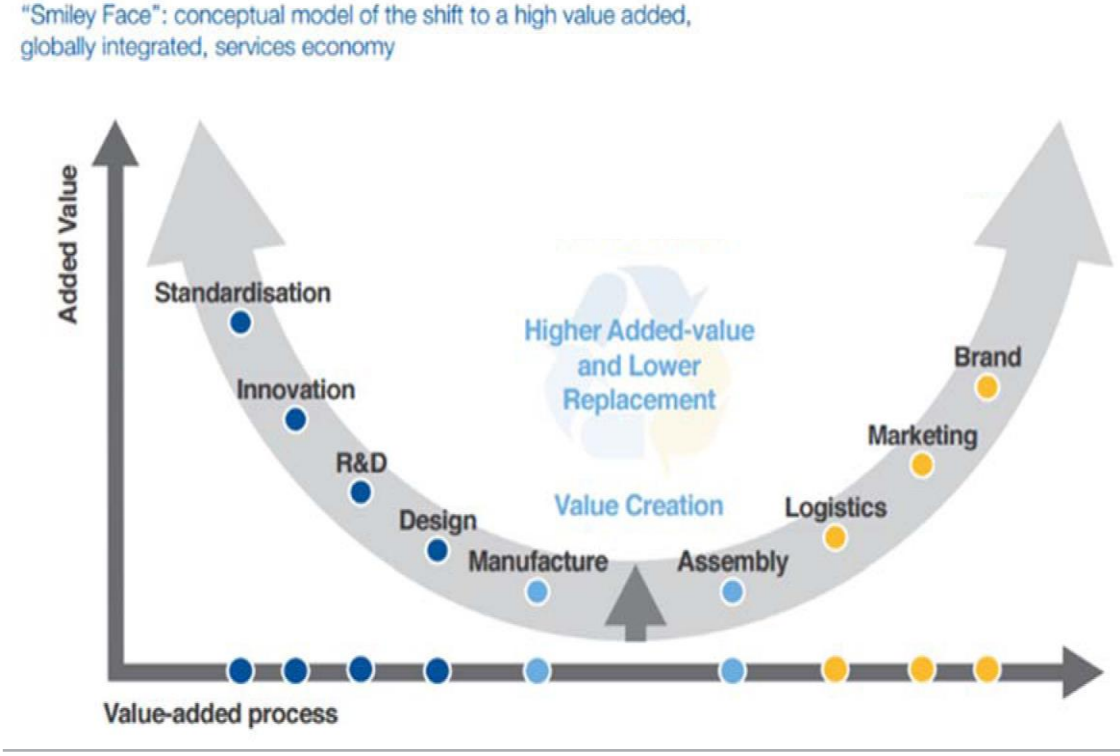


المصدر: تقرير الاستثمار العالمي 2013، استناداً إلى قاعدة بيانات الأونكتاد – EORA لسلاسل القيمة العالمية.

وما يعزز البعد الإقليمي لسلاسل الإمداد العالمية أن من بين اتفاقات الاستثمار الدولية التي عُقدت لغاية عام 2012 والبالغ عددها 3196 اتفاقاً، تم تعداد 2857 معاهدة استثمار ثنائية، كما أن 20 اتفاقاً من اتفاقات الاستثمار الدولية الـ 30 التي عُقدت في عام 2012 كانت اتفاقات إقليمية[26]. ويتجلى ذلك من خلال المعدلات المرتفعة نسبياً لأنشطة تبادل المكوِّنات والأجزاء داخل المنطقة الواحدة.

هذا بالإضافة إلى أن القيمة المضافة لا تتوزع بشكل متماثل على امتداد سلاسل القيمة الإقليمية أو العالمية. فإذا ما تمت مقاربة مراحل الإنتاج المختلفة ضمن سلسلة الإمداد، بدءاً من تصميم المنتج، ثم التصنيع، فالتجميع في منتصف المسار تقريباً، وصولاً إلى التسويق وتكوين العلامة التجارية في مرحلة ما بعد الإنتاج، يبدو جلياً أن المهام التي تنطوي على القيمة المضافة الأعلى تتركز في مرحلتي ما قبل التصنيع وبعده، وهي مهام غالباً ما تعتمد بشكل كثيف على الخدمات. وقد أُعدّ رسم بياني لهذا النمط جاء على شكل منحنى يشبه "الوجه المبتسم"، مع استحواذ المرحلتين الأولى والأخيرة على القدر الأكبر من القيمة المضافة (الشكل 2). وترتبط أنشطة التصنيع والتجميع عادة بتدني نصيب العامل من القيمة المضافة، في حين تسجل هذه القيمة مستويات مرتفعة في وظائف قطاع الخدمات مثل البحث والتطوير، والتسويق وتصميم المنتج.

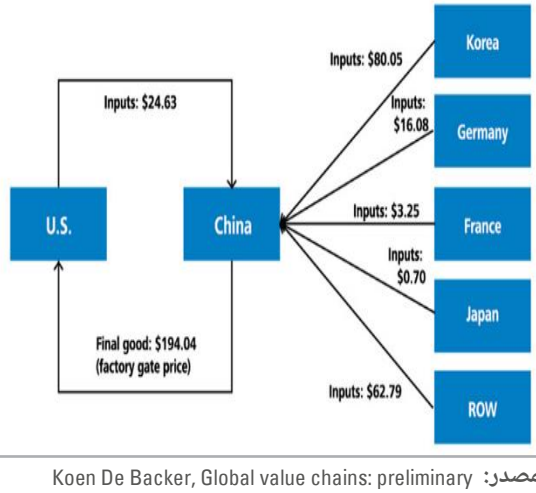
الشكل 2. عرض مفاهيمي لمنحنى الوجه المبتسم



المصدر: World Economic Forum, The Shifting Geography of Global Value Chains: Implications for Developing Countries and Trade Policy (2012).

ومن الأمثلة على ذلك، سلسلة الإمداد الخاصة بـ"آيفون" iPhone، حيث يتم تنفيذ المهام التي تتسم بقيمة مضافة عالية وتدر أرباحاً كبيرة في كاليفورنيا، في حين تُنفذ مهام التجميع ذات القيمة المضافة المتدنية التي لا تتعدى 5 في المائة من قيمة المنتج في الصين[27]. وبموازاة التطور الحاصل في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، لا تزال الفجوات على صعيد القيمة المضافة بين مراحل التصنيع والتجميع من جهة وما قبل التصنيع وبعده من جهة أخرى آخذة في الاتساع منذ تسعينيات القرن الماضي. وقد أدى ذلك إلى نقل الوظائف المنخفضة الأجور في مجالات التصنيع والتجميع من الاقتصادات المتقدمة تكنولوجياً إلى الاقتصادات ذات الأجور المنخفضة والتطور التكنولوجي المحدود، مع الإبقاء على وظائف قطاع الخدمات ذات الأجور المرتفعة بشكل أساسي في الاقتصادات المتقدمة. ونتيجة لذلك، برزت مخاوف في الاقتصادات المتقدمة بشكل خاص إذ تراجع دورها كمراكز عالمية للإنتاج، في ظل انشغال الاقتصادات النامية بتعزيز هيمنتها كجهات توفر وظائف التصنيع والتجميع.

الشكل 3. سلسلة القيمة العالمية بالنسبة لصناعة الـ "آيفون"



المصدر: Koen De Backer, Global value chains: preliminary evidence and policy issues (2011).

بناءً على ما تقدم، تنكب الاقتصادات المتقدمة حالياً على دراسة استراتيجياتها التنافسية وإعادة النظر في النقاشات المتعلقة بالسياسة الصناعية بعد أن فقدت مصداقيتها منذ أواخر ثمانينيات القرن الماضي. بالمقابل، تعمل الشركات في البلدان النامية على وضع أهداف ترمي إلى التحول من أنشطة التصنيع والتجميع إلى التصميم، والابتكار، والبحث والتطوير، واللوجستيات، والتسويق وتكوين العلامة التجارية.

وتُعتبر الصين خير مثال على ذلك، كونها لا تزال منخرطة إلى حد كبير في منتجات مثل الألعاب، وزينة احتفالات الميلاد، وصناعات النسيج والملبوسات ذات النوعية المتدنية. وتفيد التقديرات بأن الصين تساهم وتحتفظ بـ 6 في المائة فقط من كل دولار أمريكي من قيمة الصادرات[28]. ويسود الاتجاه نفسه في العديد من الصناعات والبلدان حول العالم. صحيح (بالاستناد إلى منحنى الوجه المبتسم) أن تحوُّل بلد معيَّن من مراحل التصنيع والتجميع في عملية الإنتاج إلى أنشطة أكثر تطوراً قد يسمح له باستقطاب حصة أكبر من القيمة المضافة المولدة ضمن سلسلة القيمة، لكن لا يجوز التقليل من شأن حجم الأنشطة الذي يوازي بأهميته حصة البلد من قيمة المنتج[29]. وإذا كانت أنشطة التجميع لا تمثل عادة سوى جزء بسيط من قيمة المنتج النهائي، فالتخصص في هذه الأنشطة قادر أن يولد قيمة كبيرة في حال تم ذلك على نطاق واسع. وخير مثال على ذلك الفائدة التي عاد بها التخصص في تجميع الأجهزة الإلكترونية على شركات عدة في آسيا. فقد أصبح التجميع من الأنشطة التي تمتاز بها هذه الشركات التي نجحت في استقطاب زبائن مثل آبل (Apple)، وديل (Dell)، وأمازون (Amazon)، ونوكيا (Nokia)، وسامسونغ (Samsung). ومن وجهة نظر هذه الشركات، إن إضافة 5 في المائة من قيمة منتجاتها الرائدة ستفضي في نهاية المطاف إلى جمع مبلغ لا يستهان به. وكان بإمكان هذه الشركات المتخصصة بالتجميع أن تعتمد سياسة بديلة لتطوير أعمالها تقضي بإطلاق هواتف خليوية تنافس بها كبار

المنتجين وأن تستحدث لنفسها موقعاً عند الأطراف العليا لمنحنى الوجه المبتسم بهدف الاستحواذ على حصة أكبر من قيمة المنتج النهائي، لكنها كانت لتواجه حتماً منافسة شرسة. فما يهم الشركات هو القيمة التي تولدها أنشطتها الاقتصادية وليس حصتها من قيمة المنتج النهائي.

جيم. آثار تعزيز تقاسم الإنتاج على الصعيد العالمي على السياسات الاقتصادية

تشكل الحواجز التجارية مصدر قلق بالنسبة للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية نظراً لارتفاع التكاليف المترتبة عليها مقارنة مع التبادل البسيط للسلع والخدمات النهائية. وبما أن الواردات هي من المدخلات الأساسية للصادرات، فإن فرض قيود على الأجزاء والمواد الأولية المستوردة يمكن أن يخلف أثراً على الصادرات في ظل الاعتماد بشكل كبير على تقاسم الإنتاج. فالأجزاء والمكونات تَعبُر الحدود مرات عدة على امتداد سلسلة القيمة، ما يؤدي إلى زيادة كافة التكاليف المرتبطة بالتجارة، وليس فقط التعريفات.

وقد برزت الحاجة إلى بلورة اتفاقات تجارية أكثر عمقاً في ظل انضمام عدد من الاقتصادات الناشئة ذات الإدارات المحلية الضعيفة إلى سلاسل الإمداد الدولية المتطورة. وفي غياب أي أحكام لمنظمة التجارة العالمية تعالج المشاكل التي قد تنجم عن سلاسل الإمداد الدولية المتعددة الأوجه، شهد العالم زيادة مطردة في اتفاقات التجارة الإقليمية، ومعاهدات الاستثمار الثنائية، والإصلاحات الأحادية.

ففي تسعينيات القرن الماضي، بدأت الاتفاقات التجارية الإقليمية تغطي أكثر فأكثر الأنشطة التجارية بين الشمال والجنوب، وتلا ذلك في وقت لاحق توقيع اتفاقات بين بلدان الجنوب. وينطوي أكثر من ثلث هذه الاتفاقات على أحكام غير مشمولة بلائحة قواعد منظمة التجارة العالمية تطال بشكل أساسي سياسات المنافسة، وحركة رؤوس الأموال، وحقوق الملكية الفكرية. وقد سُجل أيضاً ارتفاع مطرد في عدد اتفاقات الاستثمار الثنائية للتخفيف من المشاكل المحتملة التي قد تنشب بين المستثمرين الأجانب من القطاع الخاص والحكومات المضيفة، لا سيما في الفترة من 1985 إلى 1995.

وفي هذا السياق، من الضروري أن يحرص كل بلد على اعتماد كافة السياسات اللازمة. فتوافر البنية التحتية المادية (النقل واللوجستيات والاتصالات والطاقة) يعتبر من الحاجات الملحة إلى جانب القدرة الإنتاجية والقطاع الصناعي التنافسي النابض بالحياة. هذا، بالإضافة إلى أهمية إجراء إصلاحات لأنظمة التجارة والاستثمار المحلية، بما في ذلك اعتماد نظام استيراد حر ذي مسارات مبسطة، وقوانين عمل مرنة، ونظام للملكية الفكرية، من أجل تعزيز القدرة التنافسية، وبالتالي تحديد المشاركة في سلاسل القيمة العالمية. ومن المهم أيضاً تحرير قطاع الخدمات (بما في ذلك الخدمات المالية)، على أن يترافق ذلك مع اعتماد أنظمة صارمة وقابلة للتنفيذ.

وتختلف السياسات والعوامل البنيوية الواجب توافرها للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية عن تلك اللازمة لتعزيز هذه المشاركة وارتقاء سلّم القيمة. فمع مرور الوقت، يمكن للبلدان الانخراط في مراحل تصنيع أكثر تطوراً والاستحواذ على حصة أكبر من القيمة المضافة المولّدة على امتداد سلاسل القيمة العالمية. ويتطلب اتباع مسار مماثل اعتماد سياسات تعزز الابتكار والبحث والتطوير وحماية الملكية الفكرية، وتحرص على مواءمة القوانين والمعايير مع القواعد الدولية والانفتاح على الاستثمار الأجنبي المباشر وسياسات التجارة الحرة[30].

وتجدر الإشارة إلى أن تعزيز الاتصال بسلاسل القيمة العالمية في الاقتصادات النامية قد يؤدي إلى نتائج

سلبية ومتفاوتة بحسب ظروف كل بلد وقطاع الإنتاج المعني. ويسري ذلك على سوق العمل ومبدأ المساواة بين الجنسين أكان على صعيد التشغيل أو معدلات الأجور. ومن الضروري في هذا السياق تسليط الضوء على النظرية الكلاسيكية الحديثة التي تؤيد وجود علاقة إيجابية بين الاتصال بسلاسل القيمة العالمية والتشغيل والأجور. فالاتصال بسلاسل القيمة العالمية غالباً ما يترافق مع زيادة في الصادرات وتحفيز للنمو، ما يزيد بالتالي من حجم العمل ويؤدي تلقائياً إلى ارتفاع الأجور الحقيقية استناداً إلى قاعدة العرض والطلب. (OECD 2014; Krueger 1985; and Thabet and Chemingui 2011). إلا أن بعض الدراسات تشكك في ما تقدم، بتبيان أن تعزيز الانفتاح التجاري من خلال الاتصال بسلاسل القيمة العالمية، لا سيما في الاقتصادات النامية، قد تكون له آثار سلبية على التشغيل والأجور الحقيقية على حد سواء. وتحديداً، تعود سياسة تعزيز الصادرات التي يتم اعتمادها أكثر فأكثر في البلدان النامية، بفائدة أكبر على التشغيل مقارنة بسياسة استبدال الواردات (Krueger 1985). وتؤكد دراسة أعدها (Artecona and Cunningham 2002) هذه الفرضيات، إذ أظهر تحليلهما لآثار تفعيل المشاركة في سلاسل القيمة العالمية على الأجور في قطاع الصناعات التحويلية في المكسيك أن هذا التفعيل قد ترافق مع توسع الفجوة في الأجور ما بين الجنسين. وفي رأيهما أن هذا الاستنتاج يُعزى إلى زيادة العلاوات لدى الرجال جراء تمتعهم بمهارات أكبر مقابل تراجع التمييز كأحد العناصر المكونة للفوارق في الأجور نتيجة لزيادة المنافسة الدولية. وقد خلُص Berik, Rodgers and Zveglich (2003) إلى النتائج نفسها بالنسبة لجمهورية كوريا ومقاطعة تايوان الصينية، لجهة أن احتدام المنافسة الدولية في الفترة من 1980 إلى 1999 على صعيد الصناعات المركزة قد ترافق مع اتساع الفجوة في الأجور بين الجنسين. لكن Hanson and Harrison (1999) أوضحا أن الصناعات التي أجبرت على زيادة قدرتها التنافسية في ظل احتدام المنافسة العالمية، قد نجحت في تقليص الفجوة في الأجور بين الجنسين في عيّنة من الاقتصادات النامية. كما أن Becker (1971) قد أشار سابقاً إلى أن الشركات التي تتمتع بقدرة تنافسية وتهدف إلى تحقيق الربح، تميل إلى عدم التمييز بين الجنسين في الأجور لأنها تستند في اتخاذ قراراتها إلى عوامل اقتصادية وأخرى متعلقة بإنتاجية اليد العاملة.

نظراً إلى أن النساء يواجهن تقلبات أكبر على صعيد العمالة، والمقصود بذلك التعيين والفصل من العمل والانتقال من وظيفة إلى أخرى بشكل متكرر (Swamy, 2004)، من الضروري مقاربة التبعات التي يخلفها تحرير التجارة على الفجوة بين الجنسين في الأجور كأحد الأبعاد الأساسية الأخرى لهذا التحليل. وفي هذا الإطار، تجدر الإشارة إلى التحليل الذي أجراه Levinsohn (1999) لأنماط التشغيل في شيلي بعد تحرير التجارة إلى حد كبير. وقد أظهر هذا التحليل أن الشركات تعمد عادةً إلى فصل النساء بنسبة أعلى قليلاً من الرجال عندما تتعثر أعمالها، وتوظف النساء بنسبة أعلى في مرحلة التعافي. بدورها، أكدت Ozler (2001) هذه النتائج من خلال تحليل أجرته في تركيا إذ تبين لها أن معدلات الانتقال الوظيفي أعلى بكثير لدى الإناث.

بالتالي، إن المشاركة في سلاسل القيمة العالمية تترك أثراً على اللامساواة بين الجنسين. فبالمقارنة مع الرجال، لا تستفيد النساء في البلدان النامية، لا سيما الأقل مهارة بينهن، سوى بشكل محدود من الفرص الاقتصادية الجديدة، كما أنهن يجدن صعوبة أكبر في التكيّف في ظل محدودية وقتهن وقدرتهن على التنقل. وتتفاوت الآثار التي تخلفها السياسات التجارية على النساء والرجال بسبب انعدام المساواة على صعيد الموارد الاقتصادية والاجتماعية وصنع القرار. هذا بالإضافة إلى أن هذه الآثار رهن بالأدوار المختلفة التي يضطلع بها الرجال والنساء في المجتمعات، لا سيما تقسيم العمل على أساس الجنس. فالمشاركة في سلاسل القيمة العالمية قد تنطوي على

آثار إيجابية وسلبية بالنسبة للرجال والنساء على حد سواء، وذلك بحسب سمات كل شخص والفئة الاجتماعية التي ينتمي إليها. ويرى بعض الخبراء الاقتصاديين أن تعزيز هذه المشاركة من شأنه أن يزيد على الأرجح من فرص العمل للنساء، لا سيما في القطاعات القائمة على الصادرات مثل قطاع النسيج، لكنه قد يؤدي أيضاً إلى ارتفاع البطالة تحت عنوان تكاليف التكيّف. وفي هذه الحالات تكون الفئات الفقيرة والمهمشة من النساء أشد تأثراً من الرجال. أما العمل الذي يمتاز بالمرونة والذي يعتبر ضرورياً للاستجابة لتقلبات السوق واحتدام المنافسة فقد يؤدي إلى ارتفاع عدد العمال غير النظاميين، ومعظمهم من النساء[31].

وتختلف آثار المشاركة في سلاسل القيمة العالمية على الجنسين إلى حد كبير بحسب التنوع في البلاد، ومسار التحرير، والظروف السائدة في الأساس لجهة السياسات والأنظمة التي ترعى سوق العمل، فضلاً عن القدرات الإنتاجية المتاحة. بالتالي، ينبغي دراسة الأثر على النساء والرجال، أو حتى على الصناعات ضمن بلد معين، على أساس كل حالة على حدة.

دال. دور النقل واللوجستيات وتيسير التجارة في الانضمام إلى سلسلة القيمة العالمية

تعتبر الخدمات من المدخلات والمخرجات الأساسية لأنشطة سلاسل القيمة العالمية، حتى أن بعضها ضروري لإتاحة التواصل بين الجهات المشاركة على امتداد سلسلة القيمة. وقد ارتفعت نسبة مساهمة القيمة المضافة للخدمات في الناتج المحلي الإجمالي على الصعيد العالمي من 58 في المائة في عام 1995 إلى 69 في المائة في عام 2014[32]. ويكتسب النقل أهمية خاصة بالنسبة للتجارة الدولية، كونه يؤمن النفاذ المادي إلى الأسواق وشبكات الإنتاج. فتوفر خدمات النقل لا يحدد قدرة البلدان على المشاركة في التجارة العالمية فحسب بل أيضاً نوع هذه المشاركة. على سبيل المثال، يمكن للبلدان التي تتمتع بخدمات شحن جوي جيدة النفاذ إلى الأسواق البعيدة بسهولة أكبر من تلك التي تعول على النقل البحري[33]، بما أن 40 في المائة من التجارة العالمية ينقل حالياً عبر الجو[34].

صحيح أن النقل البحري والجوي حيوي بالنسبة للتجارة عبر المناطق، إلا أن النقل البري وعبر السكك الحديدية هو الأكثر استخداماً ما بين الأراضي أو البلدان المجاورة. إن اختيار وسيلة النقل الملائمة تحدده عوامل عدة مثل السلع التي يتم نقلها، والمسافة إلى الوجهة والوقت الذي يتطلبه بلوغها، والبنية التحتية والخدمات المتاحة، والتكنولوجيا والتكاليف ذات الصلة.

ويرتبط بروز سلاسل القيمة العالمية ارتباطاً وثيقاً بتطور خدمات النقل، واستخدام الحاويات، وزيادة حجم السفن وطاقة الشحن الجوي، وتدني كلفة النقل، لا سيما النقل الجوي والبري. وقد تفوقت البلدان التي تستثمر بشكل كثيف في البنية التحتية للنقل في أدائها على منافسيها، في ظل الأهمية المتزايدة لفعالية البنية التحتية والخدمات بعد تجزئة عملية الإنتاج بين البلدان، وتوسع سلاسل القيمة العالمية، واحتدام المنافسة على الصعيد العالمي واعتماد طريقة الإنتاج العديم المخزون بحيث يتم استلام السلع عند الحاجة إليها فقط.

وتستوجب أنشطة التجارة الدولية توفر خدمات نقل فعالة. فالتجارة ضمن سلاسل القيمة العالمية، لا سيما بالأجزاء والمكونات، تتطلب دقة أكبر في الوقت من تلك التي تتطلبها التجارة بالسلع النهائية. بالتالي، تعتبر الاتصالية وموثوقية خدمات النقل من المقومات الأساسية لقدرة أي بلد على الاتصال بسلاسل القيمة العالمية، والأخيرة رهن بتركيبة الصادرات وموقع البلد.

1. تكلفة النقل

في ظل التراجع السريع لتعرفة الاستيراد بعد عمليات تحرير التجارة المتتالية على المستويات العالمية والإقليمية والثنائية، دخلت عوامل أخرى مثل كلفة النقل والتدابير غير الجمركية على خط احتساب تكاليف التجارة. فكلفة النقل تؤثر إلى حد كبير على بنية الأنشطة الاقتصادية، وكذلك على أنماط التجارة العالمية. وتظهر الوقائع أن رفع كلفة النقل بنسبة 10 في المائة يؤدي إلى تراجع حجم التجارة بأكثر من 20 في المائة، فضلاً عن أن نوعية البنية التحتية تؤثر بنسبة 50 في المائة على التقلبات في كلفة النقل.[35] وفي ما يخص المنطقة العربية، تفيد تقديرات الإسكوا بأن خفض كلفة النقل بنسبة 5 في المائة سنوياً قد ينجم عنه نمو بنسبة 23 في المائة في التجارة الإقليمية بحلول عام 2020[36].

لقد انخفضت تكاليف الشحن إلى النصف تقريباً منذ أواسط سبعينيات القرن الماضي بفعل الاستثمارات في البنية التحتية، والاستفادة من القدرات على نحو أفضل، والتطور التكنولوجي. وأبرز الوفورات في التكاليف شملت النقل البري والجوي، مع ما للإصلاحات وسقوط الحواجز التجارية من أثر على ذلك. فقد انخفضت تكاليف النقل الجوي بشكل ملحوظ مقارنة مع تكاليف النقل البحري، ما زاد من استخدام النقل الجوي، لا سيما عبر المحيط الأطلسي.

تمتاز سلاسل القيمة العالمية بالسرعة والدينامية. ومع ازدهار التجارة الدولية خلال العقود الثلاثة الماضية، ازداد الطلب على السرعة. فكلُّ يوم سفر إضافي عبر المحيط يستغرقه الوصول من بلد معيّن إلى المستورد، يخفض احتمال أن يتم التزود بالسلع المصنعة من هذا البلد بنسبة 1 في المائة. بالتالي، غالباً ما تكون الشركات المصدرة مستعدة لدفع 1 في المائة من قيمة السلع في اليوم الواحد لتجنب هدر الوقت هذا[37]. وتؤثر أسواق النقل التنافسية على تكاليف التجارة، إذ تظهر الأدلة أن الأسواق التي ازدادت قدرتها التنافسية من خلال اتفاق السماوات المفتوحة (وهو عبارة عن سياسة يتم بموجبها منح الطائرات الأجنبية الحق في التنقل بين مطارات بلدان أخرى من دون أي قيود)، تنخفض فيها التكاليف بحوالي 9 في المائة وترتفع نسبة الواردات المنقولة جواً بنسبة 7 في المائة تقريباً خلال ثلاث سنوات[38]. تتوفر كذلك أدلة أخرى حول وجود علاقة إيجابية بين تحرير التجارة وحجم النقل الجوي. بالتالي، من الضروري مقاربة كلفة النقل والعوامل الأساسية التي تحددها على أنها المحفز الأساسي للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية. وتتوفر كتابات عدة حول هذه المسألة، إلا أن النقص في البيانات يقوِّض محاولات التوصل إلى أي دلالات إحصائية[39].

2. البنية التحتية الخاصة بالنقل

لا يقتصر دور النقل على تسليم السلع، بل هو بمثابة الضمانة ضد انعدام التيقن، ما يعتبر أساسياً بالنسبة للتجارة ضمن سلاسل القيمة العالمية. ويتيح ذلك المجال أمام المصنعين لخفض مخزوناتهم، فيتمكنون من تحقيق مكاسب في الكفاءة أو اعتماد مبدأ الإنتاج الرشيق.

وتعتبر البنية التحتية من المحددات الأساسية للكفاءة. فهشاشة هذه البنى تتسبب بنسبة 40 في المائة من كلفة النقل المتوقعة في البلدان الساحلية، في حين تصل هذه النسبة إلى 60 في المائة في البلدان غير الساحلية[40]. كما أن الشركات تتوقف عند مدى توافر البنى التحتية ونوعية الخدمات وموثوقيتها لدى اختيارها للمكان الذي ستتموّن منه بالمكونات والأجزاء. وفي هذا السياق، أشارت دراسة أعدتها منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي إلى أن تحسين نوعية البنى التحتية المرتبطة بالنقل والتجارة بنسبة 10 في المائة فقط قد

يؤدي إلى ارتفاع الصادرات الزراعية للبلدان النامية بنسبة 30 في المائة[41].

تختلف ترتيبات النقل التي تتطلبها التجارة في المكونات والأجزاء عن تلك التي تتطلبها التجارة بالسلع النهائية. فبما أن هذه المكونات والأجزاء تدخل في عملية تصنيع منتجات أخرى، سيؤدي أي تأخير في وصولها إلى تأخير في إنتاج المنتج النهائي.

في المنطقة العربية، تعتبر البنية التحتية من التحديات التي تعترض تطوير قطاع النقل. فلا تزال بلدان عدة تفتقر إلى بنية تحتية تمنحها القدرة على المنافسة في التجارة الدولية. وبحسب مؤشر الأداء اللوجستي الخاص بالبنك الدولي، تندرج أربعة بلدان عربية فقط في الخُمس الأول والخُمس الثالث من التصنيفات الخاصة بتوفر البنية التحتية للنقل، وأربعة بلدان أخرى في الخُمس الأخير (الجدول 1).

الجدول 1. ترتيب البلدان العربية بحسب مؤشر الأداء اللوجستي والنتائج التي سجلتها في عام 2016

البلد	الترتيب	النتيجة (من أصل 5)	النسبة المئوية مقارنة بالبلد الأفضل أداءً (ألمانيا)
الإمارات العربية المتحدة	13	3.94	91.2
قطر	30	3.6	80.6
البحرين	44	3.31	71.7
عُمان	48	3.23	69.3
مصر	49	3.18	67.7
المملكة العربية السعودية	52	3.16	66.8
الكويت	53	3.15	66.7
الأردن	67	2.96	60.7
لبنان	82	2.72	53.2
المغرب	86	2.67	51.6
السودان	103	2.53	47.4
تونس	110	2.5	46.4
ليبيا	137	2.26	39.2
العراق	149	2.15	35.6
موريتانيا	157	1.87	26.8
الجمهورية العربية السورية	160	1.6	18.5

المصدر: Arvis and others, 2016.

الإطار 1. اتصال ناجح بسلاسل القيمة العالمية: تجربة دبي

عززت دبي موقعها ضمن سلسلة القيمة العالمية عبر إنشاء المنطقة الحرة لجبل علي في عام 1985 والاستثمار في الميناء الأحدث في المنطقة من حيث البنية التحتية. وقد تمكنت من الاضطلاع بدورها كمركز لإعادة الشحن من خلال رفع مستوى ميناء جبل علي واعتماد تدابير سمحت لها بأن تكون السباقة في استخدام الحاويات.

تتم إعادة تصدير ثلثي حجم التجارة في دبي في ظل الحوافز الضريبية المتاحة للمصنعين والمصدرين على حد سواء. وكنتيجة غير مباشرة لذلك، اختارت شركات عدة نقل بعض المهام من ضمن سلاسل الإمداد الخاصة بها إلى المنطقة الحرة، كما هو الحال بالنسبة لصناعات البناء، وقطع غيار السيارات والمركبات، والإلكترونيات، والمنسوجات، والأطعمة والمشروبات. ومن بين الأنشطة البحرية التي يتم تنفيذها عادة، تجميع السلع المصنعة في آسيا وجنوب شرق آسيا والموجهة إلى أسواق أوروبا وأمريكا الشمالية، ووسمها بالعلامات التجارية وإعادة توضيبها. بالتالي، تكون دبي قد نجحت في الانضمام إلى سلاسل القيمة العالمية بعدما تمكنت من تطوير بنية تحتية ممتازة للنقل والخدمات اللوجستية.

إن هذا الإصرار على الاستحواذ على حصة الأسد من سلسلة الإمداد الخاصة بالنقل والخدمات اللوجستية في المنطقة قد نجمت عنه عملية إعادة هيكلة واسعة النطاق. فقد أنشئت في عام 2001 مؤسسة الموانئ والجمارك والمنطقة الحرة التي تشتمل على هيئة موانئ دبي، والمنطقة الحرة لجبل علي، وجمارك دبي، وموانئ دبي العالمية. وتؤمن هذه المؤسسة التي تضم مشغلي موانئ من القطاع الخاص وممثلين عن الهيئات العامة المعنية، هيكلية إدارية فعالة للشركات، ما يدفع باتجاه تعزيز المشاركة في سلاسل الإمداد العالمية الخاصة بالخدمات.

3. خدمات النقل

يعتبر توفر بنية تحتية للنقل ممراً ضرورياً نحو بلوغ نظام نقل فعّال، لكنه ليس بكاف وحده، إذ إن الخدمات العالية الجودة هي أيضاً من العوامل الأساسية الواجب توافرها لتعزيز التنافسية والاتصال بسلال القيمة العالمية. ويمكن تحديد مدى كفاءة النقل بالاستناد إلى أبعاد مختلفة، أبرزها السرعة والقدرة على النفاذ والكلفة، إلى جانب مجموعة أخرى من المعايير الأساسية مثل النظام الذكي، وأسعار النفط، والمنافسة، والابتكار.

وتبرز تفاوتات كبيرة على صعيد أداء البلدان العربية في مجال النقل، أكان ذلك بين بلد وآخر أم بين قطاع وآخر. وبالاستناد إلى مؤشرات النقل المتاحة، لا يزال معظم هذه البلدان متأخراً عن باقي أنحاء العالم. بالتالي، لا يمكن اعتبار أداء المنطقة مبهراً في ظل ما تتمتع به من موقع استراتيجي وثروات طبيعية.

ونظراً إلى صعوبة قياس مدى كفاءة النقل، يحاول المنتدى الاقتصادي العالمي توفير مقياس من منظور مستخدمي نظام النقل في إطار مؤشر التنافسية العالمي الذي يعدُّه. وقد جاءت النتائج التي سجلتها البلدان العربية متفاوتة لجهة مدى توفر الخدمات ونوعيتها، لكن أداء معظم البلدان كان ضعيفاً بشكل عام (الجدول 2).

وليست سياسات النقل من المحددات الأساسية للتجارة فحسب، بل أيضاً لمدى المشاركة في سلاسل القيمة العالمية وطبيعة هذه المشاركة. فمن شأن نظام النقل الفعال أن يخلق بيئة مؤاتية لتحسين نوعية الخدمات من خلال تعزيز التنافسية وإفساح المجال أمام الموردين الأجانب لخدمة السوق المحلي.

الجدول 2. مدى توفر خدمات النقل ونوعيتها في عدد من البلدان العربية، 2016(*)

البلد	الترتيب (من أصل 136)	النتيجة (7-1)
الإمارات العربية المتحدة	13	5.57
قطر	24	5.18
البحرين	36	4.78
المملكة العربية السعودية	47	4.49
عُمان	50	4.44
مصر	54	4.3
الأردن	55	4.29
الكويت	65	4
المغرب	67	3.99
تونس	90	3.64
لبنان	96	3.58
اليمن	126	3.04
موريتانيا	135	2.62

المصدر: مؤشر التنافسية العالمي الذي يصدره المنتدى الاقتصادي العالمي، 2016-2017.

(*) بيانات المؤشر متوفرة لبعض البلدان العربية فقط.

وعلى سبيل المثال، كان لسياسة السماوات المفتوحة دور محوري في خفض تكاليف الشحن الجوي في البلدان التي اعتمدتها. فقد أفادت تقديرات إحدى الدراسات بأن أسعار تذاكر السفر جواً بين الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي انخفضت بنسبة 15 في المائة على الأقل بعد الاتفاق على اعتماد السماوات المفتوحة. ومن المتوقع أن تتحقق مكاسب مماثلة في حال عملت الولايات المتحدة على توسيع نطاق الاتفاق ليشمل بلداناً ومناطق أخرى[42].

4. الاتصال بشبكات النقل الأساسية

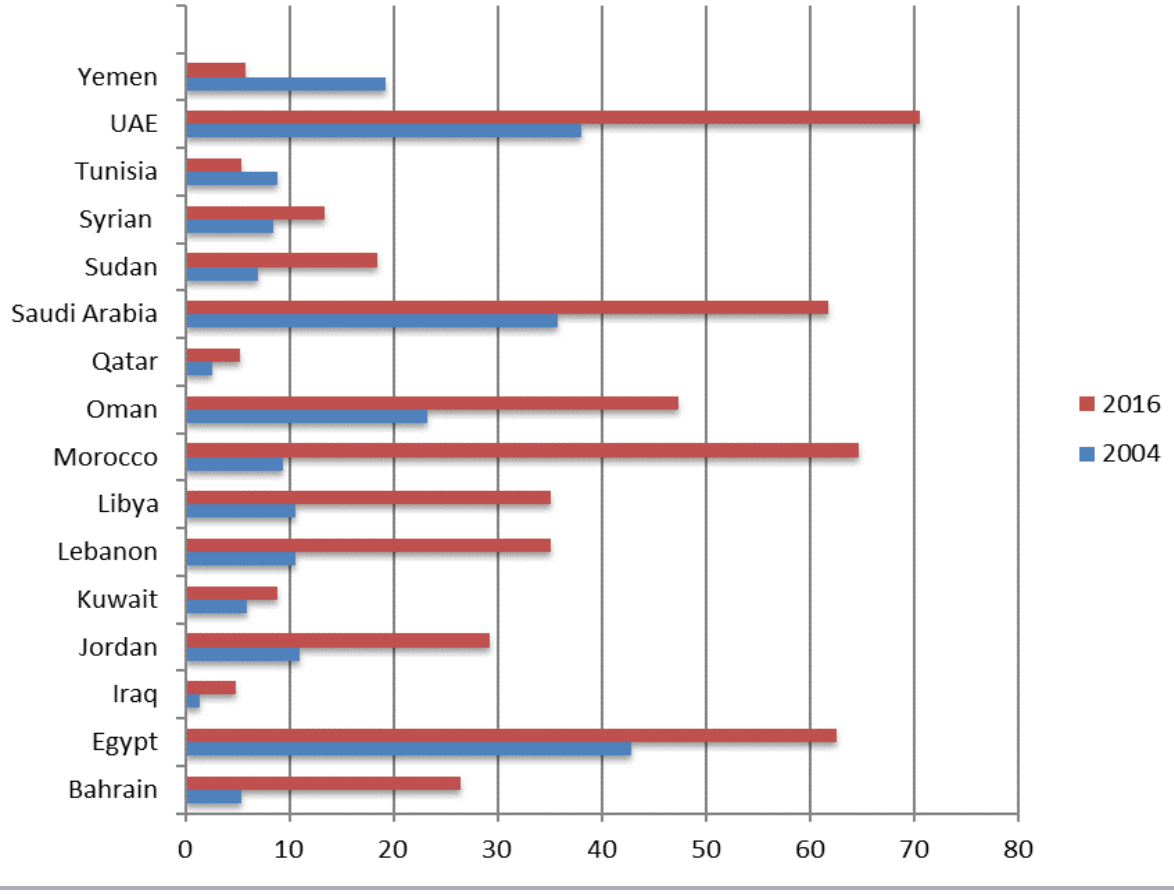
بما أن المشاركة في سلاسل القيمة العالمية تستند بشكل أساسي إلى المكونات والأجزاء المستوردة التي تدخل في عملية تصنيع منتجات أخرى، فإن نقل هذه الصادرات يحتاج إلى توفر خدمات نقل سريعة وفعالة. بالتالي، يبرز النقل الجوي كوسيلة نقل بالغة الأهمية، وتعتمد المشاركة في سلاسل القيمة العالمية بشكل كبير على قطاع خدمات النقل الجوي العالية الأداء. ثمة علاقة إيجابية بين صادرات المكونات والأجزاء ومؤشر الارتباط بشبكات النقل. بتعبير آخر، يستحوذ هذا النوع من الصادرات على حصة أكبر من إجمالي الصادرات في البلدان الأكثر ارتباطاً بشبكات النقل الجوي الدولية. وقد ثبت أيضاً أن تسجيل نتائج أفضل على صعيد مؤشر الاتصال بشبكة النقل الجوي يترافق عادة مع تحرير أكبر لعمليات النقل الجوي.

يتم نقل حوالى 80 في المائة من السلع المشمولة بالأنشطة التجارية حول العالم بحراً، ما يجعل من النقل البحري وسيلة النقل الأكثر أهمية بالنسبة للتجارة. ويعتبر الاتصال بالشبكات الدولية الهدف المراد تحقيقه من تحسين البنية التحتية للنقل. فالبلدان المتصلة بشبكات النقل العالمية مؤهلة أكثر من غيرها للمشاركة في التبادلات التجارية الدولية، لا سيما في سلاسل القيمة العالمية.

ويمكن قياس مدى اتصال أي من البلدان من خلال النتائج التي يسجلها وتدل النتيجة التي يسجلها بلد ما في المؤشر الخاص بشبكات النقل، ولا سيما النقل البحري، على نطاق اتصالية هذا البلد. ويعتبر مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة[43] المؤشر الأساسي المعتمد لقياس مدى الارتباط بالشبكات البحرية. والجدير بالذكر أن المنطقة العربية، على الرغم من موقعها الاستراتيجي وتعويلها على التجارة بالموارد الطبيعية (لا سيما النفط)، لا يزال ارتباطها بشبكات الشحن البحري العالمية معتدلاً نسبياً، بحسب ما تظهره النتائج التي سجلتها البلدان المعنية على صعيد مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة. الشكل 4 يظهر أن خمسة بلدان عربية فقط مرتبطة على نحو جيد بشبكات النقل البحري.

وقد يكون السبب وراء تدني ارتباط المنطقة العربية بشبكات النقل البحري، ضعف مشاركة هذه المنطقة في التبادلات التجارية العالمية، وتدهور البنية التحتية في موانئ معظم بلدانها، فضلاً عن هيمنة بعض الوكالات الحكومية الضعيفة الأداء على إدارة الموانئ والنقص في السياسات الملائمة التي تستقطب استثمارات القطاع الخاص. وتجدر الإشارة إلى عمليات التطوير الجذرية والناجحة التي شهدتها بعض موانئ المنطقة في العقدين الأخيرين، إلا أن ذلك اقتصر حتى الآن على قلة قليلة من البلدان.

الشكل 4. نتائج البلدان العربية على صعيد مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة لعامي 2004 و2016



المصدر: قاعدة بيانات الأونكتاد (UNCTADstat) الخاصة بمؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة.
http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92 (مستقاة في 15 شباط/فبراير 2017).

الإطار 2. الاتصال البحري للمغرب

يبلغ الحجم الإجمالي لحركة البضائع في الموانئ التجارية الـ 15 في المغرب 92.3 مليون طن في السنة، ما يساهم في توطيد موقع هذا البلد كجسر تجاري بين أوروبا وغرب أفريقيا. ومن العوامل الأساسية لتحقيق هذا الهدف، تطوير البنى التحتية للموانئ والمطارات وسكك الحديد وفقاً للمعايير العالمية. فبفضل موقع المغرب الاستراتيجي على امتداد مضيق جبل طارق وعلى بعد سبع ساعات بالطائرة من نيويورك وثلاث ساعات من باريس، يتجه هذا البلد بخطى ثابتة ليصبح مركزاً إقليمياً للنقل والأعمال في شمال غرب أفريقيا.

بدأ ميناء طنجة المتوسط الذي يقع على ضفاف المحيط الأطلسي في شمال المغرب العمل في عام 2007 مؤمناً الخدمات لخمس مناطق تجارة حرة للصادرات في المنطقة، كما أنه يعمل كمركز لتعقيب الشحن مستفيداً من قربه من أحد طرق الشحن الدولية. وبعد الاستثمارات الضخمة في القدرة الاستيعابية لهذا الميناء، وصلت حركة الحاويات فيه إلى حوالى ثلاثة ملايين وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام 2015، ومن المتوقع أن تصل إلى ثمانية ملايين بحلول عام 2018.

وقد أحدث الميناء فرقاً ملحوظاً على صعيد اتصال البلاد بسلاسل القيمة العالمية، إذ ساعد في استقطاب شركات عدة في مجال السيارات والفضاء الجوي والمنسوجات على سبيل المثال لا الحصر. فقد أتاح تشغيل الميناء المجال أمام المنتجين لإرسال أجزاء ومكونات إلى الجهات المصنعة في أوروبا خلال ثلاثة أيام فقط، وإلى الأمريكتين في أقل من 10 أيام. كما يرجح أن تستفيد بلدان أفريقية عدة من الميناء، لا سيما من خدمات تعقيب الشحن التي تسهل عمليات التصدير، مما يعزز ارتباط هذه البلدان بسلاسل القيمة العالمية. ميناء طنجة المتوسط لم يساهم في تحسين اتصال المغرب بسلاسل القيمة العالمية فحسب، لكنه عزز أيضاً ارتباط هذا البلد بخطوط الشحن إذ حقق المغرب قفزة كبيرة على صعيد مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظم منتقلاً من 9.4 في عام 2004 إلى 64.7 في عام 2016. كذلك احتل المغرب المرتبة الثانية في ترتيب البلدان الأفضل أداء في المنطقة العربية.

هذا إلى جانب الجهود الكبيرة التي بذلها المغرب لتيسير التجارة. فقد أحرز تقدماً ملحوظاً في هذا الاتجاه، وقد صُنف ضمن البلدان الأفضل أداءً حول العالم لأنه طبق 90 في المائة تقريباً من التدابير المنصوص عليها في اتفاق تيسير التجارة لمنظمة التجارة العالمية.

5. اللوجستيات

تعتبر اللوجستيات من العناصر الأساسية لتحديد التنافسية، وهي في الوقت عينه أحد العوامل الرئيسية لتمكين التجارة. وللوجستيات في سلاسل القيمة العالمية بُعدان اثنان: يتمثل البعد الأول في الحاجة إلى ضمان انتقال المكونات والأجزاء على نحو فعال بين مواقع عدة حرصاً على استمرارية الإنتاج، ويكمن البعد الثاني في ضرورة توفر نظُم إيصال موثوقة للمدخلات والمخرجات في ظل الترابط القائم بين المنتجين. وفي هذا السياق، أثبتت الأبحاث أن الأداء اللوجستي يكتسي أهمية أكبر بالنسبة للتجارة في إطار سلاسل القيمة العالمية مقارنة مع أشكال أخرى من التجارة. وباستخدام نسبة المكونات والأجزاء من إجمالي الصادرات كمؤشر غير مباشر لمشاركة قطاع الصناعات التحويلية في سلاسل القيمة العالمية، بينت دراسة أعدها Saslavsky and Shepherd (2012) أن البلدان ذات الأداء اللوجستي الأفضل تميل للتخصص في الصادرات المرتبطة بسلاسل القيمة العالمية. ويتفاوت الأداء اللوجستي بين بلد عربي وآخر بالاستناد إلى

مؤشر الأداء اللوجستي، وهو مؤشر مركب يجمع ما بين مقاييس الأداء في مجالات عدة مثل الجمارك، والبنى التحتية، وعمليات الشحن الدولية، ونوعية اللوجستيات وكفاءتها، والتعقب والتتبع وحسن التوقيت. ويشير المؤشر الإجمالي للأداء اللوجستي إلى ضعف أداء معظم البلدان العربية مقارنة بسائر بلدان العالم. فمن بين 160 بلداً مسجلاً في المؤشر، جاءت خمسة بلدان عربية في الخُمس الأخير ومنها الجمهورية العربية السورية في المرتبة الأدنى، بينما سجل بعض بلدان مجلس التعاون الخليجي، وتحديداً الإمارات العربية المتحدة والبحرين وقطر والمملكة العربية السعودية، الأداء الأفضل في المنطقة لعام 2016.

الجدول 3. نتائج البلدان العربية بحسب مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2016

البلد	المؤشر الإجمالي للأداء اللوجستي	الجمارك	البنية التحتية	عمليات الشحن الدولية	نوعية اللوجستيات وكفاءتها	التعقب والتتبع	حسن التوقيت
البحرين	3.31	3.14	3.1	3.33	3.38	3.32	3.58
مصر	3.18	2.75	3.07	3.27	3.2	3.15	3.63
العراق	2.15	2.01	1.87	2.33	1.97	1.98	2.66
الأردن	2.96	2.55	2.77	3.17	2.89	2.96	3.34
الكويت	3.15	2.83	2.92	3.62	2.79	3.16	3.51
لبنان	2.72	2.73	2.64	2.84	2.45	2.75	2.86
ليبيا	2.26	1.88	2.04	2.4	2.5	1.85	2.83
موريتانيا	1.87	2.14	1.54	2	1.74	1.54	2.14
المغرب	2.67	2.22	2.46	3.09	2.59	2.34	3.2
عُمان	3.23	2.76	3.44	3.35	3.26	3.09	3.5
قطر	3.6	3.55	3.57	3.58	3.54	3.5	3.83
المملكة العربية السعودية	3.16	2.69	3.24	3.23	3	3.25	3.53
السودان	2.53	2.23	2.2	2.57	2.36	2.49	3.28
الجمهورية العربية السورية	1.6	1.11	1.24	1.36	1.39	2.1	2.4
تونس	2.5	1.96	2.44	2.33	2.59	2.67	3
الإمارات العربية المتحدة	3.94	3.84	4.07	3.89	3.82	3.91	4.13

المصدر: الترتيب العالمي لعام 2016 بحسب مؤشر الأداء اللوجستي الذي يصدره البنك الدولي.

ملاحظة: 1= أداء ضعيف جداً، 5= أداء ممتاز.

6. تيسير التجارة

يعتبر الاتصال بالأسواق العالمية من العوامل المؤثرة في تحديد المشاركة في سلاسل القيمة العالمية. فالبنية التحتية السليمة، والمؤسسات ذات الأداء الجيد، ونظام النقل الموثوق، واللوجستيات ذات الكفاءة العالية، والإجراءات الجمركية المبسطة، وتكنولوجيا المعلومات الحديثة، وخدمات التواصل الفعالة، كلها عناصر تكتسي أهمية كبرى على صعيد الاتصال بسلاسل القيمة. ومن شأن توفر هذه العوامل وسهولة النفاذ إليها أن يخفض كلفة التجارة، ما يعزز التنافسية. أما تدهور البنية التحتية و/أو الخدمات اللوجستية فقد يضعف قدرة البلد على الانضمام إلى سلاسل القيمة العالمية إذ يؤدي إلى ارتفاع تكاليف التجارة ويضع البلد وصناعاته من مكونات وأجزاء في موقع ضعيف مقارنة بالبلدان الأخرى.

لقد تراجعت التعريفات الجمركية حول العالم إلى حد كبير خلال السنوات الـ 50 الماضية إلا أن المنافع المترتبة على ذلك لم تتحقق بشكل كامل، وهذا مرده بشكل كبير إلى التدابير غير الجمركية القائمة وهي عبارة عن مجموعة من الإجراءات والعمليات المطلوبة من الجهات المستوردة والمصدرة. هذا إلى جانب عدد من المتطلبات والمعايير التقنية، مثل منح التراخيص وما شابه، التي تشكل عوائق أمام الأنشطة التجارية وتتسبب بارتفاع التكاليف.

بالتالي، أصبحت معالجة التدابير غير الجمركية الشغل الشاغل للعالم في السنوات الأخيرة من أجل خفض تكاليف المعاملات التي تؤثر سلباً على التنافسية. ويواجه صانعو السياسات حالياً معضلة تسهيل تدفقات السلع الوافدة والصادرة من دون المساس بالأهداف المشروعة وراء اعتماد تلك التدابير.

إن الدور المتزايد لسلاسل القيمة العالمية في التجارة الدولية لم يؤدِّ إلى تغيير طرق عمل الشركات فحسب، بل أيضاً إلى إحداث تغيير في السياسات، بما فيها السياسات التجارية. فالبلدان تحرص حالياً على تسهيل الاستيراد كما التصدير، في ظل حاجة الصناعات المحلية إلى استيراد مكونات وأجزاء لإنتاج السلع النهائية وتصديرها من أجل الحفاظ على قدرتها التنافسية. بالتالي، إن معالجة الحواجز المفروضة على الواردات ستساهم في تمكين الصناعات المحلية، مع ما لذلك من أثر على تحسين الصادرات وتعزيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية.

ويعتبر تيسير التجارة، أي تبسيط إجراءات التجارة وتوحيدها، من الأدوات القيمة لتحفيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية. وقد ساهم الإقرار بذلك في تعزيز قدرة البلدان على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية لما تعود به من منافع على المصنعين والمصدرين على حد سواء.

وبما أن سلاسل القيمة العالمية قابلة للتأثر بالتغيُّرات التي تطرأ على تكاليف المعاملات، من الضروري أن يتنبه صانعو السياسات للتدابير الجمركية وغير الجمركية في آن. فخفض التعرفة المفروضة على الصادرات يحفز على الانضمام إلى سلاسل القيمة العالمة، إذ يسمح للمنتجين المحليين باستيراد المكونات اللازمة لمنتجاتهم على نحو أكثر فعالية من حيث الكلفة. والأمر سيّان بالنسبة لإلغاء التدابير غير الجمركية الخفية التي تتسبب بالتأخير وبرفع تكاليف المعاملات، إذ من شأن ذلك أن يعزز أيضاً المشاركة في سلاسل القيمة العالمية. وفي هذا السياق، يمكن القول إن إلغاء التدابير غير الجمركية هو الأهم لما تخلفه هذه الأخيرة من تبعات على الكلفة والوقت وهما من العوامل الأساسية التي تتأثر بها سلاسل القيمة العالمية.

ويشتمل تيسير التجارة على مجموعة من الإجراءات (بما فيها الإجراءات التجارية، والتنظيمية، والمالية، وتلك المرتبطة بالنقل) الرامية إلى خفض تكاليف المعاملات، ما يسهل التدفقات السلسة للتجارة الدولية. وفي ظل عبور البضائع لمزيد من البلدان نتيجة تعزيز الأنشطة المرتبطة بسلاسل القيمة العالمية، اكتسب تيسير التجارة أهمية متزايدة. ففي حين أن أقل من 10 في المائة من تكاليف التجارة مرتبطة بالتعريفات وما بين 10 و30 في المائة مرتبطة بالتكاليف الطبيعية مثل العوامل الجغرافية والثقافية[44]، تتراوح نسبة التكاليف المتبقية بين 60 و90 في المائة وهي مرتبطة بتدابير السياسة العامة غير الجمركية، بما فيها التكاليف غير المباشرة لإجراءات التجارة، والاتصال البحري والخدمات البحرية، وبيئة الأعمال (التنظيمية)، وتقلبات العملة، فضلاً عن مدى توفر خدمات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ومدى استخدامها[45].
ولا يمكن تطبيق نموذج الأعمال الخاص بسلسلة القيمة العالمية إلا عندما تكون الشركات قادرة على إبقاء التكاليف منخفضة. ومن شأن تيسير التجارة أن يؤمن البيئة الملائمة لنمو سلاسل القيمة وازدهارها، كما يمكنه أن يدعم توسع نموذج الأعمال هذا ليشمل بلداناً وقطاعات لم تكن في السابق منخرطة فيه إلى حد كبير. وفي هذا السياق، يبرز ترابط إيجابي بين أداء البلدان على صعيد تيسير التجارة بحسب مؤشر الأداء اللوجستي، وحصة هذه البلدان من الأجزاء والمكونات بالنسبة لإجمالي السلع المصنعة (أحد مؤشرات الانخراط في سلاسل القيمة العالمية). بالتالي، يبدو جلياً أن تيسير التجارة هو من العناصر الجوهرية لأي استراتيجية أوسع نطاقاً ترمي إلى تعزيز الانخراط في سلسلة القيمة العالمية[46].

7. اتفاق منظمة التجارة العالمية لتيسير التجارة

أطلقت منظمة التجارة العالمية في عام 2004، إدراكاً منها لأهمية تيسير التجارة، سلسلة من المفاوضات بهدف التوصل إلى اتفاق حول مجموعة من القواعد لتسهيل التبادلات العالمية و"قطع الشريط الأحمر على الحدود". وقد أبصر اتفاق تيسير التجارة النور في عام 2013، وتضمن تدابير لضمان الشفافية وتسريع عمليات التخليص الجمركي. وبحسب منظمة التجارة العالمية، يمكن لاتفاق تيسير التجارة إضافة ما بين 345 و555 مليار دولار سنوياً (بحسب السعر الثابت للدولار لعام 2007) إلى الناتج المحلي الإجمالي في العالم، مع العلم أن الإسراع في تطبيق الاتفاق بكامل بنوده سيثمر أرباحاً على صعيد الناتج المحلي الإجمالي تزيد عما سبق بـ 200 مليار دولار. كذلك الأمر بالنسبة للصادرات التي من المتوقع أن ترتفع بمقدار يتراوح بين 750 مليار دولار وأكثر من تريليون دولار[47].

ويساهم اتفاق تيسير التجارة في تحسين الجوانب ذات الصلة من المادة الخامسة، والمادة الثامنة، والمادة العاشرة للاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة (الغات) لعام 1994 بهدف "تسريع حركة السلع والإفراج عنها وتخليصها، بما في ذلك سلع المرور العابر". ويتوزع الاتفاق على ثلاثة أقسام تُحَدَد فيها موجبات البلدان الأعضاء بعد تصنيفها ضمن فئات بحسب مستوى التنمية فيها. ومن أبرز ميزات هذا الاتفاق أنه يفسح المجال أمام البلدان النامية لاختيار الموجبات التي يمكنها تطبيقها بشكل فوري، والتدابير الانتقالية، فضلاً عن التدابير التي يبقى تنفيذها رهناً بالمساعدة الفنية المقدمة من البلدان المتقدمة. وقد دخل الاتفاق حيز التنفيذ في شباط/فبراير 2017.

الإطار 3. سلاسل القيمة العالمية وتيسير التجارة: تجربة تونس

عملت تونس على تعزيز مشاركتها في سلاسل القيمة العالمية في السنوات القليلة الماضية. ففي الفترة من 1995 إلى 2011، تراجعت القيمة المضافة محلياً التي تصب في اقتصاد البلاد الاستهلاكي من 63 إلى 49 في المائة (ارتفعت القيمة المضافة محلياً التي تصب في اقتصادات العالم الثالث من 12 إلى 18 في المائة). أما القيمة المضافة خارجياً، أي القيمة المضافة للمدخلات التي تم استيرادها من أجل تصنيع سلع معينة بهدف تصديرها، فقد ارتفعت نسبتها بشكل ملحوظ من 25 إلى 32 في المائة. ومن أبرز الصناعات الموجهة للتصدير النقل والتخزين، والمنسوجات، والآلات الكهربائية.

وقد كان للقيمة المضافة محلياً الحصة الأكبر من مجموع الصادرات في صناعات النقل والتخزين (81 في المائة)، تليها المنسوجات (55 في المائة). أما الحصة الأكبر من مجموع الصادرات في صناعات الآلات الكهربائية فكانت للقيمة المضافة خارجياً التي بلغت 54 في المائة مقابل 46 في المائة للقيمة المضافة محلياً. وقد احتلت فرنسا وألمانيا وإيطاليا المراتب الأولى كوجهات للتصدير، إذ تراوحت حصة القيمة المضافة محلياً من مجموع الصادرات لكل من هذه البلدان بين 65 و70 في المائة، فيما تأرجحت القيمة المضافة خارجياً بين 30 و35 في المائة.

لقد شاركت تونس في سلاسل القيمة العالمية من خلال الربط الخلفي (أي القيمة المضافة خارجياً من مجموع صادرات بلد معين) أكثر منه من خلال الربط الأمامي (أي القيمة المضافة محلياً لصادرات تصب في صادرات بلدان أخرى). ففي عام 2011، كانت مشاركة تونس من خلال الربط الأمامي في قطاعات التعدين، والنقل والتخزين، وتجارة الجملة والتجزئة بشكل أساسي، فيما كانت مشاركتها من خلال الربط الخلفي في صناعات الآلات الكهربائية، والمنسوجات، والنقل والتخزين. وقد احتلت فرنسا، وألمانيا وإيطاليا أيضاً المراتب الأولى كجهات أجنبية مزودة بالمدخلات.

في ما يخص القيمة المضافة للخدمات التي تم استيرادها من أجل تصنيع سلع معينة بهدف تصديرها، جاءت مساهمة الخدمات الخارجية في صادرات السلع المصنعة أكبر من تلك التي قدمتها الخدمات المحلية، إذ بلغت الأولى 23 في المائة والثانية 10 في المائة. أما بالنسبة لإجمالي الصادرات، فكانت مساهمة الخدمات المحلية (35 في المائة) أكبر من تلك التي قدمتها الخدمات الخارجية (16 في المائة). وكانت مساهمة تجارة الجملة والتجزئة والنقل والتخزين ومجموعة من الخدمات الأخرى المرتبطة بالأعمال هي الأكبر في صادرات السلع المصنعة وإجمالي الصادرات. وقد احتلت فرنسا وألمانيا وإيطاليا كذلك المراتب الأولى كجهات أجنبية مزودة بالخدمات على هذين المستويين.

كانت الأرقام التي سجلتها تونس على صعيد تيسير التجارة خلال عام 2015 إيجابية. فقد بلغت التكاليف المفروضة على الصادرات والواردات عند الحدود 805 دولارات و910 دولارات على التوالي، أي أدنى من المعدلات العالمية البالغة 1841 دولاراً و2084 دولاراً. أما الوقت اللازم للتصدير والاستيراد فبلغ 16 يوماً و20 يوماً على التوالي، أي أدنى مرة أخرى من المعدلات العالمية التي تصل إلى 22 و25 يوماً. كذلك كان عدد الوثائق المطلوبة لإتمام عمليات التصدير والاستيراد أربع وست وثائق على التوالي مقارنة مع المعدلات العالمية البالغة ست وثماني وثائق.

المصدر: William Mwanza، باحث، بشأن البيانات الإحصائية لمنظمة التجارة العالمية حول التجارة ذات القيمة المضافة وسلاسل القيمة العالمية (Tralac, 2016). تعمل Tralac على تعزيز القدرات المرتبطة بالتجارة في شرق أفريقيا وجنوبها.

2. ربط النقل في المنطقة العربية

ألف. خدمات النقل كوسيلة لتسهيل المعاملات الاقتصادية

لخدمات النقل أثر كبير على المخرجات الاقتصادية والاجتماعية والبيئية. فتوافر خدمات النقل العالية الجودة بشكل كافٍ أو النقص فيها يخلف تبعات على قرارات الشركات بالنسبة للمدخلات، والموقع والنشاط التجاري، وكذلك على التحولات الهيكلية في الاقتصادات بشكل عام[48].

يساعد توفر خدمات النقل بشكل أكبر على تخفيض التكاليف ورفع الإنتاجية، ما يضمن تحقيق توازن أكبر في النمو على الصعيد الاقتصادي، وذلك بحسب نظرية "الدفعة القوية" التي طرحها Rosenstein-Rodan[49] وعمل على بلورتها Agénor[50]. وتشير الأدلة إلى أن البنية التحتية للنقل على مستوى الاقتصاد الكلي تؤثر إيجاباً على النمو الاقتصادي، وقد تولى Calderon، وMoral-Benito وServén[51] توثيق هذا الرابط. وتتوفر دراسات عديدة تستكشف القنوات التي تتجسد من خلالها على أرض الواقع آثار البنية التحتية للنقل وخدمات النقل على النشاط الاقتصادي.

وتعتبر التجارة إحدى هذه القنوات، إذ إن انخفاض تكاليف النقل يحسن النفاذ إلى سوق عوامل الإنتاج (المنتجات أو المدخلات المستخدمة في عملية الإنتاج) وسوق المنتجات (السلع النهائية) على حد سواء، ما يساهم في زيادة حجم التجارة وتحفيز الصناعات الجديدة. ويربط Hummels بين نمو التجارة في مرحلة ما بعد الحرب وانخفاض تكاليف النقل. فقد تبين له أن الأثر القيمي لتكاليف الشحن البحري ليس حالياً أدنى مما كان عليه في الخمسينيات، بينما تكاليف النقل الجوي قد شهدت تراجعاً ملحوظاً، ما أدى إلى ازدهار تجارة البضائع المنقولة جواً وتسريع وتيرة إيصال المنتجات[52].

وتكتسي خدمات النقل والخدمات اللوجستية الفعالة وذات النوعية الجيدة أهمية خاصة بالنسبة للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية. فمن المتعارف عليه أن سلاسل الإمداد التقليدية تقضي بإتمام عملية الإنتاج في بلد معين. إلا أن نموذج الإنتاج قد تحول باتجاه تحقيق قيمة مضافة عبر الحدود الوطنية من خلال تعددية المواقع والمراحل. فسلاسل الإنتاج المجزأة هذه تقوم على توزيع المهام المرتبطة بعملية الإنتاج، بما فيها البحث والتطوير، وتصنيع المكونات، والتجميع النهائي، والتسويق والتوزيع، بحسب توافر الموارد الأكثر كفاءة. ونتيجة لذلك، أصبحت الدول تدريجياً متخصصة في مراحل محددة من الإنتاج بدلاً من تصنيع المنتج كاملاً. وهذه الظاهرة تعرف بتقاسم الإنتاج على الصعيد الدولي أو شبكات الإنتاج الدولية، أو سلاسل القيمة العالمية أو الإقليمية، وذلك بحسب النطاق الجغرافي للعمليات.

وتتطلب المشاركة في شبكات الإنتاج الدولية أو الإقليمية توفر خدمات نقل وخدمات لوجستية مناسبة التوقيت ويمكن التنبؤ بها، إذ إن تنسيق الأنشطة على امتداد الشبكة وحركة المنتجات رهن بهذه الخدمات. فلتدابير تيسير التجارة مثل الخدمات ذات النوعية الجيدة، وإجراءات الإدارة الفعالة للحدود، والمتطلبات التنظيمية دور أكبر في حالات

تدويل الإنتاج مقارنة مع تدابير السياسة التجارية التقليدية. وقد توصل Arvis وآخرون (2013) إلى خلاصة مفادها أن مساهمة تحسين الأداء اللوجستي في خفض تكاليف التجارة تفوق بـ 10 مرات مساهمة تخفيض التعريفات، وذلك باستخدام مجموعة بيانات حديثة خاصة بالبنك الدولي حول الأداء اللوجستي.

وقد غيرت تجزئة الإنتاج عبر الحدود من طبيعة المنافسة الدولية المتزايدة، إذ أصبحت القدرة التنافسية لنشاط ما ضمن صناعة معينة أكثر أهمية من القدرة التنافسية لهذه الصناعة ككل. وتعتبر خدمات النقل والخدمات اللوجستية الكفؤة والفعالة من حيث الكلفة ضرورية لاستقطاب الشركات الأجنبية وتشجيعها على الاستعانة بمصادر خارجية لتنفيذ مراحل محددة من عملية الإنتاج. ففي حال لم تكن هذه الخدمات والبنية التحتية القائمة للنقل تسمح للشركات بإنتاج مخرجاتها على نحو تنافسي، واستيراد المدخلات أو تصدير المنتجات بشكل موثوق وفعال من حيث الكلفة، لن تكون الفرصة متاحة للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية وتقاسم الإنتاج على الصعيد الدولي.

وفي إطار تقاسم الإنتاج على الصعيد الدولي، يمكن للمكونات والسلع الوسيطة أن تعبر الحدود الوطنية أكثر من مرة خلال عملية الإنتاج. من هنا، إن أي تفاوتات في تكاليف النقل واللوجستيات، مهما كانت بسيطة، ستترجم إلى مبالغ طائلة وتترك بالتالي أثراً على التنافسية شبيهاً بالأثر المضاعف للحواجز الجمركية في شبكات الإنتاج العمودية. وتعتبر هذه المسألة جوهرية بالنسبة للشركات التي تُعنى بمراحل الإنتاج النهائية كونها ستتكبد من جهة التكاليف المترتبة على مدخلاتها المستوردة، بما أن هذه المدخلات قد مرت بمراحل إنتاج عدة على امتداد سلسلة القيمة، ومن جهة أخرى، تلك المترتبة على السلع النهائية التي تصدرها، على أن تتضاعف الآثار المجمعة بحسب عدد مراحل الإنتاج أو طول سلسلة القيمة. بناء على ما تقدم، لا تشكل التكاليف المرتفعة للنقل والتخزين أحد الحواجز الرئيسية أمام الموردين الأجانب والمستثمرين الدوليين فحسب بل أيضاً أمام المنتجين المحليين في ظل تقويض قدرتهم التنافسية جراء ارتفاع أسعار المدخلات والقيود المفروضة على سلاسل الإمداد، ما من شأنه أن ينعكس على الطلب وبالتالي، على الإنتاج والاستثمار في مختلف مراحل سلسلة القيمة العالمية.

كذلك الأمر بالنسبة لخدمات النقل والتخزين التي تعتبر من المحددات الأساسية للقدرة التنافسية. ففي غياب هذه الخدمات، من الضروري الحفاظ على مستويات تخزين عالية أو اختيار وسائل نقل موثوقة وأكثر سرعة لكن أعلى كلفة، ما ينعكس ارتفاعاً في تكاليف الإنتاج. وغالباً ما تقوم شبكات الإنتاج المتعدد المراحل على تقنيات الإنتاج العديم المخزون لخفض الموجودات المتاحة والمخزونات المتداولة إلى حدها الأدنى. إلا أن استخدام هذه التقنيات رهن بخدمات النقل والتخزين المتوفرة وبمدى فعالية عمليات التخليص الجمركي. فقد فشلت بلدان عدة في الانضمام إلى شبكات الإنتاج بسبب تكاليفها المرتفعة، أو عدم قدرتها على تسليم المنتجات في الوقت المناسب أو الإيفاء بمتطلبات التسليم. وتكتسي هذه العوامل أهمية خاصة بالنسبة للمنتجات الزراعية القابلة للتلف وبعض الأنشطة السابقة للإنتاج مثل تصنيع المكونات الإلكترونية[53].

وفي هذا السياق، انطلق Hummels وSchaur من عامل تقييم المستهلك للوقت الذي يشكل جزءاً من البيانات الخاصة بالواردات في الولايات المتحدة (والتي تتضمن التفاوت في المبالغ المدفوعة لقاء الشحن الجوي وكذلك في الوقت اللازم للنقل البحري) من أجل التوصل إلى خلاصة مفادها أن كل يوم نقل يوازي رسماً قيمياً يتراوح بين 0.6 و2.1 في المائة. وقد تبين لهما أيضاً أن أكثر التدفقات التجارية حساسية من حيث التوقيت هي تلك المتعلقة بالمكونات والأجزاء[54]. كما استنتج Hummels أن كل يوم تأخير في التصدير يرتبط به

رسم يصل إلى 1 في المائة، وأكثر من ذلك بالنسبة للمنتجات الحساسة من حيث التوقيت[55].

باء. قياس المشاركة في سلاسل القيمة العالمية والمنطقة العربية

أصبحت التجارة العالمية وأنماط الإنتاج محكومة أكثر فأكثر بسلاسل القيمة العالمية. ويعتبر قيام هذه السلاسل وانتشارها من المحفزات الأساسية للكفاءة والتنافسية، إذ يمكن من خلالها للشركات أن تجنيَ ثمار تجزئة الإنتاج على الصعيد الدولي. صحيح أن المؤسسات المتعددة الجنسيات، التي تهيمن على التجارة عبر الحدود بالسلع الوسيطة والنهائية، غالباً ما تتولى تنسيق سلاسل القيمة العالمية، إلا أن الموردين المحليين، لا سيما الشركات الصغيرة والمتوسطة، تكتسب المزيد من الأهمية يوماً بعد يوم على صعيد إنتاج السلع والخدمات التي تصل في النهاية إلى المستهلكين الأجانب. وبما أن المشاركة في سلاسل القيمة العالمية تؤمن للاقتصادات المحلية حصة أكبر من الدخل، فهي تضمن أيضاً استدامة نسبة أكبر من مجموع الوظائف حول العالم.

وتتيح قاعدة البيانات الخاصة بالتجارة في القيمة المضافة التي طورتها منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي بالاشتراك مع منظمة التجارة العالمية رسم صورة أوضح عن مشاركة البلدان في شبكات الإنتاج العالمية والإقليمية من خلال توفير تقديرات حول تدفقات التجارة من حيث القيمة المضافة. وبالمقارنة مع تدفقات التجارة بشكل إجمالي، تسلط تقديرات تدفقات التجارة من حيث القيمة المضافة الضوء بشكل أفضل على دور التجارة الدولية في توليد الدخل والمخرجات في عالم تعبر فيه البضائع والمكونات الحدود مرات عدة وتنفَّذ فيه الأنشطة في مجالات تزداد تخصصاً يوماً بعد يوم.

وتتمتع المنطقة العربية بميزات تخوِّلها تعزيز مشاركتها في سلاسل القيمة العالمية بسبب قربها من مراكز الإنتاج العالمية في أوروبا وآسيا، وموقعها عند تقاطع طرق التجارة العالمية، وتنوع قدراتها وثرواتها وتدني كلفة اليد العاملة فيها نسبياً. إلا أن مشاركة هذه المنطقة لا تزال أدنى بكثير مما هي قادرة عليه، فلم تنجح في الانخراط الفعلي إلا قلة قليلة من بلدانها. ويبرز هذا التوجه بشكل أساسي في مصر والمغرب وتونس، لكن على أساس كل بلد على حدة. بعض البلدان الغنية بالنفط مثل المملكة العربية السعودية تشارك في سلاسل القيمة العالمية، إنما من خلال المنتجات النفطية بشكل أساسي. كما تمكنت بلدان أخرى ذات قدرات صناعية أقل تطوراً مثل موريتانيا من الانخراط في سلاسل القيمة العالمية من خلال تصدير سلع أساسية مثل الحديد، لكن بقيمة مضافة محدودة.

أما سلاسل القيمة الإقليمية فلم تتجلَّ بشكل واضح بعد في المنطقة، وهذه فرصة أضاعتها البلدان العربية للتركيز على المنتجات ذات القيمة المضافة الأعلى وتطوير قدراتها الإنتاجية على نحو يسمح لها بخوض غمار المنافسة العالمية. فالسلاسل الإقليمية قادرة على لعب دور محوري في عمليات إنتاج الحديد والفولاذ، وكذلك في قطاعات تحضير الأغذية، وصناعة النسيج والسيارات. ومن الأمثلة على ذلك، اتفاقية أغادير لعام 2001 التي وقعت عليها أربعة بلدان هي الأردن وتونس ومصر والمغرب. فعلى الرغم من أن هذه البلدان أعربت، بانضمامها إلى الاتفاقية، عن نيتها إنشاء منطقة تجارية حرة خاصة بها، فكل منها لا يزال يصدر منتجاته إلى الاتحاد الأوروبي على حدة، لا بل يتنافس مع البلدان الأعضاء الأخرى في بعض الحالات، وهذا ما تظهره صناعات السيارات في تونس والمغرب.

ويعكس النقص في سلاسل القيمة الإقليمية الزراعية والغذائية المتينة اتساع الفجوات على صعيد التنمية المحلية والوطنية والتكامل الاقتصادي الإقليمي. كما

أنه يسلط الضوء على الغياب الفعلي للميزات التنافسية الإقليمية في قطاعات عدة على مستوى عمليات الإنتاج أو المعالجة أو التوزيع على امتداد سلاسل القيمة المتاحة. وإضاعة الفرص هي النتيجة الحتمية لذلك، ما ينتقص من جهود البلدان الرامية إلى زيادة الدخل وتكوين الثروات وبناء القدرات في سبيل تحقيق النمو والابتكار، فلسلاسل القيمة الزراعية والغذائية دور محوري على صعيد التنمية في المنطقة، لا سيما بالنسبة لبعض السلع الأساسية مثل القطن، والسكر، وزيت الزيتون، والتمور، والماشية، والفاكهة والخضار، والمواد الغذائية الأساسية مثل القمح.

الإطار 4. المغرب وسلسلة الإمداد الخاصة بالمنسوجات

كانت صناعات النسيج والألبسة من أول القطاعات التي خضعت لإعادة الهيكلة على الصعيد العالمي استناداً إلى مبدأ تجزئة الإنتاج وتوزيع المهام عبر الحدود الوطنية. ومن أبرز الأمثلة على إسناد بلدان الشمال بعض من مهامها إلى بلدان الجنوب، العلاقة التي نشأت بين المغرب والاتحاد الأوروبي إثر التهديد المتنامي في خمسينيات القرن الماضي الذي أظهرته صناعات النسيج المزدهرة في آسيا وسياسات التصدير التوسعية التي اعتمدتها هذه الأخيرة. فبالمقارنة مع الاتحاد الأوروبي، تُعرف البلدان الآسيوية بأجور عمال متدنية، وقوانين عمل أكثر مرونة، فضلاً عن استثماراتها في الآونة الأخيرة في المعدات الحديثة.

وشرع المصنعون الفرنسيون في تطبيق استراتيجية قائمة على التكامل بين معامل توضيب الألبسة في المغرب وتونس ومراكز الغزل والحياكة في فرنسا. وقد طُبّق هذا النموذج في بلدان أوروبية أخرى، بحيث تم الإبقاء على المهام ذات القيمة العالية مثل التصميم، واختيار الموردين، والتسويق والإعلانات من أجل المحافظة على الوظائف في قطاع النسيج الكثيف رأس المال مع الاستفادة من تدني الأجور في شمال أفريقيا. فيتولى الزبائن الأوروبيون توفير الأقمشة ولوازمها ليتم تجميعها في المشاغل الحِرفية في المغرب ويُعاد تصديرها إلى أصحاب الطلبيات. وقد ترافق ذلك مع توقيع اتفاقات بين فرنسا وبلدان شمال أفريقيا، لا سيما تونس والمغرب، ما ضمن لهذه الأخيرة أفضلية في النفاذ إلى الأسواق الأوروبية. بالتالي، يكون الاتحاد الأوروبي بحفاظه على صناعات النسيج في شمال أفريقيا قد ضمن استمرارية صناعاته لأن معظم المدخلات المستخدمة في صناعات شمال أفريقيا مستوردة من الاتحاد الأوروبي.

وعلى إثر اعتماد البلدان الأوروبية سياسة الاستعانة بمصادر خارجية في مجال صناعة الألبسة، شهد المغرب نمواً سريعاً في صناعات النسيج التي تضطلع حالياً بدور محوري في الاقتصاد الوطني يتجلى من خلال حصة هذه الصناعات من الصادرات (50 في المائة) ونسبة اليد العاملة فيها (40 في المائة من القوى العاملة). وصحيح أن التقدم الذي حققه المغرب على صعيد سلاسل القيمة الخاصة بالمنسوجات كان محدوداً، إلا أن هذا البلد قد نجح في تطوير قاعدة صناعية متينة للتكيُّف بشكل أفضل مع أسواق النسيج العالمية، بالإضافة إلى إنشاء مراكز للمعرفة والمهارات تؤمن الدعم لهذا القطاع مثل المدارس، والمراكز الدراسية، والمعاهد التقنية، والجمعيات المهنية.

لقد ساهم الانضمام إلى سلاسل الإمداد الأوروبية الخاصة بالمنسوجات أيضاً في تحسين عمليات نقل التكنولوجيا، وزيادة نفاذ المغرب إلى الأسواق الأوروبية، وتعزيز الاستثمارات الأجنبية والمشاريع المشتركة. فمنذ أواخر الثمانينيات، مرّت عمليات الإنتاج بتغيُّرات هيكلية شجعت البلدان المتقدمة على إسناد المزيد من المهام في مراحل التصنيع والتجميع إلى جهات خارجية، معززةً بالتالي قدرتها على التركيز على التصميم والتسويق. والهدف من ذلك هو البيع بالتجزئة من دون هدر وتوفير الموضة السريعة تجنباً لتكدس كميات كبيرة من المخزون يتم بيعها عادة بأسعار مخفضة، أي بتعبير آخر تسليم عدد أكبر من الطلبيات بكميات أقل ومهل أقصر وليس تخفيض سعر الوحدة المباعة.

وتفيد التقديرات بأن أداء المغرب سيكون جيداً بموجب هذا النموذج نظراً لقربه من الأسواق الأوروبية وتوفر وسائل النقل الفعالة من حيث الكلفة. ويتمثل التحدي الأساسي في تعزيز قدرته على اجتياز المراحل السابقة لإنتاج الألبسة النهائي، بما في ذلك تنظيم المدخلات الضرورية من دون الحاجة للعودة إلى الزبون الأساسي.

الإطار 5. أثر النزاع الدائر في الجمهورية العربية السورية على النقل والتجارة

تخلّف النزاعات آثاراً على التجارة الداخلية والخارجية على حد سواء جراء تفكُّك الروابط بين أبرز المدن والمناطق المعنية بالأنشطة التجارية. فالهياكل الأساسية المادية للطرقات على الصعيدين المحلي والوطني تتأثر سلباً بالنزاعات، كما تتفاقم المخاطر المحدقة بأمن الأفراد والبضائع. ومن شأن هذا الخطر المضاعف أن يتسبب، إلى جانب عوامل أخرى، بارتفاع تكاليف نقل البضائع. فقد أدى النزاع الدائر في الجمهورية العربية السورية مثلاً إلى ارتفاع في التكاليف بقدر تراوح بين 10 و15 مرة في الفترة من 2011 إلى 2013.

كما أن النزاع يحد من سرعة نقل البضائع على المستويين الداخلي والخارجي بسبب إقفال بعض الطرقات وتدمير بعضها الآخر. فعلى محور لبنان-سوريا-الأردن انخفضت سرعة النقل في عام 2013 لتصل إلى 2.5 كلم في الساعة، مقابل متوسط إجمالي يبلغ 11.8 كلم في الساعة على الطرقات كافة بين البلدان العربية خلال الفترة الزمنية نفسها.

هذا بالإضافة إلى أن النزاع يصعّب العبور بين بلد وآخر، ما يؤدي إلى اعتماد طرق بديلة، إلا أن هذه الطرق قد تكون أكثر كلفة، ما يفقد البضائع التي يتم نقلها قدرتها التنافسية. وعلى سبيل المثال، أغلقت تركيا حدودها رسمياً مع الجمهورية العربية السورية في تموز/يوليو 2012، ما استوجب شحن البضائع إلى بلدان الخليج عبر سفن الشحن والتفريغ الأفقيين المصممة خصيصاً لاستيعاب الحمولة المنقولة بمركبات ذات عجلات. ويتم تحميل الشاحنات في ميناء مرسين في تركيا لنقلها بحراً إلى بور سعيد في مصر، ومن ثم تكمل طريقها براً. وبحسب الاتحاد التركي لشركات الشحن عبر الطرق الدولية، ارتفعت كلفة نقل شاحنة من تركيا إلى المملكة العربية السعودية بنسبة قدرها 228 في المائة بسبب الحرب الأهلية في سوريا (العبور من خلال سوريا يكلف 3500 دولار؛ بينما يكلف الشحن والتفريغ الأفقيان 8000 دولار).

المصدر: ESCWA, 2015.

ويصطدم تطوير سلاسل القيمة في المنطقة بقيود عدة، لعل أبرزها ضعف البنى التحتية والقدرات في مجال النقل وارتفاع تكاليف النقل. فمحدودية الخدمات المتاحة تؤدي إلى التعويل بشكل مفرط على وسيلة نقل واحدة، مثل الطرقات، لتبادل المنتجات الزراعية بين البلدان، ما من شأنه أن يهدد استقرار الإنتاج والإمداد عندما تصبح وسيلة النقل هذه خارج الخدمة لسبب من الأسباب. على سبيل المثال، أدى إقفال معبر نصيب الحدودي بين الأردن والجمهورية العربية السورية إلى تكبد المزارعين السوريين واللبنانيين خسائر فادحة لعدم تمكنهم من إيجاد وسائط نقل بديلة لتصدير إنتاجهم إلى بلدان مجلس التعاون الخليجي.

جيم. تطور خدمات النقل والتخزين: أدلة مستقاة من قاعدة البيانات الخاصة بالتجارة في القيمة المضافة

إن مدى مساهمة خدمات النقل في انضمام مجموعة متنوعة من البلدان إلى سلاسل القيمة العالمية هو معيار يوفر الكثير من الإيضاحات، وكذلك التطورات التي طرأت على هذا الصعيد عبر الوقت. وتتيح الرؤية الجديدة التي تقدمها قاعدة البيانات الخاصة بالتجارة في القيمة المضافة تتبُّع حصة خدمات النقل والتخزين (بدلاً من خدمات النقل وحدها) من إجمالي الصادرات لجهة المجموع والقيمة المضافة في

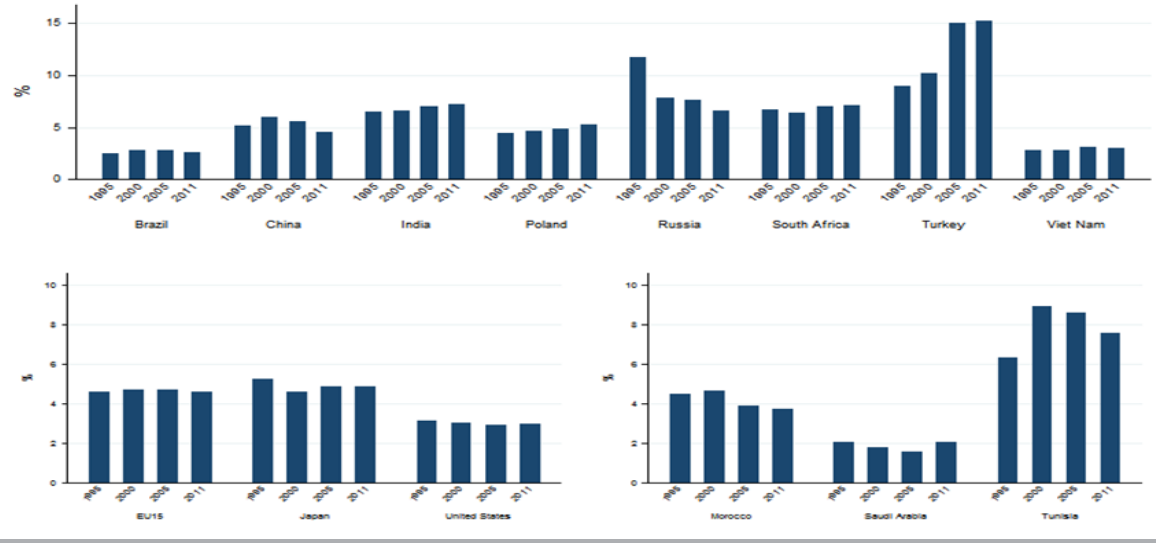
الاقتصادات المتقدمة والعديد من الاقتصادات النامية، بما فيها تونس والمغرب والمملكة العربية السعودية، وهي البلدان العربية الثلاثة التي تتوفر بيانات حولها على هذا الصعيد.

وتشمل خدمات النقل والتخزين نقل الركاب والبضائع، بغض النظر عن الوسيلة المستخدمة (النقل البري عبر السكك الحديدية والطرقات والأنابيب؛ والنقل البحري والنقل المائي الساحلي أو الداخلي؛ والنقل الجوي للركاب والبضائع والنقل الفضائي)، وخدمات البريد والبريد السريع، وخدمات التخزين، فضلاً عن الأنشطة الداعمة للنقل مثل المحطات ومواقف السيارات (محطات الحافلات والقطارات، والمرافئ، والمطارات ومواقف السيارات)، والعمليات الخاصة بالبنى التحتية (شبكات السكك الحديدية، والهويس، والطرقات، والجسور، والأنفاق، ونظم مراقبة الملاحة الجوية)، وخدمات الدعم (القَطر، والتحويل، والرسو، والقيادة)، ومناولة الشحن وعمليات الشحن[56].

وفي هذا الفصل، يستند التحليل إلى توزيع البلدان ضمن ثلاث فئات هي: الاقتصادات المتقدمة وتشتمل على الاتحاد الأوروبي عندما كان عدد أعضائه 15 بلداً[57]، واليابان والولايات المتحدة؛ والاقتصادات النامية التي تضم البرازيل، والصين، والهند، وبولندا، والاتحاد الروسي، وجنوب أفريقيا، وتركيا وفييت نام؛ والبلدان العربية الثلاثة.

لخدمات النقل والتخزين مساهمة ملحوظة في النشاط الاقتصادي في البلدان المتقدمة والنامية على حد سواء (الشكل 5). وعادةً ما تكون حصة هذا القطاع أعلى في الاقتصادات النامية مقارنة مع تلك المتقدمة، مع بعض الاستثناءات. ومن بين الاقتصادات النامية، سجلت تركيا ارتفاعاً في هذه الحصة إلى حد كبير، وكذلك الأمر بالنسبة للاتحاد الروسي في سنة 1995، ولكنه عاد وسجل تراجعاً في هذه النسب لاحقاً إلى مستويات قريبة من تلك المسجلة في البلدان النامية الأخرى المشمولة بالتحليل. وفي البلدان المتقدمة، حافظت حصة خدمات النقل والتخزين على استقرار نسبي، مع الإشارة إلى أنها أدنى بكثير من تلك المسجلة في البلدان النامية. وفي ما يخص البلدان العربية، تبدو تونس أقرب إلى الاقتصادات النامية المشمولة بالتحليل مقارنة مع المغرب والمملكة العربية السعودية.

الشكل 5. حصة خدمات النقل والتخزين في القيمة المضافة في بعض الاقتصادات



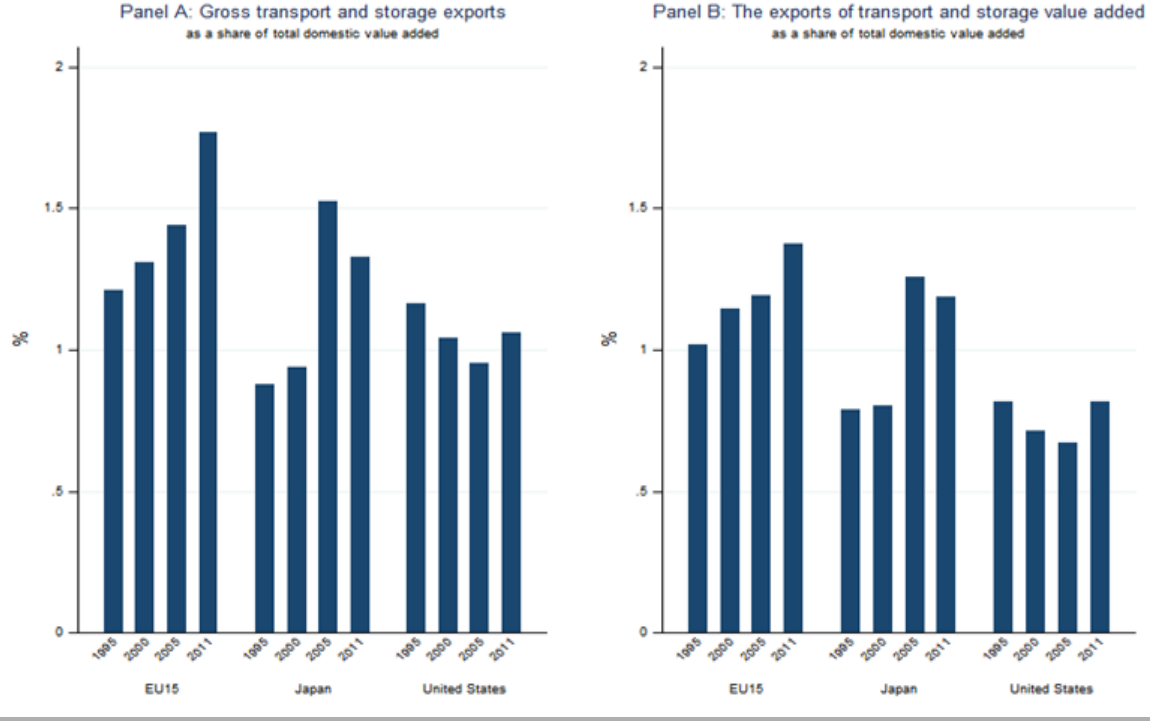
المصدر: حسابات الإسكوا، استناداً إلى قاعدة البيانات الخاصة بالتجارة في القيمة المضافة (مستقاة في كانون الأول/ديسمبر 2016).

1. حالة الاقتصادات المتقدمة

تستحوذ خدمات النقل والتخزين على حصة صغيرة نسبياً من إجمالي القيمة المضافة محلياً، أكان لجهة مجموع الصادرات أم قيمتها المضافة، مع تفاوتات في مسار تطور هذه الحصة في البلدان المتقدمة المشمولة بالتحليل بين عامي 1995 و2011 (الشكل 6). فقد شهد الاتحاد الأوروبي ببلدانه الـ 15 زيادة مطردة منذ عام 1995، في ما سجلت اليابان طفرة في الفترة من 2000 إلى 2005 تلاها تراجع محدود بين 2005 و2011، وتراجعت النسب في الولايات المتحدة في الفترة من 1995 إلى 2005، قبل أن تعود وترتفع بين عامي 2005 و2011.

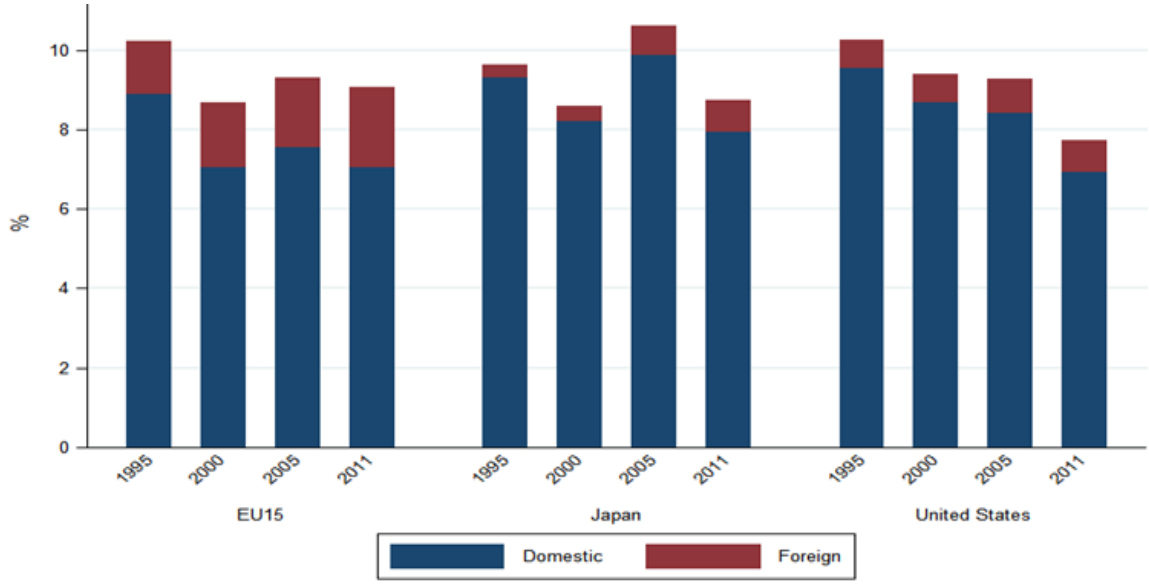
يعتبر أداء الاقتصادات المتقدمة متقارباً إلى حد كبير من حيث حصة خدمات النقل والتخزين في القيمة المضافة للصادرات كنسبة من مجموع الصادرات، مع تفاوتات في مسار تطور هذه الحصة في كل من الاقتصادات المتقدمة المذكورة (الشكل 7). في الواقع، شهدت الولايات المتحدة تراجعاً مطرداً في النسب بين عامي 1995 و2011، بينما كان مسار هذه النسب متعرجاً في اليابان والاتحاد الأوروبي ببلدانه الـ 15. فبعد أن تراجعت بين عامي 1995 و2000، عادت لترتفع في الفترة من 2000 إلى 2005 لتنخفض من جديد بين عامي 2005 و2011، مع تقلبات أوضح في اليابان. وعلى الرغم من أن خدمات النقل والتخزين المحلية تهيمن على الحصة الإجمالية لخدمات النقل والتخزين في القيمة المضافة للصادرات في الاقتصادات المتقدمة الثلاثة، فقد سجلت الخدمات الأجنبية نسباً أعلى ازدادت عبر السنوات في الاتحاد الأوروبي ببلدانه الـ 15.

الشكل 6. صادرات خدمات النقل والتخزين في الاقتصادات المتقدمة



المصدر: حسابات الإسكوا، استناداً إلى قاعدة البيانات الخاصة بالتجارة في القيمة المضافة (مستقاة في كانون الأول/ديسمبر 2016).

الشكل 7. حصة خدمات النقل والتخزين في القيمة المضافة للصادرات في الاقتصادات المتقدمة



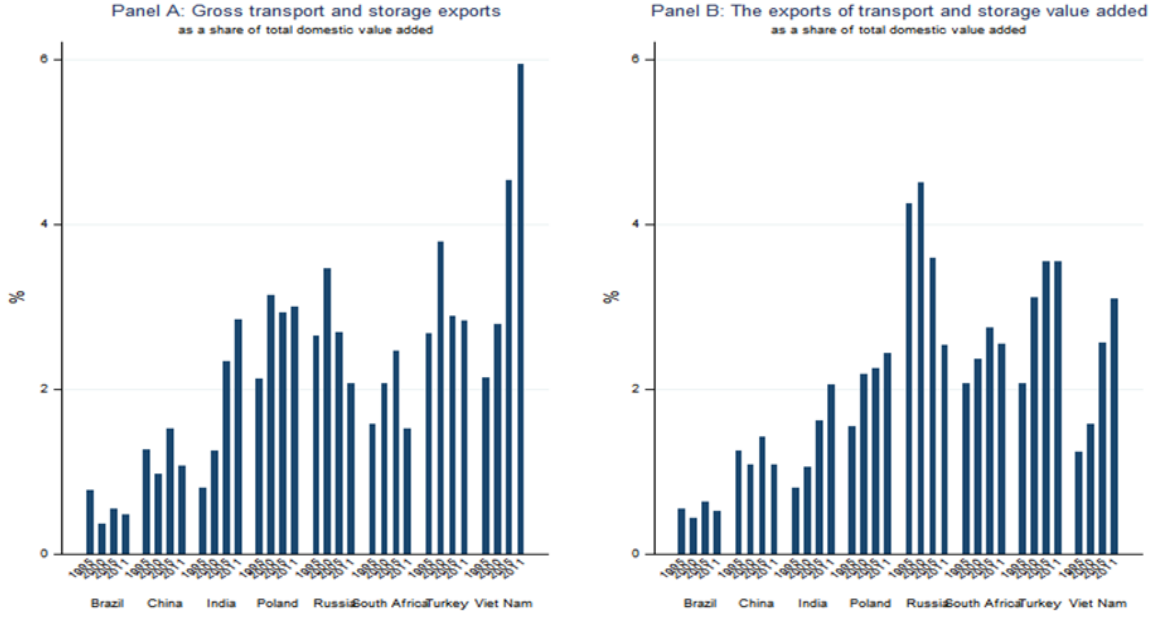
المصدر: حسابات الإسكوا، استناداً إلى قاعدة البيانات الخاصة بالتجارة في القيمة المضافة (مستقاة في كانون الأول/ديسمبر 2016).

2. حالة الاقتصادات النامية

في ظل تنوع الاقتصادات النامية التي وقع الاختيار عليها، جاءت الأرقام المتعلقة بحصة خدمات النقل والتخزين من إجمالي المخرجات متفاوتة إلى حد كبير، أكان لجهة مجموع الصادرات أم قيمتها المضافة (الشكل 8). على سبيل المثال، في عام 2011، لم تتعد حصة مجموع صادرات خدمات النقل والتخزين من إجمالي القيمة المضافة محلياً 0.5 في المائة في البرازيل، بينما وصلت إلى 6 في المائة في فييت نام. وباستثناء البرازيل والصين، يعول ما تبقى من اقتصادات نامية على خدمات النقل والتخزين إلى حد كبير. فقد شهدت حصة خدمات النقل والتخزين في القيمة المضافة لإجمالي المخرجات زيادة مطردة في بولندا وتركيا وفييت نام والهند بين عامي 1995 و2011، وفي جنوب أفريقيا في الفترة من 1995 إلى 2005. أما في الاتحاد الروسي، فقد ارتفعت هذه الحصة إلى الضعف تقريباً بين عامي 2000 و2011.

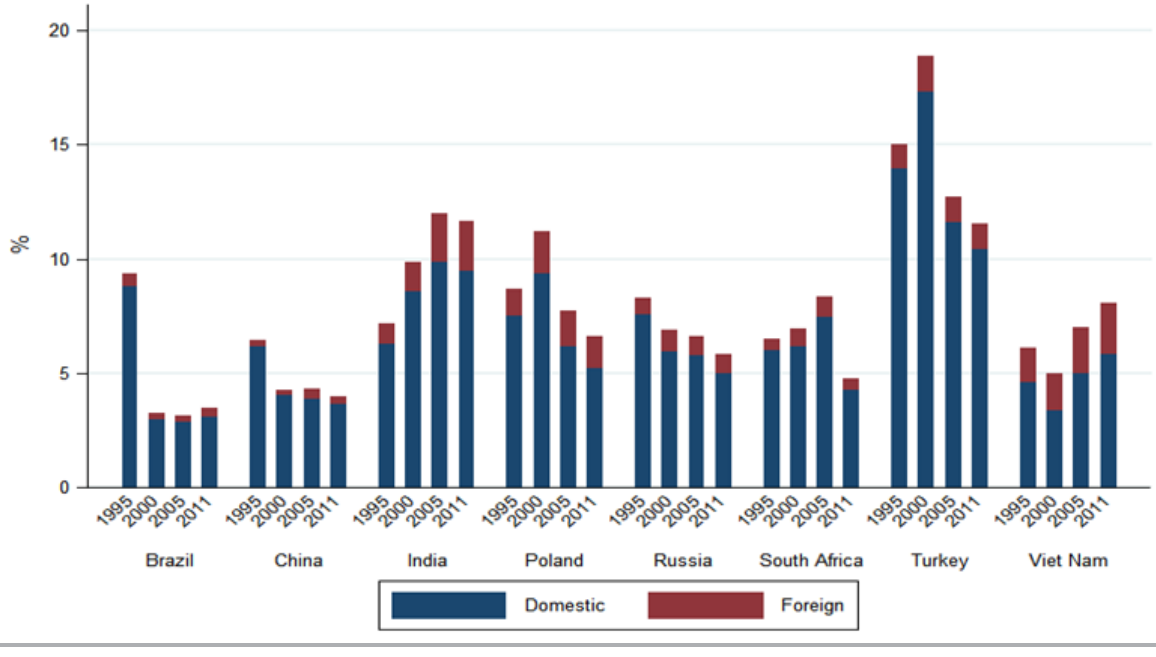
سجلت حصة خدمات النقل والتخزين في القيمة المضافة للصادرات كنسبة من مجموع الصادرات مستويات أدنى في الاقتصادات النامية المشمولة بالتحليل مقارنة مع الاقتصادات المتقدمة (الشكل 9). ولم تنخفض هذه الحصة عن 10 في المائة لغاية عام 2011 في تركيا والهند لتعود وتلامس 20 في المائة في عام 2000، في حين أنها لم تتعدَّ 5 في المائة في البرازيل وجنوب أفريقيا والصين. هذا بالإضافة إلى أن معظم الاقتصادات النامية قد شهدت تراجعاً مطرداً و/أو حاداً في حصة خدمات النقل والتخزين في القيمة المضافة لإجمالي الصادرات. وقد أحرزت فييت نام والهند التقدم الأكبر في الفترة من 1995 إلى 2011، مع الإشارة إلى أن خدمات النقل والتخزين الأجنبية في هذين البلدين تساهم إلى حد كبير في صادرات القيمة المضافة للخدمات المذكورة.

الشكل 8. صادرات خدمات النقل والتخزين في الاقتصادات النامية



المصدر: حسابات الإسكوا، استناداً إلى قاعدة البيانات الخاصة بالتجارة في القيمة المضافة (مستقاة في كانون الأول/ديسمبر 2016).

الشكل 9. حصة خدمات النقل والتخزين في القيمة المضافة للصادرات في الاقتصادات النامية



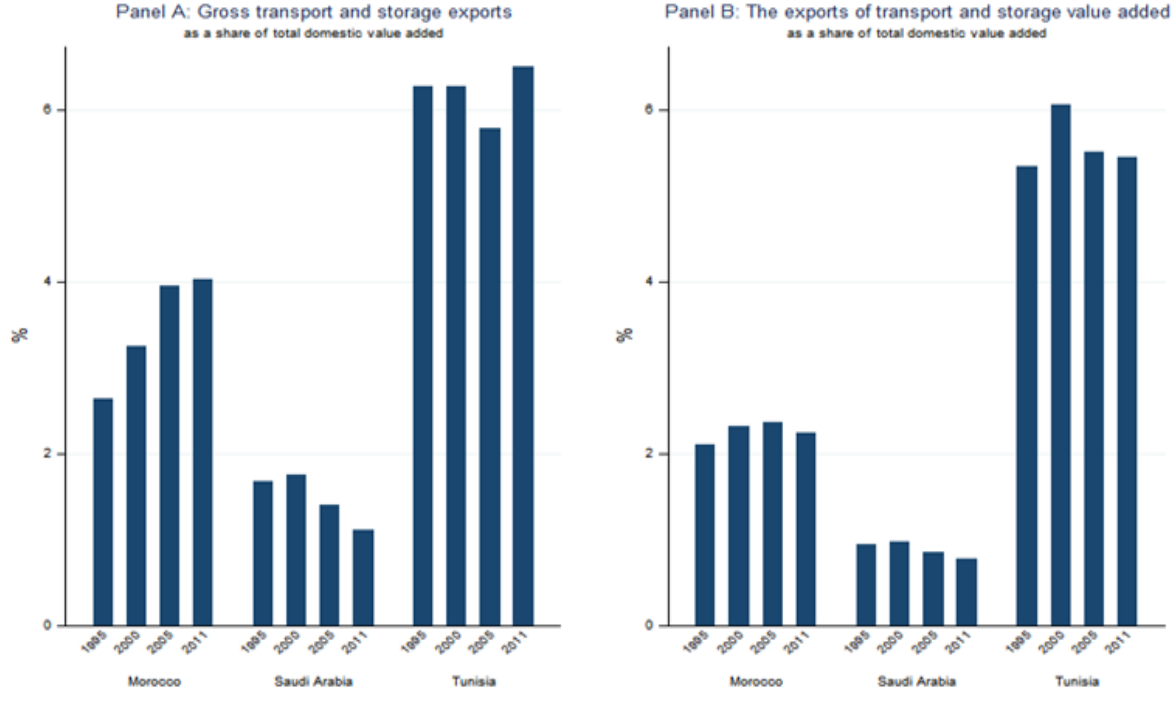
المصدر: حسابات الإسكوا، استناداً إلى قاعدة البيانات الخاصة بالتجارة في القيمة المضافة (مستقاة في كانون الأول/ديسمبر 2016).

3. حالة ثلاثة بلدان عربية

تبرز تفاوتات كبيرة على صعيد الأرقام التي سجلتها البلدان العربية المدرجة في قاعدة البيانات الخاصة بالتجارة في القيمة المضافة من حيث حصة صادرات خدمات النقل والتخزين من إجمالي القيمة المضافة (الشكل 10). وتبرز تونس ليس بين البلدان العربية الثلاثة فحسب، بل أيضاً بين الاقتصادات النامية التي تم التوقف عندها سابقاً، بحصص تقارب 6 في المائة لجهة مجموع الصادرات والقيمة المضافة على حد سواء. والملفت للانتباه هو الاستقرار النسبي للحصص، لا سيما عند مقارنتها مع اقتصادات نامية أخرى. كما سجل المغرب نسباً مرتفعة إلى حد ما.

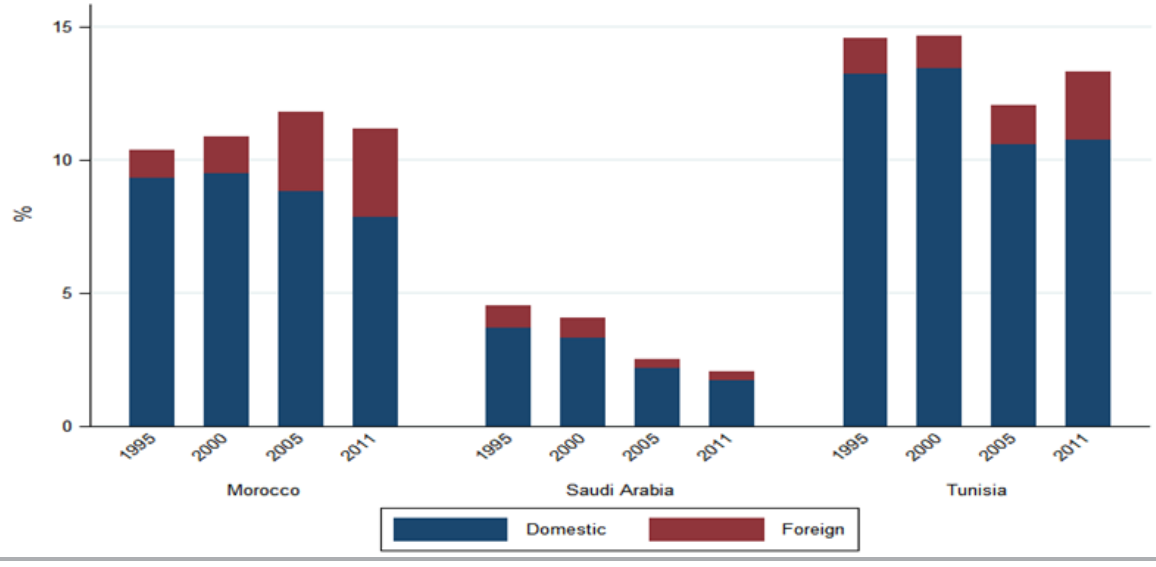
إن حصة خدمات النقل والتخزين في القيمة المضافة للصادرات كنسبة من مجموع الصادرات مرتفعة في تونس والمغرب ومتدنية نسبياً في المملكة العربية السعودية (الشكل 11). فلغاية عام 2011، لم تنخفض هذه الحصة عن 10 في المائة في تونس والمغرب، فيما لم تتجاوز 2 في المائة في المملكة العربية السعودية. والجدير بالذكر أن خدمات النقل والتخزين الأجنبية قد اكتسبت زخماً مطرداً في المغرب لتسجل نسبة عالية إلى حد ما من إجمالي خدمات النقل والتخزين. كذلك، ارتفعت نسبة الخدمات الأجنبية في تونس، إلا أن هذه النسبة قد تقلصت أكثر فأكثر في المملكة العربية السعودية حيث كانت متدنية في الأساس.

الشكل 10. صادرات خدمات النقل والتخزين في البلدان العربية



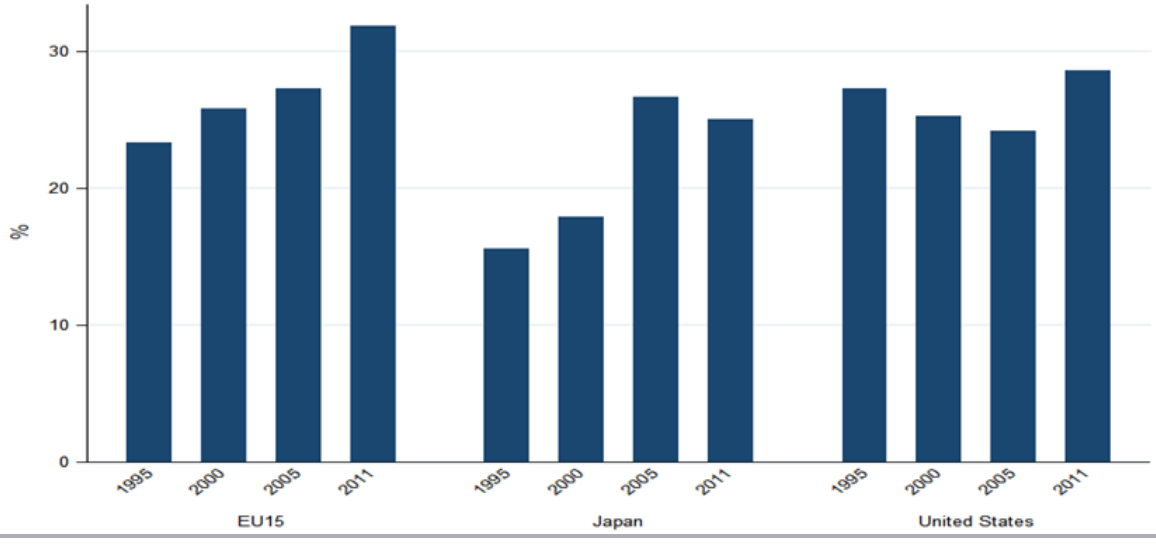
المصدر: حسابات الإسكوا، استناداً إلى قاعدة البيانات الخاصة بالتجارة في القيمة المضافة (مستقاة في كانون الأول/ديسمبر 2016).

الشكل 11. حصة خدمات النقل والتخزين في القيمة المضافة للصادرات في الاقتصادات النامية



المصدر: حسابات الإسكوا، استناداً إلى قاعدة البيانات الخاصة بالتجارة في القيمة المضافة (مستقاة في كانون الأول/ديسمبر 2016).

الشكل 12. حصة النقل والتخزين في القيمة المضافة لمجموع الصادرات الإجمالية في الاقتصادات المتقدمة



المصدر: حسابات الإسكوا، استناداً إلى قاعدة البيانات الخاصة بالتجارة في القيمة المضافة (مستقاة في كانون الأول/ديسمبر 2016).

4. خدمات النقل والتجارة بالسلع

سيتم التوقف في ما يلي عند الطريقة التي تتفاعل بها خدمات النقل والتجارة في قطاعات أخرى، وذلك باستخدام المؤشرات المتاحة أو عبر بلورة مؤشر ذي صلة.

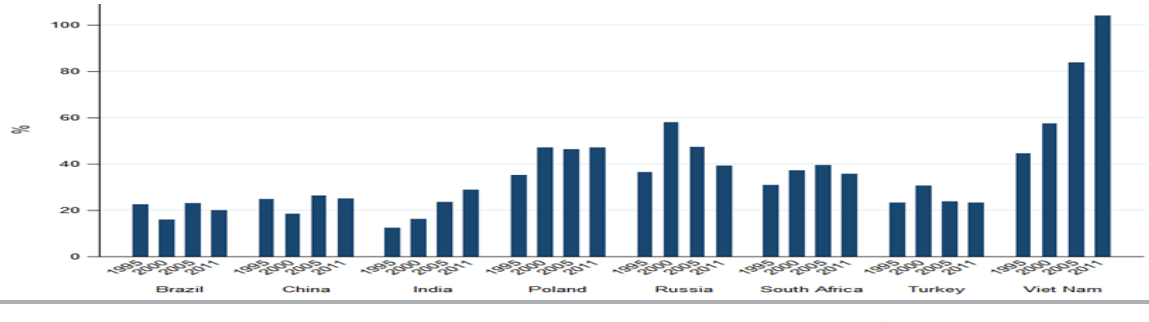
تستحوذ خدمات النقل والتخزين على حصة كبيرة من صادرات الاقتصادات المتقدمة التي تم اختيارها (الشكل 12). وقد سجلت هذه الحصة أعلى مستويات لها في الاتحاد الأوروبي ببلدانه الـ 15، مع زيادة مطردة جعلتها تتخطى 30 في المائة في عام 2011. كذلك في اليابان، ارتفعت النسب بشكل ملحوظ لتبلغ 25 في المائة في عام 2005. أما في الولايات المتحدة، فقد لامست هذه الحصة 30 في المائة بعد تراجع مطرد خلال الفترة من 1995 إلى 2005، متخطية بذلك النسبة المسجلة في عام 1995.

تبرز تفاوتات واضحة بين البلدان النامية المشمولة بالتحليل على صعيد حصة خدمات النقل والتخزين من صادراتها (الشكل 13). فالحصص التي سجلت في البرازيل وتركيا والصين والهند جاءت مشابهة من حيث الكمية لتلك التي حققتها الاقتصادات المتقدمة. واللافت على هذا الصعيد هو ما حصل في فييت نام حيث ارتفعت النسبة من حوالي 40 في المائة في عام 1995 إلى أكثر من 100 في المائة في عام 2011، ما يعكس مشاركة أكبر في شبكات الإنتاج، لا سيما في آسيا. أما في البلدان المتبقية أي بولندا والاتحاد الروسي وجنوب أفريقيا، فاستقرت هذه النسبة عند حدود 40 في المائة.

والمثير للاهتمام أيضاً هو كيفية تطور هذه الحصة. فييت نام والهند هما البلدان الوحيدان اللذان شهدا زيادة مطردة في الفترة من 1995 إلى 2000، فيما بقيت النسب مستقرة إلى حد ما في البرازيل، وبولندا، وتركيا، وجنوب أفريقيا، والصين حتى أنها عادت عملياً إلى المستويات المسجلة في عام 1995.

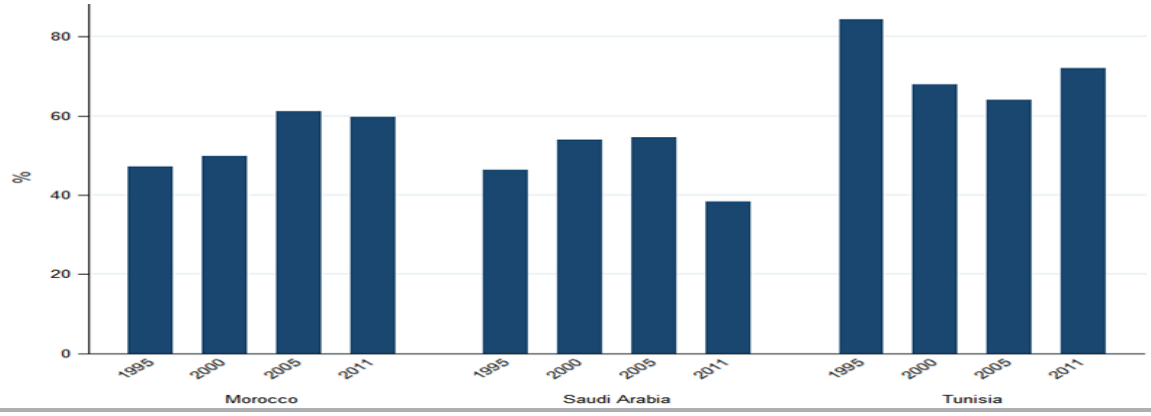
وتختلف حالة البلدان العربية عن الاقتصادات المتقدمة ومعظم الاقتصادات النامية من حيث حصة خدمات النقل والتخزين في صادراتها (الشكل 14). فهذه الحصة كانت ولا تزال مرتفعة نسبياً في تونس مقارنة مع البلدان الأخرى المشمولة بالتحليل، على الرغم من أنها شهدت تراجعاً ملحوظاً بين عامي 1995 و2005. كذلك في المغرب حيث تخطت هذه الحصة 60 في المائة، وهي نسبة مرتفعة حتى ضمن البلدان النامية. أما المملكة العربية السعودية فقد سجلت أدنى نسبة بين البلدان العربية التي تتوفر بيانات حولها، على الرغم من أن هذه النسبة تعتبر مرتفعة بالمطلق مقارنة مع الاقتصادات النامية والمتقدمة المشمولة بالتحليل[58].

الشكل 13. حصة النقل والتخزين في القيمة المضافة لمجموع الصادرات الإجمالية في الاقتصادات النامية



المصدر: حسابات الإسكوا، استناداً إلى قاعدة البيانات الخاصة بالتجارة في القيمة المضافة (مستقاة في كانون الأول/ديسمبر 2016).

الشكل 14. حصة النقل والتخزين في القيمة المضافة لمجموع الصادرات الإجمالية في الاقتصادات العربية



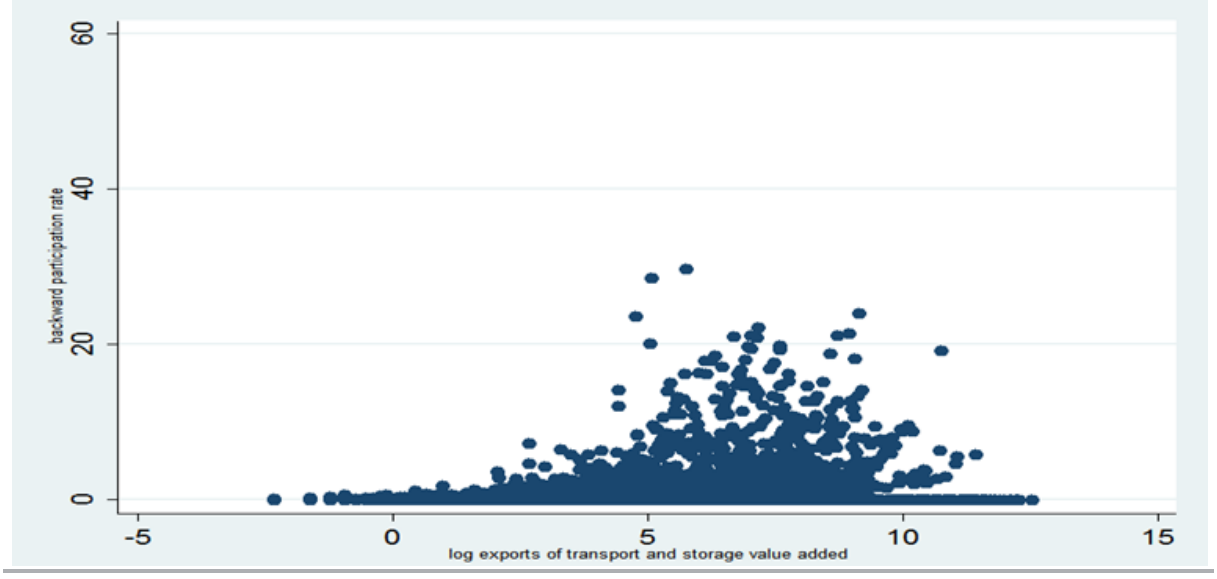
المصدر: حسابات الإسكوا، استناداً إلى قاعدة البيانات الخاصة بالتجارة في القيمة المضافة (مستقاة في كانون الأول/ديسمبر 2016).

دال. المشاركة في سلاسل القيمة العالمية وخدمات النقل والتخزين

ترتبط خدمات النقل ارتباطاً وثيقاً بمدى المشاركة في سلاسل القيمة العالمية وطبيعة هذه المشاركة، كما هو مبين في الفصل السابق. ويمكن، بالاستناد إلى المعلومات التي توفرها قاعدة البيانات الخاصة بالتجارة في القيمة المضافة، استكشاف الترابط القائم بين صادرات خدمات النقل والتخزين والمشاركة المعتمِدة على الروابط الخلفية والأمامية في سلاسل القيمة العالمية. فمؤشر المشاركة المعتمِدة على الروابط الخلفية، وهو يقاس بحصة المدخلات المستوردة من إجمالي الصادرات في بلد معين، يظهر مدى الانخراط في أنشطة المراحل النهائية على امتداد سلاسل القيمة العالمية. أما مؤشر المشاركة المعتمِدة على الروابط الأمامية فيقيس حصة السلع والخدمات المصدرة والمستخدمة كمدخلات مستوردة لإنتاج الصادرات في اقتصادات أخرى. ويظهر الشكل 15 وجود علاقة متينة وغير خطية بين المشاركة في سلاسل القيمة العالمية وصادرات خدمات النقل والتخزين لدى احتساب المؤشر لكل البلدان التي تتوفر بيانات حولها، لا سيما بالنسبة للمشاركة المعتمِدة على الروابط الأمامية.

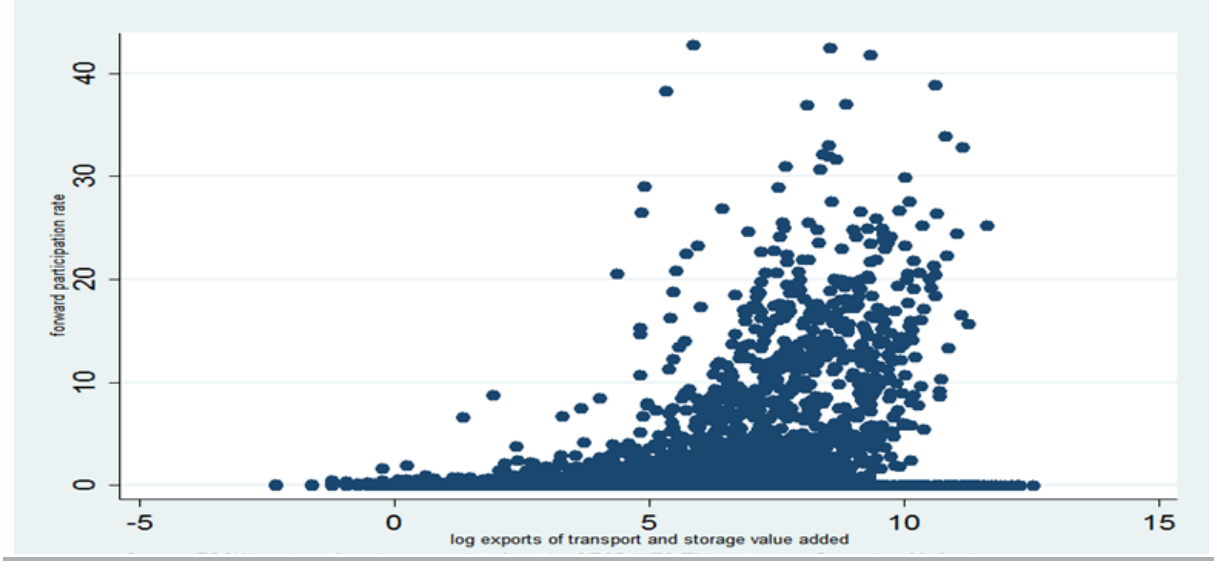
يعرض هذا القسم محاولة قياس مدى مساهمة خدمات النقل والتخزين في صادرات بلد ثالث، من أجل تظهير أثر خدمات النقل على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية. وبهدف تقييم أهمية خدمات النقل والتخزين كقطاع للقيمة المضافة بالنسبة للمشاركة في هذه السلاسل، تمت الاستعانة بأحد المؤشرات المستندة إلى قاعدة البيانات الخاصة بالتجارة في القيمة المضافة. ويعكس هذا المؤشر القيمة المضافة للنقل والتخزين كنسبة من صادرات المنتجات التي تخضع لمعالجة إضافية في بلد شريك تمهيداً لتصديرها إلى بلد ثالث. هذا القياس يحدد حصة خدمات النقل والتخزين في القيمة المضافة لصادرات الاقتصاد الشريك الناشئة في اقتصاد ما كنسبة من القيمة المضافة الإجمالية لخدمات النقل والتخزين في هذا الاقتصاد. كما يمكن تتبع كيفية مساهمة صادرات خدمات النقل والتخزين في صادرات كل قطاع على حدة، بغض النظر عن إجمالي الصادرات.

الشكل 15. المشاركة المعتمِدة على الروابط الخلفية في سلاسل القيمة العالمية والقيمة المضافة لصادرات خدمات النقل والتخزين، 2011



المصدر: حسابات الإسكوا، استناداً إلى قاعدة البيانات الخاصة بالتجارة في القيمة المضافة (مستقاة في كانون الأول/ديسمبر 2016).

الشكل 16. المشاركة المعتمِدة على الروابط الأمامية في سلاسل القيمة العالمية والقيمة المضافة لصادرات خدمات النقل والتخزين، 2011



المصدر: حسابات الإسكوا، استناداً إلى قاعدة البيانات الخاصة بالتجارة في القيمة المضافة (مستقاة في كانون الأول/ديسمبر 2016).

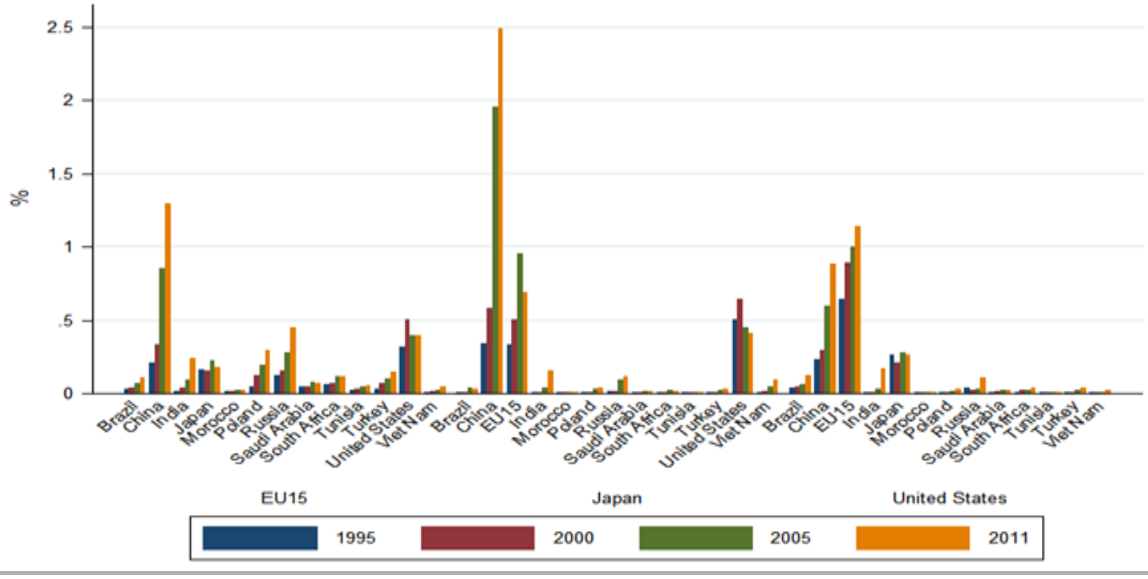
1. حالة الاقتصادات المتقدمة

يعكس هذا المؤشر زيادة في مساهمة قطاع النقل والتخزين في الاقتصادات المتقدمة ضمن صادرات الاقتصادات الشريكة، على الرغم من أن حصة هذا القطاع في صادرات كل من البلدان الشريكة لا تزال محدودة (الشكل 17). ويبدو أن الصين قد نجحت في الانخراط أكثر فأكثر مع الاقتصادات المتقدمة. والزيادة أكثر وضوحاً في حصة خدمات النقل والتخزين اليابانية في صادرات الصين، التي بلغت 2.5 في المائة من القيمة المضافة لخدمات النقل والتخزين في اليابان لعام 2011 بعد أن كانت تناهز 0.3 في المائة في عام 1995. كذلك سجل الاتحاد الأوروبي ببلدانه الـ 15 زيادة ملحوظة في حصته، ما يعكس تعزيز تقاسم الإنتاج مع الصين. أما الولايات المتحدة فلا تزال منخرطة بشكل أكبر مع الاتحاد الأوروبي ببلدانه الـ 15، إلا أن الصين تعتبر أيضاً من شركائها البارزين وهي تكتسب أهمية أكبر يوماً بعد يوم.

2. حالة الاقتصادات النامية

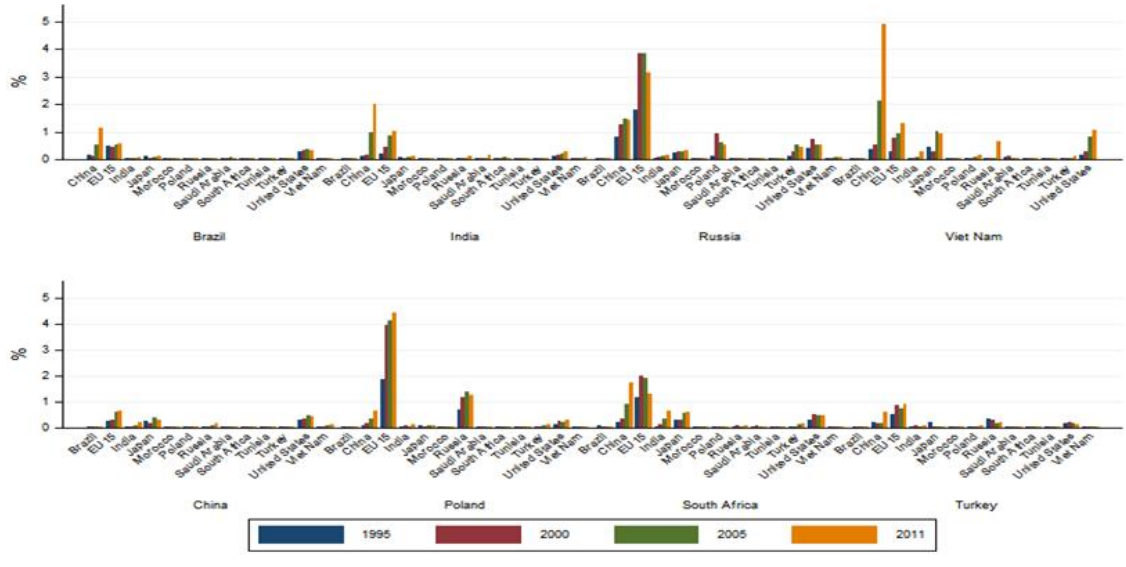
بشكل عام، سجلت الاقتصادات النامية المشمولة بهذا التحليل مساهمة أكبر لخدمات النقل والتخزين في صادرات شركائها كنسبة من إجمالي القيمة المضافة محلياً لهذا القطاع في بلد المنشأ، مقارنة مع الاقتصادات المتقدمة (الشكل 18). وتبرز بلدان الاتحاد الأوروبي الـ 15 والصين من بين الشركاء الأكثر أهمية، إلى جانب فييت نام والولايات المتحدة واليابان. وفي انعكاس لتعزيز مستوى تقاسم الإنتاج بين البلدان الآسيوية، أصبحت الصين من الشركاء البارزين لفييت نام بحيث بلغت حصتها من خدمات النقل والتخزين في إجمالي القيمة المضافة محلياً لهذا القطاع المندرجة ضمن صادرات الصين حوالي 5 في المائة في عام 2011. والأمر سيان بالنسبة للعلاقة بين بولندا وبلدان الاتحاد الأوروبي الـ 15، على الرغم من أن مسار تكامل الإنتاج بين هذه الاقتصادات قد انطلق منذ فترة أطول.

الشكل 17. حصة النقل والتخزين في القيمة المضافة الناشئة في اقتصادات متقدمة من الصادرات الإجمالية في اقتصادات شريكة



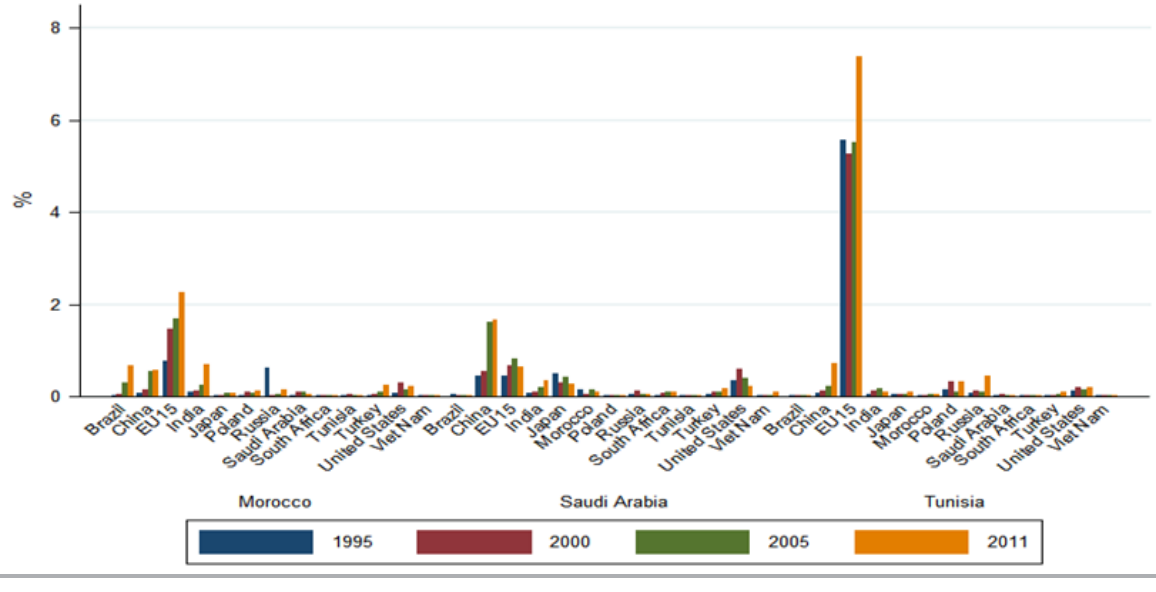
المصدر: حسابات الإسكوا، استناداً إلى قاعدة البيانات الخاصة بالتجارة في القيمة المضافة (مستقاة في كانون الأول/ديسمبر 2016).

الشكل 18. حصة النقل والتخزين في القيمة المضافة الناشئة في الاقتصادات النامية لمجموع الصادرات الإجمالية في الاقتصادات الشريكة



المصدر: حسابات الإسكوا، استناداً إلى قاعدة البيانات الخاصة بالتجارة في القيمة المضافة (مستقاة في كانون الأول/ديسمبر 2016).

الشكل 19. حصة النقل والتخزين في القيمة المضافة الناشئة في الاقتصادات العربية الثلاثة لمجموع الصادرات الإجمالية في الاقتصادات الشريكة



المصدر: حسابات الإسكوا، استناداً إلى قاعدة البيانات الخاصة بالتجارة في القيمة المضافة (مستقاة في كانون الأول/ديسمبر 2016).

3. حالة البلدان العربية الثلاثة

تبرز تفاوتات بين البلدان العربية الثلاثة من حيث حصة خدمات النقل والتخزين التي تقدمها في صادرات شركائها، ما يسمح بقياس مدى تقاسم الإنتاج (الشكل 19). وفي سياق توطيد العلاقات التجارية، شكل الاتحاد الأوروبي ببلدانه الـ 15 الشريك الأبرز لتونس والمغرب بدرجات متفاوتة من الأهمية المطلقة. فتونس تربطها على ما يبدو علاقة تكامل وثيقة بالاتحاد الأوروبي ببلدانه الـ 15، وهي تتخطى بأهميتها أي علاقة بين اقتصادين آخرين تم تحليلها ضمن هذا الفصل. وعلى الرغم من أن تكامل المغرب مع الاتحاد الأوروبي ببلدانه الـ 15 كان بارزاً وفي تحسن مستمر، فقد أثبتت بلدان شريكة أخرى مثل البرازيل، والصين، والهند، والولايات المتحدة، واليابان مكانتها أيضاً على هذا الصعيد. وصحيح أن تقاسم المملكة العربية السعودية للإنتاج مع شركائها التجاريين الأساسيين، مثل بلدان الاتحاد الأوروبي الـ 15 والصين واليابان، تم على قدم وساق، إلا أن الصين أحرزت تقدماً على حساب الولايات المتحدة واليابان.

3. الخاتمة والتوصيات بشأن السياسات

لا يزال الطريق طويلاً أمام المنطقة العربية لتحديث خدمات النقل وهياكله على نحو يسمح بتعزيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية ويثمر منافع اقتصادية مثل زيادة حجم الصادرات وتحسين المعارف والمهارات والمقتنيات في مجال التكنولوجيا، وكلها من العوامل المساهِمة في تحقيق التنمية الاجتماعية المستدامة. وبما أن البلدان المتقدمة المنخرطة في سلاسل القيمة العالمية تتطلع للاستفادة من تدني الكلفة، الناجم عن الإمكانات التي تتمتع بها البلدان العربية من إنتاجية مرتفعة لليد العاملة، يتوجب على هذه الأخيرة السعي إلى استيراد تكنولوجيات الإنتاج من شركائها الأكثر تقدماً لتتمكن من اللحاق بالركب بشكل أسرع.

ويشكل ذلك من دون شك محفزاً أساسياً لتعزيز القدرات في مجال النقل والمشاركة في شبكات الإنتاج الدولية. صحيح أن أداء بعض البلدان كان أفضل من غيرها، إلا أن معظمها بحاجة لإعادة النظر في استراتيجيات النقل وأنظمته من أجل تهيئة بيئة تمكينية قادرة على استقطاب الاستثمارات في قطاع النقل واللوجستيات وغيره من القطاعات الاقتصادية، بما فيها الصناعات التحويلية والزراعة.

ويُعتبر إصلاح اللوجستيات وقنوات النقل حجر الزاوية ولا يتطلب بالضرورة استثمارات ضخمة. وهذا الإصلاح ليس في الواقع إلا إعادة هندسة المسار والإجراءات، لكنه قد يُحدث فرقاً كبيراً من حيث فعالية الخدمات واللوجستيات. وينطبق ذلك على الجمارك وغيرها من الخدمات المرتبطة بالتجارة التي قد تستفيد من برنامج خاص بتيسير الإصلاحات على ضوء اتفاق منظمة التجارة العالمية لتيسير التجارة.

ولضمان فعالية أي استراتيجية للتنمية، لا بد من تضمين البنى التحتية للنقل في الاستراتيجيات الرامية إلى تعزيز الصادرات، كما لا بد من إقامة شبكات إقليمية للنقل بهدف زيادة الصادرات واستقطاب الاستثمارات الأجنبية المباشرة واستحداث الوظائف. على سبيل المثال، ساهمت سياسة النقل في الاتحاد الأوروبي في إرساء قطاع نقل فعال وآمن ومستدام استناداً إلى قواعد التنافسية، في حين أن سياسة البنى التحتية للنقل لعام 2014 حققت الربط بين شرق هذه القارة وغربها وشمالها وجنوبها. وفي المنطقة العربية، تقع على عاتق المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية مثل جامعة الدول العربية، ومجلس التعاون الخليجي، واتحاد المغرب العربي مسؤولية كبيرة على صعيد تصميم الاستراتيجيات وإنفاذها من أجل ردم الهوة بين شبكات النقل الوطنية وإزالة العقبات التي تعترض تفعيل منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى. وفي سياق العمل على الإيفاء بمتطلبات قيام اتحاد جمركي عربي، تبرز فرصة أمام المنطقة لإدخال إصلاحات على سياسات النقل بهدف تعزيز الاتصال في ما بين البلدان الأعضاء من جهة، ومع باقي أنحاء العالم من جهة أخرى.

ومن الضروري أن يترافق الانخراط في سلاسل القيمة العالمية مع سياسات تضمن ظروف العمل اللائقة للذكور والإناث على حد سواء. فينبغي أن تعكس ساعات العمل والأجور وعلاقات العمل الالتزام بالمعاهدات الدولية لحقوق الإنسان والعمال. كما يتوجب على الحكومات معالجة مشكلة التمييز ضد المرأة الذي تعاني منه حالياً سلاسل القيمة العالمية من خلال بناء القدرات وتنظيم الدورات التدريبية وتوفير مبادرات مخصصة للنساء العاملات في المؤسسات المشاركة. ويجب الإقرار بدور النساء

الناشط والمفيد في سلاسل القيمة العالمية شأنهن شأن الرجال. ومن الضروري كذلك السعي إلى القضاء على القيود المفروضة على النساء والتمييز بين الجنسين من خلال سياسات النهوض الاجتماعي لضمان المساواة في العمل على نحو أفضل. ويعتبر إنفاذ معايير العمل الخاصة بالجنسين وتوفير أجور عادلة من المسائل الواجب أخذها بعين الاعتبار لدى إقامة سلاسل القيمة العالمية في البلدان النامية، لا سيما في العالم العربي[59].

كما يمكن للحكومات أن تساهم في تطوير الهياكل الأساسية للنقل والخدمات في سبيل تعزيز الاتصال من خلال إجراء الأبحاث حول إقامة سلاسل القيمة العالمية، وتطبيقها والتبعات المترتبة عليها. وفي هذا السياق، ستواصل الإسكوا، بصفتها عضواً في مبادرة منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي التي أطلقت في عام 2013 بشأن سلاسل القيمة العالمية وتحول أنماط الإنتاج والتنمية، توفير الدعم للدول الأعضاء، وتعزيز تبادل المعارف بين الاقتصادات المتقدمة والاقتصادات النامية. كما سيتم تحديد الممارسات الجيدة التي تزيد من أثر السياسات وتعزز تطبيق الاستراتيجيات المفيدة على الصعيد العالمي، بموازاة الإيفاء بأولويات كل بلد ورؤيته التنموية.

لقد بلغت الأبحاث في هذا المجال مراحل متقدمة وهذا ما تظهره قاعدة البيانات الخاصة بالتجارة في القيمة المضافة، وهي مبادرة مشتركة بين منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي ومنظمة التجارة العالمية. ومن المزمع أن تبذل البلدان العربية جهوداً إضافية لزيادة تغطية قاعدة البيانات هذه، وتعزيز حسن توقيت البيانات والتفاصيل المتعلقة بالصناعة فيها. لكن تبرز الحاجة لإجراء تحاليل إضافية في مجالات أخرى ذات أهمية ومرتبطة بشكل مباشر بأهداف التنمية المستدامة ومجموعة الغايات والمؤشرات التي تستخدمها الدول الأعضاء في الأمم المتحدة كإطار لخططها وسياساتها.

بالتحديد، تبرز الحاجة لمزيد من العمل على صعيد التبعات التي يخلفها تعزيز الاتصال بسلاسل القيمة العالمية على عدد العمال والتوازن بين الجنسين، بما في ذلك الآثار القطاعية والبيئية والاقتصادية. فسلاسل القيمة العالمية قادرة على استحداث وظائف جديدة، لكن هذه القدرة تبقى محدودة في حال لم يتمكن البلد من الاستحواذ على حصة مقبولة من القيمة المضافة المولدة في السلسلة. كما أن تبعات سلاسل القيمة العالمية ليست نفسها على الرجال والنساء، وينبغي أن تأخذ مجمل الأنشطة المرتبطة بسلاسل القيمة العالمية في الاعتبار ظروف العمل، والأمن الوظيفي، والسلامة والصحة في العمل[60].

ختاماً، تترتب على الانضمام إلى سلاسل القيمة العالمية آثار لا تعد ولا تحصى على الهيكلية الاقتصادية للبلد، وأنماط العمالة وخصائص التوزيع فيه، وأدائه الإجمالي على صعيد النمو وكذلك على بيئته. إن الفهم الكامل للأثر على الحياة البيئية يقع خارج نطاق أي مشروع بحث منفرد، لكن تبرز الحاجة إلى تحديد الظروف التي يكون بموجبها الاتصال بسلاسل القيمة العالمية وسيلة للحد من التلوث (تلوث المياه والهواء والتربة) وتعزيز النمو، فضلاً عن الوقت الأمثل والطريقة الفضلى لتحسين إنفاذ هذه السلاسل وكيفية تأثير ذلك على فعاليتها.

هذه القضايا، إلى جانب التركيز على أثر الاتصال بسلاسل القيمة العالمية على التوزيع والأضرار البيئية التي قد تنجم عن ذلك، تتطلب اعتماد نهج قائم على التوازن العام على نطاق المنظومة. وفي إطار العلاقة المتشابكة بين البيئة والتجارة وهيكلية الإنتاج، تكتسي الآثار المباشرة وغير المباشرة أهمية خاصة. فهذه الأخيرة قادرة على توفير معايير وتحاليل افتراضية من شأنها إفساح المجال أمام محاكاة السياسات المتوقعة في حال اعتماد سياسة الضريبة البيئية أو اتفاق تجارة جديد مثلاً، من أجل تظهير تبعاتها على نحو أفضل[61].

المراجع

African Development Bank Group (2014). Global value chains and Africa's integration into the global economy. *Annual Report 2013*, pp. 13-22. Tunis. Available from https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Annual_Report_2013.pdf.

Agénor, Pierre-Richard (2010). A theory of infrastructure-led development. *Journal of Economic Dynamics and Control*, vol. 34, issue 5, pp. 932-950.

Alessandria, George, Joseph P. Kaboski, and Virgiliu Midrigan (2010). The great trade collapse of 2008-09: an inventory adjustment? NBER Working Paper, no. 16059. Cambridge, MA: National Bureau of Economic Research.

Artecona, Raquel, and Wendy Cunningham (2002). Effects of trade liberalization on the gender wage gap in Mexico. Policy research report on gender and development working paper series, no. 21. Washington, D.C.: World Bank.

Arvis, Jean-Francois, and Ben Shepherd (2011). The air connectivity index: measuring integration in the global air transport network. Policy Research Working Paper, no. WPS 5722. Washington, D.C.: World Bank.

Arvis, Jean-François, and others (2013). Trade Costs in the developing world: 1995-2010. Policy Research Working Paper, no. 6309. Washington, D.C.: World Bank.

_____ (2016). *Connecting to Compete 2016: Trade Logistics in the Global Economy – the Logistics Performance Index and its Indicators*. Washington, D.C.: World Bank.

Athukorala, Prema-chandra (2017). Global productions sharing and local entrepreneurship in developing countries: evidence from Penang Export Hub, Malaysia. *Asia & the Pacific Policy Studies*, vol. 4, issue 2, pp. 180-194.

Athukorala, Prema-chandra, and Shahbaz Nasir (2012). Global production sharing and South-South trade. *Indian Growth and Development Review*, vol. 5 issue 2, pp.173-202.

Baldwin, Richard, and Javier Lopez-Gonzalez (2013). Supply-chain trade: a portrait of global patterns and several testable hypotheses. CEPR Discussion Paper Series, no. 9421. Washington, D. C.: Center for Economic and Policy Research.

Baldwin, Richard, Tadashi Ito, and Hitoshi Sato (2014). The smile curve: evolving sources of value added in manufacturing. University of Bari. Available from http://www.uniba.it/ricerca/dipartimenti/dse/e.g.i/egi2014-papers/ito.

Bamber, Penny, and Cornelia Staritz (2016). *The Gender Dimensions of Global Value Chains.* Geneva: International Centre for Trade and Sustainable Development. Available from https://www.ictsd.org/sites/default/files/research/the_gender_dimensions_of_global_value_chains_0.pdf.

Becker, Gary S. (1971). *The Economics of Discrimination.* Chicago: University of Chicago Press.

Berg, Claudia, and others (2015). Transport policies and development. Policy Research Working Paper, no. WPS 7366. Washington, D.C.: World Bank Group. Available from http://documents.worldbank.org/curated/en/893851468188672137/Transport-policies-and-development.

Berik, Gŭnseli , Yana van der Meulen Rodgers, and Joseph E. Zveglich (2003). International trade and wage discrimination: evidence from East Asia. Policy Research Working Paper, series 3111. World Bank.

Bussolo, Maurizio, Mohamed Chemingui, and David O'Connor (2013). A multi-region social accounting matrix (1995) and regional environmental general equilibrium model for India (REGEMI). Working Paper, no. 213. Paris: OECD Publishing. Available from https://ideas.repec.org/p/oec/devaaa/213-en.html.

Calderón, César, Enrique Moral-Benito, and Luis Servén (2015). Is infrastructure capital productive? A dynamic heterogeneous approach. *Journal of Applied Econometrics*, vol. 30, issue 2, pp. 177-198.

Thabet, Chokri, and Mohamed Chemingui (2011). Does trade liberalization matter for gender equality in Tunisia? Available from https://www.researchgate.net/profile/Chokri_Thabet/publication/291457240_Economic_efficiency_measures_and_its_determinants_for_irrigated_wheat_farms_in_Tunisia_A_DEA_approach/links/56a758d808ae0fd8b3fdfab0/Economic-efficiency-measures-and-its-determinants-for-irrigated-wheat-farms-in-Tunisia-A-DEA-approach.pdf.

Cheng, Kevin, and others (2015). Reaping the benefits from global value chains. Working Paper 15/204. Washington, D.C.: International Monetary Fund.

De Backer, Koen (2011). Global value chains: preliminary evidence and policy issues. Paper prepared for Working Party on Globalisation of Industry meeting. Paris: OECD.

De Backer, Koen, and Sébastien Miroudot (2013). Mapping global value chains. *OECD Trade Policy Papers*, no. 159. Paris: OECD Publishing. Available from: http://www.oecd-ilibrary.org/trade/mapping-global-value-chains_5k3v1trgnbr4-en.

Elms, Deborah K, and Patrick Low (2013). *Global Value Chains in a Changing World*. Geneva: World Trade Organization.

Economic and Social Commission for Western Asia (ESCWA) (2014). *Arab Integration: A 21st Century Development Imperative*. Beirut. Available from https://www.unescwa.org/sites/www.unescwa.org/files/publications/files/e_escwa_oes_13_3_e.pdf.

ESCWA (2015). Impact of conflict on transport and trade in the region. Paper prepared for the fifteenth session of the Committee on Transport. Rabat. Available from https://www.unescwa.org/sites/www.unescwa.org/files/events/files/e_escwa_edgd_14_ig-1_8_report_e.pdf.

Gereffi, Gary (2014). A global value chain perspective on industrial policy and development in emerging markets. *Duke Journal of Comparative & International Law,* vol. 24, pp. 433-458.

Geiger, Thierry, and others (2016). *The Global Enabling Trade Report 2016*. World Economic Forum and the Global Alliance for Trade Facilitation. Available from: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GETR_2016_report.pdf.

Hanson, Gordon, and Ann Harrison (1999). Trade liberalization and wage inequality in Mexico. *ILR Review*, vol. 52, issue 2 (January), pp. 271-288.

Hummels, David, and Georg Schaur (2013). Time as a trade barrier. *American Economic Review*, vol. 103, no. 7 (December), pp. 2935-2959.

Hummels, David (2007). Transportation costs and international trade in the second era of globalization. *Journal of Economic Perspectives*, vol. 21, no. 3, pp. 131-154. Available from https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/jep.21.3.131.

Inter-American Development Bank (2015). Infrastructure, logistics and connectivity: bringing the Americas together. Paper presented at the Second CEO Summit of the Americas. Panama.

Kowalski, Przemyslaw, and others (2015). Participation of developing countries in global value chains: implications for trade and trade policies. Trade Policy Papers 179. Paris: OECD Publishing.

Krueger, Anne O. (1985). Importance of general policies to promote economic growth. *The World Economy*, vol. 8, issue 2 (June), pp. 93-108.

Kummritz, Victor, Daria Taglioni, and Deborah Winkler (2017). Economic upgrading through global value chain participation: which policies increase the value added gains? Policy Research Working Paper, no. 8007. Washington, D.C.: World Bank Group.

Levinsohn, James (1999). Employment responses to international liberalization in Chile. *Journal of International Economics*, vol. 47, issue 2 (April), pp. 321-334.

Limão, Nuno, and Anthony J. Venables (2001). Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs, and trade. *World Bank Economic Review*, vol. 15, no. 3 (September), pp. 451-479.

OECD (2010). *Globalisation, Transport and the Environment*. Available from www.oecd.org/env/transport/globalisation.

OECD, and World Bank Group (2015). Inclusive global value chains. Report presented at the G20 Trade Ministers Meeting. Istanbul.

OECD, and World Trade Organization. Trade in Value Added (TiVA) database. Available from http://www.oecd.org/sti/ind/measuringtradeinvalue-addedanoecd-wtojointinitiative.htm.

OECD, World Trade Organization and the World Bank Group (2014). Global value chains: challenges, opportunities, and implications for policy. Report presented at the G20 Trade Ministers Meeting. Sydney.

OECD, World Trade Organization and United Nations Conference on Trade and Development (2013). Implications of global value chains for trade, investment, development and jobs. Report presented at the G20 Leaders Summit. Saint Petersburg.

Ozler, Sule (2001). Gender differences in job creation and destruction over business cycles: micro evidence from Turkish manufacturing sector. Tuncer Bulutay, ed. *Wages and Wage Income Distribution*. International Labour Organization.

Pomfret, Richard, and Patricia Sourdin (2014). Global value-chains and connectivity in developing Asia – with application to the Central and West Asian region. ADB Working Paper Series on regional economic integration, no. 142. Metro Manila: Asian Development Bank. Available from https://www.adb.org/sites/default/files/publication/150485/reiwp-142.pdf.

Randriamaro, Zo (2006). Gender and Trade. Brighton: Institute of Development Studies UK. Available from http://www.bridge.ids.ac.uk/sites/bridge.ids.ac.uk/files/reports/CEP-Trade-OR.pdf.

Rodrigue, Jean-Paul, Claude Comtois, and Brian Slack (2017). *The Geography of Transport Systems,* 4th ed. New York: Routledge.

Rosenstein-Rodan, Paul (1943). Problems of industrialization of Eastern and South-Eastern Europe. *Economic Journal*, vol. 53, no. 210/211, pp. 202-211.

Saslavsky, Daniel, and Ben Shepherd (2012). Facilitating international production networks: the role of trade logistics. Policy Research Working Paper, no. 6224. Washington, D.C: World Bank. Available from https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/12061.

Schwab, Klaus, ed. (2016). The Global Competitiveness Index. *The Global Competitiveness Report 2016-2017*. Geneva: World Economic Forum.

Shepherd, Ben (2013). *Aid for Trade and Value Chains in Transport and Logistics*. OECD and World Trade Organization. Available from https://www.oecd.org/dac/aft/AidforTrade_SectorStudy_Transport.pdf.

_____ (2015). Infrastructure, trade facilitation, and network connectivity in sub-Saharan Africa. Background research paper for Regional infrastructure for trade facilitation project. London: Overseas Development Institute.

Swamy, Gurushri (2004). The impact of international trade on gender equality. PREM Notes, no. 86. Washington, D.C.: World Bank.

United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD (2013). *World Investment Report 2013. Global Value Chains: Investment and Trade for Development*. Geneva.

United Nations Conference on Trade and Development. Liner shipping connectivity index. UNCTADstat. Available from http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92.

United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, ESCAP, (2014). *Economic and Social Survey of Asia and the Pacific 2014: Regional Connectivity for Shared Prosperity*. Bangkok.

_____ (2015). Global value chains, regional integration and sustainable development: linkages and policy implications. Paper prepared for the seventy-first session of ESCAP. Bangkok.

Winston, Clifford M., and Jia Yan (2015). Open skies: estimating travelers' benefits from free trade in airline services. *American Economic Journal: Economic Policy*, vol. 7, no. 2 (May), pp. 370-414.

World Bank. National accounts data and OECD National Accounts data files. Available from https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD.

World Bank. Services Trade Restrictions database. Available from http://iresearch.worldbank.org/servicetrade/.

World Bank. The 2016 Logistics Performance Index. Available from https://lpi.worldbank.org/international/global.

World Bank (2008). Transport costs and specialization. *World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography,* pp. 170-196. Washington D.C. Available from https://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/9780821376072_ch6.

World Economic Forum (2012). *The Shifting Geography of Global Value Chains: Implications for Developing Countries and Trade Policy*. Geneva. Available from http://www3.weforum.org/docs/WEF_GAC_GlobalTradeSystem_Report_2012.pdf.

World Trade Organization (2015). *World Trade Report 2015. Speeding up trade: benefits and challenges of implementing the WTO Trade Facilitation Agreement*. Geneva. Available from https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/world_trade_report15_e.pdf.

الهوامش

1. Cheng and others, 2015.
2. Kummritz, Taglioni and Winkler, 2017.
3. تحدد منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي تكاليف التكيُّف بأنها قيمة المخرجات الضائعة في مرحلة الانتقال نحو أنماط إنتاج جديدة طويلة الأمد جراء الوقت الذي تتطلبه عملية إعادة توجيه العوامل من وظيفتها قبل التحرير وما بعده.
4. منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، ومنظمة التجارة العالمية، ومجموعة البنك الدولي، 2014.
5. يأخذ التقرير بعين الاعتبار الواقع الناشئ لسلاسل القيمة العالمية في المنطقة، وهو لا يهدف إلى التشجيع على المشاركة بشكل أكبر في هذه السلاسل.
6. عندما يكون مؤشر تقييد التجارة في الخدمات قريباً من 0 هذا يعني أن النظام التجاري مفتوح في حين أن الرقم القريب من الـ 100 يعني أن النظام التجاري مغلق.
7. قاعدة بيانات مؤشر تقييد التجارة في الخدمات، البنك الدولي: http://iresearch.worldbank.org/servicetrade/.
8. منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي ومجموعة البنك الدولي، 2015.
9. De Backer and Miroudot, 2013.
10. منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، ومنظمة التجارة العالمية، ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، 2013.
11. أجرى العديد من المنظمات العالمية، بما فيها منظمة التجارة العالمية، والبنك الدولي، والأونكتاد، ومنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، أبحاثاً حول آثار سلاسل القيمة العالمية على التجارة، والنمو الاقتصادي والتنمية، واستحداث فرص العمل، وتوزيع القيمة المضافة على امتداد سلاسل القيمة العالمية.
12. Kowalski and others, 2015.
13. Cheng and others, 2015.
14. المنتدى الاقتصادي العالمي، 2012.
15. تتضمن نسخة عام 2015 من قاعدة البيانات الخاصة بالتجارة في القيمة المضافة مؤشرات عائدة لـ 63 اقتصاداً لبلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، والاتحاد الأوروبي، ومجموعة العشرين، ومعظم اقتصادات شرق آسيا وجنوب شرق آسيا، بما في ذلك البلدان العربية الثلاثة الممثلة (تونس والمغرب والمملكة العربية السعودية)، فضلاً عن بعض بلدان أمريكا الجنوبية. كما تشمل 34 قطاعاً من القطاعات الصناعية، بما في ذلك 16 قطاعاً للصناعات التحويلية و14 قطاعاً خدماتياً، إلى جانب المجاميع ذات الصلة (مثل إجمالي السلع المصنعة وإجمالي الخدمات).
16. Gereffi, 2014; Elms and Low, 2013.
17. الإسكوا، 2015.
18. Kowalski and others, 2015.

19. Shepherd, 2015.
20. Athukorala, 2017.
21. مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، 2013.
22. المرجع نفسه.
23. Athukorala and Nasir, 2012.
24. Baldwin and Lopez-Gonzalez, 2013.
25. المرجع نفسه، ص 7.
26. المرجع نفسه، ص 9.
27. Baldwin, Ito and Sato, 2014.
28. المرجع نفسه، ص 7.
29. المرجع نفسه، ص 6
30. اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، 2015.
31. Randriamaro, 2006.
32. World Bank, national accounts data and OECD National Accounts data files. Available from https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD.
33. Arvis and Shepherd, 2011.
34. منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، 2010.
35. Rodrigue, Comtois and Slack, 2017.
36. الإسكوا، 2014
37. البنك الدولي، 2008.
38. Winston and Yan, 2015.
39. Pomfret and Sourdin, 2014.
40. Limão and Venables, 2001.
41. Shepherd, 2013.
42. Winston and Yan, 2015.
43. يتم احتساب المؤشر على أساس خمسة مكونات أساسية لقطاع النقل البحري ألا وهي: عدد السفن؛ وقدرتها الإجمالية على استيعاب الحاويات؛ والحد الأقصى لحجم السفن؛ وعدد الخدمات المتاحة؛ وعدد الشركات التي تنشر ناقلات حاويات في موانئ بلد معين.
44. أطلق Hans Linnemann (1966) على هذه الفئة من تكاليف التجارة تسمية "المسافة النفسية"، للدلالة على أهمية الاطلاع على القوانين، والمؤسسات، والعادات واللغات المرتبطة ببلد ما، عند العمل في مجال التسويق.
45. اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، 2014.

46. مصرف التنمية للبلدان الأمريكية، 2015.
47. منظمة التجارة العالمية، 2015.
48. Berg and others, 2015.
49. Rosenstein-Rodan, 1943.
50. Pierre-Richard Agénor, 2010.
51. Calderón, Moral-Benito and Servén, 2015.
52. Hummels, 2007.
53. Alessandria, Kaboski and Midrigan, 2010.
54. Hummels and Schaur, 2013.
55. Hummels, 2007.
56. تعكس الإحصاءات الخاصة بخدمات النقل والتخزين المعاملات التجارية. ولا تأخذ الإحصاءات الخاصة بخدمات النقل التي تختلف عن حجم حركة النقل، بعين الاعتبار النقل للحساب الخاص، مثل قيام المصنعين بجمع المواد. كما تستثني خدمات النقل والتخزين بعض الأنشطة التي ترتبط ارتباطاً وثيقاً بالقطاع مثل تصليح معدات النقل (قطاع الصناعات التحويلية)، وإنشاء شبكات أو محطات للنقل وصيانتها وتصليحها (البناء) وأنشطة التدريب (التعليم).
57. كان الاتحاد الأوروبي يضم 15 بلداً قبل أن تنضم إليه 10 بلدان إضافية كانت مرشحة لعضويته في 1 أيار/مايو 2004. وفي ما يلي البلدان الـ 15: إسبانيا، وألمانيا، وآيرلندا، وإيطاليا، والبرتغال، وبلجيكا، والدانمرك، والسويد، وفرنسا، وفنلندا، ولكسمبرغ، والمملكة المتحدة، والنمسا، وهولندا، واليونان. المعلومات متوفرة على: https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=6805.
58. يمكن لعوامل عدة بنيوية وسياساتية أن تحدد حجم حصة خدمات النقل والتخزين من صادرات بلد ما، والأمر سيان بالنسبة لإجمالي التدفقات التجارية والأنشطة التجارية ضمن سلاسل القيمة العالمية. وتكون هذه الحصة نظرياً رهناً على سبيل المثال لا الحصر بحجم السوق، والقرب من مراكز الطلب/الإنتاج، وبنية الاقتصاد ومستويات التنمية. وباعتبار أن العوامل المرتبطة بالسياسات وتلك غير المرتبطة بها قد تؤثر إلى حد كبير على هذا المؤشر، يستوجب إجراء مقارنة أكثر دقة للنظر في كيفية مساهمة كل من هذه العوامل في المستوى الذي يسجله المؤشر.
59. Bamber and Staritz, 2016.
60. مجموعة مصرف التنمية الأفريقي، 2014.
61. Bussolo, Chemingui and O'Connor, 2003.

تُعتبر سلاسل القيمة العالمية من السمات البارزة لعملية الإنتاج في عالمنا الحالي، وتعود المشاركة في هذه السلاسل بفوائد جمة على جميع الجهات المعنية، وتؤدي بالتالي دوراً محورياً في تعزيز التنمية. ومن الضروري أن تركز اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) على تعزيز مشاركة البلدان العربية في سلاسل القيمة العالمية، تماشياً مع ولايتها المتمثلة في دعم البلدان العربية في الاندماج في الاقتصادات الإقليمية والعالمية. ومع أن مجموعة واسعة من الأدبيات تتناول المشاركة في سلاسل القيمة العالمية ومحدداتها، لا تحظى البلدان العربية بتغطية وافرة في المجال. وهذا يستدعي من الإسكوا أن تضطلع بدورها المعهود في سد الثغرات وإيجاد السبل المناسبة لتحسين سياسات النقل وخدماته في المنطقة العربية بهدف توسيع المشاركة في سلاسل القيمة العالمية والإقليمية.

ويتناول هذا التقرير مدى تأثير الهياكل الأساسية للنقل وتوفر الخدمات وكفاءتها على الاتصال بسلاسل القيمة العالمية. ويستعرض آخر التطورات المتعلقة بالمشاركة في سلاسل القيمة العالمية والقدرة على الاتصال بها في المنطقة العربية، ويقدم أبرز التوصيات بشأن تحسين دور خدمات النقل لتعزيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية.

17-00578