

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/EDID/2016/IG.1/4(Part I)
31 August 2016
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH



المجلس الاقتصادي والاجتماعي

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

لجنة النقل واللوجستيات
الدورة السابعة عشرة
القاهرة، 23-24 كانون الثاني/يناير 2017

البند 5 (أ) من جدول الأعمال المؤقت

النقل واللوجستيات في المنطقة العربية

دور النقل في الاتصال بسلاسل القيمة العالمية

موجز

تتسم المنطقة العربية بمزايا جغرافية وديمغرافية يمكن الاستفادة منها لزيادة مشاركتها في سلاسل القيمة العالمية. فقربها من مراكز الإنتاج الرئيسية في آسيا وأوروبا، وتوفر الأطر القانونية المتعلقة بمجموعات اقتصادية مثل منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، ومجلس التعاون لدول الخليج العربية، واتفاقية أغادير، من العوامل التي تساهم في تيسير هذه المشاركة. لكن ما يتوفر من هياكل أساسية للنقل وخدمات ذات صلة لا يلبي المستوى المطلوب لانخراط المنطقة في الإنتاج العالمي بشكل تنافسي.

وبقيم هذا التقرير قدرة الخدمات والبنية التحتية للنقل على تحقيق التحول الاقتصادي في المنطقة العربية، ومدى ملاءمتها لتيسير الاتصال بسلاسل القيمة العالمية، وذلك بالاستناد إلى المؤشرات الدولية المتاحة. ويقدم توصيات لتعزيز أداء قطاعات النقل والتجارة في البلدان العربية.

-2-

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
3	6-1 مقدمة
		<u>الفصل</u>
4	9-7 أولاً- التأثير الاقتصادي لسلاسل القيمة العالمية
4	18-10 ثانياً- دور النقل في تحسين الاتصال بسلاسل القيمة العالمية
6	29-19 ثالثاً- دور النقل في الاتصال بسلاسل القيمة العالمية في المنطقة العربية
6	20-19 ألف- النظم القانونية المتعلقة بالنقل
7	22-21 باء- البنية التحتية للنقل
8	29-23 جيم- الاتصال بشبكات النقل العالمية
10	33-30 رابعاً- الخلاصة والتوصيات

مقدمة

1- سلاسل القيمة هي مجموعة العمليات المرتبطة بتصميم المنتج النهائي وإنتاجه وتوزيعه، بدءاً من المراحل الأولى مثل عمليات البحث والتطوير، ووصولاً إلى المراحل النهائية مثل التجميع والتوزيع والتسويق وخدمات ما بعد البيع. وتتميز سلاسل القيمة العالمية بانتشار عملياتها بين عدة بلدان، تقع غالباً ضمن منطقة واحدة، وأحياناً بين مناطق مختلفة من العالم. وكل شركة مرتبطة بسلسلة من سلاسل القيمة العالمية تتولى مهمة محددة، في حين تقوم الشركة الرئيسية بدور المقر الرئيسي فتجمع مختلف المهام معاً، وتنسق جميع المدخلات من سلع وخدمات للوصول إلى المنتج النهائي وتقديمه إلى المستهلك.

2- وقد أدت تجزئة إنتاج السلع والخدمات دوراً هاماً في تحويل المشاركة في الأسواق العالمية من البلدان المتقدمة إلى البلدان النامية، وخفض تكاليف الإنتاج. وبفضل تطور تكنولوجيا المعلومات والاتصالات أصبح بإمكان المنتجين إدارة عمليات الإنتاج الرئيسية من أي مكان في العالم. فالبلدان التي كانت لا تلبى المعايير المطلوبة من حيث حجمها أو موقعها أو مستوى التنمية فيها أو طاقتها الإنتاجية، تشارك الآن في الاقتصاد العالمي عبر تخصصها في مهام أو منتجات محددة تتمتع فيها بميزة تنافسية. وباتت المؤسسات الصغيرة والمتوسطة تشارك في العمليات التي كانت تقتصر على المؤسسات الكبيرة والمتعددة الجنسيات دون سواها.

3- وفي عام 2013، بلغت حصة سلاسل القيمة العالمية المرتبطة بالشركات العابرة للحدود حوالي 80 في المائة من التجارة العالمية⁽¹⁾. فهذه الشركات تدير الأنشطة التجارية ضمن شبكات واسعة من الشركاء والموردين، منتهجةً نظماً إدارية مختلفة، منها الملكية المباشرة لفروع الشركات، وإنشاء علاقات تعاقدية، وعقد صفقات حرة. ويؤدي تعزيز لوجستيات النقل والتجارة دوراً بالغ الأهمية في إتاحة هذا الترابط بين محاور الإنتاج وفروعه.

4- وتوزيع القيمة عبر سلاسل الإمدادات الصناعية غير متجانس: فالمهام التي تولد أعلى قيمة مضافة تتركز في مراحل ما قبل التصنيع وما بعده، أي المراحل التي تقوم عادةً على أنشطة تتطلب الكثير من الخدمات. وتجزئة الإنتاج هي الأخرى غير متجانسة: فغالباً ما يُصار إلى إنشاء سلاسل قيمة إقليمية لدمج القدرات، وتتجه البلدان إلى استيراد المدخلات الوسيطة من بلدان أخرى في المنطقة نفسها، ما يدل على أن شبكات الإنتاج شديدة التأثير بالقيود الزمنية وتكاليف التجارة والنقل.

5- وتنتم المنطقة العربية بمزايا جغرافية وديمغرافية يمكن الاستفادة منها لزيادة مشاركتها في سلاسل القيمة العالمية، من خلال إنشاء سلاسل القيمة الإقليمية في مختلف الصناعات. فقربها من مراكز الإنتاج الرئيسية في آسيا وأوروبا، وتوفر الأطر القانونية المتعلقة بمجموعات اقتصادية مثل منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، ومجلس التعاون لدول الخليج العربية، واتفاقية أغادير، من العوامل التي تساهم في تيسير هذه المشاركة. لكن ما يتوفر من هياكل أساسية للنقل وخدمات ذات صلة لا يلبي المستوى المطلوب لانخراط المنطقة في الإنتاج العالمي بشكل تنافسي.

6- ويقيم هذا التقرير قدرة الخدمات والهياكل الأساسية للنقل على تحقيق التحول الاقتصادي في المنطقة العربية، ومدى ملاءمتها لتيسير الاتصال بسلاسل القيمة العالمية، وذلك بالاستناد إلى المؤشرات الدولية المتاحة.

(1) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، تقرير الاستثمار العالمي لعام 2013، سلاسل القيمة العالمية: الاستثمار والتجارة من أجل التنمية (نيويورك وجنيف)، الصفحة xiv.

أولاً- التأثير الاقتصادي لسلاسل القيمة العالمية

7- التشارك في عمليات الإنتاج على الصعيد العالمي قد مكّن البلدان من التخصص في مجالات محددة، وذلك وفقاً للميزة النسبية والسمات الاقتصادية الأخرى التي تتمتع بها. ولكن النظرية التجارية الجديدة تشير إلى زيادة تأثير الشبكات ووفورات الحجم على أنماط التجارة، وهذا ما يؤكد تزامن ثورة المعلومات والاتصالات التي شهدتها الفترة الممتدة بين عامي 1980 و1990، مع اتخاذ سلاسل الإمداد طابعاً دولياً بشكل متزايد.

8- وفي الفترة الممتدة بين عامي 1990 و2010، ساهمت التجارة في المنتجات الوسيطة بأكثر من 60 في المائة من الارتفاع الإجمالي في صادرات الصناعات التحويلية العالمية، وارتفعت حصة البلدان النامية في شبكة التجارة العالمية من 18.5 في المائة إلى 47.3 في المائة⁽²⁾.

9- وتتيح المشاركة في شبكات التجارة في المنتجات الوسيطة، إيجاد فرص العمل وتوليد الدخل. وتوفر هذه المشاركة للبلدان الوسائل اللازمة لتطوير قدراتها الإنتاجية، وتحقيق المكاسب، وتحسين صناعاتها وتويعها، وتعزيز التكامل الإقليمي. ولكن هذه المشاركة ليست عملية تلقائية، بل تتطلب من البلدان الانخراط في عمليات صنع القرار المتعلقة بمركزها في سلسلة إمداد محددة، بالاستناد إلى اعتبارات عدة مثل مواردها الطبيعية، وتوجهاتها التجارية، وقدراتها الصناعية.

ثانياً- دور النقل في تحسين الاتصال بسلاسل القيمة العالمية

10- يتصل حوالي 70 في المائة من التجارة العالمية الحالية في السلع والخدمات بسلاسل القيمة العالمية⁽³⁾. والعديد من الخدمات بما فيها خدمات النقل والخدمات المالية والاتصالات السلكية واللاسلكية وخدمات التوزيع، أساسية لربط الجهات التجارية بسلسلة القيمة. فالخدمات هي إبدأً عنصر أساسي لتسهيل تبادل السلع، ولا بد من زيادة مساهمتها في تيسير العمليات المتعلقة بسلاسل القيمة العالمية إلى أقصى درجة ممكنة.

11- وهناك ثلاث فئات من الخدمات تدعم الأنشطة الصناعية وهي: (أ) النقل والتخزين؛ (ب) التأمين والعمليات المصرفية؛ و(ج) البحث والتطوير والإعلان. وقد ارتفعت مساهمة الخدمات في الناتج المحلي الإجمالي العالمي من 61 في المائة في عام 1995 إلى 70 في المائة في عام 2013⁽⁴⁾.

12- ويتيح النقل الوصول الفعلي إلى الأسواق وشبكات الإنتاج، ويحدد بذلك مستوى مشاركة البلدان في التجارة الدولية. وأنماط النقل عنصر غاية في الأهمية وهي تشمل الطرق، والسكك الحديدية، والنقل البحري والجوي، ويرتبط اختيارها بعوامل عدة مثل نوع البضائع، والمسافة، والوقت، والخدمات والهيكل الأساسية للنقل، والتكنولوجيا، والتكلفة. وإذا ما توفرت في بلد ما شبكات النقل الموثوقة والقدرات اللوجستية اللازمة،

Prema-chandra Athukorala and Shahbaz Nasir, "Global production sharing and south-south trade", Background paper (2) No. RVC-1 prepared for the United Nations Conference on Trade and Development, April 2012. Available from <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.475.6414&rep=rep1&type=pdf>.

Daria Taglioni and Deborah Winkler, *Making Global Value Chains Work for Development* (Washington, D.C., (3) International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, 2016).

Akrur Barua, David Gruner and Sunandan Bandyopadhyay, "Global value chains: more a development strategy than (4) a mere process", *Global Economic Outlook*, Q4 2015. Available from <https://dupress.deloitte.com/dup-us-en/economy/global-economic-outlook/2015/q4-global-value-chains.html>.

تمكّن من توسيع نطاق تجارته العالمية وجذب الاستثمارات الأجنبية، لا سيما في ظل تزايد أهمية سلاسل القيمة العالمية في التجارة الدولية.

13- ويرتبط ظهور سلاسل القيمة العالمية بتطوير خدمات النقل، ونقل البضائع بالحاويات، وزيادة حجم السفن، وتعزيز الشحن الجوي، وخفض تكاليف النقل. ويُعتبر النقل الموثوق شرطاً أساسياً للتجارة في مواد الإنتاج ضمن سلاسل القيمة العالمية، لا سيما وأنها أكثر حساسية للوقت من المنتجات النهائية. والبلدان التي تستثمر في الهياكل الأساسية للنقل تتفوق في أدائها على البلدان التي تهمل هذا الجانب.

14- ومع الانخفاض السريع في التعريفات الجمركية العالمية على الواردات بفضل تحرير التجارة، أصبح لتكاليف النقل تأثيرٌ كبيرٌ على بنية الأنشطة الاقتصادية والتجارة الدولية. وتشير التقديرات إلى أن زيادة تكاليف النقل بنسبة 10 في المائة تؤدي على تقليص حجم التجارة بنسبة تفوق 20 في المائة، وأن جودة الهياكل الأساسية للنقل بشكل عام تشكل ما يوازي نصف العوامل المؤثرة في تغيير تكاليف النقل⁽⁵⁾.

15- ويشكل قطاع النقل إذاً عاملاً حاسماً في سلاسل القيمة العالمية. وتحدد تكلفة النقل بالاستناد إلى عدة عناصر تشمل المسافة، ونوع السلع، وطريقة النقل، ونوعية البنى التحتية، والتكنولوجيا، والوقت، وتكاليف الوقود، والترابط.

16- ومنذ منتصف سبعينات القرن العشرين، انخفضت تكاليف الشحن إلى حوالي النصف نتيجة الاستثمار في الهياكل الأساسية والتطوير التكنولوجي. وانخفضت تكاليف النقل الجوي انخفاضاً حاداً بالمقارنة مع النقل البحري، ممّا أدى إلى زيادة استخدام وسائل النقل الجوي لمختلف أنواع السلع، ولا سيما عبر المحيطات مثل المحيط الأطلسي.

17- وكان لانخفاض تكاليف النقل والاتصالات دور أساسي في تجزئة عمليات الإنتاج والاستعانة بمصادر خارجية لإنتاج السلع الوسيطة. والسرعة والدينامية عنصران أساسيان أيضاً. إذ تشير التقديرات إلى أن كل يوم سفر يتطلبه نقل السلع من بلد ما عبر المحيطات، يقلل من احتمال استيراد السلع المصنعة من هذا البلد بنسبة 1 في المائة⁽⁶⁾. والشركات المصدرة على استعداد لدفع نسبة 1 في المائة من قيمة البضائع يومياً تجنباً لإضاعة الوقت في النقل البحري.

18- وزيادة القدرة التنافسية في مجال النقل الجوي، نتيجة عقد اتفاقات الأجواء المفتوحة مثلاً، تؤدي إلى تراجع تكاليف النقل بنسبة 9 في المائة⁽⁷⁾. فبعد اعتماد اتفاق الأجواء المفتوحة بين الولايات المتحدة الأمريكية وبلدان الاتحاد الأوروبي مثلاً، انخفضت تكاليف النقل بين الطرفين بنسبة 15 في المائة. وقد تبين أن حصة الواردات المنقولة جواً تزداد بنسبة 7 في المائة بعد مرور ثلاثة أعوام على توقيع اتفاق الأجواء المفتوحة، ممّا يشير إلى علاقة إيجابية بين تحرير التجارة الجوية وحجم حركة المرور⁽⁸⁾.

Jean-Paul Rodrigue and Theo Notteboom, Transport costs, in *The Geography of Transport Systems*, Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois and Brian Slack, eds. (New York, Routledge). Available from <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/conc7en/ch7c3en.html>.

http://siteresources.worldbank.org/INTWDRS/Resources/477365-1327525347307/8392086-1327528510568/WDR09_12_Ch06web.pdf. (6)

Clifford Winston and Jia Yan, "Open skies: estimating travelers' benefits from free trade in airline services", *American Economic Journal*, vol. 2, No. 2 (May 2015). (7)

(8) المرجع نفسه.

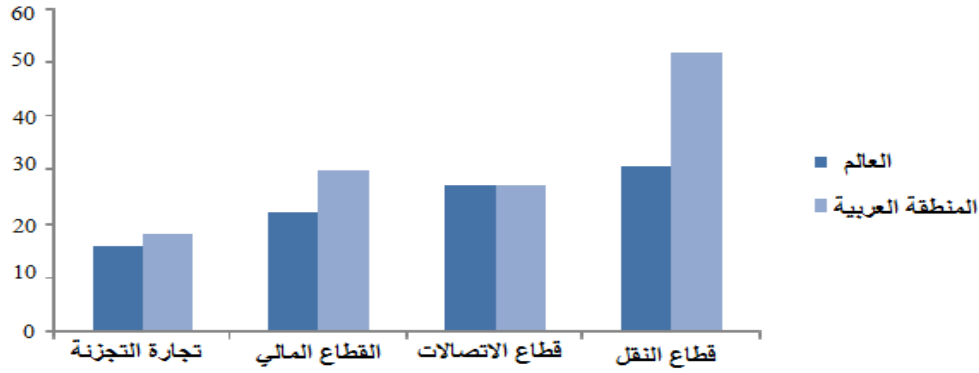
-6-

ثالثاً. دور النقل في الاتصال بسلاسل القيمة العالمية في المنطقة العربية

ألف- النظم القانونية المتعلقة بالنقل

19- تُفرض في المنطقة العربية قيود مشددة على قطاعات النقل، ويبلغ متوسط مؤشر التقييد التجاري فيها 100/52 مقارنة مع متوسط عالمي يبلغ 100/31. ويشير الشكل 1 إلى أن قطاع الخدمات هو من أكثر القطاعات تقييداً في المنطقة.

الشكل 1- مؤشر التقييد التجاري بحسب القطاعات
(متوسط المنطقة العربية والمتوسط العالمي) 2011-2008

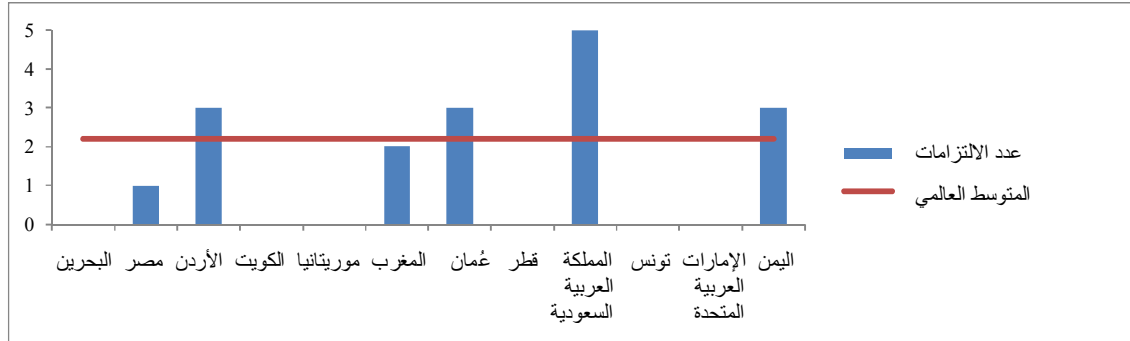


المصدر: منظمة التنمية والتعاون في الميدان الاقتصادي. <http://www.oecd.org/tad/services-trade/services-trade-restrictiveness-index.htm>. (المعلومات مستقاة في أيلول/سبتمبر 2016).

ملاحظة: البلدان العربية التي تتوفر عنها بيانات هي الأردن، وتونس، والجزائر، ولبنان، ومصر، والمغرب، واليمن.

20- سجلت الدول العربية مستوى منخفضاً من الالتزامات في إطار منظمة التجارة العالمية، فبلغ متوسط التزاماتها في قطاع الخدمات 1.4 قطاع، في حين وصل المتوسط العالمي إلى 2.2 قطاع. وقد سُجل هذا المتوسط الإقليمي الطفيف بفضل التزامات بعض الدول العربية دون سواها، إذ أن سائر دول المنطقة لم تقدم أي التزامات تذكر في هذا المجال (الشكل 2).

الشكل 2- الالتزامات المتعلقة بالنقل في إطار منظمة التجارة العالمية



المصدر: منظمة التجارة العالمية، بيانات عام 2015.

باء- البنية التحتية للنقل

21- تؤدي البنية التحتية للنقل دوراً جلياً في تعزيز التجارة. وتشير التقديرات إلى أن تحسناً بنسبة 1 في المائة في عنصر البنية التحتية من عناصر مؤشر الأداء اللوجستي يؤدي إلى زيادة بنسبة 4 في المائة في الاتصال بسلاسل القيمة العالمية، كما أن تحسناً بنسبة 1 في المائة في معدل تيسير التجارة يؤدي إلى زيادة بنسبة 1.5 في هذه الاتصالية⁽⁹⁾. ويؤدي تحسن بنسبة 10 في المائة في جودة البنية التحتية للنقل والتجارة إلى زيادة بنسبة 30 في المائة في الصادرات الزراعية للبلدان النامية⁽¹⁰⁾.

22- كما ثبت أن البلدان تتأثر إيجاباً بتحسين البنية التحتية في البلدان المجاورة لها. فعند استبدال النقاط المتعلقة بالهياكل الأساسية التي يسجلها بلد معين في مؤشر الأداء اللوجستي، بنقاط ثلاثة من البلدان المجاورة له، يتبين أن تحسناً بنسبة 1 في المائة في متوسط النقاط التي تسجلها هذه البلدان، يؤدي إلى زيادة قدرة البلد المعني على الاتصال بالسلاسل العالمية بنسبة 5 في المائة؛ كما أن تحسناً بنسبة 1 في المائة في معدلات تيسير التجارة في البلدان المجاورة يؤدي إلى زيادة اتصالية ذلك البلد بنسبة 1.8 في المائة. هذا ما يؤكد أهمية الاستثمار في البنية التحتية وتيسير التجارة على المستوى الإقليمي.

**الجدول 1- ترتيب البلدان العربية من حيث جودة البنية التحتية
وفق مؤشر الأداء اللوجستي ومؤشر Kiel**

مؤشر الأداء اللوجستي 2016	مؤشر Kiel 2010	البلد
62	45	الأردن
13	28	الإمارات العربية المتحدة
48	27	البحرين
93	85	تونس
160	111	الجمهورية العربية السورية
126	64	السودان
153	97	العراق
34	71	عُمان
28	37	قطر
56	50	الكويت
74	54	لبنان
142	53	ليبيا
50	48	مصر
90	121	المغرب
40	102	المملكة العربية السعودية
157	125	موريتانيا
البيانات غير متاحة	62	اليمن

المصادر: بالنسبة لمؤشر Kiel: Julian Donaubauer, Birgit Meyer and Peter Nunnenkamp, "A new global index of infrastructure: Kiel Working Paper, No. 1929 (Kiel, Kiel Institute for the World Economy, June 2014)؛ وبالنسبة لمؤشر الأداء اللوجستي: World Bank, *Connecting to Compete 2016: Trade Logistics in the Global Economy* (Washington, D.C., 2016). ملاحظة: شمل مؤشر Kiel 165 بلداً، بينما غطى مؤشر الأداء اللوجستي 159 بلداً.

Ben Shepherd, "Infrastructure, trade facilitation and network connectivity in sub-Saharan Africa", Background (9) research paper prepared for the Overseas Development Institute, December 2015. Available from www.odi.org/sites/odi.org.uk/files/odi-assets/publications-opinion-files/10149.pdf.

Ben Shepherd, *Aid for Trade and Value Chains in Transport and Logistics* (World Trade Organization and OECD, (10) 2013). Available from www.oecd.org/dac/aft/AidforTrade_SectorStudy_Transport.pdf.

-8-

جيم- الاتصال بشبكات النقل العالمية

1- النقل الجوي

23- يربط بين صادرات البلدان من أجزاء ومكونات الإنتاج، وأدائها في مؤشر الاتصال بشبكات النقل الجوي علاقة إيجابية قوية. فالبلدان التي تشكل أجزاء ومكونات الإنتاج الحصة الكبرى من مجموع صادراتها تسجل مستويات أفضل من حيث الاتصال بشبكات النقل الجوي العالمية(11).

24- ويتفاوت أداء البلدان العربية في مؤشر الاتصال بشبكات النقل الجوي (الجدول 2). وقد طرأت في الأعوام العشرة الماضية تطورات لم يشملها المؤشر، ولكنها اقتصر على بعض البلدان دون سواها ولا سيما بلدان مجلس التعاون الخليجي.

الجدول 2- أداء البلدان العربية في مؤشر الاتصال بشبكات النقل الجوي لعام 2007

النقاط (بالنسبة المئوية)	البلد
4.44	الأردن
4.77	الإمارات العربية المتحدة
4.42	البحرين
6.61	تونس
4.54	الجمهورية العربية السورية
2.44	السودان
3.99	العراق
3.76	عُمان
4.50	قطر
4.14	الكويت
4.63	لبنان
5.07	ليبيا
4.29	مصر
5.27	المغرب
4.00	المملكة العربية السعودية
2.13	موريتانيا
2.65	اليمن

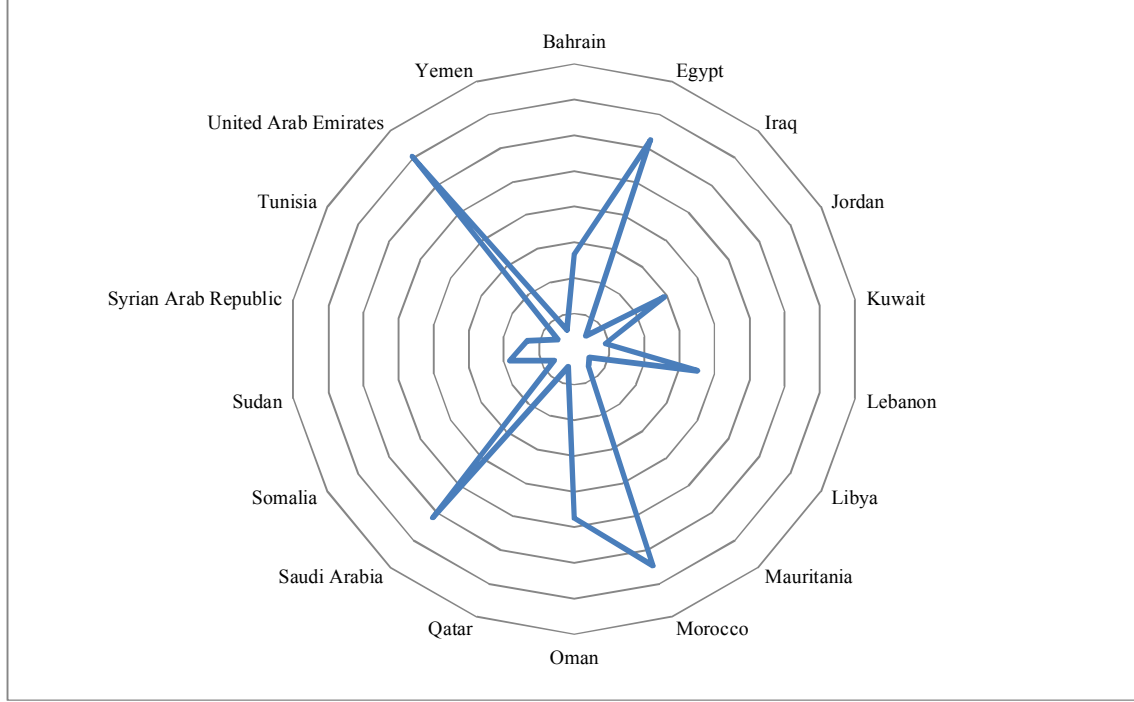
المصدر: Jean-François Arvis and Ben Shepherd, "Measuring integration in the global air transport network", Policy Research Working Paper, No. 5722 (Washington, D.C., The World Bank, 2011). Available from <http://documents.worldbank.org/curated/en/859151468161649899/pdf/WPS5722.pdf>.

2- النقل البحري

25- على الرغم مما حقق الشحن الجوي من نمو ملحوظ في السنوات الأخيرة نتيجة انخفاض الأسعار وتحسن شركات النقل الجوي، لا تزال شبكات النقل البحري تنقل حوالي 70 في المائة من التجارة الدولية في السلع.

26- أما المنطقة العربية فلم تحقق إلا مستوى متوسطاً في الاتصال بشبكات الشحن العالمية، بالرغم من موقعها الاستراتيجي واعتمادها الكبير على تجارة الموارد الطبيعية، وهذا ما تبينه الأرقام التي سجلتها في مؤشر الاتصال بخطوط النقل البحري (الشكل 3).

الشكل 3- أداء البلدان العربية في مؤشر الاتصال بخطوط النقل البحري لعام 2016



المصدر: الأونكتاد، قاعدة بيانات مؤشر الاتصال بخطوط النقل البحري لعام 2016. متاحة على: unctadstat.unctad.org (البيانات مستقاة في أيلول/سبتمبر 2016).

27- ويعزى ضعف اتصال البلدان العربية بشبكات النقل البحري إلى عدة عوامل، منها انخفاض حجم التجارة في المنطقة والتي لا تتعدى 4 في المائة من التجارة العالمية، وتدني جودة الهياكل الأساسية والخدمات في المرافئ. ولا تتوفر الدوافع لفتح خطوط نقل بحري مباشرة جديدة تربط المنطقة بالمناطق الصناعية الرئيسية.

28- الهياكل الأساسية للنقل هي عنصر هام لتشغيل نظام النقل ولكنها لا تشكل الضمانة لحسن أدائه. فالكفاءة عنصر رئيسي وهي تقاس بطرق مختلفة، منها على أساس السرعة وإمكانية النفاذ إليها والتكلفة، وكذلك من حيث أسعار الوقود، والمنافسة في سوق النقل، والابتكار، التي تشكل بدورها عناصر هامة في تحديد كفاءة النقل.

29- ويتفاوت أداء البلدان العربية في توفير خدمات النقل، ولكن معظم هذه البلدان تسجل مستويات منخفضة في المؤشرات المتعلقة بمدى توفر خدمات النقل وجودتها.

الجدول 3- مدى توفر خدمات النقل وجودتها في المنطقة العربية

البلد	المرتبة	النقاط (1-7) ⁽¹⁾
الأردن	62	4.2
الإمارات العربية المتحدة	27	5.1
البحرين	46	4.5
تونس	80	3.9
عُمان	56	4.3
قطر	22	5.3
الكويت	75	3.9
لبنان	95	3.6
ليبيا	137	2.8
مصر	72	4
المغرب	53	4.3
المملكة العربية السعودية	44	4.5
موريتانيا	136	2.8
اليمن	124	3.2
متوسط المنطقة العربية	غير متاحة	4.03

المصدر: منتدى الاقتصاد العالمي، بيانات مؤشر التنافسية العالمي لعام 2014. متاحة على: <https://www.weforum.org> (البيانات مستقاة في أيلول/سبتمبر 2016).

(أ) 1 = ضعيف جداً، 7 = ممتاز.

رابعاً. الخلاصة والتوصيات

30- يبين هذا التقرير أن خدمات النقل تؤدي دوراً حاسماً في تحسين الاتصال بسلاسل القيمة العالمية، باعتبار أن تجارة أجزاء ومكونات الإنتاج أكثر تأثراً بعوامل الوقت والتكلفة من تجارة المنتجات النهائية. وللمنطقة العربية موقع استراتيجي، فعندها تتقاطع الطرق إلى مراكز الإنتاج الرئيسية في آسيا وأوروبا. وإذا ما وظفت خدماتها وقدراتها الإنتاجية بالشكل الصحيح يمكنها الاستفادة من هذه الميزة الجغرافية الطبيعية لزيادة انخراطها في سلاسل القيمة العالمية.

31- وعلى الرغم من التقدم الذي أحرزته بعض البلدان العربية في السنوات الأخيرة، تبين المؤشرات المتاحة أن أداء المنطقة عموماً لا يزال ضعيفاً من حيث الاتصال بشبكات النقل العالمية، ولا سيما شبكات النقل البحرية التي تغطي الجزء الأكبر من التجارة الدولية، ولا يزال اتصالها بالشبكات الجوية بحاجة إلى تطوير. ولا تزال الالتزامات المتعددة الأطراف في مجال خدمات النقل قليلة في المنطقة العربية ولا بد من تطوير هذا القطاع للوصول به إلى مستويات تسمح بالمزيد من الانخراط على الصعيد الدولي.

32- من الضروري إذاً أن تعيد البلدان العربية النظر في سياساتها المتعلقة بالنقل بهدف إدخال التغييرات اللازمة لتطوير القطاع، الأمر الذي سيتيح بدوره فرصاً للتقدم في القطاعات الأخرى مثل التجارة.

33- والبلدان العربية مدعوة إلى النظر في تحرير النقل على الأقل على الصعيد الإقليمي لتحسين أداء قطاع النقل على مستوى البنية التحتية والخدمات.