تحليل مستوى تدابير تيسير التجارة في مجموعة من الدول النامية

" دراسة حالة مجموعة من الدول العربية ذات الدخل المتوسط للفترة 2004-2020"

Analysis of the level of trade facilitation measures in a group of developing countries "A case study of a group of middle-income Arab countries for the period 2004-2020"

يامـن فوحمـة [1*]، حمزة بالي [2] ، عبد القادر عبيدلي [3]

[1] جامعة الوادي (الجزائر)، مخبر التطبيقات الكمية في العلوم الاقتصادية والمالية (جامعة ورقلة)، **fouhma-yamen@univ-eloued.dz**

[2] جامعة الوادي (الجزائر)، **bali-hamza@univ-eloued.dz**

[3] جامعة الوادي (الجزائر)، **abidli-abdelkader@univ-eloued.dz**

تاريخ الاستلام : 2022/09/06 تاريخ القبول: 2022/12/20

ملخص: تهدف هذه الدراسة إلى تحليل مستوى تنفيذ تدابير تيسير التجارة في مجموعة من الدول النامية ذات الدخل المتوسط، للفترة 2004-2020، وتم الاعتماد على مؤشرات تيسير التجارة التالية: مؤشر عبء الإجراءات الجمركية، مؤشر أداء الخدمات اللوجستية: الإجمالي، مؤشر الوقت اللازم لبدء عمل تجاري، مؤشر ربط الشحن البحري، مؤشر الاشتراكات الخلوية المتنقلة، ومؤشر أداء الخدمات اللوجستية: نوعية التجارة والبنية التحتية المتعلقة بالنقل، في تحليل مستوى تنفيذ مجموعة دول الدراسة لتدابير تيسير التجارة. وقد خلصت الدراسة إلى أن أغلب دول الدراسة حققت مستويات متوسطة في تنفيذ تدابير تيسير التجارة المتعلقة بالبنية التحتية الناعمة، وبين مستويات متوسطة ومنخفضة في تنفيذ تدابير تيسير التجارة المتعلقة بالبنية التحتية الصلبة.

الكلمات المفتاحية: تيسير التجارة، مؤشرات تيسير التجارة، بلدان نامية متوسطة الدخل.

الترميز الاقتصادي **JEL**: F140; F16

Abstract :

This study aims to analyze the level of implementation of trade facilitation measures in a group of middle-income developing countries, for the period 2004-2020, and the following trade facilitation indicators have been relied on: Customs procedures burden index, logistics performance index: total, time needed to start a business index Maritime freight connectivity index, mobile cellular subscriptions index, and logistics performance index: the quality of trade and transport-related infrastructure, in analyzing the level of implementation of trade facilitation measures by a group of study countries. The study concluded that most of the study countries achieved medium levels in implementing trade facilitation measures related to soft infrastructure, and between medium and low levels in implementing trade facilitation measures related to hard infrastructure.

Keywords : Trade facilitation, Trade facilitation indicators, Middle-income developing countries.

JEL Classification Codes : F140; F16

*المؤلف المرسل

تمهيد :

لقد أحرزت منظمة التجارة العالمية تقدما ملحوظا ومهما في تحرير التجارة الدولية في شقها المتعلق بالقيود الجمركية وهو ما تجسد من خلال خفض التعريفات الجمركية لمجموعة من السلع والقطاعات عبر جولات مختلفة من جهود التحرير ضمن النظام المتعدد الأطراف، ونظرا للزيادة الكبيرة في التجارة الدولية، والتطورات السريعة والمتلاحقة في تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات، وزيادة وتيرة الاتفاقيات التجارية الإقليمية والثنائية، والتغير في طبيعة السلع موضوع التجارة، والزيادة المطردة في تكاليف العمليات المرتبطة بالتجارة، شهد التبادل التجاري العادي إجراءات كثيرة معقدة: 40 وثيقة مطلوبة، و200 خانة أو عنصر من البيانات (30 منها مكرر)(اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، 2005) وهو الأمر الذي دعى إلى الانتقال بعملية تحرير التجارة من منظور تخفيض القيود الكمية والنوعية والسعرية التي استنفدت آلياتها الاقتصادية إلى منظور أعمق يمس جوهر القيود غير الجمركية، وارتباطا بذلك ولتحقيق الهدف المرتبط بتعزيز التجارة تم الاتجاه إلى اتخاذ استراتيجيات وأساليب وأليات لتيسير التجارة التي ترفع من مستوى تنافسية الدول، كما أن هذه الاليات تمس كل من القواعد التنظيمية، البنى التحتية، الاجراءات الجمركية، النقل، الأداء اللوجستي، وإدارة الحدود وغيرها من تسهيل التجارة الناعمة والصلبة. والدول النامية كمثيلاتها من الدول من أجل تعزيز تجارتها الدولية وزيادة مستوى تنافسيتها قامت محاولة تعزيز تدابير تيسير التجارة للاستفادة من الفوائد والمكاسب الناجمة عنها.

*** إشكالية الدراسة:**

تحاول هذه الدراسة النظر وتحليل الجهود المبذولة من طرف مجموعة من الدول مجموعة من الدول النامية ذات الدخل المتوسط في مجال تنفيذ تدابير تيسير التجارة. وعلى ذلك فهل أحرزت الدول النامية ذات الدخل المتوسط تقدما في أداء مؤشرات تيسير التجارة الناعمة والصلبة ؟

*** فرضية الدراسة:** تسعى الدول النامية لتطبيق وتنفيذ تدابير تيسير التجارة والوصول إلى أعلى مستوى في تحقيق هذه التدابير.

*** أهداف الدراسة وأهميتها:** تكمن أهمية الدراسة في أنها تُسلط الضوء على موضوع تيسير التجارة لما له من مكاسب على جميع المستويات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، لذا كان على الدول النامية أن تهتم بهذا الموضوع للاستفادة منه، ولأنها تعد عملية شاملة تبحث عن حلول للمشاكل والمعضلات التي تواجه هذه المجتمعات انطلاقا من إمكانياتها ومواردها الاقتصادية المالية، البشرية والتكنولوجية، لا سيما في ظل تنامي واتساع الفجوة بين هذه الاقتصاديات واقتصاديات الدول المتقدمة.

تهدف هذه الدراسة إلى إثراء وعرض موضوع تيسير التجارة من حيث المفاهيم وتقديم المنظمات والاتفاقيات الدولية والبرامج التي تتناول تيسير التجارة، وكذا مؤشرات تيسير التجارة، وتحليل مستوى تنفيذ الدول النامية لتدابير تيسير التجارة.

*** حدود الدراسة:** زمنيا تتركز الدراسة خلال الفترة الممتدة من العام 2004 إلى 2020، أما الإطار المكاني فقد شمل دول عربية نامية وتصنف هذه الدول من البلدان متوسطة الدخل بحسب تصنيف البنك الدولي، وهي: الجزائر، تونس، المغرب، مصر، موريتانيا، جزر القمر، لبنان، جيبوتي، ليبيا، العراق والأردن.

*** الدراسات السابقة:**

* **دراسة Engman Michael (2005)**: هدفت هذه الدراسة إلى دراسة التأثير الذي قد يحدثه تيسير التجارة والتخفيضات ذات الصلة في تكاليف المعاملات التجارية (TTCs) على: التدفقات التجارية، الإيرادات الحكومية، الاستثمار الأجنبي المباشر. وفحص الأدلة المتاحة حول كيفية تأثير كفاءة الإجراءات الحدودية على الأداء الاقتصادي. وتقديم نظرة فاحصة على الأدلة التجريبية والكمية للروابط بين كفاءة الجمارك والتدفقات التجارية والإيرادات الحكومية والاستثمار الأجنبي المباشر. ويعتمد التحليل على بيانات تجريبية من تجارب الدول والتقديرات الكمية الحديثة للتأثير الاقتصادي للتحسينات في الإجراءات الحدودية. وقد تم التوصل إلى مجموعة من النتائج أهمها: أن الإجراءات الجمركية المحسنة والمبسطة سيكون لها تأثير إيجابي كبير على التدفقات التجارية. كما يوضح أن عددًا كبيرًا من البلدان النامية في الغالب قد نجح في زيادة الإيرادات الحكومية من خلال تنفيذ برامج تحديث الجمارك.

* **دراسة Milner Chris and Others (2008)**: تهدف هذه الورقة إلى دراسة أربع قضايا. أولا تقديم مراجعة واسعة لأنواع التكاليف التي تتم معالجتها في إطار تيسير التجارة وكيف ترتبط هذه بالتجارة. ثانياً النظر في الأدلة على آثار التحسينات في تيسير التجارة (على سبيل المثال على التدفقات التجارية أو كفاءة الإيرادات). ثالثًا تقدم بعض الأمثلة على تدابير معينة لتحسين تيسير

التجارة، مع توضيح مدى فعالية مثل هذه الإصلاحات ، وزيادة كفاءة الإيرادات والتحصيل وتقليل أوقات التخليص الجمركي. رابعا النظر بإيجاز في تكاليف النقل كعنصر من تكاليف التجارة ؛ على الرغم من عدم تضمينها عادة في إطار تيسير التجارة، الإصلاحات المؤسسية في النقل وأنظمة التوزيع يمكن أن يكون لها تأثير كبير في خفض التكاليف وتسهيل التجارة، وهي ذات صلة خاصة بالصادرات. وقد تم التوصل إلى مجموعة من النتائج أهمها: أن بلدان أفريقيا والكاريبي والمحيط الهادئ ACP هي البلدان النامية التي لديها أكبر احتياج ونطاق لتحسين تيسير التجارة (محدد بشكل ضيق وعريض). وترتبط أهم هذه العناصر بتخليص البضائع المصدرة عبر الجمارك والحدود والموانئ (في وقت أقل وبتكلفة أقل) ، لكن منتجي التصدير يستفيدون أيضًا من الوصول إلى سلع وسيطة ورأسمالية مستوردة أرخص وأرخص في الوقت المناسب.

* **دراسة Moïsé Evdokia and Sorescu Silvia (2013)**: تهدف هذه الدراسة إلى تقدير تأثير معالجة عقبات محددة في إجراءات التجارة والحدود في بلد معين، وتقييم تأثير تدابير تيسير التجارة المحددة على تجارة البلدان النامية. تم استخدم مؤشرات تيسير التجارة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية لمعرفة تأثيرها على التدفقات التجارية أو تكاليف التجارة. توسع هذه الدراسة قاعدة بيانات مؤشرات تيسير التجارة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية إلى مائة وسبعة بلدان إضافية في مراحل مختلفة من التنمية، وركزت على مجموعات من البلدان. تم وضع ستة عشر مؤشرًا لتيسير التجارة (TFIs) بما يتوافق مع مجالات السياسة الرئيسية قيد التفاوض في منظمة التجارة العالمية. وقد تم التوصل إلى مجموعة من النتائج أهمها: إن الأثر المشترك للتحسينات في هذه المجالات أكبر من المجموع البسيط لتأثير التدابير الفردية ، حيث يصل إلى ما يقرب من 14.5٪ من إجمالي تكاليف التجارة للبلدان منخفضة الدخل ، و 15.5٪ للبلدان ذات الدخل المتوسط الأدنى ، و 13.2٪ للبلدان ذات الدخل المتوسط الأعلى.

* **دراسة Laping Wu (2013)**: تهدف هذه الورقة إلى دراسة العلاقة بين تيسير التجارة والحد من الفقر في الصين. ويناقش تأثير ممارسات تيسير التجارة في الصين والتعاون بين الصين والآسيان على التجارة بين الصين ودول الآسيان. تم استخدام مجموعة بيانات إقليمية من الصين من عام 2000 إلى عام 2008 لتحديد تأثير الواردات الزراعية والصادرات الزراعية وتسهيل التجارة على الفقر. وقد تم التوصل إلى مجموعة من النتائج أهمها: أن زيادة كفاءة الموانئ بنسبة 1 في المائة تؤدي إلى انخفاض في مؤشر الفقر بنسبة 1.051 في المائة.

*دراسة **De Prabir and Ajitava Raychaudhuri (2013)**: تقيّم هذه الدراسة التأثير المحتمل لتيسير التجارة على الحد من الفقر في المنطقة التي تقع تحت الممر السارك 1 ، وهو أحد الممرات الرائدة في جنوب آسيا التي تتعامل مع قدر كبير جدًا من التجارة البرية بين ثلاثة البلدان الرئيسية من جنوب آسيا ، وهي بنغلاديش والهند وباكستان وكذلك تجارتها العالمية، تم الدراسة عن طريق فئتين منفصلتين وهما الأفراد والشركات. وقد تم التوصل إلى مجموعة من النتائج أهمها: أن الحد من الفقر، في تصور الأفراد المرتبطين بالتجارة، يعتمد على الحد من الحواجز التجارية من خلال تسهيل التجارة بشكل أفضل ومع ذلك، في تصور الشركات التجارية، فإن البنية التحتية الأفضل التي تسهل المزيد من التجارة يتم تمييزها باستجابة إيجابية حول تراجع الفقر. ولاحظ غالبية المستجيبين الأفراد أن جودة البنية التحتية التجارية مثل الجمارك والنقل قد تحسنت مع مرور الوقت.

* **دراسة حليس عبدالقادر (2017)**: يتناول هذا المقال موضوع في غاية الأهمية. وهو النشاط المشترك الذي يجمع كل من منظمة الجمارك العالمية باعتبارها الهيئة الوحيدة على المستوى العالمي التي تنسق بين الإدارات الجمركية. وتعمل على ايجاد جملة من الآليات التي تساهم في تطوير العمل الجمركي. وكذا منظمة التجارة العالمية التي تشرف على قضايا التجارة الدولية. وسوف نركز في هذه الدراسة على برنامج Mercator الذي يجسد نوعية التعاون بين الهيأتين. كون هذا البرنامج جاء ليدعم دور منظمة الجمارك العالمية في المساهمة في تجسيد اتفاقية تسهيل التجارة المنبثقة عن المؤتمر التاسع لمنظمة التجارة العالمية (2013) ببالي إندونيسيا.

* **دراسة يامن فوحمة وآخرون (2019)**: تهدف هذه الدراسة إلى قياس أثر تيسير التجارة في تحقيق التنمية المستدامة في مجموعة من الدول العربية، للفترة 2005-2014، وتم الاعتماد على متغير التنمية البشرية ومتغير نمو الناتج المحلي كمتغيرات تابعة، أما

المتغيرات المستقلة المفسّرة للظاهرة فقد ارتكزت على مُؤشر تكلفة التصدير ومؤشر تكلفة الاستيراد، وتم استخدام القياس الاقتصادي لبيانات البانل في هذه الدراسة. وقد خلصت الدراسة إلى أن كل من واردات السلع والخدمات، الأعباء الضريبية للدول محل الدراسة ترتبط بعلاقة طردية مع التنمية البشرية، ويُشير النموذج المقدر بأن نزاهة الحكومة ترتبط بعلاقة عكسية مع التنمية البشرية للدول محل الدراسة، كما أن صادرات السلع والخدمات ترتبط بعلاقة طردية معنوية مع نمو الناتج المحلي الاجمالي، ويُشير النموذج المقدر بأن واردات السلع والخدمات، درجة حرية العمل ترتبط بعلاقة عكسية معنوية مع نمو الناتج المحلي الاجمالي للدول محل الدراسة.

* **دراسة Khaldi, Abdellaoui (2020)**: استهدفت هذه الدراسة قياس وتحليل أثر تدابير تيسير التجارة المتمثلة في مؤشر ربط الشحن البحري، مؤشر جودة البنية التحتية للميناء، عبء الإجراءات الجمركية، حركة الحاويات في الموانئ، في النمو الاقتصادي معبرا عنه بنصيب العامل من الناتج المحلي الإجمالي، لعينة تتكون من 24 دولة نامية من البلدان متوسطة الدخل حسب تصنيف البنك الدولي، وذلك خلال الفترة الزمنية 2007-2019. في سبيل تحقيق هذا الهدف استخدمت الدراسة منهج بيانات البانل بواسطة تطبيق ثلاثة نماذج هي نموذج الانحدار المجمع، نموذج الانحدار الثابتة، ونموذج الآثار العشوائية. كشفت النتائج التجريبية عن وجود علاقة معنوية طردية بين جودة البنية التحتية للميناء في نصيب العامل من الناتج المحلي الإجمالي، كما أظهرت تأثيرا عكسيا لحركة الحاويات في الموانئ في نصيب العامل من الناتج المحلي الإجمالي في هذه الدول. وقد توصل الباحثون كذلك من خلال الدراسة الموسومة باتفاقية تيسير التجارة لمنظمة التجارة العالمية وانعكاساتها على البلدان النامية والأقل نمواً (Khaldi khalif, Abdellaoui okba. 2019) إلى نتيجتين رئيسيتين: أولاها أن اتفاق التجارة الحرة يحمل في طياته مزايا تفضيلية جديدة غير مسبوقة للبلدان النامية والأقل نمواً ، وهو خروج كبير عن الممارسات التقليدية لمنظمة التجارة العالمية في هذا الصدد ؛ ثانيًا، هناك شبه إجماع استنادًا إلى العديد من الأبحاث التجريبية، على أن تدابير تيسير التجارة التي يتخذها اتفاق التجارة الحرة لها انعكاسات إيجابية على اقتصاداتها.

* **دراسة Khaldi, Abdellaoui (2022)**: تحلّل هذه الورقة العلاقة بين تيسير التجارة ومعدّل العمالة لعينة تتكون من 24 دولة من البلدان متوسطة الدخل (الشريحة الدنيا) خلال الفترة الزمنية (2007-2019). نحدّد وتقيس تيسير التجارة ب: مؤشّر عبء الإجراءات الجمركية، ربط الشحن البحري، مؤشّر جودة البنية التحتية للميناء، وحركة الحاويات في الموانئ. وقد خلصت الدراسة إلى أنه باستثناء مؤشّر جودة البنية التحتية للميناء الذي ظهر أنّه غير دال إحصائيا، فإنّ جميع متغيرات تيسير التجارة الأخرى لها تأثير عكسي في معدّل العمالة.

1. الطريقة والأدوات:

تم الاعتماد على المنهج الوصفي المعتمد على وصف الظاهرة وتحليل عناصرها، كما تم الاعتماد على المنهج التحليلي أو ما يُصطلح عليه بالمنهج المتكامل في البحوث التطبيقية. وقد تم الاعتماد على قواعد البيانات العالمية المختصة في التجارة الدولية وموضوع تيسير التجارة من اجل استخلاص البيانات وتحليلها.

2. مفاهيم حول تيسير التجارة:

1.2. تعريف تيسير التجارة:

نظرا لأهمية موضوع تيسير التجارة تم تقديم العديد من التعاريف لتيسير التجارة وهذا حسب المدخل المراد دراسته نذكر منها:

التعريف الأول: يعرف تيسير التجارة بأنه يشمل جميع التدابير التي يمكن اتخاذها لتحسين تدفق التجارة بين المنتجين والمستهلكين، من اللوجستيات والنقل إلى التخليص الجمركي، والتمويل، والتأمين، وتكنولوجيا المعلومات. ويغطي هذا التعريف جميع التدابير المتخذة، عند حدود البلدان وخارجها. (اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا. 2017)

التعريف الثاني: تعريف منظمة التجارة العالمية، عرفت تيسير التجارة على أنها "تبسيط ومواءمة إجراءات التجارة الدولية" التي تغطي "الأنشطة والممارسات والإجراءات الشكلية المرتبطة بجمع وعرض وتوصيل ومعالجة البيانات المطلوبة لحركة البضائع في التجارة الدولية". (Margareta.2017)

التعريف الثالث: تعريف المفوضية الأوروبية، تُعرِّف المفوضية تيسير التجارة على أنه " تبسيط ومواءمة إجراءات التجارة الدولية بما في ذلك إجراءات الاستيراد والتصدير، والتي تشير إلى حد كبير إلى الأنشطة (الممارسات والإجراءات الشكلية) التي ينطوي عليها جمع البيانات المطلوبة لعرضها وإبلاغها ومعالجتها من أجل حركة البضائع في التجارة الدولية". (2015.WTO)

2.2. أهمية تيسير التجارة:

تكمن أهمية تيسير التجارة في:

- أن تبسيط الإجراءات وتسهيل خروج ودخول البضائع والسلع يمكن الدول من تحرير تجارتها وانسياب منتجاتها للأسواق العالمية وبالعكس. فالتجارة الدولية تمثل 30 %من الناتج المحلي العالمي، ومن المتوقع أن تصل هذه النسبة إلى 50 % بحلول عام 2020 نتيجة للتطورات السريعة في نظم المعلومات والاتصالات. (الحمودي. 2009)
- تؤدي الكلفة المنخفضة للنقل إلى تحسين قدرة المؤسسات على رفع الأجور، مما ينعكس إيجابياً على مستويات تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر، وتنمية المؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحجم التي تعتبر المحرك الأساسي لعجلة التنمية والتشغيل في البلدان ذات الاقتصاديات الانتقالية. كما يؤثر انخفاض تكاليف النقل في تقليل كلفة الإنتاج نتيجة انخفاض مجمل التكلفة اللوجستيه. (الحمودي. 2009)
- التطورات السريعة والمتلاحقة في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، ما أدى إلى سرعة في الإنجاز، وانخفاض ملحوظ في التكاليف، وزيادة ملموسة في كفاءة النظم التجارية ونقل السلع موضوع التجارة.
- زيادة وتيرة الاتفاقيات التجارية الإقليمية والثنائية، وتشمل هذه الاتفاقيات التزامات كثيرة ومعقدة تتعلق بالإجراءات الجمركية. ومن هنا أهمية تسهيل التجارة لتيسير وتبسيط الإجراءات الجمركية على الحدود الدولية.
- الزيادة المطردة في تكاليف العمليات المرتبطة بالتجارة الدولية، سواء في مجال التخليص أو في مجال النقل وغيرهما. ولذا وجب العمل على تخفيض هذه التكاليف من خلال تسهيل التجارة. (اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا. 2005)

3.2. المبادئ الأساسية لتيسير التجارة:

تتمثل المبادئ الأساسية لتيسير التجارة في أربعة مبادئ وهي: (مرشد تنفيذ تيسير التجارة. 2022)

1.3.2 الشفافية: داخل الحكومة تعزز الانفتاح ومساءلة الحكومات والإدارات عن الأفعال. وهي تستلزم الإفصاح عن المعلومات على نحو يمكِّن الجمهور من الاطلاع عليها بيسر واستخدامها. وقد تتضمن هذه المعلومات القوانين، واللوائح، والقرارات الإدارية ذات الصبغة العامة، والميزانيات، والقرارات المتعلقة بالمشتريات، والاجتماعات. كما ينبغي نشر المعلومات القانونية وبثها، إن أمكن، قبل تطبيقها للسماح للأطراف المعنية بالإحاطة بها وإجراء التغييرات الضرورية وفقاً لها. علاوة على ذلك، يجب دعوة أصحاب المصلحة المعنيين والجمهور للمشاركة في العملية التشريعية بآرائهم ووجهات نظرهم في القوانين المقترحة قبل نفاذها.

2.3.2. التبسيط: هو إزالة كل العناصر غير الضرورية والازدواجية في رسميات، وعمليات، وإجراءات التجارة. وينبغي أن يتم ذلك بناءً على الوضع القائم الساري حالياً.

3.3.2. التناغم: هو جعل الإجراءات، والعمليات، والمستندات الوطنية متسقة مع الأعراف والمعايير والممارسات الدولية. ويمكن أن يتأتى ذلك من تبني وتنفيذ نفس معايير الدول الشريكة، إما كجزء من عملية اندماج إقليمية، أو نتيجة لقرارات يتخذها القائمون على الأعمال.

4.3.2. توحيد المعايير: هو عمليات استحداث أنساق للممارسات، والإجراءات، والمستندات والمعلومات التي اتفقت عليها مختلف الأطراف. وتستخدم المعايير من ثمّ لجعل الممارسات، والأساليب متسقة ومتناغمة في نهاية المطاف.

4.2 المنظمات والاتفاقيات الدولية والبرامج التي تتناول تيسير التجارة: (اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا. 2005)

هناك عديد من المنظمات التي تهتم بموضوع تيسير التجارة لما له من أهمية على المستوي المحلي والاقليمي والدولي، فمنها من عقدت اتفاقيات دولية لها تأثير مباشر على تيسير التجارة، وأخرى بذلت مجهودات وجهود كبيرة في مجال تيسير التجارة نذكر منها:

– المنظمة التجارة العالمية: فقد عقدت عددا من الاتفاقيات التي لها تأثير مباشر على تيسير التجارة منها:

– اتفاقا بشأن إجراءات تراخيص الاستيراد صمم للتأكيد على أن تكون عمليات إدارة نظام تراخيص الاستيراد غير تمييزية وطبيعية ولا تعيق التجارة؛

– اتفاق التخمين الجمركي؛

– اتفاقا بشأن الحواجز التقنية أمام التجارة؛

– اتفاقا بشأن الفحص قبل الشحن؛

– الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات؛

– اتفاقية الجات 1994، التي ورثت عن الجات 1947 بعض المواد التي لها علاقة مباشرة بتسهيل التجارة وإن لم تدرج تحت عنوان تسهيل التجارة.

– **منظمة الجمارك العالمية**: فغالبا ما تتمحور مهمتها الرسمية وأنشطتها حول تيسير التجارة، وقد عقدت عدة اتفاقيات في هذا المجال مثل:

– اتفاقية كيوتو وهي الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق إجراءات الجمارك؛

– برنامج إصلاح وتحديث الجمارك؛

– الاعلان الخاص للمنظمة الجمركية العالمية بخصوص الاستقامة في المعاملات الجمركية أو ما يسمى بإعلان أروشا، الذي يهدف إلى تحقيق النزاهة في الخدمات التجارية بمكافحة الفساد في إدارات الجمارك.

وهناك برامج أخرى تتعلق بتيسير التجارة في منظمة الجمارك العالمية والبنك الدولي.

كما هناك منظمات دولية أخرى تهتم بتيسير التجارة مثل: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، مركز التجارة الدولية، لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، بالإضافة إلى لجان الأمم المتحدة الأخرى، الاتحاد الأوروبي، جامعة الدول العربية، مجلس التعاون الاقتصادي في آسيا والمحيط الهادي (أبيك)، ومنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية في أوروبا وغيرها.

5.2. مؤشرات تيسير التجارة:

يتوفر لدول كثيرة نطاق من المؤشرات ومجموعات البيانات الخاصة بتيسير التجارة. ولكنَّ اختيار المؤشرات المناسبة يعتمد على الاستخدام المراد. حيث يمكن التفريق بين المؤشرات المستخدمة لأغراض قياس الأداء، أو لتحليل الوضع، أو تقييم الأداء وقياسه. ويتمثل الفارق بين هذه المؤشرات في مستوى التقييم وتفاصيله إضافة إلى تعريف البيانات والمصادر.

ونظراً لتمتع موضوع التجارة بأبعاد متعددة، يجب الأخذ بالحسبان مجموعة من التأثيرات المناسبة لقياس مستوى تيسير التجارة ووجوده. قد تتجلى مظاهر تيسير التجارة في تأثيرات متنوعة مثل انخفاض حالات التأخير على المعابر الحدودية، أو تحسُّن عملية استهداف الشحنات ذات المخاطر، أو ارتفاع إنتاجية الموظفين، أو تعبئة المستندات على الإنترنت. إذن، مؤشرات تيسير التجارة هي مؤشرات تصف جوانب مختلفة من تيسير التجارة وتفسّرها.

وتميل أكثر المؤشرات استخداماً إلى التركيز على الجوانب التالية: (مرشد تنفيذ تيسير التجارة. 2022)

– الزمن اللازم لإتمام إجراءات أو عمليات رئيسية، مثل الافراج عن السلع على المراكز الحدودية؛

– التكاليف، التي عادة ما تأتي على هيئة تكاليف نقل أو شحن؛

– عدد المستندات، مثل المستندات المطلوبة لتخليص السلع؛

– توافر البنى التحتية اللازمة للنقل وخدماته؛

– انتشار حكم القانون أو مستوى الفساد.

هنالك العديد من المؤشرات لتيسير التجارة وسنتطرق إلى مجموعة منها وهي كالتالي: (Yann Duval. 2015)

1.5.2. مؤشرات تيسير التجارة الصادرة عن منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية: وتشمل أحد عشر بُعدًا سياسا هي:

– توافر المعلومات – مشاركة المجتمع التجاري – الأحكام المسبقة – إجراءات الاستئناف – الرسوم والنفقات – الشكليات / المستندات – الشكليات/الأتمتة – الشكليات/الإجراءات – التعاون الداخلي – التعاون الخارجي – الحكم والنزاهة.

2.5.2. مؤشرات ممارسة أنشطة الأعمال عبر الحدود الصادر عن البنك الدولي: وتشمل مؤشر ترتيب التجارة عبر الحدود، مؤشر الامتثال للحدود: الوقت والتكلفة للتصدير / الاستيراد، مؤشر الامتثال الوثائقي: الوقت والتكلفة للتصدير / الاستيراد، مؤشر النقل الداخلي: الوقت والتكلفة للتصدير / الاستيراد.

3.5.2. مؤشر أداء الخدمات اللوجستية الصادر عن البنك الدولي: وتشمل مؤشر الأداء اللوجستي الدولي، مؤشر الأداء اللوجستي المحلي (البيئة والمؤسسات)، مؤشر الأداء اللوجستي المحلي (الأداء).

4.5.2. مؤشر ربط الشحن البحري الصادر عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية: ويتكون مؤشر ربط الشحن البحري من 05 مكونات وهي: عدد السفن، إجمالي القدرة الاستيعابية للحاويات لتلك السفن، الحد الأقصى لحجم السفينة، عدد الخدمات، عدد الشركات التي تنشر سفن الحاويات على الخدمات من وإلى موانئ الدولة.

5.5.2. مؤشر التوصيل الثنائي للشحن البحري الصادر عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية: ويتكون مؤشر التوصيل الثنائي للشحن البحري من 05 مكونات وهي: الشحنات، التوصيلات المباشرة المشتركة، الوسط الهندسي للوصلات المباشرة، مستوى المنافسة في خدمات الشحن، حجم السفن.

6.5.2. مؤشرات تمكين التجارة العالمي الصادر عن المنتدى الاقتصادي العالمي: ويتكون من إدارة الحدود، كفاءة وشفافية إدارة الحدود: مؤشر الخدمات الجمركية. البنية التحتية للنقل (وتتكون من المؤشرات التالية: كيلومترات مقاعد شركات الطيران المتاحة، جودة البنية التحتية للنقل الجوي، جودة البنية التحتية للسكك الحديدية، مؤشر ربط الشحن البحري، جودة البنية التحتية للموانئ، مؤشر جودة الطرق، جودة الطرق)، البنية التحتية خدمات النقل (مؤشر الأداء اللوجستي الدولي((سهولة وتكلفة الشحن، الكفاءة اللوجستية، القدرة على التتبع والتعقب، توقيت الشحنات إلى الوجهة))، كفاءة الخدمة البريدية، كفاءة تغيير وسيلة النقل).البنية التحتية توافر واستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات (اشتراكات الهاتف الخلوي المتنقل، مستخدمي الإنترنت، اشتراكات الإنترنت ذات النطاق العريض الثابت، اشتراكات النطاق العريض المتنقل، استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في المعاملات التجارية، استخدام الإنترنت للمعاملات التجارية بين المستهلكين، فهرس الخدمات الحكومية عبر الإنترنت).

3. النتائج ومناقشتها:

سنتناول تقدم مجموعة من الدول محل الدراسة ضمن تدابير تيسير التجارة من خلال التفصيل في مؤشرات تدابير تيسير التجارة للبنية الناعمة ومؤشرات تدابير تيسير التجارة للبنية الصلبة. سيتم الاعتماد على مجموعة من المتغيرات وهي: مؤشرات تدابير تيسير التجارة للبنية التحتية الناعمة (الاستثمارات المتعلقة بالإجراءات الإدارية على مستوى الحدود)، تهدف كفاءة الحدود والنقل إلى تحديد مستوى كفاءة الجمارك والنقل الداخلي الذي ينعكس في الوقت والتكلفة وعدد المستندات اللازمة لإجراءات التصدير والاستيراد. ومؤشرات تدابير تيسير التجارة للبنية التحتية الصلبة (المؤشرات المتعلقة بالبنية التحتية الصلبة مثل الموانئ، وسائل النقل داخل البلاد (الطرق، السكك الحديدية، الخ) وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات)، وهو يقيس البنية التحتية المادية مستوى تطوير وجودة الموانئ والمطارات والطرق والبنية التحتية للسكك الحديدية.

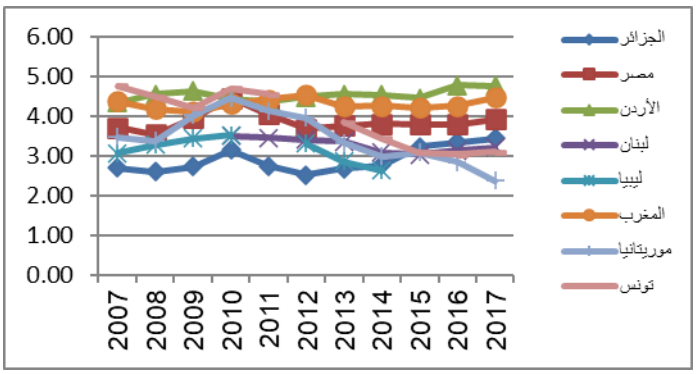
1.3. تحليل مستويات تدابير تيسير التجارة للبنية الناعمة:

1.1.3 مؤشر عبء الإجراءات الجمركية:

يقيس عبء الإجراءات الجمركية تصورات مديري الأعمال عن كفاءة الإجراءات الجمركية في بلادهم. يتراوح التصنيف من 1 إلى 7 ، مع وجود درجة أعلى تشير إلى كفاءة أكبر. البيانات مأخوذة من استطلاع الرأي التنفيذي للمنتدى الاقتصادي العالمي، والذي تم إجراؤه على مدار 30 عامًا بالتعاون مع 150 معهدًا شريكًا. ضمت جولة عام 2009 أكثر من 13000 مشارك من 133 دولة. يتبع أخذ العينات تصنيفًا طبقيًا مزدوجًا بناءً على حجم الشركة وقطاع النشاط. يتم جمع البيانات عبر الإنترنت أو من خلال المقابلات الشخصية. يتم تجميع الردود باستخدام المتوسط المرجح للقطاع. يتم دمج بيانات العام الأخير مع بيانات العام السابق لإنشاء متوسط متحرك لمدة عامين. قام المستطلعون بتقييم كفاءة الإجراءات الجمركية في بلادهم. أدنى درجة (1) تصنف الإجراء الجمركي بأنه غير فعال للغاية ، وأعلى درجة (7) تعتبر فعالة للغاية. (trading economics. 2022)

بالاعتماد على البيانات التي تم الحصول عليها من موقع البنك الدولي تم تقدم هذا التمثيل البياني.

الشكل رقم (1): مؤشر عبء الإجراءات الجمركية للدول محل الدراسة للفترة 2007–2017:



المصدر : من إعداد الباحثين بناء على بيانات البنك الدولي

من التمثيل البياني نلاحظ أن الأردن حققت أعلى درجة فعالية في قيمة مؤشر عبء الإجراءات الجمركية سنة 2016 بـ: 4,79، بينما سجلت موريتانيا أدنى درجة فعالية وتقدر بـ: 2,37 سنة 2017.

أحتلت الأردن والمغرب الصادرة في مجموعة الدراسة في كفاءة الإجراءات الجمركية خلال فترة الدراسة حيث تراوحت قيمهما بين 4,12 و4,79. بينما مصر احتلت المرتبة الموالية تحسنت لتصل سنة 2004 إلى 4,47 ثم تراجعت لتحقق سنة 2017 قيمة 3,93.

أما الجزائر سجلت قيم لمؤشر عبء الإجراءات الجمركية تتراوح بين 2,71 و3,44 خلال فترة الدراسة وهي في تحسن في كفاءة الإجراءات الجمركية. تونس ولبنان شهدتا انخفاض في قيم المؤشر خلال فترة الدراسة لتصلا إلى 3,11 و3,22 على التوالي في سنة 2017. وفي المركز الأخير موريتانيا التي تحسنت لتصل سنة 2010 إلى 4,46 ثم تراجعت لتحقق سنة 2017 قيمة 2,37، وليبيا فقد تحسنت لتصل سنة 2010 إلى 3,52 ثم تراجعت لتحقق سنة 2014 قيمة 2,64 أما باقي سنوات الدراسة فهي مفقودة.

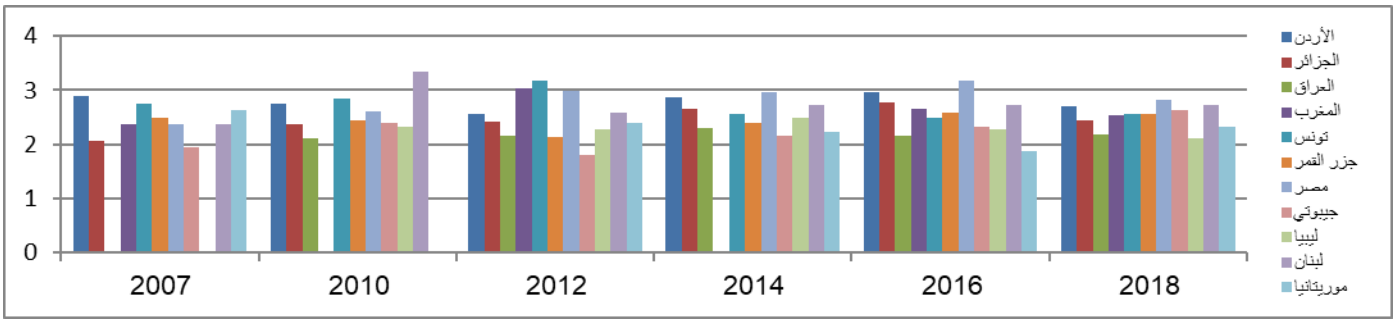
إن الأردن والمغرب حققتا مستوى جيد في تنفيذ تدابير تيسير التجارة على مستوى هذا المؤشر، أما الجزائر ومصر وتونس ولبنان فقد حققوا مستويات متوسطة في تنفيذ تدابير تيسير التجارة على مستوى هذا المؤشر، في حين حققت كل من ليبيا وموريتانيا مستويات منخفضة في تنفيذ تدابير تيسير التجارة على مستوى هذا المؤشر.

2.1.3. مؤشر أداء الخدمات اللوجستية: الإجمالي (1 = منخفض إلى 5 = مرتفع):

تعكس النتيجة الإجمالية لمؤشر الأداء اللوجستي التصورات الخاصة بالخدمات اللوجستية لدولة ما بناءً على كفاءة عملية التخليص الجمركي، وجودة البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل، وسهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية، وجودة الخدمات اللوجستية، والقدرة على تتبع الشحنات وتعقبها، وتكرارها. مع وصول الشحنات إلى المرسل إليه خلال الوقت المحدد. يتراوح المؤشر من 1 إلى 5، مع درجة أعلى تمثل أداءً أفضل. البيانات مأخوذة من استطلاعات مؤشر الأداء اللوجستي التي أجراها البنك الدولي بالشراكة مع المؤسسات الأكاديمية والدولية والشركات الخاصة والأفراد العاملين في مجال الخدمات اللوجستية الدولية. غطت جولة عام 2009 من الدراسات الاستقصائية أكثر من 5000 تقييم قطري من قبل ما يقرب من 1000 وكيل شحن دولي. يقوم المشاركون بتقييم ثمانية أسواق على ستة أبعاد أساسية على مقياس من 1 (الأسوأ) إلى 5 (الأفضل). يتم اختيار الأسواق بناءً على أهم أسواق التصدير والاستيراد في بلد المستجيب ، والاختيار العشوائي ، وبالنسبة للبلدان غير الساحلية ، البلدان المجاورة التي تربطها بالأسواق الدولية. يتم حساب متوسط الدرجات للمناطق الستة عبر جميع المستجيبين ويتم تجميعها في درجة واحدة باستخدام تحليل المكونات الرئيسية. (worldbank; 2022)

بالاعتماد على البيانات التي تم الحصول عليها من موقع البنك الدولي تم تقدم هذا التمثيل البياني.

الشكل رقم (2): مؤشر أداء الخدمات اللوجستية: الإجمالي للدول محل الدراسة للفترة 2007–2018:



المصدر : من إعداد الباحثين بناء على بيانات البنك الدولي

من التمثيل البياني نلاحظ أن لبنان حققت أفضل قيمة في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية الإجمالي سنة 2010 بـ: 3,34 إلا أنها انخفضت سنة 2012 ثم تحسنت سنة 2014 لتستقر عند القيمة 2,72. أما أدنى قيمة في المؤشر سجلتها جيبوتي سنة 2012 بمقدار 1,8 ثم تحسنت واستمرت في التحسن لتصل إلى 2,63 سنة 2018.

الأردن ومصر استمرتا في التحسن لتصل إلى أفضل قيمة لهما في أداء الخدمات اللوجستية الإجمالي سنة 2016 بـ: 2,96 و3,18 على التوالي ثم انخفضتا سنة 2018 لتصلا إلى 2,69 و2,82 على التوالي. أما المغرب وتونس فهما من أفضل دول المجموعة حيث سجلت أفضل قيمة لهما سنة 2012 بـ: 3,03 و3,17 على التوالي ثم تراجعتا لتصلا إلى 2,54 و2,57 سنة 2018.

كذالك الجزائر وجزر القمر سجلتا تحسن ثم انخفاض ليصلا سنة 2018 إلى 2,45 و2,56. أما موريتانيا سجلت أفضل قيمة لها سنة 2007 بـ: 2,63 ثم استمرت بالتدهور لتصل إلى أدنى قيمة لها سنة 2016 بـ: 1,87 ثم تحسنت لتسجل 2,33 سنة 2018.

العراق استمرت في التحسن لتصل إلى أفضل قيمة لها سنة 2014 بـ: 2,30 بعدها انخفضت ثم تحسنت لتحقق قيمة 2,18 سنة 2018. أما ليبيا فسجلت تذبذب في قيم مؤشر أداء الخدمات اللوجستية الإجمالي لتحقق أفضل قيمة لها سنة 2014 بـ: 2,50 لتنخفض بعدها لتصل إلى 2,11 سنة 2018.

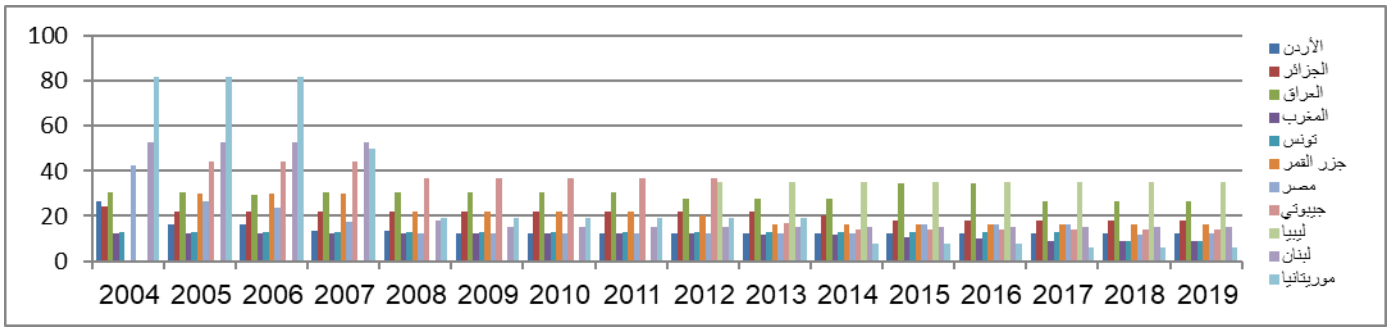
إن أغلب دول الدراسة حققت مستويات متوسطة في تنفيذ تدابير تيسير التجارة على مستوى هذا المؤشر، ماعدا الجزائر وليبيا والعراق وموريتانيا فقد حققوا مستويات منخفضة في تنفيذ تدابير تيسير التجارة على مستوى هذا المؤشر.

3.1.3. مؤشر الوقت اللازم لبدء عمل تجاري (أيام):

الوقت المطلوب لبدء عمل تجاري هو عدد الأيام التقويمية اللازمة لإكمال الإجراءات لتشغيل الأعمال التجارية بشكل قانوني. إذا كان من الممكن تسريع إجراء ما بتكلفة إضافية ، يتم اختيار الإجراء الأسرع ، بغض النظر عن التكلفة.

يتم جمع البيانات من قبل البنك الدولي من خلال مسح موحد يستخدم حالة عمل بسيطة لضمان إمكانية المقارنة عبر الاقتصادات بمرور الوقت – مع افتراضات حول الشكل القانوني للعمل وحجمه وموقعه وطبيعة عملها. تتم إدارة الاستطلاعات من خلال أكثر من 9000 خبير محلي، بما في ذلك المحامون ومستشارو الأعمال والمحاسبون ووكلاء الشحن والمسؤولون الحكوميون وغيرهم من المهنيين الذين يديرون بشكل روتيني أو يقدمون المشورة بشأن المتطلبات القانونية والتنظيمية. يواجه رواد الأعمال حول العالم مجموعة من التحديات. واحد منهم هو التنظيم غير الفعال. يقيس المؤشر الإجراءات والوقت والتكلفة والحد الأدنى لرأس المال المدفوع المطلوب لشركة ذات مسؤولية محدودة صغيرة أو متوسطة الحجم لبدء العمل بشكل رسمي. (index mundi; 2022)

الشكل رقم (3): مؤشر الوقت اللازم لبدء عمل تجاري للدول محل الدراسة للفترة 2004–2019



المصدر : من إعداد الباحثين بناء على بيانات البنك الدولي

من التمثيل البياني نلاحظ أن موريتانيا كانت تحتل المرتبة الأخيرة في عدد الايام التقويمية اللازمة لإكمال الاجراءات لتشغيل الأعمال التجارية بشكل قانوني من سنة 2004 إلى 2006 بـ: 82 يوم ثم قامت بتحسين وتسريع الاجراءات لتقلص المدة تدريجيا لتصل إلى 6 أيام ابتداء من سنة 2017، وبذلك احتلت المركز الأول. أما المغرب فمدة الإجراءات كانت تستغرق 12 يوم في الفترة 2004-2012 لتقوم بتسريع الاجراءات تدريجيا لتصل المدة إلى 9 أيام سنة 2017. وتونس في الفترة 2004-2017 كانت مدة الاجراءات 13 يوم وفي سنة 2018 تقلصت المدة إلى 9 أيام.

مرت مصر بعدة مراحل وسجلت تذبذبا في عدد الأيام اللازمة لإكمال الاجراءات ففي سنة 2004 كانت المدة 42,5 يوم ثم تقلصت لتصل إلى 12,5 يوم حتى سنة 2014 لتزيد بعدها ثم تنخفض إلى 11 يوم سنة 2018، إلا أنها في السنة الموالية زادت المدة وأصبحت 12,5 يوم. بينما الأردن قامت بتحسين وتسريع الاجراءات لتقلص المدة تدريجيا لتصل إلى 12,5 يوم ابتداء من سنة 2009، وكذالك جيبوتي ولبنان وجزر القمر والجزائر قاموا بتحسين وتسريع الاجراءات لتقلص المدة تدريجيا لتصل إلى 14 و15 و16 و18 يوم على التوالي ابتداء من سنة 2014 و2009 و2013 و2015 على التوالي.

العراق سجلت تذبذبا في عدد الأيام اللازمة لإكمال الاجراءات في الفترة 2004-2016 لتستقر عند المدة 26,5 يوم ابتداء من سنة 2017، أما ليبيا فكانت مستقرة عند المدة 35 يوم في الفترة 2012-2019.

حققت أغلبية دول الدراسة تقدما وتحسنا في مستوى تنفيذ تدابير تيسير التجارة على مستوى هذا المؤشر، وهي تسعى جميعها إلى التحسين المستمر في الاجراءات لتحسن من الوقت اللازم لبدء عمل تجاري.

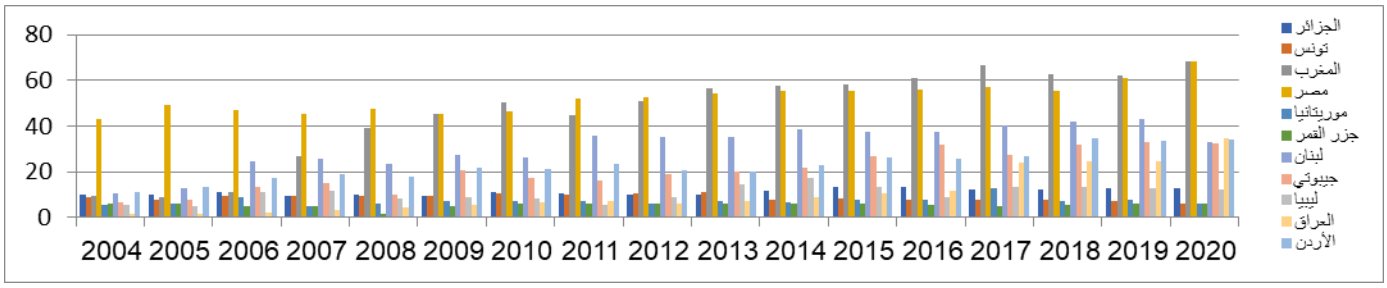
2.3. تحليل مستويات تدابير تيسير التجارة للبنية الصلبة:

1.2.3 مؤشر ربط الشحن البحري:

يلتقط مؤشر ربط الشحن البحري مدى جودة اتصال البلدان بشبكات الشحن العالمية. وقد تم حسابها من قبل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استناداً إلى خمسة مكونات لقطاع النقل البحري وهي :عدد السفن، وسعة الحاويات، والسعة القصوى للسفينة، وعدد الخدمات، وعدد الشركات التي تقوم بتشغيل سفن الحاويات في موانئ البلد. بالنسبة لكل مكون يتم قسمة القيمة الخاصة بكل بلد على القيمة القصوى لكل مكون عام 2004، والمكونات الخمسة هي متوسط القيمة الخاصة بكل بلد، ويتم قسمة المتوسط على أقصى متوسط عام 2004 ثم يضرب في 100. ويحقق المؤشر قيمة لكل بلد تعادل المائة مع بلوغ أقصى متوسط للمؤشر عام 2004. تأتي البيانات الأساسية من موقع دورية "كونتينيريزيشن إنترناشيونال " Containerisation International على الإنترنت. (index mundi; 2022)

بالاعتماد على البيانات التي تم الحصول عليها من موقع البنك الدولي تم تقدم هذا التمثيل البياني.

الشكل رقم (4): مؤشر ربط الشحن البحري للدول محل الدراسة للفترة 2004-2020



المصدر : من إعداد الباحثين بناءا على بيانات البنك الدولي

من الشكل البياني نلاحظ أن أعلى قيمة لمؤشر ربط الشحن البحري حققتها مصر وتقدر بـ: 68,509 في سنة 2020 وتليها المغرب بـ: 68,052 في نفس السنة، إلا أن مصر تراوحت قيمها بين 42,860-68,509 أما المغرب فتراوحت بين 8,680-68,052، وتعتبر مصر والمغرب هما من بين أحسن الدول في قطاع النقل البحري في مجموعة الدراسة، بينما أقل قيمة كانت للعراق بـ: 1,4 سنة 2004 ثم تحسنت لتصل إلى 34,393 سنة 2020. جيبوتي والأردن فهم في تحسن خلال فترة الدراسة حيث تراوحت قيمهم بين 6,750- 34,472، على عكس تونس وموريتانيا وجزر القمر فهي تعاني في هذا القطاع حيث سجلت نسب تتراوح بين 1,509-12,605. أما لبنان فتراوحت نسبها

بين 10,57-43,173. أما الجزائر فقد حققت قيم لمؤشر ربط الشحن البحري تتراوح بين 9,297-13,456 في حين ليبيا قيمها بين 5,17-17,104، إلا أن قيمهم متذبذبة.

إن مصر والمغرب حققتا مستوى جيد في تنفيذ تدابير تيسير التجارة على مستوى هذا المؤشر، بينما حققت كل من الجزائر وتونس وموريتانيا وجزر القمر وليبيا مستويات منخفضة في تنفيذ تدابير تيسير التجارة على مستوى هذا المؤشر. أما جيبوتي ولبنان والعراق والأردن فقد حققوا مستويات متوسطة في تنفيذ تدابير تيسير التجارة على مستوى هذا المؤشر.

2.2.3. مؤشر الاشتراكات الخلوية المتنقلة:

اشتراكات الهاتف الخلوي المتنقل هي اشتراكات في خدمة عامة للهاتف المحمول توفر الوصول إلى شبكة الهاتف العامة العمومية باستخدام التكنولوجيا الخلوية. يتضمن المؤشر (وينقسم إلى) عدد اشتراكات الدفع الآجل ، وعدد الحسابات المدفوعة مقدمًا النشطة (أي التي تم استخدامها خلال الأشهر الثلاثة الماضية). ينطبق المؤشر على جميع الاشتراكات الخلوية المتنقلة التي تقدم الاتصالات الصوتية. وهو يستثني الاشتراكات عبر بطاقات البيانات أو أجهزة المودم USB والاشتراكات في خدمات البيانات المتنقلة العامة والراديو المتنقل الخاص عبر قنوات الاتصال والتليفون وخدمات الاستدعاء الراديوي والقياس عن بُعد. (worldbank; 2022)

بالاعتماد على البيانات التي تم الحصول عليها من موقع البنك الدولي تم تقدم هذا التمثيل البياني.

الشكل رقم (5): مؤشر الاشتراكات الخلوية المتنقلة للدول محل الدراسة للفترة 2004-2020

المصدر : من إعداد الباحثين بناءا على بيانات البنك الدولي

نلاحظ من خلال التمثيل البياني أن ليبيا حققت أكبر معدل في مؤشر الاشتراكات الخلوية المتنقلة بـ: 175,873 سنة 2010 إلا أنها تراجعت لتصل إلى 42,525 سنة 2020، بينما حققت جزر القمر معدل يقدر بـ: 1,403 سنة 2004 وهو أقل معدل خلال فترة الدراسة ثم تحسنت لتصل إلى 89,878 سنة 2020.

وقد احتلت الصدارة كل من المغرب وتونس في معدل مؤشر الاشتراكات الخلوية المتنقلة خلال فترة الدراسة حيث تتراوح بين 31,004-133.894، بينما الجزائر وموريتانيا فهما في تحسن مستمرة وحققا معدلات تتراوح بين 14,935-116,004.

أما مصر والأردن فقد تميزا بتحسن ثم تراجعا قليلا حيث تراوحت معدلاتهما بين 10,304-148,900، في حين لبنان حققت معدلات تتراوح بين 19,356-71,298.

حقق العراق تحسن في المؤشر ثم شبه استقرار حيث تراوحت معدلاته بين2,181-97,868، وسجلت جيبوتي تحسن مستمر إلا أنه كان ببطء حيث تراوحت معدلاتها بين 4,469-43,931.

حققت أغلبية دول الدراسة تقدما في مستوى تنفيذ تدابير تيسير التجارة على مستوى هذا المؤشر، وهي تسعى جميعها إلى تحسين خدماتها من أجل زيادة الاشتراكات الخلوية المتنقلة.

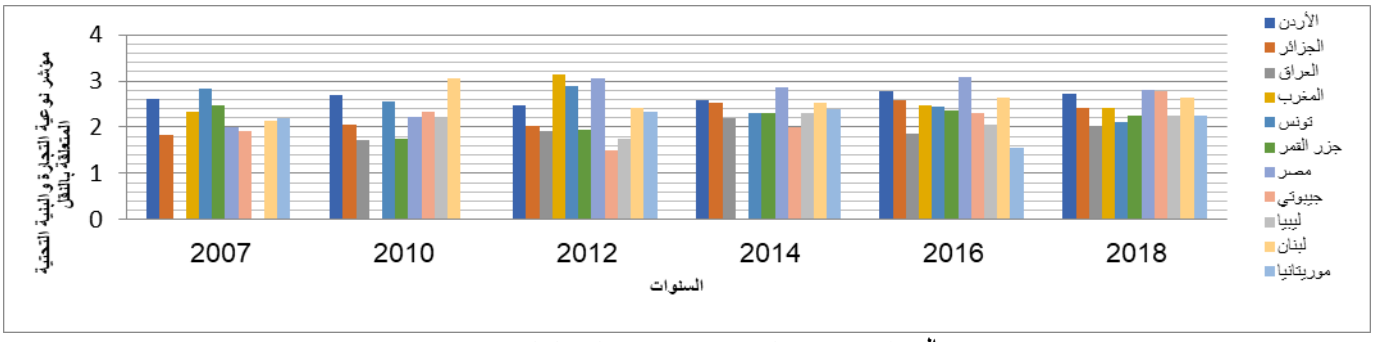
3.2.3 مؤشر أداء الخدمات اللوجستية: نوعية التجارة والبنية التحتية المتعلقة بالنقل (1 = منخفض إلى 5 = مرتفع):

يعكس مؤشر الأداء اللوجستي تصورات أداء الخدمات اللوجستية لدولة ما بناءً على ستة مكونات. يشتمل مكون "جودة البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل" على نتائج من سؤال الدراسة الاستقصائية "تقييم جودة البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل (مثل الموانئ والسكك الحديدية والطرق وتكنولوجيا المعلومات) في البلد [x]." تتراوح الدرجات من 1 إلى 5 ، مع درجة أعلى تمثل أداءً أفضل. البيانات مأخوذة من استطلاعات مؤشر الأداء اللوجستي التي أجراها البنك الدولي بالشراكة مع المؤسسات الأكاديمية والدولية والشركات الخاصة والأفراد العاملين في مجال الخدمات اللوجستية الدولية. غطت جولة عام 2018 من الاستطلاعات ما يقرب من 6000 تقييم قطري من قبل حوالي 1000 وكيل

شحن دولي. قام المشاركون بتقييم ثمانية اقتصادات على ستة أبعاد أساسية على مقياس من 1 (الأسوأ) إلى 5 (الأفضل). يتم اختيار الاقتصادات بناءً على أهم أسواق التصدير والاستيراد في بلد المستجيب ، والاختيار العشوائي ، وبالنسبة للبلدان غير الساحلية ، البلدان المجاورة التي تربطها بالأسواق الدولية. يتم حساب متوسط الدرجات للمناطق الستة عبر جميع المستجيبين ويتم تجميعها في درجة واحدة باستخدام تحليل المكونات الرئيسية. (worldbank; 2022)

بالاعتماد على البيانات التي تم الحصول عليها من موقع البنك الدولي تم تقدم هذا التمثيل البياني.

الشكل رقم (6): مؤشر أداء الخدمات اللوجستية: نوعية التجارة والبنية التحتية المتعلقة بالنقل للدول محل الدراسة للفترة 2007-2018:



المصدر : من إعداد الباحثين بناء على بيانات البنك الدولي

نلاحظ من خلال التمثيل البياني أن المغرب في سنة 2012 حققت أفضل معدل في جودة أداء الخدمات اللوجستية: نوعية التجارة والبنية التحتية المتعلقة بالنقل بـ: 3,14 ثم تراجعت لتصل إلى 2,43 سنة 2018، بينما مصر في سنتي 2012 و2016 حققت معدل 3,07، بينما جيبوتي سجلت أقل معدل سنة 2012 ويقدر بـ: 1,51.

أفضل الدول في جودة أداء الخدمات اللوجستية: نوعية التجارة والبنية التحتية المتعلقة بالنقل في مجموعة الدراسة خلال فترة الدراسة هم مصر وجيبوتي والأردن حيث تراوح معدل مصر بين 2-3,07 وجيبوتي بين 1,51-2,79 والأردن بين 2,48-2,77، وفي سنة 2018 حققوا على التوالي المعدلات التالية: 2,82 و2,79 و2,72. ثم الجزائر والمغرب ولبنان حيث يتراوح معدل الجزائر بين 1,83-2,58 والمغرب بين 2,33-3,14 ولبنان بين 2,14-3,05، وفي سنة 2018 حققوا على التوالي المعدلات التالية: 2,42 و 2,43 و2,64. أما ليبيا فتتراوح معدلاتها بين 1,75-2,29 وجزر القمر بين 1,76-2,46 وموريتانيا بين 1,54-2,40، وفي سنة 2018 حققوا على التوالي المعدلات التالية:2,25 و2,25 و2,26. وفي الأخير العراق حققت معدلات تتراوح بين 1,73-2,03 وتونس بين 2.1-2,88، وفي سنة 2018 حققوا على التوالي المعدلات التالية: 2,03 و2,1.

إن أغلب دول الدراسة حققت مستويات متوسطة في تنفيذ تدابير تيسير التجارة على مستوى هذا المؤشر، ماعدا تونس والعراق فقد حققتا مستوى منخفض في تنفيذ تدابير تيسير التجارة على مستوى هذا المؤشر.

الخلاصة:

تناولنا في هذه الدراسة تحليل مستوى تنفيذ تدابير تيسير التجارة في مجموعة من الدول العربية النامية ذات الدخل المتوسط وهي: الجزائر، تونس، المغرب، مصر، موريتانيا، الضفة الغربية وقطاع غزة، جزر القمر، لبنان، جيبوتي، ليبيا، العراق والأردن، للفترة 2004-2020، وقد تم الاعتماد في هذه الدراسة على مؤشرات تيسير التجارة للبنية التحتية الناعمة ومؤشرات تيسير التجارة للبنية التحتية الصلبة. وقد خلصت الدراسة إلى مجموعة من النتائج بحسب المؤشر وهي:

* بالنسبة لمؤشر عب الإجراءات الجمركية فإن الأردن والمغرب حققتا مستوى جيد، بينما الجزائر ومصر وتونس ولبنان فقد حققوا مستويات متوسطة، في حين حققت كل من ليبيا وموريتانيا مستويات منخفضة في تنفيذ تدابير تيسير التجارة لهذا المؤشر.

* حققت أغلب دول الدراسة مستويات متوسطة في تنفيذ تدابير تيسير التجارة المرتبط بأداء الخدمات اللوجستية الإجمالي، ماعدا الجزائر وليبيا والعراق وموريتانيا فقد حققوا مستويات منخفضة.

* بالنسبة لمؤشر الوقت اللازم لبدء عمل تجاري حققت أغلبية دول الدراسة تقدما وتحسنا في مستوى تنفيذ تدابير تيسير التجارة لهذا المؤشر، وهي تسعى جميعها إلى التحسين المستمر في الاجراءات لتحسن من الوقت اللازم لبدء عمل تجاري.

* أما مؤشر ربط الشحن البحري فإن مصر والمغرب حققتا مستوى جيد، بينما حققت كل من الجزائر وتونس وموريتانيا وجزر القمر وليبيا مستويات منخفضة، في حين جيبوتي ولبنان والعراق والأردن حققوا مستويات متوسطة في تنفيذ تدابير تيسير التجارة لهذا المؤشر.

* أما ما تعلق بمؤشر الاشتراكات الخلوية المتنقلة فقد حققت أغلبية دول الدراسة تقدما في مستوى تنفيذ تدابير تيسير التجارة لهذا المؤشر، وهي تسعى جميعها إلى تحسين خدماتها من أجل زيادة الاشتراكات الخلوية المتنقلة.

* بالنسبة لمؤشر أداء الخدمات اللوجستية: نوعية التجارة والبنية التحتية المتعلقة بالنقل فإن أغلب دول الدراسة حققت مستويات متوسطة في تنفيذ تدابير تيسير التجارة لهذا المؤشر، ماعدا تونس والعراق فقد حققتا مستوى منخفض.

الإحالات والمراجع:

* اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، **تنفيذ تدابير تسهيل التجارة في المنطقة العربية**، المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة، 2017، ص03.

* اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، **تسهيل التجارة بالإشارة إلى دول عربية**، الأمم المتحدة، E/ESCWA/GRID/2005/10، نيويورك، 2005.

* بشير الحموي ومحمود بيبلي وآخرون، **التجارة الزراعية السورية 2008–2009**، المركز الوطني للسياسات الزراعية، الجمهورية العربية السورية، ص 148.

* حليس عبد القادر. (2017). دور منظمة الجمارك العالمية في تجسيد اتفاقية تسهيل التجارة الدولية "برنامجMercator ، مجلة رؤى اقتصادية، 7(2)، ص ص29–40. https://www.asjp.cerist.dz/en/article/46837

* **قياس تيسير التجارة** ، مرشد تنفيذ تيسير التجارة، https://tfig.itcilo.org/AR/details.html

*. يامن فوحمة، يحي عبد اللاوي، الطيب عبد اللاوي (2019)، " **أثر تدابير تيسير التجارة في تحقيق التنمية المستدامة في الدول العربية دراسة حالة مجموعة من الدول العربية للفترة 2005–2014**"، ملتقى الدولي: الاتجاهات الحديثة للتجارة الدولية و تحديات التنمية المستدامة نحو رؤى مستقبلية واعدة للدول النامية 02 . 03 ديسمبر 2019، الجزائر: جامعة الشهيد حمه لخضر الوادي.

* . Khaldi khalif, Abdellaoui okba, Mekhzoumi lotfi. (2020) **The impact of trade facilitation measures on economic growth Empirical evidence from middle-income developing economies**, ARED, 07(02), PP 105-118.

* . Khaldi khalif, Abdellaoui okba. (2019). **WTO Trade Facilitation Agreement and its repercussions for Developing and Least Developed Countries.** The International conference on : The recent international trade trends and the challenges of sustainable development "Towards promising future visions for developing countries. PP 1-24.

* . Khaldi khalif, Mekhzoumi-lotfi, Abdellaoui okba. (2022). **TRADE FACILITATION AND EMPLOYMENT EMPIRICAL EVIDENCE FROM MIDDLE-INCOME COUNTRIES.** Economic Researcher Review, 10(01), PP 246-258.

* De Prabir and Ajitava Raychaudhuri, **Trade facilitation and poverty reduction in Asia and the Pacific: A case study of a South Asian economic corridor** , ARTNeT Working Paper No. 131, September, 2013, Bangkok, ESCAP.

* Engman, M. (2005-10-12), "**The Economic Impact of Trade Facilitation**", OECD Trade Policy Papers, No. 21, OECD

* Laping Wu (2013), **Trade Facilitation and Poverty Reduction: China-ASEAN Region Case Study**. ARTNeT Working Paper No. 135. Bangkok: ESCAP, OCTOBRE 2013.

* Margareta Drzeniek Hanouz, Thierry Geiger, Sean Doherty, **The Global Enabling Trade Report 2014**,World Economic Forum, p05.

* Milner, Chris; Morrissey, Oliver; Zgovu, Evious (2008), **Trade facilitation in developing countries,** CREDIT Research Paper, No. 08/05, The University of Nottingham, Centre for Research in Economic Development and International Trade (CREDIT), Nottingham.

* Moïsé, E. and S. Sorescu (2013-03-04), "**Trade Facilitation Indicators: The Potential Impact of Trade Facilitation on Developing Countries' Trade**", OECD Trade Policy Papers، No. 144, OECD Publishing, Paris.

* WTO, World Trade Report 2015, (2015), **"Speeding up trade: benefits and challenges of implementing the WTO Trade Facilitation Agreement"** , Geneva, p 36. https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/wtr15-2a_e.pdf

* Yann Duval, Roberto Maeso and others , **Indicators for Trade Facilitation: A Handbook (Version 1.0)**, Workshop on Trade Facilitation Performance and Monitoring, 2015. Publishing, Paris.

https://data.albankaldawli.org/indicator/IT.CEL.SETS.P2

https://data.worldbank.org/indicator/LP.LPI.OVRL.XQ

https://databank.worldbank.org/metadataglossary/logistics-performance-index-(lpi)/series/LP.LPI.INFR.XQ

https://tradingeconomics.com/seychelles/burden-of-customs-procedure-wef-1-extremely-inefficient-to-7-extremely-efficient-wb-data.html

https://www.indexmundi.com/facts/indicators/IC.REG.DURS

https://www.indexmundi.com/facts/indicators/IS.SHP.GCNW.XQ

الملاحق:

جدول رقم (1) مؤشرات الدراسة ومصادر البيانات

مؤشرات تدابير تيسير التجارة للبنية الناعمة		
المؤشر	التعريف	المصدر
مؤشر عبء الإجراءات الجمركية	عبء الإجراءات الجمركية يقيس تصورات رجال الأعمال لكفاءة بلادهم في الإجراءات الجمركية. يتراوح التصنيف من 1 إلى 7، مع وجود درجة أعلى تشير إلى كفاءة أكبر.	المنتدى الاقتصادي العالمي، تقرير التنافسية العالمية وملفات البيانات.
مؤشر أداء الخدمات اللوجستية: الإجمالي (1 = منخفض إلى 5 = مرتفع)	تعكس النتيجة الإجمالية لمؤشر الأداء اللوجستي التصورات الخاصة بالخدمات اللوجستية لدولة ما بناءً على كفاءة عملية التخليص الجمركي ، وجودة البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل ، وسهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية ، وجودة الخدمات اللوجستية ، والقدرة على تتبع الشحنات وتعقبها ، وتكرارها. مع وصول الشحنات إلى المرسل إليه خلال الوقت المحدد. يتراوح المؤشر من 1 إلى 5 ، مع درجة أعلى تمثل أداءً أفضل.	World Bank and Turku School of Economics, Logistic Performance Index Surveys. Data are available online at: https://lpi.worldbank.org/. Summary results are published in Arvis and others' Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics Performance Index and Its Indicators report.
مؤشر الوقت اللازم لبدء عمل تجاري (أيام)	الوقت اللازم لبدء عمل تجاري هو عدد الأيام التقويمية اللازمة لإكمال الإجراءات لتشغيل نشاط تجاري بشكل قانوني. إذا كان من الممكن تسريع الإجراء بتكلفة إضافية، يتم اختيار الإجراء الأسرع، بغض النظر عن التكلفة.	World Bank, Doing Business project (http://www.doingbusiness.org/).

المصدر: من إعداد الباحثين

جدول رقم (2) مؤشرات الدراسة ومصادر البيانات

مؤشرات تدابير تيسير التجارة للبنية الصلبة		
المؤشر	التعريف	المصدر
مؤشر ربط الشحن البحري:	تشير درجة مؤشر ربط الشحن البحري إلى مدى جودة اتصال الدول بشبكات الشحن العالمية بناءً على حالة قطاع النقل البحري فيها. أعلى قيمة في عام 2004 هي 100.	United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport 2010.
مؤشر الاشتراكات الخلوية المتنقلة (لكل 100 شخص):	اشتراكات الهاتف الخلوي المتنقل هي اشتراكات في خدمة عامة للهاتف المحمول توفر الوصول إلى شبكة الهاتف العامة العمومية باستخدام التكنولوجيا الخلوية.	International Telecommunication Union (ITU) World Telecommunication/ICT Indicators Database
مؤشر أداء الخدمات اللوجستية: نوعية التجارة والبنية التحتية المتعلقة بالنقل (1 = منخفض إلى 5 = مرتفع)	تصور المتخصصين في مجال الخدمات اللوجستية لجودة البنية التحتية ذات الصلة بالتجارة والنقل في البلاد (مثل الموانئ والسكك الحديدية والطرق وتكنولوجيا المعلومات)، على تصنيف يتراوح من 1 (منخفض جدًا) إلى 5 (مرتفع جدًا). يتم حساب متوسط النتائج عبر جميع المستجيبين.	World Bank and Turku School of Economics, Logistic Performance Index Surveys. Data are available online at : http://www.worldbank.org/lpi. Summary results are published in Arvis and others' Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics Performance Index and Its Indicators report

المصدر: من إعداد الباحثين

الجدول (3): مؤشر عبء الإجراءات الجمركية للدول محل الدراسة للفترة 2007–2017:

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
الجزائر	2,71	2,60	2,74	3,16	2,75	2,52	2,69	2,77	3,24	3,35	3,44
مصر	3,72	3,54	3,97	4,47	4,05	3,69	3,76	3,81	3,80	3,80	3,93
الأردن	4,35	4,56	4,64	4,45	4,38	4,49	4,56	4,54	4,47	4,79	4,76
لبنان	..	..	..	3,51	3,47	3,42	3,37	3,08	3,04	3,13	3,22
ليبيا	3,07	3,29	3,45	3,52	..	3,32	2,87	2,64	..	..	..
المغرب	4,38	4,18	4,12	4,32	4,42	4,55	4,25	4,27	4,22	4,26	4,47
موريتانيا	3,47	3,37	4,02	4,46	4,14	3,96	3,32	3,00	3,10	2,85	2,37
تونس	4,77	4,49	4,22	4,71	4,56	..	3,84	3,44	3,09	3,04	3,11

Source: World Development Indicators

الجدول رقم (4): مؤشر أداء الخدمات اللوجستية: الإجمالي للدول محل الدراسة للفترة 2007–2018:

	2007	2010	2012	2014	2016	2018
الأردن	2,89	2,74	2,56	2,873924	2,956611	2,69
الجزائر	2,06	2,36	2,41	2,649451	2,769683	2,45
العراق	..	2,11	2,16	2,29784	2,149902	2,18
المغرب	2,38	..	3,03	..	2,665994	2,54
تونس	2,76	2,84	3,17	2,550996	2,496688	2,57
جزرالقمر	2,48	2,45	2,14	2,402136	2,57914	2,56
مصر	2,37	2,61	2,98	2,965911	3,184964	2,82
جيبوتي	1,94	2,39	1,8	2,149867	2,32254	2,63
ليبيا	..	2,33	2,28	2,496979	2,264495	2,11
لبنان	2,37	3,34	2,58	2,725805	2,717255	2,72
موريتانيا	2,63	..	2,4	2,228909	1,866001	2,33

Source: World Development Indicators

الجدول رقم (5): مؤشر الوقت اللازم لبدء عمل تجاري للدول محل الدراسة للفترة 2004–2019

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
الأردن	26,5	16,5	16,5	13,5	13,5	12,5	12,5	12,5	12,5	12,5	12,5	12,5	12,5	12,5	12,5	12,5
الجزائر	24	22	22	22	22	22	22	22	22	22	20	18	18	18	18	18
العراق	30,5	30,5	29,5	30,5	30,5	30,5	30,5	30,5	27,5	27,5	27,5	34,5	34,5	26,5	26,5	26,5
المغرب	12	12	12	12	12	12	12	12	12	11,5	11,5	10,5	10	9	9	9
تونس	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	9	9
جزرالقمر	..	30	30	30	22	22	22	22	20	16	16	16	16	16	16	16
مصر	42,5	26,5	23,5	17,5	12,5	12,5	12,5	12,5	12,5	12,5	12,5	16,5	16,5	16,5	11,5	12,5
جيبوتي	..	44	44	44	37	37	37	37	37	17	14	14	14	14	14	14
ليبيا	..	..	..	..	..	..	..	..	35	35	35	35	35	35	35	35
لبنان	53	53	53	53	18	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
موريتانيا	82	82	82	50	19	19	19	19	19	19	8	8	8	6	6	6

Source: World Development Indicators

الجدول رقم (6): مؤشر ربط الشحن البحري للدول محل الدراسة للفترة 2004–2020

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
الجزائر	10	9,72	11,020	9,297	10,165	9,589	11,043	10,567	9,908	9,968	11,414	13,109	13,456	12,278	12,095	12,603
تونس	8,76	7,62	9,443	9,273	9,112	9,519	10,278	9,815	10,265	10,837	7,587	8,158	7,551	7,670	7,476	7,185
المغرب	9,39	8,68	11,301	26,847	39,080	45,391	50,298	44,949	50,962	56,473	57,833	58,290	61,191	66,388	62,537	62,045
مصر	42,86	49,23	46,997	45,118	47,409	45,502	46,400	51,773	52,378	54,027	55,627	55,544	56,079	56,928	55,207	61,172
موريتانيا	5,36	5,99	8,614	4,664	5,899	7,014	7,118	6,962	6,198	7,059	6,697	7,430	7,864	12,605	7,194	7,539
جزرالقمر	6,07	5,84	4,987	4,750	1,509	5,110	6,289	6,173	6,195	5,986	6,219	6,229	5,686	5,172	5,316	5,926
لبنان	10,57	12,53	24,525	25,893	23,535	27,117	26,285	35,622	35,188	35,101	38,792	37,388	37,488	40,118	41,914	43,173
جيبوتي	6,76	7,59	13,470	14,941	10,163	20,793	17,433	16,311	19,131	20,016	21,555	26,580	31,596	27,376	31,823	32,699
ليبيا	5,25	5,17	10,838	11,906	8,379	8,898	8,512	5,515	8,776	14,371	17,104	13,384	9,031	13,352	13,091	12,971
العراق	1,4	1,63	1,838	3,110	4,286	5,252	6,394	7,022	6,272	7,047	8,800	10,400	11,441	23,931	24,610	24,266
الأردن	11	13,42	16,990	18,861	17,893	21,990	21,194	23,484	20,474	19,868	23,062	26,468	25,468	26,745	34,472	33,329

Source: World Development Indicators

الجدول رقم (7): مؤشر الاشتراكات الخلوية المتنقلة للدول محل الدراسة للفترة 2004–2020

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
الأردن	29,105	54,421	72,487	76,282	81,043	87,250	91,165	97,647	111,054	121,071	124,371	148,900	102,765	99,156	87,621	77,005	68,488
الجزائر	14,935	41,211	62,418	80,671	77,832	92,630	91,113	97,148	100,385	103,610	111,239	108,809	116,004	110,767	111,665	105,511	103,887
المغرب	31,004	40,691	51,956	64,271	72,346	79,272	98,884	111,507	117,371	125,828	129,019	124,279	118,185	123,425	124,172	127,953	133,894
تونس	37,274	56,207	71,943	76,107	82,598	93,077	104,504	115,321	118,410	116,063	129,109	130,554	126,346	125,370	127,707	126,305	125,673
جزرالقمر	1,403	2,538	5,887	9,679	13,959	18,210	23,964	30,632	39,166	46,864	50,435	54,640	57,113	57,614	59,941	67,602	89,878
مصر	10,304	18,047	23,416	38,467	51,844	68,223	85,379	98,694	112,007	112,783	105,409	101,702	103,541	106,756	95,287	94,972	93,182
جيبوتي	4,469	5,624	5,640	8,634	13,823	15,556	19,711	22,614	24,474	27,638	31,941	34,393	37,159	39,514	41,196	42,511	43,931
لبنان	19,356	21,145	23,246	26,430	29,949	49,663	57,816	66,448	67,812	65,698	70,073	71,298	63,701	64,509	64,498	61,817	62,827
موريتانيا	17,773	24,655	34,067	44,152	63,466	64,308	79,447	92,111	108,604	104,472	95,483	90,069	86,805	95,133	103,706	104,090	106,085
العراق	2,181	5,694	34,047	50,235	61,753	69,433	78,221	83,055	83,901	97,868	95,897	94,340	91,359	88,983	95,040	94,696	93,170
ليبيا	8,756	34,491	66,717	75,316	121,793	155,431	175,873	160,066	152,520	161,942	133,559	151,864	117,989	91,479	..	54,858	42,525

Source: World Development Indicators

الجدول رقم (8): مؤشر أداء الخدمات اللوجستية: نوعية التجارة والبنية التحتية المتعلقة بالنقل للدول محل الدراسة للفترة 2007–2018:

	2007	2010	2012	2014	2016	2018
الأردن	2,62	2,69	2,48	2,590152	2,774781	2,72
الجزائر	1,83	2,06	2,02	2,540816	2,577318	2,42
العراق	..	1,73	1,92	2,184437	1,867185	2,03
المغرب	2,33	..	3,14	..	2,46142	2,43
تونس	2,83	2,56	2,88	2,299082	2,444444	2,1
جزرالقمر	2,46	1,76	1,94	2,3	2,36412	2,25
مصر	2	2,22	3,07	2,86127	3,07241	2,82
جيبوتي	1,92	2,33	1,51	2	2,297812	2,79
ليبيا	..	2,18	1,75	2,294118	2,04072	2,25
لبنان	2,14	3,05	2,41	2,527778	2,642975	2,64
موريتانيا	2,2	..	2,34	2,4	1,542857	2,26

Source: World Development Indicators