

أثر تسهيلات التجارة على التجارة  
البيئية لدول منطقة التجارة الحرة  
العربية الكبرى



## أثر تسهيلات التجارة على التجارة البينية

### لدول منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى<sup>(\*)</sup>

#### ١- مقدمة البحث

في إطار المستجدات الإقليمية والدولية التي يشهدها الاقتصاد العالمي منذ منتصف تسعينيات القرن الماضي تشكلت ملامح جديدة لهذا الاقتصاد العالمي بمختلف أبعاده المحلية والإقليمية والدولية. وفي هذا السياق أصبحت التكتلات الإقليمية من أهم الترتيبات والأدوات التجارية التي تشكل أركان النظام العالمي الجديد. وقد اكتسبت التكتلات التجارية الإقليمية أهمية متزايدة على صعيد الاقتصاد الدولي خلال السنوات الماضية، فلم تعد أي دولة في الوقت الراهن إلا وقد أصبحت عضواً على الأقل في إحدى التجمعات التجارية. وتفيد إحصاءات منظمة التجارة العالمية بأن هناك ما يزيد عن ٥٠٥ اتفاقية إقليمية تم الإبلاغ عنها للمنظمة حتى منتصف عام ٢٠١١، وفي نفس التاريخ يوجد نحو ٣١٣ اتفاقية معمول بها. وتهمين تلك الاتفاقيات على نحو ٥٠٪ من إجمالي التجارة العالمية.

وتفيد الإحصاءات أن مناطق التجارة الحرة والاتفاقات التجارية الجزئية تستحوذ على ٩٠٪ من إجمالي الاتفاقات التجارية، والنسبة الباقية (١٠٪) تنقسمها المستويات الأعلى للتكامل التجاري<sup>(١)</sup>.

وترجع الجذور النظرية للاهتمام بموضوع التكتلات الاقتصادية الى فترة الخمسينيات والستينيات من القرن الماضي، وهي الفترات التي رافقت بناء واستكمال منظومة الاتحاد الأوربي بمختلف مستوياته. وقد تزامن هذا مع بروز عديد من الكتابات النظرية والتطبيقية التي اهتمت بالفكر التكامل الأقليمي، حيث انصب اهتمامهم على ما

(\*) البحث منشور في مجلة بحوث اقتصادية عربية، الجمعية العربية للبحوث الاقتصادية، العددان ٥٧-

٥٨، شتاء-ربيع ٢٠١٢، السنة التاسعة عشر، الصفحات (٤٧-٨٤).

(1) See; www.wto.org

يحققه التكامل التجاري من آثار ساكنة تتمثل في خلق وتحويل للتجارة. وقد تعرضت وجهة النظر هذه إلى انتقادات من قبل بعض الاقتصاديين في السبعينيات من القرن الماضي، وأوضح هؤلاء أن المبررات المتعلقة بخلق وتحويل التجارة لا تتناسب مع الدول النامية حيث لا تسمح لها هيكلها الاقتصادية الصغيرة والمتشابهة، وإمكاناتها المحدودة من الاستفادة من المكاسب والتي تمثل في خلق وتحويل التجارة الناجمة عن التكامل التجاري. بناءً عليه فقد انصب تركيز هؤلاء الاقتصاديين وما تبعهم من جيل ثانٍ لفكر التكتلات على الآثار الديناميكية لقيام التكتلات على الدول الأعضاء والتي تتمثل غالباً في أثر المنافسة وتحسين الكفاءة والاستفادة من وفورات النطاق والسعي لتبني سياسات مشتركة لإزالة القيود التي تنعكس على رفع تكاليف التجارة البينية وتقيدها<sup>(١)</sup>.

في هذا الصدد - ومن منطلق أن الانضمام لتكتل إقليمي أصبح أمراً حتمياً للدول النامية، جاءت منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى ككيان عربي تجاري لمواجهة التطورات والمنافسة الدولية التي يفرضها النظام العالمي الجديد، وفي نفس الوقت للحفاظ على المصالح الاقتصادية العربية وتعزيزها بما يتناسب مع الكيان الاقتصادي التجاري الدولي متعدد الأطراف<sup>(٢)</sup>.

وقد دخلت منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى (الجافتا) حيز التنفيذ في يناير ٢٠٠٥ بعد رحلة استمرت ثمان سنوات في استكمال بناء المنطقة. وأصبحت معظم السلع ذات المنشأ العربي المتبادلة بين الدول الأعضاء في المنطقة - والذي يصل عددهم حتى نهاية عام ٢٠١٠ إلى ١٨ دولة - معفاة من كافة الرسوم والضرائب الجمركية ذات الأثر المائل. وبالرغم من تخفيض التعريفات الجمركية تدريجياً ووصولها إلى الصفر مع مطلع عام ٢٠٠٥، إلا أن استفادة التجارة العربية كانت أقل كثيراً مما كان متوقفاً، حيث بلغت نسبة التجارة البينية إلى إجمالي التجارة الخارجية للدول الأعضاء في الجافتا نحو ٩,١٪ في متوسط الفترة

(١) علاوي محمد الحسن، «الإقليمية الجديدة: المنهج المعاصر للتكامل الاقتصادي الإقليمي»، مجلة الباحث، العدد ٥٧، ٢٠٠٩-٢٠١٠، ص ١٠٧-١٠٨.

(2) International Trade Negotiations, regional integration and South- South trade, especially in Commodities, paper prepared by the UNCTAD secretariat 2010,

(١٩٩٨ - ٢٠١٠) ولم تتغير هذه النسبة كثيراً عما كانت عليه قبل سنوات سابقة لإنشاء الجافتا، حيث قدرت تلك النسبة بحوالي ٩٪ خلال الفترات ١٩٩٣ - ١٩٩٧. وقد تناقصت نسبة التجارة العربية البينية من ١٠,٧٦٪ إلى إجمالي التجارة العربية لتصل تلك النسبة إلى ٨,٥٦٪ في نهاية عام ٢٠١٠م<sup>(١)</sup>.

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

## ١-١ إشكالية وأهمية البحث

تعتبر منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى نموذجاً لتعاون اقتصادي عربي هدفه الأساسي تحريك منافع التجارة لصالح أعضائه من خلال الاستناد إلى خفض الضرائب الجمركية وكافة الرسوم ذات الأثر المماثل، إضافة إلى إلغاء القيود غير الجمركية والتي تحد من مسار التبادل التجاري العربي البيني. ولكن ما حدث بالفعل أنه في غضون ثمان سنوات من بدء المرحلة الانتقالية لإقامة المنطقة بدءاً من مطلع ١٩٩٨م حتى مطلع ٢٠٠٥ هو

(١) التقرير الاقتصادي العربي الموحد ٢٠١٠.

استمرار التعريفات الجمركية في الانخفاض التدريجي حتى وصلت إلى الصفر، بينما ما زالت هناك كثير من القيود غير الجمركية من إجراءات ورسوم واشتراطات قائمة في إطار التبادل التجاري داخل المنطقة العربية، ونتيجة ذلك أن التبادل التجاري العربي البيئي لا يزال ضعيفاً ومتواضعاً مقارنة بنظيره على مستوى التكتلات الاقليمية الدولية الأخرى. فمثلاً تقدر التجارة البينية للاتحاد الأوربي إلى إجمالي تجارته الخارجية نحو ٦٤٪ في عام ٢٠١٠، وتقدر التجارة البينية لدول اتحاد الآسيان نحو ٣١٪ لإجمالي تجارتها البينية، وتبلغ نحو ٢٢٪ لمنطقة الميركسور خلال نفس العام<sup>(١)</sup>.

انطلاقاً مما سبق تنبع أهمية الورقة البحثية الحالية من أن هناك معوقات غير جمركية تحد من تأثير تنفيذ الاتفاقية على حجم التجارة العربية البينية، بل والأبعد من ذلك أنه في حين تضمن البرنامج التنفيذي للجافتا عناصر لتخفيض القيود غير الجمركية فلا زالت هناك مسببات وعوائق واشكالات تحول دون تخفيض تلك القيود. وهو ما يلقي الضوء على قضية أخرى أكثر أهمية من عناصر البرنامج التنفيذي ذاته، ألا وهي تسهيلات التجارة والتي تتضمن كافة العوامل المادية والمؤسسية والإجرائية والمالية المرتبطة ببنية النقل والاتصالات والشحن والجمارك والخدمات الداعمة للتجارة عبر الحدود الدولية في إطار منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى. إذن فالأمر يتطلب تحليل واقع تلك التسهيلات في الدول العربية وكيف تتسبب في إعاقة التجارة البينية، ومن ثم وضع تصورات لتحسين حجم وأداء التجارة البينية بين الدول أعضاء الجافتا، والوصول إلى صيغة جديدة للتعاون التجاري لتسهيل مرور تعاملات السلع والبضائع عبر الحدود العربية.

## ٢-١ فرضية وهدف البحث

تسعى الورقة البحثية الحالية إلى اختبار فرضية أن تسهيلات التجارة تؤثر إيجابياً على حجم التجارة البينية لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى بصورة أكبر من تأثير خفض التعريفات الجمركية. ومن أجل اختبار الفرضية الرئيسية للبحث تهدف الدراسة الحالية إلى

(1) UN ComTrade Database.

إختبار أثر قيام منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى على أداء التجارة البينية للمنطقة، ودور تسهيلات التجارة وذلك لاقتراح عدد من الأولويات والخيارات التي تعمل على دعم التعاون التجاري العربي وتسهم في تحسين تأثير الجافتا على نمو التجارة العربية البينية.

### ٢-١ المنهج والأساليب المستخدمة:

يعتمد البحث على المنهج الاستقرائي، حيث تم استقراء واقع منطقة التجارة الحرة العربية بأنها لا تحقق منافع ملموسة للتجارة العربية البينية، ومن ثم تجميع البيانات والإحصاءات المتعلقة بتطور التجارة العربية البينية، والاستناد إلى مؤشرات تتعلق بتسهيلات التجارة في الدول الأعضاء. وتحليل تلك البيانات ودراسة الوضع الراهن لها يتم التوصل إلى نتائج بشأن مدى صحة وانطباق فرضية الدراسة.

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

### ٤-١ أجزاء البحث:

تنقسم الورقة البحثية الحالية إلى ستة أجزاء بعد المقدمة والتي شكلت الجزء الأول، يذهب الجزء الثاني إلى استعراض أهم تجارب التكامل التجاري العربي بشكل موجز وصولاً إلى منطقة التجارة العربية الحرة الكبرى، ثم توصيف للوضع التنفيذي الحالي وأهم

مشكلات التنفيذ التي أثرت على أداء التجارة العربية البينية، ويتم في الجزء الثالث التطرق إلى تحليل وقياس أثر قيام منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى على حجم التجارة البينية للجافتنا باستخدام مؤشرات كمية ونماذج إحصائية، ويتناول الجزء الرابع من الدراسة تحليلاً لتسهيلات التجارة وقياس تأثيرها على حجم التجارة البينية للمنطقة، أما الجزء الخامس فيتم فيه عرض لأهم خيارات السياسة باستخدام أسلوب المحاكاة لتعزيز دور تسهيلات التجارة في دعم التجارة العربية البينية، وأخيراً يذهب الجزء السادس إلى عرض لأهم النتائج والاستنتاجات.

## ٢- تجارب التعاون التجاري العربي وصولاً إلى منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى

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

### ١.٢ ما قبل منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى

بدأت محاولات التكامل التجاري العربي منذ إنشاء جامعة الدول العربية عام ١٩٤٥، حيث أخذت الدول العربية في إصدار قرارات وصياغة اتفاقات لتحقيق اندماج اقتصادي اقليمي. وكانت اتفاقية تسهيل التبادل التجاري وتنظيم تجارة الترانزيت المحاولة الأولى للتكامل في عام ١٩٥٣، وفي عام ١٩٥٧ تم توقيع اتفاقية الوحدة الاقتصادية العربية بين دول الجامعة. وبعد حوالي سبع سنوات أصدر مجلس الوحدة الاقتصادية العربية قراراً بإقامة سوق عربي مشتركٍ قوامه تنفيذ تخفيضات جمركية تدريجية على المنتجات العربية المتبادلة. ولم يكتب للمحاولات والخطوات السابقة النجاح، حيث دائماً ما كانت تسيطر على تلك المحاولات المصالح السياسية للدول الأعضاء. وفي عام ١٩٨١ قامت الدول العربية بإبرام اتفاقية تيسير وتنمية التبادل التجاري، وقد شكلت تلك الاتفاقية أساس قيام الجافتنا فيما بعد. وقامت الدول العربية باستثناء الجزائر، جيبوتي، وجزر القمر بالتوقيع على

الاتفاقية التي دخلت حيز التنفيذ عام ١٩٨٣، ولم تحدد الاتفاقية الالتزامات الكمية والزمنية للتنفيذ. ومنذ منتصف التسعينيات وتزامناً مع إنشاء منظمة التجارة العالمية وما أوجدته من نظام تجارى متعدد الاطراف، علاوةً على تنامي الاتفاقيات الثنائية بين دول متقدمة و دول نامية، وخاصةً في إطار انطلاق اتفاقيات الشراكة الأوروبية ومتوسطية والتي أصبحت كثير من الدول العربية أهم أطرافها، فإن فكرة التكامل التجارى العربى الإقليمي تم إحيائها مرةً أخرى. على هذا النحو أقر المجلس الاقتصادى والاجتماعى للجامعة في عام ١٩٩٧ الإعلان عن قيام منطقة تجارة حرة عربية كبرى، بحيث يتم إجراء تخفيض تدريجي للتعريفات الجمركية بدءاً من عام ١٩٩٨ على مدار ١٠ سنوات، خفضت فيما بعد إلى سبع سنوات لتصبح الجمارك على التجارة العربية السلعية البينية صفرأً مع مطلع عام ٢٠٠٥<sup>(١)</sup>.

وقد وقعت على تلك الاتفاقية وقتها ١٤ دولة عربية وهي الدول الأعضاء في اتفاقية تيسير وتنمية التبادل التجارى باعتبار أن ذلك شرطاً أساسياً للإنضمام لاتفاقية منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى باستثناء الصومال وموريتانيا اللتان لم تنضموا إلى اتفاقية منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى<sup>(\*)</sup>.

## ٢.٢ منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى (العناصر، الموقف التنفيذى، القضايا والإشكالات)

يستند البرنامج التنفيذى للجافتا إلى عدد من القواعد والعناصر والتي تعتبر اتفاقية تيسير وتنمية التبادل التجارى أساساً لها، وذلك لتحقيق الهدف الرئيسى للاتفاقية ألا وهو دعم التبادل التجارى البيني بين الدول الأعضاء. ومن أهم العناصر الرئيسية للاتفاقية أنه

(1) See:  
- Abdullah M. Al Obaidan(2000), "Gain from regional trade integration: The case of the Arab countries", Journal of King Abdulaziz University, Volume no 14, pp 3-16.  
- Peridy, N.(2007), "Toward a Pan Arab Free Trade Agreement", The Developing Economies, 43(3): 333-335.

(\*) حتى نهاية ٢٠١٠ بلغ عدد الدول الأعضاء ١٨ دولة وهم الأردن، الإمارات، البحرين، الجزائر، تونس، السعودية، سوريا، العراق، عمان، قطر، الكويت، لبنان، ليبيا، مصر، المغرب. والدول الأقل نمواً السودان واليمن وتنتهى مرحلتها التطبيقية عام ٢٠١٢، وفلسطين تحظى بمعاملة خاصة في إطار المنطقة.

يتم تحرير كافة السلع العربية المتبادلة وفقاً لأسلوب التحرير التدريجي بنسب متساوية ١٠٪ خلال فترة ١٠ سنوات تبدأ من أول يناير ١٩٩٨ لينتهي التخفيض في يناير ٢٠٠٥. وقد أجازت الاتفاقية استثناء بعض المنتجات الصناعية المتبادلة من التخفيض التدريجي للرسوم والتعريفات الجمركية بشرط ألا تزيد قيمة السلع المستثناة للدولة العضو عن ١٥٪ من قيمة صادراتها البينية. وقد أقرت الاتفاقية بأن تنتهي جميع الاستثناءات الممنوحة مع نهاية المرحلة الانتقالية لتنفيذ الجافتا. ومن جهة أخرى أقرت الاتفاقية أنه من حق الدول الأعضاء أن تقدم بقائمة من المنتجات الزراعية المستثناة من التخفيض الجمركي خلال مواسم إنتاج تلك السلع في الدولة العضو فيما يعرف بالوزنات الزراعية، وذلك حتى تستطيع الدولة العضو تعديل هيكل إنتاجها الزراعي تجاه تشكيلة زراعية تنافسية. وقد اشترطت الاتفاقية أن تقدم كل دولة عضو قائمة مكونة من ١٠ منتجات زراعية كحد أقصى ولفترة لا تتجاوز ٤٥ شهراً لإجمالي المنتجات. وفي عام ٢٠٠١ وفقاً لقرار مجلس الجامعة تم تقليص السلع الزراعية المستثناة إلى ٧ منتجات بحد أقصى ٣٥ شهراً كفترة إجمالية لكل دولة، وقد أقرت الاتفاقية بأن ينتهي العمل بالوزنات الزراعية في موعد اقصاه تاريخ الانتهاء من تنفيذ البرنامج، وأنه لا يجوز منح استثناءات أخرى لسلع زراعية خارج نطاق الوزنات. ووفقاً للاتفاقية تعتبر السلع ذات منشأ عربي عندما لا تقل القيمة المضافة المحلية عن ٤٠٪ من إجمالي قيمتها النهائية وقد تصل إلى ٢٠٪ في حالة الصناعات التجميعية، وقد طالبت بعض الدول بصيغة أكثر تشدداً بأن تكون النسبة ٦٠٪. وقد أقر المجلس بإعداد قواعد منشأ تفصيلية للسلع العربية المتبادلة بحيث يتم العمل بقواعد المنشأ العامة بصورة مؤقتة خلال المرحلة الانتقالية للجافتا ومع نهاية عام ٢٠٠٧ يتم البدء في تطبيق قواعد منشأ تفصيلية للسلع العربية. إضافة إلى ما سبق فقد أقر المجلس الاقتصادي والاجتماعي للجامعة منح معاملة تفضيلية للدول العربية الأقل نمواً وهي السودان واليمن وفلسطين بحيث تتمتع فلسطين بالاعفاء الكامل من أية رسوم وضرائب ذات أثر مائل، أما اليمن والسودان فقد أقرت الاتفاقية أن تبدأ كل منهما في التخفيض التدريجي للتعريفات الجمركية والرسوم بدءاً

من عام ٢٠٠٦ وتستكمل عملية التخفيض بنهاية عام ٢٠١٠ وامتدت فيما بعد إلى ٢٠١٢<sup>(١)</sup>.

وقد واجه تطبيق منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى عديداً من الاشكالات إذ لا يزال هناك عديد من القضايا القائمة حتى الوقت الحالى والتي تحول دون سريان منافع الاتفاقية بشكل عادل لجميع الدول الأعضاء<sup>(٢)</sup>:

ففيما يتعلق بالاستثناءات فكان من المفترض أن ينتهى العمل بها في عام ٢٠٠٢، ولكن ظلت كل من تونس والمغرب ومصر تطبق الاستثناءات بعد هذا التاريخ. ولا شك أن استمرارية وجود القوائم السلبية والاستثناءات قد قلل من احتمالات الاستفادة الكاملة من منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى. ومن جهة أخرى فعلى الرغم من انتهاء العمل بالروزنامة الزراعية في فبراير ٢٠٠٥ فقد أوقفت مصر العمل بها في نهاية عام ٢٠٠٦، بينما تم تمديد العمل بالروزنامة الزراعية للبنان إلى عام ٢٠١١. ومن جهة اخرى تقوم بعض الدول بالتحايل على تطبيق الروزنامة الزراعية. كذلك كثيراً ما يحدث تعارض بين الروزنامة المطبقة في إطار الاتفاقيات الثنائية وتلك المطبقة في إطار الجافتا. كما لم يتم استكمال قواعد المنشأ التفصيلية للسلع العربية المتبادلة داخل الدول الأعضاء، فحتى منتصف عام ٢٠١٠ تم الانتهاء من إعداد قواعد منشأ تفصيلية لنحو ٥٠٪ فقط من السلع المدرجة بجداول التعريفية الجمركية. ومما لا شك فيه أن هذا التأخير في إعداد مشروع تفصيلي لقواعد منشأ عربية من شأنه تأخير الاستفادة الكاملة من الجافتا. ومن العوامل التي تعيق الاستفادة الكاملة من الجافتا هو أنه لازالت بعض الدول لا تطبق التخفيض الجمركي الكامل. حيث تقدمت كل من اليمن والسودان في عام ٢٠٠٨ بطلب إلى الأمانة العامة للجامعة لتعديل جدول الشرائح الجمركية المتبقية من التخفيض حتى عام ٢٠٠٨، حيث كانت السودان

(١) معتصم رشيد سليمان، (٢٠١٠)، «منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى: الاندماج الاقليمي، التطبيق، النتائج الاقتصادية»، الأمانة العامة، مركز جامعة الدول العربية، تونس، ص: ٢٦-٣١.

(٢) محمود بيل، هاجر بغاصة «أثر منطقة التجارة العربية الحرة الكبرى على التجارة السورية بعد التطبيق الكامل»، المركز الوطني للسياسات الزراعية، سوريا، ورقة عمل رقم ٤٠، ٢٠٠٨، ص: ٢٣-٢٦.

وصلت بالتطبيق إلى مستوى ٦٠٪، واليمن وصلت إلى مستوى ٦٤٪ على أن يستمر بتطبيق التخفيض بدءاً من عام ٢٠٠٩ بنسبة ٧٠٪ لكل منها وصولاً إلى التخفيض الجمركي الكامل في مطلع عام ٢٠١٢. هذا إلى جانب انضمام الجزائر رسمياً إلى المنطقة عام ٢٠٠٩ واعتبار مارس ٢٠٠٩ تاريخاً رسمياً لبدء الجزائر بتنفيذ الاعفاءات الجمركية الكاملة للسلع المتدفقة إلى أراضيها من الدول العربية الأعضاء في إطار الجافتا، ومن أبرز القيود الحالية التي تواجه الجافتا تمسك الجزائر بإدراج عدد كبير من السلع العربية المستوردة على القائمة السلبية<sup>(١)</sup>.

إضافة إلى ما سبق لم يتم حتى الآن توحيد أو حتى اعتماد المواصفات العربية، وهو ما قلل من حجم الاستفادة من منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى حتى بعد تخفيض التعريفات الجمركية إلى الصفر، كذلك لا يتم الاعتراف المتبادل للشهادات الفنية والصحية. ويتم حالياً العمل على توحيد تلك المواصفات في إطار المنظمة العربية للتنمية الصناعية والتعدين، والتوصل إلى قائمة إلزامية لهذه المواصفات والاعتراف المتبادل بشهادات المطابقة. وقد زاد عدد المواصفات العربية المعتمدة من ٣١٢٨ مواصفة بنهاية عام ٢٠٠٦ إلى ٨٩٥٤ مواصفة بنهاية عام ٢٠١٠. من جهة أخرى لا يزال العمل جارياً لتوحيد هيكل الرسوم والمصاريف النقدية والمالية وتوحيد مسمياتها في الدول أعضاء الجافتا<sup>(٢)</sup>.

استناداً لما سبق يمكن استنتاج أن الأدوات التي استخدمت في إطار اتفاقية منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى إما أنها غير كافية، أو أن هناك منظومة من المعوقات التشريعية والمؤسسية التي حالت دون تطبيق تلك الأدوات ووقفت عائقاً أساسياً أمام التطبيق الكامل لإقامة تجارة عربية بينية واسعة النطاق. وفي هذا الصدد يجب التعرف بشكل تحليلي على مدى استفادة التجارة العربية البينية من قيام منطقة التجارة الحرة العربية وذلك خلال

(١) اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، (٢٠٠٩)، الاستعراض السنوي للتطورات في مجال العولمة والتكامل الإقليمي في البلدان العربية، ص: ٤٦-٥٥.

(٢) المنظمة العربية للتنمية الصناعية والتعدين، تقرير إنجازات مركز المواصفات والمقاييس للفترة ٢٠٠٧-٢٠٠٩.

فترات التنفيذ المرحلي إلى سنوات ما بعد التطبيق وذلك للخروج بعدد من الاستنتاجات تتعلق بمدى ملاءمة الجافتا لدعم التجارة العربية البينية أم أن هناك آليات وأدوات جديدة مطلوبة لتفعيل منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى وتعظيم فوائدها.

### ٢- أثر منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى على أداء التجارة العربية البينية:

بالرجوع إلى عديد من الدراسات المعنية بقياس أثر التكتلات على التجارة البينية لأعضائها فإنه يمكن استخدام عدد من الأساليب والمؤشرات الكمية والنماذج القياسية وذلك لتقدير وتحليل مدى تأثير الجافتا في تحسين حجم وأداء التجارة البينية للدول الأعضاء، وهذا ما يتم تناوله في الأجزاء اللاحقة. وعلى الرغم من تصاعد الاهتمام بما يمكن أن تحققه منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى من منافع متوقعة لأعضائها وللمنطقة العربية ككل، إلا أنه لا يوجد سوى عدد قليل من الدراسات تطرقت إلى هذا الموضوع. وتوصلت معظم تلك الدراسات إلى عدم جدوى الجافتا في زيادة حجم التجارة العربية البينية إلى معدلات مرتفعة، وأرجعت معظم الدراسات ذلك إلى وجود عوائق هيكلية ومؤسسية وقيود غير جمركية بالمنطقة العربية (\*).

### ١-٣ تحليل تطور حجم وهيكل التجارة البينية للجافتا

شهدت التجارة البينية نمواً بسيطاً خلال الفترات السابقة واللاحقة لإنشاء منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، حيث ارتفعت قيمة التجارة البينية للمنطقة من نحو ٢٦ مليار دولار عام ١٩٩٦ إلى حوالي ٣٢ مليار دولار عام ٢٠٠٠، حيث كانت نسبة التخفيض الجمركي قد وصلت إلى ٣٠٪، ثم واصلت قيمة التجارة البينية ارتفاعها لتصل إلى نحو ٨٥ مليار دولار عام ٢٠٠٥ وذلك عند التطبيق الكامل للتعريفات الجمركية الصفرية، ووفقاً لأحدث الأحصاءات فقد بلغت إجمالي قيمة التجارة البينية (الصادرات والواردات البينية) لدول أعضاء الجافتا في عام ٢٠١٠ نحو ١٥٢,٩ مليار دولار<sup>(١)</sup>.

(\* See: (Al-Atrash, H. and T. Yousef :2000), (Abdullah M. Al Obaidan:2000), (Awad, T. and A. Bakir:2008), (Péridy, N. ; 2009), (Péridy, N. and A. Ghoneim: 2009), (Lee, Yu-Feng L. and Abdelaziz Gohar: 2009), (Hossain, Y:2009),

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

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

### جدول (١) معدلات نمو التجارة البينية للجافتا خلال الفترة ١٩٩٤-٢٠١٠٪

متوسط معدل النمو السنوي للتجارة العربية خارج الجافتا	متوسط معدل النمو السنوي للواردات العربية خارج الجافتا	متوسط معدل النمو السنوي للصادرات العربية خارج الجافتا	متوسط معدل النمو السنوي للتجارة البينية	متوسط معدل النمو السنوي للواردات البينية	متوسط معدل النمو السنوي للصادرات البينية	
9.8	5	14	14.7	16.9	13.03	١٩٩٧-١٩٩٤
12.9	12.7	14.4	13.6	13.2	14.1	٢٠٠٤-١٩٩٨
22.1	21.2	20.8	15.6	14.7	16.4	٢٠١٠-٢٠٠٥

وعلى الرغم من ارتفاع قيمة التجارة العربية البينية خلال السنوات اللاحقة لتطبيق الاتفاقية، إلا أن نسبتها لإجمالي التجارة الخارجية للدول الأعضاء سارت ببطء شديد خلال تلك الفترة، ودائماً ما تتمحور حول النسبة ٩-١٠٪، وباستبعاد الصادرات والواردات النفطية فقد بلغت نسبة التجارة البينية الى إجمالي التجارة العربية نحو ١٣,٥٪ في متوسط الفترة (١٩٩٤-٢٠١٠).

## جدول (٢) تطور حصة التجارة البينية للجافتا خلال الفترة ١٩٩٤-٢٠١٠٪

الفترة	التجارة البينية % لاجمالي التجارة الخارجية للجافتا	التجارة البينية % لاجمالي التجارة الخارجية للجافتا بدون نفط
١٩٩٧-١٩٩٤	٨,٨	١٢,٢٥
٢٠٠٤-١٩٩٨	٩,٣	١٤,٤٣
٢٠١٠-٢٠٠٥	٩,١	١٣,٢٥

المصدر: حسب معرفة الباحث استناداً إلى إحصاءات صندوق النقد العربي، والتقارير الاقتصادي العربي الموحد، جامعة الدول العربية، إعداد مختلفة

ومن جهة أخرى تشير البيانات إلى أنه لم يترتب على إقامة واستكمال منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى ثمة تغيير في الهيكل السلعي والجغرافي لنمط التبادل التجاري البيني للمنطقة. فبالرغم من مرور ما يزيد عن ١٠ سنوات من بدء تنفيذ منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى فلا يزال هيكل التجارة السلعية البينية للدول الأعضاء يميل إلى التركيز الشديد، حيث تسيطر المواد الخام والوقود المعدني على ما يزيد عن ٥٠٪ من إجمالي الصادرات البينية للمنطقة. وحافظت صادرات الأغذية والمشروبات على ترتيبها في المكانة الثانية في هيكل الصادرات البينية للمنطقة طوال الفترة السابقة والتالية لإنشاء الجافتا، وظلت الصادرات العربية من الكيماويات والبتروكيماويات تستحوذ على نسبة تتراوح بين ١٣٪ إلى ١٥٪، ثم أخذت تلك النسبة تتراجع قليلاً حيث بدأت الصادرات البينية من المنتجات المصنعة في النمو، حيث اكتسبت بعض الدول العربية منها الأردن وتونس والمغرب والإمارات بعض المزايا النسبية في تصدير تلك المنتجات للمنطقة العربية، وظلت الصادرات البينية من الآلات والمعدات للدول الأعضاء تستحوذ على حصة مستقرة تقريباً تتراوح بين ٣,٦٪ إلى ٦٪. وفيما يتعلق بهيكل الواردات البينية للدول الأعضاء فقد ظلت المجموعة المتعلقة بالمواد الخام والوقود المعدني تحتل المرتبة الأولى طوال السنوات السابقة

والتالية لتطبيق الجافتا. أما الواردات البينية داخل دول أعضاء الجافتا للآلات والمعدات فهي تحتل النسبة الأقل، وإن كانت أخذت تلك النسبة في الارتفاع بعد سنوات قليلة من تطبيق الجافتا، حيث اكتسبت بعض دول المغرب وكذلك لبنان والإمارات بعض المزايا في تصدير تلك المنتجات للأسواق العربية<sup>(١)</sup>.

من جهة أخرى ترتفع درجة التركيز الجغرافي للتبادل التجاري داخل الجافتا، فتشير الإحصاءات إلى أنه قبل إنشاء الجافتا كانت نحو ٧٠٪ من التجارة البينية لدول مجلس التعاون العربي تتم بين بلدان نفس المجموعة، وأصبحت تلك النسبة ٦٧٪ في متوسط الفترة ٢٠٠٥-٢٠١٠. وتشير الإحصاءات أيضاً إلى أن أكثر من نصف التجارة البينية لدول المغرب العربي تتم مع دول تلك المنطقة، حيث بلغت نحو ٥٦٪ خلال الفترة ٢٠٠٥-٢٠١٠، وكانت تدور حول ٦٤٪ منذ منتصف التسعينيات من القرن الماضي. وتدل الإحصاءات على أن نحو ٤٠٪ من التجارة البينية لدول المشرق العربي إلى الجافتا موجهة لنفس مجموعة الدول خلال الفترات السابقة لإنشاء الجافتا، وبلغت ٣٦٪ في خلال الفترات ٢٠٠٥-٢٠١٠<sup>(٢)</sup>.

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

## ٢.٣ تحليل أداء وإمكانات التكامل التجاري داخل الجافتا باستخدام مؤشرات كمية

حتى يتسنى معرفة مدى مساهمة إنشاء منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى في تحسين

(١) سمية كبير، (٢٠١٠)، أداء التجارة العربية البينية ٢٠٠٠-٢٠٠٤، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، جامعة الجزائر، العدد الخامس، ص: ٧٩-٨٢.

(٢) تم التحليل استناداً إلى بيانات United Nations, COMTRADE database

مستوى الأداء والتكامل البيني للصادرات والواردات للدول الأعضاء، سيتم الاستناد إلى عدد من المؤشرات الكمية والتي تم استخدامها في عديد من الدراسات التطبيقية<sup>(1)</sup>:

## ١.٢.٢ مؤشر كثافة التجارة البينية

### Intra-Regional Trade Intensity Index ( $TI_{gfta}$ )

يعكس المؤشر حصة التجارة البينية للدولة أو للتكتل لاجمالي تجارة الدولة أو التكتل إلى الأهمية النسبية للتجارة الاجمالية للدولة أو التكتل لإجمالي التجارة العالمية.

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

حيث ( $T_{gg}$ ) عبارة عن التجارة البينية لمنطقة الجافتا، أما ( $T_{ig}$ ) فيعبر عن التجارة الإجمالية الخارجية للجافتا، ويشير ( $T_w$ ) إلى إجمالي التجارة العالمية. كلما زادت قيمة المؤشر عن الواحد الصحيح كلما دل ذلك على كثافة تجارية بينية أكبر مع التكتل مقارنة بالتجارة مع العالم الخارجي. ولكن الأهم هو تتبع تطور قيمة المؤشر خلال الفترات الزمنية المختلفة للتعرف على مدى اتجاه التجارة البينية للارتفاع أو الانخفاض بما يعكس زيادة أو تناقص فرص التكامل التجاري الإقليمي الذي تحققه الاتفاقية لأعضائها. وتشير بيانات الجدول رقم (٣) إلى أنه بالرغم من ارتفاع قيمة مؤشر كثافة التجارة عن الواحد الصحيح خلال كل الفترات المذكورة في الجدول، إلا أن قيمة المؤشر قد أخذت اتجاهاً نزولياً منذ عام ٢٠٠٠ حتى عام ٢٠١٠. ويشير التحليل السابق إلى أن إقامة منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى لم ينجح في تكثيف التجارة بين الدول الأعضاء، بل على العكس فقد اتجهت تجارة الدول الأعضاء مع العالم الخارجي للنمو بمعدل أكبر من نمو التجارة البينية. وبحساب قيمة المؤشر على مستوى الدول الأعضاء فتعتبر الإمارات والمغرب والكويت وقطر من الدول التي شهدت انخفاضاً ملموساً في قيمة مؤشر كثافة التجارة داخل الجافتا، بينما تعتبر العراق من الدول التي اتجهت إلى تكثيف تجارتها بشدة داخل المنطقة العربية أثر قيام الجافتا

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

ولاسيما بسبب زيادة وارداتها البيئية من الدول الأعضاء. والجدير بالذكر أن قيمة المؤشر تنخفض عن الواحد الصحيح في الجزائر وليبيا منذ الثلاث سنوات الأخيرة، وهو ما يدل على أن معظم تجارة تلك الدولتين تتم مع العالم الخارجي، علاوة على عدم انضمام الجزائر للجافتا قبل عام ٢٠٠٩. وقد تم تأكيد النتائج السابقة باستخدام مؤشري كثافة الصادرات البيئية وكثافة الواردات البيئية. وأشارت البيانات إلى أنه بالرغم من أن مؤشر كثافة الصادرات يزيد عن الواحد الصحيح فإن قيمته تتجه للتناقص رغم ارتفاعه في السنوات الأولى لتطبيق الاتفاقية مقارنة بالسنوات السابقة لها. مما يدل على أن صادرات العالم الخارجي لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى أخذت تنمو بمعدل يفوق نمو الصادرات البيئية داخل المنطقة. أما فيما يتعلق بتطور مؤشر كثافة الواردات البيئية فيتلاحظ من بيانات الجدول أن قيم المؤشر تتجه للانخفاض بعد عام ٢٠٠٠، وهو ما يشير إلى أن واردات العالم الخارجي من منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى تتجه للنمو بمعدل أعلى من نمو الواردات البيئية.

### ٢.٢.٣ مؤشر التوجه الاقليمي التجاري الذاتي

#### Regional Trade Introversion Index

يمكن اللجوء الى مؤشر اخر وهو التوجه التجاري نحو التكامل، ويوضح ميل التكتل للتبادل التجاري مع العالم الخارجي مقارنة بالميل للتبادل داخل التكتل نفسه. ويتخذ المؤشر الصيغة التالية  $(Hir - HER) / (Hir + HER)$ ، حيث  $Hir$  تشير إلى:  $(t_{rr} / t_{rw}) / (t_{or} / t_{ow})$ ، حيث  $t_{rr}$  التجارة البيئية للجافتا،  $t_{rw}$  التجارة الاجمالية للجافتا، و  $t_{or}$  تشير إلى تجارة الجافتا للعالم الخارجي - مستبعداً منها التجارة البيئية للجافتا،  $t_{ow}$  التجارة الكلية العالمية مستبعداً منها تجارة الجافتا، و  $HER$  تشير إلى  $(1 - (t_{rr} / t_{rw})) / (1 - (t_{or} / t_{ow}))$  وتتراوح قيمة المؤشر بين (١-) و (١). لو كانت قيمة المؤشر موجبة وتتجه للارتفاع فهذا يدل على أن معظم التجارة الإجمالية للتكتل تميل للتكثف والتوجه داخل التكتل، والعكس صحيح لو اتجهت القيمة للتناقص. وبصفة عامة لو انخفضت قيمة المؤشر عن الصفر فهذا يعني أن التكتل لديه قاعدة تجارية أكثر اتجاهاً

وكثافة للخارج. وبمتابعة قيم المؤشر خلال السنوات المختلفة يتلاحظ أن قيمة المؤشر أكبر من الصفر سواء للمنطقة ككل أو لمعظم الدول، بمعنى قاعدة التبادل التجاري تكون أكثر إتجاهاً بين الدول الأعضاء وهذا مرجعه الانفتاح التجاري وخلق التجارة الذي أحدثته الجافتا وخاصة التعريف الصفرية، ولكن قيمة المؤشر تتجه إلى الانخفاض بصورة ملحوظة. وهو ما يدل على أن الجافتا لم تنجح في تكثيف التجارة العربية البينية بمعدل أكبر من تكثيفها للخارج وأن هناك ثمة عوامل أخرى تؤدي إلى تراجع فرص وامكانات تكثيف وتوجيه التجارة بين الدول أعضاء الجافتا. وعلى مستوى الدول الأعضاء فتتجه قيمة المؤشر للتناقص بصورة واضحة لمعظم الدول، ولاسيما الإمارات والبحرين وعمان وقطر والكويت ومصر والمغرب ولبنان. والجدير بالذكر أنها أخذت قيم سالبة للجزائر وليبيا، مما يدل على أن تلك الدولتين تميل للتبادل التجاري بصورة أكبر خارج منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى.

### جدول (٣) تطور مؤشرات الكثافة التجارية والتوجه الاقليمي للجافتا

المؤشرات	١٩٩٥	١٩٩٨	٢٠٠٠	٢٠٠٥	٢٠١٠
مؤشر كثافة التجارة	٢,٨٧	٣,٨٤	٣,١٣	٣,٠٦	٢,٨٥
مؤشر كثافة الصادرات البينية	٣,٢٠	٤,٠٢	٤,٤	٣,٩	٢,٩
مؤشر كثافة الواردات البينية	٢,٣٩	٣,٥٩	٣,٦	٣,٣	٢,٨
مؤشر التوجه التجاري الاقليمي البيني	٠,٥٧	٠,٤٨	٠,٦٣	٠,٥٨	٠,٤٣

المصدر: حسبت بمعرفة الباحث استناداً إلى إحصاءات التجارة العربية البينية التي سبق ذكر مصادرها

### ٢-٢-٣ مؤشر الميزة النسبية الظاهرة Revealed Comparative Index

يشير المؤشر إلى مدى تمتع الدولة بميزة نسبية ظاهرة في تصدير سلعة ما إلى منطقة أو دولة معينة مقارنة بميزة باقي دول العالم في تصدير تلك السلعة إلى نفس المنطقة أو الدولة.



♦ أثر تسهيلات التجارة على التجارة البينية لدول منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى ♦

الدول	Agriculture			Manufactured			Chemical			Crude material except fuel			Fuel			Food		
	2010	2000	1995	2010	2000	1995	2010	2000	1995	2010	2000	1995	2010	2000	1995	2010	2000	1995
سورية	2,7	1,5	3,0	0,4	0,1	0,1	0,7	0,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
العراق	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
عمان	0,7	0,4	0,6	0,2	0,1	0,1	0,4	0,1	0,1	0,13	0,0	0,0	6,9	8,0	9,5	0,3	0,5	0,5
قطر	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	1,9	0,7	0,2	0,0	0,0	0,0	5,4	8,7	10,6	0,0	0,0	0,0
الكويت	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,5	0,5	0,2	0,0	0,0	0,0	8,4	9,0	11,9	0,1	0,0	0,0
لبنان	1,7	2,3	2,8	0,8	0,7	0,7	0,9	1,2	1,0	0,1	0,5	0,1	0,0	0,1	0,0	2,4	2,5	2,2
ليبيا	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	0,2	0,4	0,0	0,0	0,0	6,9	9,3	11,8	0,0	0,0	0,0
مصر	1,5	1,0	1,6	0,2	0,5	0,5	0,7	0,8	0,6	0,6	0,6	0,4	5,6	4,1	5,7	1,8	1,2	0,8
الغرب	3,1	2,7	3,0	0,7	0,6	0,4	2,1	1,4	2,3	0,9	0,8	1,1	0,9	0,4	0,2	2,8	3,2	3,4
اليمن	0,9	0,4	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	10,1	9,2	11,8	1,1	0,3	0,4
منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى (البحرين)	0,99	0,4	0,8	0,37	0,2	0,2	0,95	0,4	0,4	0,2	0,2	0,2	5,1	7,2	8,9	0,8	0,4	0,5

المصدر: حسب بمعرفة الباحث استناداً إلى إحصاءات UN, COMTRADE سنوات مختلفة

يشير الجدول السابق إلى إستمرارية تشابه الدول الأعضاء في هيكل المزايا النسبية في السنوات السابقة والتالية لانشاء الجافتا وهو ما يشير الى ضعف تأثير الاتفاقيه على توسيع

حجم التبادل التجاري داخل المنطقة. كما لم يسهم انشاء الجافتا في تغيير هيكل الميزة النسبية الظاهرة الذي كان سائداً، حيث لا زالت المجموعات السلعية المتعلقة بالنفط والوقود المعدني هي التي تسيطر على هيكل المزايا النسبية للتجارة البينية للجافتا ولا تختلف كثيراً عن هيكل المزايا النسبية للدول الاعضاء على مستوى تجاراتها خارج الجافتا<sup>(١)</sup>.

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

مجمّل ما سبق أنه رغم اكتمال منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى وإزالة التعريفات الجمركية تدريجياً وصولاً إلى الصفر، فإن اتجاهات ونمو التجارة العربية البينية أقل مما هو متوقع. وحتى تزداد الصورة وضوحاً سيتم الاستناد إلى الأسلوب الكمي لتقدير أثر إنشاء الجافتا على حجم التبادل التجاري البيني مقارنة بالفترات السابقة لإنشاء المنطقة.

### ٢-٣ قياس أثر منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى على حجم التجارة البينية للدول الأعضاء :

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

(١) أحمد الكواز، (٢٠١٠م)، حلقة نقاشية حول: اندماج اقتصادي إقليمي أم دولي: الحالة العربية، المعهد العربي للتخطيط، إبريل، ص: ٢٣-٢٥.

الدول، ووجود عملة مشتركة دوراً هاماً في زيادة حجم التدفق التجاري البيني. ومع تكاثر عدد الاندماجات والتكتلات التجارية كوسيلة لزيادة المنافسة الاقليمية والدولية في مواجهة نظام تجارى دولي متعدد الأطراف، أخذت معظم الدراسات تبحث في أثر تلك الاتفاقيات على حجم التجارة البينية جنباً إلى جنب مع المحددات التقليدية في ظل نموذج الجاذبية. وفي هذا الصدد سيتم تقدير أثر قيام منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى على التجارة البينية للدول الأعضاء باستخدام نموذج الجاذبية. وسيتم تقدير النموذج لعدد ١٧ دولة عضو (وهم الأعضاء الحاليين بإستثناء فلسطين والتي لا تتوفر بيانات منتظمة بشأنها) وذلك للسنوات ١٩٩٣، ١٩٩٥، ١٩٩٧، ١٩٩٨، ٢٠٠٠، ٢٠٠٢، ٢٠٠٥، ٢٠١٠. وسيتم الاستناد إلى قيمة الواردات البينية كمتغير تابع وسيرمز له بـ (intrimport). على أساس أن الواردات البينية لدولة عضو ما هي إلا الصادرات البينية للدولة الأخرى.

أما المتغيرات المستقلة في النموذج فتمثل في قيمة الناتج المحلي الإجمالى للشركاء التجاريين ويعبر عنها بـ (GDPY، GDPx) حيث Y هي الدولة المستوردة، بينما X هي الدولة المصدرة، ومن المتوقع أن يكون تأثيره ايجابى لكل من أطراف التبادل التجارى البيني، حيث كلما اتسع مستوى النشاط الاقتصادي للدولة العضو، كلما زادت قدرتها على التصدير أو (و) زادت حاجتها إلى الاستيراد لتغطية متطلبات ومستلزمات التنمية المرتفعة. وفيما يتعلق بتأثير عدد السكان في الدول أطراف التبادل التجارى والذي يرمز له بـ (POPx، POPY) فلم تتفق الدراسات عليه. حيث تذهب دراسات إلى أن الدول ذات العدد السكانى المرتفع يكون لديها اكتفاء ذاتي، ومن ثم تقل حاجتها للاستيراد، أو على العكس من ذلك قد يكون لديها طلب استيعابى كبير، ومن ثم تقل قدرتها على التصدير. وتذهب دراسات أخرى إلى أن ارتفاع عدد السكان يؤدي إلى زيادة الصادرات استناداً إلى اقتصاديات الحجم، أو قد تزداد حاجتها للاستيراد لإشباع احتياجات السكان. فيما يتعلق بمستوى المعيشة معبراً عنه بمتوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالى GPCY، GPCX فمن المتوقع أن يبارس تأثيراً ايجابياً على حجم التجارة البينية سواء في جانب التصدير أو الاستيراد، حيث مع ارتفاع نصيب الفرد من الدخل يصبح هيكل الطلب المحلي أكثر تنوعاً فيزداد الطلب على

الواردات، وكذلك مع ارتفاع مستوى المعيشة تصبح القاعدة الإنتاجية المحلية للدولة أكثر تنوعاً ونضجاً، فيزداد الطلب على منتجاتها من قبل الدول الأخرى، أي تزداد صادراتها. ومن ناحية أخرى، قامت عدد من الدراسات بإدراج متغير يعبر عن القيمة المطلقة للفرق بين متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي للدولتين المتبادلتين (DEFYX) فإذا تشابهت الدول في مستوى التنمية والمعيشة (قلت فجوة الدخل) تزداد التجارة البينية، حيث تتمتع تلك الدول بنفس المعطيات وبهيكل إنتاجي متشابه، ومن ثم تزداد فرص نجاحها إذا قامت التجارة بينها (فرضية هيلمان)، وهذا يخالف فرضية هيكشر وأولين بأن الدول ذات المستويات المختلفة للتنمية والمعيشة (أي ارتفاع فجوة الدخل) تميل للتجارة معاً للاستفادة من مزايا اختلاف عوائد عناصر الإنتاج. وتم إدخال متغير صوري للتجاوز الجغرافي (Border)، ويأخذ المتغير القيمة (١) لو كانت الدولتان متجاورتين والقيمة صفر بخلاف ذلك. حيث كلما كانت الدولتان متجاورتان، كلما زادت فرص توسيع التجارة بينها. وتقوم معظم الدراسات المعنية في هذا الصدد بإدخال متغير يعبر عن المسافة الجغرافية بين الدولتين (DISTD)، حيث كلما زادت قيمة هذا المتغير، كلما قلت فرص التجارة البينية بسبب مصاعب ونفقات النقل الدولي. أما تأثير اتفاقية منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى فسيتم تقديره وفقاً لما هو معتاد في الدراسات السابقة كمتغير صوري يتخذ القيمة صفر في سنوات عدم تنفيذ الاتفاقية، ويتخذ القيمة (١) خلال سنوات تنفيذ الاتفاقية. وفي هذا السياق سيتخذ المتغير القيمة صفر في السنوات ١٩٩٣ و ١٩٩٥، والقيمة (١) في السنوات ١٩٩٨، ٢٠٠٠، ٢٠٠٢، ٢٠٠٥، ٢٠١٠. ولكن ما تم إستحداثه في إطار تلك الدراسة هو أنه بالنسبة لليمن والسودان فيأخذ المتغير القيمة (٠,٥) في الأعوام التي تم فيها تطبيق الاتفاقية حيث صادراتها كانت معفاة في إطار دول المنطقة، بينما كانت لا تزال تلك الدولتين تفرض تعريفه جمركية على وارداتها من باقي الدول العربية، ويأخذ القيمة (١) لليمن في عام ٢٠٠٥، بينما يأخذ القيمة (١) للسودان في عام ٢٠١٠ باعتبارها بدأت التخفيض الجمركي على وارداتها العربية البينية في عام ٢٠٠٦، أما للجزائر فيأخذ المتغير القيمة (١) في عام ٢٠١٠ فقط. وفيها تعلق بمصادر البيانات فقد تم الاعتماد على إحصاءات

الأمم المتحدة لبيانات الدخل والسكان، أما الواردات البينية فقد تم الاستناد إلى إحصاءات صندوق النقد العربي، وبالنسبة للمتغيرات المتعلقة بالتجارة الجغرافي والمسافات فقد تم الاستناد إلى بيانات CEPII ([www.cepii.fr/francgraph/bdd/distances.pdf](http://www.cepii.fr/francgraph/bdd/distances.pdf))

وبعد إسقاط المتغيرات غير المعنية سيتم تقدير النموذج بصورته التالية:

$$\text{intrimport} = B_0 + B_1 * \text{LOG}(\text{GDP}_y) + B_2 * \text{LOG}(\text{GDP}_x) + B_3 * \text{LOG}(\text{GPC}_y) + B_4 * \text{LOG}(\text{GPC}_x) + B_5 * \text{LOG}(\text{DEFYX}) + B_6 * \text{Border} + B_7 * \text{log}(\text{DISTD}) + B_8 * \text{GAFTA} + e \quad (1)$$

سيتم تقدير النموذج السابق باستخدام أسلوب البيانات المقطعية للسلاسل الزمنية، وتطبيق طريقة المربعات الصغرى المعممة لعلاج بعض مشكلات القياس. وبذلك يصبح عدد المشاهدات (٢١٧٦ مشاهدة)، ويتم تقدير النموذج في صورة لوغاريتمية وبذلك تعبر المعاملات في النموذج عن مرونة التجارة البينية (كمتغير تابع) للمتغيرات المستقلة. وفيما يلي نتائج التقدير للنموذج السابق:

### جدول (٥) نتائج تقدير نموذج الجاذبية للدول الاعضاء

Dependent Variable: LOG(intrimport)				
Prob.	t-Statistic	Std. Error	Coefficient	Variable
0.2176	-1.230981	1.765540	-1.922180	C
0.0000	6.110987	0.066827	0.407981	LOG(GDPY)
0.0000	3.259099	0.11156	0.456708	LOG(GDPX)
0.0000	10.16571	0.055269	0.861098	LOG(GPCX)
0.0000	18.12179	0.078035	0.481010	LOG(GPCY)
0.0000	11.082546	0.187686	1.709990	Border
0.0004	-2.090865	0.089283	-0.58572	LOG(DISTD)
0.0006	-3.00087	0.051853	-0.178807	LOG(DEFYX)
0.0432	3.070212	0.099700	0.1111675	GAFTA

Durbin-Watson stat= 2.543218

F-statistic= 322.78650, Prob(F-statistic)= 0.000000

تشير نتائج الجدول السابق إلى أن زيادة مستوى الدخل في الدول الأعضاء يؤدي إلى زيارة حجم التجارة البينية. حيث تتراوح قيمة مرونة التجارة البينية للدول الأعضاء

بالنسبة للدخل بين ٠,٤١ إلى ٠,٤٦. وفيما يتعلق بتأثيرات مستوى المعيشة أو التنمية الاقتصادية داخل الدول الأعضاء (أطراف التبادل التجاري البيئي) فتتراوح قيمة مرونة التجارة البينية لمتوسط نصيب الفرد من الناتج بين ٠,٤٨ للدول المستوردة و ٠,٨٦ للدول المصدرة. أما المتغير الخاص بفجوة الدخل، فقد أظهر قيمة سالبة ومعنوية، وهو ما يعني أن اختلاف الدول الأعضاء في مستوى المعيشة (أي زيادة فجوة الدخل بحوالى ١٪) يؤدي إلى تناقص التجارة بين تلك الدول بحوالى ٠,١٨٪، وهو ما يعني أن التجارة العربية البينية تزداد بين الدول التي تتشابه في هيكل الطلب والإنتاج وتتشارك مجموعة واسعة من المنتجات القابلة للتجارة مما يحقق فرصاً ومجالات لإنشاء التجارة داخل الصناعة. Intra-Industry Trade. وبالنسبة لمتغير التجاور الجغرافي فقد جاءت إشارته موجبة ومعنوية، حيث إن وجود حدود مشتركة بين الدول الأعضاء يؤدي إلى تزايد التجارة بينهما بحوالى ٥,٦ مرة مقارنة بالدول الأعضاء غير المتجاورة. حيث في حالة تقدير النموذج في صورة لوغاريتمية فإن معامل المتغير الصورى فليكن  $x$  يمكن تفسيره على النحو التالى  $EXP(x)$ ، وفي حالة تحويله الى نسبة يتم استخدام الصيغة التالية  $100 * (EXP(x) - 1)$ .

أما متغير المسافة بين عواصم الدول الأعضاء فكما هو متوقع تأثيره سلبى ومعنوى، حيث كلما زادت المسافة بين الدول الأعضاء بنحو ١٠٪ كلما قلت التجارة بينهما بحوالى ٥,٨٪. وفيما يتعلق بمتغير الجافتا فقد جاء موجباً وإن كان عند مستوى معنوية ٥٪ فقط. حيث بلغت قيمة المعامل للمتغير الصورى للجافتا ٠,١١، أي أن وجود الاتفاقية قد ساهم في زيادة الواردات البينية بحوالى ١,١١ مرة فقط بالمقارنة بالفترات التي لم تكن فيها الاتفاقية سارية. وهو ما يعنى أن تنفيذ الاتفاقية وإن كان ساهم في زيادة التجارة البينية إلا أنه تأثير أقل من المتوقع. وقد يكون ذلك مرجعه أن تطبيق التخفيض التدريجي للتعريفات الجمركية والرسوم ذات الأثر المماثل للدول العربية تنفيذاً لاتفاقية منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى أدى إلى زيادة الواردات من البلدان العربية للدول الأعضاء وخاصة التي كانت تطبق تعريفات جمركية مرتفعة، بينما هناك صعوبات ومعوقات تحول دون تسهيل دخول السلع للدول العربية الأعضاء بالقدر المتوقع.

وبناء عليه يتناول الجزء التالى أهم الممارسات والعوائق غير الجمركية التى تحول دون نجاح الجافتا فى تسهيل التجارة البينية، ومدى تأثير تلك الممارسات والإجراءات التى يطلق عليها (تسهيلات التجارة) على حجم التجارة البينية لدول أعضاء الجافتا.

#### ٤- تسهيلات التجارة فى منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى وتأثيرها على التجارة البينية

يتضمن الجزء الخالى إشارة إلى الوضع الراهن لتسهيلات التجارة فى المنطقة العربية وخاصة للدول الأعضاء، ثم تقييم أثر تلك التسهيلات على حجم التجارة البينية للمنطقة.

#### ١.٤ الوضع الراهن لتسهيلات التجارة فى دول الجافتا

بصفة عامة يوجد مفهومان لتسهيلات التجارة، وهما: المفهوم الضيق ويشير إلى الأنشطة والممارسات الرسمية وغير الرسمية المتعلقة بتخليص مرور السلع عبر الحدود من نقل ومستندات وإجراءات واشترطات وبنية تحتية، أما التعريف الواسع لتسهيلات التجارة فيشير بجانب ما سبق إلى البيئة التشريعية والمؤسسية والإدارية والخدمات العامة المؤثرة على نفقة المعاملات المرتبطة بالتجارة عبر الحدود<sup>(١)</sup>.

وفى سياق الدراسات المهمة بتحليل أثر تسهيلات التجارة على حجم وتدفقات التجارة البينية فعادة ما يتم الاستناد إلى المفهوم الضيق لتسهيلات التجارة باعتباره يعكس بشكل مباشر تكاليف وإمكانات التجارة الدولية عبر الحدود. فى هذا الإطار سيتم تحليل واقع تسهيلات التجارة فى إطار منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى من خلال تصنيف تلك التسهيلات إلى ثلاث مجموعات رئيسية على النحو التالى:

#### ١.٤.١ التسهيلات المتعلقة بالجمارك وإجراءاتها:

والمقصود بتلك التسهيلات طول وكفاءة الإجراءات اللازمة لتخليص البضائع فى

(1) See:

- Zaki, A. (2009), "Does Trade Facilitation Matter in Bilateral Trade". ERF Working Paper 472. PP: 2-4.

- Weerahewa, J. (2009), "Impact of Trade Facilitation Measures and Regional Trade Agreements on Food and Agricultural Trade in South Asia", Asia-Pacific Research and Training Network on Trade Working Paper Series, No 69, June. PP; 2-3

المنافذ الجمركية. بالإضافة الى كفاءة استخدام وسائل التقنية الحديثة كاستخدام الحاسب الآلي وتوحيد جهات تحصيل الرسوم والضرائب الجمركية. والفترات الزمنية الطويلة التي تتخذها الإدارات الجمركية قبل الإفراج عن البضائع. كما تتضمن مدى كثرة وشفافية الإجراءات الحدودية في المنافذ الجمركية العربية والإجراءات المتبعة في أساليب الكشف والمعاينة وفي تطبيق إجراءات التفتيش وتحليص البضائع.

تم الاستناد إلى مؤشر التجارة عبر الحدود، وهو مؤشر فرعي لمؤشر تمكين الأعمال، ويتكون من عدد من المؤشرات الفرعية التي تعكس المتطلبات المستندية والإجرائية، والأعباء المالية المرتبطة بعبور السلعة تصديراً واستيراداً، وكذلك أوقات الترانزيت وانتظار البضائع على الحدود الدولية. ويوضح الجدول التالي مؤشرات تسهيلات التجارة عبر الحدود في عدد من الدول الأعضاء<sup>(1)</sup>.

جدول (٦) مؤشرات التجارة عبر الحدود لدول أعضاء الجافتا (٢٠٠٦، ٢٠١٠)

الدول	السنوات	عدد المستندات اللازمة لإتمام التصدير Docex	الوقت اللازم لإتمام التصدير (بالأيام)	تكلفة التصدير (بالدولار الأمريكي لكل حاوية) CX	عدد المستندات اللازمة لإتمام الاستيراد doc_im	الوقت اللازم لإتمام الاستيراد (بالأيام) TM	تكلفة الاستيراد (بالدولار الأمريكي لكل حاوية) CM
الجزائر	2006	9	15	1,606	9	22	1,886
	2010	8	17	1,248	9	27	1,318
البحرين	2006	5	14	805	6	15	845
	2010	6	11	955	7	15	995
مصر	2006	6	27	1,014	7	29	1,049
	2010	8	12	613	9	12	755
العراق	2006	10	102	3,400	10	101	3,400
	2010	10	80	3550	10	83	3650
الأردن	2006	7	28	720	12	28	955
	2010	6	13	825	7	15	1,1335
الكويت	2006	8	20	935	10	20	1168
	2010	7	16	1085	10	19	1242

(1) Doing Business 212: Doing business in a more transparent world, Doing Business 2010; Reforming through Difficult Times, Doing Business 2009, Doing Business 2008, Doing Business 2007: How to Reform, Doing Business in 2006: Creating Jobs, available at [www.doingbusiness.org](http://www.doingbusiness.org).

♦ أثر تسهيلات التجارة على التجارة البينية لدول منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى ♦

الدول	السنوات	عدد المستندات اللازمة لإتمام التصدير Docex	الوقت اللازم لإتمام التصدير (بالأيام) TX	تكلفة التصدير (بالدولار الأمريكي لكل حاوية) CX	عدد المستندات اللازمة لإتمام الاستيراد doc_fm	الوقت اللازم لإتمام الاستيراد (بالأيام) TM	تكلفة الاستيراد (بالدولار الأمريكي لكل حاوية) CM
لبنان	2006	6	22	969	11	34	752
	2010	5	22	1050	7	32	1250
المغرب	2006	8	18	700	11	30	1,500
	2010	6	11	577	8	16	950
عمان	2006	9	18	665	9	23	647
	2010	8	10	745	8	9	680
قطر	2006	5	21	735	7	20	657
	2010	5	21	860	7	20	730
السعودية	2006	5	17	505	6	34	604
	2010	5	13	615	5	17	686
سوريا	2006	12	49	1,300	18	63	1,822
	2010	8	15	1,190	9	21	1,625
السودان	2006	8	34	2,190	9	46	3,098
	2010	7	32	2050	7	46	2,900
تونس	2006	4	16	760	7	29	600
	2010	4	13	773	7	17	858
اليمن	2006	6	33	1,129	9	28	1,475
	2010	6	27	890	9	25	1,425

Source; Doing Business Reports, 2006-2011.

تشير الأرقام الموضحة أعلاه إلى صعوبة التجارة بين الدول اعضاء الجافتا، حيث كثرة عدد الوثائق والمستندات المطلوبة والتي تتراوح ما بين 9 أو 10 وثائق في العراق والمغرب والكويت وعمان والجزائر واليمن والسودان ومصر لاتمام عمليات الاستيراد، وتقل عن هذا العدد قليلاً في مجال التصدير باستثناء العراق التي يصل فيها العدد إلى 9 وثائق في عام 2010.

وبصفة عامة تعتبر منطقة الخليج العربي ولا سيما السعودية والإمارات والبحرين وقطر من أقل الدول من حيث عدد الوثائق اللازمة لاتمام التصدير والاستيراد، بينما تعتبر الكويت وعمان هي الأكثر في هذا الصدد. ومن جهة أخرى فإن عدد التوقعات المطلوبة للتخليص على البضائع عبر الحدود تعتبر من أهم معوقات التبادل التجاري البيني في

المنطقة، حيث تبلغ التوقعات اللازمة لتخليص البضائع المستوردة عن طريق الشحن الجوي إلى ما بين ٢٠ توقيع في اليمن مقارنة بتوقعين إثنيين في الإمارات، أما متوسط عدد التوقعات اللازمة في حالة الشحن البحري للبضائع فيصل إلى ٥ توقعات في اليمن وسوريا ومصر، وكذلك يصل عدد التوقعات في حالة النقل البري إلى ١٥ توقيع في سوريا، بينما ٤ توقعات في الإمارات<sup>(١)</sup>.

وقد شهدت بعض الدول انخفاضا في عدد الوثائق والتوقعات المطلوبة لاتمام التصدير والاستيراد وخاصة في الإمارات والسعودية ومصر والأردن وتونس واليمن والمغرب وسوريا، حيث انتهجت تلك الدول عدد من الإصلاحات والتدابير لتسريع وتسهيل التجارة عبر الحدود.

وفما يتعلق بالوقت اللازم لاتمام عمليات التصدير والاستيراد فكما تشير البيانات إلى طول تلك المدة في معظم الدول الأعضاء، ولا سيما في العراق التي قد يصل فيها الوقت المستغرق لاستيفاء التصدير أو الاستيراد إلى حوالي ٨٠ يوماً، وتعتبر الإمارات هي الأفضل أداءً في هذا السياق. أما عن تكاليف التصدير والاستيراد للحاوية الواحدة فهي مرتفعة لمعظم الدول الأعضاء، وتصل تكلفة التصدير للحاوية الواحدة نحو ٣٥٥ دولار في العراق، ونحو ٢٩٠٠ دولار تكلفة الاستيراد للحاوية الواحدة في السودان، ولباقي الدول الأعضاء تتراوح تلك التكلفة بين ١٢٠٠ - ١٠٠٠ دولار في المتوسط.

#### ٢.١.٤ التسهيلات الفنية «المواصفات- المنشأ- الاشتراطات الصحية والبيئية»:

تشير الإحصاءات ونتائج الاستبيانات إلى ارتفاع تكاليف الفحص والاختبار لتطبيق المواصفات في الدول أعضاء الجافتا، ولا سيما الأردن ومصر. وكذلك تشدد بعض الدول الأعضاء في فرض معايير الفحص والاختيار على المنتجات المستوردة من داخل المنطقة، فمثلاً تفرض دول الخليج العربي قيوداً مشددة فيما يتعلق بالتعبئة والتغليف عند استيرادها

(1) Hoekman, B. and J. Zarrouk. 2009. "Changes in Cross-Border Trade Costs in the Pan-Arab Free Trade Area, 2001-2008", World Bank Policy Research Paper 5031. PP.10-11.

منتجات غذائية معينة، كذلك تفرض مصر قيوداً مشددة بشأن الفحص الصحي عند استيرادها لحوماً مصنعة من الأردن. كذلك يواجه مصدرو الملابس والمنسوجات من سوريا والأردن ولبنان عدداً من التدابير الفنية والصحية عند التصدير إلى دول الخليج العربي، وكذلك تخضع المنتجات الكيميائية والمنتجات الصيدلانية للدول الأعضاء إلى اختبارات مكلفة جداً وفترات اختبار قد تصل إلى أربع سنوات من أجل الحصول على تراخيص الاستيراد في إطار الجافتا. وتقوم كثير من الدول العربية منها مصر وسوريا والمغرب وتونس ولبنان برفض دخول كثير من الشحنات العربية التي لم تستوف شرط الحد الأدنى لقيمة المحتوى المحلي، وتقوم بالتشكيك في كثير من شهادات المنشأ العربية. كذلك انتشار الرشاوى لتسهيل عمليات الفحص والتفتيش وخاصة في بعض دول المشرق العربي كل ذلك يعتبر اعباءاً مالية إضافية ترفع من تكاليف التجارة العربية البينية<sup>(1)</sup>.

#### ٢.١.٤ التسهيلات المرتبطة بالنقل والخدمات اللوجستية عبر الحدود:

وتتضمن التسهيلات المرتبطة بوصول الشاحنات في المراكز الحدودية ومنح السائقين تأشيرات الدخول اللازمة عبر المنافذ ومدى وجود شبكة نقل برية أو بحرية منتظمة بين الدول العربية. بالإضافة إلى تكلفة النقل وتباينها بين الدول العربية، كما تتضمن تلك التسهيلات الوثائق والمدفوعات والخدمات والإدارات المرتبطة بتدفق وتبعية البضائع عبر الحدود العربية. وتم الاستناد إلى مؤشر الأداء اللوجستي، وهو عبارة عن متوسط مرجح لعدد من المؤشرات الفرعية التي تعكس بدورها كفاءة وتكلفة وتنافسية النقل التجاري عبر الحدود، ويتراوح نطاقه بين ١ (أقل أداء) و ٥ درجات (أعلى أداء). وتحقق معظم دول الخليج العربي أداء أفضل في هذا المؤشر، ولاسيما الإمارات التي تأتي في المرتبة الأولى، وتليها البحرين ثم الكويت والسعودية. وتعتبر السودان والعراق والجزائر من أقل الدول في قيمة هذا المؤشر<sup>(2)</sup>.

(1) Ibid; pp;12-13.

(2) Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy, The International Bank for Reconstruction and Development/ The World Bank, Logistics Performance Index (LPI) published online.

وفيمما يتعلق بالمكونات الفرعية لمؤشر الأداء اللوجستى فيتلاحظ أنه بالنسبة لمؤشر كفاءة عمليات التخليص الجمركى عبر الحدود الدولية تأتي الإمارات فى المرتبة الأولى، وتليها عمان ولبنان والمغرب والبحرين، بينما تأتي كل من الجزائر والعراق والسودان ومصر فى المراتب الأخيرة. أما فيما يتعلق بمؤشر كفاءة البنية التحتية للنقل الدولى (الموانئ وطاقتها الاستيعابية، وجود خطوط ملاحية منتظمة، كفاءة الطرق البرية والحديدية، وكذلك تكنولوجيا المعلومات المتعلقة بالنقل الدولى) فتحقق معظم دول الخليج العربى ولاسيما الإمارات والبحرين والكويت والسعودية أفضل أداء. أما عن القدرة التنافسية للنقل الدولى وكفاءة الخدمات اللوجستية فى الدول الأعضاء (التسعير، خدمات التعهيد، دخول القطاع الخاص لتقديم خدمات النقل والشحن، والقدرة على تعقب وتتبع الشاحنات وتوقيت الوصول والتسليم) فتأتى الإمارات والبحرين والكويت والسعودية وكذلك المغرب ولبنان فى المراتب الأولى، بينما تحقق السودان والعراق أقل أداء<sup>(١)</sup>.

#### جدول (٧) مؤشر الاداء اللوجيستى لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى ٢٠١٠

الدول	LPI مؤشر الأداء اللوغيستى	CUM كفاءة التخليص الجمركى	Infra كفاءة البنية التحتية المرتبطة بالنقل	LSC كفاءة الخدمات اللوغيستية
الإمارات	3.63	3.49	3.81	3.63
البحرين	3.37	3.05	3.36	3.47
لبنان	3.34	3.27	3.05	3.43
المغرب	2.55	3.27	3.05	3.43
الكويت	3.28	3.03	3.33	3.34
السعودية	3.22	2.91	3.27	3.31
قطر	2.95	2.25	2.75	3.17
عمان	2.84	3.38	3.06	2.67
تونس	2.84	2.43	2.56	2.96
سوريا	2.74	2.37	2.45	2.89

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

LSC كفاءة الخدمات اللوجيستية	Infra كفاءة البنية التحتية المرتبطة بالنقل	CUM. كفاءة التخليص الجمركي	LPI مؤشر الأداء اللوجيستى	الدول
2.83	2.69	2.31	2.74	الأردن
2.83	2.22	2.11	2.61	مصر
2.68	2.35	2.46	2.58	اليمن
2.50	2.06	1.97	2.36	الجزائر
2.41	2.18	2.15	2.33	ليبيا
2.34	1.78	2.02	2.21	السودان
2.19	1.73	2.07	2.11	العراق

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

يستخلص مما سبق أنه بالرغم من حدوث بعض التحسينات والاصلاحات في المجالات المختلفة لتسهيل التجارة في الدول العربية إلا أنه لا زالت تعاني تلك الدول من شدة القيود التي تعوق تسهيل التجارة عبر حدودها، وهو ما يجعل حجم التجارة العربية البينية أقل كثيراً مما هو متوقفاً. وبناءً عليه يمكن الاستنتاج بأن تحسين منظومة تسهيلات التجارة في الدول الأعضاء سوف يسهم في نمو التجارة البينية للدول الأعضاء وتعزيز الدور الايجابي المفترض لإقامة الجافتا. ولتحديد محاور الإصلاح اللازمة لتسهيل التجارة البينية داخل الجافتا فإنه يجب الوقوف على مدى التأثير الكمي لتلك التسهيلات على تدفقات التجارة البينية لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى.

#### ٢٤ قياس أثر تسهيلات التجارة على حجم التجارة البينية للجافتا

على الرغم من وجود عديد من الدراسات التي قامت باختبار أثر تسهيلات التجارة على التجارة البينية في ظل اتفاقية أو تكتل تجارى معين وخاصةً في إطار تكتلات الجنوب- الجنوب بقارة إفريقيا أو آسيا وأمريكا اللاتينية، إلا أن الدراسات المعنية بقياس أثر تسهيلات التجارة على حجم التجارة البينية في ظل الجافتا تتسم بالندرة الشديدة. وقد توصلت تلك الدراسات إلى أن تحسين تسهيلات التجارة سيحقق معدلات مضاعفة

للتجارة العربية البينية مقارنةً بحجمها في ظل سريان الاتفاقية دون تحسين تسهيلات التجارة<sup>(١)</sup>.

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

في هذا السياق سيتم الاستناد إلى مؤشر الأداء اللوجيستي كمقياس أكثر شمولاً لتسهيلات التجارة، حيث يعتبر هذا المؤشر هو الأكثر ارتباطاً بالمؤشرات الأخرى المتعلقة بتسهيلات التجارة لأنه يتضمن مؤشرات فرعية تتعلق بكفاءة الإدارات الجمركية والخدمات اللوجيستية وكفاءة النقل والبنية التحتية، إضافةً إلى ما سبق تتراوح قيم معاملات الارتباط بينه وبين باقي مؤشرات تسهيلات التجارة بين ٠,٨٦ إلى ٠,٩٧.

(١) للدراسات المعنية بقياس أثر تسهيلات التجارة على دول منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى أنظر:  
Wilson, John S., Catherine L. Mann, and Tsunehiro Otsuki.(2003). "Trade Facilitation and Economic Development: A New Approach to Quantifying the Impact".The World Bank Economic Review Vol. 17(3): pp. 367-389  
Hakim, D. 2006. "The Impact of Trade Facilitation on ASEAN Intra-Regional Trade", UNDP/ESCAP ARTNeT Trade Facilitation Research Team Meeting, 15 March. Bangkok, Thailand.

جدول (٨) نتائج تقدير النموذج الأصلي بعد إدخال المؤشرات الفرعية لمؤشر الأداء اللوجستي (الأرقام بين الأقواس تشير الى قيمة t statistics)

	basic equation + Logistic performance index	basic equation + CUM	basic equation +INFRA	basic equation + LSC
LOG(GDPY)	0.31 (3.09)	0.65(2.9)	0.88(4.3)	0.64(2.9)
LOG(GDPX)	0.44(2.2)	0.43(2.7)	0.77(7.8)	0.49(8.3)
Border	2.14(8.2)	3.1(6.5)	4.9(6.2)	2.19(7.6)
LOG(DISTD)	-3.91(-10.2)	-3.17(-19.11)	-3.69(-16.70)	-2.05(-9.89)
LOG(DEFYX)	-2.9(-3.4)	-0.75(-1.2)	-1.3(-2.6)	-2.5(-3.4)
GAFTA	0.16(3.5)	0.16(1.9)	0.18(2.2)	0.66(4.4)
LOG(LPIY)	3.7(2.9)			
LOG(LPIX)	3.1(4.9)			
LOG(CUMY)		0.79(1.3)		
LOG(CUMX)		0.91(1.59)		
LOG(INFRAY)			1.26(1.4)	
LOG(INFRAX)			1.42(2.2)	
LOG(LSCY)				1.11(2.99)
LOG(LSCX)				1.14(1.9)
R-squared	0.54	0.55	0.69	0.68
F-statistic	453.2(0.000)	222.6(0.000)	333.9(0.000)	765.2(0.000)
Prob (F-statistic)				
Durbin-Watson stat	1.99	2.96	2.17	1.89

كما يستدل من النتائج المدرجة بالجدول أعلاه أن زيادة قيمة مؤشر الأداء اللوجستي بحوالي ١٠٪ في الدول الأعضاء (المستوردة) يعمل على زيادة قيمة التجارة البينية بحوالي ٣٧٪، أما تحسين المؤشر بنفس النسبة للدول الأعضاء المصدرة يعمل على زيادة التجارة البينية بحوالي ٣١٪. ومن جهة أخرى فإن تحسين كفاءة الإدارات والإجراءات الجمركية بنحو ١٠٪ في دول الاستيراد بالجافتا يؤدي إلى تحسين قيمة التجارة البينية بحوالي ٧,٩٪، وتحسين قيمة المؤشر بنفس النسبة للدول المصدرة يؤدي إلى زيادة قيمة التجارة البينية بحوالي ٩,١٪. أما فيما يتعلق بمؤشر كفاءة البنية التحتية للنقل الدولي فتشير البيانات إلى أن زيادة قيمة المؤشر بحوالي ١٠٪ في الدول المستوردة بالمنطقة ينجم عنه زيادة حجم التجارة البينية لاجمالي المنطقة بحوالي ١٢,٦٪، كما أن زيادة قيمة المؤشر للدول المصدرة يؤدي إلى تحسين التجارة البينية بنحو ١٤,٢٪. أما المؤشر المتعلق بكفاءة الخدمات اللوجستية فتوضح النتائج أن زيادة قيمة هذا المؤشر بحوالي ١٠٪ يعمل على زيادة حجم التجارة البينية للدول

الأعضاء بحوالى ١١,١٪ للدول المستوردة وبنحو ١١,٤٪ في حالة تحسينها للدول الأعضاء المصدرة.

يتضح مما سبق أهمية المتغيرات والعوامل المتعلقة بتسهيل التجارة في التأثير على حجم التجارة البينية للدول الأعضاء بشكل يفوق أضعاف تأثير منطقة التجارة الحرة وحدها. وما تنطوى عليه من تخفيض التعريفات الجمركية إلى الصفر. فبالرغم من ارتفاع قيمة معامل ومعنوية تأثير المتغير الصورى للجافتا في المعادلات السابقة بعد إدخال متغيرات تسهيلات التجارة، إلا أن المرونة ظلت تتراوح بين ٠,١٦ إلى ٠,٦٦ في حالة أن المتغير الصورى للجافتا يساوى الواحد الصحيح.

انطلاقاً مما سبق يجب وضع أجندة أو روستة لجوانب تحسين العوامل المسؤولة عن تسهيل التجارة في إطار الجافتا وتحديد أولويات التطوير، وحيث إن إجراء إصلاحات في أحد الجوانب ينعكس على الجوانب الأخرى فإن أجندة التطوير بصرف النظر عن الأولويات ستقود في النهاية الى نهج شامل لتسهيل التجارة عبر الحدود العربية.

#### ٥- خيارات السياسة: نحو صيغة جديدة للتعاون التجارى العربى

في ضوء التحليل السابق أمكن التوصل إلى نتيجة مفادها أن مجرد قيام منطقة تجارة حرة بين الدول العربية بكل ما تتضمنه تلك المنطقة من عناصر تتعلق بتخفيض القيود الجمركية أو حتى غير الجمركية لا يعتبر كافياً لتحقيق زيادة ملموسة في حجم التجارة العربية البينية، وعلى الجانب الآخر أظهرت النتائج أن زيادة قيمة مؤشرات تسهيلات التجارة سينجم عنه زيادة ملموسة في قيمة التجارة البينية داخل الجافتا حيث تزيد قيمة مؤشر المرونة عن الواحد الصحيح لمعظم المتغيرات، بل وتزداد معنوية تأثير الجافتا في ظل تحسين قيم تلك المؤشرات. في هذا السياق فإنه يمكن تأكيد صحة فرضية الدراسة بأهمية تسهيلات التجارة العربية في زيادة حجم التجارة البينية للدول الأعضاء بشكل يفوق كثيراً تأثير ما حققته الاتفاقية من تخفيضات جمركية، ومن ثم التوصل إلى نتيجة مفادها أنه ما لم تتحسن العناصر المسؤولة عن تسهيل التجارة بين الدول أعضاء الجافتا فستظل التجارة

البينية تنمو بشكل محدود داخل المنطقة العربية. بناء عليه سيتم استخدام أسلوب المحاكاة *Simulation Model* لتحديد الممارسات ذات الأولوية لتعزيز التجارة العربية البينية. وقد استندت كثير من الدراسات المختصة بهذا الشأن إلى أسلوب فجوة الأداء. حيث سيتم الاستناد إلى القيمة الوسيطة لمؤشر الأداء اللوجستي لمجموعة دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية OECD، باعتبارها ذات الأداء الأعلى في هذا المؤشر، وفي هذا الصدد يتم زيادة قيم مؤشر تسهيلات التجارة للدول الأعضاء ذات القيمة الأقل في إطار الجافتا إلى القيمة الوسيطة داخل OECD، بينما الدول التي ترتفع فيها قيمة المؤشر عن القيمة الوسيطة لن تتغير قيم المؤشر لها. وباستخدام نتائج تقدير المعادلات بالجدول السابق وقيم مرونة التجارة لمؤشرات تسهيلات التجارة يمكن حساب مقدار التحسن المتوقع في التجارة البينية والناجمة عن تحسين قيم مؤشرات تسهيلات التجارة إلى المستوى المستهدف<sup>(1)</sup>.

كما يوضح الجدول أدناه أن مؤشر الأداء اللوجستي لجميع الدول الأعضاء يقع أسفل القيمة الوسيطة لمجموعة دول OECD وإن كانت الإمارات ومعظم دول الخليج تقترب من تلك القيمة، وتعتبر العراق والسودان وليبيا والجزائر أبعد الدول عن تلك القيمة. وكذلك تنخفض القيمة الوسيطة لمؤشر تسهيلات التجارة وكذلك لمعظم مؤشرات الفرعية على مستوى دول جافتا عن أدنى قيمة للمؤشر في مجموعة OECD.

(1) Harb, G.(2008), "Trade facilitation and intra-Arab trade: an empirical assessment, The Journal of International Trade and Diplomacy 2(2), winter, pp; 145-150.

جدول ٩: القيمة الوسيطة لمؤشرات تسهيلات التجارة في كل من جافتا وOECD

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

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

والجدول التالي يلخص نتائج تطبيق أسلوب المحاكاة لمجموعة دول جافتا (١٧ دولة تتاح لها بيانات) ويتضمن الجدول الزيادة المتحققة للقيمة الكلية للواردات البينية والناجمة عن تحسين قيم مؤشرات تسهيلات التجارة إلى مستوى القيم المستهدفة.

جدول ١٠ : ملخص نتائج أسلوب المحاكاة

مكونات المؤشر	الزيادة في الواردات البينية الناتجة عن تغيير قيمة المؤشر (مليار دولار)	الدول الأكثر مساهمة في الزيادة الناتجة في الواردات البينية	الدول الأكثر تأثراً بالتغيير	القيمة الحالية للواردات البينية في ٢٠١٠	القيمة الكلية مليار دولار
المؤشر الفرعى لكفاءة الجبارك	٩٤,١	السودان، سوريا، اليمن، ليبيا، الأردن	السودان، الجزائر، العراق، الأردن، مصر	٧٥,٩	١٧٠
المؤشر الفرعى لكفاءة البنية التحتية للتجارة	١١٤,١	لبنان، سوريا، العراق، السودان	السودان، الجزائر، العراق، ليبيا، سوريا	٧٥,٩	١٩٠
المؤشر الفرعى لتنافسية الخدمات اللوجيستية	٢٤,١	سوريا، لبنان، السودان، عمان	السودان، الجزائر، العراق، ليبيا، السودان، مصر	٧٥,٩	١٠٠
القيم الكلية	٢٣٢,٣			٧٥,٩	٤٦٠
متوسط القيمة الكلية	٧٧,٤			٧٥,٩	١٥٣,٣

المصدر: حسب معرفة الباحث بالرجوع إلى قيم تسهيلات التجارة في المصادر المذكورة سابقاً

من الضروري تطبيق اسلوب المحاكاه على المكونات الفرعية لمؤشر الأداء اللوجستي وذلك لتحديد مجالات تسهيل التجارة الأكثر تأثيراً من غيرها على نمو التجارة البينية للجافتا على المستوى الأقليمي، وتحديد أولويات التطوير على مستوى المنطقة. ففياً يتعلق بمؤشر كفاءة الادارة والاجراءات الجمركية فيتلاحظ أن القيمة الفعلية لجميع الدول أعضاء الجافتا تقع أدنى القيمة الوسيطة لمنطقة التعاون الاقتصادي والتنمية، حيث تبلغ الفجوة اقصاها في حالة الجزائر (١,٦١)، بينما تبلغ أدناها في حالة الإمارات (٠,٠٩). وفي هذا الصدد - إستناداً إلى قيم المرونات بالجدول رقم ٨- يترتب على تحسين قيمة مؤشر الأداء في الإجراءات الجمركية بحوالى ١,١٥ درجة في المتوسط زيادة قيمة الواردات البينية لدول أعضاء الجافتا إلى نحو ١٧٠ مليار دولار في عام ٢٠١٠، وهو ما يعني أن إزالة التعريفات الجمركية إلى الصفر في ظل الوضع الحالى للإجراءات والإدارات الجمركية أدى إلى نمو الواردات البينية بحوالى ٤,١٣٪ في متوسط الفترة ٢٠٠٥ - ٢٠١٠، حيث بلغت الواردات البينية نحو ٤٢ مليار دولار عام ٢٠٠٥ وتبلغ القيمة الفعلية لها ٧٥,٩ مليار دولار عام ٢٠١٠، بينما لو تحسنت الإجراءات والأنظمة الجمركية في البيئة العربية إلى المستوى السائد في مجموعة دول OECD فيحصل معدل نمو الواردات أو التجارة البينية إلى نحو ٥٠,٨٪. وفي هذا السياق من المتوقع أن تحقق كل من السودان والجزائر والعراق وليبيا ومصر والأردن أعلى مكاسب من تطبيق هذا السيناريو، حيث قد تنمو وارداتها البينية بمعدلات تفوق ١٧٨٪ عن مستواها قبل تطبيق السيناريو.

وفياً يتعلق بالمكون الثاني والمتعلق بكفاءة البنية التحتية والنقل الدولي فتوضح البيانات أن الإمارات تحصل على قيمة للمؤشر (٣,٨١) أعلى من القيمة الوسيطة السائدة في OECD لذا فلن يتم تغيير قيمة المؤشر لها في النموذج. ومن جهة أخرى تعتبر البحرين والكويت والسعودية من الدول العربية التي تقترب من القيمة الوسيطة للمؤشر في مجموعة دول OECD، بينما تعتبر العراق والسودان والجزائر وليبيا من أكثر الدول التي تقل قيمة المؤشر لديها عن القيمة الوسيطة المستهدفة. أظهرت النتائج أن تحسين البنية التحتية للنقل التجاري الدولي في الدول أعضاء الجافتا بحوالى ١,٠٣ درجة في المتوسط، أي بحوالى ٣٨٪

عن مستواها الحالي سينجم عنه زيادة حجم الواردات البينية للجافتا إلى نحو ١٩٠ مليار دولار في عام ٢٠١٠. وتعتبر تلك الزيادة المتحققة في الواردات البينية كبيرة حيث ترتفع مرونة معاملات الواردات البينية لمؤشر البنية التحتية عن الواحد الصحيح في النموذج المقدر. وهو ما يعني أن تخفيض التعريفات الجمركية إلى الصفر في عام ٢٠٠٥ في ظل الوضع الحالي للبنية التحتية في الدول الاعضاء نجح في تحقيق نمو للتجارة البينية بحوالي ١٣,٤٪، بينما لو تم تحسين كفاءة البنية التحتية استهدافاً إلى ما هو معمول به في OECD لكانت التجارة البينية حققت خلال تلك الفترة نمواً قدره ٥٨,٨٪. وعلى مستوى الدول الأعضاء أظهرت نتائج تطبيق السيناريو أن معظم الدول الأعضاء ستحقق مكاسب كبيرة من جراء تحسين قيمة المؤشر-، حيث تتجاوز معظم الدول الأعضاء وترتبط عديد من تلك الدول بحدود مشتركة مع دول اخرى في المنطقة، وبالتالي فان تحسين بنية النقل لتلك الدول سيعمل على تسهيل التجارة عبر الحدود العربية، ومن ثم زيادة التبادل التجاري البيني بمعدلات عالية. وتعتبر السودان وليبيا والعراق والجزائر ومصر وسوريا من الدول التي تحقق أكبر استفادة من جراء التغيير.

فيما يتعلق بالمكون الثالث لتسهيلات التجارة والمتعلق بكفاءة وتنافسية اللوجستيات (تكاليف الشحن، فترات مرور الشاحنات، التفتيش، رسوم الترانزيت والتفريغ والتحميل، التسعير وتنافسية الخدمات اللوجستية، تتبع الشاحنات) فتوضح نتائج الجدول رقم (٩) وجود فجوة رقمية تبلغ نحو ٩٦,٠ درجة بين القيمة الوسيطة لهذا المؤشر في مجموعة دول الجافتا والقيمة الوسيطة لمجموعة دول OECD. وتعتبر الإمارات والبحرين وليبيا والمغرب والكويت والسعودية وقطر من اكثر الدول التي تقترب من تلك القيمة، بينما تعتبر العراق والجزائر واليمن والسودان وعمان من أكثر الدول التي تبتعد عن تلك القيمة. وبالاستناد إلى قيم المعاملات المقدرة في النموذج، تظهر نتائج السيناريو أن زيادة قيمة المؤشر بنحو ٣٣٪ عن مستواها الحالي يؤدي الى زيادة الواردات البينية للدول الأعضاء بنحو ٣١٪ لتصل إلى نحو ١٠٠ مليار دولار في عام ٢٠١٠ بدلاً من مستواها الحالي والبالغ

٧٥,٩ مليار دولار. وستحقق عديد من الدول الأعضاء فوائدها ملموسة من جراء تنفيذ الزيادة المستهدفة في قيمة المؤشر، ولاسيما السودان واليمن وليبيا ومصر والجزائر والأردن. استناداً إلى ما سبق يترتب على زيادة قيمة المؤشرات الفرعية (إجمالاً) بحوالي ٣,١٤ درجة زيادة قيمة الواردات البينية لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى بحوالي ٢٣٢ مليار دولار. وحيث إن قيمة مؤشر الأداء اللوجيستي عبارة عن متوسط مجموع المؤشرات الفرعية المكونة له، فهذا يعني أن الزيادة في قيمة المؤشر عبارة عن متوسط الزيادة في مجموع مكوناته الفرعية والتي تساوى في هذه الحالة نحو ١,٠٤ درجة. بناءً عليه من المتوقع زيادة حجم التجارة (الواردات) البينية بنحو ٧٧,٤ مليار دولار عن مستواها الحالي. وهو ما يعني ارتفاع الواردات البينية إلى نحو ١٥٣,٣ مليار دولار في عام ٢٠١٠ مقارنةً بمستواها الفعلي خلال نفس العام والذي يبلغ ٧٥,٩ مليار دولار.

ولانتخلف تلك النتيجة عند تغيير قيمة المؤشر الإجمالي لتسهيلات التجارة (مؤشر الأداء اللوجيستي) في كل الدول الأعضاء إلى مستوى القيمة الوسيطة لمجموعة دول OECD (أي بنحو ١,٠٤ درجة) والتعويض بها في النموذج المقدر بالجدول رقم ٨، في هذه الحالة سوف يرتفع حجم الواردات البينية إلى نحو ١٥٣ مليار دولار بنهاية ٢٠١٠، أي بزيادة معدلها نحو ١٠١,٦٪ عن مستواها الحالي والذي يبلغ نحو ٧٥,٩ مليار دولار.

بناءً على ما سبق تتفق نتائج نموذج المحاكاة مع نتائج التقدير في تأكيد فرضية الدراسة بأن تحسين تسهيلات التجارة يلعب دوراً أكبر وأكثر أهمية في زيادة حجم التجارة البينية داخل منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى من تأثير التخفيض الجمركي وحده. كما تتفق نتائج نموذج المحاكاة مع نتائج الاستبيانات الإقليمية والدولية التي أجريت خلال السنوات السابقة إلى أن المعوق الرئيسي للتجارة البينية يتمثل في ضعف البنية التحتية المتعلقة بالنقل ولاسيما النقل البري والبحري داخل منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى. في هذا الصدد نحو ٤٠,٥٪ من الزيادة المتوقعة في قيمة التجارة البينية في ظل تحسين تسهيلات التجارة ستتحقق من خلال تحسين منظومة الإدارات والإجراءات الجمركية

بالدول الأعضاء، ونحو ٤٩,١٪ من تلك الزيادة ينتج من خلال تحسين البنية التحتية بالدول الأعضاء، أما المساهمة الأقل فتأتي من خلال تحسين الخدمات اللوجستية المتعلقة بالتجارة البينية والنقل التجاري داخل الجافتا، حيث يساهم تحسين هذا المؤشر بنسبة تبلغ نحو ١٠٪ من إجمالي الزيادة في قيمة الواردات البينية.

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

#### أ) تخفيض نفقة المعاملات التجارية، ومن ثم تسهيل وزيادة التجارة البينية من خلال:

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

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

#### ب) تحقيق منظومة ديناميكية وتنافسية للخدمات اللوجستية العربية

١- من خلال تسريع المفاوضات المتعلقة بتحرير التجارة العربية البينية في مجال الخدمات، وهو ما يقتضي الالتزام باستكمال وتفعيل تنفيذ الاتفاقات المبرمة بشأن تقوية الربط البري والبحري بين الدول العربية. حيث تضمن إعلان القمة العربية المنعقد في يناير الماضي ٢٠١١ بشرم الشيخ ضرورة تفعيل ما تم الإعلان عنه في البرنامج التنفيذي للقمة العربية والذي انعقد في الكويت ٢٠٠٩ بشأن إعداد مخططات عامة لربط الدول العربية بمحاور رئيسية من الطرق والسكك الحديدية واستكمال البنية الأساسية لشبكات الربط البري بالطرق والسكك الحديدية،

وتنفيذ اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية، وتطوير الموانئ والمطارات، وكافة مرافق النقل العربية، لزيادة قدرتها التنافسية وذلك لتفعيل التجارة العربية البينية.

٢- في ضوء المنافع المتوقعة للتجارة البينية من تحسين مؤشر الخدمات اللوجيستية والبنية التحتية للنقل فإن إنشاء إدارة متخصصة مهمتها الارتقاء بالخدمات اللوجيستية عبر الحدود من خلال التخطيط والتدريب والتسويق وجذب الاستثمارات الخاصة لقطاع اللوجيستيات سوف يعمل على نمو التجارة البينية العربية.

### ج) الوصول الى صيغة جديدة للتعاون التجاري العربي تركز على تنوع التجارة

١- الأمر الذي يجب التأكيد عليه هو أن ضعف التجارة البينية في إطار منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى لا يمكن ارجاعه فقط الى جانب القيود التي تعرقل تسهيل مرور وانسياب التجارة للأسواق العربية، إنما هناك قيود أخرى تتعلق بجانب العرض والإنتاج. فحتى لو تم توفير منظومة جيدة من الخدمات التي تسهل التجارة، فلا تزال التجارة العربية تتم في إطار تشكيلة محددة من المنتجات المتشابهة وتتسم بارتفاع التركيز السلعي لعدد محدود من الصادرات والواردات. بناء عليه تحتاج الدول الأعضاء إلى ليس فقط زيادة حجم النمط الحالي للإنتاج لأنه سيظل تبادل تجاري استراتيجي ومحدود المكاسب لأعضائه، بل يجب الوصول بتلك الدول إلى هيكل تجاري متنوع من خلال تبني سياسات إنائية وتجارية إقليمية متكاملة وتكاملية لتسهيل تبادل مزايا نسبية وتنافسية جديدة في إطار المنطقة العربية<sup>(١)</sup>.

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

٢- تعميق الإصلاحات في جانب العرض من خلال توفير منظومة من الحوافز السعرية والمالية والنقدية لتقليل القيود في جانب العرض والإنتاج في منتجات قد تكتسب فيها الدول العربية مزايا تنافسية جديدة<sup>(١)</sup>.

## ٦- الخلاصة والاستنتاجات

بدأ التطبيق التدريجي لمنطقة التجارة الحرة العربية مع بداية عام ١٩٩٨ على أساس التخفيض التدريجي للتعريفات الجمركية لتصل إلى الصفر مع بداية عام ٢٠٠٥، ومع ذلك ما زالت نسبة التجارة البينية للجافتا تتمحور بين ٨,٥٪ إلى ١٠٪ من إجمالي التجارة العربية الإجمالية، ولم تختلف تلك النسبة عن تلك التي كانت سائدة منذ بداية التسعينيات. وهو ما يؤكد على أن هناك عدداً من العقبات غير الجمركية ما زالت قائمة ولم تنجح اتفاقية منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى في معالجتها بالقدر الكافي. وهنا جاءت الدراسة الحالية لتحديد أهم العوائق غير الجمركية المقيدة لتفعيل دور الجافتا في زيادة حجم التجارة العربية البينية وذلك لبحث ما إذا كان معالجة تلك القيود والعوائق سينجم عنه زيادة ملموسة في حجم وأداء التجارة العربية البينية. في هذا الصدد أكدت الدراسة تحقق الفرضية بأن تسهيلات التجارة تؤثر إيجابياً على حجم التجارة العربية البينية بصورة أكبر من تأثير خفض التعريفات الجمركية، حيث تساهم الاتفاقية في زيادة حجم التجارة البينية بمقدار ١,١١ مرة فقط عن الوضع في حالة عدم سريانها. كما أن إزالة التعريفات الجمركية لم ينجح في تكثيف التجارة بين الدول الأعضاء، ولم يستطع توجيه التجارة بشكل متزايد داخل المنطقة العربية، ولم تسهم الاتفاقية في تغيير وتنويع هيكل المزايا النسبية المتبادلة داخل الجافتا بشكل ملموس. ولعل من أهم أسباب ذلك هو عدم كفاءة منظومة تسهيلات التجارة بالمنطقة العربية، الأمر الذي يؤكد على ما قد تحققه تلك التسهيلات - لو أمكن تحسينها - من منافع للتجارة العربية البينية. وهو ما أظهرته نتائج التقدير بأن زيادة قيمة مؤشر الأداء اللوجستي

(١) حسن عبد المطلب الأسرج، «الأزمة المالية العالمية وإنعكاسها على التجارة الخارجية للدول العربية»، دراسات اقتصادية، مركز البصيرة للبحوث والاستشارات والخدمات التعليمية، سبتمبر ٢٠٠٩، الجزائر، العدد ١٣، ص: ٣٧-٣٨.

بحوالى ١٠٪ أي (٥,٥ درجة) عن مستواه الحالى يؤدي إلى تحسين التجارة البينية داخل الجافتا بنحو ٣٤٪. كما أظهرت نتائج نموذج المحاكاة أن تحسين كل من كفاءة الإجراءات الجمركية وتحسين البنية التحتية وتقليل قيود النقل التجارى وتحسين كفاءة الخدمات اللوجستية الدولية إلى المعدل المتوسط السائد في مجموعة دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية سينجح في زيادة قيمة الواردات البينية للجافتا بنحو ٧٧,٤ مليار دولار عن مستواها الحالى.

استناداً إلى ما سبق يمكن القول أن الدول العربية ضعيفة ليس من حيث انتهاج سياسات لتكامل التجارة البينية، بل ضعيفة من حيث العوامل الداعمة للاستفادة من تكامل التجارة، وبناء عليه فإن هناك عدداً من السياسات اللازمة التطبيق من خلال الآليات المناسبة لتحقيق الهدف الاساسي لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى ألا وهو: «تكثيف وتنوع هيكل التجارة العربية البينية والوصول بحجم التجارة البينية إلى حصة لا تقل عن ٢٥٪ في حجم التجارة العربية الإجمالية». وتتمثل أهم الأهداف الفرعية وآليات تحقيقها وصولاً للهدف الأساسى على النحو التالى:

#### ١ - إعادة بناء وتكامل الأسواق العربية:

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

#### ٢ - تحقيق هيكل اقتصادى عربي متنوع:

يتم تبادله في إطار سوق عربي مفتوح وخال من القيود الجمركية وغير الجمركية. وهو ما ينبغى على صناعات السياسات الاقتصادية لأعضاء المنطقة تبني حزمة من الإجراءات

والأدوات لخلق استثمارات إقليمية في القطاعات غير النفطية وذات المزايا النسبية والأكثر استفادة من الاتفاقية كقطاع الأغذية والزراعة وبعض الصناعات الكيماوية. وجنباً إلى جنب ينبغي أن تتحرك الجهود الإقليمية العربية من مجرد التركيز على تحرير التجارة بشكلها الحالي إلى تطوير الطاقات الإنتاجية والروابط الهيكلية بين عمليات تصديرية عربية مشتركة.

### ٣- تطوير وتحرير هيكل التجارة في الدول العربية انطلاقاً من رؤية إصلاحية إقليمية:

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

### ٤- الاسراع في تحقيق درجات أعلى من التكامل التجاري السلمي والخدمي والاستثماري العربي:

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

### ٥- تحقيق تكامل عربي مؤسسي مشترك:

يظل مستقبل النظام الإقليمي التجاري العربي مرهوناً بقدره الشعوب العربية عامة

على دعم آليات ديمقراطية وإرساء نظم منتخبة لإدارة اقتصادياتها وذلك حتى تزيد احتمالات التقارب العربي الإقليمي في ظل نظم وإدارات تسعى نحو تحقيق المصالح المشتركة لشعوبها وللإقليم العربي ككل، وتطوير وتوجيه الاقتصاديات والإدارات العربية نحو مزيد من التكامل العربي المشترك ليس فقط على المستوى التجاري السلعي والخدمي بل على المستوى المؤسسي<sup>(1)</sup>.

ولكي يتحقق ذلك فيجب على صناعات السياسات والقرارات الاقتصادية تعميق الإصلاحات العربية ليس فقط على الجانب الاقتصادي بل إصلاحات سياسية وتشريعية فعالة ومفعلة مع تطوير تسهيلات التجارة عبر الإقليمية، وعلى هذا النحو ستمكن الدول العربية من تحقيق مراحل تكاملية أكثر عمقاً تتمثل في تحرير الخدمات أو تطبيق الاتحاد الجمركي العربي عام ٢٠١٥، والأبعد من ذلك قد تتمكن الدول العربية في الآجل الطويل من الوصول الى تكامل تجارى عميق قوامه التجانس المؤسسى والتشريعى والسياسى.

(1) Romagnoli, A. and L. Mengoni(2009), " The challenge of economic integration in the MENA region: from GAFTA and EU-MFTA to small scale Arah Unions", Econ Change Restruct, 42:76-80.

## قائمة المراجع الاسترشادية

### أولاً: مراجع باللغة العربية

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

## ثانيا: مراجع باللغة الأجنبية

1. Abedini, J. and N. Péridy (2008) «The Greater Arab Free Trade Area (GAFTA): An Estimation of Trade Effects (with Javad Abedini), Journal of Economic Integration».
2. Al-Atrash, H. and T. Yousef (2000), «Intra-Arab Trade: Is it too Little?», IMF Working Paper WP/00/10
3. Awad, T. and A. Bakir (2008), «Regional Trade Integration: A Comparative Study, The Case of GAFTA, COMESA, AND SAPTA/SAFTA», United Nations Conference on Trade and Development, Virtual Institute Research Material..
4. Bartels, F. L., Jebamalai Vinanchiarachi (2009), «South-South Cooperation ,Economic and Industrial Development of Developing Countries: Dynamics, Opportunities and Challenges», Research and Statistics Branch working paper 02/2009, United Nation Industrial Development Organization.
5. Behr T.(2010) «Regional Integration in the Mediterranean Moving out of the Deadlock?», Finnish Institute for International Affairs and a Researcher Associate Notre Europe, April.
6. Cassing, J. (2007), Free Trade Agreement Methodology manual, United States Agency for International Development
7. Cernat, L., (2001). «Assessing regional trade arrangements: are south-south RTAs more trade diverting?» Global Economy Quarterly 2(3), 235-59.
8. Chauvin S. and G. Gaulier(2002), «Regional Trade Integration in Southern Africa», CEPII, Working Paper No 2002-12
9. Clark, Ximena, David Dollar, and Alejandro Micco. 2004. «Port Efficiency, Maritime Transport Costs, and Bilateral Trade». Journal of Development Economics.75 (2): 417-50.
10. Dennis, A. (2006), «The Impact of Regional Trade Agreements and Trade Facilitation in the Middle East North Africa Region». World Bank Policy Research Working Paper 3837
11. Dervis, K, Peter Boccock, and Julia Devlin (1998), «Intraregional Trade among Arab Countries: Building a Competitive Economic Neighbourhood», Paper presented at the Middle East Institute 52nd Annual Conference, Panel on “Arab Economy Market”, Washington, DC, October 17.

12. Devlin, J. and P. Yee (2005), «Trade Logistics in Developing Countries: The Case of the Middle East and North Africa». The World Economy, Vol. 28, No. 3, pp. 435-456, March
13. Duval, Y. and C. Utoktham (2009). «Behind-the-border trade facilitation in Asia-Pacific :Cost of trade, credit information, contract enforcement and regulatory coherence», ESCAP Trade and Investment Division Staff Working Paper No. 02/09. Bangkok.
14. Duval, Y.(2010), «Assessing the impact of trade facilitation on trade and climate change», 6th WTO/ESCAP ARTNET Capacity Building Workshop for Trade Research 21-25 June 2010, Vientiane, Lao PD.
15. Empirical Investigation in Trade & Investment, Tokyo, Japan March 11-13.
16. Freund, C. and O. Emanuel, (2010). «Regional trade agreements», Policy Research Working Paper Series 5314, The World Bank
17. Galal, A. and B. Hoekman(2003), «Arab Economic Integration between Hope and Reality». Cairo: Egyptian Center of Economic Studies and Brookings Institution.
18. General Union of Chambers of Commerce, Industry and Agriculture for Arab Countries- GUCCIAAC
19. Harb, G.(2008), «Trade facilitation and intra-Arab trade: an empirical assessment», The Journal of International Trade and Diplomacy 2(2), winter 135-170.
20. Hoekman, B. and J. Zarrouk. 2009. «Changes in Cross-Border Trade Costs in the Pan-Arab Free Trade Area, 2001-2008», World Bank Policy Research Paper 5031.
21. Hoekman, B. and Nicita, A. (2008), «Trade Policy, Trade Costs and Developing Country Trade», World Bank Policy Research Working Paper No. 4797.
22. Hoekman, B. and P. Messerlin (2002) «Initial conditions and incentives for Arab economic integration, can the European Community's success be emulated?», The World Bank policy research working paper No 2921
23. Hoekman, B. and P. Messerlin.(2001). «Harnessing Trade for Development in the Middle East and North Africa», New York: Council on Foreign Relations
24. Hossam, Y.(2009), «The Contribution of Trade to Growth of the Arab Countries's», FREIT working paper, WP97, November.

25. Kheir-El-Din, H. and A. Ghoneim (2005), «Arab Trade Integration in Retrospect: Comparison with the European Union Experience and Lessons Learnt», Cairo University, mimeo.
26. Kim, S. and I. Park (2004). «Measuring the Impact of Northeast Asian Trade Facilitation on Intra-regional Trade», Working Paper Series Vol. 35, December, International Centre for the Study of East Asian Development, Kitakyush
27. Korinek, J. and M. Melatos (2009), «Trade Impacts of Selected Regional Trade Agreements in Agriculture», OECD Trade Policy Working.
28. Kurz S., T. Otter and F. Povel(2008), «SADC trade integration – the effect of trade facilitation on sectoral trade: a quantitative analysis», Ch 3 in; Monitoring Regional Integration in Southern Africa, Vol 8, Yearbook.
29. League of Arab States (1997), Declaration Pan-Arab Free Trade Area Economic and Social Council's; Agreement of Arab Free Trade Area, Resolution No. 1317-O.S. 59, February 19.
30. Lee, Yu-Feng L. and Abdelaziz Gohar (2009),. «Trade and Intra-Regional Integration: Is Arab Region a Potential Candidate for Economic Union?» International Trade and Finance Association, 19th International Conference Working Paper, Paper 12.
31. Longo R., Sekkat K.(2004), «Economic Obstacles to Expanding Intra-African Trade». World Development; 32(8): 1309-21, UN COMTRADE data, 1998-2009
32. Milton A. Iyoha (2005), «Benefits of Regional Economic Integration (benefit of economic integration)» in 'Enhancing Africa's Trade: From Marginalization to an Export-Led Approach to Development, Economic Research Working Paper No 77, African Development Bank
33. Minor, P. and M. Tsigas.(2008),. «Impacts of Better Trade Facilitation in Developing Countries: Analysis with a New GTAP Database for the Value of Time in Trade». Mimeo, June
34. Njinkeu, D., J.S.Wilson and B. Powo Fosso (2008), «Intra-Africa Trade Constraints: The Impact of Trade Facilitation». Policy Research Working Paper 4790.
35. Péridy, N. (2009), «The Greater Arab Free Trade Area; An ex-post appraisal within an imperfect competition framework», FEMISE Research program, FEMISE Project No. 32-03.

36. Péridy, N. and A. Ghoneim (2009). «Regional Integration, Imperfect Competition and Welfare: The Experience of the Greater Arab Free Trade Area», *Economie Appliquée*, 52(4): 131-156.
37. Pierides, C. (2008), «Non-Tariff Barriers to Trade in Southern Africa: Towards a Measurement Approach» The South African Institute of International Affairs, Trade Policy Report No. 21.
38. Portugal-Perez, Alberto, and John S. Wilson (2010), «Export Performance and Trade Facilitation Reform: Hard and Soft Infrastructure», Policy Research Working Paper 5261, World Bank.
39. Ruzita Mohd. Amina, Zarinah Hamidb and Norma Md. Saadc (2005), «Economic Integration among the League of Arab States: An Empirical Evidence». *Journal of economic cooperation* 26 (3), 77-102.
40. Saidi N (2004) Arab Economic Integration: an awakening to remove barriers to prosperity, ERF working paper series no 322.
41. Wilson, J. S. and Otsuki, T.(2007), «Regional Integration in South Asia: What Role for Trade Facilitation?», Working Paper No.4423, The World Bank.
42. Wilson, J.S. Mann,C.L. and Otsuki,T.(2005), «Assessing the Potential Benefit of Trade Facilitation: A global Perspective», The World Bank Policy Research Working Paper 3224.